

Appena 1594 miliardi per le ferrovie piemontesi

Quelle lire che Schimberni concede a TecnoCity



Lavori interrotti a Torino (Foto La Stampa)

«La Francia, l'Inghilterra e la Spagna hanno già definito un accordo per la realizzazione di un asse veloce: Londra - Parigi - Lione - Barcellona. La Francia e la Germania hanno in corso di definizione un asse veloce Parigi - Bruxelles - Colonia. Ebbene sarebbe folle rimanere emarginati da questa rete ferroviaria europea. Quindi il collegamento Lione - Torino diventa determinante, ma ancor più, diventa fondamentale la realizzazione dell'asse Lione - Torino - Venezia».

Sono parole pronunciate dal ministro dei Trasporti Bernini dinanzi ai più bei nomi dell'imprenditoria subalpina, riunita in occasione del convegno organizzato da TecnoCity il 18 settembre scorso, per discutere su «Piemonte ed Europa: strategie per i trasporti negli anni '90».

Quelle dichiarazioni, che avevano ottenuto ampi consensi, dopo pochi giorni sono state di fatto ridimensionate, se non quasi offuscate, quando il presidente delle Ferrovie Schimberni ha consegnato al Ministro il piano decennale «di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo» delle ferrovie, che Bernini deve quanto prima approvare a nome del governo o presentare al Parlamento.

Cifre alla mano, quel piano da 52.600 miliardi non stanziava una sola lira per la realizzazione dell'asse ad alta velocità da Modane a Venezia, enfatizzato a Torino dal ministro. Né dà segnali che facciano sperare nella rapida attuazione di tutte quelle strutture che si ritengono indispensabili anche solo per la realizzazione della tratta ad alta velocità fra Torino e Milano. Il piano di Schimberni guarda altrove. La ristrutturazione che propone appare come un riscrittura di strategie già note e ampiamente criticate dall'imprenditoria subalpina. Investe la maggior parte delle risorse sull'asse Nord-Sud. Alla direttrice padana Modane - Torino - Milano - Venezia - Trieste sono appena concessi «potenziamenti» che si limitano a razionalizzare e adeguare tecnologicamente gli impianti esistenti per correggere qua e là i punti critici del traffico.

Il piano Schimberni

Le cifre parlano chiaro. Il progetto di Schimberni è articolato in 4 capitoli. Il primo prevede la spesa di 9500 miliardi per i rinnovi di infrastrutture. Il secondo capitolo assegna 12.885 miliardi per interventi «assolutamente necessari per raggiungere gli obiettivi del Piano», con lavori sulle linee, sui nodi, per la sicurezza e per i problemi di rete. Annovera anche 10.160 miliardi destinati al quadruplicamento della linea Roma-Milano al fine di renderla idonea ad accogliere treni a gran velocità, con interventi nei nodi di Milano, Bologna, Firenze e Roma. Si completa con altri 2300 miliardi messi in conto per il completamento di altre opere. Con il capitolo 3 sono vincolati 6928,4 miliardi per «investimenti complementari», mentre con il capitolo 4 assegna 8021 miliardi per investimenti nel mezzogiorno. La somma totale di 51.677 miliardi è arrotondata fino a 52.600 miliardi con le cifre che verranno tenute per riserve e lavori straordinari.

Quanto riceverà il Piemonte

Dal primo capitolo di spesa il compartimento di Torino, che controlla gran parte del Piemonte, la Valle d'Aosta, la Lomellina lombarda e una piccola parte di

