



L'ASECAP ACCOGLIE E SOSTIENE IL *RECOVERY PLAN* DELLA UE PER LA RIPRESA ECONOMICA E SOTTOLINEA IL RUOLO CRUCIALE SVOLTO DAGLI OPERATORI AUTOSTRADALI PER SVILUPPARE UN SISTEMA DI TRASPORTI SOSTENIBILE

L'Unione europea ha adottato un ambizioso piano di ripresa economica volto a: "promuovere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione, migliorando la resilienza e la capacità di adattamento degli Stati membri, mitigando l'impatto sociale ed economico della crisi e sostenendo la transizione verde e digitale, contribuendo così a ripristinare il potenziale di crescita delle economie nell'Unione, favorendo la creazione di posti di lavoro all'indomani della crisi del COVID-19 e promuovendo la crescita sostenibile ".

L'ASECAP accoglie e sostiene questa iniziativa che permetterà di far crescere l'economia europea e favorirà la ripresa dalla pandemia da COVID-19.

Gli operatori autostradali a pedaggio, membri dell'ASECAP, intendono sottolineare il ruolo cruciale da essi svolto per sviluppare un sistema di trasporti sostenibile in Europa. Detti operatori ricordano il loro impegno volto a migliorare il settore dei trasporti rendendolo più efficiente, socialmente giusto e più sostenibile sotto diversi aspetti: sicurezza, ambiente, mobilità, finanziamento.

Nel loro costante sforzo per migliorare continuamente la *performance* ambientale delle loro attività e tenendo presente che essi rappresentano una forza trainante per lo sviluppo economico del nostro continente, gli operatori autostradali a pedaggio cercano di adempiere alle loro responsabilità attraverso uno sforzo collettivo per promuovere lo sviluppo sostenibile. In particolare il "pedaggio" diventa lo strumento fondamentale per il raggiungimento del fondamentale obiettivo di un trasporto stradale verde e sostenibile.

Per le società di operatori autostradali, la cui attività si esplicita nel finanziamento, progettazione, costruzione e gestione di progetti infrastrutturali a lungo termine, questo requisito di sostenibilità assume la massima importanza e rimane la priorità fondamentale. I membri dell'ASECAP stanno adempiendo alla loro responsabilità intesa a contribuire allo sviluppo del territorio nazionale, svolgendo un ruolo importante nello sviluppo sociale ed economico, sostenendo l'occupazione e la crescita delle regioni che servono e collegano con le infrastrutture da essi gestite.

Grazie al *Green Deal* dell'Unione europea, il trasporto sostenibile e verde è divenuta la principale priorità politica della Commissione europea. In tale quadro, il settore delle autostrade a pedaggio sta riaffermando il suo impegno a preparare la mobilità di nuova generazione, che soddisfi le sfide del cambiamento climatico per ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 90% nei trasporti entro il 2050, promuovendo la diffusione di trasporti verdi, sicuri e innovativi (compreso il trasporto multimodale e il trasporto autonomo e connesso, nonché la realizzazione di infrastrutture per lo sviluppo di combustibili alternativi).



Gli operatori autostradali hanno già avviato il passaggio a una mobilità "verde". Maggiori investimenti per la mobilità sono infatti necessari, poiché le città europee stanno crescendo in dimensioni e popolazione. Il tempo speso dagli utenti per il cambio di mezzi, il traffico, l'inquinamento atmosferico e acustico sono in crescita ovunque in Europa.

Per affrontare queste sfide, gli operatori delle infrastrutture stradali a pedaggio sono pronti a sostenere gli investimenti volti a creare nuovi scenari di mobilità e a contribuire alla decarbonizzazione del trasporto stradale, con l'obiettivo di emissioni-zero entro il 2050.

I membri dell'ASECAP vogliono pertanto riaffermare il loro desiderio di sostenere gli ambiziosi obiettivi della Commissione europea per raggiungere emissioni-zero e un'infrastruttura stradale sostenibile. Come ogni altro settore economico, gli operatori autostradali hanno sofferto notevolmente la pandemia da COVID 19, con importanti perdite di traffico e introiti. Ciò nonostante, le infrastrutture stradali hanno dimostrato la loro resilienza permettendo alle merci di continuare a circolare anche in una situazione difficile. Gli operatori ASECAP sperano fortemente che le Istituzioni europee riconoscano il valore dell'apporto degli operatori stradali e che esprimano l'auspicio di supportarli in quei necessari investimenti che contribuiscano alla ripresa economica.

Sull'ASECAP:

L'ASECAP è l'Associazione europea degli operatori di infrastrutture stradali a pedaggio che riunisce 21 paesi membri e 142 società che impiegano 50.000 lavoratori diretti e ne generano 200.000 di indotto. Essi gestiscono, manutengono e operano una rete di oltre 88.000 km, con una visione a lungo termine, che assicura i più alti standard di qualità al fine di rendere quanto più possibile le infrastrutture stradali sicure ed ecologiche, grazie al principio user/payer, che assicura un finanziamento sostenibile.

Contact:

Malika Seddi – General Secretary

EU transparency register: 76903725494-68

Commissioni IX Trasporti e VIII Ambiente Camera dei Deputati Audizione AISCAT sul Piano Nazionale Ripresa e Resilienza 2 Febbraio 2021

Ringraziamo, innanzitutto, le Presidenti on. Raffaella Paita e Alessia Rotta e gli onorevoli componenti delle Commissioni riunite per l'opportunità offerta ad Aiscat di partecipare alla odierna audizione e di esporre le opportunità che il comparto autostradale in concessione può mettere a disposizione del sistema Paese relativamente a un tema così importante come il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito PNRR).

Il PNRR costituisce, infatti, il terreno dal quale far ripartire un'importante fetta del mondo economico ed imprenditoriale nazionale, del quale fa certamente parte anche il Settore autostradale che, con i suoi 17,5 miliardi di investimenti effettuati nel periodo 2008-2018 e 11,5 miliardi programmati nel periodo 2019-2029 (fonte: MIT-DGVCA), rappresenta un moltiplicatore economico di progetti e iniziative non solo per il mondo delle concessioni autostradali ma anche per il trasporto urbano e i servizi alla mobilità.

Oggi quello che vorremmo sottolineare ed esprimere è senz'altro la volontà di tutto il comparto di dare un contributo concreto alla rinascita economica e infrastrutturale del nostro Paese, ma anche la preoccupazione in ordine al ritardo con il quale l'Italia si sta muovendo rispetto ai suoi partners europei.

Molti Paesi dell'Unione hanno infatti già inviato a Bruxelles i loro progetti per l'impiego delle risorse del Piano Next Generation EU, dando priorità alla modernizzazione delle reti autostradali, mediante il finanziamento di investimenti infrastrutturali e proponendo progetti che declinano in vario modo la mobilità e il trasporto sostenibile mediante la elettrificazione delle reti (i.e. installazione di stazioni di ricarica elettrica) e la digitalizzazione e connessione delle infrastrutture (i.e. smart roads):

- l'**Austria** è impegnata nel proporre alla Commissione europea un "*Mobility Master Plan 2030*" da includere nel *Recovery Plan* nazionale, incentrato sulla mobilità sostenibile;
- la Grecia ha incluso nella sua proposta nazionale per il Recovery Plan una serie di progetti infrastrutturali (per un totale di 1,5 miliardi di Euro) da parte del settore autostradale: si tratta di progetti maturi e di larga scala, il cui completamento è previsto per il 2026 circa, volti a sviluppare l'economia del Paese soprattutto nelle regioni più periferiche;
- la Francia ha presentato delle proposte inerenti l'installazione di una rete di ricariche elettriche ad elevata potenza lungo le autostrade francesi, in ottemperanza agli obiettivi comunitari di facilitare la transizione verso un sistema di trasporto verde e sostenibile:
- In Portogallo il Governo ha sviluppato un Piano di Investimenti Nazionali 2020-2030,integrato al fine di includervi anche delle misure inerenti il Recovery Plan ed in cui sono inclusi anche interventi a favore del settore stradale;
- In **Spagna** il Governo dovrebbe includere, nella proposta nazionale da inviare alla Commissione europea, il costo relativo all'adattamento delle gallerie stradali che ancora lo necessitano lungo la rete autostradale a pedaggio.

L'assegnazione delle risorse del Piano rappresenta dunque una grande opportunità per valorizzare ed ammodernare la rete autostradale, attraverso l'adeguamento ai più innovativi e avanzati standard internazionali del trasporto e della mobilità sostenibili e digitali. E così dovrebbe avvenire anche nel nostro Paese, analogamente a quanto stanno già facendo le nostre controparti europee.

È per questo che sia come Aiscat sia con l'impegno delle singole concessionarie, tutto il settore ha raccolto le migliori forze progettuali per contribuire con una serie di proposte, più avanti illustrate, ad un impiego delle risorse del Piano Next Generation Eu che massimizzi il rilancio economico e occupazionale del Paese, aderendo pienamente alle linee guida comunitarie.

Tuttavia, dalla lettura della bozza del PNRR oggi in esame , abbiamo purtroppo dovuto constatare che la sostanziale totalità delle proposte di digitalizzazione e orientamento alla sostenibilità dell'intera rete autostradale italiana - come AISCAT elaborate ed inviate formalmente ai Ministeri interessati, anche a seguito di opportune condivisioni istituzionali - non è stata accolta, è stata accolta in via del tutto parziale, oppure, cosa assolutamente inspiegabile.

Il testo, se confermato, vanificherebbe il positivo lavoro di istruttoria sui progetti finora portato avanti con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e configurerebbe un'azione fortemente disomogenea nei confronti dei gestori di infrastrutture autostradali strategiche per il Paese, precludendo di fatto a gran parte del nostro comparto la possibilità di apportare innovazioni rilevanti sulle reti in gestione senza pesare sulle tariffe all'utenza.

Una tale impostazione, oltre a presentare profili di incostituzionalità, sarebbe sicuramente eccepita anche da parte delle istituzioni comunitarie, visti i profili di violazione delle relative normative europee in tema di rispetto della concorrenza, parità di trattamento e libertà di mercato e darebbe vita a un sistema di trasporto su gomma a due velocità, generando una dinamica incomprensibile per gli utenti e la cittadinanza.

Le proposte presentate da AISCAT sono frutto di un rilevante investimento e messa a sistema di competenze differenziate, il cui scopo primario è innovare e rendere più sicura e sostenibile la stragrande maggioranza della rete autostradale italiana. Le iniziative presentate, sono perfettamente aderenti alle indicazioni della Commissione Ue in materia di Recovery Fund e rientrano in una logica di sistema-Paese, puntando a un ammodernamento complessivo delle infrastrutture autostradali e dei relativi servizi all'utenza.

Inoltre il sistema dei concessionari autostradali è in grado di assicurare una immediata cantierizzazione e quindi capacità di spesa, requisiti fondamentali per assicurare al Paese l'efficiente utilizzo delle risorse comunitarie.

Pertanto, intendiamo segnalare l'incongruenza di vedere ammessi a finanziamento solo progetti di soggetti singoli, cosa la quale non può che limitare in modo radicale l'effettiva capacità di spesa delle risorse europee con un effettivo ritorno al cittadino (perlomeno nel nostro comparto) certamente modesto.

In coerenza con le Linee Guida date dalla Commissione Europea, i progetti individuati e presentati da Aiscat al Governo riguardano:

➤ la creazione di una "Green Infrastructure" autostradale: colonne di ricarica elettriche per veicoli leggeri e GNL/idrogeno per i veicoli pesanti, reti di microgenerazione con fotovoltaico, azioni di rimboschimento in prossimità anche degli svincoli autostradali.

Il complesso di tali investimenti (più gli altri descritti nel prosieguo e relativi alla digitalizzazione e intermodalità), apporterà benefici sia in termini occupazionali (persone occupate nei progetti circa 20.000 fino al 2026), sia in termini ambientali come contributo alla transizione verde in ottica del Green New Deal europeo e in coerenza con obiettivi previsti dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima.

Operativamente, lungo la rete autostradale potranno essere installati impianti di ricarica:

- per i veicoli leggeri, per la ricarica contemporanea di più veicoli in 15-20 minuti e prevedendo una stazione di ricarica ogni circa 50 km di autostrada;
- per i veicoli pesanti, di gas metano con l'aggiunta di punti GNL o idrogeno garantendo una presenza ogni circa 300 km nel caso del GNL e circa ogni 500/600 km nel caso dell'idrogeno.
- Un ulteriore contributo in materia ambientale è previsto dall'implementazione degli impianti fotovoltaici al fine di valorizzare le aree di servizio, ivi incluse quelle in disuso, per realizzare investimenti nel fotovoltaico a supporto della generazione e trasformazione di energia da fonti rinnovabili e dell'autoconsumo, con consequente impatto positivo sull'ambiente dovuto alla riduzione della CO2.
- Ultima proposta in materia ambientale prevede poi l'investimento sul rimboschimento mediante cui si prevede un assorbimento della CO2 tra il 2023 e il 2030 di circa 6.000 tonnellate di CO2 (circa 6 tonnellate per ettaro per anno).
- ➤ La digitalizzazione dei trasporti e della rete autostradale (digital transformation, smart roads, advanced monitoring): è un intervento necessario per rendere più sicuro l'utilizzo delle infrastrutture, favorire la comunicazione tra utenti e infrastruttura e contribuire alla digitalizzazione del trasporto su strada.

 La digitalizzazione dei trasporti e delle reti autostradali porterà soprattutto alla creazione delle smart roads e dei servizi C-ITS, necessari per ridurre il tasso di incidentalità attraverso lo sviluppo di sistemi per favorire la continua comunicazione
 - creazione delle **smart roads e dei servizi C-ITS**, necessari per ridurre il tasso di incidentalità attraverso lo sviluppo di sistemi per favorire la continua comunicazione tra utenti e infrastruttura e per rendere più facile l'esperienza dell'utente in autostrada, sia in ingresso/uscita dalle stazioni di pedaggio che nel percorso sul nastro viabile. Infine **l'advanced monitoring su ponti e viadotti** soggetti ad elevato rischio idrogeologico, monitoraggio digitale ed avanzato, necessario a ridurre i rischi di dissesto, sismici e di incidenti. Tale investimento è finalizzato alla realizzazione di un sistema di sorveglianza per le infrastrutture della rete, attraverso la realizzazione di un sistema di monitoraggio con sensori (Monitoraggio statico; dinamico e sismico)
- ➤ Investimenti per l'intermodalità al fine di realizzare/rinnovare, lungo la rete autostradale e in prossimità di centri urbani, le aree da destinare a parcheggi scambiatori tra viabilità privata e pubblica.

Nonostante l'insieme delle proposte descritte faccia riferimento complessivamente a investimenti pari a circa 3,3 miliardi di euro (considerando che le iniziative interessano tutta la rete autostradale italiana e che per la gestione e l'evoluzione futura dei progetti

finanziati sarà in ogni caso necessario l'apporto di capitali privati, nell'ottica di un virtuoso partenariato pubblico-privato), come accennato in precedenza, il Governo per ora ha operato invece le seguenti scelte:

- Smart roads: il progetto "Digitalizzazione delle infrastrutture stradali, che nella versione della bozza del 29/12/2020 era stato deliberato esclusivamente a vantaggio di ANAS e solo su una parte limitata delle reti TEN-T, escludendo invece dal finanziamento le concessionarie autostradali che hanno presentato una progettualità del tutto similare, è ora nell'ultima bozza del tutto scomparso, non è chiaro se riassorbito in qualche altro capitolo.
- Sistema di monitoraggio dinamico per controlli da remoto sulle opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) dell'A24-A25: accogliamo positivamente il fatto che il progetto, che ha le medesime finalità di quello proposto da AISCAT per l'intera rete, sia stato accolto a favore delle tratte A24/A25. Per analogia, la scrivente associazione ritiene che anche tutti gli altri gestori abbiano pieno diritto a realizzare la medesima iniziativa tramite il Recovery Fund. Il monitoraggio dinamico è a garanzia della sicurezza globale e dovrebbe essere sviluppato su logiche di piattaforma comune su tutta la rete e quindi a favore di tutti i suoi fruitori oltre che nel rispetto della normativa. Si richiede, conseguentemente, che tale iniziativa venga generalizzata all'intero settore in una nuova versione del PNRR.
- Investimento su Digitalizzazione-Rete in Fibra Ottica: scopo dell'investimento è mettere a disposizione della collettività una nuova rete in fibra ottica performante, flessibile e ridondata per abilitare gli scenari delle Smart Roads previsti per i prossimi anni. Tale progetto è un prerequisito per la progettualità dell'intero paragrafo Smart Roads del PNRR. Non è dunque comprensibile il suo stralcio, peraltro effettuato in assenza di alcun tipo di argomentazione.
- Colonnine di ricarica e infrastrutturazione elettrica: come noto, la scrivente associazione è particolarmente impegnata nel promuovere la mobilità elettrica. Proprio per questo motivo, non si può non rilevare che l'importo di 0,18 miliardi di euro previsto dalla bozza del PNRR, pari a meno dello 0,1% delle risorse complessive destinate all'Italia, sia del tutto insufficiente per consentire una efficiente elettrificazione della rete senza che ciò comporti riflessi sulla tariffa autostradale. Inoltre, si fa notare come l'inserimento nel PEF di tale tipologia di investimenti sia ad oggi considerato valido solo qualora siano le concessionarie autostradali stesse a realizzare direttamente le attività, le quali potrebbero invece ben essere svolte anche da società esterne al perimetro; In tali casi, queste società avrebbero in ogni caso diritto ad accedere alle risorse del PNRR per effettuare la medesima tipologia di attività.
- Installazione di impianti rinnovabili: la strategia di "greening delle infrastrutture stradali", da realizzarsi anche mediante installazione di impianti fotovoltaici lungo diverse componenti della rete autostradale (di cui una parte consistente per autoconsumo), non è stata presa in considerazione, nonostante rientri pienamente nell'ambito delle linee guida della Commissione Ue. Si richiede un ripensamento di tale esclusione, in coerenza con il fatto che uno dei progetti che sembrano considerati nel PNRR, pur in assenza di imputazione finanziaria, è rivolto alla

realizzazione di impianti fotovoltaici in Area di Servizio, anche a copertura/bilanciamento dei fabbisogni delle colonnine di ricarica elettrica.

- Impianti idrogeno per mezzi pesanti: l'attuale e prospettica diffusione dei mezzi pesanti ad idrogeno, con tempistiche dilatate di circa un decennio rispetto allo sviluppo del parco circolante dei veicoli elettrici, rende economicamente insostenibile l'iniziativa, a meno di non destinare un contributo integrale a fondo perduto tramite il PNRR o, in modo complementare, una quota di remunerazione tariffaria. Si ravvisa inoltre una sovrapposizione tra i 40 distributori a idrogeno (da ritenersi extra-autostradali?) previsti nella tabella dei progetti della componente M2C2, con i 20 autostradali (peraltro da realizzarsi tre anni prima) di cui al punto 12 della componente M3C1 (Green infrastructure autostradali). Si richiede quindi un chiarimento sulle risorse effettivamente a disposizione, sulla quota di investimenti finanziata e sul numero di stazioni.

Qualora l'attuale impostazione del PNRR restasse invariata si configurerebbe un'evidente discriminazione tra settori produttivi, anche nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, precludendo di fatto alle società concessionarie autostradali a pedaggio un accesso di sistema verso le opportunità offerte dal PNRR e impedendo ad esse la possibilità di realizzare un fondamentale ammodernamento della rete senza impattare sulle dinamiche di regolazione (quindi sulle tariffe).

Vieppiù, verrebbe a crearsi una plateale distorsione del comparto, in quanto solo ANAS vedrebbe finanziati tramite risorse del Recovery Fund proprio quei progetti che sarebbero invece stati preclusi al rimanente mondo dei concessionari autostradali.

Ci auguriamo pertanto che il lavoro che verrà svolto da Codeste autorevoli Commissioni e, più in generale dal Parlamento, sappia cogliere le opportunità dell'applicazione del Recovery Fund nel comparto autostradale. La richiesta di questa associazione è che i nostri progetti possano essere accolti e realizzati tramite procedure trasparenti ed omogenee e mediante un efficace rapporto con l'Ente Concedente. Sappiamo di poter fare la differenza sul fronte realizzativo, generando competitività, innovazione e occupazione per l'intero sistema Paese.

RECOVERY PLAN BENCHMARK AZIONI PAESI ASECAP

In vista dell'imminente presentazione alla Commissione europea di proposte e progetti, da parte degli Stati membri UE, da prendere in considerazione nell'ambito del *Recovery Plan* UE, l'ASECAP (*Association européenne des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage*, www.asecap.com) ha anzitutto deciso di pubblicare e diffondere il 25 gennaio 2021 una Dichiarazione del settore autostradale a pedaggio in essa rappresentato e ha sottolineato che l'Associazione europea, accogliendo con favore l'iniziativa comunitaria, intende portare all'attenzione delle Istituzioni UE il ruolo fondamentale svolto dagli operatori autostradali per la ripresa economica dell'Europa e per la transizione verso una mobilità verde e sostenibile. La Dichiarazione sarà anche a breve inviata ai Commissari UE Ursula von der Leyen, Frans Timmermans, Adina-Ioana Valean, Paolo Gentiloni, Kadri Simson, Thierry Breton, con lettera del Presidente ASECAP Ing. Massimo Schintu (Direttore Generale dell'AISCAT).

La redazione della Dichiarazione – qui di seguito riportata nella sua versione tradotta in italiano - è stata inoltre l'occasione per i membri dell'ASECAP di confrontarsi su come il settore autostradale di ogni Paese stesse contribuendo a supportare il proprio Governo per finalizzare la redazione del *Recovery Plan*.

L'AISCAT ha raccolto al riguardo le testimonianze di Austria, Grecia, Francia, Portogallo, Slovenia e Spagna, qui di seguito riassunte e illustrate.

- L'Austria, con la società ASFINAG che gestisce l'intera rete autostradale austriaca, è impegnata nel proporre alla Commissione europea un "Mobility Master Plan 2030" da includere nel Recovery Plan nazionale, incentrato sulla mobilità sostenibile.
- La **Grecia** è senza dubbio lo Stato che ha coinvolto maggiormente il settore autostradale (nella fattispecie l'Associazione delle concessionarie greche *Hellastron*) nel presentare contributi alla redazione del *Recovery Plan*. La proposta greca nazionale per il *Recovery Plan* include una serie di progetti infrastrutturali (per un totale di 1,5 miliardi di Euro) già portati in passato all'attenzione del Governo ellenico da parte del settore autostradale: si tratta di progetti maturi e di larga scala, il cui completamento è previsto per il 2026 circa, volti a sviluppare l'economia del Paese soprattutto nelle regioni più periferiche, incluso il prolungamento della tratta E-65 *Kentriki Odos* che collega la Grecia centrale con l'asse stradale est-ovest dell'autostrada *Egnatia Odos*. ¹

https://www.ekathimerini.com/256381/article/ekathimerini/business/greece-to-seek-eu-recovery-fund-money-for-major-road-projects

https://energypress.eu/tag/eu-recovery-fund/

¹ Il dettaglio di alcuni progetti infrastrutturali presentati dal Governo greco alla Commissione europea è consultabile ai seguenti links in lingua inglese:

- La Francia, attraverso l'Associazione nazionale delle concessionarie ASFA, ha presentato
 alle autorità governative delle proposte inerenti l'installazione di una rete di ricariche
 elettriche ad elevata potenza lungo le autostrade francesi, in ottemperanza agli obiettivi
 comunitari di facilitare la transizione verso un sistema di trasporto verde e sostenibile,
 anche attraverso lo sviluppo e la sempre maggiore utilizzazione di carburanti alternativi.
- In Portogallo, come riportato dall'Associazione delle concessionarie APCAP, il Governo ha sviluppato un Piano di Investimenti Nazionali 2020-2030, che è stato integrato e modificato soprattutto nel terzo trimestre del 2020 al fine di includervi anche delle misure inerenti il Recovery Plan: senza dubbio il Piano contiene soprattutto interventi a favore del settore ferroviario e meno a favore del settore stradale, seppur in piccola parte comunque contemplato.
- In **Slovenia** la società **DARS**, che gestisce l'intera rete autostradale, è stata consultata dal Governo in merito al *Recovery Plan* e solo una piccola parte delle sue proposte è stata presa in considerazione nella proposta slovena da inviare alla Commissione europea. La DARS, nelle sue osservazioni alle autorità, ha sottolineato che se solo si considera la legislazione ambientale comunitaria che tutti gli operatori autostradali applicano e rispettano, già appare evidente che i progetti portati avanti dal settore contribuiscono agli obiettivi del *Recovery Plan*, quali la crescita del PIL delle regioni, i collegamenti con le regioni periferiche, la riduzione della congestione, la tutela della sicurezza stradale e via dicendo.
- In **Spagna** l'Associazione delle concessionarie autostradali **SEOPAN** ha avuto degli scambi informali con le autorità governative. La SEOPAN ci ha informato sul fatto che il Ministero spagnolo delle Infrastrutture (*Ministerio de Fomento*) dovrebbe includere, nella proposta nazionale da inviare alla Commissione europea, il costo relativo all'adattamento delle gallerie stradali che ancora lo necessitano lungo la rete autostradale a pedaggio. SEOPAN inoltre ha inviato una specifica proposta al Governo relativa alla digitalizzazione e modernizzazione dell'intera rete stradale (la maggior parte della quale non a pedaggio).

Prossime azioni ASECAP sul tema del Recovery Plan

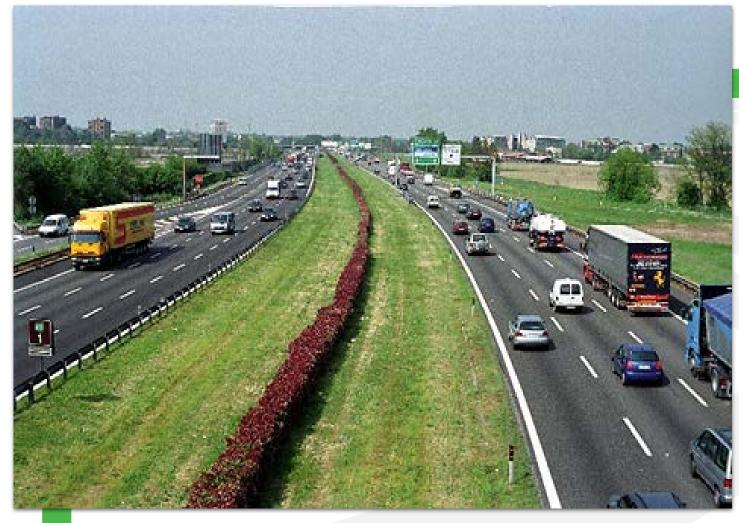
Il benchmark ASECAP in materia di Recovery Plan non è concluso e l'Associazione ha chiesto ai propri membri, nonché ai Paesi che ancora non hanno risposto, di continuare a inviare degli aggiornamenti in merito.

Inoltre, l'ASECAP ha deciso di organizzare entro il mese di marzo un webinar sul tema del Recovery Plan, con la partecipazione di esponenti istituzionali della Commissione europea e di rappresentanti del settore autostradale, in vista di un proficuo dibattito e scambio di opinioni su come le infrastrutture stradali possano contribuire alla ripresa economica e allo sviluppo di una mobilità sostenibile in Europa.

https://www.businessdaily.gr/english-edition/29232 greece-plans-path-eu-recovery-fund https://ypodomes.com/the-top-three-new-motorway-projects-in-greece/



Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori



Roma, 02 Febbraio 2021

La strategicità degli investimenti del settore autostradale per il Sistema **Paese**

Ing. Massimo Schintu

La strategicità degli investimenti nel settore autostradale

Il comparto autostradale intende dare un contributo concreto alla rinascita economica ed infrastrutturale dell'Italia attraverso la previsione di circa 3,3 mld miliardi di investimenti immediatamente cantierabili, volti alla:

- digitalizzazione dei trasporti e della rete autostradale (Smart Roads);
- elettrificazione della rete e creazione di una "Green Infrastructure" autostradale (stazioni di ricarica elettrica veloce);
- implementazione di impianti fotovoltaici;
- · intermodalità.

Altri paesi europei (Germania, Francia, Spagna e Austria) hanno previsto nei propri Piani Nazionali, interventi prioritari su:

- modernizzazione delle reti autostradali (Grecia e Spagna su realizzazione di opere infrastrutturali e adattamento Gallerie);
- mobilità e trasporto sostenibile mediante l'elettrificazione delle reti (stazioni di ricarica elettrica), la digitalizzazione e connessione delle infrastrutture (smart roads).

Il PNRR, quindi, rappresenta una **grande opportunità** per valorizzare e ammodernare la rete autostradale, attraverso l'adeguamento ai più innovativi ed avanzati standard internazionali del trasporto e della mobilità, sostenibili e digitali.

Investimenti della rete e coerenza con il PNRR (1/2)

Investimenti proposti

Digitalizzazione-Smart Roads

Sistema monitoraggio dinamico controlli da remoto opere d'arte

Digitalizzazione-Realizzazione Rete in Fibra Ottica

Proposte non accolte, da reintrodurre nel PNRR



Reintrodurre, come nei Piani PNRR di tutti i principali paesi EU, gli interventi in favore delle Smart Roads prevedendo l'ampliamento a tutta la rete (precedentemente previsti solo per ANAS e parte limitata reti TENT).



Necessità di estendere gli interventi di digitalizzazione a supporto della messa in sicurezza di tutta la rete e di allocare una dotazione maggiore di risorse che consenta la realizzazione di tali sistemi di monitoraggio da parte di tutti i gestori (€ 0,45 miliardi consentirebbero la realizzazione solo sulla rete ANAS). L'investimento dovrebbe, invece, essere sviluppato su TUTTA LA RETE, a favore di tutti i fruitori e nel rispetto della normativa.



Prerequisito per abilitare le Smart Roads anche nel nostro Paese e dotare la collettività di una nuova rete in fibra ottica performante e flessibile, non si comprende il suo stralcio dalla bozza finale del PNRR

Investimenti della rete e coerenza con il PNRR (2/2)

Investimenti proposti

Colonnine di ricarica e infrastrutturazione elettrica

Impianti a idrogeno per mezzi pesanti

Installazione di impianti rinnovabili

Proposte non accolte, da reintrodurre nel PNRR



Risorse insufficienti (€ 0,18 miliardi nel PNRR, pari a meno dello 0,1% delle risorse complessive destinate all'Italia) per consentire una efficace elettrificazione della rete come in tutti i Piani PNRR dei principali paesi europei senza che ciò comporti riflessi sulla tariffa autostradale. I concessionari sono tra l'altro già impegnati nell'adeguamento della rete, seppure nel termine ristretto **di 180 giorni** previsto dalla legge di Stabilità 2021.



Investimento non sostenibile economicamente r come previsto nel testo attuale: la diffusione dei mezzi pesanti ad idrogeno si svilupperà nell'arco di un decennio rispetto al parco circolante dei veicoli elettrici. Si richiede, quindi, un chiarimento sulle risorse effettivamente a disposizione e sulla quota di investimenti finanziata sul numero di stazioni.



Gli interventi di **greening delle infrastrutture stradali**, tra cui l'installazione di impianti fotovoltaici anche per autoconsumo, non è stata presa in considerazione, nonostante rientri pienamente nell'ambito delle linee guida della Commissione Ue. Si richiede un ripensamento di tale esclusione

Sintesi necessità intervento (1/2)



Intervenire sulla rete autostradale significa intervenire sull'ossatura infrastrutturale del paese a sostegno dell'incremento della qualità e dell'efficienza dei servizi per i cittadini



Agire sull'intero comparto (concessionari sia privati che pubblici) in maniera non discriminatoria, oltre ad avere un impatto positivo per il sistema paese, ha un beneficio in termini di riduzione dei prezzi di mercato



Mediante il sostegno agli investimenti proposti, immediatamente cantierabili, si potrà contribuire al raggiungimento del target di spesa nel primo biennio

Sintesi necessità intervento (2/2)



Qualora l'attuale impostazione del PNRR restasse invariata, si configurerebbe in sostanza un'evidente discriminazione tra settori produttivi, anche nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, precludendo di fatto a gran parte delle associate di AISCAT un accesso di sistema alle opportunità offerte dal PNRR e impedendo ad esse la possibilità di realizzare un fondamentale ammodernamento della rete autostradale italiana (come avviene invece per tutti i Piani PNRR dei principali Paesi EU.



Vieppiù, verrebbe a crearsi una plateale distorsione del nostro comparto, in quanto solo ANAS vedrebbe finanziati tramite risorse del Recovery Fund proprio quei progetti che sarebbero invece stati preclusi al mondo dei concessionari autostradali.



Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori



L'attuale Piano (PNRR) non include assegnazione di risorse del Piano Next Generation EU per progetti infrastrutturali del settore autostradale in concessione orientati alla digitalizzazione e alla sostenibilità della rete autostradale italiana. Le proposte presentate dall'Associazione di settore AISCAT non sono state accolte. Sono stati invece recepiti progetti identici, solamente a vantaggio di ANAS.

Il Presidente Draghi nel suo discorso al Parlamento ha tra l'altro indicato - totalmente in linea con le proposte presentate da AISCAT - che il PNRR sarà rafforzato con specifico riferimento alle infrastrutture, soprattutto con una serie di iniziative per la mobilità sostenibile e con "particolare attenzione agli investimenti in manutenzione delle opere e nella tutela del territorio, incoraggiando l'utilizzo di tecniche predittive basate sui più recenti sviluppi in tema di Intelligenza artificiale e tecnologie digitali"

Qualora questa impostazione del PNRR restasse invariata, si configurerebbe una discriminazione tra settori produttivi, anche nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, precludendo di fatto alle concessionarie autostradali sia pubbliche che private un accesso di sistema alle opportunità offerte dal PNRR e impedendo ad esse la possibilità di realizzare un fondamentale ammodernamento della rete autostradale italiana senza impattare sulle dinamiche di regolazione e sulle tariffe all'utenza.

L'assegnazione delle risorse del Piano al settore per le proposte presentate sarebbe invece in grado di accelerare la valorizzazione e l'ammodernamento della rete autostradale, attraverso l'adeguamento ai più innovativi e avanzati standard internazionali del trasporto e della mobilità sostenibili e digitali.

Tra le osservazioni e/o condizioni: Includere anche i progetti infrastrutturali del settore autostradale che riguardano la creazione di una "Green Infrastructure" autostradale (colonne di ricarica elettriche per veicoli leggeri e GNL/idrogeno per i veicoli pesanti, reti di microgenerazione con fotovoltaico, azioni di rimboschimento), la digitalizzazione dei trasporti e della rete autostradale (digital transformation, smart roads, advanced monitoring) e l'intermodalità.