



CONFINDUSTRIA

Risposta Confindustria alla Consultazione pubblica europea per la **revisione del Regolamento (UE) 2023/1804 (c.d. AFIR)** relativo alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi

Confindustria ritiene importante procedere alla revisione del Regolamento poiché la sua prima fase di attuazione ha confermato l'utilità di obiettivi infrastrutturali vincolanti, ma ha anche mostrato che **la sola disponibilità fisica delle infrastrutture non è sufficiente a garantirne l'utilizzo effettivo**, la sostenibilità economica degli investimenti e la coerenza con i diversi percorsi di transizione. L'AFIR dovrebbe basarsi sulla **reale performance dell'infrastruttura e delle realtà di mercato** di carburanti alternativi tenendo conto di: qualità del servizio, accessibilità, interoperabilità, equilibrio territoriale, convenienza economica, capacità di rispondere alla domanda effettiva, **neutralità tecnologica** (valorizzando soluzioni sostenibili e scalabili come i biocarburanti, RFNBO e SAF, tanto quanto la mobilità elettrica).

In questa prospettiva, l'AFIR dovrebbe tenere conto delle **variabili esogene** che incidono in modo decisivo sull'efficacia delle misure: costo dell'energia, struttura tariffaria e fiscale, costo dei veicoli, disponibilità dei suoli, tempi di permitting e connessione, diffusione della ricarica privata, continuità degli incentivi, distribuzione territoriale della domanda, modelli di mobilità ed evoluzione del quadro normativo europeo.

Il costo dell'energia elettrica e dei carburanti è oggi una variabile chiave per il successo dell'AFIR e, pur andando oltre il perimetro stretto del Regolamento, dovrebbe essere considerata nella programmazione delle infrastrutture e nella definizione degli obblighi per gli Stati membri. Funzione dei costi è la convenienza economica delle tecnologie alternative, con possibili rallentamenti della domanda e alla sostenibilità degli investimenti.

Nel settore del **trasporto stradale** leggero e pesante, in connessione con la necessità di superamento della metodologia di calcolo delle emissioni di CO₂ allo scarico (Tank-to-Wheel), la revisione del Regolamento dovrebbe tenere conto delle realtà di sviluppo dei mercati le cui infrastrutture sono già pronte a distribuire prodotti alternativi.

Con riferimento ai **biocarburanti liquidi e gassosi (specie quelli in purezza)** appare opportuno favorire lo sviluppo di un'adeguata rete distributiva lungo la TEN-T favorendo così una maggiore accessibilità per gli utenti e la diffusione di veicoli alimentabili da tali vettori.

Per l'**idrogeno**, la realizzazione della infrastruttura lungo la rete TEN-T e nei nodi urbani dovrebbe essere maggiormente correlata alla disponibilità effettiva dei veicoli, alla concentrazione geografica della domanda, alla presenza di hub logistici e intermodali, alla disponibilità di idrogeno rinnovabile e low-carbon a costi competitivi e alla readiness complessiva della filiera.

Sulla **mobilità elettrica** si devono promuovere sia la ricarica pubblica che quella privata riducendo i tempi autorizzativi e di connessione, uniformando le discipline locali e rivedendo il quadro edilizio e definendo una normativa sovraordinata alla disciplina condominiale.

Nel **settore marittimo e portuale**, l'AFIR dovrebbe valorizzare meglio le infrastrutture esistenti compatibili con combustibili rinnovabili e low-carbon, inclusi bioGNL ed e-GNL, tenendo conto anche del ruolo operativo del bunkeraggio small scale. Per il cold ironing, l'AFIR dovrebbe considerare anche le condizioni economiche necessarie a renderne effettivo l'utilizzo da parte degli operatori.

Per l'**aviazione**, la revisione dell'AFIR dovrebbe prioritariamente sostenere lo sviluppo su scala industriale e la distribuzione dei carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF), favorendo lo sviluppo di infrastrutture di blending.

Più in generale, la revisione dovrebbe **rafforzare il coordinamento con il quadro RED, FuelEU Maritime, ReFuelEU Aviation, standard CO₂ dei veicoli e disciplina sugli Aiuti di Stato**, così da evitare disallineamenti tra obblighi infrastrutturali, disponibilità dei combustibili alternativi e traiettorie di rinnovo delle flotte.