

Il dibattito sull'Alta Velocità

Delrio: "Il tunnel si fa" Tav, stop ad Appendino

Una Fondazione per promuovere la cultura della donazione degli organi e raccogliere fondi in un momento in cui i donatori scarseggiano. L'ha annunciata nei giorni scorsi la Regione,

che ha aderito con il Comune e il Politecnico, ma la proposta è stata bocciata a maggioranza dall'Università, a marzo, ritenendo la Fondazione un «doppione» che drena risorse dall'Ateneo pur utilizzandone nome e risorse. I promotori, del Centro regionale trapianati, difendono l'iniziativa e chiedono di tornare a votare.

APAGINA 49

Grandi opere

Appendino non è in grado di fermare la Tav ma un'uscita di Torino dall'Osservatorio sarebbe un atto politicamente forte. Il governo ribadisce: il tunnel di base non si discute

La sindaca contraria al tunnel di base: inutile e costosissimo

Delrio ad Appendino: la Tav si farà

Presto in Parlamento la legge di ratifica dell'intesa con Parigi per il via ai cantieri

MAURIZIO TROPEANO

«La nostra scelta è di "fare e fare bene". Non certo di "non fare"» dunque, non sarà sospesa o bloccata «una decisione consolidata, condivisa e cofinanziata da Italia, Francia e Unione Europea». Ecco perché, secondo il ministro delle Infrastrutture «la sezione transfrontaliera (dal confine di Stato fino a Bussoleno, ndr) e il tunnel di base del Moncenisio non sono in discussione». Anzi, il governo «proporrà senza indugi al Parlamento la ratifica degli accordi tra Italia e Francia, compresa l'applicazione transnazionale della normativa antimafia».

I numeri del governo

Graziano Delrio ha deciso di replicare di persona alla sindaca di Torino, Chiara Appendino,



Lo scavo

leri una delegazione di consiglieri dipartimentali della Savoia ha visitato il cantiere di Saint Martin La Porte, dove si sta montando la fresa che scaverà in asse con il tunnel di base

che aveva bocciato il progetto low cost da Bussoleno a Torino, perché «il problema non è la riduzione del percorso, ma il tunnel di base, il cuore di un'opera inutile e costosissima». L'esponente del governo contesta queste affermazioni spiegando che il «progetto definitivo è sta-

to approvato dal Cipe nel 2015 e che gli studi di analisi costi e benefici confermati, valutati e validati da Italia, Francia ed Unione Europea». Poi spiega i motivi che, secondo il ministro, rendono necessario lo scavo della mega-galleria: «Sull'asse Italia-Francia c'è il 35% dell'inter-



scambio economico dell'Italia con l'Europa, quasi 150 miliardi l'anno, un traffico merci maggiore rispetto all'asse Italia-Svizzera, ed esiste uno squilibrio infrastrutturale tra strada e ferrovia insostenibile che è necessario cominciare a colmare. Quindi andiamo avanti».

I dati degli oppositori

Le critiche di Appendino riprendono le tesi care al movimento No Tav, per altro ribadite l'altro giorno dal professore del Politecnico, Angelo Tartaglia, che sottolinea come «le tonnellate che attraversano la frontiera terrestre tra Italia e Francia lungo tutti i canali e in tutte le modalità sono in calo dal 2002» e «lungo l'asse della Valle di Susa il flusso (ferroviario) è circa un sesto della capacità della linea». Ecco perché la sindaca sostiene che «il cosiddetto progetto del Tav low cost non è una novità, perché è stato già presentato all'interno dell'Osservatorio alcuni anni fa, dove il M5S aveva sottolineato la necessità di utilizzare la linea storica che lo stesso ministro Delrio ha ammesso non essere satura».

Ma il ministro ha un punto di vista diverso: «La revisione progettuale adottata per la tratta nazionale della Torino-Lione consentirà di concludere l'opera con minor impatto e risparmio di risorse». Dunque, almeno per il governo, il progetto prevede l'adeguamento di oltre 41 chilometri di linea storica, la realizzazione di una galleria di 14 chilometri invece dei 20,5 previsti dal progetto preliminare e il rinvio al 2030 della gronda merci, una galleria di quasi 20 chilometri. Una scelta che se realizzata permetterebbe di risparmiare 2,6 miliardi facendo scendere la spesa da 4,3 a 1,7 miliardi.

Verso un tavolo politico

Il ministro, però, non chiude la porta del dialogo con la sindaca. Ieri mattina, infatti, Paolo Foietta, commissario del governo e presidente dell'Osservatorio, si è detto disponibile ad un «incontro di conoscenza per spiegare il lavoro svolto» con Chiara Appendino e si è detto pronto, se necessario, a convocare un tavolo politico con i sindaci e il presidente della Regione. Foietta ha preso atto dell'opposizione della sindaca al Tav e del-

la sua decisione di portare le ragioni del No nell'Osservatorio. Di fatto, preannunciando la prossima uscita del capoluogo dal tavolo tecnico dove il comune ha due rappresentanti.

© BY NC ND AL CUNI DIRITTI RISERVATI

**-2,6
miliardi**

È il risparmio ipotizzato con il progetto low cost della tratta nazionale della Tav



Vogliamo «fare e fare bene»: non fermiamo la decisione condivisa e cofinanziata da Italia, Francia e Ue

Graziano Delrio
ministro
delle Infrastrutture



Il problema non è la riduzione del percorso ma il tunnel di base: opera inutile e costosissima

Chiara Appendino
sindaca
di Torino

Da Roma: ambiente rispettato

Via libera

Il cunicolo esplorativo della Torino-Lione alla Maddalena di Chiomonte ha tutte le carte in regola dal punto di vista ambientale, progettuale



e amministrativo. A certificarlo è il ministero dell'Ambiente. Secondo Telt la Commissione di Via ha ritenuto «ottemperate» le 131 disposizioni indicate dal Cipe. Si tratta in particolare di 128 prescrizioni e tre raccomandazioni. Secondo Telt «nel corso dei controlli non è mai emersa alcuna criticità su amianto, polveri, rocce e acqua. E il livello di radioattività non ha mai destato preoccupazioni»