

PARLA IL PRESIDENTE CAMANZI

L'Autorità dei trasporti: rivedere i pedaggi autostradali

Il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti **Andrea Camanzi** venerdì presenterà alla Camera la sua ultima relazione prima di lasciare l'incarico ricevuto da Monti sette anni fa. E lancerà due richieste. La prima è quella di rivedere il sistema dei pedaggi autostradali, che non va bene. «La remunerazione per i concessionari andrà ridi-

mensionata: oggi in tempi di Covid è così per qualsiasi investimento. Il rapporto tra interessi dei concessionari e dello stato va riequilibrato». La seconda indicazione è quella di frenare la tendenza all'ingresso dello Stato nelle grandi società. «Se razionalizzare significa tornare ai monopoli, sarebbe una scelta perdente per tutti».

DESTEFANI / PAGINA 5

ANDREA CAMANZI Il presidente dell'Autorità Trasporti: «Il Covid cambia tutto: ora meno profitti per i privati, ristabilire gli equilibri col pubblico

«Pedaggi autostradali da rivedere subito È un rischio se lo Stato entra nelle aziende»

ANDREA CAMANZI
PRESIDENTE AUTORITÀ
REGOLAZIONE TRASPORTI

«Stiamo attenti
a non tornare
ai monopoli
La concorrenza
è una garanzia
per tutti»

L'INTERVISTA

Gabriele De Stefani / TORINO

Andrea Camanzi presenterà venerdì alla Camera la sua ultima relazione da presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Due i concetti chiave.

Il primo guarda alla stretta attualità: il sistema dei pedaggi autostradali non va bene e i concessionari devono adeguarsi in fretta, come del resto sono tenuti a fare entro la fine del mese.

Il secondo allarga l'analisi alla sfida che il suo successore dovrà affrontare: va frenata la tentazione dello Stato sempre più forte nell'economia, con il ritorno delle partecipazioni, o si rischieranno inefficienze ancor più difficili da sostenere nel mondo piegato dalla crisi Covid.

Poi, a sette anni dalla nomina al vertice dell'organismo voluto dal governo Monti per dare regole e trasparenza al settore, **Camanzi** lascerà il suo ufficio a Torino («ma questa città per tradizione e cultura deve rimanere sede dell'Autorità») e andrà «felicitemente ad occuparsi di altro», in ossequio alla norma sul cooling off che vieta incarichi nel comparto per il biennio successivo alla fine del mandato: «Sono orgoglioso, perché al termine del mio impegno qui posso affermare che l'Italia nel settore dei trasporti può vantare un'Autorità indipendente considerata un punto di riferimento credibile e affidabile in Europa e nel mondo, come confermano Ue e Ocse».

A 18 mesi dalle nuove regole che avete scritto per ridefinire le tariffe autostradali, 16 concessionari sono ancora inadempienti. Hanno dieci giorni di tempo, ma i piani economico-finanziari ancora non si vedono. Deluso?

«Non direi. Il nostro risultato rimane ed è importante: dopo le opposizioni anche giudiziarie di molti concessionari, i nostri modelli di regolazione si sono affermati come strumento fondamentale, che fa l'interes-

se di tutti, perché stimola l'efficienza ed evita costi ingiustificati a danno degli utenti e delle imprese. Ora siamo in dirittura d'arrivo: è chiaro a tutti che adeguare le tariffe non è un'opzione ma un obbligo. Aspettiamo i nuovi piani economico-finanziari e li valuteremo».

Come devono cambiare le concessioni? E come incide il Covid?

«La pandemia ha aggravato criticità che c'erano già prima. La somma tra crisi economica e nuove abitudini nella mobilità avrà conseguenze importanti: è evidente che se tutti viaggeremo meno, bisognerà sostenere costi importanti con minori ricavi; anche le industrie dei trasporti dovranno cambiare. Non è pensabile tornare ai livelli di domanda e di costi precedenti, serve una produttività maggiore. Poi i pedaggi devono essere commisurati ai costi, agli investimenti effettiva-



mente realizzati e non solo previsti e ad una remunerazione equa del capitale. Una remunerazione che andrà ridimensionata: oggi è così per qualunque investimento. In generale, insomma, il rapporto tra interessi dei concessionari e dello Stato va riequilibrato».

Dunque è mancato l'equilibrio tra interessi pubblici e privati e sono mancati i controlli? È il caso di Aspi?

«Non sta a noi, come regolatori del mercato, dire questo. Di certo abbiamo riscontrato gravi carenze nei rapporti tra concessionari e Stato. Ma la regolazione non è una parte del problema, bensì della soluzione».

Ad esempio?

«Al di là delle autostrade, le cito il caso dell'Alta velocità ferroviaria. Quando siamo arrivati, Italo era nata da poco e aveva problemi

drammatici a causa di comportamenti poco amichevoli di Rfi e Trenitalia. Nel tempo, anche grazie al nostro impegno, la situazione è visibilmente migliorata».

Da Aspi ad Alitalia, per rimanere ai soli trasporti, il governo sta scegliendo la strada dell'ingresso o del rafforzamento dello Stato nelle grandi società. Condividi?

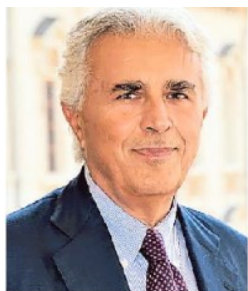
«Non entro nel merito delle singole scelte. Di certo, in un mercato che tende a restringersi le spinte verso nuove integrazioni sono inevitabili: non ci sarà spazio per imprese e attività marginali. Capisco anche la necessità di proteggere la coesione sociale. Ma serve una visione, un progetto industriale. L'Autorità può aiutare a ragionare sulle implicazioni delle varie opzioni. Un caposaldo però non può essere messo in discus-

sione: agli utenti va garantita la libertà di scelta tra servizi offerti in concorrenza. Se razionalizzare significa tornare a monopoli, sarebbe una scelta perdente per tutti. Chi verrà dopo di noi all'Autorità dovrà fare molta attenzione su questo».

In questi anni che rapporti ha avuto con politica e imprese?

«Mai avuto pressioni o richieste imbarazzanti. Quanto alla politica, in sette anni ho avuto a che fare con cinque presidenti del Consiglio. Il che, evidentemente, complica le cose. Ma d'altra parte rende ancor più importante il ruolo di un'Autorità indipendente e che lavora per la trasparenza del sistema: per il mercato e le istituzioni internazionali siamo un punto di riferimento». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In coda a un casello autostradale: 16 concessionarie non sono in regola e devono presentare entro il 31 il piano economico-finanziario