

## Interrogazione di Pili al governo Tolti alla Sardegna 250 milioni di euro per le ferrovie

**CAGLIARI.** Dal Pon, (programma operativo nazionale), sui trasporti sono stati tagliati 250 milioni di euro destinati alla Sardegna per il miglioramento della rete ferroviaria. Mauro Pili (Pdl) ha presentato su questo un'interrogazione alla Camera in cui, denunciando il gap infrastrutturale, chiede al governo un riequilibrio.

● FRANCHINI a pagina 2

# Ferrovie, qui l'alta velocità è 70 all'ora

*Denuncia di Pili: sottratti all'isola 250 milioni per il miglioramento della rete*

di Alfredo Franchini

**CAGLIARI.** Ferrovie sempre più latitanti in Sardegna. Da alcuni mesi, dopo l'incidente in cui morì un macchinista, Sassari e Cagliari sono separate e l'azienda guidata da Moretti sta a guardare. È l'ultimo capitolo di una storia antica che ha però un filo conduttore: l'abbandono della Sar-

degna da parte dell'azienda che, nonostante abbia sottoscritto contratti pubblici milionari, dirotta i soldi destinati all'isola su altri progetti. Uno «scippo» di cui si occuperà il parlamento perché il deputato Mauro Pili ha presentato un'interrogazione ai ministri **Matteoli** e Tremonti.

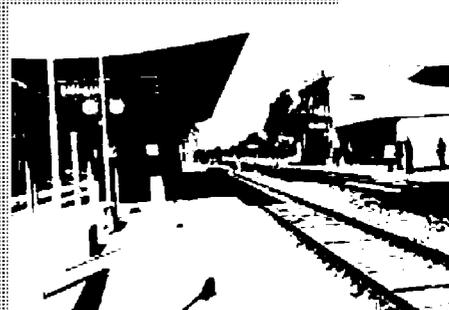
L'isola è negli ultimi tempi per le infrastrutture



Il 27 dicembre 2009 sulla Chiavari Sassari ha perso le vite un macchinista per una frana. La tratta è stata chiusa al traffico. Sassari e Cagliari sono separate



La Sardegna ha un tasso di infrastrutturazione più basso (68 su 100) secondo lo Sviluppo, per quanto riguarda strade, ferrovie e tappo



Tutte le reti ferroviarie del Nord e in sofferenza ma i nuovi programmi della società pubblica hanno dirottato le risorse verso il Nord del Paese

Infrastrutture: il dramma della Sardegna che sconta i ritardi su acqua, strade, ferrovie, linee elettriche. E se, ad esempio, per le strade l'Anas è considerata campione mondiale di promesse non mantenute, allo stesso modo le Ferrovie si sono caratterizzate per aver firmato più volte documenti che sono stati regolarmente disattesi.

Spiega Mauro Pili, deputa-

to del Pdl: «Il programma operativo nazionale, messo a punto per migliorare la rete e il servizio ferroviario ha una dotazione di oltre un milione di miliardi eppure ha totalmente escluso dall'intervento la Sardegna togliendo dal Fondo 249 milioni che sulla carta erano già dell'isola». Alla Sardegna doveva andare l'11,95% delle risorse per il miglioramento della rete; uno «scippo» che ha riguar-



dato anche altre regioni del Sud. Nell'interrogazione presentata alla Camera, Pili testimonia il disimpegno di Rfi che, in questo modo, ha portato a un progressivo abbassamento della qualità nei servizi.

Altro che progetti di alta velocità, nell'isola si viaggia a 65-70 chilometri l'ora: «Solo uno dei cinque collegamenti Cagliari-Sassari, 261 Km di binari e 215 su strada», scrive Pili nel documento, «è effettuato dal treno più veloce in due ore e 50 minuti con una velocità commerciale di 92 Km l'ora. Il collegamento Sassari-Olbia è coperto in un ora e cinquanta. La tratta intercittà Cagliari-Oristano, tutto in piano, è percorsa da 18 treni giornalieri ma solo due corse riescono a percorrere il tragitto in 56 minuti».

I numeri parlano chiaro: binario prevalentemente unico, pendenze che arrivano in alcuni tratti al 30%, 620 Km della rete a scartamento ridotto. Il divario resta e si allarga: in campo nazionale l'estensione della rete è di 55 metri al chilometro quadrato, in Sardegna è solo di 18 metri, un terzo di quello nazionale in valori assoluti e molto meno ancora per la qualità.

«Il governo e i ministri non ritengono urgente definire un piano di riequilibrio delle condizioni infrastrutturali in Sardegna»? È la prima domanda dell'interrogazione di Pili che poi entra nel merito chiedendo al ministro delle Infrastrutture se il governo «non ritenga di dover imporre alle Ferrovie dello Stato e a Rfi, prima di qualsiasi trasferimento di competenze alla Regione, un

adeguamento strutturale dei tracciati delle principali dorsali ferroviarie». In che modo? «Inserendo la Sardegna tra le regioni destinatarie degli interventi dedicati all'alta velocità e all'effettivo ammodernamento della rete».

Perché è evidente il timore che nemmeno l'arrivo dei treni spagnoli appena acquistati dalla Regione possa imprimere una vera svolta nel trasporto ferroviario se la rete continua ad avere un deficit così elevato. Pili lo sostiene lanciando una bordata contro la precedente Giunta di Renato Soru «che aveva rinunciato al miglioramento della rete ferroviaria per affidare il miglioramento della stessa rete a paventati «miracolistic» treni». (L'attuale Giunta regionale ha, però, cambiato il tipo di treno da acquistare, «bocciando» il Talgo a vantaggio di un altro treno sempre spagnolo della società Caf Ndr). I nuovi treni dovrebbero essere consegnati tra un anno e mezzo per un costo complessivo di 57 milioni, 54 dei quali di fondi statali e tre a carico della Regione.

«Treni nuovi, veloci e sicuri», ha commentato l'assessore ai Trasporti Liliana Loretto.

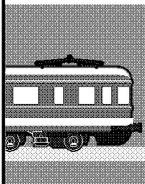
Sembra davvero improbabile che la Sardegna, esclusa dai programmi nazionali, (dal Pon ma anche dal Fondo di rotazione nazionale), possa rientrare in nuovi programmi: la politica seguita dalla Rete Ferroviaria è tutta orientata sull'alta velocità nel Centro Nord del Paese. E per sottolineare l'abbandono della Sardegna, Pili ricorda che «persino il corridoio plurimodale Sardegna-continente è privo del servizio di traghettamento ferroviario delle merci, sospeso da Trenitalia dal luglio 2008».

(L'ultimo accordo, raggiunto di recente tra Regione e Ferrovie prevede che il servizio funzioni solo «a chiamata»).

Come spesso è accaduto per le aziende che appartenevano all'ex galassia delle Partecipazioni statali, Rfi potrà motivare le scelte fatte sugli investimenti nazionali asserendo che si tratta di società per azioni. «No, è una motivazione che non sta in piedi», afferma Mauro Pili, «perché i soldi scippati sono del pubblico. Se fossero dei privati sarebbe diverso».

 **Tra i tagli operati da Rfi e Trenitalia c'è anche il traghetto merci da Golfo Aranci a Civitavecchia**

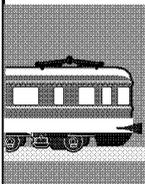
## Il ritardo della Sardegna



**70**  
Km/Ora

Deficit d'esercizio: velocità media (lungo la rete ferroviaria nazionale) nell'ordine dei 70 km/ora.

### Il divario ferroviario

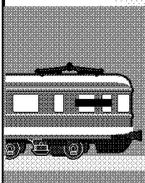


**437**  
Km a binario  
semplice

La dotazione regionale di infrastrutture ferroviarie, la rete di livello nazionale, gestita da RFI, è costituita da 437 km di linea (2,6% del totale nazionale) a scartamento ordinario, semplice binario e non elettrificata.

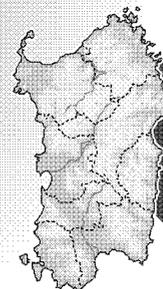


Estensione della rete ferroviaria  
**55**  
metri/kmq

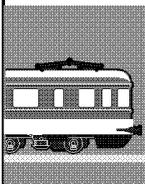


**16,6**  
Km a doppio  
binario

Solo 16,6 km sono a doppio binario (Cagliari-Decimomannu), cui s'aggiungono circa 8 km nella nuova tratta in galleria a Bonorva.



Estensione della rete ferroviaria  
**18**  
metri/kmq



**INDICE FERROVIARIO**  
Prov. Cagliari  
**24,7**  
Reg. Mezzogiorno  
**84,7**

La provincia di Cagliari, la più popolosa, risulta 98a tra le province italiane, terzultima nel Mezzogiorno, ha un indice relativo alla rete ferroviaria di 24,7, leggermente superiore alla media regionale (24,5) ma comunque, nettamente al di sotto della media delle regioni del Mezzogiorno (84,7).

La densità ferroviaria, indice d'accessibilità del territorio, rapporto tra estesa delle linee e superficie regionale, è di 18 metri/kmq per la Sardegna, contro un valore medio nazionale di 55; il grado di diffusione ferroviario della Sardegna è quindi 1/3 di quello nazionale.