

Infrastrutture per una mobilità sostenibile

1. Introduzione

Le **imprese del settore elettrotecnico ed elettronico** (84 miliardi di fatturato aggregato e 500.00 addetti nel 2020) - rappresentate da Federazione ANIE - sono leader nel settore **dell'innovazione tecnologica** (con investimenti annui, in ricerca e innovazione, mediamente pari al 5% del fatturato, con comparti in cui l'investimento arriva al 20% del fatturato) e **sono pronte a mettere a disposizione know-how e soluzioni tecnologiche all'avanguardia** per la realizzazione di **infrastrutture sostenibili** e per **una mobilità sostenibile**.

2. Linee strategiche di intervento nel PNRR

ANIE apprezza le priorità indicate dal Ministro Giovannini, **Trasporti Green e Riqualificazione urbana**, due importanti cardini per lo sviluppo sostenibile della nostra economia e leve straordinarie per la ripresa.

Apprezziamo, quindi, che al centro degli investimenti per **una mobilità sostenibile ci sia il potenziamento del nostro sistema ferroviario (sia con il completamento della Alta Velocità sia con la messa in sicurezza della Rete) e lo sviluppo della intermodalità con l'elettrificazione dei porti**.

Apprezziamo anche la previsione di risorse per la manutenzione 4.0 di strade e autostrade. Crediamo inoltre fondamentale un **programma di manutenzione e rinnovamento tecnologico dell'infrastruttura elettrica (Rete Elettrica)** per rendere possibile, da un lato l'integrazione in rete delle rinnovabili, il cui sviluppo sarà raddoppiato nei prossimi anni, e dall'altro lato, per consentire un adeguato sviluppo della infrastruttura di ricarica per l'auto elettrica.

Le risorse indicate nella Missione 3, unitamente alle risorse previste nella Missione 2 per riqualificazione energetica degli edifici, potranno accelerare la svolta green e digitale del Paese.

3. Le riforme che devono accompagnare gli interventi: Codice Appalti e Regolamento

Prendiamo atto della scelta di ricorrere ai Commissari Straordinari, non solo per le "opere prioritarie" individuate nel DPCM adottato ai sensi dell'art. 4 dello Sblocca Cantieri (D.L. 32/2019 convertito in L. 55/2019) e del prossimo Decreto annunciato per fine giugno, ma anche per alcuni dei progetti previsti nel PNRR. Il ricorso ai Commissari Straordinari, tuttavia, non può rappresentare la regola degli affidamenti.

Occorre mettere mano alla Riforma del Codice Appalti: modificando alcune sue parti e, soprattutto, semplificando, e attuando gli aspetti più innovativi per dare alle stazioni appaltanti, nell'ambito dei settori ordinari e nei settori speciali, un quadro di regole certo e semplificato. Nella nota in allegato alcune proposte di ANIE sul Codice Appalti.

4. Infrastrutture per la Mobilità sostenibile

4.1. Trasporto ferroviario

Nell'ottica di realizzare un sistema infrastrutturale moderno e sostenibile, il Piano (Missione 3) individua nel ferroviario il settore trainante per lo sviluppo della mobilità sostenibile. Una visione fortemente condivisa da ANIE, che al suo interno rappresenta l'eccellenza della industria ferroviaria (segnalamento, materiale rotabile, elettrificazione).

L'infrastruttura ferroviaria italiana ricopre da sempre un ruolo di leadership a livello europeo e mondiale in tema di tecnologie applicate e sicurezza dei tracciati. Le risorse che il piano destina agli investimenti nel settore permetteranno di portare a compimento i principali assi ferroviari velocizzando e mettendo in sicurezza l'intera rete. ANIE condivide le due linee di intervento:

- alta velocità sul territorio nazionale e abbattimento dei tempi di percorrenza anche sulle linee regionali, con un rinnovato interesse per il sud del Paese;
- implementazione della tecnologia ERTMS su tutta la rete per permettere di aumentare in modo significativo la capacità e la sicurezza dell'infrastruttura.

In particolare, in merito al sistema ERTMS, si sottolinea l'apporto che le aziende di Federazione ANIE sono in grado di offrire, poiché impegnate da anni in rilevanti investimenti che hanno permesso lo sviluppo, la progettazione e la conseguente produzione di tutte le componenti necessarie per l'implementazione di tale tecnologia, rendendo l'Italia un Paese leader nel settore.

4.2. Manutenzione 4.0 - Rete stradale e autostradale

La rete stradale italiana mostra un evidente ritardo tecnologico rispetto alla strumentazione utilizzata nell'ambito della rete ferroviaria. Il PNRR rappresenta un importante passo in avanti verso il necessario upgrading tecnologico dell'intera rete. Federazione ANIE, nella consapevolezza del ruolo che giocherà la digitalizzazione dell'infrastruttura stradale nel prossimo futuro, sostiene la necessità dell'applicazione delle tecnologie alla manutenzione e al monitoraggio delle reti infrastrutturali in chiave 4.0. Così come nel settore ferroviario, anche in quello della rete stradale risulta evidente il vantaggio competitivo garantito dal coinvolgimento delle imprese altamente specializzate, da tempo impegnate nello sviluppo di progetti e soluzioni per la digitalizzazione dell'infrastruttura stradale.

4.3. Auto elettrica

Lo promozione dell'auto elettrica sarà un tassello importante per traguardare gli obiettivi di mobilità sostenibile, congiuntamente allo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica "capillare", fattore quest'ultimo imprescindibile per la diffusione stessa dei veicoli elettrici. Una spinta al mercato della ricarica elettrica privata è stata determinata dalla misura di incentivi (bonus ristrutturazione e superbonus del 110%) attualmente previsti che hanno fatto aumentare decisamente il numero di punti di ricarica privati (circa 8.000 punti di ricarica privati installati nel corso del 2019 con una crescita del 90% rispetto al 2018).

Riteniamo però sia importante guardare alla mobilità sostenibile e all'elettrificazione dei trasporti in una visione unitaria e in un ecosistema che coinvolga la filiera industriale italiana, non disperdendo gli sforzi in singoli incentivi o provvedimenti slegati.

A tal proposito, un alleggerimento della documentazione e dei permessi per l'installazione delle infrastrutture di ricarica ne consentirebbe uno sviluppo più agevole, che invece richiede ad oggi per gli enti locali molto tempo, ritardando di conseguenza lo sviluppo dell'infrastruttura.

Nonostante gli sforzi di alcune Regioni italiane, si è accentuata nell'ultimo periodo la disparità tra città anche vicine tra loro o tra Regioni del sud e del nord. Servirebbe dunque una legislazione nazionale che spinga gli

enti locali a sfruttare parimenti gli incentivi messi a disposizione e sarà necessario fare ancora molto in un'ottica di recupero del divario tecnologico tra nord e sud.

A fine 2019, si stimano oltre 9.100 punti di ricarica pubblici, in crescita di quasi il 170% rispetto all'anno precedente (un "ritmo" di oltre 100 punti percentuali superiore rispetto allo scenario europeo nel suo complesso). Oltre il 90% dei punti è di tipo «normal charge» (oltre 8.300 in valore assoluto). Il 9% circa dei punti di ricarica è invece di tipo «fast charge» (oltre 800 in valore assoluto), in linea con quanto registrato a livello europeo. La crescita dei punti di ricarica «fast charge», seppur elevata, è stata più contenuta rispetto a quella dei punti «normal charge» in termini percentuali, rispettivamente +51% e +191%.

Un'ulteriore forte accelerazione si registra nei primi mesi del 2020: ad agosto 2020, si stimano infatti circa 16.000 punti di ricarica pubblici e privati ad accesso pubblico presenti in Italia, con una distribuzione piuttosto disomogenea tra le diverse Regioni.

In Europa, si stimano oltre 210.000 punti di ricarica pubblici (circa un quarto di quelli disponibili a livello mondiale), in crescita di circa il 38% rispetto all'anno precedente. Quasi il 90% di questi punti è di tipo «normal charge» (oltre 188 mila in valore assoluto), mentre il restante 11% è di tipo «fast charge» (oltre 24 mila punti).

Mentre la Norvegia mostra un'elevata diffusione della mobilità elettrica, con oltre 250 punti di ricarica per ogni 100.000 abitanti e 6.000 auto elettriche per ogni 100.000 abitanti, Spagna e Italia mostrano la diffusione più limitata della mobilità elettrica (in rapporto agli abitanti), con circa 15 punti di ricarica per ogni 100.000 abitanti e 100 auto elettriche per ogni 100.000 abitanti.

4.4. Manutenzione 4.0 della Rete Elettrica

Nell'ottica di un approccio diffuso e integrato alla mobilità sostenibile riteniamo importante lo stanziamento di risorse per potenziare e digitalizzare le infrastrutture della rete elettrica, incrementando gli investimenti in Smart Grid sulla rete di distribuzione per consentire lo sviluppo di nuova potenza della generazione distribuita (fonti rinnovabili ed accumuli). Si auspicano ulteriori interventi che rendano la rete "intelligente" in ragione della crescente partecipazione della generazione distribuita al mercato dei servizi di dispacciamento e della necessità di monitoraggio in tempo reale. L'importanza di potenziare e digitalizzare la rete elettrica risulta indispensabile non soltanto sotto il profilo della produzione di energia elettrica (es. fonti rinnovabili), ma anche sotto il profilo del consumo della stessa (es. infrastrutture di ricarica) e diventa perciò un elemento imprescindibile di qualsiasi strategia di mobilità sostenibile.

[In allegato: Proposte per revisione Codice Appalti](#)