Il cantiere del passante ferroviario a Torino è fermo da un pezzo (Foto La Stampa)

Liguria, dovrebbe ricevere circa il 10 per cento dei 9500 miliardi previsti, più o meno 950 miliardi per rinnovo binari, opere civili, tecnologie, materiale rotabile e imprevisti vari. Il capitolo 2, alla voce che riguarda gli investimenti ritenuti assolutamente necessari, annovera 88 miliardi per la Torino-Modane. Le opere riguardano una tratta di 105 chilometri. L'intervento prevede il potenziamento degli impianti a trazione elettrica e l'installazione di un impianto di blocco automatico banalizzato sul tratto Collegno - Bussoleno - Salbertrand - Bardonecchia. L'innovazione permetterà migliorie nei tempi di percorso, ma non riguarda certo l'alta velocità. I tecnici delle verrovie fanno notare che ci vuole ben altro. L'adozione dell'alta velocità richiede infatti nuove linee, binari distanti almeno 2 metri in più fra le due corsie, gallerie con sezioni molto più ampie, che richiedono spese di più ampia portata.
Altri 262 miliardi saranno messi a disposizione per la tratta Torino-Chivasso. Questo finanziamento comprende 97 miliardi per la tratta del passante urbano torinese dalla stazione Dora a quella Stura, ai quali si aggiungono i 165 miliardi previsti per il quadruplicamento della tratta fino a Chivasso. L'investimento è ancora lontano dai 420 miliardi complessivi necessari per completare tutto il passante ed ottenere una linea da Lingotto a Chivasso in grado di rappresentare uno dei tasselli indispensabili per avviare il progetto dell'alta velocità.
Fra le risorse offerte al Piemonte in questo capitolo del piano si devono poi aggiungere circa 15 miliardi per il potenziamento di impianti utili alla trazione elettrica lungo alcune tratte subalpine tributarie della linea Torino-Trieste. Si annoverano anche gli 11 miliardi già disponibili per un nuovo impianto di sicurezza Acei alla Stazione di Porta Nuova, attivabile entro due anni. Inoltre bisogna tenere conto dei 19 miliardi per il completamento dell'impianto di blocco automatico banalizzato sulla linea Torino-Arquata Scrivia, che dipende dal compartimento di Genova.
In più si addizionano i probabili 70 miliardi di contributo che si potranno ottenere per realizzare nelle aree dell'ex stazione di Torino smistamento il nuovo centro di manutenzione e pulizia del costo di 200 miliardi. Altri 150 miliardi potranno giungere per migliorie ai passaggi a livello. A questi dati vanno aggiunte le risorse messe in bilancio alla voce «investimenti per il completamento delle opere in corso», un paragrafo che annovera finanziamenti per 4183,4 miliardi complessivi. Al Piemonte toccheranno 2 miliardi per la variante della Galleria Bussoleno - Salbertrand, 19,4 miliardi per la linea Chivasso Aosta, 88 miliardi per lo scalo intermodale di Orbassano e i 20 miliardi offerti per adeguare le strutture ferroviarie locali in occasione dei Mondiali di calcio del 1990, in modo da consentire velocità di percorrenza intorno ai 180 chilometri orari.
Al capitolo 3, dalla voce che annovera 450 miliardi per scali merci ed intermodali, veranno prelevati alcuni miliardi a favore dello scalo intermodale di Novara. Quanti soldi saranno disponibili però non è ancora stato possibile conoscerlo. Altri fondi potranno essere prelevati dai 351,9 miliardi stanziati in Italia per l'automazione delle linee a scarso traffico, dai 563 miliardi messi a disposizione per potenziare le automotrici in vista degli aumenti di traffico dopo il 1993 e dai 400 miliardi messi in conto per la proteriore delle sedi ferroviarie. Infine almeno 50 miliardi sono attesi per la galleria del Fréjus dai 217 miliardi previsti per concorrere al costosissimo adeguamento delle linee di Modane, Domodossola, Chiasso e Brennero. Sono investimenti necessari per alzare almeno di 40 centimetri i tunnel interessati, perchè possano essere percorsi dagli ingombranti treni merci portacointainer o da quelli articolati.
Nel complesso, detratte le cifre di cui non si può ancora quantificare l'ammontare, il Piemonte riceverà 1594 miliardi, una somma che si commenta da sè. Rappresenta un impegno che per gran parte pare provvedere solo all'ordinaria amministrazione e ad investimenti che servono appena ad adeguare gli impianti alle esigenze del quotidiano. È ben poca cosa, non solo se viene messa a confronto con i 3200 miliardi messi a disposizione per il raddoppio delle tratte della Messina-Palermo, ma soprattutto se si pensa che l'investimento di Schimberni in area subalpina è circa il 3 al massimo il 4 per cento del totale, in una zona che rappresenta un valore aggiunto pari al 10 per cento del totale italiano e dove l'export raggiunge il 14 per cento delle esportazioni «made in Italy».

Il trincerone della Torino-Ciriè (Foto La Stampa)