

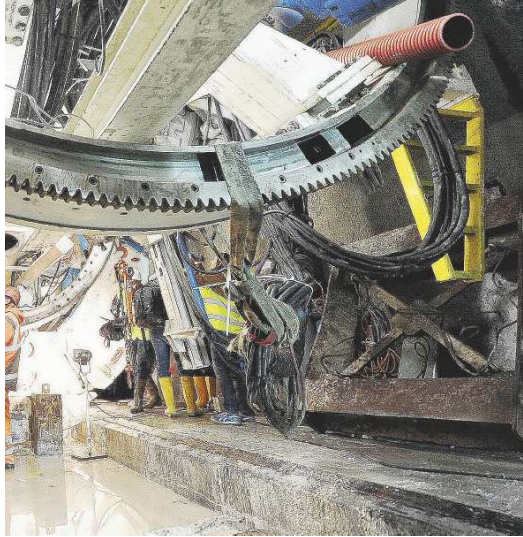
## COSÌ PAPA FRANCESCO "Basta poco per Roma che soffre di degrado ed è abbandonata"

**IL PAPA È TORNATO** ieri nella periferia romana per celebrare i riti del Corpus Domini. Dal sagrato di Santa Maria Consolatrice, a Casal Bertone, periferia est della capitale, ha parlato del "degrado" e dell'"abbandono" della città, la Roma della quale è il vescovo, e ha chiesto a tutti di mettersi in gioco. "Nella nostra città affamata di amore e di cura, che soffre di degrado e abbandono - ha

detto il Papa - davanti ad anziani soli, famiglie in difficoltà, a giovani che stentano a guadagnare il pane e ad alimentare i sogni, il Signore ti dice: 'Tu stesso dà loro da mangiare'". Il pontefice è stato accolto da un quartiere in festa, con le bandiere bianco-gialle del Vaticano alle finestre. Partecipata la messa, in prima fila i bambini con l'abito della Prima Comunione. Poi si è tenuta la processione fino al Cam-



po Sportivo Roma 6, adiacente a Casa Serena, struttura di accoglienza per senza fissa dimora dei Missionari della Carità. "È triste vedere con quanta facilità oggi si maledice, si disprezza, si insulta - ha detto il Papa - Presi da troppa frenesia, non ci si contiene e si sfoga rabbia su tutto e tutti. Spesso chi grida di più è più forte, chi è più arrabbiato sembra avere ragione e raccogliere consenso"



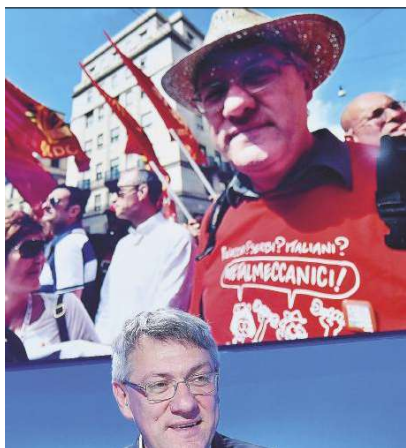
**DISSIDENZA** Il vicepremier: "Si dimetta dal Senato"

### La Nuges lascia i 5 stelle: "Decide tutto il capo, critiche impossibili"

**AL GIRO DIBOIA** di un anno di governo devo constatare che qualsiasi critica costruttiva è diventata impossibile. Ogni aspetto della vita del Movimento, dentro e fuori dal Parlamento, è sottoposto alla volontà del capo politico e per questo, dopo più di dieci anni, lascio i 5 Stelle". Con queste parole, riportate ieri dal *manifesto*, Paola Nuges annuncia il suo addio al M5s. La senatrice ormai ex pentastellata spiega di aver ingoiato troppi rospi, l'ultimo, la goccia che ha fatto traboccare il vaso, è stata la reazione alla richiesta di apertura di una fase costituente dopo il tonfo alle elezioni europee. "Richiesta archiviata attraverso il plebiscito a favore di Luigi Di Maio sulla piattaforma Rousseau. Uno strumento che serve solo a ratificare decisioni già prese. Non posso rimanere in un Movimento che vota pure il decreto Sicurezza bis, un insieme di norme che dall'ordine pubblico ai migranti disegna una società che mai mi sarei augurata di vedere". Su Facebook ieri la replica di Di Maio: "Se si vuole tradire una promessa, bisognerebbe dimettersi, non passare al Misto". Ma per la Nuges "è Di Maio che dovrebbe lasciare".



Al "misto" Paolo Nuges



**Dalla Fiom al comando** Maurizio Landini, 57 anni, da gennaio segretario generale Cgil

parte dell'Istat.

Ma il successo del reddito si misura anche in altro modo. L'impatto sui consumi, più volte evocato dal M5s, è stima-

to dal ministero del Tesoro in un +0,5 per cento nel 2019. Ma quello che più conta capire è se il reddito di cittadinanza riesce a far uscire dalla povertà i

## L'INTERVISTA

» GIANNI BARBACETTO

**L**e prime gare per il tunnel di base sono avviate. Il partito che vuole il Tav (la Lega) ha vinto le ultime elezioni. E ieri anche la viceministra dell'Economia Laura Castelli (Cinquestelle) ha detto che si potrebbe lavorare "a un progetto di compromesso". La linea Torino-Lione, dunque, a settembre si farà? Risponde Alberto Poggio, ingegnere e membro della Commissione tecnica che affianca le amministrazioni pubbliche contrarie al progetto Tav in Val di Susa.

**Che cos'è "il progetto di compromesso"?**

Se è la proposta dell'ex sindaco di Venasus, Nilo Durbiano, prevede comunque un nuovo tunnel, solo un po' più corto e scavato un po' più in alto rispetto a quello del progetto attuale. Un'ipotesi bizzarra, priva di fondamenti tecnici e senza alcun consenso da parte dei Comuni della Valsusa, che da decenni propongono la soluzione più efficace, rapida e meno costosa: intervenire per migliorare la sicurezza del tunnel già esistente, quello del Frejus.

**Intanto Telt, la società controllata a metà dal governo italiano e da quello francese, sta completando la prima fase della gara per avviare la costruzione del tratto francese del tunnel di base: 2,3 miliardi di euro di lavori per 90 chilometri di gallerie, su 115 totali previsti. A che punto siamo?**

Il 28 maggio 2019 si è chiusa la pre-qualifica delle aziende che si candidano a realizzare i lavori. Ora Telt valuterà la documentazione presentata e

**Precondizioni** Mancano gli stanziamenti della Francia e c'è solo il 6% di quelli europei

# "Il nostro governo deve bloccare subito gli appalti"



L'ingegnere Alberto Poggio, della Commissione tecnica Tav. La Presse

sterà l'elenco delle aziende che hanno i requisiti tecnici e finanziari per presentare le offerte. A settembre sarà avviata la seconda fase della gara: Telt pubblicherà i capitoli d'appalto e farà partire la procedura per scegliere i vincitori dei tre lotti, che durerà circa 12 mesi, dunque potrebbe concludersi attorno al settembre 2020.

**La macchina ormai è partita. Potrà essere fermata?**

In realtà è partita solo la burocrazia degli appalti, ma manca il presupposto fondamentale per andare avanti: la disponibilità dei finanziamenti. Su questo punto gli accordi siglati tra Italia e Francia sono chiarissimi: la disponibilità del finanziamento è una condizione preliminare per l'avvio dei lavori del tunnel di base. Oggi non c'è. Ci sono i soldi italiani, fondi congelati dal 2012 nel bilancio dello Stato, per coprire la parte che spetta all'Italia. I finanziamenti promessi dall'Unione europea, invece, sono disponibili solo in piccolissima parte: una quota risibile, appena il 6 per cento del costo del tunnel di base.

**E i soldi francesi?**

La Francia ha messo a bilancio finanziamenti per i lavori preliminari, ma neppure un euro per i lavori definitivi. In queste condizioni, è difficile comprendere come Telt pos-

sa far partire le gare. **Abbiamo letto però che l'Europa aumenterà i finanziamenti per la Torino-Lione,**

**LO STALLO FRANCESE**

**La Francia ha messo a bilancio risorse per i lavori preliminari ma neppure un euro per quelli definitivi: difficile in questo modo far partire le gare**

**BOCCIATO IL COMPROMESSO**

**L'alternativa Durbiano non esiste. È un'ipotesi bizzarra, priva di fondamenti tecnici e senza alcun consenso da parte dei Comuni della Valsusa.**

**arrivando a coprire fino al 55 per cento dei costi.**

I giornali italiani hanno riportato le affermazioni di Iveta Radicova, la coordinatrice europea del "Corridoio medi-

terraneo" nel quale è incluso il progetto Torino-Lione. È una figura di coordinamento esterna, senza alcun potere decisionale. Il parere personale della signora Radicova non può impegnare le decisioni di spesa della Commissione, che ancora si deve insediare. Insomma: i soldi europei annunciati sui giornali italiani non ci sono.

**Il presidente del Consiglio italiano Giuseppe Conte nella sua lettera inviata nel marzo 2019 a Telt ha chiesto di subordinare il via libera alle gare alle decisioni dei governi italiano e francese.**

Telt gli ha risposto che, "in assenza di atti giuridicamente rilevanti che comportino istruzioni di segno contrario", le procedure di appalto sarebbero proseguite. E Telt opera in base a decisioni assunte dal Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica presieduto dal presidente del Consiglio e costituito dai ministri dell'Economia, degli Esteri, delle Infrastrutture, dello Sviluppo economico e del Lavoro. Nella sua lettera, Telt ricorda però che la società "è posta sotto l'autorità dei due Stati". Quindi il governo italiano ha sempre avuto e ha tutti gli strumenti per decidere le sorti del progetto Torino-Lione. E il nodo fondamentale resta quello della mancanza di garanzia dei finanziamenti: non ci sono ancora quelli francesi e larga parte di quelli europei. Il governo darà il via libera a Telt garantendo tutto con i soldi italiani? Anche in questo caso, "prima gli italiani"?

**Il Tav, con il passaggio dal trasporto su gomma a quello su ferro, potrebbe però portare benefici almeno per il clima.**

L'Unione europea e i suoi Stati membri stanno spostando i loro investimenti strategici sul cambiamento climatico. Ma qui i risultati servono in fretta, nel giro di pochi anni. Con la Torino-Lione, invece, avremo la certezza di un pesante aumento di emissioni negli anni della costruzione del tunnel, mentre i potenziali benefici per l'ambiente arriverebbero solo dopo il 2040, fuori tempo massimo. Benefici peraltro non credibili, perché agganciati a irrealistiche previsioni di aumento delle merci da trasportare.