POSITION PAPER

DEL SETTORE AUTOSTRADALE ITALIANO SUL CONTRIBUTO ALLA TASSONOMIA EUROPEA

Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori

INDICE

Executive summary 2

1. Premessa - Principali elementi del Regolamento 3
2. Mobilità sostenibile 5
3. Importanza degli investimenti nel settore autostradale 7
4. Finanza sostenibile 8
5. Impronta tassonomica del settore autostradale: lettura coerente e revisione criteri 9
6. Conclusioni 14

Glossario 16

EXECUTIVE SUMMARY

Il settore autostradale valuta positivamente l'evoluzione in corso della normativa europea in materia di finanza sostenibile, che ritiene costituisca un'importante opportunità per poter accedere al mercato dei capitali su basi oggettive e condivise.

Per cogliere tale opportunità è necessario che la sostenibilità, intrinseca alle infrastrutture autostradali (la progettazione, la realizzazione, la gestione, la manutenzione, …) e la strategicità del contributo per l'evoluzione della mobilità sostenibile siano correttamente riconosciute.

Sulla scorta delle esperienze maturate con la rendicontazione della Tassonomia negli ultimi anni e in conformità ai requisiti della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) per la rendicontazione di sostenibilità, le concessionarie autostradali associate in AISCAT hanno ritenuto opportuno sintetizzare nel presente position paper alcuni elementi e considerazioni.

L'infrastruttura autostradale è la medesima per tutte le tipologie di mezzi che la percorrono, indipendentemente dai relativi livelli di emissioni, ed è pertanto elemento abilitatore per veicoli a zero emissioni di CO_2 dallo scarico.

La mobilità di persone e merci non è possibile senza la piena interconnessione di tutti i sottosistemi che costituiscono una infrastruttura autostradale. In particolare, i Sistemi di Trasporto Intelligente (ITS) sono e saranno ancor di più in futuro parte integrante della infrastruttura e concorrono a pieno titolo alla abilitazione della mobilità sostenibile.

Il documento presenta gli elementi che rendono le infrastrutture un elemento chiave per la mobilità sostenibile e si conclude suggerendo chiavi di lettura coerenti con l'effettivo apporto alla mobilità: attuale e prospettica.

1. PREMESSA
PRINCIPALI ELEMENTI DELLA TASSONOMIA

Il Regolamento (UE) 2020/852 ('Regolamento Tassonomia'), entrato in vigore il 12 luglio 2020, introduce un sistema di classificazione delle attività economiche eco-sostenibili, per aumentare la trasparenza e favorire l'orientamento dei flussi di capitali verso investimenti sostenibili, in linea con gli obiettivi di economia Green dell'Unione Europea.

Ai sensi del Regolamento Tassonomia, un'attività economica è considerata ecosostenibile se rispetta tre requisiti:

1. contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di almeno uno degli obiettivi ambientali dell'UE, ossia: mitigazione, adattamento ai cambiamenti climatici; uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine; transizione verso un'economia circolare; prevenzione e riduzione dell'inquinamento; protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi;
2. non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali (*Do Not Significant Harm - DNSH*);
3. è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia (*Minimum Safeguards*), in materia sociale e di governance.

Un'attività economica è definita ammissibile *(eligible)* alla Tassonomia se è descritta all'interno dei Regolamenti Delegati in corrispondenza di uno o più obiettivi ambientali, mentre è qualificata come allineata (*aligned*) alla Tassonomia se rispetta tutti i requisiti di ecosostenibilità.

Il Regolamento Tassonomia impone alle imprese soggette alla normativa sulla rendicontazione societaria di sostenibilità[1] di pubblicare informazioni (specificate nel Regolamento Delegato (UE) 2021/2178) su come e in che misura le loro attività sono associate ad attività economiche considerate ammissibili e allineate ai sensi della Tassonomia.

In particolare, le imprese quali le concessionarie autostradali devono comunicare i seguenti indicatori (KPI):

1. Fatturato, che corrisponde alla quota dei ricavi ottenuti da prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi della Tassonomia;
2. Spese in conto capitale (CapEx), corrispondono alla quota di spese in conto capitale relativa ad attivi o processi associati ad attività economiche considerate ammissibili e allineate ai sensi della Tassonomia;
3. Spese operative (OpEx), corrispondono alla quota di costi diretti non capitalizzati legati a ricerca e sviluppo, ristrutturazione di edifici, locazione a breve termine, manutenzione e riparazione, nonché a qualsiasi altra spesa diretta connessa alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari necessaria per garantire il funzionamento continuo ed efficace di attivi o processi associati ad attività economiche considerate ammissibili e allineate ai sensi della Tassonomia.

I KPI devono essere presentati sia a livello complessivo che di singola attività economica e di singolo obiettivo ambientale, e devono evidenziare sia la quota di attività ammissibili che la quota di attività allineate alla Tassonomia. Inoltre, i KPI devono essere corredati da informazioni qualitative, volte ad illustrare le modalità di calcolo degli indicatori, la valutazione della conformità alla Tassonomia e altre informazioni di contesto.

D'altro lato la Tassonomia ha anche un ruolo chiave nella definizione della sostenibilità del portafoglio delle banche, in quanto le attività tassonomiche costituiscono la base di calcolo del Green Asset Ratio (GAR), che misura la rilevanza degli impieghi delle istituzioni bancarie verso le attività economiche considerate sostenibili nell'ambito del Green Deal Europeo. Una corretta valutazione di tali attività in termini del loro contributo effettivo agli obiettivi europei è pertanto essenziale per una coerente allocazione delle risorse finanziarie.

[1] Direttiva (UE) 2014/95, così come modificata dalla Direttiva (UE) 2022/2464.

Si ritiene che l'attuale Regolamento, presenti elementi restrittivi relativamente alla valutazione del contributo che il trasporto su strada, e il settore autostradale in particolare, possono fornire per una mobilità effettivamente sostenibile e più in generale per lo sviluppo economico e sociale.

Tali elementi saranno considerati nelle prossime pagine di questo position paper.

2. MOBILITÀ SOSTENIBILE

Ogni giorno circa 5 milioni di veicoli entrano nel sistema autostradale italiano producendo un flusso medio sulle tratte superiore a 40.000 veicoli con punte di oltre 100.000 veicoli al giorno. Il parco auto italiano è di circa 40 milioni di veicoli. Quello europeo di 250 milioni. La mobilità su strada è stata un elemento fondante per la nostra economia e per la società[2].

Per quanto riguarda l'impatto emissivo la situazione italiana è sostanzialmente confrontabile con la media europea. La decarbonizzazione dei trasporti è una componente essenziale degli impegni presi dall'Italia a livello internazionale e comunitario. L'Unione Europea ha approvato il programma Fit for 55 che prevede azioni concrete e obiettivi impegnativi di riduzione delle emissioni climalteranti per il 2030, e la neutralità carbonica per il 2050.

Al tema delle azioni da intraprendere per la mitigazione dei cambiamenti climatici si affiancano quelle legate all'adattamento. In Italia, infatti, la modernizzazione del sistema autostradale richiede certamente una maggiore attenzione rispetto al resto d'Europa per una serie di ragioni: la complessità della rete, caratterizzata da un elevato numero di strutture delicate come ponti, viadotti e gallerie; il periodo in cui è stata realizzata tra gli anni 60/70; il livello dei carichi di traffico, più che raddoppiati rispetto a quelli previsti originariamente che su molte tratte è oltre la soglia di saturazione.

In sintesi, le infrastrutture sono in costante aggiornamento/manutenzione per garantire la massima tenuta del traffico (inatteso in sede di progettazione e costruzione) e renderle (anche) più resilienti a fronte degli effetti dei cambiamenti del clima.

Allargando lo spettro dell'analisi alla dimensione sociale, emerge la rilevanza della sicurezza stradale. Il trasporto su strada si è sempre basato, esclusivamente sulla guida dell'uomo e quindi comporta maggiori possibilità di errore umano; il 90% degli incidenti è causato da questi errori e distrazioni. Anche in questo caso la UE si è posta obiettivi molto sfidanti. Dapprima il dimezzamento del numero di vittime della strada dal 2010 al 2020 e in seguito la «vision zero», ossia l'azzeramento delle morti per il 2050. Obiettivo difficilmente perseguibile senza l'implementazione su larga scala delle innovazioni tecnologiche che si stanno sviluppando.

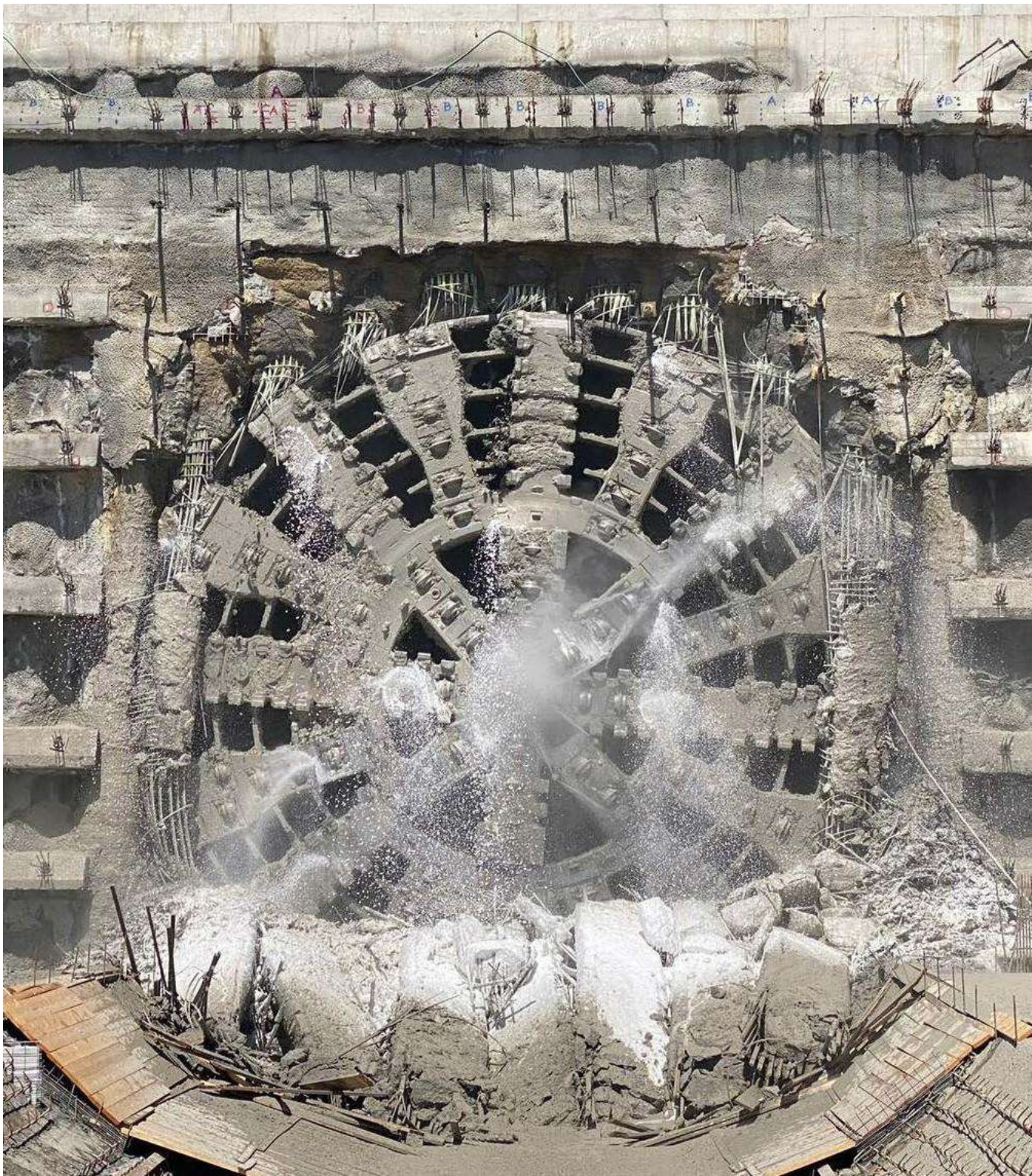
In sintesi, la modernizzazione delle infrastrutture, la decarbonizzazione, e la sicurezza rappresentano sfide enormi, da cui dipende una maggiore sostenibilità, non solo ambientale, ma anche sociale ed economica. Sfide che vanno affrontate con la consapevolezza che l'intero sistema dei trasporti è in una fase di profonda trasformazione: lo sviluppo di nuovi vettori energetici, i progressi sui veicoli a guida assistita, autonoma e connessa, la digitalizzazione di tutte le componenti del sistema e i nuovi servizi di smart mobility costituiscono gli elementi più evidenti di tale processo.

La strada è e sarà al centro di questa innovazione perché è destinata a essere la principale modalità di trasporto anche nei prossimi decenni, contribuendo in modo sostanziale alla crescita economica, sociale e ambientale del Paese, in quanto non è prevedibile anche nel medio termine una rilevante sostituzione modale. Le autostrade saranno le infrastrutture che dovranno accelerare questi processi e indirizzarli verso un percorso virtuoso, offrendo servizi sempre più efficienti, sicuri e sostenibili, che agiscano da elemento guida per la più ampia mobilità su strada.

Per comprendere questo fenomeno è necessario considerare l'infrastruttura autostradale in senso integrato, formata dalla componente fisica, quella tecnologica per l'esercizio e manutenzione (ITS per traffic management, pedaggiamento, connettività, guida autonoma, sicurezza, monitoraggio) dai dispositivi che abilitano nuove modalità di mobilità, come ad esempio la rete di ricarica, e la distribuzione di carburanti green.

[2] Il Sole 24 ORE, *La rivoluzione della mobilità sostenibile parte dalle autostrade,* 2023

Ne consegue che è improprio valutarne la sostenibilità solo in funzione del livello di sostenibilità dell'utilizzatore: l'infrastruttura è sostenibile se lo è intrinsecamente (materiali, impatti sul territorio e sulla biodiversità, resilienza ai cambiamenti climatici) e non solo nella misura in cui consente la mobilità sostenibile. Il ruolo della gestione è, inoltre, particolarmente rilevante in quanto - a differenza di altre forme di trasporto - la domanda di mobilità è fortemente indipendente, e quindi non "controllabile", dal gestore della infrastruttura, essendo il cliente libero di decidere autonomamente come organizzare il suo viaggio senza una preventiva comunicazione al gestore. Le concessionarie autostradali, quindi, hanno la necessità di far fronte a ingenti investimenti e costi per garantire adeguati livelli di servizio. Ritenere finanziabile da un punto di vista della sostenibilità - come risulterebbe dalla lettura del Regolamento - solo la parte direttamente legata alla mobilità con ridotte emissioni significa sottostimare la complessità e il contributo che tutte le componenti, tra loro interconnesse, forniscono nel processo di trasformazione in essere.



3. IMPORTANZA DEGLI INVESTIMENTI NEL SETTORE AUTOSTRADALE

Le attuali condizioni delle infrastrutture in Italia, la trasformazione tecnologica in corso, la necessità di affrontare gli effetti dei cambiamenti climatici richiedono che il settore autostradale realizzi nei prossimi anni un ingente piano di investimenti. Il valore di sostituzione della rete autostradale italiana è stimabile in oltre mille miliardi di euro; anche una piccola percentuale di tale valore rappresenta un importo rilevante, che richiede un'attenta strategia di accesso al mercato dei capitali.

Come risultato di tali piani, le autostrade dei prossimi decenni saranno, con ogni probabilità, molto diverse da quelle presenti: più accessibili, interconnesse con i centri urbani, più sicure e sostenibili.

Sinteticamente, gli investimenti in attività autostradale attivano una produzione economica diretta, indiretta e indotta, assicurando la connessione dei territori attraversati.

Infatti, al fine di garantire che le autostrade italiane continuino a svolgere il proprio ruolo è necessario intervenire con progetti relativi a:

1. il potenziamento e l'ampliamento della rete: ad esempio la numerosità di corsie nelle tratte autostradali, nuovi svincoli, viabilità di accesso;
2. la manutenzione rigenerativa: per ottenere l'allungamento della vita nominale della rete esistente e l'adeguamento a standard tecnici di maggiore durabilità delle opere (ponti, viadotti, gallerie, barriere);
3. gli adeguamenti a nuovi standard di sicurezza: ad esempio la riqualifica delle barriere di sicurezza e il piano di adeguamento della sicurezza nelle gallerie;
4. le opere e i sistemi di adattamento agli eventi climatici estremi, interni ed esterni alla carreggiata autostradale;
5. le opere che perseguono obiettivi ambientali: ad esempio piani di risanamento acustico e tutela della biodiversità;
6. gli interventi che perseguono obiettivi di sostenibilità e innovazione tecnologica e che consentono anche di mitigare e adattarsi ai cambiamenti climatici riducendo l'impatto emissivo di tutta la catena del valore del settore: comprendono anche le opere finalizzate alla digitalizzazione della rete dal punto di vista infrastrutturale e degli impianti.

In conclusione, la realizzazione dei suddetti piani di investimento consente il necessario rinnovo del patrimonio infrastrutturale del Paese, di ammodernamento tecnologico sostenibile della mobilità e una opportunità di creazione di ricchezza economica e di competenze tecniche preziose per il Paese.

4. FINANZA SOSTENIBILE

Per ottenere i finanziamenti necessari e portare a compimento i grandi progetti infrastrutturali per potenziare e ammodernare la rete del Paese e finanziare le azioni concrete per ridurre le emissioni climalteranti e adattare le infrastrutture ai fenomeni climatici estremi, le concessionarie italiane continueranno a far riferimento ai mercati finanziari internazionali oltre che al sistema bancario.

In generale, le imprese sostenibili sono sempre più attrattive per gli investitori, che vedono in esse un'opportunità di generare rendimenti a lungo termine e di contribuire a un futuro più sostenibile. Peraltro, gli investitori considerano anche che le aziende che investono in sostenibilità tendono a essere meno esposte a rischi finanziari legati ai cambiamenti climatici, alla reputazione e alle controversie sociali. La presenza di spazi interpretativi e il fatto che una significativa parte degli investimenti delle concessionarie autostradali non sia inserita chiaramente nella Tassonomia, rischia di limitare la possibilità del settore di accedere ad alcuni tipi di finanziamento.

Seppur in questo contesto ancora incerto, alcune concessionarie autostradali hanno già utilizzato nuove forme di finanziamento sostenibili quali Sustainability-linked bond, green bond, linee di credito Sustainability-linked. In particolare, alcune concessionarie hanno pubblicato prima delle emissioni SLB un Sustainablity Linked Financing Framework, documento che collega le strategie di finanziamento agli obiettivi di sostenibilità legando le condizioni finanziarie di un prestito o di un'obbligazione a specifici obiettivi di sostenibilità (KPI) dell'emittente. Tra i KPI di sostenibilità selezionati ad esempio, la riduzione delle emissioni di gas serra, la realizzazione di una rete di ricarica per veicoli elettrici, il tasso di incidentalità, il gender gap. L'intero documento è soggetto alla valutazione di soggetti esterni internazionalmente riconosciuti, che esprimono una Second Party Opinion (SPO), con la quale valutano la significatività degli indicatori e il livello di ambizione degli obiettivi proposti.

La finanza sostenibile rappresenta oggi una quota sempre più significativa per le concessionarie autostradali, circa il 60% (debito e linee disponibili)

D'altra parte, la Tassonomia ha introdotto per le Banche un indicatore denominato Green Asset Ratio (GAR)[3] che ha lo scopo di evidenziare il contributo delle imprese finanziarie agli obiettivi Europei su clima e ambiente. Inoltre, sulla base dei chiarimenti della Commissione inclusi nelle ultime FAQ (Commission Notice 21.12.2023), le banche sono chiamate a compiere i necessari sforzi per ottenere adeguate prove documentali attestanti che le società che producono beni e forniscono servizi acquistati da clienti al dettaglio, rispettino i pertinenti criteri di screening tecnico e garanzie minime di salvaguardia sociale per calcolare le loro esposizioni allineate alla Tassonomia.

Nonostante le numerose FAQ della Commissione Europea abbiano fornito risposta a molti dubbi, si prevedono divergenze anche nella rendicontazione relativa all'esercizio 2024, anno per il quale le banche dovranno rendicontare per la prima volta il proprio allineamento alla Tassonomia.

[3] Il GAR è previsto dal Regolamento Delegato 2021/2178.

5. IMPRONTA TASSONOMICA DEL SETTORE AUTOSTRADALE

PREMESSA

La Tassonomia europea rappresenta uno dei principali strumenti normativi con cui la Commissione Europea intende raccogliere le sfide poste dai cambiamenti climatici per guidare la transizione ecologica dell'UE; in tal senso, la Commissione ha sin da subito dichiarato di voler considerare in via prioritaria quei settori che maggiormente possono giocare un ruolo attivo nel perseguire l'obiettivo finale di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Secondo quanto comunicato dalla Commissione Europea, alle operazioni di trasporto su strada si può imputare un terzo del consumo complessivo di energia e il 23% circa del totale delle emissioni dirette di gas a effetto serra nell'Unione[4] ed inoltre, considerando che il settore della costruzione e della demolizione è responsabile del 37% dei rifiuti prodotti nell'Unione, un efficace processo di transizione verso l'economia circolare non può prescindere da un crescente impiego di materie (prime secondarie) riutilizzate o riciclate nelle attività di costruzione di edifici, di strade e autostrade e di altre opere di ingegneria civile[5].

Le attività economiche di gestione di infrastrutture per il trasporto su strada e di manutenzione di strade e autostrade, che costituiscono la principale responsabilità delle Società Concessionarie Autostradali, sono state pertanto inserite dalla Commissione Europea tra quelle che possono potenzialmente contribuire agli obiettivi ambientali della Tassonomia. In particolare, sono state individuate le seguenti attività tassonomiche:

OBIETTIVO AMBIENTALE	ATTIVITÀ TASSONOMICHE
Mitigazione dei cambiamenti climatici	6.15 "Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio"
Adattamento ai cambiamenti climatici	6.15"Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico"
Economia circolare	3.4 "Manutenzione di strade e autostrade"

A partire dal 2021, l'applicazione del Regolamento ha comportato differenti interpretazioni delle modalità con cui condurre le verifiche del rispetto dei criteri di vaglio tecnico per il contributo sostanziale e per il rispetto del principio di "*Do No Significant Harm*" (DNSH). Ciò ha portato all'adozione di differenti posizionamenti all'interno del settore sia a livello europeo che nell'ambito delle società concessionarie attive in Italia, con conseguenti limitazioni nell'effettiva comparabilità dei KPI richiesti dal Regolamento.

Considerato il ruolo strategico del settore autostradale nel sistema Paese e nel perseguimento degli obiettivi della Tassonomia, alla luce dell'esperienza maturata, vengono di seguito evidenziate alcune tematiche ritenute di rilievo per addivenire ad un approccio metodologico comune per l'intero settore, che tenga anche conto dei contenuti del Decreto Ministeriale (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) del 5 agosto 2024 *"Adozione dei criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione ed esecuzione dei lavori di costruzione, manutenzione e adeguamento delle infrastrutture stradali (CAM strade), nonchè dei più recenti chiarimenti ella Commissione, pubblicati in data 29 novembre 2024*[6].

[4] Si veda Regolamento Delegato UE 2021/2139, par. 33 e 36

[5] Si veda Regolamento Delegato UE 2023/2486, par. 16

[6] DRAFT COMMISSION NOTICE on the interpretation and implementation of certain legal provisions of the EU Taxonomy Environmental Delegated Act, the EU Taxonomy Climate Delegated Act and the EU Taxonomy Disclosures Delegated Act

LA DEFINIZIONE DI "INFRASTRUTTURA"

La corretta interpretazione della normativa dovrebbe passare in primo luogo dalla definizione di "infrastruttura" stradale che, avendo in mente le concrete modalità con cui una società concessionaria può agire in vista del raggiungimento degli obiettivi ambientali della Tassonomia, non può che essere intesa come "*l'insieme della superficie stradale, delle strutture e degli impianti di competenza dell'ente proprietario, concessionario o gestore necessari per garantire la funzionalità e la sicurezza della strada stessa*"[7].

Guardando anche alle riflessioni che stanno emergendo a livello europeo, si può rintracciare il riconoscimento del ruolo di *facilitatore* svolto dall'infrastruttura stradale nel raggiungimento dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici anche nel paper pubblicato nel 2022 dall'Association of Infrastructure Contractor and Concessionaires (SEOPAN)[8].

I recenti chiarimenti della Commissione Europea, pubblicati in data 29 novembre 2024, suggeriscono, tuttavia, di considerare tra le infrastrutture richieste per il trasporto a zero emissioni di CO_2 allo scarico, ai sensi dell'attività 6.15 "Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio", le sole "attività strumentali e dedicate al funzionamento di veicoli a zero emissioni di CO_2 allo scarico, ovvero punti di ricarica elettrica, potenziamento della connessione alla rete elettrica, stazioni di rifornimento di idrogeno e sistemi di viabilità elettrica (ERS)".

ATTIVITÀ ECONOMICA 6.15 "INFRASTRUTTURE CHE CONSENTONO IL TRASPORTO SU STRADA E IL TRASPORTO PUBBLICO A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO"

In linea con il ruolo di "attività abilitante" previsto in modo esplicito dalla normativa, l'infrastruttura stradale contribuirebbe al raggiungimento dell'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici solo nel momento in cui sia dedicata al transito di veicoli a zero emissioni di CO_2 dallo scarico.

Pur riferendosi ad una "infrastruttura" dedicata ai veicoli con emissioni di CO_2 dallo scarico pari a zero, il Regolamento menziona, nei criteri di contributo sostanziale un elenco di elementi dell'infrastruttura (*punti di ricarica elettrica, potenziamenti della connessione alla rete elettrica, stazioni di rifornimento dell'idrogeno o sistemi di strade elettrificate (ERS, Electric Road System*); in tal senso, è opportuno ricordare che la mobilità dei veicoli a zero emissioni di CO_2 dallo scarico è resa possibile non solo dagli elementi citati nella lista di cui sopra, ma dall'intera infrastruttura autostradale.

In quest'ottica se da una parte, il ruolo principale delle concessionarie appare quello di effettuare gli investimenti necessari al raggiungimento di tale scopo sulla rete di competenza, ovvero l'installazione di punti per la ricarica elettrica o a idrogeno dei veicoli[9], d'altra parte, occorre anche considerare che:

- l'effettivo transito sulla propria infrastruttura di veicoli a zero emissioni dipende da fattori esogeni sui quali le società concessionarie non possono esercitare la propria influenza direttamente;
- l'attuazione dei piani di diffusione di soluzioni alternative è soggetta al coinvolgimento di soggetti terzi (ad esempio CPO Charging Point Operator) individuati a mezzo di gara pubblica (rif. Delibera ART 130/2022), ai quali compete di fatto la realizzazione dell'investimento.

Anche il tema dei servizi relativi ai sistemi di trasporto intelligenti (ITS), che risultano centrali per la gestione del traffico veicolare e il contrasto alla congestione stradale (causa di un incremento delle emissioni di CO_2), merita uno specifico punto di attenzione[10]. Come specificato dalla comunicazione della Commissione del 20 ottobre 2023

[7] Art. 1, lett. A) del D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142

[8] GUIDE: European taxonomy applied to road projects - SEOPAN

[9] Nel valutare l'interdistanza tra i punti di rifornimento si faccia riferimento al REGOLAMENTO (UE) 2023/1804 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE.

[10] Come sottolineato anche dal paper di SEOPAN - Association of Infrastructure Contractor and Concessionaires EUROPEAN TAXONOMY APPLIED TO SUSTAINABLE INFRASTRUCTURES di giugno 2023

(C/2023/267) "*le attività relative ai «sistemi di trasporto intelligenti» (ITS) potrebbero essere servizi di ingegneria e consulenza tecnica ammissibili ai sensi dell'attività 6.15 (CCM), se consistono in sistemi che rendono possibili la mobilità multimodale automatizzata e connessa di passeggeri, l'ottimizzazione dei flussi di traffico, la riduzione della congestione, l'efficientamento energetico del trasporto su strada e/o i sistemi elettronici per la riscossione di pedaggi*". Se, da un lato, il chiarimento della Commissione determina un'estensione del perimetro di ammissibilità, lo stesso chiarimento sembra fare riferimento limitatamente ai servizi di ingegneria e consulenza tecnica, senza considerare che l'esercizio da parte degli operatori autostradali rispetto alle attività tipiche della gestione autostradale che si basano su ITS (dal pedaggio, al traffic management, alle comunicazioni veicolo-infrastruttura, alla gestione di tariffe basate sui km percorsi e sulle emissioni generate – "Eurovignette") è di pari importanza nella prospettiva della riduzione delle emissioni rispetto all'infrastruttura, di cui costituiscono parte integrante e non accessoria. Inoltre, la valutazione dell'allineamento risulta di difficile determinazione a causa dell'assenza di criteri di vaglio tecnico applicabili concretamente alle attività ITS e della difficoltà nell'applicazione alla stessa dei medesimi criteri previsti dall'attività economica 6.15. Sarebbe dunque auspicabile un'integrazione dei criteri di contributo sostanziale o l'elaborazione di un'attività economica dedicata agli ITS, affinché sia possibile valutarne l'allineamento.

ATTIVITÀ ECONOMICA 6.15 "INFRASTRUTTURE CHE CONSENTONO IL TRASPORTO SU STRADA E IL TRASPORTO PUBBLICO"

Con riferimento all'obiettivo di adattamento ai cambiamenti climatici, si rileva che una quota non trascurabile degli investimenti sostenuti dalle società concessionarie è orientata all'obiettivo di realizzare e/o rendere l'infrastruttura stradale resiliente, ovvero in grado di rispondere in modo efficace ai rischi fisici acuti e cronici legati al cambiamento climatico che insistono sulla stessa senza metterne a repentaglio la funzionalità e la sicurezza. A tal proposito, risultano determinanti sia la fase di progettazione dell'infrastruttura che le attività di monitoraggio continuativo delle opere, circostanza sottolineata anche dalla normativa stessa che fa ricadere nell'attività 6.15 anche i "*servizi degli studi di architettura, di ingegneria, di stesura di progetti, di ispezione edile e i servizi di indagine e di mappatura e simili*". Inoltre, come chiarito dalla Commissione Europea[11], un prerequisito per dimostrare l'ammissibilità dell'attività economica rispetto all'obiettivo di adattamento ai cambiamenti climatici risulta essere la predisposizione di un piano che illustri in concreto le soluzioni di adattamento pianificate, ed eventualmente attuate, sull'infrastruttura stradale in risposta ai rischi climatici fisici identificati.

Sebbene appaia, dunque, chiaro che le società concessionarie possano far rientrare in questa attività economica parte dei propri investimenti sull'infrastruttura stradale, permangono alcune difficoltà interpretative e applicative nell'ambito dei criteri per verificare l'allineamento alla Tassonomia, tra cui le modalità di calcolo dell'impronta di carbonio e di definizione del costo ombra del carbonio. In attesa di maggiori chiarimenti da parte della Commissione e in particolare di un chiaro rimando alla normativa/metodologia di riferimento, si ritengono applicabili, solo in caso di nuova realizzazione o ristrutturazione importante, le valutazioni effettuate in sede di redazione del progetto circa eventuali variazioni della circolazione (inclusi, ad esempio studi del traffico) comportate dall'opera, al fine di determinare la generazione di "ulteriori emissioni relative di gas a effetto serra". Si ritiene, in ogni caso, che tutte le attività di manutenzione ed investimento sul corpo autostradale contribuiscano ad incrementare la fluidità del traffico e a migliorare la percorribilità e la sicurezza della rete infrastrutturale.

[11] "Comunicazione della Commissione sull'interpretazione e sull'attuazione di talune disposizioni giuridiche dell'atto delegato relativo all'informativa a norma dell'articolo 8 del regolamento sulla tassonomia dell'UE per quanto riguarda la comunicazione di attività economiche e attivi ammissibili e allineati alla tassonomia" del 20 ottobre 2023 (C/2023/305)

In assenza di ulteriori chiarimenti da parte della Commissione Europea, si ritiene opportuno valorizzare a tal fine l'applicazione da parte delle società concessionarie dei principi previsti dal protocollo ENVISION ai lavori di ammodernamento e potenziamento sulle infrastrutture stradali di particolare rilevanza. Il protocollo ENVISION rappresenta infatti uno strumento analitico di valutazione dei progetti rispetto alle tre direttrici di sostenibilità (ambientale, sociale e di governance) e permette di misurare l'infrastruttura secondo un *framework* coerente a quello dei DNSH della Tassonomia.

ATTIVITÀ ECONOMICA 3.4 "MANUTENZIONE DI STRADE E AUTOSTRADE"

L'attività economica di manutenzione della pavimentazione di strade e autostrade è stata introdotta nel 2023 nell'ambito dell'obiettivo di transizione verso un'economia circolare e prevede che vengano rendicontati gli specifici interventi afferenti alla manutenzione della pavimentazione. I relativi criteri di vaglio tecnico risultano fortemente incentrati sulle tipologie di materiali impiegati per la manutenzione e sulle successive modalità di riutilizzo/riciclo/smaltimento degli stessi.

Le tipologie di intervento tipicamente praticate nel contesto autostradale italiano sono molteplici e possono riguardare singoli strati di pavimentazione o più in generale tutto il pacchetto della sovrastruttura stradale, ovvero quest'ultima ed i relativi sottofondi.

Anche alla luce di quanto sopra, i parametri contenuti nei suddetti criteri di vaglio tecnico risultano particolarmente sfidanti se letti alla luce delle caratteristiche e specificità del contesto italiano (es. vita utile della pavimentazione) e, in taluni casi, la formulazione degli stessi appare di difficile interpretazione (es. il concetto di "materie prime primarie equivalenti"). Se per taluni criteri risulta più immediato fornire una chiave di lettura, anche in luce di requisiti derivanti da altri vincoli, restano alcuni temi su cui consolidare una posizione comune.

In aggiunta a quanto già illustrato, e in considerazione di quanto esposto nei capitoli precedenti, è inoltre ragionevole considerare che i CapEx e OpEx che le Società Concessionarie Autostradali sostengono possano contribuire a tre obiettivi della Tassonomia. È, altresì da tenere in considerazione la natura degli interventi CapEx delle Società Concessionarie Autostradali, che comprendono spesso diverse attività e, conseguentemente, diverse voci di spesa, non sempre scindibili dal quadro economico dell'intervento complessivo. In virtù di tali aspetti, da una parte è auspicabile che CapEx e OpEx contribuiscano, in relazione alle loro specificità, agli obiettivi sopra citati, così da fornire una rappresentazione quanto più esaustiva dell'impegno delle Concessionarie autostradali rispetto a tali obiettivi ambientali.

Archivio fotografico Autostrade per l'Italia

6. CONCLUSIONI

In considerazione di quanto argomentato nei paragrafi precedenti, vengono di seguito riportati i punti salienti che rappresentano la posizione comune delle società consociate in AISCAT rispetto all'applicazione dei requisiti normativi previsti dalla Tassonomia europea con riferimento alle attività proprie del settore:

- il contesto normativo di riferimento rimanda a una definizione restrittiva del concetto di "infrastruttura che consente il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio". Le società consociate considerano come ammissibili ai sensi della Tassonomia le sole spese in conto capitale e operative relative alle applicazioni strettamente finalizzate al funzionamento dei veicoli a zero emissioni di CO_2 allo scarico, quali ad esempio stazioni di ricarica elettrica, potenziamento della connessione alla rete elettrica, stazioni di rifornimento di idrogeno, sistemi di viabilità elettrica (ERS). Tale impostazione non consente di valorizzare i ricavi della gestione autostradale, nonché una parte rilevante degli investimenti dedicati alla sicurezza autostradale e non prettamente riconducibili all'obiettivo di adattamento ai cambiamenti climatici o alla manutenzione della pavimentazione;
- i sistemi di gestione (ITS) per la riduzione della congestione e delle emissioni e per la manutenzione rivestono un ruolo fondamentale per il contributo agli obiettivi climatici e per tale ragione, i ricavi, investimenti e costi ad essi collegati possono essere considerati allineati, previa verifica del rispetto dei criteri di DNSH e dalle Minimum Safeguards. In assenza di uno specifico criterio di vaglio tecnico per il contributo sostanziale di tali attività ai sensi dell'attività 6.15 "Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio", si ritiene ragionevole considerare la definizione di ITS fornita dalla comunicazione della Commissione del 20 ottobre 2023 (C/2023/267) come criterio per il contributo sostanziale degli ITS alla mitigazione del cambiamento climatico (sistemi che rendono possibili la mobilità multimodale automatizzata e connessa di passeggeri, l'ottimizzazione dei flussi di traffico, la riduzione della congestione, l'efficientamento energetico del trasporto su strada e/o i sistemi elettronici per la riscossione di pedaggi). Per i criteri di DNSH si rimanda, invece, ai criteri già definiti per l'attività 6.15 "Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico a basse emissioni di carbonio";
- gli istituti finanziari, riconoscendo il ruolo del settore nella transizione climatica, sostengono l'attività capital intensive delle società concessionarie con strumenti di finanza sostenibile (e.g. green bonds, sustainability-linked bonds).

In definitiva, l'attività delle concessionarie autostradali nel suo complesso può contribuire in maniera sostanziale alla transizione ecologica della mobilità. Si ritiene dunque, che la maggior parte delle spese in conto capitale (CapEx) e le spese operative (OpEx) sostenute dalle concessionarie autostradali possano contribuire agli obiettivi della Tassonomia (in particolare Mitigazione dei cambiamenti climatici, Adattamento ai cambiamenti climatici, Transizione verso un'Economia circolare).

Pertanto, le società consociate auspicano che la Commissione Europea e il Gruppo di esperti sulla finanza sostenibile (TEG):

- recepiscano l'interpretazione del concetto di infrastruttura autostradale integrata, individuando specifiche attività e criteri per valorizzare ricavi e investimenti relativi a una gestione autostradale che possa contribuire all'obiettivo di Mitigazione dei cambiamenti climatici;
- prevedano criteri di ammissibilità e allineamento che consentano di valutare anche il contributo sostanziale dell'esercizio dei sistemi di gestione ITS, anche in

relazione alla adozione di Direttive quali EETS, ITS, Eurovignette, …;

- valorizzino, nella futura regolamentazione, il contributo socio-economico, oltre che ambientale, del settore autostradale sui territori in termini di impatto diretto (contributo economico ed occupazionale direttamente collegato alle attività di business), indiretto (contributo economico ed occupazionale costituito dal valore generato lungo la catena del valore attivata) e indotto (contributo economico ed occupazionale costituito dal valore generato tramite la domanda di beni e servizi sostenuti dal personale occupato lungo la catena del valore attivata), nonché il valore degli investimenti delle società concessionarie al fine di incrementare la sicurezza stradale.

Tali obiettivi vanno nella direzione della evoluzione normativa in Europa e potranno essere raggiunti nei tavoli di lavoro congiunti con i principali attori di riferimento, ad esempio individuando una nuova attività economica specificamente indirizzata a descrivere compiutamente le attività di un gestore autostradale.

GLOSSARIO

CAM strade è il documento che definisce i Criteri Ambientali Minimi per la progettazione e i lavori inerenti a costruzione, manutenzione e adeguamento funzionale delle infrastrutture stradali.

Capex Capital Expenditures: flussi di cassa in uscita per la realizzazione di investimenti in attività immobilizzate di natura operativa

CDP (ex Carbon Disclosure Project) è il sistema di divulgazione a livello globale per la gestione degli impatti ambientali del settore privato, il più importante e diffuso sistema di reporting in grado di fornire informazioni e dati ambientali ad investitori e mercato.

CPO sono le società che si occupano di installare e gestire le infrastrutture di ricarica con l'obiettivo di rendere sempre più capillare la presenza di colonnine nel nostro Paese.

DNSH Do No Significant Harm: che gli interventi previsti dai PNRR nazionali non arrechino nessun danno significativo all'ambiente: questo principio è fondamentale per accedere ai finanziamenti del RRF.

EETS European electronic toll service (Servizio europeo di telepedaggio) è un nuovo servizio che consente agli utenti autostradali di pagare i pedaggi all'interno dell'Unione Europea, tramite un solo contratto di abbonamento stipulato con un solo fornitore di servizi e un unico dispositivo atto al telepedaggio.

Economia circolare è un modello di produzione e consumo che implica condivisione, prestito, riutilizzo, riparazione, ricondizionamento e riciclo dei materiali e prodotti esistenti il più a lungo possibile.

EUROVIGNETTE Direttiva 2022/362/CE che prevede, tra l'altro, l'applicazione di tariffe differenziate in funzione della classe di inquinamento.

Fit for 55 è un pacchetto di riforme e regolamenti economici e sociali promulgate dall'Unione europea, incentrate sulla lotta al cambiamento climatico e alla riduzione delle emissioni di gas serra.

GAR Green Asset Ratio è un indicatore che le banche sono tenute a calcolare a partire dal 1° gennaio 2024: si tratta del rapporto tra il valore degli attivi nel portafoglio allineati alla tassonomia (al numeratore) e il valore totale delle attività (al denominatore).

Green Deal Patto verde europeo che prevede di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

Gender gap Divario tra generi; con particolare riferimento alle differenze tra i sessi e alla sperequazione sociale e professionale tra uomini e donne.

Green bond Qualsiasi tipo di strumento obbligazionario i cui proventi vengono impiegati esclusivamente per finanziare o rifinanziare, in tutto o in parte, nuovi e/o preesistenti progetti ambientali.

ITS Intelligent Transport Systems: comprendono un range di strumenti e tecnologie per la gestione delle reti di trasporto, così come i servizi per i viaggiatori.

KPI Key Performance Indicators: è un valore misurabile che dimostra l'efficacia con cui un'azienda sta raggiungendo gli obiettivi aziendali principali.

Opex OPerational EXpenditure (spesa operativa): indica l'ammontare di flusso di cassa che un'impresa impiega per gestire un prodotto, un business o un sistema.

Protocollo Envision è il primo sistema di rating per la valutazione della sostenibilità delle infrastrutture grazie alla sua griglia di criteri, adattabile a qualunque progetto od opera infrastrutturale.

Rating ESG esprime un giudizio sintetico che certifica la solidità di un emittente, di un titolo o di un fondo dal punto di vista dell'impegno in ambito ambientale, sociale e di governance.

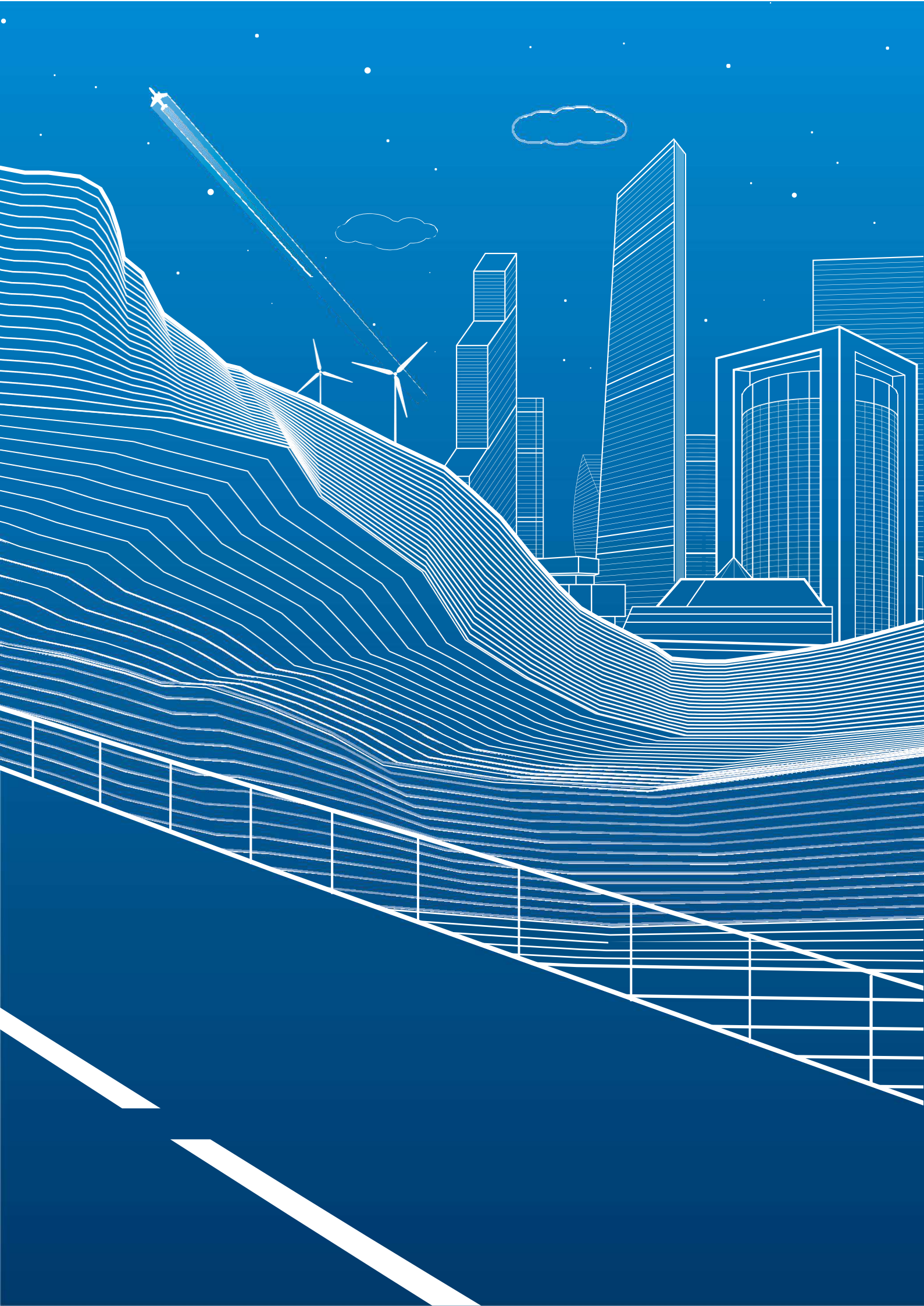
Regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento Tassonomia) introduce un sistema di classificazione delle attività economiche eco-sostenibili, per aumentare la trasparenza e favorire l'orientamento dei flussi di capitali verso investimenti sostenibili, in linea con gli obiettivi di economia Green dell'Unione Europea.

SBTI Science Based Targets Initiative: lanciata nel 2015, promuove la definizione di obiettivi di decarbonizzazione basati sulla scienza per rafforzare la posizione competitiva delle aziende che vogliono passare a un'economia a basse emissioni di carbonio.

Smart mobility è uno strumento per ottenere uno sviluppo sostenibile della mobilità. Il termine racchiude in sé una serie di elementi: la tecnologia, le infrastrutture per la mobilità (parcheggi, reti di ricarica, segnaletica, veicoli), le soluzioni per la mobilità (tra cui i modelli di new mobility) e le persone.

SPO Second Party Opinion: fornisce una valutazione indipendente sull'accuratezza di un prestito o di un framework strategico, utilizzati per il processo decisionale degli investitori.

SLBs Sustainability-linked bond sono qualsiasi tipo di prestito obbligazionario dotato di caratteristiche finanziarie e/o strutturali che possono variare a seconda che l'emittente raggiunga o meno obiettivi di sostenibilità/ESG predefiniti.

Sustainability linked financing framework rappresenta un modello con il quale si legano le strategie di finanziamento agli obiettivi di sostenibilità e più precisamente si collegano le condizioni finanziarie di un prestito o di un'obbligazione a specifici obiettivi di sostenibilità dell'azienda emittente.

TEG Technical Expert Group on Sustainable Finance: gruppo di esperti – 35 membri e oltre 100 consulenti – incaricati nel 2019 dalla Commissione europea di fornire le proprie raccomandazioni riguardo le nuove normative per una finanza sostenibile. Compito del TEG era: individuare le attività economiche in grado di contribuire a raggiungere l'obiettivo emissioni zero entro il 2050, e i relativi criteri di selezione.