

III COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari esteri e comunitari)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	24
SEDE REFERENTE:	
Variazioni nella composizione della Commissione	24
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016. C. 4151 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	24

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.40 alle 14.50.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 14 dicembre 2016. — Presidenza del presidente Fabrizio CICCHITTO. — Interviene il ministro dei trasporti e delle infrastrutture, Graziano Delrio.

La seduta comincia alle 15.30.

Variazioni nella composizione della Commissione.

Fabrizio CICCHITTO, *presidente*, comunica che ha cessato di far parte della Commissione l'onorevole Paolo ALLI (AP-NCD-CpI), cui esprime gratitudine per il lavoro svolto, ed è entrato a far parte della stessa l'onorevole Gioacchino ALFANO (AP-NCD-CpI), al quale dà il benvenuto.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016. C. 4151 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito dell'esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 6 dicembre scorso.

Fabrizio CICCHITTO, *presidente*, avverte che sono pervenuti i pareri favorevoli delle Commissioni Affari Costituzionali, Giustizia, Bilancio, Ambiente, Trasporti, Politiche dell'Unione europea e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Maria Edera SPADONI (M5S) dichiara il voto di contrarietà profondamente convinto del Movimento 5 Stelle al disegno di

legge di ratifica, preannunciando la presentazione di una relazione di minoranza per la discussione in Assemblea. Ritiene incontestabile come il suo gruppo abbia partecipato con spirito costruttivo ai lavori della Commissione, al tempo stesso ribadendo che l'Accordo in esame è inutile, dispendioso e non ha tenuto conto del punto di vista dei movimenti attivi sul territorio.

Fabrizio CICCHITTO, *presidente*, dà atto alla collega Spadoni che la battaglia politica su tema così delicato si è svolta con modalità corrette e civili sia da parte della maggioranza che dell'opposizione, rivendicando la scelta, in difformità rispetto all'altro ramo del Parlamento, di avere tenuto un ciclo di audizioni utile ad evidenziare le diverse visioni su tale materia.

Edmondo CIRIELLI (FdI-AN) preannuncia il voto favorevole del suo gruppo sul provvedimento in esame, segnalando che la sua forza politica, quasi sempre in netto dissenso con le scelte operate dal Governo, in questo caso apprezza la capacità dell'Esecutivo di avere tenuto ferma la barra del timone per garantire la realizzazione di un'infrastruttura strategica, anche con il coinvolgimento delle popolazioni interessate. Auspica che opere di tale portata possano essere presto realizzate anche in altre aree del Paese, a partire dalla Campania e dalla Basilicata in quanto regioni che soffrono di un notevole deficit infrastrutturale. Osservando che è stato svolto un lavoro tecnico approfondito che ha permesso di apportare al progetto iniziale le opportune variazioni, ringrazia il Ministro Delrio e ribadisce l'assenso del gruppo Fratelli d'Italia al provvedimento in esame.

Ivan DELLA VALLE (M5S), rifacendosi all'intervento del collega Cirielli, reitera il suo profondo dispiacere per il fatto che il Governo e la maggioranza non tengano in considerazione la mozione approvata nei giorni scorsi dal Consiglio comunale di Torino che ha sancito la contrarietà all'opera, l'uscita dall'Osservatorio, la rinuncia

alle opere compensative e il rifiuto di approvare le varianti urbanistiche richieste. Ricorda che comuni fondamentali come quelli di Susa, Avigliana e Bussoleno hanno già ritirato la loro adesione all'Osservatorio. Sottolinea che la nuova tratta non rispetta il punto di vista delle popolazioni interessate, i cui diritti sono stati calpestati, come dimostrato dalla massiccia militarizzazione del territorio per difendere i cantieri. Invita a non impiegare più la denominazione « Torino-Lione », segnalando che alla luce delle posizioni assunte dal Comune di Torino la linea ferroviaria non passerà per quella città. Ricordando che la riforma costituzionale bocciata dal recente referendum affidava solo allo Stato le decisioni relative alle cosiddette opere strategiche, segnala che la pesante risposta ricevuta dagli elettori è stata determinata anche dal rigetto di questa impostazione errata, che non permetteva di ascoltare le esigenze delle popolazioni coinvolte e rileva che con le prossime elezioni politiche l'opera potrà essere bloccata definitivamente, essendo altre le priorità del Paese, a partire dalla ricostruzione post-terremoto e dagli interventi relativi al dissesto idro-geologico. Ricollegandosi anche alle considerazioni svolte dal deputato Cirielli sulle carenze infrastrutturali in molte aree del Paese, ricorda che l'attuale tratta è ampiamente sottoutilizzata e che si è ben lontani dalla saturazione che dovrebbe essere la premessa per la realizzazione della nuova infrastruttura, essendo oltretutto ormai superata la visione di un corridoio europeo Lisbona-Kiev.

Marco CAUSI (PD), *relatore*, rileva che, anche grazie alle audizioni effettuate il 13 dicembre, la Commissione ha raccolto un vasto materiale di conoscenza e di informazioni, sufficiente a rendere più solido e consapevole il percorso che porta alla ratifica dell'Accordo fra Italia e Francia per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione fatto nel 2015, e dei connessi Protocollo addizionale e Allegato contenente il Regolamento dei con-

tratti. Ringrazia la Presidenza della Commissione per la decisione sullo svolgimento di alcune audizioni, non previste durante l'esame di questo importante provvedimento al Senato, considerato che, a suo avviso, la discussione pubblica è tanto più efficace, democratica e partecipata quanto più è informata e capace di confrontare punti di vista differenti. Questo è stato fatto con le audizioni, le quali hanno fatto emergere opinioni divergenti, cosa, peraltro, ben nota alla luce del dibattito che da anni circonda il progetto della Torino-Lione. Tuttavia, la sede, parlamentare alta e libera, e al tempo stesso seria e rigorosa, in cui tali opinioni sono state manifestate ha permesso che tutti gli auditi affrontassero il tema in modo specifico, andando nel merito delle questioni, senza fughe di tipo ideologico.

Ritiene probabile che sul piano strettamente politico le opinioni ormai consolidate dei diversi gruppi parlamentari sul progetto infrastrutturale transnazionale e sul relativo Accordo fra Italia e Francia non si modificheranno. Auspica però che la discussione, anche serrata, possa svolgersi, all'interno dell'Aula di Montecitorio e all'esterno di essa, tenendo conto fino in fondo e con onestà intellettuale e politica dei materiali raccolti e offerti, anche al di fuori del Parlamento, alla valutazione e discussione pubblica. Non si tratta di un auspicio formale, essendo tutti e tutte, chi *pro tempore* in maggioranza e chi *pro tempore* all'opposizione, dirigenti politici del Paese che devono assumersi le relative responsabilità e che sono a conoscenza dei gravi problemi di ordine pubblico che nel corso degli anni sono stati generati dall'uso strumentale dell'opposizione a questo progetto da parte di gruppi estremistici di oscura matrice con oltre 200 assalti al cantiere fra 2011 e 2016, circa 500 feriti tra le forze dell'ordine, sabotaggi alle imprese impegnate nel cantiere, atti di violenza nei confronti dei lavoratori e dei loro luoghi di ritrovo, atti di sabotaggio nei confronti di treni sulla linea storica, 38 condanne penali in secondo grado per circa 120 anni di carcere.

Crede che sia doveroso condannare, in modo unanime, ogni atto che usi la violenza e l'intimidazione di stampo criminale contro i cantieri della Torino-Lione, nonché, in modo altrettanto unanime, ringraziare le forze dell'ordine e la magistratura per l'impegno eccezionale e difficile che hanno messo in campo in questi anni per tutelare la legalità e difendere i diritti di cittadini e lavoratori. La qualità della discussione in Parlamento, la responsabilità nella comunicazione esterna non sono fattori ininfluenti e spera che ne siano tutte e tutti consapevoli.

Dai materiali raccolti trae una sostanziale conferma dell'impianto generale della relazione proposta il 25 novembre, ma anche molti elementi che richiedono integrazioni, nonché ulteriori riflessioni e sottolineature che passa ad illustrare.

È a disposizione la comunicazione ufficiale della Commissione europea che, nel confermare il cofinanziamento al 40 per cento per l'opera oggetto dell'accordo (il tunnel transfrontaliero), ricorda che la legge di ratifica va approvata entro il primo gennaio 2017. È così anche per la Francia e, infatti, il Parlamento francese ha calendarizzato la ratifica per il 22 dicembre prossimo.

Inoltre, ribadisce che la nuova linea ferroviaria Torino-Lione non è ad alta velocità. Infatti, dovendo andare in galleria, ovviamente sotto il Moncenisio ma anche per altri tratti di adduzione sia in Italia che in Francia, le normative esistenti prescrivono velocità molto più basse sia per i convogli merci sia per quelli passeggeri di quelle consentite sull'alta velocità. Non è quindi corretto usare con riferimento al progetto oggetto dell'Accordo il termine « TAV » ovvero « TGV ». Non si tratta di una questione di mero formalismo definitorio ma, poiché *nomina sunt consequentia rerum*, si deve evitare – ferme le diverse opinioni sull'opera – che siano invece le cose a diventare conseguenza di un nome sbagliato.

Il traffico che attraversa l'arco alpino occidentale è, anche dopo la crisi, stabile fra i 4 e i 5 milioni di tonnellate al mese, ma la sua composizione modale è assolu-

tamente distorta: 91 per cento su strada, solo 9 per cento su ferrovia. Sulla direttrice Italia-Svizzera le politiche ambientaliste del governo svizzero, aventi l'obiettivo di ridurre inquinamento e congestione generati dal trasporto su gomma, hanno prodotto una modificazione strutturale della composizione modale, con il trasporto ferroviario arrivato quasi al 70 per cento grazie all'apertura di nuovi tunnel moderni (Lötschberg nel 2007, Zimmerberg nel 2010) e destinato ad aumentare ulteriormente con l'imminente apertura del Gottardo. In Austria, dove la gomma pesa ancora per quasi il 68 per cento, si lavora al nuovo tunnel del Brennero, anch'esso prioritario nell'ambito della strategia europea delle reti di trasporto.

Segnala che l'aberrante distorsione modale sulla direttrice Italia-Francia comporta il transito annuale di 2,7 milioni di TIR, di cui 1,3 attraverso Ventimiglia e il resto equamente diviso fra autostrada del Fréjus e autostrada del Monte Bianco. I costi ambientali di questa situazione sono molto ingenti, a svantaggio non solo dei territori di frontiera alpina del Piemonte, ma anche, forse soprattutto, di quelli del Ponente ligure, sull'intera direttrice Genova-Ventimiglia. Il problema non può essere risolto con interventi di ammodernamento del traforo ferroviario del Fréjus, il più antico traforo alpino, per motivi tecnici ben spiegati nel corso delle audizioni, ai cui materiali rimanda.

Sottolinea inoltre che l'attuale progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ivi compreso il tunnel transfrontaliero i cui lavori di costruzione potranno entrare in fase operativa in seguito alla ratifica dell'Accordo del 2015, è molto diverso da quello iniziale. È da riconoscere che le critiche pressoché generali e l'opposizione alla prima versione del progetto hanno prodotto il risultato di un cambiamento radicale: nel progetto iniziale si prevedeva la realizzazione interamente in nuova sede di 82 chilometri di linea, con un costo complessivo di quasi 9 miliardi per la sola parte italiana. Il nuovo progetto limita a soli 14 chilometri la costruzione di linea in nuova sede e massimizza il riutilizzo e

l'ammodernamento della linea storica esistente, oltre che di altre infrastrutture, venendo così in sostanza incontro alle critiche rivolte all'originaria proposta. Il consumo di suolo si riduce notevolmente. Il costo per l'Italia si abbassa a circa 2,6 miliardi per la sezione transfrontaliera e 1,9 miliardi per le linee di adduzione. Ritiene utile rammentare che il costo è superiore per la Francia, poiché la distanza fra Lione e il tunnel transfrontaliero è di 150 chilometri, contro i 60 di Torino. Il costo dell'adeguamento delle tratte di adduzione francesi è stimato fra 5 e 7 miliardi.

La riprogettazione è frutto di un cambiamento di rotta e di un rilevante impegno del Governo italiano che, anche scontando significativi ritardi e la necessità di riprogrammare insieme a Francia e Unione europea il calendario delle realizzazioni, ha accettato a partire dal 2006-2007 un confronto aperto, in sede progettuale e in sede partecipativa, per superare tanti elementi critici ampiamente condivisi. Una prima modifica fondamentale è stata il trasferimento dell'imbocco della galleria geognostica italiana da Venaus a Chiomonte. Un ruolo importante per questo lavoro di ridefinizione del progetto è stato svolto dal Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi e dall'Osservatorio tecnico. Quest'ultimo ha cominciato i suoi lavori il 12 dicembre 2006 e ha tenuto, ad oggi, 218 sessioni di lavoro, 300 audizioni, di cui circa 70 internazionali; ha costituito 12 gruppi di lavoro su temi specifici per ulteriori 50 sessioni di lavoro.

Con questa nuova configurazione l'analisi costi-benefici dell'opera è diventata positiva, a differenza di quelle effettuate sul vecchio progetto da alcuni analisti indipendenti che, grazie alle loro analisi, convinsero il Governo (nel 2006-2007) a riconsiderare in modo critico l'intervento. Il nuovo progetto, quello che partirà dopo la ratifica dell'Accordo, porterà secondo le analisi fornite dal CERTeT – Università Bocconi benefici economici superiori ai costi a condizione che lo spostamento modale arrivi al 50 per cento, e cioè se si riesce a eliminare dalle strade circa 1,3

milioni di TIR l'anno. I principali beneficiari del progetto sono le collettività locali per i minori danni ambientali derivanti da inquinamento e congestione, i soggetti che pagano il trasporto delle merci (quindi le industrie, in particolare italiane e francesi) e i gestori ferroviari, mentre altri soggetti subiscono perdite, in particolare i gestori autostradali.

La realizzazione dell'opera è affidata ad una società di diritto pubblico francese, di cui sono azionisti paritari i due Stati. Un elemento molto qualificante dell'Accordo è che agli appalti di questa società viene applicata, anche sul lato francese, la normativa italiana delle informazioni antimafia, le regole cioè volte a evitare infiltrazioni della criminalità organizzata negli appalti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 159 del 2011. La procedura è quella della costituzione di *white list* previo il controllo da parte delle autorità prefettizie, riunite in questo caso in una struttura binazionale paritetica. Questa importante normativa è contenuta nel Regolamento dei contratti allegato al Protocollo addizionale.

Segnala che alcuni eccepiscono sulla scelta societaria nell'ambito del diritto pubblico francese. La questione è molto interessante poiché fa emergere il fatto che il diritto pubblico francese è più flessibile e aperto di quello italiano sulla configurazione delle società di proprietà pubblica che svolgono a loro volta attività pubbliche nella gestione industriale di servizi, come ad esempio l'acqua, le case popolari, ovvero, come nel caso in discussione, nella costruzione e gestione di un'infrastruttura. In Italia, anche dopo il referendum del 2011 che ha ricondotto il paese nell'alveo delle regole comunitarie, si resta fermi all'antica azienda speciale oppure alla società per azioni *in house*. In Francia invece esistono sul piano giuridico forme societarie di emanazione pubblica che non sono società per azioni ma che superano i vincoli delle nostre aziende speciali. Ritiene che in questo campo la legislazione francese (e anche quella tedesca) sia più avanzata di quella italiana e che il promotore pubblico TELT sia più

garantito nell'esercizio della sua missione, che ha natura gestionale-industriale ma che deve rigorosamente attenersi a una logica pubblicistica, e cioè senza profitti e senza contendibilità sul mercato dei capitali, di quanto potrebbe essere se il suo « vestito » societario venisse scelto nell'ambito del diritto italiano.

Ricorda che un'altra critica « in punta di diritto » è stata avanzata sul fatto che un precedente accordo italo-francese (del 2001) collegava la costruzione della nuova infrastruttura alla saturazione di quella esistente. Sul piano giuridico va ricordato che il successivo Accordo del 2012, ratificato con legge n. 71 del 23 aprile 2014, ha sostituito quello del 2001. Sul piano sostanziale ritiene più rilevante proporre una riflessione sul termine « saturazione » per un'infrastruttura obsoleta e fuori mercato, per la quale è impossibile intercettare la domanda. L'autostrada A10 è molto vicina alla saturazione in termini di carico, ma purtroppo lo storico collegamento ferroviario del Fréjus non è un'alternativa. Dal punto di vista logico e analitico la saturazione non è indipendente dalla tecnologia: un prodotto obsoleto è semplicemente non più utilizzato perché la sua capacità di offerta si riduce, al confronto con i nuovi prodotti, verso lo zero. Se la domanda, che mettiamo a numeratore, tende a zero, e l'offerta, che mettiamo a denominatore, tende anch'essa a zero, diventa impossibile, e inutile, calcolare la saturazione. Alla luce dei dati tecnici acquisiti agli atti, sembra sia proprio questa la situazione della storica infrastruttura ottocentesca del Fréjus.

Sulla questione delle normative antimafia, ritiene che l'audizione del Coordinatore del Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere presso il Ministero degli Interni, Comitato di cui fanno parte tra gli altri l'Autorità Nazionale Anticorruzione, la Direzione Nazionale Antimafia, la Direzione Centrale della Polizia Criminale e la Direzione Investigativa Antimafia, che eserciterà le sue funzioni anche, ovviamente, sulla Torino-Lione, ha chiarito bene le norme e le procedure esistenti, introdotte anche da

legislazione recente; ha messo in luce la loro incisività, anche al confronto con gli altri Paesi europei, compresa la Francia; ha sottolineato che l'adozione di questo apparato di norme e procedure in uno Stato diverso dall'Italia costituisce un successo per il nostro Paese; ha esposto l'unico punto, inevitabile, di difficoltà, collegato al segreto istruttorio sulle indagini penali in corso, che può generare il ritardo nell'adozione dei provvedimenti interdittivi fino a quando l'istruttoria non viene chiusa.

Ricorda che la Commissione ha registrato due altre critiche «in punta di diritto» in merito alla gerarchia delle fonti fra Accordo, Protocollo addizionale e Regolamento dei contratti e all'effettiva applicabilità delle normative antimafia in Francia, anche in relazione alla questione precedente di gerarchia delle fonti. Riguardo al primo aspetto ritiene opportuno ricordare che sia l'Accordo sia il Protocollo fanno esplicito riferimento ad un Regolamento dei contratti che il promotore pubblico dovrà adottare per contrastare le infiltrazioni mafiose. Pertanto il Regolamento, allegato all'Accordo e al Protocollo, è pienamente integrato con essi e anzi li completa e li rende, in termini tecnici, auto-applicativi, evitando con ciò che gli Stati nazionali – in questo caso la Francia – debbano ricorrere, insieme alla ratifica, alla determinazione di ulteriori norme di legge di dettaglio. Riguardo alla seconda critica è stato chiarito durante le audizioni che la ratifica dell'Accordo da parte del Parlamento equivale a norma di legge interna, e cioè che lo Stato francese con la ratifica «apre» il proprio ordinamento interno a norme che i giudici nazionali dovranno applicare, poiché così si è impegnato lo Stato sul piano dell'ordinamento internazionale. Dato che il Parlamento francese è impegnato in questi giorni nell'iter di ratifica, ritiene interessante segnalare quanto affermato su questo punto dall'Assemblée Nationale, nella relazione illustrativa sul progetto di legge. In sostanza, il Parlamento francese non evidenzia problemi di tipo legislativo ovvero di gerarchia delle fonti. Sottolinea

che la normativa antimafia di derivazione italiana è compatibile con le norme europee e nazionali sulla concorrenza e con le vigenti norme interne anti-corruzione e conclude con l'indicazione che l'unico atto necessario per l'attivazione del Regolamento dei contratti sui lavori della Torino-Lione ai sensi dell'Accordo che si sta ratificando è un provvedimento amministrativo che designi il prefetto francese che, insieme al prefetto di Torino, possa costituire la struttura binazionale che eserciterà le competenze per le verifiche antimafia, l'accesso alla *white list* e gli eventuali provvedimenti interdittivi.

In conclusione, in qualità di relatore ritiene di potere affermare che il vero punto fondamentale che porta alcuni partiti e movimenti a manifestare opposizione nei confronti di questo intervento sia da collegarsi al mancato riconoscimento delle radicali modifiche che all'attuale progetto sono state apportate in confronto con quello iniziale. Si tratta ovviamente di una posizione legittima finché sostenuta all'interno delle regole della legalità e del confronto democratico, e tuttavia si tratta anche di una posizione che, paradossalmente, tende a non riconoscere che il movimento di opinione contrario alla Torino-Lione ha ottenuto risultati rilevanti, poiché ha in sostanza costretto il Governo a ripensare il progetto iniziale e ad accogliere molti elementi di critica. Sul piano politico questo sarebbe catalogabile come un successo del movimento e delle istituzioni, e tuttavia questo successo non viene rivendicato. Al contrario andrebbe considerato un segnale positivo di una dinamica feconda fra istituzioni e società civile nel nostro Paese.

Conclude riassumendo che le modifiche apportate al progetto iniziale, il meccanismo di cofinanziamento europeo, l'assetto di regole cui è assoggettato il promotore pubblico, nonché l'applicazione ampliata del *corpus* normativo antimafia inducono ad una valutazione positiva sul progetto a vent'anni dal suo avvio e nella considerazione di quanto è stato rivalutato e corretto sul piano progettuale.

Il Ministro Graziano DELRIO si associa alle considerazioni del relatore.

Gianni FARINA (PD) ringrazia il relatore per l'impegno profuso nell'illustrare gli aspetti positivi dell'opera e i dettagli tecnici ed economici alla base del progetto. Anche sulla base dell'esperienza personale, segnala i vantaggi sociali ed economici di rendere più agevole il traffico transalpino, citando a titolo di esempio le comunicazioni tra Zurigo e Milano. Occorre un forte volontà di cambiamento e innovazione tesa ad una sollecita realizzazione di un'opera strategica come la nuova tratta Torino-Lione che può rappresentare l'occasione di un maggiore scambio di vedute ed esperienze tra Italia e Francia ed assicura una riduzione consistente di emissioni nocive per l'ambiente tramite un minor uso del trasporto su gomma. Ribadisce la necessità di accelerare la realizzazione dell'opera anche per evitare l'isolamento di una quota consistente di popolazione europea dal resto dell'Unione, tenendo conto della volontà della maggioranza delle popolazioni interessate e non solo di una minoranza più rumorosa.

Occorre quindi agire per accelerare la realizzazione del progetto in un approccio aperto alla modernizzazione e al cambiamento, tenendo conto del suo impatto sulle abitudini di trasporto delle popolazioni locali. Rivolgendosi ai colleghi del

Movimento 5 Stelle, manifesta, infine, rispetto per le loro posizioni ma ribadisce che il solo Comune di Torino non può arrogarsi il diritto di decidere per l'intero Paese e che occorre prendere atto della decisione maggioritaria che è stata presa sulla questione.

Guglielmo PICCHI (LNA), nel dichiarare il voto favorevole del suo gruppo ed invitando i deputati del Movimento 5 Stelle a non fare promesse che saranno probabilmente smentite dai fatti, con riferimento alla previsione che la linea non interesserà più la città di Torino, auspica una veloce realizzazione della nuova tratta ferroviaria nell'interesse del Paese.

Fabrizio CICCHITTO, *presidente*, dà conto delle sostituzioni.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione delibera di conferire il mandato al relatore, onorevole Causi, di riferire in senso favorevole all'Assemblea sul provvedimento in esame. Delibera altresì di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente.

Fabrizio CICCHITTO, *presidente*, si riserva di designare i componenti del Comitato dei nove sulla base delle indicazioni dei gruppi.

La seduta termina alle 16.