

**L'intervista. Nicola Zaccheo, il presidente dell'Art
l'Autorità trasporti: segnalazione al Parlamento**

«Poche macchine, ora alle città premi e penali in base alle flotte»



**Entro la fine dell'anno
porteremo la proposta
all'esame di governo
e Camere: spetta a loro
costruire la norma**



**Chiederemo anche
un ruolo diretto
nella regolazione
delle piattaforme:
aprire agli operatori**

**Flavia Landolfi
Vittorio Nuti**

«**L**e licenze sono aumentate, ma sono ancora insufficienti. Abbiamo bisogno di più taxi». Nicola Zaccheo, presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, parte dai risultati della nuova indagine sul settore che il Sole24Ore anticipa in questa pagina, per annunciare anche le proposte che l'Art porterà a Governo e Parlamento: premi e penalità per i Comuni in base al numero delle auto bianche disponibili rispetto a un benchmark, tassametri connessi e un ruolo diretto dell'Autorità nella regolazione delle piattaforme.

Presidente, l'aumento delle licenze che Art certifica in questa nuova rilevazione basta a coprire la domanda?

La situazione è migliorata rispetto al passato, ma il numero è ancora insufficiente. A Roma lo vediamo ogni giorno: nonostante le licenze in più, c'è ancora bisogno di incrementare il contingente. Nel nostro parere al Campidoglio avevamo indicato la necessità di oltre duemila licenze aggiuntive. Ci auguriamo che i Comuni ci chiedano altri aumenti, ma non abbiamo strumenti per costringerli a farlo.

Vuole dire che servono nuovi poteri per l'Autorità?

La regolazione c'è e deve preservare l'autonomia degli enti locali. I nostri pareri sono vincolanti e possiamo ricorrere al Tar se le prescrizioni non vengono rispettate. Le linee guida sul servizio taxi hanno aiutato i Comuni a migliorare regolamenti e tariffe, e anche l'interlocuzione è cresciuta molto. Il punto sul quale possiamo fare poco resta però

quello decisivo: l'iniziativa per aumentare il numero dei taxi.

E allora come si fa a spingere i Comuni a intervenire?

Una proposta che porteremo nell'atto di segnalazione a Governo e Parlamento entro la fine dell'anno è introdurre criteri di premialità e penalità rispetto a un benchmark che stiamo calcolando e che sarà pronto a breve.

Premialità e penalità con quali strumenti?

Potremmo legarli al trasferimento di fondi pubblici: prevedere più finanziamenti se il numero dei taxi si avvicina a questo valore di riferimento; in caso contrario meno risorse se ne discosta di molto. Spetterà al legislatore stabilire come intervenire nel dettaglio.

Un numero minimo di taxi uguale per tutti?

No, vogliamo individuare valori di riferimento per gruppi di Comuni con caratteristiche simili. Il rapporto tra taxi e abitanti da solo non basta: bisogna ad esempio considerare la vocazione turistica, la vicinanza a grandi aeroporti e la tipologia di Comune. Pensiamo a tre o quattro fasce, al massimo cinque, con l'obiettivo di coprire circa l'80% delle esigenze del mercato.

Per esempio?

Ci sono località ad altissima vocazione turistica senza una licenza taxi, dove sono presenti soltanto Ncc. L'utente non può scegliere e i costi sono diversi.

Quanto pesa la mancanza di dati sul servizio?

È uno dei problemi principali. Ricevere le informazioni è complicato e spesso la scarsa qualità dei dati non consente elaborazioni efficaci. Non sempre dipende dai Comuni: molti non hanno strumenti adeguati per raccogliere i dati dagli operatori e

trasmetterli. Nella nostra indagine hanno risposto 182 Comuni su 200, il 91%, su un questionario di 140 indicatori. È un risultato importante, ma bisogna intervenire anche sugli strumenti.

Parliamo di tassametri, intendete intervenire anche su quelli?

Sì, sarà una delle proposte della segnalazione. I tassametri moderni permettono di monitorare spostamenti e corse e di trasmettere informazioni sulla durata e sulle tariffe applicate. Alcuni operatori già dispongono di questi sistemi. Una piattaforma comunale di raccolta dei dati, terza rispetto alle piattaforme degli operatori, consentirebbe di avere le informazioni direttamente dalle singole corse. Ci aspettiamo inoltre che il tassametro sia scelto obbligatoriamente dal Comune, per assicurarne un funzionamento uniforme e oggettivo.

E sulle piattaforme?

Chiederemo un ruolo diretto nella loro regolazione. Per noi sono un'infrastruttura e devono garantire un accesso equo e non discriminatorio agli operatori. Servizi su piattaforma, come Uber, devono avere il giusto spazio nel mercato, soprattutto quando operano con tassisti che svolgono un servizio pubblico. Su questo siamo indietro rispetto ad



altri Paesi europei e occorre intervenire rapidamente.

Ultimamente alcune app chiedono la destinazione della corsa prima di assegnare il taxi. È una pratica corretta?

La destinazione può servire a ottimizzare il servizio, ma non deve diventare uno strumento per rifiutare la corsa. Quindi va bene ma solo in un secondo momento, quando l'auto è stata assegnata. Per altro potrebbe essere utile anche su un altro fronte.

Quale?

Potrebbe favorire il taxi sharing, con benefici per l'utente, che paga meno, e per il tassista. È un servizio previsto dalla nostra regolazione, ma ancora pochissimo utilizzato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Art.

Il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Nicola Zaccheo