

# Il personaggio

## ANDREA CAMANZI

17

Vietato abbassare la guardia. Sono passati quattro anni dei sette assegnati a Andrea Camanzi per espletare le proprie funzioni di presidente dell'Autorità di regolazione dei Trasporti, operativa per la prima volta nella storia di questo Paese dal 2013, e l'obiettivo principale oggi è evitare il crearsi di nuovi monopoli. «Guardandoci indietro — dice Camanzi —. Possiamo dire di essere oltre il 65% del lavoro programmato, più avanti di quello che immaginavamo. E con riscontri positivi: l'effetto annuncio è parte della regolazione. Tenendo conto che un ciclo industriale non è inferiore ai cinque anni, anticipare è importante».

### Liberalizzazioni

Ad esempio sul tema della liberalizzazione del servizio di trasporto regionale che, secondo il Regolamento europeo 2338/2016 partirà dal 2019, l'Autorità ha appena emanato un «atto di segnalazione» per prevenire alcune prevedibili storture. «Il regolamento specifica che le modalità di af-

**«Ai convogli dei pendolari chiederemo una regolarità e una puntualità del 98-100%. Il 75% dei passeggeri usa lo smartphone, ma gli e-ticket non esistono»**

fidamento del servizio sono varie: dalla gara fino all'affidamento diretto. La responsabilità della scelta è in capo all'ente affidante: se riscontra che ci sono le condizioni per derogare alla gara, deve motivare tale scelta e dimostrare l'adeguatezza della soluzione individuata sotto i profili dell'efficacia e dell'efficienza. Inoltre la procedura dell'affidamento diretto deve tutelare chi presenti un'offerta alternativa, e a questo fine l'ente affidante deve rendere pubblici dati e informazioni relativi alla configurazione del servizio e al suo svolgimento. Deve essere comunque consentito un confronto tra le offerte dei soggetti interessati».

Già due anni fa l'Autorità aveva adottato misure sulla redazione di bandi e convenzioni che consentissero ai nuovi entranti l'accesso al materiale rotabile oggi in uso, altro punto prevedibilmente critico dell'imminente liberalizzazione. «Ove tale materiale sia acquistato con un contributo pubblico — dice Camanzi — il suo utilizzo deve essere non discriminatorio. Sul punto l'Autorità vigila con attenzione».

È in arrivo in porto invece la rilevazione partita due anni fa sui livelli di qualità del trasporto ferroviario regionale, quella che tutti i giorni oltre due milioni di pendolari vivono sulla loro pelle. In Italia 1,6 miliardi di fondi statali vengono destinati a finanziare i contratti di servizio su ferro stipulati dagli enti locali con società di trasporto, prevalentemente Trenitalia. «Risulta — riferisce Camanzi — che solo il 44% dei contratti di servizio in essere si preoccupa di assicurare che i treni non siano sovraffollati. Solo il 6% prevede che il servizio sia puntuale, una puntualità che viene peraltro misurata

### 2013

La nascita e la nomina

Andrea Camanzi è presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, costituita a settembre. È stato consigliere dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (Avcp)



### 2014

Aeroporti e Alta Velocità

L'Authority lavora sulle tariffe degli aeroporti, i pedaggi, l'Alta Velocità e avvia la tutela dei diritti dei passeggeri



### 2015

Taxi e noleggio sotto la lente

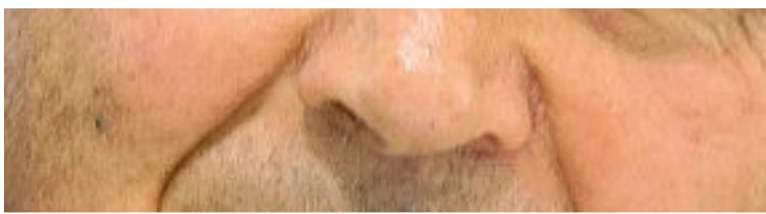
È l'anno delle nuove misure per i bandi di affidamento nel trasporto pubblico locale. Ma anche di nuove regole per taxi, Ncc e piattaforme. Avviata la tutela dei passeggeri (settori autobus e marittimo)



### 2016

L'anno delle autostrade

L'Authority definisce i parametri di efficienza per le autostrade e nuovi diritti per gli abbonati, sempre più numerosi, dell'Alta Velocità



### 2017

Così cambia l'accesso ai porti

Stabilite le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, inoltre sono adottate le prime misure in materia di accesso ai porti



### 2018

L'agenda che verrà

Intermodalità e digitalizzazione in primo piano; Camanzi presidente l'Irg-Rail, network dei regolatori ferroviari di trenta Paesi europei



# TRENI, BUS, AEREI? I CLIENTI DEVONO COMANDARE

Parla il presidente dell'Authority. Le priorità? Imporre livelli minimi di qualità nei «regionali». E grande attenzione all'uso dei dati per evitare la concentrazione del business

di Antonella Baccaro

ta solo alla destinazione finale, non anche nelle fermate intermedie. E non basta: solo un contratto di trasporto ferroviario regionale chiede alle imprese di rendere disponibili biglietterie telematiche; ciò a fronte di un 75% di utenti che usa uno smartphone. Rispetto ai passeggeri dell'Alta Velocità che ormai comprano i biglietti online, i pendolari in questo modo sono penalizzati».

Per rimediare, entro fine anno, saranno resi obbligatori i nuovi livelli minimi di qualità, cioè le prestazioni minime che l'ente affidante deve esigere e che il gestore dal 2018 deve assicurare in tutti i nuovi contratti di ser-

vizio di trasporto gravati da obblighi di servizio pubblico. Facciamo un esempio: nelle fasce orarie dei pendolari (dalle 6 alle 9 e dalle 17 alle 20) i livelli di puntualità e regolarità non dovranno scendere sotto una soglia rispettivamente del 98% e del 100%. «Ovviamente forniremo anche la metodologia per misurare i livelli di efficienza e il sistema delle penali che andranno fino alla risoluzione del contratto. Ci sarà anche un'incentivazione economica al crescere della performance». Le imprese di trasporto che si sono confrontate in questi due anni con l'Autorità non hanno mancato di far pervenire obiezioni. «Ho molta sti-

### E

#### ● Trasporti, chi li disciplina

L'Autorità è un soggetto indipendente cui compete la regolazione del settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori. Tra i compiti, la definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare. Il consiglio è composto oltre che da Andrea Camanzi, da Barbara Marinali e Mario Valducci.

ma delle imprese di trasporto — ribatte Camanzi —, capisco le loro osservazioni ma sono propenso a credere che la qualità sia la misura dell'efficienza di un'impresa e non un costo».

### Nei cieli

Proprio per questo nel primo trimestre del 2018 l'obiettivo è individuare, dopo una consultazione, il massimo di efficienza raggiungibile da un'impresa ferroviaria, in modo che le Regioni possano porre adeguati obiettivi nei prossimi contratti di servizio. «È possibile che questo nuovo sistema ponga il tema dell'accorpamento delle imprese» sottolinea Camanzi.

Ma se nel settore del trasporto ferroviario molto si è fatto, in quello aereo c'è chi, come il commissario di Alitalia, Stefano Paleari, denuncia l'assenza di un assetto regolatorio adeguato che consenta una reale concorrenza tra le diverse modalità di trasporto. Il problema, in particolare, sono i costi di Fiumicino. «Si tratta di scelte che non ci competono. A noi sta individuare elementi di misurabilità delle

**«Dopo il caso Ryanair bisogna individuare condizioni minime di garanzia dell'utente in caso di cancellazioni massive»**

politiche pubbliche in modo che il decisore possa fare le proprie scelte. Nel caso degli aeroporti abbiamo potuto introdurre criteri nuovi in tutti gli aeroporti tranne negli scali di Milano, Roma e Venezia. Ci sono dunque, se si vorrà, potenziali margini di armonizzazione». Quanto alla crisi di Ryanair che ha coinvolto milioni di utenti, Camanzi ritiene sia arrivato il momento di «individuare condizioni minime di garanzia dell'utente in caso di cancellazioni massive».

L'Autorità sta intanto tenendo d'occhio l'impatto che la riduzione dei voli di Ryanair ha sull'equilibrio economico-finanziario dei gestori. Al momento si è appreso di contraccolpi significativi nella stagione invernale, in termini di passeggeri e movimenti, in tre scali: -60% a Trapani, -32% a Genova e -5% a Pisa. «Se le condizioni perdureranno nella prossima stagione estiva bisognerà affrontare il problema». Potrebbe essere necessario un ritocco delle tariffe. «Oppure contributi pubblici? «Questi sono esclusi dalla nostra considerazione, soprattutto in relazione ad un mercato liberalizzato».

Nei prossimi tre anni di mandato l'Autorità si eserciterà sul tema dell'integrazione delle modalità di trasporto e della gestione dei big data: «Il rischio da evitare è che l'integrazione diventi esclusiva per operatori integrati verticalmente e che dirottino sui propri sistemi i clienti delle altre modalità». Il mercato dei dati in Europa vale 60 miliardi, l'80% di questi è gestito direttamente da chi li produce: «Il punto è proprio questo — avverte Camanzi — le piattaforme non devono diventare il braccio digitale dei vecchi monopoli».