Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156

Contributo di Assopetroli-Assoenergia alla consultazione pubblica relativa alla revisione del Regolamento (UE) 2023/1804 sulle Infrastrutture per i Combustibili Alternativi (AFIR)

21 luglio 2026

Assopetroli-Assoenergia: chi siamo

Assopetroli-Assoenergia è l'associazione aderente a **Confcommercio-Imprese per l'Italia** e a **UPEI**, che rappresenta le PMI italiane attive nei comparti del commercio di carburanti liquidi e gassosi e dei servizi per l'efficienza energetica. L'associazione riunisce operatori presenti sia nel canale "rete" (impianti di distribuzione stradale) sia nel comparto "extrarete", comprendente le forniture destinate a pubblica amministrazione, industria, autotrasporto, agricoltura, marina e aviazione, nonché il trasporto e la distribuzione di gas naturale (metano, biometano e GNL) tramite autocisterne e carri bombolai.

Alle aziende associate è riconducibile circa il 60% della rete distributiva stradale italiana, composta da circa 22.000 punti vendita, e almeno il 60% dei carburanti distribuiti all'ingrosso nel segmento extrarete, inclusa una quota rilevante della distribuzione di gas naturale per autotrazione.

Premesse

La revisione del Regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR) costituisce un passaggio strategico nell'ambito del riesame della normativa europea conseguente all'adozione del target di riduzione del 90% delle emissioni nette di CO_2 entro il 2040.

L'AFIR definisce il quadro europeo per lo sviluppo delle infrastrutture destinate ai combustibili alternativi, introducendo obiettivi vincolanti per la diffusione delle reti di ricarica elettrica, delle stazioni di rifornimento di idrogeno, nonché delle infrastrutture per il GNL. Allo stesso tempo, il Regolamento affida agli Stati membri la pianificazione dell'attuazione, riconoscendo la necessità di **adattare gli interventi alle caratteristiche dei rispettivi mercati**. Questo equilibrio tra obiettivi comuni e flessibilità nazionale costituisce **uno dei punti di forza dell'impianto regolatorio** e dovrebbe essere preservato anche nella fase di revisione.

Alla luce dell'evoluzione del mercato e del contesto geopolitico ed energetico europeo, la revisione dell'AFIR dovrebbe inoltre rafforzare un approccio fondato sulla **neutralità tecnologica** e sulla misurazione dei risultati ambientali conseguiti, evitando che gli obiettivi di sviluppo infrastrutturale diventino un fine in sé, anziché uno strumento funzionale alla riduzione delle emissioni.

Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156

La transizione del settore dei trasporti richiede infatti di perseguire simultaneamente decarbonizzazione, competitività industriale, sicurezza energetica ed efficienza degli investimenti, attraverso un quadro regolatorio flessibile, pragmatico e capace di valorizzare il contributo complementare delle diverse tecnologie disponibili.

1. Gli obiettivi infrastrutturali devono evolvere in coerenza con il mercato

L'AFIR è stato negoziato in un contesto caratterizzato da aspettative di rapida diffusione della mobilità a zero emissioni. L'evoluzione del mercato evidenzia tuttavia come la disponibilità delle infrastrutture rappresenti una condizione necessaria, ma non sufficiente, per accelerare la transizione.

La velocità di diffusione delle diverse tecnologie dipende infatti da una **pluralità di fattori**: costo dei veicoli, disponibilità delle tecnologie, accessibilità economica per cittadini e imprese, sviluppo delle filiere industriali, quadro macroeconomico e preferenze dei consumatori.

Con particolare riferimento all'Italia, i dati UNRAE mostrano che, a fine 2025, il parco circolante supera i 41 milioni di autovetture, con un'età media di circa 13 anni, confermando un ritmo di rinnovo della flotta storicamente lento.

La composizione del parco evidenzia inoltre come circa il 20,6% delle autovetture appartenga ancora a classi emissive antecedenti all'Euro 4, mentre circa l'81% sia alimentato a benzina o diesel. Le vetture ibride rappresentano l'8,3% del totale, quelle alimentate a GPL il 6,8% e quelle alimentate a metano/biometano al 2,1%.

Le autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) sono complessivamente circa 738.000, pari all'1,8% del parco circolante, di cui circa 363.000 completamente elettriche (BEV) e 375.000 ibride plug-in (PHEV).

Questi dati evidenziano che, almeno nel breve e medio periodo, una quota significativa della riduzione delle emissioni del trasporto stradale dovrà necessariamente essere conseguita intervenendo anche sul parco veicolare già circolante. Per questo, il percorso di decarbonizzazione dovrebbe basarsi su un approccio tecnologicamente neutrale, capace di **valorizzare tutte le soluzioni in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni**. Tra queste rientrano anche i biocarburanti liquidi e gassosi, che consentono di ottenere benefici ambientali immediati senza attendere il naturale ricambio della flotta.

2. Pluralità di carburanti alternativi: riconoscere il ruolo dei biocarburanti liquidi e gassosi

Nella prospettiva sopra delineata, i **combustibili rinnovabili disciplinati dalla direttiva RED III** rappresentano uno strumento complementare per la decarbonizzazione dei trasporti, in quanto consentono di ridurre progressivamente le emissioni dei veicoli già in circolazione, senza

attendere i tempi fisiologici del ricambio della flotta e senza richiedere una riconversione radicale dell'intero sistema infrastrutturale.

Tale impostazione trova riscontro anche nel **Report Salini sull'Automotive Package**, che propone il riconoscimento degli **eligible fuels** e l'introduzione di una nuova categoria di veicoli (Vehicles Exclusively Fuelled by Eligible Fuels – VEEF) quale ulteriore percorso tecnologico verso gli obiettivi di decarbonizzazione.

In tale contesto, assume un rilievo particolare il **biometano**, la cui diffusione è sostenuta tanto dalla direttiva **RED III** quanto dagli investimenti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (**PNRR**), che ne hanno promosso lo sviluppo produttivo e infrastrutturale. Affinché tali politiche possano produrre gli effetti attesi, è tuttavia necessario che il quadro regolatorio europeo sia coerente: un'applicazione dell'AFIR che non riconosca adeguatamente il ruolo del biometano/bio-Gnl come carburante per la decarbonizzazione dei trasporti rischierebbe infatti di compromettere il valore degli ingenti investimenti già realizzati nelle infrastrutture di distribuzione, determinando il progressivo depauperamento di una rete già esistente e pienamente operativa.

Con particolare riferimento all'Italia, tale esigenza appare ancora più evidente. Il Paese dispone infatti di una **rete capillare di punti di rifornimento di gas naturale per autotrazione** (che già oggi è in misura prevalente di origine rinnovabile), costituendo una delle esperienze più avanzate in Europa nell'impiego di carburanti rinnovabili per il trasporto stradale.

Valorizzare tale **patrimonio infrastrutturale** significa non solo evitare la dispersione di **investimenti pubblici e privati già effettuati**, ma anche accelerare il conseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione attraverso l'utilizzo di infrastrutture immediatamente disponibili.

Più in generale, lo sviluppo delle filiere nazionali ed europee del biometano e degli altri biocarburanti sostenibili contribuisce non solo al raggiungimento degli obiettivi climatici, ma anche al rafforzamento della sicurezza energetica dell'Unione, riducendo la dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili e valorizzando la produzione interna di energia rinnovabile.

3. Valorizzare le infrastrutture esistenti per accelerare la transizione

L'Europa dispone già di una **rete capillare di infrastrutture per la distribuzione dell'energia destinata alla mobilità**. Tale patrimonio rappresenta un asset industriale, logistico e territoriale di elevato valore strategico, che può essere progressivamente trasformato in una **rete multi-energia** in grado di integrare ricarica elettrica, combustibili rinnovabili e, ove giustificato dall'effettiva domanda, idrogeno.

La riconversione delle infrastrutture esistenti consente di contenere gli investimenti necessari, ridurre i tempi di realizzazione, limitare il consumo di suolo e semplificare i procedimenti autorizzativi, favorendo una transizione più rapida ed economicamente sostenibile.

Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156

La revisione dell'AFIR dovrebbe pertanto riconoscere il ruolo strategico delle infrastrutture esistenti, promuovendone l'evoluzione verso modelli multi-energia, aperti a tutti i carburanti rinnovabili esistenti.

Conclusioni

La revisione dell'AFIR rappresenta un'opportunità per rafforzare un quadro regolatorio fondato sulla neutralità tecnologica, sulla flessibilità nell'attuazione e sul perseguimento di risultati ambientali misurabili.

Per conseguire gli obiettivi climatici europei è necessario adottare un approccio pragmatico, che tenga conto dell'evoluzione del mercato, valorizzi il contributo complementare dei combustibili rinnovabili e favorisca la trasformazione delle infrastrutture esistenti in reti multi-energia. Solo così sarà possibile accelerare la decarbonizzazione dei trasporti con il miglior impiego delle risorse pubbliche e private.

Raccomandazioni

In sintesi, la revisione dell'AFIR dovrebbe:

- preservare la flessibilità riconosciuta agli Stati membri nell'attuazione del Regolamento, evitando un'eccessiva armonizzazione o l'imposizione di sotto-target regionali, che potrebbero non tenere conto delle differenti caratteristiche dei sistemi energetici e dei mercati nazionali;

- riconoscere esplicitamente il contributo dei combustibili rinnovabili disciplinati dalla direttiva RED III, inclusi il biometano e i biocarburanti sostenibili, quali strumenti complementari per la decarbonizzazione del trasporto stradale, valorizzando gli investimenti già realizzati nelle relative filiere e infrastrutture;

- orientare gli obiettivi infrastrutturali ai risultati ambientali, privilegiando la riduzione effettiva delle emissioni di gas a effetto serra lungo l'intero ciclo di vita dei vettori energetici;

- promuovere una transizione più rapida e costo-efficiente, valorizzando sia lo sviluppo di nuove infrastrutture sia la trasformazione di quelle esistenti in reti multi-energia, così da massimizzare i benefici climatici con il miglior impiego delle risorse pubbliche e private.

Segreteria Generale: via San Martino della Battaglia, 25 – 00185 Roma – tel. (+ 39) 06 6861505 fax +39 06 6861862 e-mail: info@assopetroli.it web: www.assopetroli.it- C.F. 80043450156