



Roma, 23 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 TEN-T).



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

