

# L'UOMO CHE...

## CONSIDERA LE AUTOSTRADE PROTAGONISTE PER L'ECONOMIA

**UOMINI CHE HANNO FATTO TANTA STRADA: INTERVISTA IN ESCLUSIVA A DIEGO CATTONI,  
PRESIDENTE DI AISCAT E AMMINISTRATORE DELEGATO DI AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA**

In occasione della nomina a Presidente di AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, avvenuta circa un anno fa, il Dott. Diego Cattoni ha parlato di nuove autostrade ma non tanto per realizzare migliaia di chilometri di nuove arterie, quanto per trasformare completamente quelle esistenti da infrastrutture attualmente (per lo più) passive a strade intelligenti, capaci di dialogare direttamente con la nuova generazione di veicoli che sta velocemente affacciandosi sul mercato, promuovendo nel contempo la graduale transizione dall'attuale paradigma energetico basato sull'uso di combustibili fossili a quello che vede il diffondersi di motori elettrici la cui carica provenga da fonti rinnovabili di energia.

Si tratta di una sfida al futuro con una visione oggettiva della realtà autostradale italiana presente: quello che ci attende non è la riproposizione inerziale dell'esistente, ma una svolta storica le cui proporzioni e il cui grado di successo dipendono anche dai Concessionari autostradali.

Di fronte alla straordinaria e irripetibile stagione di investimenti che un rinnovato spirito europeo ha reso finalmente possibile, l'Italia ha saputo reagire accantonando gli interessi particolari e mettendo a fattor comune le proprie - talvolta sorprendenti - risorse.

Se le speranze non verranno deluse, la potente leva finanziaria europea sarà utilizzata per far fare al Paese in pochi anni passi che avrebbero richiesto, nella migliore delle ipotesi, decenni.

La rete autostradale italiana è di gran lunga la prima infrastruttura che serve la mobilità del Paese.

Dopo aver ascoltato queste parole del Presidente Cattoni, "Strade & Autostrade" ha ritenuto fondamentale intervistar-

lo e porre alcune domande per approfondire le tematiche che coinvolgeranno la transizione ecologica e digitale delle infrastrutture autostradali.

Prima di addentrarci nell'interessante intervista che segue, ricordiamo che l'AISCAT è l'Associazione di categoria che riunisce le Società Concessionarie di autostrade e trafori in Italia. La mission è quella di raccogliere, confrontare e portare su un tavolo di discussione collegiale le esperienze e le esigenze delle Associate, per offrire all'utenza un panorama quanto più possibile omogeneo, con un continuo miglioramento degli standard qualitativi e di sicurezza, tenendo comunque conto delle diverse realtà e delle singole specificità territoriali.

L'AISCAT svolge quindi un'azione a 360° su tutti i temi di interesse generale per il settore delle autostrade in concessione: programmazione, costruzione, gestione, sicurezza stradale, sviluppi normativi, finanziabilità, innovazione tecnologica, informazione, ecc., con una costante interlocuzione con i principali soggetti istituzionali di riferimento e con la partecipazione ai più importanti tavoli tecnici-operativi a livello nazionale e internazionale, è parte attiva nell'europea ASE-CAP come in IBTTA, Associazione mondiale delle Concessionarie a pedaggio.

**"S&A":** "In veste di Presidente di AISCAT, incarico che ricopre da oltre un anno, quale dovrà essere - secondo la sua visione - il ruolo delle Concessionarie autostradali in questa fase di rilancio delle infrastrutture di trasporto italiane?"

**"Diego Cattoni":** "Per rispondere, occorre prima affermare un concetto: il sistema concessorio italiano funziona e bene. Oggi il sistema Paese sconta ritardi rilevanti in diversi campi, ma non in quello autostradale. Certo, è evidente che, a partire dagli



1. Diego Cattoni è Presidente di Aiscat e Amministratore Delegato di Autostrada del Brennero SpA

anni Ottanta, la propensione agli investimenti in infrastrutture che avevano consentito il miracolo italiano è venuta meno, ma per scelte che non hanno nulla a che vedere con il virtuoso rapporto che permette di mettere a servizio dell'interesse pubblico gli investimenti privati. Faccio un esempio: l'interconnessione. In Italia, nonostante i Concessionari autostradali siano diversi, abbiamo un'unica rete autostradale, segno di un dialogo costante che ha nell'AISCAT il suo baricentro. Da qui dobbiamo partire per contribuire al rilancio economico del Paese. In futuro la mobilità non avrà più, come in passato, una natura opzionale. Detto in altre parole, non sarà più necessario scegliere o il trasporto su gomma, o la ferrovia, o l'aereo e via dicendo. Evolverà verso modelli cooperativi o, se preferiamo, "coopetitivi" il cui obiettivo dovrà essere permettere al Cliente di raggiungere la propria destinazione nel minor tempo possibile, nel modo più sicuro possibile e con il minor impatto possibile sull'ambiente. Le autostrade continueranno ad avere un ruolo primario al quale si sommerà un ruolo di cerniera, di connessione tra tutti gli altri sistemi di trasporto. Per assolvere a questo compito, sarà fondamentale mettere a fattor comune le migliori esperienze di ciascun Concessionario e fare in modo che gli ingenti investimenti previsti permettano di sviluppare un'evoluzione digitale omogenea, coerente e razionalmente ordinata. Occorre superare l'"ordine caotico" che caratterizza oggi il trasporto su gomma e la via per raggiungere l'obiettivo passa dagli investimenti in tecnologia".

**"S&A":** "Come AISCAT coinvolge e aiuta le Concessionarie associate nella soluzione dei problemi legati all'esercizio e gestione delle autostrade?"

**"DC":** "I campi di azione di AISCAT sono molteplici, ma li possiamo riassumere in due grandi categorie: il ruolo di rappresentanza e quello di servizio, il primo in capo ad AISCAT, il secondo in capo ad AISCAT Servizi. Da un lato, quindi, l'Associazione si occupa di mettere a fattor comune le istanze e le prospettive delle proprie Associate in particolare nel rapporto con le Istituzioni e le diverse Autorità competenti del settore avendo anche cura di promuovere la massima collaborazione interna tra i diversi soggetti economici che la compongono. Dall'altro, invece, offre servizi di supporto ad Aziende private ed Enti pubblici nel miglioramento delle politiche di gestione ed esercizio delle infrastrutture di trasporto".

**"S&A":** "Vi è un filo conduttore comune tra gli obiettivi che AISCAT si prefigge rispetto a quelli delle Associazioni di Concessionarie europee?"

**"DC":** "Sì e questo mi pare sia emerso bene anche nell'incontro ASECAP organizzato come AISCAT lo scorso Aprile a Madonna di Campiglio. Sebbene l'Italia abbia la sua particolare storia autostradale, una storia che mi permetto sempre di ricordare è di successo, i grandi obiettivi europei in questo settore sono per tutti i medesimi: favorire la transizione ecologica grazie alla capillare ed efficiente distribuzione di punti di rifornimento per veicoli ad emissioni zero e permettere alle nostre autostrade di connettersi il prima possibile con i veicoli a guida autonoma che domineranno a breve il mercato dell'automotive. Abbiamo tutti bisogno di mettere a terra investimenti notevoli per sviluppare in senso digitale la rete europea e abbiamo tutti bisogno



2. L'autostrada del Brennero si estende per 314 km

di capire come gestire al meglio e in sicurezza l'enorme flusso di dati che caratterizzerà la mobilità autostradale in un domani che vogliamo presto trasformare in oggi. A questo quadro si aggiunge un'oggettiva difficoltà che è comune a tutti i Gestori di strade dei Paesi che per primi hanno sviluppato le proprie reti: dobbiamo gestire opere d'arte realizzate anche 60 anni fa che non possono essere semplicemente dismesse in attesa di realizzarne di nuove perché sono vitali per il sistema economico. Anche in questo caso, la soluzione non potrà che essere tecnologica".

**"S&A":** "Tra le varie Associazioni di categoria stradali, Enti gestori e il Ministero, qual è il pensiero di AISCAT in merito alle linee guida del settore al fine di evitare sovrapposizioni e interpretazioni di regole o Normative errate?"

**"DC":** "Il sistema concessorio trova la sua ragion d'essere nell'offrire all'utente la migliore efficienza derivante dal virtuoso rapporto tra la committenza pubblica e l'iniziativa privata. Perché la parte privata possa prodursi in un apporto efficace, è indispensabile che sia sempre garantito il rispetto delle condizioni contrattualmente previste dagli atti convenzionali. Questa è la prima condizione indispensabile per poter attrarre gli investimenti privati richiesti dal Concedente e per consentire agli operatori economici di accedere ai mercati finanziari. Quanto alle sovrapposizioni, i diversi Enti di regolazione e controllo ideati negli anni dal legislatore con l'obiettivo di garantire maggiore uniformità e certezza nell'attività del concessionario hanno talvolta prodotto risultati contraddittori. È necessaria un'iniziativa di normalizzazione e razionalizzazione di queste attività. Ci sono poi sovrapposizioni di carattere normativo, ad esempio in materia antisismica e di protezione dell'ambiente, che sono state in parte o in toto devolute alle Regioni, ma senza effettuare i necessari distinguo quando reti lineari di interesse nazionale sono coinvolte, con il risultato che tronchi autostradali adiacenti possono essere sottoposti a normative tecniche diverse che dipendono dalla diversa giurisdizione amministrativa. Anche il sistema di gestione delle emergenze risente in maniera importante della frammentazione delle competenze a livello regionale, con una inefficienza di sistema che andrebbe risolta applicando criteri uniformi capaci di offrire una maggiore efficacia e minori costi".



3. L'idrogeno potrà essere una carta vincente per il traffico merci

**"S&A":** "Come hanno reagito le Concessionarie autostradali italiane nel periodo di crollo di traffico durante la pandemia?"

**"DC":** "Sono solito dire che le autostrade rappresentano un termometro dell'economia e così è stato durante la pandemia. Il crollo prima e la ripresa poi hanno coinciso perfettamente con il crollo e la ripresa dell'economia, della quale sono state protagoniste indiscusse, dato che il trasporto collettivo ha dovuto fare i conti con la necessità di gestire molte persone in spazi ristretti. Si è inoltre cercato di tradurre il problema in opportunità realizzando una mole di manutenzioni difficilmente realizzabile in presenza di traffico".

**"S&A":** "Quale può essere il suo appello alle Concessionarie autostradali associate ad AISCAT e le sue considerazioni in vista delle grandi sfide che si prospettano?"

**"DC":** "Prendere atto che un ciclo storico si sta chiudendo e che possiamo essere protagonisti di quello che si sta aprendo. Faccio solo l'esempio del motore endotermico: è stato l'indiscusso protagonista dell'evoluzione industriale della nostra società, dobbiamo a questa invenzione umana moltissimo di quello che siamo oggi, di quello che possiamo fare, ma è difficile immaginare un futuro nel quale le nostre attività industriali e i nostri spostamenti dipendano da un motore che brucia combustibili fossili. Si tratta, allora, di favorire il più velocemente possibile l'affermazione di un nuovo paradigma energetico. Come Concessionarie possiamo e dobbiamo fare molto per questo".

**"S&A":** "Parlando di sostenibilità della rete di trasporto, cosa ci può dire in merito a sicurezza e incidentalità se guardiamo alla digitalizzazione delle infrastrutture?"

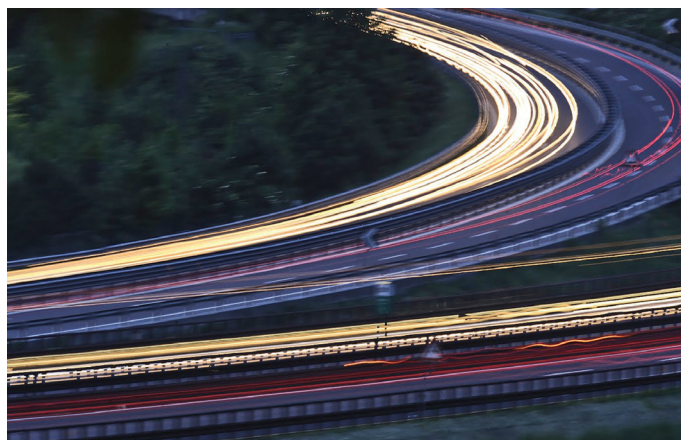
**"DC":** "La domanda è perfettamente centrata perché quando parliamo di sostenibilità, non parliamo solo di sostenibilità ambientale: 2.875 morti in incidenti stradali nel 2021 solo in Italia non rappresentano né un bilancio sostenibile, né tollerabile. Come Concessionari autostradali possiamo legittimamente rivendicare la maggiore sicurezza della nostra rete rispetto alla generalità della rete stradale. Oggi abbiamo livelli di traffico più alti del 154% circa rispetto al 1980, ma con un numero di morti ridotto del -72%. Con una riduzione dei decessi del -54%, il comparto delle autostrade in concessione è stato il primo e unico sistema stradale italiano ad aver raggiunto l'obiettivo prefissato dalla Commissione europea di dimezzamento delle vittime per incidenti stradali nel decennio 2001-2010. Ma non basta. Da

qualche anno assistiamo purtroppo ad un appiattimento della curva relativa all'incidentalità ed il motivo è uno solo: oggi il 93% degli incidenti stradali è riconducibile ad un fattore umano, per lo più distrazione come testimoniano, in particolare, gli incidenti mortali. Si tratta di un fattore difficilmente comprimibile. L'unico modo per abbattere radicalmente l'incidentalità è digitalizzare il trasporto su gomma per impedire che troppe persone non facciano ritorno a casa magari solo per aver dato un'occhiata al cellulare nel momento sbagliato".

**"S&A":** "Autostrada del Brennero - della quale è alla guida - è sempre stata attenta ad aggiornare il corridoio di competenza tra Modena e Brennero attraverso importanti investimenti di adeguamento attraverso le più aggiornate soluzioni tecnologiche. Quali sono le proposte e gli investimenti all'insegna della digitalizzazione che A22 ha in programma? E possono tali esperienze essere condivise con le altre Concessionarie?"

**"DC":** "La domanda mi procura un certo imbarazzo perché, per rispondere in maniera esaustiva, avrei bisogno di molte pagine. Provo a rispondere così: dei 7,2 miliardi di investimenti che costituiscono la nostra proposta di finanza di progetto la gran parte ha una valenza tecnologica. Si pensi che, a valori attualizzati, parliamo di tre volte gli investimenti necessari per realizzare l'autostrada. Si tratta di connettere tutti e 314 i chilometri della A22 ai veicoli che la percorrono, di fare in modo che in ogni istante ogni veicolo trasmetta a noi l'enorme mole di dati che raccoglie lungo il viaggio e che a sua volta possa ricevere tutti quelli per lui utili e di farlo in assoluta sicurezza. Non parlo solo di futuro. Abbiamo già sperimentato per oltre 300.000 km su strada, insieme a Iveco, il truck-platooning, ossia un convoglio di tir nel quale l'unico autista attivamente alla guida è quello del primo tir. Quanto alla condivisione, rispondo così: essere "smart" ciascuno a modo suo significherebbe avere un sistema, nel complesso, piuttosto "stupid".

**"S&A":** "Pochi mesi fa, in occasione del blocco delle merci attraverso il Brennero, lei ha dichiarato che "... comunque il futuro trasportistico delle merci è su rotaia"; inoltre, Autostrada del Brennero ha acquistato Inrail per la movimentazione ferroviaria transfrontaliera delle merci: qual è, quindi, la sua visione sul tema dell'intermodalità ferro-gomma?"



4. La digitalizzazione della mobilità è una delle sfide del futuro



**“DC”:** “Come dicevo prima, non si tratta più di optare per un sistema, piuttosto che per l’altro. Chi sostiene che la ferrovia sia la panacea di ogni male sbaglia. Anche il trasporto delle merci, in futuro, avrà bisogno di veicoli, che magari saranno tir a idrogeno. Mi riesce difficile, ad esempio, pensare che l’ulteriore crescita prevista per l’e-commerce trovi nella ferrovia il proprio settore di elezione. L’alta velocità ferroviaria, però, consentirà di spostare in maniera competitiva su lunghe percorrenze merci delle quali si potranno sgravare le autostrade. Certo, se vogliamo che il modello intermodale cresca non possiamo fare a meno di prevedere investimenti idonei negli hub intermodali, ossia nei luoghi in cui le merci passano da un vettore all’altro”.

**“S&A”:** “Il Governo sta valutando la vostra proposta finanziaria di progetto per una nuova concessione autostradale: quale percorso e quali difficoltà dovete affrontare per il rinnovo?”.

**“DC”:** “Siamo in attesa della dichiarazione di fattibilità circa il progetto depositato che contiamo possa arrivare a breve. A quel punto si aprirà una vera e propria gara nella quale, però, confidiamo di partire con il vantaggio di chi conosce perfettamente dinamiche e bisogni del corridoio del Brennero, di chi a quella proposta è arrivato dopo anni di studi e progetti e di chi, in quanto proponente, può esercitare un diritto di prelazione”.

**“S&A”:** “In tema di transizione ecologica, Autobrennero ha da tempo avviato la produzione di un impianto per idrogeno verde e una rete di ricarica per veicoli elettrici alimentata da fonti rinnovabili in autostrada. Ritieni sia un indirizzo da perseguire anche per le consociate AISCAT?”.

**“DC”:** “I veicoli a idrogeno non troveranno mai mercato finché non esisterà una rete di rifornimento. Abbiamo visto la fatica che hanno fatto e fanno le auto elettriche a batteria a diffondersi in assenza di una rete di questo tipo. L’idrogeno offre vantaggi ambientali enormi, non occorre realizzare batterie né smaltirle, ed ha una grande praticità: garantisce un’autonomia e tempi di ricarica già oggi paragonabili a quelli di un veicolo alimentato a diesel. Ciò detto, è evidente che il mercato del leggero si sia in prevalenza orientato sui veicoli elettrici a batteria. Discorso diverso per il trasporto pesante che, ad oggi, non appare compatibile con un’alimentazione a batteria: tempi di ricarica troppo lunghi e peso delle batterie eccessivo per garantire la potenza necessaria. I produttori hanno già sviluppato i primi prototipi di tir a idrogeno e quella appare oggi la strada più promettente”.

**“S&A”:** “Ci può parlare del progetto della tanto attesa - e talora contestata - autostrada regionale Cispadana, una controllata di Autobrennero, per il collegamento diretto tra il casello di Reggiolo-Rolo e Ferrara Sud? Qual è lo stato avanzamento lavori?”.

**“DC”:** “Io ritengo sia più attesa che contestata. Fatto salvo che, in democrazia, è necessario valorizzare l’opinione di tutti, la mia personale impressione è che l’opposizione a tale progetto non sia così diffusa, ma rappresenti la legittima opinione di un gruppo di persone tanto attivo quanto ristretto. Si tratta chiaramente di un tassello mancante nel panorama autostradale italiano. La nostra proposta di finanza di progetto, tra le altre cose, individua le risorse necessarie a far partire finalmente i lavori”.



5. Una colonnina per la ricarica dei veicoli elettrici

**“S&A”:** “Qual è in generale il suo parere in merito all’attuale realtà della rete autostradale italiana e quale potrà essere la svolta storica grazie all’aiuto dello straordinario investimento europeo?”.

**“DC”:** “Sintetizzando quanto detto fin qui, non si tratta di realizzare migliaia di chilometri di nuove autostrade. Si tratta di completare la rete autostradale esistente con collegamenti di cui, spesso, si parla da decenni senza riuscire a realizzarli. Ma la sfida più grande sarà modificare radicalmente il funzionamento della rete esistente. Se una persona degli anni Settanta venisse proiettata ai giorni nostri noterebbe notevoli miglioramenti nelle strade, ma non resterebbe esterrefatta. Avrebbe di fronte a sé qualcosa di piuttosto familiare. Se, invece, vedesse veicoli elettrici e silenziosi guidare senza bisogno di pilota in strade in grado di gestire molto più velocemente di oggi gli spostamenti di un numero molto maggiore di veicoli in assenza di incidenti, allora io credo che resterebbe a bocca aperta. Lì dobbiamo arrivare e la coincidenza degli investimenti europei con l’evoluzione culturale e tecnologica degli ultimi anni può fare davvero la differenza”.

## Curriculum Vitae di Diego Cattoni

Diego Cattoni, nato a Trento, classe 1965, laureato in Economia e Commercio, è Presidente di AISCAT, Amministratore Delegato di Autostrada del Brennero SpA, Presidente di STR - Brennero Trasporto Rotaia SpA, Amministratore Delegato di Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, Vice Presidente di Autostrada Regionale Cispadana, membro del board di SEAC Fin SpA ed Amministratore Delegato di AC Trento 1921. È stato nei CdA, con deleghe operative, di varie rilevanti Società italiane ed europee.

