

L'INTERVISTA

Nicola Zaccheo. Il presidente uscente dell'Enac pronto a traslocare all'Art fa il punto su programmi vecchi e nuovi

«Autostrade, l'Autorità deciderà con equilibrio Ecco il piano aeroporti»

Giorgio Santilli

«**S**erve autorevolezza riconosciuta da tutti i player per fare il regolatore, senza irrigidire eccessivamente il sistema. Sono certo che l'**Autorità dei trasporti** avrà un ruolo decisivo nel trovare un equilibrio fra tutti gli interessi, quelli degli utenti, ma anche quelli dell'industria. Questo varrà anche per quelle concessioni, nelle autostrade o negli aeroporti per esempio, dove probabilmente serve riequilibrare contratti del passato troppo sbilanciati in favore dei concessionari e limare l'Ebitda dove è eccessivo, ma al tempo stesso dobbiamo sempre sapere che in questi settori il peso degli investimenti privati è decisivo per avere un sistema efficiente e dobbiamo fare di tutto per attrarre questi investimenti». Questione di stile, si potrebbe dire, ma anche di sostanza: così si presenta di fronte ai suoi nuovi compiti **Nicola Zaccheo**, che lascerà l'Ente nazionale dell'aviazione civile (Enac) per assumere, dopo il parere delle commissioni parlamentari, la presidenza dell'**Autorità di regolazione dei trasporti (Art)**. Ed è uno stile piuttosto differente da quello del presidente uscente dell'Art, **Andrea Camanzi**, di cui Zaccheo dice comunque di apprezzare il lavoro svolto. Ma sottolineando che «mi piace andare in un posto e lasciare il segno».

Zaccheo lascia tre partite pesanti in Enac - l'emergenza Covid per aeroporti e compagnie, la trasformazione in ente pubblico economico e il nuovo piano aeroporti - e ne troverà in Art due forse ancora più decisive per il sistema dei trasporti: i nuovi piani economico-finanziari delle concessionarie autostradali (compreso quello della Nuova Aspi) e il completamento della regolazione economico-tariffraria negli aeroporti. Su Aspi dice che dovrà valutare soltanto il piano economico finanziario «in continuità con il mo-

dello regolatorio tariffario già definito, da applicare senza rigidità eccessive e forse con qualche correzione» che rivelerà solo dopo aver letto approfonditamente il dossier. E alla domanda se ritiene che le soluzioni che si stanno individuando per l'assetto azionario della nuova Aspi siano adeguate non si sottrae: «Mi pare che si stia andando sulla strada giusta, correggendo distorsioni del passato, anche con una presenza importante dello Stato (tramite Cdp) nel capitale ma c'è da augurarsi si tratti di una presenza temporanea perché non si può fare a meno degli investimenti privati in questo settore».

Equilibrio è sempre la parola chiave per Zaccheo. Anche negli aeroporti dove il modello di regolazione tariffaria è costato anni di guerra fra Enac e Autorità, ma «alla fine si è trovata a quattro mani una soluzione che considero un modello virtuoso perché consente investimenti privati che sono superiori a quelli pubblici, con l'Enac garante anche nella vigilanza tecnica». Zaccheo propone comunque «un protocollo d'intesa fra Enac e Art per portare a compimento il trasferimento all'Art della regolazione economica e risolvere qualche piccola sovrapposizione rimasta, evitando duplicazioni».

Zaccheo andrà a occuparsi anche di regolazione ferroviaria e già anticipa che «l'area più critica riguarda probabilmente i porti, verso i quali va svolta una azione di armonizzazione per evitare sistemi regolatori troppo difformi». Più in generale il presidente designato dice che «porterò anche all'Autorità tre fissazioni che mi accompagnano da sempre come priorità del lavoro che svolgo: l'intermodalità, la digitalizzazione e la sostenibilità ambientale, anche trovando meccanismi economici che spingano gli investimenti privati in queste tre direzioni».

Poi ci sono le partite che Zaccheo lascia all'Enac «con rammarico per-

ché sono stati quasi due anni di lavoro intenso che però avrebbero prodotto risultati molto più proficui se fossi stato dotato di maggiore autonomia». E così introduce il tema della trasformazione dell'attuale ente pubblico in ente pubblico economico. Su questo punto oggi ci sarà uno sciopero di una parte dei sindacati (quelli della Funzione pubblica e la Fit Cisl mentre Uiltrasporti e Filt Cgil non sono contrari alla proposta) ma è fondato su un equivoco: «Loro sono contro la privatizzazione - dice - e io sono totalmente d'accordo perché proponiamo la trasformazione per garantire maggiore autonomia all'ente e investire in attività importanti quali la formazione o la partecipazione a gare internazionali. O ancora la possibilità di fare più facilmente assunzioni avvicinando gli attuali 600 dipendenti alle 1.172 risorse previste nella pianta organica». Zaccheo garantisce che «non cambia la terzietà dell'ente» e ricorda che la trasformazione in ente pubblico economico era già prevista dalla legge istitutiva del 1997.

Poi c'è il nuovo Piano nazionale aeroporti con cui si dovranno definire scenari e politiche da qui al 2035, con la difficoltà (non di poco conto) di capire se e quando torneranno quei trend pre-Covid che facevano prevedere un traguardo di 300 milioni di passeggeri. «Restiamo convinti che si tornerà a crescere a quei ritmi e con quell'obiettivo, ma abbiamo shiftato tutto di cinque anni». Zaccheo ha già presentato alla ministra De Micheli le linee guida del nuovo pia-



no. Gli aspetti chiave confermano quanto già previsto dal piano del 2010, con alcune accentuazioni: più spinta al cargo «per fare dell'Italia una piattaforma logistica nel Mediterraneo»; collegamenti ad alta velocità con gli scali principali; due nuovi scali necessari nel Centro Italia, uno a Grazzanise, l'altro nel Lazio; ulteriore «razionalizzazione e semplificazione» nella scelta dei bacini di traffico in cui suddividere il territorio nazionale, che erano dieci nel vecchio piano «e qui dovrebbero diventare 5 o 6»; spazio agli aeroporti minori nella misura in cui «trovano una propria specificità». Quanto a Fiumicino, pur in attesa della nuova proposta Adr dopo la bocciatura del Tar, Zaccheo si schiera subito in favore della quarta pista «che consentirà di depotenziare e poi restituire al territorio la prima pista, quella più vicina al mare, con un notevole beneficio ambientale». La «riflessione» riguarda semmai il Terminale Nord che si intreccia anche con il collegamento di Alta velocità nello scalo romano.

Resta il tema del superamento dell'emergenza Covid. Per Zaccheo «il settore dei trasporti è il più colpito in assoluto, più del turismo» anche se i risultati per il trasporto aereo indicano «segnali di ripresa più forti di quanto previsto da Eurocontrol», dovuti soprattutto al fatto che le linee guida per il settore «sono piuttosto consolidate e hanno individuato un modello di security sanitaria che sembra funzionare». Certo, «i progressi della scienza, soprattutto in termini di rapidità dei test, consentiranno miglioramenti ulteriori» ma anche le sperimentazioni in atto - per esempio i voli Roma-Milano di Alitalia "Covid free" - confermano il successo di soluzioni «in cui possiamo assicurare ai passeggeri che il virus non salirà a bordo con loro». Un modello vincente che «sempre più evolverà verso l'aeroporto contactless con telescanner e passaporto elettronico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Per aeroporti e concessioni bisogna limare eccessi di Ebitda, se ci sono, ma anche rendere attrattivi gli investimenti privati

