

Una profonda analisi delle ferrovie nella grande isola mediterranea: linee a un solo binario, impianti di vecchio tipo, rotaie leggere, treni lenti. In Sardegna il progresso si è fermato alla testa di ponte di Golfo degli Aranci, il porto al quale attraccano i traghetti della flotta navale delle Ferrovie

Le ferrovie della Sardegna d'oggi

È il momento della Sardegna. Dopo aver trattato il problema strade (Giuseppe Grazzini, *Un automobilista in Sardegna*, nelle "Vie d'Italia" di agosto), vediamo ora di mettere insieme un "ritratto" della rete ferroviaria.

Le ferrovie costituiscono, insieme con le strade, il punto di partenza, e anzi il presupposto indispensabile di qualunque processo evolutivo. Non

avrebbe senso parlare di sviluppo economico e industriale di una regione se viene a mancare un buon sistema di trasporti. E dove strade e ferrovie si rivelano insufficienti a sostenere le necessità dell'economia e del turismo, economia e turismo languono.

Se la Sardegna rimase a lungo assorta in un regime di vita e di economia antica e povera, i mezzi aerei e marittimi hanno aggirato l'ostacolo, avvicinando l'isola al continente, così che uomini d'affari e turisti possono oggi andarne e tornarne con rapidità. Grande importanza è venuto assumendo il servizio di navi-traghetto che le Ferrovie dello Stato hanno istituito da neppure un anno. Conviene indugiare un istante su questo tema. Codeste navi fanno la spola fra Civitavecchia e Golfo degli Aranci, e la loro prima caratteristica positiva è che hanno messo l'isola a portata di mano degli automobilisti: posto che senza automobile in Sardegna non si può soggiornare, e posto anche che l'imbarco e lo sbarco dell'auto sulle navi ordinarie in partenza da Genova e da Civitavecchia sono difficili più dell'imbarco e dello sbarco dei passeggeri.

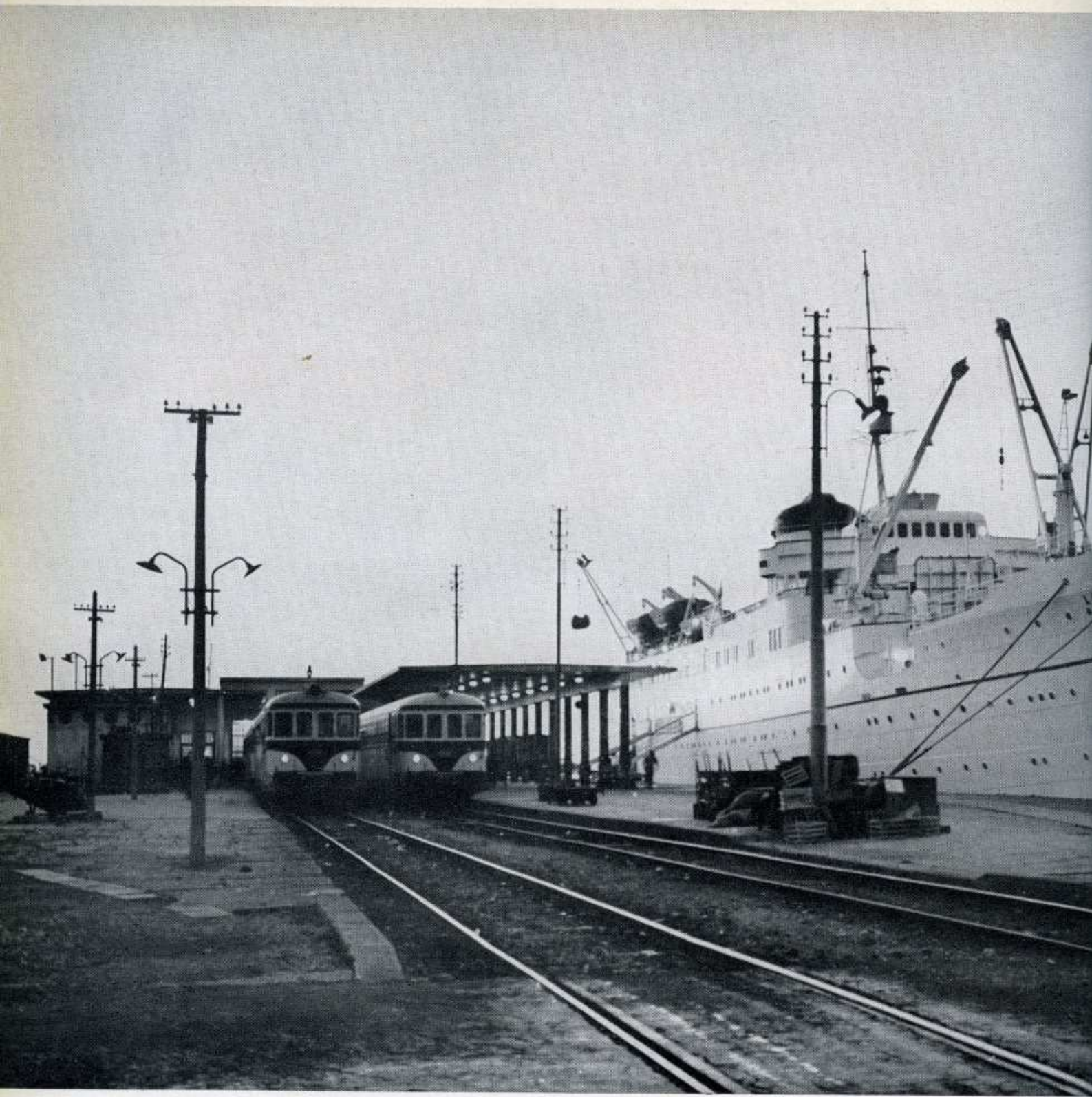
*

I rischi, gli incidenti, le perdite di tempo che Giuseppe Grazzini ha elencato nel suo articolo parlando delle navi ordinarie, sono sconosciuti a chi si serve dei traghetti delle Ferrovie, senza contare che il trasporto costa meno. Una cabina

Il nuovo e il vecchio. A sinistra, il "Tyrus", uno dei due traghetti che fanno la spola fra il continente e la Sardegna. A destra: uno scorcio della linea che da Olbia conduce a Cagliari, ancora a binario unico.







La stazione di Olbia Marittima. La nave è adibita al servizio di linea fra Civitavecchia e Olbia.

di prima classe costa 5000 lire a persona; il trasporto di una Fiat di media cilindrata (1100, 1200, 1300) costa 10.200 lire (andata e ritorno entro 15 giorni 14.200 lire, andata e ritorno entro 30 giorni 16 mila lire); contro le 9 mila e le 12 mila lire che si vengono a pagare sulle navi della linea Genova-Porto Torres.

Due sono le navi traghetto che fanno servizio

fra Civitavecchia e Golfo degli Aranci. La prima è stata battezzata "Tyrsus", la seconda ha nome "Hermaea". La stazza è la medesima per entrambe: 5200 tonnellate. Eleganti di linea, sviluppano una velocità massima di diciannove nodi; la traversata — 115 miglia in totale — dura otto ore. Naturalmente sono dotate di tutti gli impianti più moderni, da quelli per la sicurezza della navigazione in alto mare agli stabilizzatori ad alta sensibilità, capaci di ridurre



al massimo il rollio prodotto dal moto ondoso anche con mare grosso.

Le due navi hanno ognuna un ponte-binario capace di accogliere trenta carri ferroviari, nonché due ampie autorimesse nelle stive e un ponte-auto in cui possono trovare po-

Alla stazione di Chilivani (foto in alto) la ferrovia Olbia-Cagliari si unisce al tronco che proviene da Porto Torres. Sotto: la stazione di Macomer.

sto settantaquattro automobili. La capienza massima è di trecentocinquanta passeggeri; cabine e saloni sono ad aria condizionata.

Le manovre di imbarco e di sbarco sono improntate alla massima semplicità e rapidità. Le auto accedono direttamente a motore acceso per mezzo di speciali rampe: niente gru, niente ammaccature, niente danni, di nessun genere. Il servizio è giornaliero; ogni traghetto effettua due corse nei due sensi.

Dall'ottobre 1961 — quando fu inaugurato il servizio — alla fine di

agosto, sono stati trasportati fra Civitavecchia e Golfo degli Aranci e viceversa 434 carri merci, carichi per lo più di derrate alimentari, prodotti ortofrutticoli e macchinario. Inoltre le due navi (e presto se ne aggiungerà una terza) hanno traghettato decine di migliaia di autovetture. Nell'estate conclusasi da poco, il movimento delle autovetture al seguito dei turisti si è aggirato sulle duecentocinquanta, trecento unità al giorno (nei due sensi). E mentre i viaggiatori in partenza da Genova per Porto Torres dovevano prenotare il viaggio per sé e la propria automobile con un mese d'anticipo, non è mai accaduto che a Civitavecchia un turista abbia dovuto lasciare a terra le proprie scarpe e le proprie ruote.

Il ruolo che queste navi delle Ferrovie vengono svolgendo, è determinante sotto ogni punto di vista. Gli italiani saranno attirati sempre più — ora che hanno a disposizione un mezzo celere e vantaggioso — da questa terra originale, che è sempre rimasta isolata e che inizia solo ora la propria avventura nella vita moderna. Uno degli ostacoli era nella mancanza di traghetti; ora i traghetti ci sono e svolgono un buon servizio: recano all'isola tutto ciò che serve alla sua trasformazione e dall'isola portano, attraverso il braccio di mare che la separa dal continente, ai mercati di esportazione, i prodotti della sua agricoltura, i prodotti dei suoi orti, i prodotti della sua giovane industria. Altro ostacolo più grave, la rete ferroviaria.

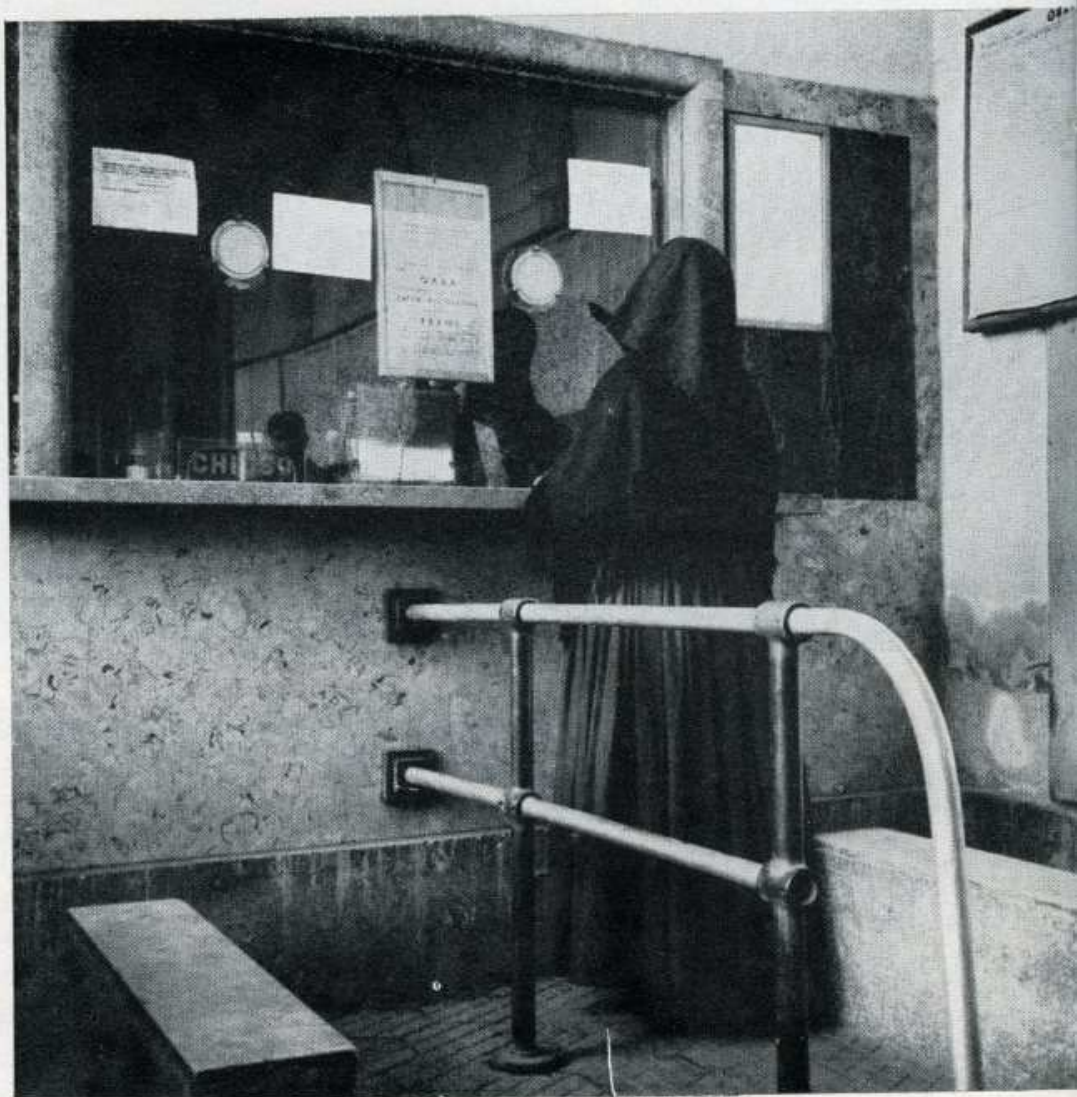
Anzitutto: a che cosa mai servirebbero codeste navi-traghetto se i carri ferroviari giunti a Golfo degli Aranci non fossero fatti proseguire celermente, e se quelli diretti al continente non giungessero con regolarità e sollecitudine al porto d'imbarco, evitando soste o prolungate giacenze in questa o in quella stazione?

Sta di fatto che con la istituzione del servizio marittimo di traghetti ce-

leri le strade della Sardegna sono state poste di fronte a compiti per i quali non erano certo preparate. E il meno che si possa dire, è che siano trasformate (e presto) e dotate di mezzi nuovi: se non si vuole che i benefici che si sono realizzati con i traghetti vadano in gran parte dispersi e annullati.

*

Detto questo, possiamo cercare di rispondere alla domanda: qual'è lo stato attuale della rete ferroviaria sarda? Per cominciare: la Sardegna, oggi come oggi, può contare soltanto su 436 chilometri di ferrovie (ferrovie dello Stato, s'intende). La principale linea è quella che unisce Olbia con Cagliari passando per Oristano, Chivivani e Macomer, che unisce cioè i porti delle comunicazioni col continente, situati sulla costa nord-occidentale — la più vicina alla penisola — al capoluogo dell'isola e porto commerciale più importante, aperto alle rotte di Sicilia e dell'Africa. Da questa linea, lunga 287 chilometri, si staccano tre tronchi: il primo (22 chilometri) inizia dalla stazione di Olbia e mette capo a Golfo degli Aranci, il porto delle navi traghetto; il



Contadina sarda in costume davanti alla biglietteria della stazione di Oristano.



secondo (67 chilometri) si stacca dalla stazione di Chilivani e arriva a Sassari e a Porto Torres, dove fa capo la linea marittima proveniente da Genova; il terzo (60 chilometri) si stacca dalla stazione di Decimomannu e raggiunge da una parte Iglesias, dall'altra Carbonia. Tutte queste linee, salvo brevissimi tratti, sono a binario unico.

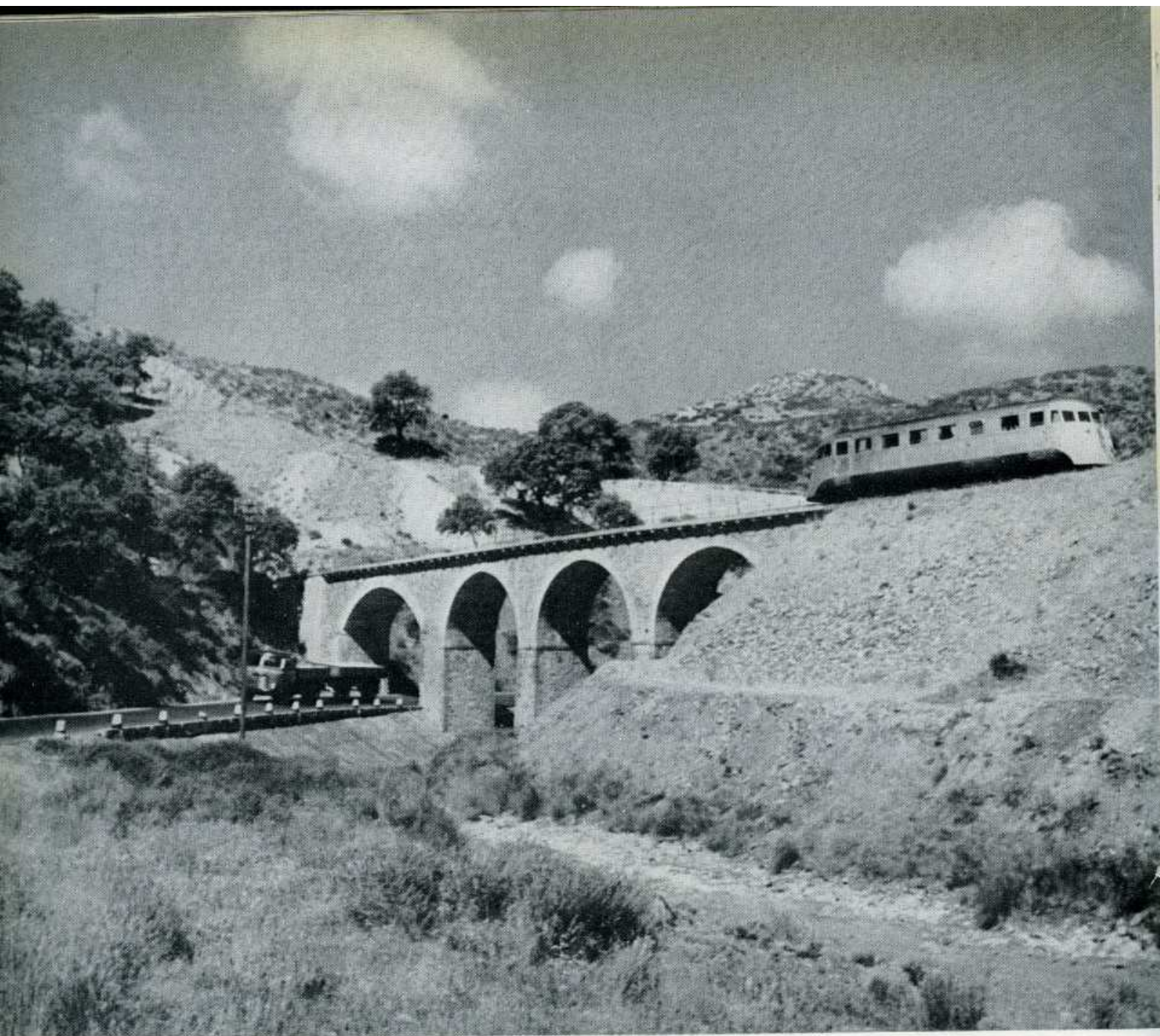
Inoltre ci sono 949 chilometri di linee ferroviarie a scartamento ridotto, in concessione a diverse società. Esse rappresentano decisamente un primato rispetto a quelle che ha il continente, e svolgono una funzione alquanto importante.

Una prima considerazione riguarda lo stato della rete delle Ferrovie dello Stato. Qualche progresso negli ultimi dieci anni è stato compiuto. Ma è un fatto che nel complesso è piuttosto arretrata. L'armamento, gli impianti fissi

Automotrici, contadini e pastori. Siamo ancora nella stazione di Oristano: la scena non è cambiata.

sono gli stessi di anni e anni fa, quando il traffico era di proporzioni modestissime e l'economia dell'isola era ritardataria. Le rotaie sono del tipo leggero, che non permette l'impiego di moderni mezzi di trazione, pesanti e veloci.

La necessità di mettere in funzione locomotive potenti è particolarmente sentita nel settore delle merci. L'incremento sensibile che il traffico ha fatto segnare in conseguenza del processo di trasformazione economico come anche dell'istituzione del servizio di traghetti (e non dimentichiamoci di mettere nel conto la forte acclività delle linee: le pendenze spesso arrivano al 30, 35 per mille) ha reso indispensabile la sostituzione dei vecchi mezzi di trazione.



Una veduta della linea che da Cagliari conduce a Iglesias, centro d'una importante regione mineraria: un tronco di appena cinquantacinque chilometri.

Migliorata è invece la situazione dei treni viaggiatori, da quando ai convogli più importanti vengono attaccate le automotrici termiche. Le automotrici diesel possono infatti sviluppare velocità assai superiori a quelle delle vecchie locomotive a vapore. I due treni viaggiatori più veloci e confortevoli sono la "Freccia sarda", in servizio fra Cagliari e Olbia, e il "Turritano", che collega Cagliari con Sassari. Entrambi questi treni sono composti di automotrici; il primo va da Cagliari a Olbia — 287 chilometri — in quattro ore e venti minuti, a una media oraria di 65 chilometri; il secondo va da Cagliari a Sassari — 281 chilometri — in quattro ore e quindici minuti. Rispetto a qualche anno fa è

decisamente un passo avanti; ma non si può proprio affermare che i treni della Sardegna si distinguano per elevate velocità; anche perché, accanto ai due treni che abbiamo menzionato, e che sono, come si diceva, i più celeri, molti altri non arrivano a superare la media oraria di 40 chilometri.

Se dall'armamento si passa agli impianti fissi (apparati di segnalamento e di blocco eccetera) il panorama non muta. Quasi ovunque sono in funzione apparati superati, scomparsi da tempo dalla scena ferroviaria del continente: ovviamente dovrebbero essere sostituiti, e il più sollecitamente possibile. Anche il materiale rotabile, se si fa eccezione per qualche decina di automotrici e di locomotive diesel idrauliche per treni merci, è ormai vecchio di molti anni e mostra chiaramente i segni della sua vetustà ed usura.

Progresso e ammodernamento si sono fermati alla testa di ponte di Golfo degli Aranci, che è il porto al quale attraccano i traghetti che vengono dal continente. Quello che si deve cercare di fare, è di estendere, ma senza perdere tempo, le migliori introdotte a Golfo degli Aranci a tutta la rete. Questa premessa appare anzi la condizione del piano di sviluppo della regione che è stato posto in cantiere di recente: lo capiranno gli uomini vitali, focosi, cui stanno a cuore le sorti della Sardegna?

Progetti di trasformazione e di potenziamento delle ferrovie? Certo non ne mancano. Ma quel che importa, è di vedere che cosa toccherà alla Sardegna dei millecinquecento miliardi che l'Azienda ferroviaria è stata autorizzata a reperire e a spendere negli anni fra il 1963 e il 1972. Per ora, l'unico segno confortante è che negli ultimi dieci mesi in Sardegna sono arrivati, dal continente, 177 carri carichi di rotaie nuove e di apparati ferroviari di tipo moderno.

Dicevamo delle idee e dei piani organici. Tutto sta nel poterli tradurre in opere concrete. Non bisogna dimenticare che in Sardegna la situazione presenta ostacoli e difficoltà maggiori che altrove. Giocano negativamente motivi di carattere ambientale oltretutto geografico, economico, sociale. Anche questo aspetto va considerato con saggezza, se si vuole evitare che si profondano miliardi in opere non essenziali e di dubbia utilità.

*

Intanto: che cosa conviene rinnovare e migliorare? Che cosa conviene invece abbandonare definitivamente ripiegando verso altri mezzi di trasporto? Diremo subito che non uno dei 436 chilometri della rete delle F.S. dovrà essere soppresso. L'avvenire della ferrovia, in Sardegna, sta, più che nei trasporti viaggiatori, nei trasporti merci. Gli abitati non distano molto gli uni dagli altri, a ciò suppliscono ottimamente i servizi automobilistici di linea e la motorizzazione privata, oggi in costante sviluppo.

Si tratta dunque di migliorare le prestazioni e la marcia dei treni: sveltire l'inoltro dei prodotti agricoli e industriali dai luoghi di produzione ai porti d'imbarco (Cagliari e Golfo degli Aranci) e, in senso inverso, delle merci provenienti dal continente ai luoghi di consumo.

La rinascita delle Ferrovie dello Stato in Sardegna dovrà cominciare così dalla completa trasformazione dei sistemi di trazione e dal totale rinnovo dell'armamento.

... Dieselizzazione o elettrificazione? Non è fa-

cile rispondere. Le locomotive diesel elettriche o diesel idrauliche si presterebbero bene alle caratteristiche del traffico ferroviario della Sardegna. Però c'è un'altra possibilità. Fra i molti progetti, uno riguarda la costruzione di una grande centrale termoelettrica, la quale utilizzerebbe il carbone del Sulcis. In questo caso le Ferrovie avrebbero tutta la convenienza ad elettrificare la loro rete. Esiste un progetto di massima centrato su un particolare sistema di elet-



Cartina schematica della rete delle Ferrovie dello Stato. Vi sono poi novecentoquarantanove chilometri di linee in concessione a scartamento ridotto.

trificazione, già in funzione all'estero. Codesto sistema utilizza la corrente alternata a 25 mila volt a frequenza industriale; e siccome consente economie notevoli sia in fatto di installazione come in fatto di manutenzione, è certo che in Sardegna darebbe risultati ragguardevoli, superiori a quelli che si hanno impiegando la corrente continua a 3000 volt.

Tra i programmi, importante è quello della messa in opera di rotaie in grado di sopportare le sollecitazioni dei moderni mezzi di trazione; e così quelli che si riferiscono alla massicciata, che dovrà essere totalmente "bonificata", e alla revisione dei tracciati delle linee, molti dei quali

appaiono in più punti eccessivamente tortuosi.

Un altro punto che va considerato subito sono i passaggi a livello. Ce ne sono troppi. Lo possiamo vedere percorrendo l'isola. Su una decina di chilometri capita di incontrarne quattro e anche cinque, a volte: come un curioso gioco a rimpiattino fra strada e ferrovia.

La "Freccia sarda", uno dei due treni viaggiatori più veloci dell'isola. Fa servizio fra Cagliari e Olbia.

Così si mira al rinnovamento del materiale rotabile. Un viaggio in media non dura più di due o tre ore. E allora si punta sulle automotrici: che, fra l'altro, hanno due vantaggi, di essere economiche e di filare velocemente; e, per quanto riguarda il parco merci, sui carri speciali refrigeranti e altri attrezzati per i prodotti industriali, e le cisterne.

Un altro foglio del libro che stiamo scorrendo



riguarda le ferrovie a scartamento ridotto. Abbiamo visto che in Sardegna queste ferrovie hanno un rilevante sviluppo. Si tratterebbe ora di escogitare un sistema, un sistema pratico ed economico, che consenta di far circolare i carri



Ci sono troppi passaggi a livello, in Sardegna. Su una decina di chilometri capita di incontrarne quattro e alcune volte anche cinque.

merci delle F.S. su tutta la rete delle ferrovie private, che, come noto, ha uno scartamento ridotto rispetto a quello delle linee statali. I vantaggi che si otterrebbero facendo arrivare i carri merci fino alle zone più interne, non servite dalle F.S., tagliate fuori quindi, in un certo senso, dalle comunicazioni col continente, sarebbero enormi. Di recente sono state fatte delle prove con speciali carrelli a passo variabile: il carro viene caricato sopra codesti carrelli e poi instradato su una linea a scartamento ridotto. Ma questo o un altro, quello che importa è che si trovi una soluzione tecnica soddisfacente perché dipende da ciò l'avvenire di molte zone: del Nuorese, per esempio.

È vero, dunque, che il progresso in Sardegna è condizionato all'efficienza dei trasporti su rotaia, statali e in concessione. Passi avanti certo ne sono stati fatti in entrambi i settori; forse più nel settore delle ferrovie in concessione che nell'altro. I trenini antidiluviani che fino a non molto tempo fa arrancavano sbuffando sulle linee secondarie sono scomparsi quasi del tutto; molte altre cose buone sono state fatte: ma, diciamolo francamente, fino a che le ferrovie si riveleranno, come oggi, insufficienti, questa decantata testa di ponte di Golfo degli Aranci, dove ogni giorno attraccano le due unità che recano alto sull'albero maestro il vessillo blu della flotta ferroviaria, sarà come una bella facciata, eretta a nascondere una casa decrepita e cadente.

MARIO RIGHETTI

Fotografie delle F. S.