

L'intervista. Nicola Zaccheo. Il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti ha proposto al governo un algoritmo per calcolare una componente tariffaria «spalmata negli anni e quindi sostenibile»

«Compensazione Covid in tariffa per rilanciare gestori e investimenti»

FIDUCIOSO

Il settore dei trasporti ha subito danni gravissimi dal Covid, ma penso che ora avrà un rimbalzo importante

IL PNRR

Il nostro ruolo naturale è valutare e verificare gli effetti prodotti dagli investimenti sulla mobilità

LA SMART MOBILITY

Con piattaforme digitali e bigliettazione unica spingiamo su questa nuova mobilità che piace ai giovani

Giorgio Santilli

«A

vremo un rimbalzo molto importante nel traffico, è

deciso recuperare la fiducia dei passeggeri e ora c'è molta voglia di muoversi. Ma il settore dei trasporti ha pagato un prezzo altissimo al Covid, in molti casi più alto di quello del turismo. E oggi la priorità è evitare che si ripercuotano sugli utenti i rischi di fallimento, di rallentamento delle manutenzioni e degli investimenti lasciati da un gigantesco squilibrio economico-finanziario nei bilanci di concessionari e gestori. Per questo abbiamo proposto al governo un algoritmo». Il presidente dell'Autorità di regolazione dei Trasporti, Nicola Zaccheo, in questa prima intervista da quando si è insediato, affronta l'eredità devastante del Covid sulla mobilità e le opportunità date al settore dal Pnrr. Ma l'urgenza è evitare il tracollo delle aziende. «Il meccanismo proposto al governo - dice Zaccheo - calcola una posta figurativa per sintetizzare il danno provocato dal Covid sui bilanci: confrontiamo i ricavi del periodo dello stato di emergenza con il periodo precedente, sottraiamo i risparmi di costi per la pandemia e i ricavi incassati dal governo, teniamo conto degli investimenti sostenuti per le spese di security sanitaria legata

al Covid. Questa posta figurativa diventa una compensazione calcolata oggettivamente, che spalmeremo nella tariffa in più anni e più periodi concessori, in modo da renderla sostenibile».

Un algoritmo, Presidente Zaccheo, che valga per tutti i comparti e dia una base equa e razionale a ristori distribuiti finora con diversi pesi e misure?

Lo abbiamo presentato al governo per le concessionarie autostradali in prima battuta, perché questo ci è stato chiesto, ma abbiamo proposto al ministro Giovannini di adottarlo per tutti i settori dei trasporti. Così diventerebbe in effetti anche un criterio razionale ed equo di distribuzione delle compensazioni. Il governo ha fatto bene a intervenire subito aiutando le aziende, ma ora servono strumenti diversi.

Una proposta per l'equilibrio economico dei concessionari. C'entra con le garanzie date a Cdp per l'acquisto di Aspi?

Questa proposta l'abbiamo fatta solo dopo l'offerta definitiva di Cdp su Aspi. Ci tengo a chiarirlo, perché noi in quella partita non siamo entrati e non ci volevamo entrare, se non per confermare il nostro modello tariffario e il parere già approvato dal precedente consiglio dell'Autorità lo scorso ottobre. La regolazione non cambia di una virgola per il cambio di proprietà.

Avete calcolato il danno subito per il Covid dai singoli comparti? Anche se non propriamente nelle

nostre competenze istituzionali, lo stiamo valutando per avere un quadro che sia il più oggettivo possibile. Per ora abbiamo dati che arrivano dai settori. Il trasporto aereo è quello che ha pagato il costo più alto, l'87% di minori ricavi, le ferrovie al 60% circa, le autostrade al 33-34%, il trasporto locale è più eterogeneo ma nessuno ha perso meno del 35%. Per non parlare del cabotaggio marittimo e della crocieristica che hanno visto azzerati i propri ricavi.

Non pensa che parte del traffico sia definitivamente perduto per il cambiamento strutturale dei nostri comportamenti? Pensiamo all'uso delle piattaforme digitali e allo smart working che riducono il bisogno di mobilità fisica.

Certamente ci saranno cambiamenti nei comportamenti, ma nel lungo periodo saranno limitati. Prevarranno, invece, i cambiamenti che già erano in atto prima del Covid, quelli che spingono soprattutto i giovani a muoversi. Penso alla smart e sharing mobility, che significa



micromobilità elettrica, multimodalità, servizi informativi digitali: noi stiamo incentivando questa nuova mobilità, anche con clausole specifiche nei bandi di gara del trasporto pubblico locale, con forme di bigliettazione unica integrata e con la regolazione delle piattaforme digitali: è la MaaS, Mobility as a Service.

Ci sono le priorità definite dal Pnrr, digitalizzazione e sostenibilità ambientale, a spingere in quella direzione. Quelle priorità noi le abbiamo sposate da tempo. Ho apprezzato che il ministro Giovannini abbia inserito, con coraggio, la sostenibilità nel nome del ministero. L'Autorità ha una green policy che già ha adottato misure regolatorie importanti: incentivi per l'uso di mezzi di trasporto meno inquinanti; incentivi a installare a bordo dei mezzi i misuratori del consumo elettrico per passare da una componente forfettaria in tariffa a un premio a chi consuma meno; barriere antirumore in autostrada; sensori per misurare l'impatto ambientale; trasferimento di parte delle tariffe autostradali a finanziare ferrovie, come succede sul Brennero, per citare una misura a sostegno dello shift modale; per gli aeroporti una maggiore remunerazione del capitale per chi investe in tecnologie di mobilità sostenibile. Però vorrei insistere sul fatto che per noi la sostenibilità va declinata non solo in termini ambientali, ma anche sociali ed economici. Se non garantiamo sostenibilità economica, non avremo neanche sostenibilità ambientale e sociale.

Che ruolo immagina per l'Autorità nel Pnrr? L'accento posto dalla Ue sulla misurazione degli effetti prodotti da investimenti e riforme vi apre uno spazio.

Nei prossimi mesi saremo i candidati naturali nella valutazione e nella vigilanza sugli effetti degli investimenti legati ai

trasporti. Già oggi diamo pareri a piani economico-finanziari in tutti i comparti, forniamo validazione di investimenti, approviamo documenti strategici, come il prospetto informativo della rete di Rfi, che traduce l'infrastruttura in servizi commerciali.

A proposito di Rfi, avrà la responsabilità maggiore, in termini di investimenti, nel Pnrr. Servono ulteriori strumenti regolativi per evitare distorsioni? In passato l'Autorità è dovuta intervenire profondamente nei rapporti tra Rfi e Trenitalia, ma ora il frame regolatorio è maturo e stabile. Ha prodotto risultati importanti e quello che noi chiamiamo il «quadrilatero documentale» (contratto di programma, piano informativo della rete, piano industriale e piano commerciale) ci consente di fare al meglio il nostro lavoro. Dobbiamo semmai rafforzare la vigilanza, anche qui, per accertarci che gli investimenti programmati producano gli effetti voluti sul trasporto.

Qual è la sua idea di regolazione? È più soft rispetto a quella del suo predecessore? La regolazione in cui credo è quella che, lungi dal creare rigidità, crei le condizioni per lo sviluppo del settore, garantisca equo e non discriminatorio accesso, non solo alle infrastrutture ma anche ai mercati. Anche quando tocca comparti che soffrono, più di altri, la regolazione, come l'autotrasporto o i taxi, dobbiamo essere capaci di tener conto degli interessi di tutti e di renderci visibili nel nostro ruolo di garante di una mobilità efficiente, di cui beneficiano tutti gli operatori. Il mio percorso di regolazione, per centrare questi obiettivi, parte dalla raccolta dei dati, dalle necessità di tutti i soggetti interessati, dall'ascolto di chi è oggetto di un provvedimento, dalle analisi degli effetti prodotti dalle nostre misure.



Autorità di regolazione dei trasporti.
Il presidente [Nicola Zaccheo](#)