

Mentre la pandemia torna a galoppare, limitando nuovamente la mobilità degli italiani, e mentre ancora non si sa se e quando saranno effettivamente disponibili gli stanziamenti previsti dal Recovery Fund per gli investimenti infrastrutturali nel nostro Paese, non sono mancate proposte, anche provenienti da fonti autorevoli, per interventi sul sistema ferroviario nazionale.

Alcuni decisamente velleitari, come l'ipotesi di spostamento "a monte" della Adriatica, altri molto ambiziosi, come l'idea di una linea ad Alta Velocità tra Roma e Pescara, che, di fatto, contemplerebbe l'integrale rifacimento dell'attuale ferrovia tortuosa e scarsamente competitiva, a fronte di un traffico potenziale piuttosto modesto.

Il problema è che, se da un lato molte relazioni su rotaia meritano di essere ammodernate e velocizzate, dall'altro i fondi per quanto ingenti (se e quando disponibili) meritano di essere spesi bene, evitando interventi inutilmente faraonici e massimizzando i vantaggi con costi il più possibile contenuti.

Anche perché richieste più o meno motivate provengono da ogni regione italiana che ovviamente chiede di non essere dimenticata. Prendiamo, ad esempio, la Sardegna. Recentemente il Sindaco di Sassari, Nanni Campus, in un corsivo sul quotidiano locale, ha invocato l'utilizzo dei fondi europei per colmare le lacune infrastrutturali dell'isola.

Tanto più interessante è la sua sottolineatura circa l'urgenza di investire sulla rete ferroviaria, che decisamente non offre prestazioni all'altezza dei tempi. I sardi, infatti, hanno sempre lamentato le carenze della propria rete viaria, ma bisogna riconoscere come, nell'ultimo mezzo secolo, il miglioramento delle arterie stradali è proseguito, seppur lentamente, con ingenti stanziamenti. Oggi l'isola dispone, almeno nelle sue principali direttrici, di una rete gratuita e in larga misura a quattro corsie.

Non così è avvenuto per le ferrovie su cui gli investimenti sono stati scarsi, discontinui e spesso sprecati in interventi di dubbia utilità. Forse qualcuno a lungo ha creduto che lo sviluppo della motorizzazione avrebbe definitivamente eclissato il ricorso al treno, ma questo in Europa non è avvenuto e, negli ultimi vent'anni, si è assistito ad un crescente ritorno di interesse verso il trasporto su rotaia, per ragioni ambientali e di riduzione della congestione nelle aree urbane.

Per di più in Sardegna si è assistito, nel corso degli anni, ad una relativa riduzione del traffico proveniente dal continente via traghetto, in favore della modalità aerea. Ma, una volta atterrati nell'isola, bisogna pur raggiungere le destinazioni finali, senza necessariamente dipendere da parenti o amici, oppure dal noleggio di auto.

L'attivazione nel 2013 della stazione ferroviaria ad Elmas è stata forse il migliore investimento sulla rete sarda ed ha rilanciato l'uso del treno, non solo per i pendolari, nel Campidano e nell'Iglesiente.

Non altrettanto è avvenuto nel Nord Sardegna essenzialmente perché la dorsale ferroviaria a monte di Abbasanta è troppo lenta e non è raccordata agli aeroporti.

Sul primo aspetto, anziché puntare tutto sull'elettrificazione (che già in passato ha prodotto pasticci e sprechi), mi pare prioritario riprendere il progetto di rettifica e velocizzazione dei tracciati, a cominciare dalla famigerata ansa di Chilivani, che da sola rende non competitivo

il viaggio in treno tra Sassari e Cagliari rispetto all'auto.

Nel breve periodo, inoltre, è indispensabile poter sfruttare – a ben cinque anni dalla messa in servizio – tutte le potenzialità non ancora espresse dei Pendolini CAF, per abbattere i tempi di percorrenza tra i principali poli della regione. Cosa fattibile da subito, se solo si riuscisse a superare le normative di sicurezza, qui come altrove concepite esclusivamente per auto referenzialità degli enti preposti e non certo a maggior garanzia degli utenti.

Sul secondo punto si tratta di raccordare lo scalo di Olbia – intervento relativamente semplice, non distando molto dall'attuale linea – e quello di Alghero. Per quest'ultimo, più che la costruzione di una nuova ferrovia, forse sarebbe preferibile trasformare l'attuale servizio Arst in un sistema tram treno, come avvenuto con successo in alte parti d'Europa, per mettere in collegamento lo scalo di Fertilia e la città di Alghero con la stazione ed il centro di Sassari. (su questo tema Mobility Magazine ha già ospitato un mio articolo nei mesi scorsi).

C'è infine un terzo possibile intervento cui destinare i finanziamenti del Recovery Fund: quello di raccordare la città di Nuoro alla dorsale sarda, con una linea più veloce – e quindi competitiva – dell'attuale binario a scartamento ridotto, possibilmente confluyente a Borore o ad Abbasanta, evitando così la scalata all'altopiano di Macomer.

L'obiettivo finale: quello di poter viaggiare da Sassari e Nuoro a Cagliari in due ore, da Olbia in due ore e mezza. E di poter trasbordare dall'aereo al treno comodamente non solo ad Elmas ma anche negli scali del Nord Sardegna. Una volta concretizzato questo scenario, la ferrovia potrà riprendere anche in Sardegna il ruolo che le compete, costituendo una valida alternativa all'auto e contribuire anche alla riduzione del traffico viario ed al miglioramento del delicato ambiente isolano.

Il caso sardo è emblematico di quanto si potrebbe fare – e di quanto si rischia di sprecare – non solo qui, ma in molte altre regioni italiane. Interventi (relativamente) semplici ed efficaci per ottimizzare l'esistente, riservando i grandi investimenti ai soli ambiti giustificati dai grandi numeri della domanda di mobilità, tipo il completamento del quadruplicamento da Brescia a Padova e l'Alta Velocità da Napoli (ma meglio sarebbe da Roma) a Bari.

In caso contrario si potrà facilmente incorrere nei veti europei (c'è da scommettere che a Bruxelles ed a Berlino useranno – giustamente - la lente di ingrandimento per vagliare come intendiamo spendere i fondi comuni) e dar fiato alle posizioni mai sopite di chi giudica non produttivi i soldi investiti nelle ferrovie, considerandone solo la redditività finanziaria e non anche le ricadute positive sui territori, sull'ambiente e sul diritto alla mobilità, non necessariamente motorizzata.