

Il convegno degli Amici di Sassari: tra scenari futuribili e ritardi decennali

L'isola a passo d'uomo

*Trasporti più moderni
o l'Europa s'allontana*

SI È parlato di "interporti", di "corridoi plurimodali", delle reti informatiche che saranno le vere autostrade del 2000, di un "triangolo di sviluppo" Monaco di Baviera-Zurigo-Marsiglia che si potrebbe contrapporre nell'Europa unificata a quello tradizionale con i vertici a Londra, Parigi e Berlino. Gli Amici di Sassari non hanno avuto paura d'addentrarsi nel futuro, nel futuribile e forse anche nel fantascientifico, affrontando in uno dei loro dibattiti del giovedì il problema dei trasporti nel nord Sardegna.

I tre relatori, lo storico Sandro Ruiu, il sindacalista Giuseppe Lendini e il senatore Pietro Montresori, si sono trovati d'accordo sul fatto che un efficiente sistema di trasporti è una scelta irrinunciabile per la provincia di Sassari. Ma tutti e tre hanno dovuto constatare i ritardi accumulati negli ultimi decenni, con il rischio che nei prossimi anni il Sassarese, e la Sardegna intera, restino irrimediabilmente tagliati fuori dall'economia europea.

Per Montresori, che è anche presidente dell'Associazione per lo sviluppo dei trasporti in Sardegna, abbiamo «un sistema viario fermo alla metà del secolo». Ruiu ha ricordato la lentezza esasperante dei pro-

cessi di modernizzazione: «L'idea dei traghetti è stata lanciata negli anni '30 e attuata nel 1961. Dell'elettrificazione delle ferrovie si parla da decenni, ma ancora non è stata realizzata». Lendini ha detto che è impensabile affrontare l'incremento del movimento merci (previsto fra il 1990 e il 2000 nella misura del settanta per cento) con un sistema di collegamento fra porti, aeroporti e scali ferroviari che è ancora allo stato sperimentale.

Un secolo fa, la Sardegna proiettava verso l'Europa i suoi commerci più di quanto non faccia adesso: nella sua rievocazione storica, Sandro Ruiu ha ricordato che intorno al 1880 il volume delle esportazioni della provincia di Sassari era doppio rispetto a quello delle importazioni. Ebbene, una quota altissima dei prodotti andava all'estero, e in particolare in Francia. Le linee ferroviarie crebbero fino al 1910, quando la rete raggiunse in pratica le dimensioni attuali. Per quanto riguarda le strade, nel 1907 venne istituita la prima linea automobilistica (fra Sassari e Tempio); negli anni '20 la rete aveva un buono sviluppo, ma la trazione animale prevaleva ancora su quella meccanica. I porti cominciarono a uscire da uno



stato di grave abbandono nel dopoguerra.

«La rivoluzione nei trasporti — ha continuato Ruiu — è avvenuta negli anni '60. Il movimento merci è cresciuto di dodici volte, la rete stradale è raddoppiata. Il traffico turistico, che nel decennio scorso registrava la netta prevalenza di Cagliari, ha visto emergere Olbia, sia con il porto sia con l'aeroporto. Lo scalo marittimo che negli ultimi dieci anni ha avuto il maggior incremento di passeggeri è stato però

quello di Porto Torres. L'aeroporto di Alghero, invece, non tiene il passo di quello di Olbia». Ma gli studiosi, ha concluso Ruiu, ritengono questo sistema di trasporti ancora inadatto a un inserimento dell'economia sarda in quella dell'Europa unita.

Giuseppe Lendini, segretario territoriale della Filt-Cgil, ha insistito sullo "squilibrio modale", cioè sulla prevalenza, con un rapporto di dieci a uno, del trasporto su strada rispetto a quello su ferrovia.

Il tavolo della presidenza al convegno degli Amici di Sassari sui trasporti nel nord Sardegna

«E' necessario un riequilibrio — ha detto — per evitare la paralisi dei traffici. Queste sono anche le indicazioni del piano regionale dei trasporti. Ma le aziende a partecipazione statale sembrano relegare i treni in una posizione marginale: le FS, ad esempio, cedono traghetti alla Tirrenia, compromettendo così il trasporto ferroviario».

L'intervento di Pietro Montresori è stato critico, e autocritico, sul modo in cui a Sassari è stato affrontato il problema dei trasporti: «Possiamo dire d'aver sbagliato, abbiamo fatto un piano regolatore senza saper vedere lontano dalla città. La Sassari del 2000 è già disegnata, quella del 2010 deve nascere da un'ottica meno restrittiva. E' necessario avere un quadro di riferimento preciso. Siamo l'unica regione con un piano dei trasporti, anche se non l'abbiamo ancora approvato in consiglio. Ma non c'è chiarezza, ad esempio, sugli interporti: né sulla loro configurazione, né sulla localizzazione. Per i porti il piano prevede un unico ente regionale, con sede a Cagliari, togliendo così elasticità agli scali del nord, dove passa l'82 per cento dei passeggeri e il 44 per cento delle merci».

P.L.R.