

# IL CASO DI SASSARI: UN BUON INVESTIMENTO PER IL TRAM TRENO CHE CAMBIEREBBE TUTTO

di Massimo Ferrari, Presidente Assoutenti/UTP e CdG AMODO

L'economia italiana, dopo il prolungato fermo imposto dalla pandemia, ha disperato bisogno di ripartire. Gli investimenti per l'ammodernamento delle infrastrutture sono basilari a questo proposito. Già, ma quali interventi per restare nell'ambito dei trasporti? Il completamento dell'Alta Velocità verso Bari, per esempio. Ed anche lavori da tempo programmati nelle aree metropolitane.

Ce ne sono alcune di piccola taglia, come quella di Sassari, un capoluogo di 125 mila abitanti su cui ne gravano altrettanti dalle cittadine circostanti della Nurra e della Romangia. Dimensioni che non giustificerebbero interventi importanti. Senonché il Nord Sardegna storicamente possiede infrastrutture ferroviarie che giacciono ora largamente sottoutilizzate. Se non ci fossero, forse non varrebbe la pena costruirle. Ma, visto che ci sono, perché trascurarle?

Su Sassari convergono, infatti, cinque linee ferrate. Tutte a singolo binario, ma tutt'altro che sature. Due appartengono a Rfi (verso Porto Torres e verso Chilivani). Dovrebbero costituire una delle tre diramazioni della dorsale sarda, che, se adeguatamente rettificata e velocizzata, potrebbe consentire un viaggio in treno verso Cagliari in tempi competitivi con la strada. Se ne parla invano da decenni.

Le altre tre sono a scartamento ridotto (950 mm), in gestione all'Arst, e dirette verso Sorso, Alghero e Tempio/Palau. Quest'ultima viene utilizzata in estate per qualche corsa turistica (i famosi “trenini verdi” sardi), le altre due impegnano un certo traffico pendolare di studenti e, nella bella stagione, anche di bagnanti. In anni recenti i tracciati sono stati migliorati e velocizzati.

Inoltre, fin dal 2006, Sassari si è dotata anche di una breve linea tranviaria (5 km scarsi con 8 fermate) che dall'Emiciclo Garibaldi, adiacente il centro storico, attraversa la zona ospedaliera ed universitaria per raggiungere la stazione, da cui è stata successivamente prolungata verso il quartiere periferico di Santa Maria di Pisa. I 4 tram Sirio da 27 metri sono gli unici veicoli a trazione elettrica in servizio nel Nord della Sardegna.

Visto che hanno lo stesso scartamento delle linee Arst e penetrano dalla stazione sul sedime ferroviario, questi mezzi costituiscono di fatto l'unico timido esempio di tram-treno operativo in Italia. Ma, per sviluppare fino in fondo le proprie potenzialità, dovrebbero poter proseguire fino a Sorso (altri 8 km) e fino ad Alghero (33 km), previa l'elettrificazione di queste due tratte. O, in alternativa, tramite l'acquisto di nuovi tram ibridi o a idrogeno (già sperimentati con successo in Cina), che potrebbero muoversi senza necessitare della rete aerea.

Il vantaggio? Permettere ai pendolari ed ai bagnanti di raggiungere direttamente il centro di Sassari, evitando una rottura di carico alla stazione che allontana molti potenziali clienti. Con un esercizio più snello di tipo tranviario – e con minori costi – si potrebbero offrire frequenze più elevate e, quindi, rendere, l'intera rete (44 km di sviluppo complessivo) molto più attrattiva.

Un ulteriore sviluppo conseguibile con poca spesa consisterebbe nel raggiungere l'Aeroporto di Alghero Fertilia, tramite una breve diramazione a sud di Olmedo (circa 6 km) che permetterebbe ai fruitori dello scalo di spostarsi sia verso Alghero che verso Sassari. Si realizzerebbe così la messa in rete di tutti gli aeroporti sardi (il cui traffico, trattandosi di un'isola, ha conosciuto nel corso degli anni aumenti costanti): Cagliari Elmas è già raggiungibile in treno con alto gradimento degli utenti,

mentre per Olbia Costa Smeralda sono allo studio ipotesi per un breve raccordo.

Più avanti nel tempo si può pensare di prolungare i binari verso il centro di Alghero – dove la modalità tranviaria, magari priva di palificazione, è sicuramente più accettabile del treno che fino al 1988 arrivava al porto – da Sorso verso la Marina o, magari, fino a Castelsardo e, per restare a Sassari, verso il quartiere periferico di Baldedda, posto lungo la linea di Tempio.

Le attuali automotrici diesel potrebbero essere impiegate sulle linee Arst di Nuoro ed Isili o destinate ai “trenini verdi” (che necessitano di urgenti migliorie per attrarre i turisti).

Sono programmi realistici e solidamente motivati, sostenuti da un Comitato attivo in città, di cui fa parte l'ing. Giuseppe Fiori, storico promotore e progettista dell'attuale linea tranviaria che, fin dall'origine, era stata pensata in funzione di questi piani di ampliamento.

Invece, l'unico sviluppo previsto dall'Arst e dal Municipio di Sassari è il prolungamento del tram verso il quartiere residenziale di Li Punti, per di più confermando la separazione dalla linea ferroviaria per Sorso, che sarebbe scavalcata tramite un costoso viadotto e senza sfruttare il declassamento della vecchia statale “Carlo Felice” (ormai doppiata da una più moderna superstrada) per farne un “boulevard” urbano, dotato di marciapiedi, ciclovie, alberature e percorso per un tratto dal binario tranviario in sede propria tra le due carreggiate.

Si prevede, perciò, di effettuare un consistente investimento (36 milioni di euro) concentrato su una sola direttrice, senza mettere in circolo un'area molto più vasta che comprende alcuni comuni di rilevanti dimensioni (Sorso da sola conta circa 15.000 abitanti, cui se ne aggiungono altri 7.500 della adiacente Sennori; Alghero ha 45.000 residenti, che raddoppiano durante la stagione estiva, senza contare i 4.000 di Olmedo, pure servita dalla ferrovia). E senza considerare l'opportunità di raccordare l'aeroporto di Fertilia con un servizio frequente ed attrattivo.

Ecco un esempio di come spendere male le scarse risorse a disposizione, in una stagione cruciale per l'ammmodernamento del Paese, raggiungendo obiettivi limitati che, probabilmente, faranno gridare allo spreco i critici degli investimenti su rotaia. Mentre, impegnando cifre non molto superiori, si potrebbe collegare in maniera efficiente, non inquinante ed alternativa alla viabilità un'area molto più vasta. Giustificando, così, ampiamente l'investimento.

Finora il sistema tram-treno ha conosciuto un grande successo in Germania, nella regione di Nordhausen, della Saar ed a Karlsruhe, dove le nuove modalità di esercizio hanno consentito una netta intensificazione dell'offerta, rivitalizzando linee secondarie in declino ed incrementando il traffico fino al 400 per cento!

Anche in Italia si è discusso di questa opportunità, ma limitatamente a convegni ristretti agli addetti ai lavori. La principale difficoltà – oltre, ovviamente, alla radicata diffidenza per le novità – risiede nelle rigide normative di sicurezza, imposte a Rfi dalle varie Autorità che presidiano l'esercizio ferroviario. E, bisogna ammetterlo, non è facile immaginare la circolazione di veicoli tranviari sui binari che convergono attorno a Milano o a Roma, dovendo raggiungere stazioni trafficate da composizioni ad Alta Velocità, treni pendolari e convogli merci.

Ma il caso di Sassari è diverso. Qui il trasporto merci è praticamente scomparso (ed il vecchio scalo dovrebbe essere adibito ad autostazione). Il traffico a (lunga) percorrenza per Cagliari ed Olbia, per altro limitato a poche corse diurne, viaggia sui binari del tutto separati dalle linee a scartamento ridotto. I “trenini verdi” si affacciano raramente solo durante l'estate.

Tutta la rete Arst del Nord Sardegna potrebbe, dunque, essere facilmente convertita in un moderno sistema tram-treno, che farebbe scuola per il resto del Paese. Un'idea semplice e poco costosa. Ma,

forse proprio perché tale, non in grado di focalizzare l'attenzione dei politici. Sempre attenti soprattutto alle “grandi opere”. Anche quando, come adesso, gli investimenti vanno ottimizzati.