

«Ferrovie, più tracce messe a gara Sugli Intercity servono due lotti»

L'intervista. Nicola Zaccheo. Il presidente dell'Art presenta oggi la Relazione annuale. «Ridurre dall'85 al 70% la capacità ferroviaria prenotabile in anticipo mentre il mercato regionale va aperto gradualmente»

Flavia Landolfi

Presidente Zaccheo, nella Relazione annuale che domani presenterete in Parlamento (oggi per chi legge, ndr) grande spazio è dedicato ai diritti degli utenti. Quali sono state le attività dell'Autorità di regolazione dei trasporti in questo ambito e quali i disservizi più frequenti nel settore dei trasporti?

Gestiamo circa 20mila istanze di conciliazione l'anno: negli ultimi tre anni sono state 58mila, con circa sette milioni di euro di rimborsi riconosciuti agli utenti. Il maggior numero di reclami riguarda il trasporto aereo, anche se spesso riceviamo istanze che non sono di nostra diretta competenza. I passeggeri devono rivolgersi prima al vettore e, se non ricevono risposta o non la ritengono soddisfacente, possono avviare la conciliazione davanti all'Art. Seguono le istanze relative al trasporto ferroviario e marittimo.

E il Tpl?

Nel trasporto pubblico locale c'è ancora poca consapevolezza dei propri diritti. Per questo sarà uno dei temi centrali dell'attività del prossimo anno. Intanto lanciamo una nuova chatbot, sviluppata internamente e basata sull'intelligenza artificiale generativa. Potrà rispondere sia alle domande degli utenti, per esempio sulle modalità per ottenere un rimborso, sia ai quesiti più tecnici degli operatori. L'abbiamo sperimentata per mesi e la riteniamo ora molto affidabile.

Per la prima volta l'analisi di impatto della regolazione comprenderà anche una verifica degli effetti sulle generazioni future. Come funzionerà?
Vogliamo valutare le conseguenze che le decisioni assunte oggi possono produrre sulle generazioni future, sotto il profilo ambientale, economico e sociale. La verifica dell'impatto generazionale accompagnerà tutti i nuovi procedimenti dell'Autorità.

Pensiamo, per esempio, alle concessioni che durano decine di anni: le scelte regolatorie di oggi continueranno a produrre effetti molto a lungo. C'è poi il tema della «transport poverty», cioè la difficoltà di alcune persone e famiglie ad accedere alla scuola, alla sanità e agli altri servizi essenziali per ragioni economiche, geografiche o infrastrutturali legati ai trasporti. È un problema che riguarda anche le città e sul quale vogliamo richiamare l'attenzione.

Sulle autostrade avete introdotto un sistema tariffario che riconosce soltanto gli investimenti realizzati. A che punto è la sua applicazione e quando ne vedranno gli effetti gli automobilisti?

Le delibere 240 e 241 riguardano rispettivamente le nuove concessioni e quelle vigenti. Per le concessioni in essere l'applicazione integrale avverrà con il prossimo aggiornamento del piano economico-finanziario, ma alcuni principi fondamentali sono già operativi: i nuovi criteri per la remunerazione del capitale investito e per la determinazione delle poste figurative valgono già per tutte le concessioni, salvo alcune situazioni particolari. I nostri pareri sui Pef sono inoltre prescrittivi e vincolanti. Gli effetti completi richiedono tempo, perché il periodo regolatorio dura cinque anni, ma ritengo che gli utenti potranno vedere risultati concreti sulle tariffe entro due o tre anni. A questo si aggiunge il rimborso del pedaggio in caso di cantieri e blocchi del traffico, una misura introdotta per la prima volta in Europa.

Nel settore ferroviario c'è grande fermento per l'arrivo di nuovi operatori. Cosa succederà? E qual è la posizione di Art sulla gara per gli Intercity?

Alcune tratte sono sature e dobbiamo garantire un accesso equo alla capacità e all'infrastruttura. Abbiamo proposto di ridurre dall'85 al 70% la quota massima assegnabile

attraverso gli accordi quadro, lasciando una capacità residua da mettere a gara. Il procedimento è ancora aperto, ma le imprese non devono temere una concorrenza leale. Quanto agli Intercity, oggi il mercato non è ancora abbastanza contendibile per una suddivisione in sei o otto lotti, ma neppure il lotto unico favorisce la liberalizzazione e la Commissione europea non lo vede con favore. La mia proposta è partire con due lotti, uno grande e uno più piccolo. Quest'ultimo servirebbe a verificare l'interesse di altri operatori e ad accompagnare gradualmente il mercato verso una concorrenza effettiva.

Nei porti annunciate una regolazione più trasparente e aperta alla concorrenza. Quali saranno i prossimi interventi?
Abbiamo introdotto criteri per assicurare un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture, strumenti uniformi di contabilità regolatoria e schemi comuni per i piani economico-finanziari. Stiamo inoltre definendo benchmark e indicatori con cui misurare le prestazioni delle Autorità di sistema portuale. Il punto centrale resta la durata delle concessioni, che deve essere commisurata agli investimenti previsti. Per procedere servono però dati completi: dopo l'avvio di alcuni procedimenti sanzionatori, li abbiamo ricevuti da quasi tutte le Autorità di sistema ma il quadro non è ancora completo.

Sul Ponte sullo Stretto avete approvato il piano tariffario, chiedendo però un monitoraggio continuo. Quali sono gli aspetti più
Il Pef è oggi accettabile, ma dovrà essere riesaminato quando



saranno più maturi i dati sulla realizzazione dell'infrastruttura e sui volumi di traffico. Occorre monitorare i costi che matureranno nei prossimi anni, verificare che non lievettino e che siano imputati correttamente. Bisogna soprattutto evitare che sull'utenza ricadano costi non pertinenti o poste figurative maturate prima ancora della realizzazione dell'opera.

I Comuni hanno aumentato le licenze taxi, ma per gli utenti resta spesso difficile trovare un'auto.

L'Art può intervenire?

Noi esprimiamo pareri sulle condizioni del servizio, sul numero delle licenze e sulle tariffe, ma possiamo farlo soltanto quando sono gli enti locali a interpellarci. La normativa tutela l'autonomia dei Comuni e non possiamo imporre a un sindaco di bandire nuove licenze. Con le nostre linee guida abbiamo però aiutato gli enti locali a organizzare meglio il servizio. Siamo intervenuti anche sul valore delle nuove licenze, stabilendo che debba essere inferiore a quello di mercato: la giustizia amministrativa ci ha dato ragione. Sarebbe utile, inoltre, attribuire all'Autorità un ruolo più esplicito nella regolazione degli Ncc, anche per quanto riguarda le tariffe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**NICOLA
ZACCARO**
Presidente
dell'Autorità
di regolazione
dei trasporti

dal 19 ottobre 2020