

Riorganizzazione tematica di Sandro Ruju
della video-intervista **all'ingegner Antonio Uckmar**
realizzata da Antonio Mannu, Salvatore E. Masala e Sandro Ruju

5 maggio 2016, Sassari, viale Sicilia 20

L'origine delle Strade Ferrate Sarde

L'origine delle Strade Ferrate Sarde risale a tempi lontani. Dopo l'Unità d'Italia, la Sardegna era l'unica regione italiana rimasta senza ferrovie. E per andare da Cagliari a Sassari in carrozza ci volevano due giorni ed erano viaggi massacranti!

Perciò si iniziò a progettare una rete ferroviaria per l'isola e la progettazione fu lunghissima. Le cosiddette Ferrovie Reali cominciarono perciò con il ramo principale, cioè la Cagliari-Sassari e Porto Torres. Solo poi fu recepita la necessità di collegare le zone interne con questo ramo principale e sono state perciò realizzate le cosiddette Ferrovie secondarie, che si sono suddivise nelle Ferrovie meridionali e nelle Strade Ferrate Sarde. Un'altra tratta ferroviaria non dello Stato era quella che collegava Cagliari a Decimomannu, ma era una tratta a scartamento normale, mentre le altre Ferrovie secondarie erano a scartamento ridotto, un sistema che era molto funzionale per i tratti in montagna, dato che prevede un impegno minore nelle curve di livello. Da noi la distanza delle rotaie era di 90 centimetri, mentre nelle Ferrovie dello Stato è di un metro e dieci.

Naturalmente questo sistema imponeva una velocità più ridotta. Ma la velocità in quegli anni non contava: l'importante per tante zone era avere il collegamento per superare l'isolamento. E così è stato anche grazie alle ferrovie, che la Sardegna è finalmente diventata moderna.

I conti Pasquini erano gli amministratori delegati, non i proprietari delle Strade Ferrate Sarde. L'azienda era di proprietà della Bomprini-Parodi-Delfino e il conte Ugo Pasquini era direttore amministrativo di questa grande società. Non so bene di preciso come sia avvenuto il passaggio; comunque Pasquini arrivò a guidare sia le SFS sia le Ferrovie complementari. Solo successivamente c'è stata una causa tra i conti Pasquini e lo Stato e, dopo questa causa, lo Stato è diventato proprietario. Furono le Strade Ferrate Sarde che, assumendo mia madre, consentirono a

me di studiare: ma, oltre a me, molti altri, sassaresi e anche non sassaresi, devono molto alle SFS perché sono riusciti a trovare un lavoro e dare un futuro ai loro figli. A conferma di ciò tanti dipendenti andando in pensione sono stati sostituiti proprio dai loro figli e questo meccanismo ha consentito di andare avanti e ha favorito un senso di appartenenza all'azienda.

Il diploma, la prima assunzione alle SFS e la laurea in ingegneria

A Sassari sono rimasto sino al 1950, quando riandai a Macerata dai miei zii per seguire l'Istituto tecnico dove mi diplomai come geometra. Mi diplomai il 17 luglio 1956 e, appena un mese dopo, il 16 agosto, presi servizio qui a Sassari alle Strade Ferrate.

Allora l'azienda era in pieno ammodernamento: il conte Pasquini era riuscito ad avere dei finanziamenti e aveva preso anche le linee automobilistiche. Tanto che il mio primo lavoro era stata la direzione della costruzione dei capannoni per questi nuovi mezzi. Quella per me è stata un'esperienza bellissima perché, dato che i mezzi che avevamo a disposizione erano molto ridotti, si lavorava se necessario anche con picco e pala. Ricordo bene ancora i ritmi con i quali abbiamo lavorato a quei tempi! Quando abbiamo preparato il capannone per la Sassari-Tempio sapevamo che a quell'ora sarebbe passato il treno e per quell'ora il binario doveva essere libero!

Nel nostro archivio ci sono molto foto interessanti che documentano anche i lavori di quel periodo. Alcune le abbiamo pubblicate in un nostro libro. Altre, molto belle, sono presenti nei libri di Elettrio Corda, il quale era venuto qui da noi e aveva preso dal nostro archivio diverse foto che poi ha pubblicato e che mostrano le diverse fasi dell'armamento, vale a dire tutto il lavoro di preparazione della massicciata e della posa delle traversine e dei binari, cioè delle rotaie.

Però già da allora cominciò a manifestarsi la spada di Damocle di una possibile chiusura dell'azienda: una minaccia che si manifestò altre volte nel corso degli anni. Era stata chiusa infatti da poco la tratta Tempio-Monti, che era una linea importante perché, oltre a servire la zona dei sughereti, aveva un collegamento con le Ferrovie dello Stato. Un collegamento importante perché consentiva di rifornire la base militare di La Maddalena. Dal Continente arrivavano i carri merci dello Stato, c'erano i carrelli che poi venivano agganciati ai nostri treni che li portavano sino a Palau. Passando per la Tempio-Monti tutti i vagoni in partenza da Palau,

potavano arrivare molto prima ad Olbia, senza passare per Chilivani. Quella chiusura fu perciò un errore.

Ma per il resto le voci di chiusura risultarono allora infondate. C'era molto movimento e varie esigenze che portarono i conti Pasquini a puntare sull'ammodernamento e così nel 1957 sono arrivate le nuove automotrici, destinate a sostituire le vecchie motrici a vapore sulle quali fino ad allora viaggiavano anche i passeggeri che stavano su dei vagoni in legno molto scomodi.

Scaricare queste automotrici era molto complicato e per farlo si scelse di farle arrivare a Palau perché le si poteva sistemare direttamente sul binario a scartamento ridotto. Altrimenti si sarebbero dovute caricarle su carrelli delle Ferrovie dello Stato e farle arrivare a Sassari per scaricarle qui. Perciò si scelse la soluzione di Palau, che aveva anche il vantaggio di alti fondali: so comunque che anche lì hanno dovuto fare qualche lavoro sul molo e attrezzare delle gru speciale per operare quello sbarco. Alcune foto dell'azienda mostrano bene quelle complesse operazioni.

I dirigenti dell'Azienda

La direzione generale dell'azienda aveva sede a Roma. Ed era, ricordo, una sede bella, anzi stupenda. I conti Pasquini possedevano anche altre tratte ferroviarie in Continente: per esempio era loro la Trani-Barletta.

A livello locale i dirigenti delle Strade Ferrate Sarde erano sardi: l'ingegner Aromando, originario della zona di Cagliari, era stato chiamato qui da laureato. Allora gli ingegneri venivano assunti come ispettori: oltre a lui erano stati assunti come funzionari anche l'ingegner Pinna, sassarese, e l'ingegner Vodret, che arrivò anche lui da Cagliari. Prima di loro c'era già l'ingegner Paci che fungeva da direttore generale e che, una volta andato via, venne sostituito proprio dall'ing. Aromando.

E fu proprio l'ingegner Aromando a far notare che doveva esserci qualcuno pronto a sostituirlo in caso di qualche sua assenza, e quindi volle essere affiancato da alcuni dirigenti in grado di svolgere se necessario le sue mansioni. Perciò vennero nominati dirigenti anche gli ingegneri Vodret e Pinna.

Alla guida delle Officine

Il pericolo della chiusura era stato dunque fugato e io fui impegnato nell'ammodernamento sia dei capannoni sia della tratta ferroviaria Sassari-Alghero.

Poi però nel 1958 mi licenziai perché volevo prendermi la maturità scientifica per potermi iscrivere in ingegneria. La maturità mi era necessaria perché allora i tecnici diplomati non potevano accedere all'Università.

Così mi misi a studiare in privato e nel 1961 presi la maturità scientifica e mi iscrissi al Politecnico di Torino, dove aveva studiato anche mio padre. Non riuscii a sbiennare in tempo ed andai perciò un anno fuori corso. In quel periodo tornai a Sassari perché non dovevo frequentare ed insegnai all'Istituto Tecnico Industriale che era stato appena avviato: poi completai il biennio, ripresi gli studi e scelsi l'indirizzo di ingegneria aeronautica.

Una volta laureato fui richiamato subito al Tecnico industriale per una supplenza annuale perché c'era una forte carenza di ingegneri. Poi i conti Pasquini mi chiamarono a Roma e mi chiesero se avevo intenzione di rientrare in azienda, in quanto avevano bisogno di un ingegnere meccanico per seguire le innovazioni in atto nei depositi e nelle officine ferroviarie e automobilistiche. Così concordai il mio rientro alle SFS mettendo come unica condizione quella di non stare in direzione ma di avere la responsabilità dell'officina, degli autoservizi e della trazione per cinque anni. Ed è stato un bell'impegno!

C'erano infatti diversi problemi da risolvere. E qualche responsabilità ce l'avevano anche i sindacati perché puntavano a far dare le promozioni per anzianità, non per merito. Per cui spesso ci si trovava di fronte ad operai che erano tali solo di nome ma non di fatto e ciò rendeva più complesso l'impegno per migliorare il funzionamento dell'azienda.

Le nostre officine erano autosufficienti. E se si va anche ora a Tempio si può vedere che lì c'è un sistema che con un solo motore era in grado, attraverso delle leve, di far funzionare tutta l'officina: una cosa bellissima che è da vedere prima che venga smantellata.

Avevamo anche qualche macchinario all'avanguardia. Quando ho al Politecnico ho fatto l'esame di tecnologia si parlò ad un certo punto di limatrici, accennai che nell'officina delle SFS di Sassari ne avevamo una di 760 mm. Il professore non volle crederci, per cui una volta rientrato a Sassari, la fotografai e gli spedii la foto per dimostrargli la sua esistenza.

Quando si svolsero i corsi per la gestione delle nuove automotrici (che poi

hanno avuto una lunga vita perché sono rimaste in funzione sino ad ora) decisi di prendermi le patenti di macchinista perché, dovendo fare io gli esami ai macchinisti, ritenevo opportuno che chi era demandato ad esaminarli conoscesse bene il loro lavoro e quindi scelsi di dare io stesso l'esame per macchinista.

In proposito ebbi un vivace confronto con l'ingegner Fiori di Cagliari il quale sosteneva che, portando io gli occhiali, non potevo sostenere quell'esame; al che gli spiegai che si stava sbagliando perché quel divieto era valido quando le macchine erano a vapore perché c'era il rischio che le lenti si appannassero, ma con le automotrici questo ovviamente non accadeva più. Quella è stata per me, come accennavo, un'esperienza di lavoro bellissima. Ad esempio, dato che ero io a dover studiare i turni per i macchinisti, scelsi di effettuarli prima io stesso, per rendermi conto personalmente delle difficoltà che si potevano incontrare.

Gli organici delle Strade Ferrate Sarde

Le SFS sono state per anni una delle maggiori aziende del nostro territorio. Molti dei nostri dipendenti che vivevano in piccoli paesi isolati hanno avuto modo di venire qui in città, conoscere un altro ambiente e quindi riportare queste loro esperienze nei paesi di provenienza. E poi la ferrovia ha avuto una funzione sociale importantissima per la popolazione. Nella Sardegna di un tempo c'era tanta gente dei paesi dell'interno, ad esempio, che non aveva mai visto il mare! Quindi la ferrovia ha avuto una grande funzione sociale.

All'inizio, quando sono entrato io, ricordo che c'era un certo antagonismo con le Ferrovie dello Stato. Alcuni di loro, polemicamente, ci dicevano che noi avevamo il binario stretto e il portafoglio largo, mentre loro avevano il binario largo e il portafoglio stretto! Effettivamente per un certo periodo gli stipendi dei nostri dipendenti erano buoni: poi però le cose sono cambiate quando hanno bloccato la contingenza.

In organico noi avevamo 836 persone. Le maestranze avevano un forte senso di appartenenza all'azienda, volevano migliorare ed avevano molta buona volontà di imparare, anche perché si sentivano in qualche modo anche loro partecipi se non proprietari.

D'altra parte il sardo magari non ha una mentalità imprenditoriale però è uno che si dedica al lavoro. Così i nostri operai, anche se prima erano contadini, non hanno continuato con la mentalità contadina ma con

l'esperienza si sono trasformati. E avevano l'orgoglio per le cose che realizzavano: quindi c'era un miglioramento continuo. Le maestranze si sono formate qui: i capi-squadra e i capi tecnici si sono formata qui ed hanno aiutato a formare il personale. E poi il personale essendo sardo, di questa zona, di questa provincia, l'hanno sentita loro la ferrovia. Noi eravamo una grande famiglia, magari di maleducati, ma una grande famiglia.

I cantonieri

Anche i cantonieri, che curavano i passaggi a livello erano compresi nella nostra contabilità. Le case cantoniere di solito venivano date a dei capisquadra ed erano tenute benissimo. Alcune col tempo erano diventate fatiscenti. Ma il geometra Alvao, che era responsabile della loro manutenzione, riuscì a risistemarle e a ristrutturarle. In origine, infatti, molte di quelle case erano bifamiliari, ma poi, quando vennero ristrutturate, divennero mono-familiari e quindi più spaziose e molto più funzionali. Siccome, come ho detto, andavo spesso in linea perché mi piaceva seguire il lavoro da vicino, mi è capitato di visitarne tante: e si capiva che i cantonieri e le loro famiglie che ci tenevano molto.

Lungo le linee c'erano delle squadre di manutenzione formate normalmente da sette-otto uomini, che poi, secondo i casi e le necessità, si raggruppavano.

E anche tra i cantonieri c'era molto attaccamento al lavoro: ricordo, ad esempio, che quando la Tempio-Palau era ancora in funzione ma non c'erano già più i finanziamenti necessari i nostri cantonieri riuscivano a dirottare "arbitrariamente" un po' del pietrisco necessario per riuscire a fare la manutenzione e tenerla in piedi. Una cosa bellissima.

La Sassari-Tempio-Palau

Tra le tratte che gestiva l'azienda, la Sassari-Tempio-Palau era la più lunga. Dal punto di vista ingegneristico la Sassari-Tempio è spettacolare: nei pressi di Bortigiadas ha infatti una galleria elicoidale, una cosa rara, dal momento che in Europa credo ce ne sia soltanto un'altra, in Germania. Se il passeggero si affaccia al finestrino quando si entra in questa galleria e guarda al di sotto può vedere così un altro binario e rimanere stupito! Qualcuno ha ipotizzato che questa straordinaria infrastruttura sia stata

realizzata così per qualche errore tecnico; ma non è così! Si tratta in effetti di un'opera di ingegneria magnifica.

Fu realizzata in tempi brevissimi ed effettivamente ha tante curve. I maligni hanno sostenuto che il percorso fu allungato per ottenere maggiori finanziamenti. In effetti forse si sarebbe potuto accorciare ma solo facendo delle gallerie. Però c'è da considerare che una parte del percorso fu realizzata nel periodo della guerra e quindi c'era un problema di sicurezza, per cui, seguendo le curve di livello, le rotaie affiancano di fatto la collina e la montagna e il treno risulta in qualche modo mimetizzato e quindi meno attaccabile.

La Sassari-Tempio-Palau ha avuto per anni una funzione importante nella provincia e che aveva una sua funzionalità. Basta pensare che durante la grande nevicata del 1956, quando molte strade erano bloccate, i nostri treni a vapore hanno continuato a circolare.

La Sassari-Alghero

Un grave errore per me è stato modificare l'arrivo della nostra linea per Alghero: il treno un tempo arrivava sino al porto mentre poi è stato costretto a fermarsi molto lontano. Quella decisione fu presa per dare spazio alla passeggiata, ma secondo me il treno avrebbe dovuto continuare ad arrivare se non sino al porto almeno nelle vicinanze della spiaggia di San Giovanni e del Lido.

In questo caso a decidere, sbagliando, fu il sindaco di Alghero. Ma ricordo che l'ingegner Romano, che quella tratta l'aveva usata sin da ragazzo, mi aveva incaricato di predisporre un progetto che potesse rispettare le esigenze poste dall'amministrazione comunale. Si era pensato addirittura di realizzare una galleria che consentisse al treno di arrivare da San Giovanni sino al porto.

Ma quell'idea non fu accettata e anzi il Comune ha voluto far concludere la corsa alla Pietraia e quindi è necessario prender poi un pullman per arrivare al centro; ma è stato un fallimento perché ha determinato inevitabilmente un consistente calo dei passeggeri.

Il collegamento con Sorso e la metropolitana mancata

Anche sulla Sassari-Sorso ci sono stati degli errori madornali. Infatti già diverso tempo fa si era proposto di farla diventare una tratta metropolitana,

facendola arrivare sino al mare. Parliamo del 1958, cioè di quando Platamona era appena sorta e in qualche modo quasi vergine.

Non so bene cosa ostacolò questa idea, anche perché allora io ero solo un dipendente di basso livello, non facevo parte della direzione. Può aver frenato forse la proprietà che, come ho detto, era dei conti Pasquini e per loro era più utile che funzionassero gli autobus rispetto alla rete ferroviaria. Ma incise forse anche il fatto che noi sardi (e io sono e mi considero sardo) non vediamo molto lontano, non abbiamo una mentalità imprenditoriale. Perché non sono tante le regioni d'Italia che dispongono di un litorale di 10 km di magnifica spiaggia e invece se andiamo a guardare lungo tutta la marina che va da Platamona sino ad Eden Beach non c'è neppure un campo da tennis, mancano le strutture per la sera a parte qualche ristorante. In questo campo gli algheresi, che infatti dicono di non essere sardi e rivendicano la loro origine catalana, hanno avuto la mente più aperta verso il turismo.

Ora, anche se si volesse attuarlo, quel progetto non sarebbe più realizzabile perché il territorio di Sorso si è trasformato. Un tempo intorno al paese c'erano solo oliveti e orti, oggi tante parti dell'agro sono abitate. Adesso arrivi a Sorso e poi per andare al mare come fai?

Rimane invece fattibile un collegamento di tipo metropolitano con Sorso che io ipotizzai quando divenni direttore. Si tratta di far partire in contemporanea due treni, uno da Sassari e l'altro da Sorso. L'ostacolo è la mancanza di un doppio binario: ma come avevo spiegato il doppio binario non è necessario, perché si potrebbe fare un sistema semaforico e il treno si dovrebbe fermare, trovando il semaforo rosso, solo negli incroci come d'altronde succedeva e succede nella tratta ad Alghero, dove c'è l'incrocio dei due mezzi nella stazione di Olmedo.

Con questo sistema avremmo avuto un treno capace di collegare Sassari e Sorso in 11 minuti. Allora alla guida dell'ATP di Sassari c'era Gesuino Porcu e con lui avevamo concordato un sistema per cui, arrivati alla Stazione di Sassari, i passeggeri avrebbero trovato i mezzi dell'ATP dove sarebbero potuti salire con una bigliettazione unica. Ma la burocrazia ci ha messo i bastoni tra le ruote. Ha impedito che si facessero i biglietti cumulativi, un sistema che invece avevamo già sperimentato positivamente con le Ferrovie dello Stato, con cui a fine anno si faceva un conteggio compensativo.

Il servizio di autolinee e il peso crescente dell'autotrasporto

Le SFS avevano anche una rete di autolinee. E si trattava di mezzi moderni. Ad un certo punto venne istituita anche la linea Sassari-Ajaccio: quindi si era pensato un collegamento permanente con la Corsica che era servito in modo specifico da due pullman che viaggiavano due volte alla settimana. Se non sbaglio quella linea entrò in funzione nel 1957-58 e durò forse solo un paio di anni.

A idearla era stato il geometra Sanna, che era il responsabile delle autolinee. La sua realizzazione era stata abbastanza complessa perché in Corsica noi non è che fossimo visti molto bene e spesso lì avvenivano anche attentati dinamitardi. Per cui ricordo che il geometra Sanna ammoniva sempre il personale di comportarsi bene per evitare possibili ritorsioni.

Ma al di là di questo esempio particolare che non ha avuto un esito duraturo, il servizio delle autolinee ha continuato a svilupparsi anche perché col passare degli anni si è passati ad un'altra fase in cui ha cominciato a prevalere l'autotrasporto. Con i conti Pasquini gli autobus erano sempre modernissimi, cosa che invece non erano i mezzi ferroviari. Con loro il settore degli autobus era in continuo sviluppo, perché avevano un maggiore interesse a sviluppare la rete degli autobus piuttosto che il treno.

Privilegiare gli autobus rispetto alla ferrovia è stata anche una scelta politica. C'è da considerare infatti che mentre gli autobus sono pagati e sovvenzionati dagli enti pubblici, la ferrovia si deve reggere da sola. Alla base di queste scelte può aver inciso il fatto che un km di linea ferroviaria ha un costo molto superiore di un km di strada asfaltata. Ma vediamo adesso, con queste scelte politiche, come sono intasate le strade! E non è un caso che altrove stiano da tempo ritornando alla ferrovia.

Il passaggio alla direzione

Gli anni che ho passato in ferrovia per me sono stati anni stupendi ed anche quando l'ingegner Aromando mi ha portato in direzione ho continuato a seguire la manutenzione dell'azienda, un settore che mi piaceva in modo particolare.

Devo dire che il lavoro meno bello per me c'è stato proprio quando son venuto in direzione, perché mi dovevo confrontare soprattutto con le carte e con la burocrazia. Invece, come ho detto, ho degli ottimi ricordi di

quando ero in officina o in manutenzione. Vedevo che gli operai provavano soddisfazione per il loro lavoro e tra i vari settori c'era una gara per migliorare tutti insieme, non c'era antagonismo.

In direzione però hanno cominciato ad arrivare persone che non conoscevano quello spirito di collaborazione che c'era in officina, per cui sapevi dove trovare un aiuto e un consiglio. C'era invece, purtroppo, una mentalità da cittadino: io sono cittadino e quindi mi credo superiore a te che non lo sei!

Comunque quando è andato in pensione l'ingegner Vodret, mi hanno chiamato a Cagliari proponendomi di sostituirlo come direttore: io accettai mettendo però come clausola che le Strade Ferrate Sarde rimanessero qui a Sassari come direzione autonoma.

Il rapporto con i dipendenti

Ho vissuto comunque un bel periodo qui dentro. Ricordo bene la gioia, la felicità, dei nostri operai perché sapevano che i loro figli avrebbero potuto un giorno prendere il loro posto in azienda, un'azienda che sentivano un po' come la loro casa.

Ma anche io qui ho trovato veramente qualcosa di particolare: qui mi sentivo veramente in famiglia. Dico una stupidaggine: per Natale ero io che andavo in officina a fare gli auguri a tutti; non era il capo-squadra o il capo-tecnico a venire qui per farmi gli auguri. E perché facevo questo? Perché ritenevo che fossimo tutti una famiglia e quindi io, da direttore, ero come il padre che va a fare gli auguri ai figli. Ed era una cosa che mi piaceva, stavo bene con loro, era una festa! Sì, io ero il direttore, l'ingegnere, ma in quel momento ero uno di loro, non c'era più una questione di gradi. Eppure io ai miei operai ho dato sempre del lei; ma non per una questione di distacco, ma di rispetto.

Anche quando ho insegnato ai miei studenti davo sempre del lei. E spiegavo che lo facevo per rispettarli e perché loro, dopo qualche anno, sarebbero diventati dei tecnici, dei professionisti. Così facevo con gli operai: volevo il rispetto, ma davo anche io rispetto.

Vivere e lavorare insieme al personale per un dirigente è la cosa migliore. Ancora oggi, quando mi capita di incontrare i miei ex dipendenti mi vengono a salutare con simpatia e si ricordano anche loro con entusiasmo di quegli anni.

L'arrivo del Commissario governativo

L'ingegner Aromando prima, l'ingegner Vodret poi e anch'io, nel mio piccolo, ci siamo dati da fare per portare avanti le Strade Ferrate Sarde e abbiamo sofferto visto come sono andate le cose. Ad un certo punto è sembrato che la Ferrovia non servisse più. Ma lì le colpe sono state anche della Regione; senza considerare quanto hanno fatto i consiglieri regionali della nostra zona per difendere il nostro territorio. Da questo punto di vista ci sarebbe quasi da decapitarli tutti! La nostra azienda serviva il territorio e quindi loro avrebbero dovuto difenderla.

Ad un certo punto, mentre era già in corso la vertenza legale tra lo Stato e i conti Pasquini (una causa relativa ai risarcimenti richiesti dai Pasquini che rivendicavano di riavere quanto avevano investito) venne nominato come commissario governativo l'ingegner Bocconi. E i problemi di gestione dell'azienda si aggravarono.

Infatti, sin quando c'erano i conti Pasquini si riusciva ad ottenere qualcosa dallo Stato; poi invece con l'arrivo del commissario governativo la burocrazia romana rese più difficile tutto. Noi dovevamo fare all'inizio dell'anno dei programmi per gli acquisti e gli interventi di ammodernamento necessari e ogni anno questi progetti dovevano essere esaminati a Roma e poi venivano fatti gli appalti. E anche sugli appalti c'erano delle clausole capestro e sin quando l'appalto non veniva portato a termine il Ministero non dava i soldi e talvolta si arrivava anche oltre novembre-dicembre; così quando si dovevano chiedere nuovi finanziamenti il Ministero faceva notare che, almeno sulla carta, non si erano spesi i soldi dell'anno prima (anche se erano già impegnati): su queste cose la burocrazia statale era tremenda! I conti Pasquini invece, stando a Roma e conoscendo bene la burocrazia romana, riuscivano ad ottenere e a far muovere le cose. Quando sono usciti di scena per l'azienda è stato un danno notevole.

La conclusione della carriera

Ho lasciato le Strade Ferrate Sarde nel 1991 perché, quando il direttore di Cagliari diede le dimissioni, mi proposero di andare a sostituirlo, ma la cosa non mi interessava, sia perché non volevo lasciare Sassari, sia perché non mi conveniva perché lo stipendio era lo stesso ma lì avrei avuto più spese.

A quel punto fui assunto come direttore all'ATP (Azienda Trasporti Pubblica) dove avevo già fatto in precedenza un concorso con esito positivo. E sono rimasto lì sino al 1996, quando, raggiunti i 60 anni di età, decisi di andare in pensione, anche perché ritenevo giusto, a quell'età, lasciare il posto ai giovani e dalla mia carriera professionale avevo ottenuto soddisfazioni più che sufficienti.

Dopo che sono andato in pensione, io sono ritornato alle Strade Ferrate Sarde solo due volte. La prima volta perché ero stato chiamato in Tribunale a Cagliari per un incidente accaduto anni prima ed ero perciò dovuto venire qui e controllare l'archivio per recuperare la documentazione necessaria. La seconda volta quando state acquistate le nuove locomotrici e l'ingegner Pocci, mi ha chiamato perché voleva partecipassi all'inaugurazione.

Ma io altre volte qui non sono voluto più venire. Costatare che tutto il lavoro fatto con entusiasmo possa essere stato inutile e che quei progetti sono stati abbandonati mi avrebbe fatto troppo male.

Le potenzialità turistiche della tratta Tempio-Palau

Noi abbiamo un'isola che valorizziamo poco e forse non conosciamo neppure a fondo: la Sardegna potrebbe vivere di turismo dodici mesi all'anno ma non sappiamo sfruttare a pieno tutte le sue potenzialità.

La tratta Tempio-Palau, ad esempio, è molto bella perché attraversa dei paesaggi stupendi e quindi potrebbe avere oggi una notevole valenza turistica. Anche perciò ho ritenuto un errore la decisione di chiuderla e dismetterla. Noi avevamo già avuto preso contatti con un'agenzia turistica tedesca interessata a utilizzare quella tratta; e avevamo già delineato una bozza per cui i turisti tedeschi partivano da Palau diretti a Tempio; e, a metà percorso, si sarebbero fermati e sarebbero stati accolti in una nostra casa cantoniera con prodotti tipici locali offerti dalla pro-loco di Tempio; poi di sera, dopo la visita alla città gallurese ci sarebbe stata una nuova sosta nella nostra casa cantoniera, dove avrebbero potuto acquistare i prodotti sardi che avevano gustato la mattina. In estate, però, la vecchia locomotiva a vapore non avrebbe potuto circolare per il rischio degli incendi a causa delle possibili scintille. Perciò avevo pensato di fare una seconda locomotiva con motore diesel che aveva un particolare sistema di fumi che i turisti avrebbero potuto fotografare. Ma quella idea è stata

bocciata dalla Regione che la ritenne una spesa inutile o comunque non sufficientemente remunerativa. Inoltre il commissario, l'ingegner Bocconi, non fu d'accordo con il nostro progetto con la motivazione che sarebbe andato a vantaggio dei conti Pasquini. E fu un errore gravissimo!

Ma forse quel percorso potrebbe avere degli utilizzi alternativi. Un nostro ex dipendente, Giuseppe Pala, è un appassionato ciclo-turista e secondo lui, dato che si sono portati via le traversine e quindi la rete ferroviaria è stata smantellata, basterebbe metter sopra un po' di ghiaia per realizzare un tracciato percorribile. Un'altra sua idea è relativa al vecchio tracciato della Tempio-Monti.

Non so però se questi progetti andranno avanti. Quei percorsi potrebbero essere riconvertiti anche per l'ippoturismo, che qui da noi sta cominciando a svilupparsi solo ora; mentre ricordo che già da quando io studiavo a Torino c'erano degli amici che percorrevano le Alpi a cavallo durante l'estate.

La Sassari-Cagliari e i problemi del nuovo pendolino

Ora qui in Sardegna è stato acquistato il pendolino, ma per aver una linea veloce bisogna avere il doppio binario. Da Cagliari a Oristano infatti dove c'è il doppio binario il treno funziona bene, ma da Oristano per Sassari deve passare per Macomer e quindi il treno deve arrampicarsi in quelle montagne con curve molto strette.

L'unica cosa era modificare la linea. Tant'è che era stata ipotizzato di fare due linee differenziate: la prima per il traffico merci che avrebbe dovuto seguire il tracciato attuale; la seconda, per i passeggeri, che avrebbe dovuto passare per Bosa e Alghero per poi raggiungere Sassari. Ma questo progetto non è stato accettato. Adesso col pendolino quanto hanno guadagnato? Forse un quarto d'ora rispetto ai vecchi orari. Sì, ora il treno è più comodo; ma come tempi non si è modificato molto perché la linea è quella che è: la velocità è sempre quella. Con questa linea è una vera utopia collegare Sassari e Cagliari in due ore!