

Il colloquio. Nicola Zaccheo. Il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) presenterà oggi la Relazione annuale alle Camere

«Autostrade, verifiche sugli investimenti Pochi i taxi»

Mi auguro che l'operazione con Lufthansa si chiuda presto. Un operatore come Ita è importante

Rfi non può assegnare alle società di trasporto più dell'85% della capacità commerciale

Gianni Dragoni

Le autostrade restano il fronte più caldo, c'è l'esigenza di fissare i pedaggi senza strangolare i consumatori e la necessità di accertare la congruità degli investimenti dichiarati dalle concessionarie per ottenere aumenti. Ma emergono inefficienze nella gestione della rete ferroviaria, sotto accusa c'è Rfi, controllata dalle Ferrovie dello Stato. Criticità anche nei taxi, solo cinque comuni hanno chiesto nuove licenze in base alle norme del decreto asset. Un caso a parte è Roma, ne ha chieste mille mentre «ne servirebbero almeno il doppio».

Nicola Zaccheo, presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art), spiega in quest'intervista i passaggi principali della Relazione annuale al Parlamento che viene presentata oggi. Il rapporto è attraversato da una preoccupazione, che sia «garantita l'indipendenza del regolatore», soprattutto considerati gli ingenti investimenti che interessano le infrastrutture per i trasporti.

«Le autostrade sono un tema caldo. Abbiamo approvato specifiche indicazioni operative sull'applicazione dei criteri della regolazione economica delle concessioni, con l'obiettivo di assicurare una maggiore aderenza

delle proposte di revisione e aggiornamento del Pef al nostro modello regolatorio», osserva il presidente dell'Art. «Abbiamo fatto un'indagine conoscitiva, da cui è emersa una stima degli investimenti ritenuti necessari dai concessionari, pari a 44 miliardi di euro, di cui 36 miliardi dichiarati dal gestore principale, Aspi. Esprimo le mie riserve sul fatto che venga verificata la congruità di queste cifre. Ci sarà una commissione d'indagine istituita dal Mit per verificare la congruità».

Dall'indagine è emerso inoltre che l'indebitamento dichiarato dai concessionari ammontava a 17 miliardi nel 2020 ed è aumentato a 20,2 miliardi nel 2023.

«Abbiamo di conseguenza avviato un aggiornamento del sistema tariffario». Cos'è l'aggiornamento? «Questo aggiornamento – spiega Zaccheo – riguarderà soprattutto la remunerazione degli investimenti. Tra l'altro intendiamo inserire un meccanismo che renda più stabile la remunerazione del capitale rispetto alle oscillazioni dei tassi d'interesse, anche per dare certezze agli investitori, ma sempre nell'ottica di preservare l'utenza finale».

«Pensiamo anche ad aliquote di ammortamento aggiuntive in relazione alla vita utile dell'opera, per rendere il pedaggio più sostenibile per i consumatori. Non è possibile mettere tutto in tariffa, i

pedaggi sarebbero troppo alti», osserva Zaccheo.

Rispetto al progetto di riforma delle concessioni originario proposto dal Mit di Matteo Salvini, Zaccheo afferma che è rientrato l'allarme. «Nelle prime bozze circolate del Ddl c'erano dei potenziali rischi per lo Stato. Invece il testo approvato in Consiglio dei Ministri, grazie anche alla proficua interazione tra Mit e Art permetterà, auspicabilmente, di meglio fronteggiare le problematiche del settore. Sono molto soddisfatto del risultato. C'è un rafforzamento delle funzioni di enforcement e vigilanza dell'Art. Uno su tutti: i pareri sui Pef autostradali diventano vincolanti».

Non tutti i problemi sono risolti. «Sulle autostrade il vero problema è definire la sostenibilità degli investimenti. Ho chiesto più volte al Parlamento e al governo di coinvolgere l'Autorità ex-ante relativamente alla sostenibilità economico-finanziaria».

L'Autorità è dura con Rfi, la società della rete ferroviaria



guidata da Gianpiero Strisciuglio. «Con una delibera del marzo scorso abbiamo bocciato le proposte tariffarie del gestore dell'infrastruttura, Rfi, per questo i modelli tariffari sono stati prorogati al 2025». Un altro contenzioso riguarda la capacità, in corso da più di un anno. «Rfi – spiega Zaccheo – non può assegnare alle società di trasporto più dell'85% della capacità commerciale. Questo sia per dare spazio a nuove imprese che lo chiedano sia per casi di emergenza. Il caso è nato nel trasporto merci, ma è emersa la violazione anche nell'alta velocità, è allocato il 100% della capacità». **L'Art** ha multato Rfi con una sanzione di 350.000 euro. Visto il perdurare delle inadempienze **L'Art** ha aperto un secondo procedimento, l'anno scorso ha emesso un ordine di cessazione del comportamento contestato. «Il messaggio è che Rfi deve migliorare la propria performance».

«È vero che si sono problemi per i lavori, per l'esecuzione del Pnrr, ma ci sono forti ritardi», osserva Zaccheo. «Siamo passati da interruzioni di linea per 17.200 ore nel primo semestre del 2022 a 23.000 ore nel primo semestre di quest'anno». **L'Art** sottolinea che «ci sono inefficienze nella gestione della rete. Ci vuole un cambio di rotta sia gestionale sia industriale».

«È stata importante la firma dell'atto aggiuntivo al contratto di programma, scaduto nel 2021, tra AdR e l'Enac. Hanno adottato i nostri modelli regolatori. Auspichiamo che anche gli altri due gestori che operano in deroga, Sea e Save, completino il percorso», afferma il presidente **dell'Art**.

Nella verifica di conformità dei diritti aeroportuali ai modelli dell'Autorità non tutto è filato liscio. «Nella consultazione sulle tariffe di AdR le imprese utenti di Fiumicino hanno espresso voto favorevole, mentre per Ciampino una compagnia ha chiesto l'intervento dell'Autorità per risolvere la controversia». Le carte dicono che è Ryanair.

Ita Airways. «L'operazione con Lufthansa mi auguro che si chiuda in tempi rapidi. È importante per il nostro paese avere un operatore come Ita. Alcuni rimedi imposti dalla Commissione Ue mi sembrano obiettivamente troppo

rigidi». Zaccheo si riferisce alla cessione di slot e alle restrizioni all'ingresso di Ita nella joint venture transatlantica A++ tra Lufthansa, United e Air Canada.

Porti. Nel 2023 in adempimento del Pnrr è stata attribuita **all'Art** la competenza ad esprimersi sulla durata delle concessioni di aree e banchine, che deve essere commisurata agli investimenti previsti dai piani economico-finanziari. «Stiamo adottando le linee guida che il Mit ha fissato, anche sulla spinta della Commissione Ue. I Pef devono essere presentati secondo uno schema che abbiamo approvato. È una rivoluzione, perché uniforma le procedure per tutte le Autorità portuali».

Capitolo dolente i taxi. Il decreto asset del 2023 ha introdotto la possibilità di un incremento straordinario delle licenze fino al 20%, l'Autorità deve dare un parere sulla determinazione del contributo per l'acquisto delle nuove licenze, destinato alla compensazione dei soggetti già titolari. «Devono essere i comuni a farne richiesta, ma ce l'hanno chiesto solo cinque: Milano, Bologna, Treviso, Bergamo e Pisa. Il decreto purtroppo è insufficiente ad affrontare le criticità del settore. Tutte le associazioni di tassisti hanno fatto ricorso al Tar nelle cinque città».

Quanto valgono le licenze? A Milano il valore è stato fissato in 97.000 euro. La situazione più critica è nella capitale. «Roma non ha richiesto nuove licenze in base al decreto asset. Ha seguito la procedura ordinaria, ha chiesto mille nuove licenze. Abbiamo dato parere favorevole, ma ne servirebbero almeno il doppio». Il valore di mercato delle licenze taxi ordinarie definite dal Comune di Roma è di 73.000 euro.

Sono state ampliate le competenze **dell'Art** sui reclami dei passeggeri per ritardi e disservizi. Il servizio conciliazioni ha ricevuto 24.000 istanze, quelle concluse sono 17.821, solo il 28,8% con un accordo. «Tale attività ha consentito di riconoscere 2,61 milioni di euro di rimborsi, in media 442 euro per passeggero». I rimborsi sono quasi interamente nel trasporto aereo, 2,6 milioni. Nei treni appena 725 euro.



L'analisi delle inefficienze.

Nicola Zaccheo, presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art)