

**Nicola Zaccheo**

# “La nuova mobilità parte dai bus post Covid”

**STEFANO CARLI**

Parla il presidente della Authority dei Trasporti: «Il rientro dei dipendenti Pa test cruciale per il trasporto locale. Tecnologia e nuove regole per ridisegnare il settore»

**T**ra quattro giorni i dipendenti pubblici torneranno a lavorare in presenza e sarà un test cruciale per il trasporto locale: verranno al pettine tutti i nodi irrisolti. Serviranno interventi urgenti e dovrà essere colto questo momento per promuovere la nuova mobilità post pandemia. Per farlo servono due strumenti ben precisi: tecnologie e nuove regole». Nicola Zaccheo, da un anno esatto presidente di Art, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ha idee precise e le ha esposte una decina di giorni fa in Parlamento presentando la sua prima Relazione annuale, l'ottava dell'Authority nata solo nel 2013 e che vigila su settori vasti e diversificati: dalle autostrade alle linee marittime, dalle ferrovie ai porti, dagli aeroporti al trasporto delle merci su gomma agli autobus, dai taxi ai diritti degli utenti in generale. «Ora la priorità è il Tpl, il trasporto pubblico locale. Una priorità che chiunque può vedere e sperimentare: si torna al lavoro e alla scuola in presenza e nelle città il traffico è ancora più caotico di prima della pandemia. Ma i mezzi pubblici non sono altrettanto pieni. Vuol dire che gli utenti non hanno fiducia nel trasporto pubblico».

**E come si interviene?**

«Intanto con la tecnologia: le aziende di trasporto non usano ancora strumenti in grado di calibrare l'offerta in base al traffico effettivo. Immagini se ogni autobus avesse un conta persone in grado di evitare l'affollamento e che le centrali operative, avendo questi dati in tempo reale, potessero intensificare corse e spostare mezzi. Sono tecnologie disponibili, se ne parla da tempo, ma quasi da nessuna parte sono state adottate. Certo, poi, da sola la tecnologia non basta. Bisogna riorganizzare il lavoro, le linee. E qui si arriva allo snodo più difficile: riformare le regole».

**Partendo da dove?**

«Dalla frammentazione delle norme da città a città: è un fattore di inefficienza. Per capire, nel trasporto aereo è più facile: il ministero, o l'Autorità, prendono una decisione, se ne discute con l'Enac (di cui Zaccheo è stato



ANDREAS SOLARO/GETTY

**Il personaggio**

**Nicola Zaccheo**, presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. In precedenza è stato presidente dell'Enac

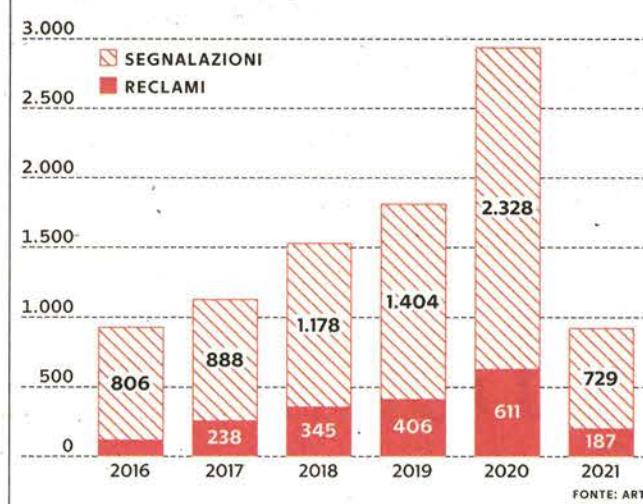
presidente prima di approdare in Art, ndr) e si parte. La catena decisionale è corta. Qui, nel Tpl, bisogna prima discutere con i Comuni, le Province e le Regioni, che hanno a loro volta le loro procedure, le loro aziende "in house". In questo modo è difficile attrarre operatori privati: il mercato resta chiuso e, appunto, inefficiente. Bisogna semplificare e armonizzare: l'intero sistema ha bisogno di un reset».

**L'Art ha strumenti adatti ad intervenire su questo stato di cose?**

«Adesso sì. O meglio, ci siamo vicini. La Commissione di studio del Mims sul trasporto pubblico locale, presieduta da

**I numeri**

**LE SEGNALAZIONI DI IMPRESE E UTENTI SUI SERVIZI DI MOBILITÀ DATI RACCOLTI DALLA PIATTAFORMA GESTITA DAL PORTALE DI ART**



Bernardo Mattarella, sta lavorando a una riforma dell'intero settore. E la Commissione punta a designare Art come coordinatore della rete dei regolatori regionali. Altri segnali positivi li attendiamo dalla Legge Annuale sulla concorrenza che la Camera si appresta a discutere in cui rivendichiamo un rafforzamento dei poteri Art, come previsto dal Pnrr».

**Sul Pnrr quali compiti svolgereste?**

«L'Autorità può avere il compito di valutare le misure di sostegno pubblico, vigilare sulle risorse del Pnrr per i trasporti e incentivare nuovi sistemi di mobilità coerenti con il green deal

■ L'interno di un autobus con i posti adattati alle regole della pandemia. Ma gli utenti manifestano sfiducia

europeo. Sono in ballo risorse ingenti: 62 miliardi di euro per mobilità, infrastrutture e logistica. Dovremo vigilare sulle gare che assegneranno questi fondi».

**Non c'è rischio di sovrapposizione con l'Anac?**

«No. Loro vigilano su bandi e appalti dal punto di vista dei soggetti che vi partecipano, prevenendo fenomeni di corruzione garantendo trasparenza e legalità. Noi guardiamo invece al contenuto economico e alla sostenibilità ed efficienza degli investimenti. Con l'Anac abbiamo un dialogo ben avviato. Tra i primi effetti stiamo valutando un intervento congiunto sulle società "in house" del settore pubblico».

**Sui settori come state procedendo?**

«Sulle autostrade in concessione Art ha fissato un nuovo sistema tariffario di pedaggio. E stiamo lavorando anche su proposte di ristori per i danni subiti dai gestori per la pandemia. Qui non ci limiteremo a quantificare i minori ricavi di questi due ultimi anni, ma considereremo un arco di tempo quinquennale, prima e dopo il Covid. Ci sono situazioni in cui il rimbalzo dell'economia potrebbe azzerare le perdite. In questo caso i ristori non avranno ragione di essere erogati. Sui porti c'è lo stesso problema del Tpl: quasi ogni scalo fa regole per sé e questo non è efficiente. E la sperequazione delle tariffe agli operatori crea situazioni anticompetitive».

**Intende una specie di dumping tariffario?**

«Sì. Le infrastrutture demaniali devono garantire la parità di accesso. La competizione non si fa abbassando le tariffe oltre il limite ma proponendo offerte complessive di servizi a valore aggiunto».

**Che mezzo ha Art per intervenire?**

«Abbiamo una struttura altamente professionale, composta di 120 persone, che stiamo potenziando senza chiedere risorse aggiuntive, tutto in autofinanziamento, attraverso un contributo (destinato non a crescere, semmai a diminuire) da parte delle imprese dei settori che regoliamo e garantiamo. Possiamo irrogare sanzioni, ma preferiamo arrivare a soluzioni condivise. Dal 2020 ad oggi, su un totale di 109 procedimenti sanzionatori, abbiamo approvato 19 atti di impegno, rigettato 8 e archiviato 4. E vogliamo proseguire così. Anzi, accelerare questo trend. Abbiamo già avviato la costituzione di un ufficio di conciliazione per comporre le vertenze in modo più rapido ed efficace, evitando così il più possibile il ricorso alle aule giudiziarie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Sviluppiamo progetti immobiliari a tutto tondo, riqualifichiamo interi quartieri e li trasformiamo in luoghi dove è bello vivere.**

**Ottimizziamo i consumi e i costi** dei servizi di gestione immobiliare e patrimoniale a noi affidati, generando Profitto ad **impatto positivo** per i nostri clienti, per le Persone e per il Pianeta\*.

**nh0od**  
nh0od.it

\* Il nostro miglior esempio è LOC, Lorèto Open Community, il progetto che realizzeremo per Reinventing Cities: riqualificheremo e trasformeremo una delle piazze più importanti di Milano e d'Italia.

