

ZACCHEO (AUTORITÀ TRASPORTI)

«Autostrade, da gennaio
pedaggi in discesa»

Flavia Landolfi — a pag. 7



«Autostrade, da gennaio pedaggi in discesa Proroga per i pendolari»

Authority. Il presidente Zaccheo presenta la relazione annuale
al Parlamento. In arrivo una deroga per i treni sulla Roma-Firenze



**«La consegna dei nuovi
treni regionali è in
ritardo: ci sarà un altro
anno di circolazione
sulle linee Av»**

Flavia Landolfi

Aveva il sapore di una piccola rivoluzione già nelle premesse la revisione dello schema di determinazione dei pedaggi autostradali avviata dall'Autorità dei trasporti: basta con la Babele delle tariffe, avanti tutta con un sistema di calcolo unitario che tenga il ticket ben agganciato al livello degli investimenti. E adesso che l'iter lanciato dalle due delibere (la 74 e 75 di maggio scorso) è quasi al traguardo, per Art è tempo di bilanci con la Relazione annuale che sarà presentata oggi al Parlamento. «La riforma del sistema delle concessioni ci ha offerto lo spunto per rivedere tutte le misure regolatorie in ambito autostradale: attualmente il procedimento è ancora in corso, ma sono molto soddisfatto anche del rapporto con il ministro e con il Mit perché le nuove regole vanno nella direzione di un riequilibrio forte delle concessioni». Una partita, non è un mistero, sulla quale in passato ci sono stati dissapori tra l'Authority e il ministero e che ora però viaggia sotto il segno della comunione di intenti. Accantonata l'ipotesi del pedaggio unico, tramontato il modello Pedemontana Veneta, l'Art ha conquistato più spazio e un ruolo più forte. «I nostri pareri - prosegue Zaccheo - non sono solamente vincolanti ma sono anche prescrittivi». Il nuovo assetto delle tariffe passa attraverso «la determinazione del Wacc (il costo medio ponderato del capitale, ndr), la remunerazione del capitale, che sicuramente va più verso livelli di

mercato» ma anche e soprattutto «l'applicazione delle poste figurative che oggi credo vadano nella direzione di essere adottate in maniera più giusta, più equa». E poi «sono stati messi in campo incentivi anche ad assorbire queste poste nel più breve tempo possibile, e paletti importanti sui valori di subentro nelle concessioni». Parla il numero uno di Art di «un piatto della bilancia riportato in equilibrio tra concessionari e utenti che si tradurrà in un pedaggio più equo e sostenibile». Quando? «L'idea è che i nuovi pedaggi entrino in vigore dal primo gennaio del prossimo anno, ovviamente mano a mano che si aggiorneranno quelli vecchi: la novità è che il metodo di calcolo unitario si applicherà alle nuove concessioni ma anche a quelle vigenti». Non ci sono ancora stime su questi numeri ma «l'ottica è di avere un pedaggio più sostenibile e quindi più calmierato, fortemente legato agli investimenti effettuati». Insomma «ci sarà un abbassamento del pedaggio in maniera generale». Una revisione che sarà molto più palpabile nel 2027 «perché serviranno comunque dei mesi di assestamento ma in alcune tratte, nei Pef già pronti, l'anno è il 2026». Le leve si articolano anche sulle variazioni annuali e quindi «il famoso price cap, che determina gli aumenti annuali del pedaggio, sarà plausibilmente sotto il 1%. Anche gli ammortamenti saranno sotto controllo, prevedendo in alcuni casi straordinari, di andare a vita utile delle opere: tutto questo messo insieme impatterà positivamente sui pedaggi, di quanto lo vedremo, varierà ovviamente molto da concessione a concessione».

Zaccheo saluta con favore anche le novità sui Pef, anello debole di un si-

stema che viveva di proroghe perenni «e che invece ora può costare la decadenza della concessione per chi non si adegua». Sul fronte investimenti, che tutti insieme secondo Art cubavano quasi 44 miliardi a partire dal 2024 e fino alla scadenza delle concessioni «c'è una valutazione da parte di una commissione del Ministero: non ci sono ancora le determinazioni finali, però sono stati fatti dei tagli e per quanto mi riguarda confermo la mia perplessità su questi numeri; ma è anche importantissimo continuare a sostenere che gli impegni presi, gli investimenti già presenti nei Pef approvati negli anni scorsi vadano onorati».

Sul capitolo ferrovie Zaccheo annuncia la proroga della circolazione dei treni pendolari sulla rete Av Roma-Firenze per tutto il 2026 e parzialmente anche per il 2027: un capitolo che ha infiammato il dibattito estivo con proteste da parte delle regioni interessate e delle associazioni dei pendolari preoccupate di veder spostare i treni locali dalla rete - più efficiente - dell'alta velocità. Il caso ha investito soprattutto la tratta Roma-Firenze ma il meccanismo vale per tutta la penisola: «La deroga in vigore da anni per la circolazione dei treni sotto i 200 km/h scadrà il 31 dicembre ma ci rendiamo conto che ci



sono grossi ritardi nelle consegne del nuovo materiale rotabile alla Regione: per questo concederemo un'ulteriore proroga a tutto il 2026 e poi parzialmente al 2027. Ma sia chiaro che dal 2028 sarà difficile sostenere altre proroghe. Su questo tema ci siamo confrontati in modo molto costruttivo anche con il Ministro Salvini».

E ancora le criticità «affrontate quest'anno che sono essenzialmente due: la prima è stata quella relativa a pedaggio, con una prima bocciatura della proposta Rfi poi accolta a modifiche effettuate» ma «c'è un altro elemento, abbiamo deciso di aiutare il comparto merci che è in grosse difficoltà, per loro il pedaggio è stato ridotto del 30%, riduzione che Rfi grazie anche ad una interlocuzione con **Art** ha deciso di anticipare al 1° luglio scorso, rispetto alla data del primo gennaio 2026 inizialmente prevista». Il secondo tema caldo, spiega Zaccheo, «è quello legato alle tracce, alla capacità: conosciamo benissimo le grandi problematiche presenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, soprattutto sul lato alta velocità: i numerosi cantieri e altre cause rendono il sistema, soprattutto in alcune tratte, estremamente critico» ma poi dopo «una delibera ordinatoria verso Rfi la situazione si è ricomposta con l'accoglimento di tutte le nostre prescrizioni e devo ammettere che in questo momento c'è un positivo cambio di passo rispetto al passato». All'oriz-

zonte ci sono i francesi che presto entreranno nel mercato italiano: «Anche se in questo momento l'infrastruttura è in sofferenza, l'operatore entrerà, perché una delle prerogative che l'autorità ha è quella di consentire l'accesso non discriminatorio a tutti, ma alle stesse condizioni degli altri, devono entrare in base alla capacità disponibile: quindi non subiremo pressioni, tutte le imprese ferroviarie sono trattate dall'autorità allo stesso modo, senza scorciatoie per nessuno». Sull'ipotesi di ingresso dei privati negli investimenti sulla Av il presidente di **Art** si dice favorevole «perché l'ingresso di capitali privati con la giusta remunerazione consentirebbe un importante alleggerimento degli investimenti dalle casse dello Stato». Su questo fronte «sono già in corso interlocuzioni con il gruppo Fs perché il ruolo dell'autorità in un percorso simile è fondamentale affinché siano tutelati gli interessi di tutti, soprattutto degli utenti finali».

Infine i porti sui quali Zaccheo punta i piedi: «Noi abbiamo il compito di determinare la durata delle concessioni sulla base degli investimenti da realizzare e definire gli schemi dei Pef uguali per tutti. Ma le Autorità portuali devono essere più collaborative e soprattutto fornire in trasparenza quei dati a noi necessari per poter esercitare le nostre funzioni. Su questo ho chiesto aiuto anche al ministro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'Art. Il presidente dell'Authority di regolazione dei trasporti, Nicola Zaccheo