



*Association Européenne des Concessionnaires  
d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage*

*European Association of Toll Road Infrastructure Operators*

# MANIFESTO ASECAP

---

Il modello di concessione autostradale al servizio di una  
mobilità europea equa, resiliente, sostenibile e competitiva

**TUTTE LE STRADE HANNO UN COSTO**



# INDICE

- 1 Contesto
- 2 Perché le concessioni sono essenziali
- 3 Il pedaggio: uno strumento per il futuro
- 4 Deficit di investimenti e urgenza
- 5 Il principio “chi utilizza paga”: un fondamento di equità e sostenibilità
- 6 Benefici socioeconomici
- 7 Concessioni autostradali e percorso dell’UE fondato sul Green Deal e sugli obiettivi Fit for 55
- 8 Un appello a una politica lungimirante
- 9 Il modello di concessione e i meccanismi di pedaggio: strumenti per costruire l’infrastruttura stradale del futuro

## 1. Contesto

La rete autostradale europea rappresenta un asset strategico che sostiene la crescita economica, la coesione territoriale, l'integrazione del mercato, gli obiettivi climatici e la libera circolazione di persone e merci. Tuttavia, diversi Stati membri hanno recentemente valutato o attuato una soppressione parziale dei pedaggi. Italia, Irlanda, Paesi Bassi e Polonia stanno riesaminando i propri sistemi di tariffazione, mentre Spagna e Portogallo hanno già eliminato i pedaggi su alcuni corridoi.

Queste decisioni nazionali non sono casi isolati: stanno generando una tendenza destabilizzante che rischia di indebolire tre pilastri della politica europea dei trasporti:

- la sostenibilità ambientale;
- la responsabilità di bilancio;
- lo sviluppo coerente di infrastrutture di qualità elevata.

Il pedaggio, fondato sul principio "chi utilizza paga", è molto più di un mero strumento di finanziamento. Esso costituisce l'elemento cardine di una mobilità resiliente, allineata agli obiettivi climatici e orientata al futuro. Indebolire questo quadro significa compromettere la capacità dell'Europa di mantenere, modernizzare e decarbonizzare la propria rete stradale strategica.

---

## 2. Perché le concessioni sono essenziali

Il modello di concessione è un quadro consolidato e affidabile che ha consentito all'Europa di sviluppare infrastrutture di trasporto di alta qualità senza gravare sui bilanci pubblici. La rete gestita dai membri di ASECAP comprende oltre 81.000 km di strade a pedaggio, che costituiscono la spina dorsale del mercato unico:

- il 92,9% del trasporto interno di passeggeri avviene su strada;
- il 74,4% del trasporto interno di merci dipende dalle autostrade;
- le emissioni legate al trasporto stradale rappresentano il 73,2% delle emissioni di gas serra di tutto il settore dei trasporti e il 21,1% delle emissioni totali dell'UE;
- la domanda di trasporto merci è aumentata del 38,6% dal 2000.

Questa rete è indispensabile per la competitività, il commercio, la resilienza delle catene di approvvigionamento, il turismo, gli spostamenti quotidiani e la coesione tra regioni rurali, periferiche e ultraperiferiche. Più recentemente, si è affermata anche come elemento essenziale della sovranità europea, essendo utilizzata per il trasferimento di unità militari verso le zone di conflitto. Questi dati si basano sulle evidenze raccolte nello studio PwC 2024 commissionato da ASECAP.

Questo modello garantisce:

- la realizzazione efficace delle infrastrutture senza pressioni sui bilanci pubblici;
- il trasferimento ai concessionari dei rischi operativi, finanziari e di performance;
- elevati standard di sicurezza, manutenzione e responsabilità ambientale;

- cicli di investimento di lungo periodo e innovazione continua;
- trasparenza grazie a obblighi contrattuali chiaramente definiti;
- maggiore integrità attraverso solidi sistemi di compliance aziendale.

I concessionari finanziano, mantengono e gestiscono la rete in cambio dei ricavi provenienti dagli utenti. Questo sistema allinea la responsabilità economica all'impatto ambientale, rendendo il principio "chi utilizza paga" un elemento essenziale dello sviluppo sostenibile.

**Inoltre, questo modello europeo si è diffuso in tutto il mondo.**



### 3. Il pedaggio: uno strumento per il futuro

Il pedaggio è molto più di un semplice meccanismo di pagamento. È una leva strategica per la mobilità europea di nuova generazione. Contribuisce in particolare a:

- una gestione integrata del traffico e alla riduzione della congestione;
- la rapida decarbonizzazione del trasporto stradale;
- infrastrutture resilienti ai cambiamenti climatici;
- la digitalizzazione delle autostrade, compresa l'implementazione dei sistemi C-ITS e CCAM;
- lo sviluppo della mobilità militare;
- l'integrazione dei veicoli elettrici, autonomi e dei servizi di mobilità condivisa;
- un accesso equo a una mobilità sicura e di alta qualità in tutte le regioni.

I ricavi dei pedaggi, quando reinvestiti, consentono miglioramenti continui: infrastrutture a zero emissioni, sistemi di pedaggio free-flow, corridoi digitali e adattamento di lungo periodo agli impatti climatici.

### 4. Deficit di investimenti e urgenza

La transizione verso un sistema stradale più sostenibile, più sicuro e più digitale richiede investimenti significativi.

Secondo lo studio PwC-Strategy 2024 commissionato da ASECAP, sono necessari 71,861 miliardi di euro di investimenti aggiuntivi nel periodo 2025-2035, oltre agli obblighi già previsti dalle concessioni attuali.

Ripartizione del fabbisogno:

- 48,483 miliardi di euro per lo sviluppo sostenibile (68%);
- 17,307 miliardi di euro per la sicurezza (24%);
- 6,071 miliardi di euro per la digitalizzazione (8%).

Questi investimenti non sono coperti dagli attuali bilanci nazionali e sono indispensabili per conseguire gli obiettivi del Green Deal, del pacchetto Fit for 55 e della rete TEN-T, nonché per rispondere alle recenti priorità dell'UE in materia di difesa, intelligenza artificiale, Industrial Green Deal e futuri obiettivi emergenti.

Senza un quadro stabile di pedaggi e concessioni, tali investimenti non si realizzeranno, trasferendo l'onere sui contribuenti o provocando un deterioramento delle infrastrutture.



### 5. Il principio "chi utilizza paga": un fondamento di equità e sostenibilità

Da oltre due decenni, l'Unione europea sostiene costantemente i principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" attraverso diverse direttive e atti legislativi, tra cui:

- AFIR (2023), che impone la diffusione su larga scala di punti di ricarica elettrica e stazioni di rifornimento a idrogeno;
- il Regolamento TEN-T, che richiede la modernizzazione delle infrastrutture e l'integrazione multimodale;
- la Direttiva Eurovignette (1999/62/CE) e la sua più recente revisione (2022/362), che elimina progressivamente i sistemi basati sul tempo di utilizzo, rafforza la tariffazione basata sulla distanza e introduce pedaggi differenziati per i veicoli pesanti in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Queste misure, integrate nella Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente (2020), confermano l'impegno dell'UE a favore dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" quali pilastri di un finanziamento sostenibile e di una mobilità equa.

Il pedaggio è l'unico strumento che consente di internalizzare pienamente i costi, inviare corretti segnali di prezzo ed evitare di trasferire gli oneri ai non utilizzatori. Il principio "chi utilizza paga" garantisce che coloro che beneficiano delle infrastrutture contribuiscano alla loro manutenzione e modernizzazione.

Si tratta di un meccanismo equo che incentiva comportamenti di trasporto più efficienti e riduce esternalità come congestione ed emissioni, in linea con il principio "chi inquina paga".

Applicando il principio "chi utilizza paga", diventa inoltre possibile creare un quadro che consenta di internalizzare tutte le esternalità rilevanti, non solo quelle già riconosciute (come l'usura delle infrastrutture o le emissioni), ma anche eventuali considerazioni future quali gli impatti sulla sicurezza stradale o il costo sociale della mobilità, garantendo così un sistema completo e adattabile di finanziamento sostenibile dei trasporti.

L'abbandono del pedaggio indebolisce questo legame. Elimina gli incentivi a una mobilità responsabile, compromette la capacità di investire in infrastrutture sostenibili e trasferisce l'onere ai contribuenti, molti dei quali potrebbero non utilizzare le infrastrutture interessate. Inoltre, minaccia la sostenibilità finanziaria di governi già sottoposti a forti pressioni per finanziare i servizi sociali essenziali.



I membri di ASECAP gestiscono 82.800 km di autostrade attraverso 130 società, impiegano 48.000 persone, hanno generato 36,8 miliardi di euro di ricavi da pedaggio e 7,5 miliardi di euro di investimenti nel 2024. I pedaggi hanno inoltre generato 6 miliardi di euro di IVA, consentendo di riversare 13,5 miliardi di euro agli Stati per altre priorità.

## 6. Benefici socioeconomici

Lo studio PwC stima che l'attuazione del programma di investimenti da 71,861 miliardi di euro genererebbe:

- 72,665 miliardi di euro di PIL aggiuntivo nell'UE;
- 96.006 posti di lavoro equivalenti a tempo pieno ogni anno;
- 21,211 miliardi di euro di entrate fiscali.

(53% contributi sociali, 25% imposte sul reddito, 12% IVA, 10% imposte sulle società).

Le infrastrutture finanziate tramite pedaggio non rappresentano quindi un costo, bensì una leva fondamentale per la crescita e la competitività, pienamente allineata alle priorità strategiche dell'Unione europea.

## 7. Concessioni autostradali e percorso dell'UE fondato sul Green Deal e sugli obiettivi Fit for 55

Il Green Deal europeo definisce una traiettoria chiara: neutralità climatica entro il 2050 e maggiore tutela della biodiversità. Raggiungere questi obiettivi richiede molto più di dichiarazioni: richiede la mobilitazione di ingenti risorse finanziarie e tecniche. Il modello basato sui principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga" è già coerente con tali obiettivi e deve essere valorizzato, non smantellato.

Le concessioni autostradali a pedaggio sostengono direttamente gli obiettivi climatici e di sostenibilità dell'UE consentendo:

- la realizzazione di reti di ricarica elettrica e di rifornimento a idrogeno conformi all'AFIR;
- l'introduzione di sistemi di pedaggio free-flow e di trasporto intelligente (ITS) che riducono emissioni di CO<sub>2</sub>, rumore e congestione;
- illuminazione intelligente, impianti fotovoltaici, eco-design e tutela della biodiversità;
- sistemi C-ITS, gestione delle infrastrutture basata sui dati, corridoi 5G/6G, infrastrutture resilienti al clima e preparazione agli eventi meteorologici estremi.

Va sottolineato che il 38% degli investimenti necessari soddisfa già i criteri della tassonomia europea per la mitigazione o l'adattamento ai cambiamenti climatici.



## 8. Un appello a una politica lungimirante

Invitiamo le istituzioni europee e i governi nazionali a:

- **Riconoscere il pedaggio come leva strategica per una mobilità** sostenibile e mantenerlo quale pilastro centrale della politica dei trasporti;
- **Difendere i principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga"** come meccanismi equi per sostenere gli investimenti sostenibili;
- **Promuovere il modello di concessione** come esempio di successo di partenariato pubblico-privato in grado di fornire infrastrutture di elevata qualità, efficienti e coerenti con gli obiettivi climatici;
- **Garantire la coerenza delle politiche** pubbliche affinché vantaggi politici di breve termine non compromettano gli obiettivi ambientali e di bilancio di lungo periodo;
- **Rafforzare i sistemi di pedaggio** affinché siano trasparenti, socialmente accettabili e responsabili dal punto di vista ambientale;
- **Rafforzare la coerenza tra TEN-T, AFIR, Direttiva Eurovignette e gli atti legislativi collegati agli orientamenti del Green Deal.**

## 9. Il modello di concessione e i meccanismi di pedaggio: strumenti per costruire l'infrastruttura stradale del futuro

Il modello di concessione e i meccanismi di pedaggio non sono reliquie del passato: sono strumenti per il futuro. Hanno consentito all'Europa di costruire una delle reti stradali più sicure e avanzate del mondo. Oggi sono essenziali per trasformare questa rete e renderla adatta alle esigenze di una nuova era.

Decarbonizzare i trasporti, sostenere il piano di mobilità militare, migliorare la mobilità, proteggere la biodiversità e garantire la coesione economica in tutta Europa richiedono azioni ambiziose e coerenti, oltre a un finanziamento sostenibile.

**Non eliminiamo un modello che funziona. Rafforziamolo, evolviamolo e sfruttiamone pienamente il potenziale per costruire il sistema di mobilità verde, resiliente e inclusivo di cui l'Europa ha urgente bisogno.**

### Fonti

Le analisi, i dati e i riferimenti politici contenuti nel presente manifesto si basano sulle seguenti fonti:

- Studio PwC (2024), commissionato da ASECAP, sulla quantificazione degli investimenti necessari alla modernizzazione della rete autostradale europea e sulla valutazione del loro impatto socioeconomico;
- Dati istituzionali ASECAP 2024;
- Eurostat / DG MOVE;
- Quadro legislativo dell'Unione europea: Direttiva (UE) 2022/362, Regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIR), Regolamento TEN-T, Green Deal europeo e iniziativa Fit for 55.



### **Informazioni su ASECAP**

ASECAP è l'Associazione europea degli operatori di infrastrutture stradali a pedaggio, che riunisce membri di 17 Paesi e rappresenta 130 imprese.

Queste imprese gestiscono, mantengono e amministrano una rete di 82.800 km con una visione di lungo periodo volta a garantire i più elevati standard di qualità, rendere le infrastrutture stradali più sicure, ridurre l'impronta di carbonio e preservare l'ambiente attraverso il principio "utente/inquinatore-pagatore", che assicura un finanziamento sostenibile.



*Association Européenne des Concessionnaires  
d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage*

**Registered Office**

152 avenue de Malakoff - 75116 Paris

**Headquarters**

15, rue Guimard - 1040 Bruxelles

**Tel.** +32 2 286 26 20

**E-mail** [secretariat@asecap.com](mailto:secretariat@asecap.com)



[WWW.ASECAP.COM](http://WWW.ASECAP.COM)



[@ASECAP\\_EU](https://twitter.com/ASECAP_EU)



[ASECAP - EU ASSOCIATION](https://www.linkedin.com/company/asecap-eu-association)