



Osservazioni Confindustria sulla
revisione del Regolamento (UE) 2023/1804
(c.d. AFIR)
relativo alla realizzazione dell'infrastruttura per
i combustibili alternativi

Position Paper

Aprile 2026

1. Premessa

Confindustria accoglie favorevolmente l'avvio della revisione del Regolamento AFIR, in quanto, nonostante il regolamento abbia introdotto un quadro europeo più coerente, basato su obiettivi vincolanti e requisiti comuni (superando l'approccio frammentato che aveva caratterizzato la precedente stagione dei quadri nazionali), la prima fase attuativa dimostra tuttavia che il conseguimento di target quantitativi, pur necessario, non è di per sé sufficiente a garantire la realizzazione e l'utilizzo effettivo delle infrastrutture, la sostenibilità economica degli investimenti e una traiettoria di transizione coerente con la reale maturità dei mercati e con la competitività industriale europea. La decarbonizzazione non deve essere solo un obiettivo climatico, ma una leva per la diversificazione delle fonti e degli approvvigionamenti. È quindi necessario un approccio tecnologicamente neutrale e complementare, che affianchi all'elettrificazione soluzioni già disponibili o scalabili nel breve-medio periodo, come i biocarburanti.

L'AFIR dovrebbe quindi evolvere da una logica prevalentemente quantitativa a una logica più orientata alla performance reale dell'infrastruttura: qualità del servizio, utilizzabilità effettiva, equilibrio territoriale, interoperabilità, accessibilità, neutralità tecnologica e sostenibilità economica.

2. Valutazione domanda reale e non solo alla disponibilità fisica

L'esperienza italiana mostra in modo chiaro che la **disponibilità fisica dell'infrastruttura non coincide automaticamente con la sua utilizzazione.**

Prendendo ad esempio il vettore elettrico, al 30 settembre 2025 il parco circolante elettrico su strada ha raggiunto in Italia 751.533 unità, di cui 330.196 auto BEV e 323.717 auto PHEV. Nello stesso periodo, la quota di mercato delle nuove immatricolazioni è risultata pari al 5,21% per le BEV e al 5,98% per le PHEV, su livelli ancora significativamente inferiori rispetto ai principali mercati europei.

A fronte di tale dinamica della domanda, al 19 ottobre 2025 risultavano censiti in Italia 63.273 punti di ricarica pubblici. Il rapporto tra auto BEV circolanti e punti di ricarica pubblici è quindi pari a circa un punto ogni cinque veicoli, in un contesto nel quale una parte rilevante del fabbisogno può già essere soddisfatta da ricarica domestica o sul luogo di lavoro. Ciò contribuisce a spiegare i bassi fattori di utilizzo di una parte della rete e la difficoltà, per diversi operatori, di raggiungere modelli di business economicamente sostenibili.

Anche per quanto riguarda il settore del GNL e del bioGNL – carburanti definiti alternativi dal Regolamento AFIR stesso – lo sviluppo infrastrutturale (che si è avuto negli anni sia lato rete di distribuzione sia lato approvvigionamento primario) deve ora essere supportato da

misure di supporto allo sviluppo della domanda soprattutto per quanto riguarda il settore del trasporto stradale pesante.

In questo senso, la revisione dell'AFIR dovrebbe considerare anche previsioni volte a impegnare gli Stati membri ad adottare misure concrete sia per la crescita della domanda dei carburanti alternativi sia per l'incremento delle infrastrutture di produzione di soluzioni rinnovabili compliant con la direttiva RED III, al fine di valorizzare al meglio lo sviluppo infrastrutturale già in essere e/o atteso in futuro.

Per questa ragione, la revisione dell'AFIR dovrebbe richiedere agli Stati membri non solo di raggiungere target infrastrutturali, ma anche di **monitorare sistematicamente indicatori ulteriori**: tasso di utilizzo, equilibrio territoriale, tempi autorizzativi, tempi di connessione, costo finale del servizio, diffusione della ricarica privata e grado di interoperabilità, sviluppo della domanda dei carburanti alternativi. **L'obiettivo europeo non dovrebbe essere** solo "quanta infrastruttura viene installata", ma **"quanto l'infrastruttura installata è effettivamente utile e utilizzata"**.

In questo senso, i biocarburanti sostenibili, gli RFNBO e i SAF (carburanti sostenibili per l'aviazione) possono aiutare a colmare il divario tra obiettivi climatici e capacità infrastrutturale, poiché consentono **l'uso delle infrastrutture e dei depositi già esistenti**, con conseguente riduzione dei tempi e dei costi di implementazione.

3. Infrastrutture per il trasporto stradale pesante e leggero

Gli scenari italiani al 2030 evidenziano un fabbisogno infrastrutturale molto rilevante¹ e, di conseguenza, la revisione dell'AFIR dovrebbe riconoscere con maggiore chiarezza che **i risultati infrastrutturali sono funzione di un insieme articolato di variabili esogene**: costo dell'energia, costo dei veicoli, assetto tariffario, fiscalità, disponibilità dei suoli, tempi di connessione, permitting, struttura dei finanziamenti pubblici, evoluzione del quadro normativo europeo, distribuzione geografica della domanda, modelli di mobilità, accesso alla ricarica privata, readiness industriale delle tecnologie e condizioni di sicurezza. In assenza di un presidio più forte su questi fattori, il rischio è quello di costruire

¹ Nello scenario low il parco arriverebbe a 1,8 milioni di auto BEV, 1,1 milioni di auto PHEV e 180 mila veicoli commerciali leggeri elettrici; nello scenario high a 2,3 milioni di auto BEV, 1,25 milioni di auto PHEV e 230 mila veicoli commerciali leggeri elettrici. Per sostenere tali livelli, il QSN stima al 2030 tra 114 mila e 143 mila punti di ricarica pubblici, di cui tra 38 mila e 47 mila ad alta potenza, e tra 2,2 e 2,7 milioni di punti di ricarica privati.

un'infrastruttura formalmente conforme ma economicamente fragile, geograficamente sbilanciata e non pienamente coerente con l'effettiva traiettoria della domanda.

COSTO DELL'ENERGIA E DEI CARBURANTI

Tra queste variabili, il **costo dell'energia elettrica** e dei carburanti **rappresenta un fattore determinante** per il successo della transizione e, nello specifico, **sulla competitività dell'elettrificazione e dei carburanti alternativi** (come l'idrogeno RNFBO). Pur capendo che questa tematica esula dal contesto strettamente connesso all'AFIR, **Confindustria sottolinea la necessità di considerarlo nelle scelte relative alla programmazione dell'infrastruttura e, di conseguenza, nelle scelte degli obblighi per gli Stati membri.**

La competitività della mobilità elettrica dipende, infatti, dalla capacità dell'energia utilizzata per la ricarica di compensare, nel tempo, il maggiore costo di acquisto del veicolo. Se il differenziale di costo operativo tra veicolo elettrico e veicolo convenzionale si riduce o si annulla, il Total Cost of Ownership perde attrattività e il mercato rallenta, con effetti a catena sia sulla domanda di veicoli sia sulla sostenibilità economica delle infrastrutture di ricarica. **Il tema non riguarda soltanto il prezzo all'ingrosso dell'elettricità, ma l'intera struttura del costo finale:** oneri di rete, componenti tariffarie, fiscalità, costi di connessione, profilo di utilizzo dell'infrastruttura, grado di saturazione dei punti di ricarica e possibilità di approvvigionarsi di energia rinnovabile a condizioni competitive.

Per questa ragione, **la revisione dell'AFIR dovrebbe attribuire un rilievo molto maggiore al tema della convenienza economica.**

Nel caso della ricarica pubblica, non basta che il prezzo sia trasparente: occorre che il quadro regolatorio consenta prezzi finali compatibili con una diffusione della mobilità elettrica. In questa prospettiva, assumono particolare importanza misure volte a ridurre il costo complessivo della ricarica ad accesso pubblico, anche attraverso interventi sulle componenti tariffarie e sull'assetto regolatorio applicabile alle infrastrutture ad alta potenza. Analogamente, sul lato della ricarica privata e domestica, la convenienza dipende dalla possibilità di ridurre il costo del prelievo elettrico destinato alla ricarica del veicolo, così da rendere effettivamente competitivo il ricorso alla ricarica residenziale, che resta la forma più economica, più semplice e più coerente con la diffusione ordinaria della mobilità elettrica.

In tale ottica, i carburanti alternativi sia liquidi che gassosi stanno evidenziando una forte resilienza anche nell'incertezza del quadro energetico internazionale, dimostrando che l'infrastruttura logistica esistente è in grado di fornire una concreta alternativa immediata con eccellenti opportunità di decarbonizzazione nel prossimo futuro.

COSTO DEI VEICOLI

Accanto al costo dell'energia, vi è poi il tema del **costo dei veicoli**. Il maggiore prezzo di acquisto dei mezzi elettrici ed in generale dei mezzi nuovi, in particolare di quelli prodotti nell'Unione europea, continua a rappresentare una barriera strutturale. In un mercato ancora debole **la sola disponibilità di infrastrutture non è sufficiente a stimolare la domanda**. Occorrono politiche fiscali tecnologicamente neutrali e strumenti di sostegno che accompagnino il rinnovo del parco veicolare con veicoli a zero e/o basse emissioni made in EU, con particolare attenzione alle flotte aziendali, al trasporto merci, al trasporto pubblico locale e ai segmenti nei quali il costo iniziale del mezzo continua a rappresentare il principale ostacolo alla transizione.

La revisione dell'AFIR dovrebbe, quindi, riconoscere in modo più esplicito che **il successo degli obiettivi infrastrutturali dipende anche dal coordinamento con politiche di domanda**, incentivi al rinnovo del parco, fiscalità delle flotte aziendali e strumenti di sostegno agli investimenti.

QUADRO NORMATIVO UE

Una terza grande variabile esogena è costituita dall'evoluzione del quadro normativo europeo e nazionale. Le **scelte di investimento** delle imprese sono oggi influenzate da un insieme molto ampio di norme che agiscono simultaneamente: regolamenti sugli standard CO₂ dei veicoli leggeri e pesanti, disciplina sulle flotte aziendali nell'ambito del Pacchetto Automotive con possibile valorizzazione dei biocarburanti drop-in e degli altri carburanti conformi alla direttiva RED, evoluzione dell'Utility Factor per i PHEV, evoluzione della RED, e atti delegati su RFNBO, ETS2, FuelEU Maritime, ReFuelEU Aviation, EPBD e disciplina degli Aiuti di Stato. In un contesto così mobile, **la pianificazione infrastrutturale non può essere costruita su assunzioni statiche**.

La revisione dell'AFIR dovrebbe, quindi, **introdurre meccanismi più forti di flessibilità e aggiornamento**, affinché gli Stati membri possano adeguare i propri quadri strategici nazionali all'evoluzione del mix tecnologico, evitando sia investimenti disallineati sia rigidità che rischiano di trasformarsi in stranded assets.

In questo contesto è importante tener conto delle revisioni della normativa CO₂ e dell'evoluzione della disciplina sulle flotte aziendali con riferimento alla domanda professionale di ricarica HPC, ai tempi e all'intensità dell'elettrificazione, nonché alle possibili esigenze di valorizzazione di una rete distributiva dei biocarburanti in purezza lungo la TEN-T. In tal modo sarebbe anche possibile ottenere una decarbonizzazione più efficace coinvolgendo una platea più ampia di utenti. Allo stesso modo, le modifiche all'Utility Factor dei PHEV potrebbero incidere significativamente sul ruolo di tale tecnologia nella fase di transizione.

Per questa ragione, la revisione dell'AFIR dovrebbe chiedere agli Stati membri non soltanto di fissare target infrastrutturali, ma anche di **esplicitare gli scenari normativi sottostanti alle loro ipotesi e di aggiornarli periodicamente**.

FINANZIAMENTI PUBBLICI

Un quarto insieme di variabili esogene riguarda la **disponibilità e la struttura dei finanziamenti pubblici**. Il ritmo di rinnovo delle flotte e la diffusione delle infrastrutture dipendono in misura rilevante dalla continuità, dalla stabilità e dalla tempistica degli stanziamenti. Non conta soltanto l'ammontare delle risorse, ma anche la loro effettiva messa a terra, la chiarezza delle regole di accesso, la durata pluriennale degli strumenti, la coerenza tra incentivi ai veicoli e incentivi alle infrastrutture e la capacità amministrativa di trasformare i fondi in investimenti reali.

La revisione dell'AFIR dovrebbe, quindi, **richiedere agli Stati membri un monitoraggio più puntuale sulla struttura temporale dei programmi di investimento**, sui livelli di assorbimento delle risorse e sul coordinamento tra sostegno alla domanda e sostegno all'offerta infrastrutturale.

LOCALIZZAZIONE INFRASTRUTTURALE

Vi è poi il tema, altrettanto decisivo, della **disponibilità dei suoli e della loro destinazione d'uso**. Ad esempio, la localizzazione delle infrastrutture di ricarica, soprattutto quelle ad alta potenza, dipende dalla possibilità di accedere a siti idonei sotto il profilo urbanistico, logistico ed energetico. In quest'ottica, pur non precludendo a priori la creazione di nuovi insediamenti, l'orientamento strategico dovrebbe privilegiare il recupero di aree già urbanizzate. L'obiettivo è minimizzare il consumo di suolo, valorizzando spazi che già dispongono di un'intrinseca accessibilità per l'utenza. Risultano, quindi, di particolare interesse per le infrastrutture dei carburanti alternativi i siti posizionati lungo le direttrici ad alta percorrenza o già inseriti nei flussi di mobilità, come aree commerciali, parcheggi privati, depositi logistici, aree industriali, aree retroportuali, stazioni di servizio, aree autostradali e nodi intermodali.

La revisione dell'AFIR dovrebbe, quindi, rafforzare il riferimento a questi profili, chiedendo agli Stati membri misure concrete per facilitare l'uso di suoli anche privati ad accesso pubblico e per **coordinare la pianificazione infrastrutturale con la disponibilità reale delle aree**, privilegiando soluzioni che evitino nuovo consumo di suolo e massimizzino l'efficienza dell'infrastruttura.

PERMITTING E TEMPI AUTORIZZATIVI

Una quinta variabile fondamentale riguarda **i tempi autorizzativi e di connessione**. Anche in presenza di fondi e domanda potenziale, la realizzazione delle infrastrutture può essere

fortemente rallentata dalla complessità dei procedimenti, dalla frammentazione delle competenze, dall'eterogeneità delle discipline locali e dai tempi necessari per ottenere la connessione alla rete. Ciò vale in modo particolare per le infrastrutture HPC e per i progetti nei quali sono richieste potenze elevate, spesso nell'ordine dei MW. In questi casi, la connessione alla rete non rappresenta un passaggio meramente tecnico, ma una delle principali condizioni di fattibilità economica e temporale del progetto.

La revisione dell'AFIR dovrebbe, quindi, **introdurre obblighi** più stringenti per gli Stati membri in materia di semplificazione amministrativa, certezza dei procedimenti, coordinamento istituzionale e trasparenza dei tempi di connessione.

MODELLI MOBILITÀ

Un ulteriore insieme di variabili esogene riguarda i **modelli territoriali e comportamentali della mobilità**. Il fabbisogno infrastrutturale è influenzato dalla distribuzione geografica della domanda, dalla disponibilità di box e parcheggi privati, dalla durata delle soste, dalla mobilità pendolare, dalla struttura urbana e periurbana, dal ruolo delle flotte professionali e dalla diversa penetrazione territoriale dei veicoli elettrici. Una pianificazione costruita esclusivamente su dati nazionali aggregati rischia di sovrastimare i fabbisogni in alcune aree e sottostimarli in altre.

La revisione dell'AFIR dovrebbe pertanto **rafforzare la dimensione territoriale della programmazione**, richiedendo agli Stati membri analisi più puntuali su matrici origine-destinazione, bacini di traffico, aree funzionali di mobilità, grandi città con bassa dotazione di posti auto privati, aree a domanda debole ma strategiche sotto il profilo della coesione territoriale, e aree logistiche e industriali in cui la ricarica privata o semi-pubblica può svolgere un ruolo centrale.

In tale quadro, merita un approfondimento specifico la **ricarica privata, condominiale e aziendale**. La sua diffusione non dipende soltanto dal costo dell'energia, ma anche dal quadro edilizio, dalla disciplina condominiale, dalle procedure autorizzative, dalla possibilità di introdurre modelli di precabbling e da schemi fiscali sostenibili. La ricarica privata è essenziale non solo perché è la forma più economica, ma anche perché riduce la pressione sulla rete pubblica, migliora il profilo di utilizzo della domanda e consente di integrare più agevolmente servizi di smart charging e flessibilità di sistema. Per questo la revisione dell'AFIR dovrebbe considerare la ricarica privata non come elemento complementare, ma come una delle principali determinanti della sostenibilità complessiva del percorso di elettrificazione.

BIOCARBURANTI LIQUIDI E GASSOSI

Nel comparto dell'utilizzo dei biocarburanti liquidi e gassosi nel trasporto stradale leggero e pesante, la revisione dell'AFIR dovrebbe **riconoscere in modo più netto il valore delle**

infrastrutture esistenti e la loro compatibilità con un percorso di progressiva decarbonizzazione.

Prendendo come esempio i gas liquefatti si nota che in Italia risultano oggi in circolazione oltre 3 milioni di autovetture alimentate a GPL che possono rifornirsi in una rete da oltre 4600 punti vendita, rappresentando il primo carburante alternativo in Italia in termini di utilizzo e diffusione; allo stesso tempo nel nostro Paese circolano 5000 veicoli commerciali pesanti a GNL e con una rete distributiva significativa con 174 distributori stradali, 7 autostradali e 21 impianti in progetto o costruzione. A fronte di tali sviluppi infrastrutturali, il trend di crescita delle nuove immatricolazioni di veicoli pesanti alimentati a GNL in Italia sta subendo alcune battute di arresto nella crescita e che – se non opportunamente supportato prevedendo forme di sostegno premiali nell’acquisto dei nuovi mezzi – non consentirà di garantire il ritorno degli investimenti della rete infrastrutturale sia in termini di approvvigionamento primario che di rete di distribuzione secondaria.

L’infrastruttura sopra delineata sviluppata con fondi privati, rappresenta una ricchezza per il Paese che merita di essere sostenuta soprattutto per la sua capacità di distribuire Bio GPL e Bio GNL senza modifiche. Lo stesso vale per la rete carburanti diesel, CNG e benzina che possono essere utilizzate per l’erogazione di carburanti alternativi anche in purezza, come già avviene per il caso dell’HVO.

Questi carburanti consentono riduzioni immediate di CO₂ e sono utilizzabili non solo dai veicoli di nuova immatricolazione ma anche dai veicoli circolanti, questo aspetto rappresenta un vantaggio fondamentale per la corsa ad una reale decarbonizzazione del settore del trasporto.

La revisione dell’AFIR dovrebbe, quindi, **riconoscere con maggiore chiarezza il valore dell’infrastruttura compatibile con combustibili rinnovabili e low-carbon**, evitando approcci che rischiano di svalutare investimenti già realizzati o programmati e che possono invece contribuire in modo pragmatico alla transizione, anche tramite l’indicazione agli Stati membri di prevedere misure di sviluppo della domanda di tali carburanti alternativi, domanda necessari a supportare le infrastrutture di approvvigionamento

Per tale ragione il Regolamento AFIR dovrebbe **superare l’attribuzione ai carburanti gassosi della connotazione di carburanti per la transizione**, riconoscendo il potenziale delle loro componenti bio e **prevedere, in generale, una maggiore attenzione allo sviluppo delle infrastrutture di produzione di tutti i biocarburanti** sia in termini di messaggio prospettico, che supporti un orizzonte di investimento di lungo periodo, sia in termini di reale agevolazione degli investimenti, così come è avvenuto per altre fonti rinnovabili.

IDROGENO

Il comparto idrogeno è quello nel quale emerge con maggiore evidenza il **rischio di disallineamento tra infrastruttura e mercato**.

Oggi in Italia risultano in circolazione soltanto 43 auto a idrogeno e 51 autobus, senza veicoli commerciali leggeri e senza veicoli commerciali pesanti operativi. Le stazioni di rifornimento pubbliche sono tre: Bolzano, Venezia Mestre e Carugate.

A fronte di questa base di mercato, l'AFIR richiede entro il 2030 stazioni lungo la rete centrale TEN-T ogni 200 km, con capacità cumulativa minima di 1 tonnellata al giorno e almeno un distributore a 700 bar, oltre ad almeno una stazione in ciascun nodo urbano. Nel caso italiano, questo si traduce in circa 22 stazioni sulla rete centrale e 50 stazioni nei nodi urbani, quindi in circa 72 stazioni complessive. Lo stesso QSN, tuttavia, stima al 2030 l'assenza di auto passeggeri a idrogeno, un parco compreso tra 200 e 600 veicoli pesanti e circa 350 autobus.

Questo divario segnala l'esigenza di rivedere l'impianto AFIR in senso più graduale e proporzionato. La costruzione di una rete europea a idrogeno deve restare un obiettivo strategico, ma la traiettoria di sviluppo dovrebbe essere maggiormente correlata alla disponibilità effettiva dei veicoli, alla concentrazione geografica della domanda, alla presenza di hub logistici e intermodali, allo sviluppo di flotte dedicate e alla concreta disponibilità di idrogeno rinnovabile e low-carbon a costi competitivi.

Anche l'esperienza attuativa italiana conferma questa esigenza. A fronte di 103,5 milioni di euro di contributi ammissibili per le stazioni, al 30 giugno 2025 risultavano spesi solo 16,6 milioni. La revisione dell'AFIR dovrebbe quindi prevedere meccanismi più flessibili, basati su verifiche sostanziali della readiness del mercato, e favorire un maggiore coordinamento tra sviluppo delle stazioni, sostegno ai veicoli e produzione di idrogeno.

Resta inoltre fondamentale il raccordo con RED III e con il quadro RFNBO. Il recepimento nazionale della RED III ha fissato un obbligo dello 0,5% di RFNBO per usi diretti al 2030, ma nel QSN il parco auto passeggeri a idrogeno al 2030 è stimato pari a zero. Questa incoerenza tra normativa combustibili e sviluppo del parco veicolare dimostra che l'infrastruttura non può essere pianificata in astratto, ma deve essere inserita in una strategia coerente lungo l'intera catena del valore.

VEICOLI PESANTI

Nel segmento dei veicoli pesanti elettrici, l'Italia parte ancora da una base molto ridotta: 880 mezzi BEV circolanti nel 2025, a fronte di circa 22.000 nuove immatricolazioni annue e di una quota full electric pari all'1,3%. Gli scenari al 2030 ipotizzano un parco tra 4.500 e 8.000 veicoli.

In questo comparto, la **revisione dell'AFIR dovrebbe evitare una lettura puramente lineare dei corridoi TEN-T**. La localizzazione della ricarica ad alta potenza deve essere maggiormente collegata ai flussi reali del trasporto merci, ai nodi logistici, alle piattaforme intermodali, ai parcheggi sicuri e protetti, alle aree di sosta e ai tempi effettivi di guida e riposo. Nei nodi urbani e lungo i corridoi principali, i requisiti AFIR richiedono investimenti rilevanti che potranno funzionare solo se inseriti in una programmazione coordinata tra logistica, rete elettrica, politica industriale e domanda effettiva.

Inoltre, la revisione AFIR dovrebbe considerare che, per questa categoria di veicoli considerata hard-to-abate, l'uso di biocarburanti in purezza o di carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), come l'idrogeno verde e gli e-fuels, possono contribuire alla decarbonizzazione di lungo termine e contribuire alla neutralità carbonica del parco circolante che non potrà essere elettrificato.

4. Infrastrutture per i settori marittimo, ferroviario e aereo

SETTORE MARITTIMO

Il sistema portuale rappresenta uno degli ambiti in cui l'AFIR dovrebbe evolvere di più. Nel caso italiano sono in corso numerosi progetti di *cold ironing* nei principali porti, attraverso una pianificazione nazionale coordinata tra porti, operatori e industria armatoriale dovrebbe auspicabilmente essere rapidamente realizzata. Questo sviluppo, positivo e coerente con il quadro europeo, pone due questioni decisive.

La prima riguarda il take-up effettivo. **La semplice realizzazione della fornitura elettrica da terra non garantisce, di per sé, che le navi la utilizzino**. L'effettivo utilizzo dipenderà in misura decisiva dalla competitività del costo dell'energia elettrica rispetto alle alternative energetiche disponibili a bordo. In particolare, **la competitività del prezzo dell'energia elettrica da terra rispetto all'autoproduzione a bordo rappresenterà il fattore determinante** ed è quindi essenziale che i meccanismi di agevolazione tariffaria garantiscano un effettivo beneficio per gli utilizzatori e siano oggetto di monitoraggio continuo.

La revisione dell'AFIR dovrebbe, quindi, spostare una parte dell'attenzione dalla mera disponibilità tecnica alla sostenibilità economica dell'uso, richiedendo agli Stati membri misure tariffarie, regolatorie e di coordinamento con il sistema elettrico in grado di rendere effettivamente appetibile il *cold ironing*.

In tale contesto, accanto al tema dell'elettificazione dei porti, assume un rilievo altrettanto strategico lo **sviluppo del bunkeraggio** quale leva centrale della transizione energetica del trasporto marittimo. In un mercato a crescente contenuto tecnologico e fortemente contendibile a livello europeo, la capacità delle imprese italiane di bunkeraggio di offrire

un'ampia gamma di nuovi combustibili (GNL, metanolo, ammoniaca, idrogeno, biocarburanti), di **adeguare le infrastrutture portuali** e di sviluppare soluzioni logistiche dedicate – incluse quelle basate su unità navali specializzate – rappresenterà un fattore determinante per preservare e rafforzare le quote di mercato nazionali, nonché per sostenere la competitività del sistema portuale italiano nel contesto europeo. In questa prospettiva, è necessario considerare il bunkeraggio nella sua accezione più ampia, che include le **operazioni ship-to-ship (portuali e non), l'impiego di navi cisterna e gasiere** (dedicate per la distribuzione dei nuovi vettori energetici) e **sviluppare servizi di reloading presso le infrastrutture di rigassificazione**, senza però incidere sulle tariffe di rigassificazione in condizioni economicamente competitive rispetto ad altri hub portuali europei. Ad esempio, a livello nazionale il sistema infrastrutturale nazionale di approvvigionamento del GNL comprende 5 terminali di rigassificazione, di cui 4 in grado di offrire servizi di ship loading e 1 di truck loading, oltre a 2 depositi costieri in grado di offrire sia ship loading sia truck loading. A questi si aggiungono 3 bunker vessels operative nei porti italiani destinate a garantire il bunkeraggio di GNL e bioGNL per il settore marittimo. In assenza di condizioni economicamente competitive, vi è un **concreto rischio di spostamento dei traffici e delle operazioni di bunkeraggio verso porti extra-UE** o verso scali europei più efficienti, con effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla sostenibilità degli investimenti infrastrutturali.

La revisione dell'AFIR dovrebbe valorizzare questo profilo, riconoscendo che la logistica del bunkeraggio costituisce parte integrante dell'infrastruttura e che la stessa infrastruttura può accompagnare il passaggio verso bioGNL ed e-GNL.

Sempre in considerazione dell'ampio spettro di combustibili alternativi previsti dal Regolamento, bisogna **prevedere la corretta pianificazione di adeguate capacità di stoccaggio e distribuzione dei biocarburanti (anche rinnovabili)**. In particolare, l'uso di biocarburanti nel bunkeraggio è, infatti, la via più efficiente e immediata per la decarbonizzazione del settore marittimo (con target di riduzione dell'intensità carbonica dei consumi energetici utilizzati delle navi pari al 2% dal 2025 secondo FuelEU Maritime).

SETTORE FERROVIARIO

Per quanto attiene alla navigazione interna e ai treni, è necessario il **riconoscimento nell'AFIR dell'uso di HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)** per le tratte ferroviarie non elettrificabili e per le flotte lacustri, come già previsto per il vettore idrogeno e le batterie.

SETTORE AVIAZIONE

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)**, in coerenza con il regolamento ReFuelEU Aviation.

Ai fini di un'effettiva diffusione dei SAF, risulta infatti essenziale lo sviluppo di infrastrutture e i depositi costieri già esistenti, riducendo tempi e costi di adeguamento e contribuendo al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di tramite lo **sviluppo di blending facilities**, al fine di consentire che consentano la miscelazione dei SAF con il jet fuel convenzionale. La disponibilità di tali infrastrutture rappresenta una condizione abilitante per garantire una fornitura efficace e progressivamente diffusa di SAF in tutti gli aeroporti dell'Unione, in linea con gli obblighi previsti da ReFuelEU a partire dal 2035.

5. Accessibilità, interoperabilità, trasparenza dei prezzi e qualità del servizio

La credibilità dell'infrastruttura europea dei combustibili alternativi dipenderà anche dalla **qualità concreta del servizio**.

Trasparenza dei prezzi, facilità di pagamento, interoperabilità, connessione digitale dei punti di ricarica, accessibilità per anziani e persone con disabilità, disponibilità di dati in tempo reale e piena fruibilità dell'infrastruttura non sono profili accessori, ma sono condizioni essenziali per l'effettivo utilizzo da parte di cittadini e imprese.

La revisione dell'AFIR dovrebbe, quindi, **valutare in maniera approfondita tali profili**, accompagnandoli con un sistema europeo di monitoraggio che valuti non solo la conformità formale, ma la qualità effettiva del servizio reso.

La revisione dovrebbe, altresì, chiarire il significato di **“non discriminazione”** e **“giustificazione oggettiva”** nelle politiche di determinazione dei prezzi ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3. La Commissione dovrebbe confermare che sono consentite differenziazioni **ragionevoli, trasparenti e proporzionate**, pur impedendo forme di discriminazione indebita. Tale chiarimento è essenziale sia per preservare la flessibilità commerciale dei **CPO** e degli **MSP**, evitare di compromettere i modelli di business degli MSP e garantire che le strategie di prezzo competitive rimangano praticabili. Dovrebbe inoltre chiarire come tali principi si applichino all'obbligo per i CPO di fornire servizi di ricarica **ad hoc** agli utenti finali, con particolare riferimento al coordinamento con i prezzi applicati agli MSP.

DATA-SHARING OBLIGATIONS

La revisione dell'AFIR dovrebbe razionalizzare gli obblighi di condivisione dei dati previsti dal regolamento stesso, limitando i campi obbligatori a quelli direttamente rilevanti per i servizi di ricarica.

Questi requisiti riguardano ad esempio le informazioni sui servizi nelle vicinanze, i parcheggi riservati alle persone con disabilità, la compatibilità con le diverse tipologie di veicoli, l'elenco

completo dei MSP e la dichiarazione sull'origine rinnovabile dell'elettricità che in molti casi dovrebbero essere resi facoltativi, in quanto comportano costi e complessità sproporzionati.

La Commissione dovrebbe, inoltre, tenere conto della fattibilità nei modelli di business semi-pubblici e nei contesti di roaming, nei quali i CPO non dispongono di piena visibilità o controllo su alcuni dati.

Infine, è opportuno valutare i costi associati alla raccolta, all'aggiornamento e alla gestione di tali dati, anche alla luce del fatto che, sebbene l'AFIR non preveda attualmente sanzioni, queste potrebbero essere introdotte in futuro.

Sebbene Confindustria sostenga l'obiettivo di una migliore integrazione dei veicoli elettrici nell'ecosistema energetico, è infatti essenziale che le disposizioni normative in materia di accesso ai dati siano improntate ai principi di proporzionalità, neutralità tecnologica e coerenza con le effettive esigenze del sistema. Alcune disposizioni della attuale normativa di settore non risultano perseguire questa logica; ne è un esempio l'Articolo 20a paragrafo 3, secondo comma, della direttiva (UE) 2018/2001, come modificata dalla direttiva (UE) 2023/2413" che ha introdotto obblighi per i costruttori di rendere disponibili a terzi i dati relativi alle batterie.

Da ultimo, la revisione dell'AFIR dovrebbe chiarire e adeguare l'attuazione dei requisiti della norma ISO 15118-20 ai sensi del Regolamento delegato (UE) 2025/656 della Commissione. In particolare, si dovrebbe rivedere l'ambito di applicazione della ISO 15118-20: l'obbligo di implementare la norma ISO 15118-20 dovrebbe applicarsi esclusivamente nei casi in cui vengano offerti casi d'uso avanzati (ad esempio Plug & Charge o ricarica bidirezionale/V2G). Ciò garantirebbe che, qualora un operatore scelga di fornire tali servizi, essi siano basati su protocolli interoperabili e aperti come ISO 15118-2/-20, evitando l'utilizzo di protocolli proprietari.

6. Conclusioni

Confindustria ritiene che la revisione dell'AFIR debba mantenere l'ambizione europea sulla realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi, ma **correggere l'impostazione laddove essa rischia di restare troppo rigida e troppo poco aderente alla maturità dei diversi mercati.**

Serve un regolamento che misuri non soltanto quante infrastrutture vengono installate, ma se esse sono realmente utilizzabili, accessibili, economicamente sostenibili e coerenti con i diversi percorsi di transizione. Serve un Regolamento che valorizzi la neutralità tecnologica, le infrastrutture già compatibili con molecole rinnovabili e low-carbon, che introduca



maggior proporzionalità sull'idrogeno, che rafforzi il ruolo della ricarica privata e favorisca la creazione delle condizioni abilitanti alla transizione, che colleghi maggiormente i target infrastrutturali alla logica industriale e logistica dei corridoi, dei nodi urbani e dei porti e che contemporaneamente spinga verso la crescita di infrastrutture di produzione di carburanti rinnovabili in linea con la direttiva RED III, così come sullo sviluppo della domanda di tali soluzioni negli usi finali.

Solo in questo modo l'AFIR potrà evolvere da strumento di mera conformità infrastrutturale a leva effettiva di decarbonizzazione, modernizzazione logistica e rafforzamento della competitività industriale europea.