

L'intervista **Nicola Zaccheo**

«Stop agli aumenti selvaggi pedaggi stradali sotto controllo»

► Il presidente dell'Autorità dei Trasporti: tariffe ► «Ora c'è maggiore concorrenza per i concessionari legate agli investimenti grazie alle nuove regole che devono tagliare i costi e fare più manutenzione»

NEL 2022 NON CI SARÀ NESSUNA STANGATA PER GLI AUTOMOBILISTI DOPO IL CONGELAMENTO CHE È STATO DECISO PER QUEST'ANNO

Presidente dell'Autorità di regolazione dei Trasporti, **Nicola Zaccheo**, facciamo un bilancio di questa prima parte dell'anno e poi cosa ci aspetta sul fronte delle tariffe autostradali?

«Il Covid19 ha, purtroppo, modificato le abitudini sulla mobilità dei cittadini. Ora si deve innanzitutto ridare fiducia ai passeggeri, garantendo servizi di qualità e in sicurezza, puntando sempre più a nuove soluzioni di mobilità. La regolazione economica dei trasporti darà un forte contributo a far ripartire il Paese, puntando verso una mobilità sempre più sostenibile ma anche socialmente ed economicamente. Nel prossimo futuro i nuovi sistemi per muoversi, come "smart" e "sharing mobility", micromobilità elettrica, multimodalità, digitalizzazione, e concetti quali "Mobilità come Servizio", giocheranno un ruolo cruciale: noi dell'Autorità stiamo promuovendo questi nuovi sistemi».

Come?

«Inserendo delle specifiche misure nel Trasporto Pubblico Locale, con forme di bigliettazione unica integrata e con l'avvio della regolazione delle piattaforme digitali. L'utente sarà sempre più al centro dell'attività di Art e abbiamo consolidato una «green policy» che ha già prodotto misure regolatorie importanti».

Ma parliamo dei pedaggi. Come cambiano le tariffe per gli automobilisti? Ci spiega cosa accadrà con le nuove regole?

«Dopo decenni di sbilancia-

mento delle gestioni autostradali spesso a favore dei concessionari, Art ha definito un unico sistema di pedaggio per tutte le concessioni, vecchie e nuove. Il nuovo sistema, basato sul tetto del «price cap», impone maggiore trasparenza ai gestori, promuove la concorrenza, stimola l'efficienza produttiva e determina quindi un contenimento dei costi per gli utenti, con criteri elaborati in totale indipendenza dagli interessi economici dei soggetti regolati».

Insomma, avete inserito parametri di tipo concorrenziale nei monopoli naturali delle autostrade. Con quali esiti?

«I benefici di questa "rivoluzione" della concorrenza innestata nel settore autostradale sono a concreto vantaggio degli utenti. Ad esempio, di recente è stata assegnata ad un nuovo "player" una gara per la gestione di alcune tratte autostradali, la cui concessione era scaduta: nella fase competitiva il nuovo concessionario ha offerto sia una riduzione tariffaria sia un rendimento del capitale investito minori rispetto a quanto previsto dal bando di gara».

In generale, ci saranno risparmi o aumenti sul fronte dei pedaggi?

«Con le nuove regole Art gli incrementi sui pedaggi saranno contenuti e sotto controllo: col «price cap», con un tasso di rendimento degli investimenti più equo e legato all'effettiva realizzazione degli investimenti, col "revenue sharing", che riduce il pedaggio per gli extra ricavi incassati dal gestore a seguito di previsioni di traffico sottostimate».

Le tariffe congelate degli anni scorsi subiranno maxi-incrementi nel 2022? Gli automobilisti pagheranno di più? E in quali casi?

«No, i maxi-incrementi appar-

tengono ormai al passato. Eventuali aumenti in virtù di nuovi investimenti in costruzioni, solo se realizzati, nonché di manutenzioni straordinarie su ponti, viadotti e gallerie, saranno sempre contenuti nell'ambito di parametri predefiniti nei Piani Economico Finanziari».

La strategia per migliorare qualità e servizi?

«L'Autorità ha stabilito anche un più generale e articolato meccanismo di penalità e premialità sui servizi offerti dal concessionario autostradale, cosicché le dinamiche di efficientamento non vadano mai a intaccare la sicurezza e la qualità del servizio. Per questo sono stati stabiliti maggiori e più appropriati indicatori di qualità. Ad esempio, a differenza del passato, non ci sono il solo stato della pavimentazione ed il tasso d'incidentalità, ma anche la velocità media di percorrenza del flusso veicolare e la fluidità ai caselli; l'adeguatezza strutturale e tecnologica delle infrastrutture; la "customer satisfaction"».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente **Nicola Zaccheo**



DATA STAMPA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 5622