

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del professor Mario Sebastiani, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481, l'audizione del Professor Mario Sebastiani, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ricordo che l'audizione è rivolta esclusivamente ad acquisire elementi informativi ai fini della valutazione dei requisiti richiesti dalla legge.

Do la parola al professor Mario Sebastiani per lo svolgimento della relazione.

MARIO SEBASTIANI, *Presidente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli deputati, in primo luogo vorrei ringraziare e dichiarare l'emozione e l'onore di essere ammesso a questa audizione come presidente designato dell'Autorità dei trasporti,

compito, se il Parlamento vorrà esprimersi favorevolmente, della cui responsabilità sono pienamente consapevole, così come sono consapevole delle aspettative del Paese e del Parlamento, che ha voluto la costituzione di questo nuovo organismo.

Per rispetto del Parlamento non mi sono permesso di elaborare, per questa occasione, un programma di attività. Peraltro la vastità e la varietà delle problematiche del settore sono tali e così ampie sono le funzioni assegnate dalla legge all'Autorità che solo un'imperdonabile mancanza di umiltà avrebbe potuto suggerirmi oggi di proporre un articolato programma.

Tale programma potrà scaturire solo dopo aver preso visione delle tante problematiche e averlo condiviso, se il Parlamento vorrà esprimersi favorevolmente, con il collegio, sì da giungere a una piena convergenza di idee. Pur nella fisiologica dialettica delle idee, infatti, ritengo che l'unità del collegio rappresenti un valore essenziale per svolgere al meglio le funzioni assegnate all'Autorità.

È un'unità che dovrà in primo luogo riscontrarsi sui valori, sui principi e su idee di fondo, alle quali fermamente credo e che ritengo doveroso sottoporre fin d'ora alla valutazione di questa Commissione. Tanto più come presidente designato, garante come vorrei essere, se il Parlamento lo riterrà, della coesione dell'Autorità nel perseguimento di questi valori, ho ritenuto opportuno e corretto verificarne fin d'ora la condivisione da parte degli altri componenti designati.

Nessuno conosce il settore dei trasporti meglio dei membri di questa Commissione, che lo seguono quotidianamente, ne analizzano ed elaborano le proposte di legislative, e sul quale la Commissione ha

realizzato importanti indagini conoscitive quali quelle sul settore aeroportuale e sul settore ferroviario. Un settore, quello dei trasporti, caratterizzato da storiche criticità, ma anche da potenzialità inesprese, un settore nevralgico i cui chiaroscuri influenzano profondamente il benessere della società, la competitività del Paese, le sue prospettive di sviluppo, quindi un settore centrale nella politica industriale e nella politica di coesione sociale e territoriale del nostro Paese.

Sarebbe presuntuoso pensare che la sola costituzione di un'Autorità indipendente possa rappresentare la panacea dei molti mali che affliggono questo settore. L'Autorità è piuttosto un tassello, per quanto importante, le cui potenzialità dipenderanno certamente anche dall'impegno del collegio e dalla qualità degli uffici, dalla credibilità che fin dall'inizio l'Autorità riuscirà a imprimere a se stessa, credibilità in primo luogo nei confronti del Parlamento, nei confronti del Governo e delle altre Autorità e amministrazioni centrali e territoriali, nei confronti delle imprese e degli utenti.

Per quanto buone possano essere le regole, infatti, queste perdono di credibilità se non sono sorrette da un sistema regolatorio a sua volta credibile, un sistema regolatorio la cui efficacia richiede che le sue finalità e i suoi principi ispiratori siano di fondo condivisi anche dagli stessi destinatari per il loro sostanziale equilibrio, terzietà e trasparenza (non le decisioni dell'Autorità ovviamente, ma i principi ispiratori).

Il ruolo primario dell'Autorità è di tutela degli utenti attraverso la promozione di un contesto concorrenziale e competitivo nel quadro degli indirizzi di politica industriale e sociale, che trovano una sintesi nelle leggi approvate dal Parlamento, il quale ne rappresenta l'unico referente gerarchico.

Indipendenza non significa però autoreferenzialità. Affinché possa assolvere alle proprie finalità, l'Autorità dovrà sviluppare rapporti di leale collaborazione con il Governo e con le pubbliche amministrazioni, dovrà mantenere costanti re-

lazioni con le regioni e con gli enti locali, aspetto a mio avviso di particolare importanza tanto più dopo la riforma del Titolo V della Costituzione, che ha assegnato alla competenza concorrente delle Regioni importanti materie relative alle infrastrutture e ai trasporti.

Per la verità, anche prima il decreto legislativo n.422 del 1967 aveva trasferito alle Regioni le competenze in materia di trasporto regionale e locale, e da ultimo abbiamo il decreto legge n.138 del 2011, modificato poi dall'ultimo decreto legge sulle liberalizzazioni. Mi riferisco all'articolo 3-bis sugli ambiti territoriali, all'articolo 4 sulle analisi di mercato e le modalità di affidamento di carattere competitivo; mi riferisco anche alla normativa sui costi e sui fabbisogni *standard*, che a mio avviso si integrano perfettamente con questa riforma dei servizi pubblici locali, tutte materie di competenza concorrente tra Stato e Regioni.

È quindi necessario il rispetto del principio di sussidiarietà espressamente richiamato dalla legge istitutiva dell'Autorità, che richiederà dunque la ricerca di soluzioni differenziate a seconda dei campi di intervento e un costante rapporto con gli enti territoriali. L'Autorità dovrà anche sviluppare sistematiche e trasparenti consultazioni con le imprese, con le associazioni dei consumatori e con le associazioni ambientaliste, dovrà interagire nel rispetto dei ruoli con l'Autorità garante della concorrenza nel mercato e con l'Autorità per i contratti pubblici, così come con le altre Autorità di regolazione settoriale.

Essa dovrà avere come costante riferimento le istituzioni comunitarie e inserirsi a pieno titolo nella rete delle Autorità europee di settore. Cooperazione interistituzionale, sinergie e scambio di esperienze sono, infatti, un determinante fattore di crescita. Ovviamente le conoscenze evolvono, e personalmente sono dell'idea che nel settore della regolamentazione vi sia molto da innovare in Italia, però non molto da inventare, nel senso che c'è sempre qualcuno che ci ha pensato prima in un'altra parte del mondo e dunque è importante verificare quali siano state le

migliori esperienze anche all'estero, cercare di analizzarle, di adattarle, di affinarle e di verificarne l'applicabilità nel nostro Paese.

Nel rispetto del ruolo del Parlamento e del Governo, anche in questo modo l'Autorità potrà fare la sua parte nell'agevolare quella armonizzazione di regole che oggi, a fronte di un mercato di dimensioni almeno europee, ancora stenta ad affermarsi fra gli Stati membri.

Dall'indagine conoscitiva di questa Commissione sul settore ferroviario emerge come il ricorso allo strumento della direttiva abbia determinato una diversa apertura alla concorrenza nel campo del settore ferroviario. C'è infatti questa iniziativa comunitaria della Commissione, del *recast* delle relative normative. Solo in questo quadro l'Autorità potrà agevolare il perseguimento degli obiettivi di concorrenza, competitività e sviluppo, dei quali il settore ha estrema necessità.

Sono convinto che l'istituzione di un'Autorità indipendente sia utile per ricondurre a unitarietà un processo regolatorio, che per il settore dei trasporti è stato storicamente caratterizzato non tanto dall'assenza di regole o da cattive regole, quanto dalla frammentarietà, fra comparti e nei comparti, delle competenze che queste regole devono applicare, dall'incertezza sugli esiti del processo regolatorio, dalla sua estenuante lunghezza e non infrequentemente da conflitti di competenze fra i vari anelli della catena regolatoria e da rimpalli di responsabilità.

Tutti questi elementi hanno ingenerato quel rischio regolatorio, che in concorso con altre cause si è riflesso in stasi degli investimenti, in mancata modernizzazione e dinamicità del settore, in consistenti oneri per la finanza pubblica, non sempre proporzionati ai risultati conseguiti. Tenuto conto della centralità del settore nel funzionamento dell'economia e della società, i suoi ritardi si sono rivelati un freno allo sviluppo dell'economia nel suo insieme.

L'aver conferito tutte le competenze regolatorie previste dalla legge a un unico soggetto indipendente dall'esecutivo, che

nell'ambito delle leggi risponde solo al Parlamento, costituisce potenzialmente un considerevole passo avanti nella credibilità e nell'efficienza del sistema della regolazione dei mercati.

In questo quadro mi vorrei soffermare solamente su alcuni aspetti che sembrano centrali e innovativi rispetto al quadro attuale di regolazione del settore. Il primo riguarda la necessità di applicare modalità di regolazione proporzionate agli obiettivi di interesse generale che si debbono perseguire. Una regolazione ingiustificatamente invasiva genera oneri che vanno ben oltre quelli amministrativi e che possono in ultima analisi tradursi in ostacoli alla competitività e alla stessa concorrenza.

Lo strumento regolatorio va attentamente tarato e adattato in relazione all'evoluzione dei mercati e della concorrenza, al fine di applicare la forma migliore di regolazione possibile, che è quella che massimizza i benefici rispetto ai costi della regolazione stessa.

Se il Parlamento vorrà esprimere la propria fiducia, l'analisi dei mercati e l'analisi di impatto della regolazione rappresenteranno un sistematico adempimento, propedeutico all'introduzione di misure regolamentari *ex ante* e finalizzato a individuare gli strumenti più idonei fra quelli previsti dalle norme di legge. Questi adempimenti saranno rinnovati periodicamente, in relazione all'evoluzione dei mercati e della concorrenza.

Questa Commissione conosce molto bene le problematiche del settore delle telecomunicazioni, e il quadro comunitario delle comunicazioni elettroniche contiene le analisi di mercato che devono essere regolarmente fatte dalle Autorità nazionali di regolazione per verificare se e come regolamentare, in modo da essere meno invasivi possibile in relazione agli obiettivi che si vogliono raggiungere.

Il secondo aspetto è strettamente legato al primo e riguarda l'orizzonte temporale da trapiantare, perché, nel perseguire l'obiettivo di promozione del quadro concorrenziale e di tutela degli utenti, la regolazione deve guardare anche al medio

e lungo periodo, in coerenza con gli obiettivi di crescita dell'offerta e della qualità dei servizi, promuovendo le condizioni per uno sviluppo equilibrato degli investimenti, proporzionato a questi obiettivi, e promuovendo il concorso di capitali privati.

Questo potrà essere realizzato anche attraverso appropriate misure di incentivazione dell'efficienza, di premialità e di finalizzazione, che sono tanto più essenziali nell'attuale contesto, che tutti temiamo non sia transitorio, di difficoltà economiche e di difficoltà di finanza pubblica. Anche in questo contesto l'esperienza del mercato delle telecomunicazioni con la promozione della concorrenza a lungo andare può essere interessante da imitare.

Ritengo che i criteri che ho menzionato di proporzionalità della regolazione e di una sua impostazione di ampio respiro siano i più funzionali a promuovere il perseguimento di un *set* indivisibile di obiettivi, rappresentato da concorrenza, competitività, sviluppo, coesione, abbordabilità ed economia di risorse pubbliche, obiettivi che attengono alle scelte politiche, ma dei quali un'appropriata e coerente regolazione può agevolare il raggiungimento.

La funzione dell'Autorità di regolazione settoriale consiste nel prevenire illeciti concorrenziali, ma ciò deve avvenire in modo proattivo, con ampio respiro, promuovendo insieme concorrenza, competitività e sviluppo del settore, perché, se è vero che la concorrenza costituisce un fattore indispensabile per la competitività, l'assenza di competitiva e di sviluppo si converte in freno alla concorrenza e al benessere della collettività, e questo ben oltre il benessere degli utenti del settore.

È anche con questo approccio che l'Autorità potrà essere strumento funzionale alla realizzazione delle politiche industriali e sociali del Paese, nel rispetto degli obiettivi stabiliti dalle scelte politiche e legislative, con una regolazione più stabile e credibile, condizione essenziale an-

che per attrarre investimenti e nel contempo intransigente nel pretenderne il rispetto.

Con l'attribuzione all'Autorità di competenze che abbracciano tutti i comparti di trasporto, questa Autorità è atipica nel panorama europeo. Questa scelta innovativa del Parlamento è per molti versi lungimirante, perché l'unificazione dei soggetti regolatori permetterà di economizzare risorse e al tempo stesso di creare una massa critica di professionalità altrimenti irraggiungibile, che potrà arricchirsi nel tempo proprio in virtù dello scambio fra esperienze e *best practices* settoriali diverse, una massa critica che, anche in forza della propria visione di insieme, potrà meglio affinare gli strumenti regolatori, più efficacemente confrontarsi con le imprese, più prontamente interagire con le associazioni dei consumatori e con maggiore competenza interagire con le istituzioni nazionali e comunitarie.

Inoltre un'Autorità che integra le competenze di più comparti potrà meglio agevolare l'orientamento della politica industriale a fare sistema in due direzioni: orizzontalmente, con la promozione della intermodalità, della logistica integrata, delle sinergie e delle complementarità fra modalità, della incentivazione delle priorità modali definite dal Parlamento e dalle Regioni, anche tenuto conto dei costi esterni; verticalmente, perché il settore, oltre a offrire servizi essenziali per lo *standard* di vita delle persone e per la competitività delle imprese, può anche essere un formidabile elemento propulsivo delle industrie fornitrici e dell'innovazione.

Basta pensare alle tecnologie satellitari, che sono essenziali per il trasporto aereo, ma lo sono anche per il trasporto ferroviario, per il trasporto autostradale e potenzialmente potrebbero esserlo anche per il trasporto urbano. Ad esempio, in alcune città come Genova è stato introdotto un progetto pilota sui crediti di mobilità nelle città, che richiedono ovviamente un utilizzo di tecnologia satellitare.

La credibilità andrà conquistata sul campo, improntando la condotta dell'Au-

torità ai valori veramente fondamentali, che devono essere propri di chi — non importa a quale livello — si occupa della cosa pubblica: il senso dell'istituzione, il senso dell'interesse generale, in una parola il senso dello Stato e la terzietà rispetto agli interessi da regolamentare, unendo trasparenza di procedure, tempestività di decisioni, duttilità nel cogliere i cambiamenti nel quadro del settore e nel definire le priorità di intervento, capacità di utilizzare le opportunità fornite dal complesso quadro normativo, il tutto in stretto raccordo con il Parlamento.

Le procedure di reclutamento del personale dell'Autorità nelle diverse forme che la legge consente dovranno essere rigorose e trasparenti, non solo per l'ovvia ragione di selezionare i migliori, ma perché una struttura altamente professionalizzata e orgogliosa di esserlo, formata da persone motivate, desiderose di crescere nell'istituzione, dotate di spirito di servizio, di *civil servant* per utilizzare un termine anglosassone, è la prima condizione di reale indipendenza dell'Autorità dagli interessi che è preposta a regolamentare.

Si tratta di una struttura la cui attività di analisi e istruttoria deve conservare a mio avviso terzietà anche rispetto allo stesso collegio, che sarà poi chiamato a deliberare in piena autonomia. La divisione dei ruoli è infatti essenziale affinché ciascuno si assuma pienamente le diverse responsabilità proprie delle funzioni che svolge. Chiaramente spetterà al collegio indicare principi e idee guida a cui gli uffici dovranno uniformarsi, principi che ho indicato prima: proporzionalità delle misure, guardare lungo senza massimalismi, ma in modo intransigente.

Un'Autorità credibile, equilibrata, professionalmente attrezzata e attenta ai cambiamenti del contesto di mercato può far crescere intorno a sé consenso e diffondere quella cultura della regolamentazione, che oggi non di rado è vista — a volte giustamente, a mio avviso — dai destinatari come un mero appesantimento burocratico, come un'inutile o sproporzionata ingerenza nella vita delle imprese.

La sintesi fra l'interesse generale e i legittimi interessi particolari che ne sono parte è terreno proprio dalla politica, ma, seguendo le indicazioni del Parlamento, l'Autorità può fornire a questo riguardo un valido supporto.

L'attività e l'organizzazione dell'Autorità andranno improntate al massimo rigore anche in termini di mezzi e di spese, consapevoli che, come è giusto, ci si attende dal nuovo soggetto un modo di essere sobrio, coerente con le difficoltà che il Paese sta vivendo.

Mi fermo qui, limitandomi, come avevo anticipato, a considerazioni di carattere generale. Auspico, se il Parlamento volesse esprimersi positivamente e se lo ritenesse opportuno, che l'Autorità possa presentarsi a questa Commissione in un momento successivo, per illustrare lo stato dell'organizzazione e il programma di attività, in base a priorità sulle quali ricevere il riscontro parlamentare.

Sono consapevole della grande opportunità, che spero sia offerta, di portare un contributo importante all'ammodernamento del settore, così come sono cosciente dell'importanza di rendere quanto più breve possibile la fase di avvio e di assicurare un segnale immediato di discontinuità.

Per parte mia — e so di interpretare il pensiero dei colleghi designati — è assoluto l'impegno davanti al Parlamento e in primo luogo davanti a me stesso per la più rigorosa terzietà e trasparenza rispetto ai tanti e corposi interessi che l'Autorità è chiamata a regolamentare, come è convinto il mio impegno affinché l'azione dell'Autorità a tutti i livelli che la comporranno sia ispirata a quel senso dello Stato che, come ho già avuto modo di affermare, deve rappresentare il collante e la guida.

Mi rendo conto che un lavoro immane aspetta il collegio e come presidente designato sono determinato a che le aspettative e la fiducia che il Parlamento spero vorrà accordare non siano disattese, con il pungolo, l'aiuto e il costante rapporto con il Parlamento. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

VINCENZO GAROFALO. Benvenuto in Commissione, professor Sebastiani. Lei si è ovviamente documentato sulle attività di questa Commissione, come si evince da alcuni dati da lei citati nell'arco di questa sua relazione, e quindi avrà sicuramente appreso come questa Commissione abbia fortemente voluto questo organismo.

Entrambi gli schieramenti hanno presentato proposte di legge, sulle quali è stata espressa anche una forte volontà di procedere, che è iniziata con l'indagine conoscitiva sul sistema ferroviario italiano. Siamo quindi molto contenti della nascita di questa Autorità, che volevamo assolutamente, come lei ha sottolineato nella sua relazione.

Questa è infatti necessaria per sviluppare un'azione di aiuto soprattutto per elevare lo *standard* qualitativo dei nostri trasporti in tutte le modalità, per consentire uno sviluppo del sistema dei trasporti italiano libero e aperto alla concorrenza, per potere anche (perché no?) destinare al meglio le non poche risorse che già oggi lo Stato italiano destina alle varie attività, per evitare una concorrenza tra modalità differenti, cosa per cui è utile un'unica Autorità per tutte le modalità, per evitare di generare una prevalenza che potrebbe influenzare le scelte.

Come parlamentari nutriamo grandi aspettative per il lavoro suo e del suo collegio, e guardiamo a questo nello spirito di dare al Paese un assetto moderno, efficiente, che dia soddisfazione agli utenti. Sappiamo bene che l'attività sua e dei suoi colleghi è un'attività collegiale, quindi speriamo di poterci confrontare sull'attività. Grazie.

MICHELE POMPEO META. Ho ascoltato la relazione del professor Sebastiani e ne voglio apprezzare sia il metodo che alcuni contenuti che ha voluto anticipare in questo primo incontro con la Commissione.

Al di fuori di ogni retorica, esprimo soddisfazione e condivisione per la propo-

sta del Consiglio dei Ministri che la riguarda, e nello stesso tempo voglio sottolineare un dato che lei conosce e ha ripreso. La gestazione di questa *Authority* è nata in questa Commissione: noi l'abbiamo voluta fortissimamente, con convinzione, abbiamo avuto la fortuna che il nostro interlocutore, il Governo, ha spinto nella stessa direzione, sono stati accelerati i tempi e in un rapporto di grande autonomia di questa Commissione abbiamo anche suggerito al Governo alcune correzioni di aspetti che non ci convincevano.

Lei sa che, al di là delle appartenenze politiche, in questa Commissione siamo stati una purtroppo rara eccezione e siamo molto gelosi della nostra autonomia, che significa tante cose: rispetto dei ruoli, rispetto anche delle funzioni di questa sede e del Parlamento.

Ho molto apprezzato il passaggio in cui lei si impegna a tornare dopo gli adempimenti formali in una sorta di audizione formale, per definire le intenzioni programmatiche dell'*Authority*, cosa che ci fa molto piacere e testimonia che abbiamo fatto bene a spingere perché questa realtà nascesse, guardando non al cortile ma al contesto europeo.

È una buona disposizione, i cui limiti logistici e organizzativi legati all'esperienza si possono correggere *in progress*. Desidero sottolineare la nostra disponibilità a collaborare in modo disinteressato. Al centro dobbiamo mettere una serie di questioni, perché questa realtà è nata tardivamente, si è accumulata una serie di problemi che ci hanno fatto discutere con l'Europa, si sono accumulati fino a far collassare una serie di questioni, che hanno reso ingovernabile parte dei soggetti e delle realtà che riguardano il complesso mondo dei trasporti e della mobilità.

Naturalmente c'è da far presto e bene, e la sua autorevolezza da questo punto di vista è una garanzia. La ringrazio per le cose che ci ha voluto dire, ci vedremo in una prossima audizione, se possibile prima dell'estate oppure subito dopo la ripresa dei lavori in autunno.

DANIELE TOTO. Come Gruppo abbiamo molto apprezzato la relazione del professor Sebastiani e la sua capacità di individuare nelle indagini conoscitive che questa Commissione ha effettuato un punto di partenza per una collaborazione auspicata, auspicata senza dubbio dalla nascente Autorità, ma soprattutto da questa Commissione, che in questi quattro anni ha affrontato, attraverso indagini conoscitive importanti, alcune sfide, che negli ultimi anni sono state sottaciute.

Il compito che attende l'Autorità è assolutamente fondamentale per i motivi che lei ha magistralmente elencato, parlando di concorrenza, di competitività, esemplificata in modo cristallino dalla grata che Trenitalia pone nei confronti del nuovo concorrente, di integrazioni normative comunitarie (e qui l'aspetto giuridico della terna dell'Autorità sarà fondamentale), dall'indipendenza dell'esecutivo. Sto citando elementi che lei ha già citato nella sua relazione e che ritengo assolutamente condivisibili, come l'indipendenza dall'Esecutivo perché non si arrivi, ad un punto critico, come è successo nel caso della direttiva del 7 luglio 2009 sul mancato accesso agli interporti ferroviari, che ha determinato un ricorso davanti alla Commissione europea.

In tal senso, siamo convinti che la terna individuata dal Governo sia la migliore possibile e sia attrezzata per le sfide da lanciare nel settore dei trasporti, che necessita di un'attività di regolamentazione, quindi ben venga l'Autorità che, come è stato detto, nasce da questa Commissione, ma ben venga anche un'Autorità capace non solo di regolare il mercato, ma anche di avere attività di prospettiva e di intrapresa, perché il mercato non va solamente regolato, ma va anche seguito e modellato secondo le necessità e le esigenze.

La ringrazio quindi per l'esauritiva relazione e l'attendiamo anche noi alle prossime sfide che ci saranno, augurandoci che i temi che lei ha messo sul tappeto (la concorrenza, l'integrazione con le norme europee e l'indipendenza dell'esecutivo)

siano i fari, in grado di dare a questa Autorità la possibilità di essere presente. Grazie.

MARIO LOVELLI. Mi unisco anch'io alle considerazioni dei colleghi che mi hanno preceduto e all'apprezzamento per le parole che abbiamo sentito dal presidente designato.

Desidero semplicemente aggiungere la soddisfazione di vedere che con l'esame delle candidature alla composizione del collegio dell'Autorità arriviamo alla conclusione di un percorso, che è iniziato all'inizio di questa legislatura con una proposta di legge che portava la mia prima firma ed è stata a lungo discussa in Commissione, finché il Governo ha emanato il decreto legge che ha avviato la concreta fase operativa della nascita dell'*Authority*.

Questo è dunque un momento importante, anche se avviene a fine legislatura e posso immaginare che il percorso dei prossimi mesi non sarà semplice. Le caratteristiche dell'Autorità, la sua durata al di là della durata dei Governi in carica, devono costituire il punto di riferimento perché l'Autorità funzioni, interpreti le norme del Parlamento italiano e si inserisca nel dibattito europeo, che in materia è molto vasto e presente.

Anch'io apprezzo il fatto che lei intenda ripresentarsi in questa sede per uno scambio di idee sulla fase di avvio organizzativo, e a questo proposito colgo l'occasione per dire che, poiché in queste settimane abbiamo letto le più diverse dichiarazioni sulla organizzazione dell'Autorità e su eventuali, future sedi, e la mia proposta di legge partiva da un'iniziativa che riguardava Genova e Torino, immagino che adesso la sede obbligata sia naturalmente Roma per evidenti ragioni, ma, se quando tornerà per informarci dell'avvio organizzativo potrà esprimerci la sua valutazione in base alla situazione che incontrerà, potremo eventualmente darle anche un contributo e qualche suggerimento. Grazie e buon lavoro!

ANTONIO MEREU. Anche noi siamo soddisfatti dalla relazione del professor

Sebastiani. Non so quanto tempo di collaborazione potremo avere perché, come tutti sappiamo, viviamo ancora un periodo di instabilità politica, ma una cosa è certa: questa Autorità di regolazione era attesa da tutti, perché evidentemente tutti i Gruppi sentivano che qualcosa mancava allo sviluppo del nostro Paese in tema di trasporti.

Abbiamo tutti (chi parla in particolare) delle aspettative che non so se possano essere di conforto, perché spesso sono un impegno all'impegno, ma personalmente credo molto in questa Autorità anche perché mi rendo conto di come sia difficile oggi parlare di trasporto ferroviario a discapito del trasporto su gomma, se qualcuno non interviene per far capire che certi privilegi non si possono più sostenere e che per l'interesse del Paese dobbiamo tutti economizzare, per cui il trasporto ferroviario oggi assume un'importanza superiore quantomeno perché deve costituire un elemento di sviluppo.

Ritengo anche che oggi la questione trasporti, subito dopo quella relativa all'energia se non insieme, sia determinante per dare sviluppo alle nostre imprese, che spesso trovano in questo un ostacolo per l'imprenditore nel mettere i propri prodotti sul mercato, perché il costo del trasporto diventa più importante del costo di produzione.

Riteniamo che la collaborazione che il professor Sebastiani sta cercando di realizzare ci sarà senza dubbio, anche se probabilmente occorrerà coraggio. Come già evidenziato, dobbiamo avere un ruolo diverso anche in questa Europa, che sotto questo aspetto da lontano ci guida troppo, perché l'Italia è completamente diversa anche dal punto di vista geografico da tutte le altre nazioni, per cui il problema trasporti è abbastanza complesso e le piattaforme diventano molto importanti, quindi è necessario potenziarle in maniera adeguata nel nostro Paese, che è importante sia per la sua lunghezza che per la sua trasversalità, perché attraverso il mare arriva dalla Spagna all'Asia.

Siamo quindi profondamente interessati a questi problemi e ci auguriamo che

questa collaborazione possa dare frutti positivi. Riteniamo utile quindi un ulteriore incontro in una situazione diversa, per confrontare le aspettative di chi dirige l'Autorità e di chi come noi vorrebbe fare sempre gli interessi di coloro che sono in difficoltà.

Quando infatti penso ai trasporti, penso anche alla mobilità urbana, al trasporto pubblico locale che è stato recentemente messo in discussione per mancanza o sospetta mancanza di finanziamenti, a cui occorre comunque dare delle risposte. Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola al professor Sebastiani per una breve replica.

MARIO SEBASTIANI, *Presidente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Grazie, presidente, ringrazio gli onorevoli che sono intervenuti.

L'onorevole Garofalo giustamente sollevava il problema della trasversalità di questa Autorità. Una grande potenzialità nasce infatti da questo. Utilizzo spesso il linguaggio delle telecomunicazioni non perché sia un grande esperto di quel settore, ma perché trovo delle assonanze, e trovo utile il concetto di convergenza, ossia di una regolamentazione convergente che consenta di portare alla razionalità le varie modalità, che oggi sono regolamentate in modo differente e secondo criteri non conformi alla politica industriale che lo stesso Parlamento esprime.

La possibilità, qualora questa Commissione esprimesse parere favorevole, di ritornare in questa sede mi pare essenziale per due motivi. Il primo motivo è che un'Autorità indipendente ha come unico referente gerarchico il Parlamento, ha bisogno di un riferimento e questo non può che essere il Parlamento, non può che essere un riferimento costante perché la sua legittimazione deriva dal Parlamento.

In secondo luogo, l'Autorità deve nascere, fisicamente si deve costituire, cosa che chiaramente richiederà un grandissimo lavoro, avrà uno *staff* che al momento è fissato in ottanta persone, che, al di là del numero limitato, non potrà che

crescere gradualmente nel tempo, perché ovviamente sarà necessario che le persone si abituino ad adottare uno stesso linguaggio.

Il proposito è quindi quello di realizzare una nuova audizione, nella quale l'Autorità possa proporre al Parlamento le priorità su cui ritiene di intervenire secondo una cronologia nel tempo e avere un riscontro da parte del Parlamento.

L'onorevole Lovelli sollevava anche il problema della sede, decisione che non spetta all'Autorità né a me, soprattutto in questa fase, ma spetta al Governo. Se posso esprimere la mia opinione, una sede romana consente di economizzare costi e vivendo a Roma non potrei dire che non sarebbe comodo, però, come ho già avuto modo di rappresentare, una sede in una città diversa da Roma potrebbe essere un buon segnale di distacco, come del resto è stato a suo tempo per l'Autorità dell'energia. In ogni caso è una scelta che mi travalica completamente.

L'onorevole Toto sollevava il problema del ruolo che l'Autorità può avere nel garantire regole eque di accesso alle infrastrutture, che valgono in due direzioni: accesso alla gestione delle infrastrutture e quindi le concessioni, accesso all'uso delle infrastrutture e quindi un accesso equo e non discriminatorio, e poi le condizioni economiche di accesso, vale a dire i pedaggi che devono essere pagati. Sotto questo profilo, l'Autorità potrà avere una massa critica di competenze indipendenti, che potrà certamente garantire più libere regole di accesso.

L'onorevole Toto evidenziava anche un altro aspetto, ovvero l'esigenza che l'Autorità guardi lontano, non solamente alla tutela della concorrenza nell'immediato, ma alla promozione della concorrenza a lungo andare. Sotto questo profilo, il ruolo di un'Autorità di regolazione è diverso da quello delle Autorità della concorrenza, che devono sanzionare illeciti concorrenziali, mentre le Autorità di regolazione devono prevenire illeciti concorrenziali ma anche guardare a distanza per promuovere competitività e sviluppo.

L'onorevole Mereu sollevava il problema dell'inefficienza e del costo dei trasporti in termini di servizi pubblici locali, che hanno molto a che fare con la qualità della vita delle popolazioni e che a mio avviso sono una delle priorità da affrontare. L'altra priorità che riguarda la competitività del Paese è la spaventosa arretratezza nel campo della logistica, del trasporto delle merci e in particolare del trasporto delle merci per via ferroviaria. Si tratta di un problema complesso, che ha molte cause, su cui l'Autorità può aiutare, anche se ovviamente è un problema di politica industriale che va ben oltre le competenze dell'Autorità. Grazie.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il professor Mario Sebastiani, dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione del presidente Pasquale de Lise, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481, del presidente Pasquale de Lise, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ricordo che l'audizione è rivolta esclusivamente ad acquisire elementi informativi ai fini della valutazione dei requisiti richiesti dalla legge.

Do la parola al presidente Pasquale de Lise per lo svolgimento della relazione

PASQUALE DE LISE, *Componente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Desidero ringraziare l'onorevole presidente e gli onorevoli componenti della Commissione per avermi consentito di esprimere qualche riflessione in ordine all'incarico per il quale sono stato designato.

Ritengo sommamente ma obiettivamente — e l'ho scritto in un'altra occasione — che l'istituto dell'audizione sia importante perché consente di aumentare il

tasso di trasparenza della nomina e può consentire al Parlamento di valutare preparazione, attitudine, esperienze dei soggetti designati, favorendo il perseguimento di soluzioni condivise tra maggioranza e opposizione.

Questo procedimento di nomina, che prevede l'audizione e la maggioranza qualificata, a mio avviso è positivo. Ho avuto modo di dirlo in occasione di un'audizione che feci in qualità di Presidente del Consiglio di Stato alla I Commissione della Camera dei deputati nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle Autorità indipendenti, quindi non è una cosa detta per l'occasione.

So che il professor Sebastiani ha svolto un'audizione, di cui condivido pienamente il contenuto, anche perché questa audizione è analoga a quella svoltasi la settimana scorsa al Senato. Mi sono permesso di inviare un documento, nel quale ho ritenuto di esporre qualche considerazione in ordine alla genesi, alla natura, all'attività dell'Autorità, attività che nel caso di parere favorevole da parte delle Commissioni parlamentari sarei chiamato ad esercitare e che a mio sommo avviso si inquadra in quelle che ho svolto per oltre cinquanta anni al servizio dello Stato.

Queste attività risultano dal *curriculum* e si possono incentrare su tre filoni principali. Il primo è quello della magistratura, in quanto sono entrato in magistratura ordinaria, facendo civile e penale, nel novembre 1961, quindi per oltre cinquanta anni.

In seguito sono stato magistrato contabile, perché avevo fatto il concorso alla Corte dei conti, e dal 1971 ho prestato servizio presso il Consiglio di Stato, salvo una parentesi di tre anni, durante la quale ho presieduto il TAR del Lazio.

Nell'esercizio dell'attività magistratuale ho avuto modo di occuparmi in più occasioni dei problemi delle Autorità indipendenti, in quanto sia al Consiglio di Stato in VI sezione che al TAR nella I sezione che presiedevo, sezioni competenti per materia, ho concorso a decidere numerosi ricorsi avverso provvedimenti delle Autorità.

Come ho avuto modo di dichiarare in altre occasioni, abbiamo sempre cercato di elaborare dei principi in ordine all'attività delle Autorità tali da contemperare l'indipendenza delle Autorità e la loro competenza tecnica con l'esigenza di tutela dei destinatari dei provvedimenti delle Autorità — punto di equilibrio non facile da trovare — con un sindacato da parte del giudice amministrativo che non deve essere a mio avviso né forte, cioè invasivo delle competenze delle Autorità quasi che il giudice si sostituisse alle Autorità, ma neanche debole o timido o riguardoso nei confronti delle Autorità.

A questo riguardo, credo che il giudice amministrativo abbia svolto un'attività importante, ma purtroppo da noi manca una legge generale sul funzionamento delle Autorità indipendenti, per cui spesso queste sono accusate di avere un basso tasso di democraticità. In effetti, non sono organi rappresentativi, sono nominati nella maniera che sappiamo, sebbene l'Autorità dei trasporti coinvolga direttamente il Parlamento.

Come faceva rilevare Guido Rossi in un recente articolo, il deficit di democraticità delle Autorità e l'indipendenza delle Autorità stesse devono avere dei contrappesi, che sono costituiti dal controllo giurisdizionale che il giudice esercita sui provvedimenti delle Autorità e dalle garanzie del giusto procedimento. Il giudice amministrativo ha enucleato, precisato, definito una serie di principi in relazione al procedimento che le Autorità debbono seguire nel corso della loro attività.

Queste consistono nella trasparenza e nell'accesso agli atti, nel principio del contraddittorio, nel principio partecipativo, in quanto la partecipazione è molto importante come strumento di intervento dei soggetti interessati, che sostituisce almeno entro certi limiti la dialettica propria delle strutture rappresentative, la distinzione tra funzione istruttoria, di solito demandata ai funzionari, e funzione decidente propria del collegio dell'Autorità, l'ampliamento dei titoli legittimanti all'accesso alla tutela giurisdizionale cioè, secondo una tendenza che si rileva anche in

ambito comunitario, l'estensione della legittimazione ad agire in giudizio, fino ad arrivare, come recentemente previsto dal Parlamento, alla *class action*.

Questa è quindi l'attività del giudice amministrativo con riguardo alle Autorità, attività che per quanto concerne il Consiglio di Stato si esplica anche nella sede consultiva, in relazione a quesiti che vengono posti, al parere che il Consiglio di Stato è chiamato a esprimere sui regolamenti, sulla normativa secondaria per i cosiddetti « codici di settore », e a proposito dell'ISVAP (allora presiedevo la sezione normativa) abbiamo dettato una serie di regole procedurali che, dettate specificamente per l'ISVAP, valgono per tutte le Autorità.

L'altro filone del mio *curriculum* — non so se sia positivo o negativo, ma io parlo con la massima sincerità — sul quale vorrei soffermarmi in quanto può avere interesse ai fini dell'attività che dovrei svolgere è quello degli incarichi ministeriali. Da Consigliere di Stato sono stato Capo di Gabinetto dei tre Ministeri che oggi sono confluiti nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che all'epoca erano il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero della Marina Mercantile e il Ministero dei trasporti.

Per otto anni sono stato Capo di Gabinetto del Ministero del tesoro con i Ministri Gorla e Carli, poi del Ministero del Bilancio e della programmazione economica e del Ministero delle Finanze, Ministeri che, come sapete, hanno una competenza trasversale per tutte le amministrazioni. Si parla tanto contro gli incarichi ministeriali, ma comunque io li ho svolti e non posso negarlo.

L'ultimo aspetto è quello più specificamente attinente alla produzione normativa nella materia che ci interessa. Nel 2005-2006 ho coordinato una Commissione istituita dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che poi produsse — non so se sia stato un risultato positivo, ma sotto certi versi sicuramente lo è stato — il Codice dei contratti pubblici, il decreto legislativo n.163 del 2006, che era di recepimento di direttive comunitarie e che snellì la nor-

mativa dei lavori pubblici da una serie di superfetazioni che risalivano al 1865. La legge fondamentale dei lavori pubblici risaliva infatti al 1865 e fu abrogata proprio da questo decreto delegato del 2006, che ha compreso in un unico testo normativo gli strumenti per la realizzazione di infrastrutture sia strategiche che convenzionali. A proposito delle infrastrutture strategiche si discute ampiamente e la scorsa settimana in questa sede vi è stata una riunione di Italiadecide, in cui l'onorevole Violante ha parlato di clausola di sovranità, vale a dire la reintroduzione del principio del preminente interesse nazionale che dovrebbe sovrintendere almeno alle opere strategiche, ma questo è un discorso molto delicato.

L'altro aspetto, sempre sul piano specifico delle Autorità, è che nel 2007 ho coordinato una Commissione di esperti nominata dal Ministro per le riforme Chiti, per lo studio del sistema complessivo delle Autorità indipendenti. Questa Commissione operò in parallelo con il disegno di legge in materia, presentato al Senato all'inizio del 2007 dal Governo Prodi, che poi non ha avuto seguito per la scadenza anticipata della legislatura, quindi quel disegno di legge generale sul funzionamento delle Autorità per creare nei limiti del possibile un'omogeneità tra le varie Autorità. Questo potrebbe essere un aspetto importante che sottopongo alla loro attenzione.

Ho la presunzione di ritenere che, ai fini del migliore funzionamento delle Autorità indipendenti, accanto alle indispensabili competenze economiche e tecniche rivestano un ruolo rilevante anche le competenze giuridico-amministrative. È importante infatti poter assicurare la parità delle armi nel contraddittorio concorrenziale, predisporre provvedimenti che siano in grado di reggere il test, l'esame, il sindacato del giudice amministrativo, definire istanze e reclami da parte di utenti e consumatori con procedure semplificate di conciliazione, meno onerose e più tempestive.

A questi fini può soccorrere l'esperienza del magistrato amministrativo, il

quale è abituato ad applicare, oltre alle disposizioni di legge, anche i principi costituzionali e comunitari di proporzionalità e di ragionevolezza e possiede una certa esperienza nella pratica del metodo collegiale, vale a dire della camera di consiglio. Durante tutto il periodo in magistratura credo infatti di aver deciso questioni e ricorsi a maggioranza in un numero limitatissimo di casi.

Ritengo che questo assemblaggio di competenze si sia verificato nel caso dell'Autorità dei trasporti, dove il collegio è costituito da persone aventi esperienza, competenza e anche età (sono il membro più anziano) diverse, con possibili effetti positivi in termini di sinergia e di efficacia operativa.

Mi permetto di esprimere il più vivo apprezzamento per la scelta del Parlamento di concentrare in un'unica Autorità tutte o almeno gran parte delle competenze regolatorie nel sistema dei trasporti. Questo è un fenomeno peculiare del nostro ordinamento, perché in Europa in genere vi sono Autorità monosettoriali. È stata quindi importante la scelta compiuta in Italia di investire un'unica Autorità della regolazione dei diversi ambiti di trasporti.

L'Autorità dei trasporti rappresenta un tassello fondamentale nell'assetto istituzionale di questo settore e potrebbe contribuire in modo decisivo alla semplificazione della lunga, faticosa catena regolatoria che caratterizza l'attuale quadro di riferimento, nonché alla più adeguata gestione dei conflitti di interesse tra i molti soggetti che operano nel settore.

La nuova Autorità ha il compito di tutelare e promuovere interessi pubblici fondamentali di natura diversa, ma collegati e indipendenti. Vedrei due facce di questa medaglia: la promozione della concorrenza e dello sviluppo dei mercati di trasporto da un lato, la tutela dei consumatori e degli utenti dall'altro lato. Entrambi questi aspetti costituiscono a mio avviso gli indispensabili pilastri per la crescita e lo sviluppo. Lo dico molto

sinteticamente, ma forse qualcosa in più è detto nel documento che ho lasciato agli atti.

Da qui consegue la quantità di competenze che si accavallano di cui è investita l'Autorità, che deve svolgere le sue attribuzioni da un lato in conformità con la disciplina europea e dall'altro nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli enti locali, soprattutto dopo la riforma del Titolo V della parte seconda della Costituzione.

Per perseguire questi obiettivi, l'Autorità è stata dotata di attribuzioni di carattere generale, consistenti in provvedimenti e delibere con funzione di natura normativa, vale a dire puramente regolamentare, del potere di emanare provvedimenti individuali di vigilanza, di controllo e anche sanzionatori per assicurare il rispetto delle regole dettate in precedenza, e dei poteri paragiurisdizionali cui accennavo prima, vale a dire quelli che, sulla scia della visione di origine comunitaria, si chiamano ADR, vale a dire la previsione di procedure snelle, rapide, poco costose di conciliazione e di risoluzione delle controversie.

Elenco, infine, sinteticamente i principi operativi. Questa Autorità si potrà avvalere dell'opportunità tipica dei nuovi entranti di far tesoro dell'ormai lunga esperienza delle altre Autorità di garanzia, di vigilanza e di regolazione, maturata sia in Italia che in Europa. Questo è sicuramente un vantaggio e un'opportunità per la neonata Autorità.

Altri aspetti sono l'importanza di considerare l'indipendenza in uno spirito di piena e leale collaborazione con le istituzioni rappresentative, innanzitutto Parlamento e Governo. Indipendenza non significa autoreferenzialità, agire in modo solitario o insindacabilità, ma l'indipendenza deve essere saldamente anche se indirettamente collegata al circuito della rappresentanza politica, e quindi c'è l'esigenza di tenere conto della regolazione complessiva del settore e degli indirizzi di politica industriale dettati dal Parlamento e dal Governo. Questo è un presupposto imprescindibile dell'attività dell'Autorità.

A ciò si aggiunga inoltre l'importanza di alimentare continuamente l'autorevolezza dell'Autorità, sia dotandosi di personale altamente qualificato, sia sviluppando comunicazioni e relazioni di alto profilo con gli interlocutori istituzionali e professionali e con le categorie interessate.

Sempre in quest'ottica, è opportuno evidenziare l'importanza del rapporto con tutti gli operatori interessati alla regolazione e con i beneficiari della stessa, come i consumatori e le loro associazioni rappresentative, anche per il tramite di procedure ispirate al paradigma del *notice and comment* ai fini dell'adozione di atti generali e l'uso dell'analisi di impatto della regolazione (AIR) da compiere preventivamente e della valutazione di impatto della regolazione (VIR) da compiere periodicamente per saggiarne l'impatto.

Questo anche al fine di colmare la inevitabile asimmetria informativa che purtroppo esiste tra regolatore e regolati e per rafforzare la legittimazione dell'Autorità sul piano procedurale, garantendo un'ampia consultazione dei vari attori e il corretto bilanciamento tra i diversi interessi in gioco.

Come ho già detto, si evidenzia anche l'importanza di un costante sguardo all'Europa, tenuto conto del fondamento europeo sempre più forte delle Autorità indipendenti. In sede europea si mira alla creazione di uno spazio regolamentare comune, che viene auspicato anche da noi, per garantire regole comuni a tutti gli Stati membri dell'Unione europea.

È evidente infine l'importanza del rispetto delle attribuzioni e delle prerogative delle altre Autorità, per quanto riguarda noi in particolare l'Autorità antitrust, l'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici e l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di recente costituzione, senza sterili rivendicazioni di competenze, ma favorendo, proprio per soddisfare esigenze di correttezza, di celerità, di chiarezza, una proficua combinazione tra la specialità e la concentrazione delle competenze. Non è facile, però è inutile fare azioni di

regolamenti di confine, che poi sono sterili, come abbiamo visto in alcuni casi anche in Consiglio di Stato.

Da ultimo, se mi è consentito, un richiamo all'etica del servizio pubblico e della responsabilità. A questi valori ho la coscienza di avere ispirato la mia attività di servitore dello Stato per lunghi anni. Sta a voi decidere se essa possa continuare o meno. Grazie. Sono a disposizione naturalmente per tutto quello che possa occorrere.

PRESIDENTE. Grazie. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

CARLO MONAI. Visto che non sono intervenuto nella precedente audizione, approfitto di questa finestra per esprimere apprezzamento verso la relazione che abbiamo appena ascoltato e sottolineare come quello spunto, che lei ha voluto citare, che è stato frutto di un lavoro lungo ossia quello di una proposta di regolazione uniforme che riguardi tutte le Autorità indipendenti, pur non conoscendo questo suo lavoro, era stato oggetto di una mia sollecitazione ripetuta in questa Commissione ogni volta in cui abbiamo voluto discutere di questi temi.

Mi riservo di approfondire questo specifico filone del suo lavoro, perché ritengo che sia un approfondimento ancora attuale e forse imperativo, vista la proliferazione di queste Autorità e la giungla normativa che le contraddistingue.

PASQUALE DE LISE, *Componente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Comunque lascio agli atti la relazione e l'Atto Senato 1366 del Governo Prodi, del 2007.

DANIELE TOTO. Desidero ringraziare il presidente de Lise per averci ricordato i profili giuridici dell'Autorità e che un'Autorità di questo tipo non ha necessità solamente di una visione strategica e di autonomia e indipendenza dall'esecutivo, ma anche di una capacità giuridica, che è fondamentale.

Ricordo che le competenze giuridico-amministrative anche nel caso della nascente Autorità sono state individuate non solo nella promozione della concorrenza e nella tutela dei consumatori, come citato dal Presidente De Lise, ma anche nei contratti con i concessionari, nella integrazione con atti comunitari e nella regolazione della rete, a maggior riprova della necessità di un profilo giuridico fondamentale per quanto riguarda l'Autorità nascente, a maggiore riprova di quanto la scelta del Governo sia stata positiva nella terna di cui noi abbiamo già ascoltato il Presidente.

Riteniamo quindi assolutamente esauritiva e positiva la relazione del presidente de Lise, ricordando che qualsiasi visione strategica va ancorata a una capacità giuridica, perché questa Autorità agirà all'interno di un periodo molto complicato. Grazie.

ANTONIO MEREU. Anche noi riteniamo che il *curriculum* del presidente de Lise sia sicuramente all'altezza della situazione.

Come dicevamo prima al Professor Sebastiani, ci aspettiamo molto dall'*Authority*, perché riteniamo molto importante la sua azione in questa fase, per cui siamo soddisfatti e ovviamente ci proponiamo di svolgere in incontri successivi un'azione reciproca per migliorare una situazione che sicuramente ne ha bisogno.

Questa Authority nasce con il compito di favorire la competizione e lo sviluppo del nostro Paese, anche se è un organo di regolazione, perché queste regole diventano determinanti, laddove, se oggi leggiamo sui giornali i problemi tra i privati e le ferrovie, notiamo subito che occorre intervenire immediatamente. Non so chi abbia torto e chi abbia ragione, ma sicuramente un intervento è necessario per ristabilire un po' di ordine e quindi garantire quello sviluppo che tutti attendiamo. Grazie.

MICHELE POMPEO META. Noi abbiamo ascoltato la relazione del professor Sebastiani, la corposa relazione del presi-

dente de Lise, e audiremo subito dopo — compatibilmente con i tempi dell'Assemblea, perché sta arrivando il Presidente Monti — la dottoressa Marinali.

Credo che dobbiamo essere orgogliosi e fieri di discutere in questa sede anche delle proposte nominative, perché ne abbiamo i titoli e abbiamo avuto un protagonismo assolutamente rilevante nella costituzione di questa Autorità. L'abbiamo voluta, ci stiamo lavorando in questa sede da qualche anno, eravamo in dirittura d'arrivo e poi c'è stata l'iniziativa del Governo che ci ha consentito di accelerare.

Dobbiamo essere ora orgogliosi e fieri perché nasce una realtà importantissima, di cui c'era davvero bisogno, guardando anche ai problemi nelle relazioni con la legislazione e anche l'amministrazione europea, ne avevamo bisogno soprattutto in Italia, data la confusione in un settore importantissimo per il funzionamento dei servizi ma anche per l'economia.

Il fatto che questa *Authority* insieme a quella per l'energia consenta al Parlamento di entrare nel merito è un elemento di garanzia per tutti. Dopo aver ascoltato le valutazioni e i primi elementi programmatici dei singoli e dell'insieme dell'*Authority* ci orienteremo con grande libertà e grande responsabilità.

Abbiamo documenti molto corposi, per noi è materia conosciuta, praticata, e lo faremo davvero con grande onestà politica e intellettuale. Bando pertanto ai chiacchiericci, perché in questa sede noi abbiamo l'abitudine e il rigore, nonostante la stagione politica che viviamo, di esprimerci con responsabilità e con grande libertà.

La ringrazio per il contributo molto corposo che lei ha dato e naturalmente auguro buon lavoro alla nuova Autorità. Bisogna far presto e bene, ne abbiamo davvero bisogno.

PASQUALE DE LISE, *Componente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Ne abbiamo bisogno, i compiti sono tanti e noi siamo pochi.