



Autostrade per l'Italia Viaggio nella mobilità del futuro Intervista all'AD Roberto Tomasi

S

ostenibilità dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture, investimenti nelle competenze e visione a lungo termine: sono questi gli obiettivi di Autostrade per l'Italia in vista del 2030. Ne ha parlato ad Agorà l'AD Roberto Tomasi.

«Io credo che tra dieci anni la modalità con la quale gestiremo Autostrade per l'Italia sarà completamente diversa. Prima al centro c'era la gestione dell'infrastruttura; oggi stiamo spostando l'attenzione sulle esigenze dell'utente. Dobbiamo offrire una nuova esperienza di viaggio. Perché il viaggio, soprattutto quello in Italia, è molto più di uno spostamento fisico da un luogo all'altro». Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, racconta come si immagina mobilità, sostenibilità e infrastrutture di domani.

Il 2030 viene considerato un anno di snodo per la sostenibilità. Mancano solo nove anni. Quali sono le prossime tappe di Autostrade per l'Italia verso un 2030 virtuoso?

Noi stiamo lavorando su diverse direttrici. Il primo obiettivo che vogliamo raggiungere, anche se può sembrare strano, non è direttamente legato alla sostenibilità bensì alle competenze degli uomini. Non possiamo infatti pensare di tralasciare lo sviluppo delle competenze tecniche delle persone – legate a tutto il mondo delle STEM – che servono per poter affrontare le sfide future. E dobbiamo essere veloci a portare queste competenze all'interno dell'azienda. A questo proposito riteniamo che il legame con il mondo universitario sia un fattore fondamentale: dobbiamo portare l'azienda nelle aule di studio e dobbiamo portare le aule di studio in azienda. Ma anche creare partnership con altri soggetti che abbiano competenze integrative o complementari rispetto a quelle della nostra società. Un secondo obiettivo – anch'esso non direttamente legato alla sostenibilità – riguarda la necessità di immaginare le infrastrutture in un'ottica di medio-lungo termine. Non vorrei sembrare critico rispetto al passato, ma le politiche sulla gestione del sistema infrastrutturale – che è il sistema di connettività in generale di dati, persone e mezzi – devono essere fatte su una previsione di medio-lungo termine, non si può pensare di fare previsioni a brevissimo termine; oggi si deve cercare di immaginare le infrastrutture dei prossimi vent'anni. I nostri genitori e i nostri nonni, specialmente nel dopoguerra, hanno avuto una grandissima capacità prospettica, la stessa che noi dobbiamo avere oggi. Negli ultimi due anni Autostrade per l'Italia ha fatto notevoli studi di approfondimento, e ci è riuscita perché è un player importantissimo a livello nazionale e forse uno dei più importanti a livello europeo, e quindi ha una visibilità integrata delle necessità del sistema. Tuttavia, sarebbe auspicabile uno sforzo maggiore per integrare necessità di diversi soggetti. Il terzo obiettivo è immaginare quali saranno le necessità del futuro e quali evoluzioni tecnologiche cambieranno i paradigmi della mobilità.

E come cambierà la mobilità?

Secondo le previsioni degli studi più recenti, ci sarà innanzitutto un ulteriore incremento della presenza delle persone nelle nostre città metropolitane, quindi dovremo aspettarci una maggiore congestione del traffico. Ci sarà inoltre uno sviluppo tecnologico elevatissimo dei mezzi di trasporto, sia in termini di riduzione degli inquinanti sia in termini di autonomia di viaggio, e più sicurezza dello spostamento. Credo che nei prossimi dieci anni il 60% delle macchine avrà livelli di automazione L4 o L5, e quindi la presenza dell'uomo servirà solo per condizioni di emergenza mentre per il resto del viaggio il guidatore resterà in condizioni di attesa. Se questa è la mobilità che ci immaginiamo per il prossimo futuro, allora è necessario allungare la vita utile delle infrastrutture. L'Italia è certamente il Paese più bello al mondo, ma anche uno dei più complicati da un punto di vista orografico. Ha un suo limite geografico. Se noi però integriamo libertà dello spostamento – che è uno dei vantaggi che offre l'auto – e sostenibilità e sicurezza di quello spostamento avremo le tre basi per poter essere certi che quella sarà la mobilità del futuro delle persone.

Che ruolo ha la mobilità elettrica all'interno del percorso verso la sostenibilità?

Prima di tutto, abbiamo bisogno di una rete: l'elettrico infatti penetra non se ho una macchina a elevata autonomia, ma se ho una rete che permette di utilizzarla. Noi stiamo lavorando sul GNL (il Gas Naturale Liquefatto), perché è uno dei meno inquinanti e al momento non esiste un'alternativa a breve sull'elettrico. E stiamo valutando anche di avere reti di idrogeno. A livello operativo abbiamo un piano estremamente ambizioso: avere oltre cento aree di servizio in modo tale che la rete sia equamente distribuita su tutto il territorio nazionale. Stiamo chiudendo accordi con le società petrolifere e stiamo valutando dei progetti con i più importanti player nazionali, come Snam. E stiamo ragionando anche con i costruttori per poter avere delle isole di produzione di idrogeno. Perché si deve riflettere sul ciclo complessivo della produzione di energia. Non si può pensare che esista mobilità elettrica se prima non si ottimizza il ciclo di produzione, rendendolo sostenibile. Se si brucia olio combustibile con un rendimento del 30% per poi metterlo dentro una macchina si compie un assurdo energetico. La mobilità elettrica è uno degli elementi verso la sostenibilità, ma sbagliaremmo a considerarla come l'unico elemento.

Sicurezza e tecnologia: come si legano in Autostrade?

La sicurezza è la terza gamba su cui si regge il nostro sistema. Io devo essere libero, devo essere sostenibile... ma il viaggio è legato alla percezione di sicurezza. Da questo punto di vista stiamo facendo passi notevoli su tutta la parte di *smart road*, quindi di dialogo tra l'infrastruttura e il mezzo, nonché della gestione dell'infrastruttura stessa. Abbiamo inoltre il sistema Argo per il monitoraggio. Il ritardo della manutenzione oggi è tendenzialmente un ritardo informativo: se riesco a monitorare e a raccogliere le informazioni necessarie posso pianificare e intervenire.





Per quanto riguarda la parte di sviluppo di IOT, stiamo facendo partire sulla nostra rete attività sperimentali di dialogo con il veicolo.

La transizione ecologica è uno dei grandi leitmotiv che caratterizzano il PNRR. Ma quanta consapevolezza hanno le aziende del loro ruolo in questa transizione?

Faccio un passo indietro. Normalmente quando sono in difficoltà le società fanno trovare gli anticorpi e le energie per cercare di fare il salto. Ma non bisogna cercare di cambiare del tutto l'approccio rispetto a quello che c'era in passato. E se noi guardiamo al nostro piano industriale di fine 2019 possiamo dire che eravamo stati anticipatori. Perché chi gestisce la mobilità ogni volta che entra nell'analisi di un grande progetto si rende conto dei rischi e degli impatti di quel progetto. Prendo ad esempio il Passante di Bologna. La società ne sta discutendo da più di trent'anni. Nel mondo delle infrastrutture il

“non fare” vuol dire perdere un'opportunità di crescita per il “sistema Paese”, e non è detto che mettendosi all'opera anni dopo si riesca a recuperare questa perdita. Inoltre, solo per perdita di tempo nell'attraversamento, il Passante di Bologna costa all'utenza circa cento milioni di euro all'anno (valorizzando – anche se può sembrare brutale – a 14 euro l'ora il costo di un veicolo con una persona dentro e il tempo che si perde nel passaggio di quel nodo). Se aggiungo cento milioni di euro agli anni da cui se ne sta discutendo ho perso per il “sistema Paese” tre miliardi, mentre l'opera oggi costa poco più di un miliardo. Quindi il valore della mancata decisione è di due miliardi e mezzo. Senza considerare la componente inquinamento.

Si tratta quindi di un'ottimizzazione di tempi e investimenti.

Sì, oggi ci sono diversi assurdi trasportistici e l'abbiamo visto bene con la pandemia – lo smart working che elimina i tempi di percorrenza e ha quasi eliminato il *business travel*. I potenziali di ottimizzazione oggi sono enormi. Faccio un parallelismo: anche se forse non è stato molto apprezzato, il salto tecnologico delle luci a incandescenza è stato enorme. Si è passati da 100 a 7 watt, ottimizzando di dieci volte. E lo stesso capita con il trasporto: noi oggi ci troviamo a poter gestire un'equivalente transizione sul trasporto, ma solo se saremo in grado di fare gestione integrata. Non posso pensare di risolvere il problema solo con le infrastrutture autostradali. Questo è il motivo per cui come società abbiamo rifocalizzato Movyon, che è la nostra società tecnologica: perché senza tecnologia e senza gestione del dato non c'è alcuna possibilità di passare da 100 a 7. E abbiamo creato la società Free To X per andare a cogliere due ambiti: la sostenibilità, dando energia per favorire la mobilità green; e la gestione del servizio all'utente, compreso nella mobilità cittadina.

Le politiche nazionali europee stanno favorendo questa transizione delle imprese?

Secondo me con il Recovery Fund si aprirà un mondo nuovo, anche grazie alla capacità delle aziende di proporre soluzioni e comportamenti alternativi. Ad Autostrade per l'Italia stiamo definendo la flotta aziendale, non solo quella degli spostamenti all'interno del mondo del lavoro ma anche degli spostamenti casa-lavoro. E spesso lo spostamento migliora. Faccio un esempio: io per venire in ufficio faccio otto chilometri e mezzo con l'e-bike, e talvolta ci metto meno tempo che in macchina. Senza contare il benessere fisico e mentale di vedere una città come Roma mentre pedalo. Ogni mattina resto affascinato dalla possibilità di poter fare un giro in bicicletta. Si tratta di comportamenti contagiosi, e la disponibilità economica che viene dal PNRR è certamente di stimolo.

Che spazio dà il PNRR agli investimenti in opere stradali?

Copre una parte di investimenti sull'infrastrutturazione sia digitale sia relativa ai *green fuel*. In generale è limitativo, perché abbiamo un patrimonio infrastrutturale estremamente importante e ci dovremmo concentrare sulla parte di ammodernamento. Tuttavia il sistema delle concessioni compensa, perché parte delle risorse passano attraverso questo sistema, uno dei pochi ad autofinanziarsi. Ci sono tuttavia ancora alcune direttrici che non riescono ad autofinanziarsi, e qui forse bisognerebbe essere meno intransigenti nelle valutazioni, anche perché la storia ci ha dimostrato che la mobilità su gomma è resiliente. Non bisogna quindi pensare che esista solo un tipo di trasporto: è la gestione della mobilità integrata a fare la differenza. Io devo dare alle persone la possibilità di muoversi utilizzando diversi mezzi integrati tra loro.