

# 8ª Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni Senato della Repubblica

## Audizione AISCAT sul Piano Nazionale Ripresa e Resilienza 23 febbraio 2021

Ringraziamo, innanzitutto, il Presidente Coltorti unitamente ai componenti di questa Commissione 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); di seguito è riportata una sintesi di una ricognizione effettuata a livello europeo tra i Paesi con sistemi di concessione autostradale simili al nostro, mentre una versione maggiormente dettagliata è stata fornita separatamente dal presente documento.

- 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 conseguente 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 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 simile, 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 Codesta autorevole Commissione 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.