

**Camanzi:**  
niente sconti  
su tariffe  
e investimenti

Giorgio Santilli — a pag. 8

# «Bene l'intesa su Aspi ma nessuno sconto su tariffe e piano»

**Intervista a Camanzi.** Il presidente dell'Autorità dei trasporti: aspettiamo per il parere il nuovo piano economico e le modifiche alla convenzione, che aprono una nuova era sulle concessioni

**Oggi la settimana e ultima Relazione annuale al Parlamento: «Bilancio positivo». Il mandato scade il 16 settembre**  
Giorgio Santilli

«L'accordo governo-Aspi è positivo e importante, un'occasione per voltare pagina sulle concessioni in Italia». Sarà questo il tema che tutti aspetteranno di sentire dalla voce di **Andrea Camanzi**, presidente dell'Au-

“

Dopo il Covid anche per la regolazione una Nuova normalità basata su informazioni in tempo reale

“

«Ok l'Europa sul Recovery Fund, avrà effetti importanti sui trasporti. Ma ora serve l'Autorità Ue»

torità di regolazione dei trasporti (Art) dal 2014, quando oggi svolgerà la sua ultima Relazione annuale al Parlamento: l'occasione per tracciare un bilancio a tutto campo dei sette anni di mandato che si chiuderanno il 16 settembre. **Camanzi** ha già riferito al presidente della Repubblica Mattarella, mercoledì scorso, i capisaldi della sua relazione. Non mancherà un capitolo europeo. «È un fatto storico - dice **Camanzi** - che l'Europa abbia deciso una strategia comune per uscire dalla crisi generata dalla pandemia con risorse ingenti e strumenti innovativi. Su digitalizzazione e sostenibilità ambientale, le priorità indicate per il Recovery Fund e gli altri strumenti della New generation Eu, il settore dei trasporti potrà dare un contributo decisivo aumentando l'efficienza complessiva

dell'economia e riducendo le emissioni inquinanti. Governi nazionali e istituzioni Ue dovrebbero però avere il coraggio - continua **Camanzi** - di allargare a tutti i comparti dei trasporti l'integrazione e la liberalizzazione varate con successo per il settore ferroviario. E creare un'Autorità europea dei trasporti».

Quanto agli effetti del Covid sulla mobilità, **Camanzi** dice che «oggi nessuno è in grado di fare previsio-



ni attendibili ma la crisi potrebbe creare i presupposti per una Nuova normalità, New normal, in cui il ruolo decisivo è giocato dalle informazioni in tempo reale sulla mobilità: una nostra indagine segnala che il 60% degli intervistati è disponibile a condividere informazioni anche sensibili sui propri spostamenti, sui bisogni di mobilità e sul proprio stato di salute, come se l'emergenza pandemica avesse abbassato le nostre soglie di difesa della privacy». In questa nuova normalità la regolazione si farà «contestuale»: giovandosi di miliardi di dati disponibili sulla mobilità di merci e persone, si potrà decidere in tempo reale il rimborso per un ritardo e anche di accreditarlo immediatamente su un conto corrente, si potrà assegnare una traccia a un vettore piuttosto che a un altro, si potrà stabilire il prezzo giusto per un servizio o un pedaggio. «La regolazione contestuale - spiega Camanzi - si avvale di algoritmi e abbandona modelli ex ante e verifiche ex post, con tutto quello che questo potrà significare in termini di riduzione della burocrazia».

Ma bisogna fare un passo indietro e ripartire dall'accordo su Aspi del 15-16 luglio. Camanzi lo considera «un punto di non ritorno». «Il ruolo svolto dall'Autorità non riguarda l'accordo ma il modello tariffario, che ora è considerato bancabile da Aspi dopo tante resistenze e che coprirà solo costi realizzati (non promessi), pertinenti ed efficienti. Il lavoro da noi svolto dimostra e quantifica le inefficienze delle clausole convenzionali del 2007-2008 nei rapporti fra concessionari e concedenti». Il cuore dell'intesa è infatti, per Camanzi, proprio «la revisione di quelle clausole convenzionali che finora avevano impedito il riequilibrio in favore dell'interesse pubblico». Primo fra tutti un livello adeguato di investimenti. E oggi dirà che va nella giusta direzione l'atto di indirizzo del 23 giugno 2020 con cui la ministra delle Infra-

strutture, Paola De Micheli, ha previsto un «riesame complessivo delle convenzioni che regolano i rapporti di concessione».

Il nodo dell'intesa - dice ancora Camanzi - non è l'accordo che porterà i Benetton a scendere nel capitale di Aspi e il controllo della società nelle mani di Cdp. «L'intesa societaria seguirà il diritto societario, ma la transazione fra Aspi e governo definisce in sé un nuovo equilibrio concedente-concessionario: evita la decadenza, modifica la convenzione, applica un metodo tariffario che porterà a realizzare più investimenti e pagare pedaggi giusti, supera i ricorsi presentati dalla concessionaria. È in questo nuovo modello la svolta che premia il disegno da noi perseguito fin dal 2014. Ora aspettiamo di vedere questa svolta confermata nel nuovo schema di convenzione e nel nuovo piano economico finanziario (Pef), che attendiamo per esprimere il parere che siamo tenuti a dare per legge».

Camanzi accetta di parlare dell'aspetto più delicato della questione, nell'epoca in cui lo Stato torna prepotentemente padrone e gestore in economia. Vale a dire se la nuova Aspi a trazione pubblica possa contare su qualche indulgenza rispetto al rigoroso modello tariffario e regolatorio voluto dal legislatore e approvato dall'Autorità. E se non possa tornare nella politica nazionale la tentazione scellerata che il gestore pubblico possa assorbire in sé la tutela degli interessi pubblici e non abbia bisogno di un regolatore che gli fissi regole, vincoli, freni. Di un cane da guardia, insomma. «Per il sistema regolatorio - risponde Camanzi - è indifferente che l'azionista sia pubblico o privato, come dimostrano gli ottimi risultati della regolazione applicata da Rfi in termini di miglioramento dei conti, aumento delle tracce vendute, saturazione in parti della rete. E non credo che qualcuno voglia ripetere gli errori che la Storia si è già incaricata di dimostrare una volta, pro-

prio contraddicendo questo principio. Errare è umano ma perseverare sarebbe diabolico. Semmai bisogna garantire maggiore concorrenza, trasparenza, difesa degli interessi degli utenti anche in settori dove il pubblico mantiene da sempre la gestione, come il trasporto pubblico locale e le ferrovie regionali». Nessuno sconto, quindi, alla Aspi guidata da Cdp. «Nessuno», conferma Camanzi che si augura che il nuovo collegio dell'Autorità sia «nominato per tempo» e si muova su una linea di continuità. Camanzi rivendica i successi dei sette anni, a partire dalla regolazione dell'Alta velocità concorrenziale, diventata modello in Europa. Il mercato - ricorderà oggi Camanzi - è cresciuto per dimensioni, sono mutati la ripartizione modale e l'assetto proprietario; i temi della digitalizzazione, della qualità dei servizi, della sostenibilità ambientale e della salute pubblica hanno assunto «un rilievo prominente». Sette anni che segnano una distanza abissale e uno spostamento di attenzione verso i servizi di mobilità e che fanno dell'Alta velocità italiana un modello per un'Europa dei trasporti capace di correre.

Al successore Camanzi lascia alcune battaglie già impostate. Oltre al completamento del riassetto delle concessioni («gestioni aeroportuali comprese»), c'è il ricorso presentato in Cassazione sull'ampiezza, i presupposti e le finalità della giurisdizione del Consiglio di Stato su questioni che hanno ad oggetto l'attività di regolazione ex ante, che l'Autorità svolge attraverso complessi procedimenti di analisi e consultazione». L'altro tema è quello dell'indipendenza economica. «Se nove ricorsi su dieci presentati dai soggetti regolati riguardano il contributo da pagare - dice Camanzi - viene il sospetto che la regolazione si invochi quando se ne può trarre beneficio ma poi se ne farebbe a meno quando c'è da sopportarne i costi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

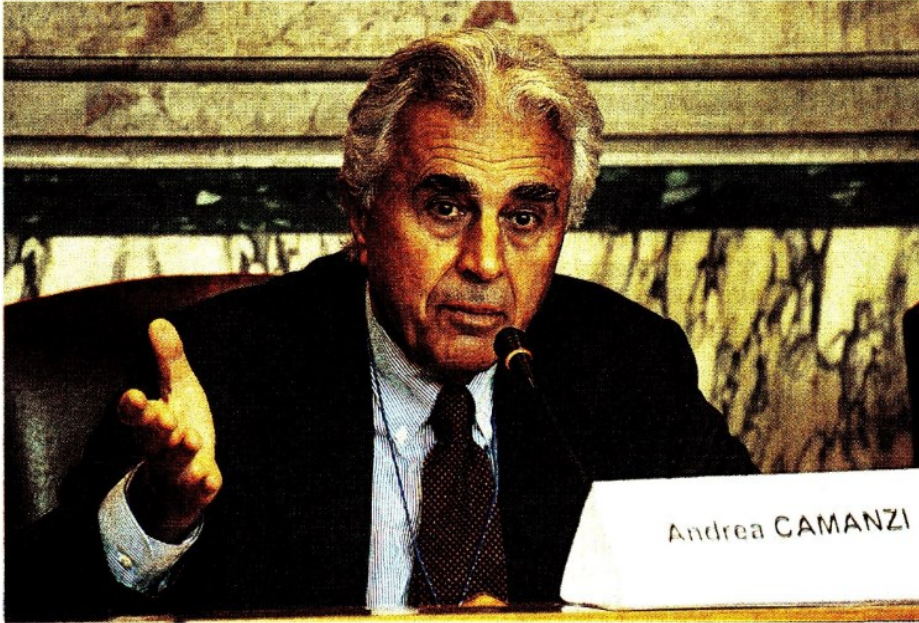


**Paola De Micheli.** La ministra delle infrastrutture e i trasporti, con un atto di indirizzo del 23 giugno 2020, con cui ha definito le azioni politiche per il settore, ha previsto un «riesame complessivo delle convenzioni che regolano i rapporti di concessione».

## 3.020 km

**LA RETE AUTOSTRADALE GESTITA DA ASPI**

Autostrade per l'Italia gestisce poco più di 3 mila chilometri in Italia e dà lavoro a circa 7.300 addetti



**Presidente.**

Andrea Camanzi,  
al vertice  
dell'Autorità di  
regolazione dei  
trasporti (Art),  
svolgerà oggi la  
Relazione annuale  
al Parlamento