

Associazione di volontariato Idra

Tel. 055.22.39.92, 055.233.76.65, 320.161.81.05

idrafir@gmail.com, idraonlus@pec.it, <http://www.idraonlus.it/>

Comunicato stampa, 8.2.'19

TAV IN PIEMONTE E TAV IN TOSCANA: A PROPOSITO DI SICUREZZA, COSTI E BENEFICI...

Sotto il titolo "Non fare la Tav costerà fino a 4 miliardi", su "Il Sole 24 Ore" di oggi, leggiamo, a proposito della «relazione giuridica» allegata all'analisi costi-benefici:

"Il capitolo più discusso è quello delle penalità e più in generale degli effetti creati dalle interruzioni contrattuali: si oscilla fra 500 milioni e un miliardo. Infine una voce che non è un costo in senso stretto, ma che nell'analisi viene comunque conteggiato e pesa per 1,5-1,7 miliardi: si tratta del costo stimato dall'Osservatorio (Quaderno 11) per i lavori che sarebbe comunque necessario fare per mettere in sicurezza l'attuale linea storica e tunnel del Frejus con un secondo tunnel di sicurezza lungo 13,5 chilometri."

Curioso!

Questo vorrebbe dire che, **se si cominciasse a costruire la TAV fra Torino e Lione (e sarà pronta fra chissà quanti lustri...), potremmo fare a meno di mettere in sicurezza la linea attuale?** Stiamo scherzando? Non sarebbe, quello della messa in sicurezza della linea storica, un costo da affrontare subito e comunque, a prescindere da TAV o non TAV?

Se poi riflettiamo sul fatto che, **fra Firenze e Bologna, 60 chilometri di doppio binario TAV coi treni che corrono in un unico tubo nella linea sotterranea nuova di zecca sono arditamente privi del tunnel di sicurezza, con 7 vie di esodo su 14 che distano fra loro oltre i 4 km massimi previsti dalla normativa nazionale**, che conclusioni dobbiamo tirare?

Forse, piuttosto, **dentro l'analisi costi-benefici del progetto di sottoattraversamento TAV di Firenze**, tutto ancora da scavare, **converrà considerare prioritariamente, fra i costi, proprio il necessarissimo adeguamento della linea** che congiunge in condizioni così imbarazzanti i due capoluoghi di regione di Emilia e Toscana!