



APPELLO AL CONSIGLIO COMUNALE.

Il "Comitato Metrotranvia Sassari", considerato lo stato di crisi che da più di tre decenni impoverisce il Nord Ovest Sardo, s'è posto il problema di come ridimensionare in città e nell'Area vasta la circolazione dell'auto privata, che soffoca la città, danneggia la salute pubblica, rende difficili i rapporti con i territori circostanti, deprime l'economia, compromette sviluppo produttivo e qualità della vita, costituendo componente non secondaria di quella crisi. Il Comitato ha individuato nel trasporto su ferro a trazione elettrica lo strumento più idoneo a tale scopo.

Al momento, per il trasporto pubblico risultano disponibili a favore dell'Area vasta di Sassari stanziamenti non irrilevanti, così suddivisi: 36 milioni per la estensione della linea metropolitana da Santa Maria di Pisa (via Donizetti) a Sant'Orsola e Li Punti, per cui manca ancora un progetto; 28,7 milioni per il Centro di Interscambio Modale (CIM) in via XXV Aprile, progettato 20 anni fa; 46 milioni per il collegamento di Sassari e Alghero con l'aeroporto di Fertilia, recentemente accordati alla Rete Metropolitana; l'ammontare complessivo è di 110,7 milioni, che diventano 118,7, se si aggiungono circa 8 milioni per l'elettificazione della linea Sassari - Sorso, alla cui realizzazione la Giunta regionale è impegnata da un recente ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale. È qui il caso di chiarire che i finanziamenti assegnati da alcuni anni sono stati rimodulati quanto ai tempi entro i quali devono essere impegnati (31 dicembre 2021).

Tali stanziamenti costituiscono una opportunità irripetibile per il Nord-Ovest sardo; essa offre la possibilità di avviare effettivamente quel sistema di trasporto pubblico di Area vasta già delineato dalla programmazione approvata in materia (Piano Urbano della Mobilità [PUM]), armonizzando i diversi interventi entro un disegno coerente, ottimizzando i progetti per ottenere il miglior risultato con le risorse date, impedendo sprechi in opere inutili o scarsamente efficienti.

Con tale intendimento, il Comitato, per quanto riguarda il tracciato della linea per Sant'Orsola e Li Punti, in consonanza con il PUM, nonché con tutti documenti della programmazione regionale e intercomunale, afferma che l'elettrificazione della linea Sassari- Sorso e la sua trasformazione in tramvia costituisce presupposto ineliminabile per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico sostenibile ed efficiente nell'Area vasta di Sassari.

Ciò farebbe del conglomerato urbano Sorso-Sennori un Centro di Interscambio Modale, consentendo a una utenza potenziale di circa 35.000 cittadini di raggiungere, con un solo mezzo moderno ed economico, il centro di Sassari in un tempo di poco superiore ai 10 minuti, fortemente competitivo nei confronti del trasporto su gomma, pubblico e privato. Produrrebbe, inoltre, altri tre risultati: 1) la medesima utenza arriverebbe più comodamente e rapidamente ad Alghero e all'aeroporto; 2) farebbe venir meno l'esigenza di un sovrappasso sulla linea per Sorso che si muoverebbe nel reticolo stradale cittadino secondo le norme del Codice della Strada, evitando così una spesa rilevante ed inutile; 3) eliminerebbe la divisione tra le due parti di Sant'Orsola, facilitandone la ricucitura, ma anche un nuovo assetto espansivo.

Ciò posto, sempre in accordo con il PUM e la programmazione regionale, il tracciato contenuto nel PUC può essere utilmente modificato, per raggiungere il punto prossimo all'incontro con la ex SS 131 (Santa Barbara) dopo appena 650 metri di nuova linea, con un risparmio di 1.436 metri. Non si realizzerebbe, in questa ipotesi, non solo il sovrappasso sulla ferrovia, di cui s'è detto, ma neppure quello sulla ex SS 131 (inutilmente costoso e dannoso anche dal punto di vista ambientale) e si giungerebbe a Li Punti dopo altri 1910 metri di binario, con un risparmio ulteriore di 370 metri di linea. Così, la minor spesa, calcolata in modo assai prudente, ammonterebbe a circa 15.000.000 di euro, assumendo come base del calcolo il costo chilometrico indicato da ARST; in realtà essa sarebbe maggiore, giacché quel costo verrebbe depurato dagli oneri necessari per i due sovrappassi e per il rifacimento dei sottoservizi, non più necessario, se si modifica il tracciato secondo la proposta che si avanza. Viceversa, è lecito pensare che i fondi stanziati per il II e III lotto potrebbero non essere sufficienti a completare l'opera se permanessero le spese non necessarie; in tal caso la metropolitana non giungerebbe fino a Li Punti; così com'è successo per il I lotto, con cui si sarebbe dovuto arrivare, secondo il progetto, fino a via Pirandello (servendo Monte Rosello Basso, Sacro Cuore, via Baldedda, Latte Dolce alto, Pirandello-Sassari 2), dove la linea non è mai arrivata per mancanza di fondi, con grave danno economico per la città e la stessa gestione, che ha rinunciato a servire un bacino potenziale di 40.000 abitanti, che avrebbe concorso a rendere Sirio meno solitario in questi anni.

Per quanto attiene al Centro di Interscambio Modale (CIM), tassello fondamentale nel quadro di una strategia di mobilità sostenibile, il Comitato ritiene che il progetto, risalente al 1999, debba essere interamente rivisto. Al momento in cui esso prese corpo, la scelta di ubicare la struttura in via XXV Aprile era obbligata. Oggi, però, le condizioni di quella zona sono del tutto cambiate, a cominciare dal fatto che le Ferrovie hanno abbandonato il trasporto merci, lasciando inutilizzati nell'area della stazione ferroviaria i grandi spazi e gli ambienti dedicati a quella funzione. Perciò, per il CIM si apre la possibilità di un'ubicazione ideale: proprio la stazione, luogo in cui massima sarebbe la sua efficienza, perché vi convergono tutte le linee ferroviarie (cinque) che attraversano la città e già vi transita la metropolitana di superficie, e perché esistono gli spazi per gli autobus, compresi collaudati varchi di accesso e un pregevole edificio ottocentesco, che offrirebbe quanto occorre per una eccellente sistemazione per chi deve servirsene o lavorarvi. La scelta della Stazione come sede del CIM offre notevolissimi vantaggi. Basti pensare che il progetto per via XXV Aprile prevede la realizzazione di un tunnel sotterraneo, che dovrebbe svilupparsi dalla via Zirano tra la piazza S. Maria e l'imbocco Sud del cavalcavia ferroviario, con costi elevatissimi e tempi di realizzazione assai lunghi, durante i quali il traffico automobilistico sarebbe bloccato in una zona nevralgica per la città. Ma vi sono ulteriori complicazioni, giacché il progetto non tiene conto che il tratto in cui dovrebbe essere realizzato il tunnel è attraversato da una delle più grosse condotte fognarie in uscita dalla città; non essendovi lo spazio perché il tunnel passi al di sopra di essa, dovrebbe passar sotto, ma vi sarebbero grossi problemi tecnici e ancor più grossi problemi di costi.

Si aggiunga che il terrapieno su cui posa Corso Vico, a una quota più alta dell'area dell'ex gazometro, richiede impegnative opere di contenimento, anch'esse non previste dal progetto. Insomma, quel progetto non è effettivamente realizzabile; perché lo diventi bisognerebbe rassegnarsi ad una notevole lievitazione dei costi e un intollerabile allungamento dei tempi. Trovare con le Ferrovie un accordo per l'utilizzazione della stazione costituirebbe, invece, una soluzione migliore funzionalmente e assai più favorevole quanto ai costi. Quanto ai tempi, il CIM nel sito della stazione potrebbe essere reso operativo in tempi incomparabilmente più brevi rispetto alla ubicazione in via XXV Aprile, una volta definiti i necessari accordi con R. F. I., il che non è poca cosa, per un'opera che Sassari aspetta da più di 25 anni. Resta da dire che all'Amministrazione comunale rimarrebbe l'area di via XXV Aprile, 13.000 Mq. che potrebbero essere utilizzati in molti modi (anche nella trattativa con F. I), tra cui un parcheggio multipiano a servizio dello stesso CIM e del quartiere, che ne ha un bisogno assoluto, quartiere che trarrebbe vantaggio anche dalla rivitalizzazione dello stesso pregevole edificio della Stazione.

In definitiva, le proposte del Comitato, sono intese a rendere ogni intervento coerente rispetto a un disegno pianificatorio complessivo, a evitare spese non necessarie e a conseguire la massima efficienza funzionale; esse appaiono idonee a sostenere l'avvio degli elementi portanti di un sistema di trasporto pubblico sostenibile, capace di orientare l'utenza verso un minore uso del mezzo privato, perché quello pubblico risulterebbe non solo meno dannoso per la comunità, ma anche più conveniente per costi, tempi e facilità di accesso. Tale sistema, in una prospettiva non lontana, verrebbe arricchito dal collegamento di Sassari e Alghero con l'aeroporto di Fertilia (tanto più se la linea del tram-treno venisse allungata fino al porto ed alla parte Sud della città catalana). Da subito, invece, grazie alle minori spese che le proposte del Comitato consentirebbero, il sistema deve essere reso più efficiente ed economico con la realizzazione della diramazione fino a via Pirandello-Sassari 2, di cui s'è già detto.

Il Comitato, con scritti, documenti, iniziative pubbliche, osservazioni formali, a partire dalla primavera scorsa, ha avanzato la proposta che su questi temi si svolgesse un'istruttoria pubblica, come prevista dal Regolamento comunale. La Giunta Municipale, con delibera del 13 agosto 2018, ha deciso di dar corso a tale procedura democratica, dopo che lo stesso Sindaco Sanna l'aveva pubblicamente fatta propria. Tuttavia, a distanza di parecchi mesi, la decisione è rimasta inattuata, non ostante le pressanti sollecitazioni del Comitato alle quali sono state opposte manovre dilatorie e, infine, dinieghi, con motivazioni tanto deboli quanto pretestuose. Non si capisce in nome di quali interessi si sia voluto evitare che i cittadini, le organizzazioni sociali e politiche potessero esprimersi su una questione cruciale per la città e l'intera Rete Metropolitana, tanto più che l'istruttoria pubblica avrebbe potuto arricchire di contenuti concreti la campagna elettorale appena conclusa, mediante un atto di democrazia partecipativa.

Il Comitato, unitamente a numerosi componenti dei Comitati di Quartiere, si rivolge al Consiglio comunale, per il cui rinnovo ora si svolgerà una impegnativa campagna elettorale (nel corso della quale il tema del trasporto pubblico locale sarà centrale, grazie anche al grande interesse che esso suscita tra i cittadini e le categorie produttive), affinché si esprimano positivamente sui temi proposti, in considerazione della loro rilevanza, nonché sull'opportunità di effettuare nell'immediato l'istruttoria pubblica richiesta.

L'occasione che Sassari e la sua Area vasta hanno oggi a portata di mano non deve andare perduta, magari perché a qualcuno stanno più a cuore i problemi di gestione, piuttosto che quelli relativi alla funzionalità dei progetti, la cui misura si ricava esclusivamente dalla loro idoneità a risolvere i problemi della comunità, evitando ogni spreco.

