



LEGAMBIENTE

La mobilità su ferro in Sardegna:

La rete ferroviaria Sarda:

La rete ferroviaria in Sardegna sconta decenni di ritardo rispetto alla situazione che si riscontra in gran parte d'Italia, sia come servizio sia come infrastrutture di rete, determinano un inaccettabile divario nelle possibilità di sviluppo della regione. Oggi non disponiamo di tecnologie adatte a decarbonizzare il trasporto su gomma delle merci mentre sarebbe possibile farlo immediatamente facendo viaggiare le merci su ferrovia; perciò non è possibile una realistica decarbonizzazione dei trasporti senza che un quota sempre più rilevante della mobilità delle persone e delle cose avvenga su ferro.

La rete ferroviaria sarda:

- non è elettrificata in nessuna sua parte, e quindi basata su motrici a combustibili fossili;
- a linea unica, condizione incompatibile con l'aumento delle frequenze e con un livello adeguato della sicurezza;
- è parzialmente a scartamento ridotto;
- gestita da due soggetti diversi (RFI e ARST) con conseguente impossibilità di un coordinamento sinergico tra rami delle diverse reti;
- con velocità di percorrenza molto basse (la rete gestita da ARST ha velocità dell'ordine dei 40 Km/h)
- un parco di materiale rotabile vetusto.
- non contribuisce in nessun modo alla mobilità delle merci.



I residenti in Sardegna, in quanto cittadini italiani, hanno diritto a un livello di prestazioni dei servizi e delle infrastrutture pari a quello raggiunto da decenni nel resto del Paese. Serve un patto di cittadinanza che garantisca anche ai sardi (e a tutto il centro-sud Italia) gli stessi livelli presenti nel centro-nord:

- elettrificando tutta la rete;
- raddoppiando la linea almeno lungo tutta la dorsale (non è solo una questione di traffico ma anche di sicurezza!)
- raddoppiando le velocità medie
- uniformando lo scartamento su tutta la rete
- avviando una politica di sviluppo del trasporto delle merci su ferrovia anche in Sardegna
- estendendo la rete a tutti i principali centri attualmente non raggiunti dalla ferrovia come ad esempio Olbia
- si realizzi un adeguato sistema di snodi intermodali atto a rendere non solo possibile ma anche conveniente il trasporto delle merci su ferrovia.

Il caso Nuoro:

Esiste, nell'anno in corso 2023, una provincia italiana, quella di Nuoro, ancora esclusa dallo scartamento ordinario, non collegata direttamente alla rete nazionale, e per la quale non sia



LEGAMBIENTE

ancora in previsione l'adeguamento della linea attualmente a scartamento ridotto, in quanto la sua gemella Matera sarà messa in rete nazionale nel 2026.

Nonostante le richieste insistenti provenienti dal territorio, e una scheda SaRNet PNRR ferrovie che prevedeva l'inserimento di Nuoro in rete nazionale, Nuoro, capoluogo di provincia dal 1927, è dotata di una linea isolata, a binario unico, a scartamento ridotto, su cui viene effettuato un servizio TPL quotidiano con 7 corse giornaliere A/R nei giorni feriali.

La scheda PNRR, perfettamente aderente alla Missione 3, che avrebbe dovuto colmare il gap infrastrutturale della Regione Sardegna (ultima in Italia) e della Provincia di Nuoro – “ultimissima” provincia italiana ed europea - per deficit infrastrutturale, non è stata accolta e allo stato non è ancora possibile decifrarne il motivo.

L'organo tecnico infatti, RFI, da un lato, ritiene indispensabile la conversione della linea Nuoro Macomer, attualmente gestita da Arst Sardegna in linea di interesse nazionale, così come emerge dalla chiusura dello studio di fattibilità sulla Nuoro Olbia, dall'altro inspiegabilmente non accoglie la scheda (si veda allegato 1 chiusura studio di fattibilità Nuoro Olbia).

Il mancato accoglimento della scheda che prevede la conversione della Nuoro Macomer in linea di interesse nazionale è ancor meno comprensibile ove solo si consideri che a pag 59 del Piano di Sviluppo per la Regione Sardegna, pubblicato il 01.08.2022 nel Documento Strategico Nazionale della Mobilità Ferroviaria Passeggeri e Merci, viene evidenziato il limite che ostacola ogni possibile sviluppo e competitività della rete regionale sarda dovuto alla mancata unificazione delle linee, nazionale e regionale (allegato 2 DSMF Documento Strategico Nazionale della Mobilità Ferroviaria Passeggeri e Merci pag. 59)

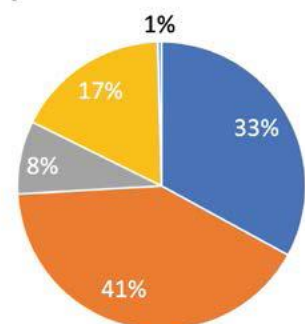
Il diverso scartamento condiziona la competitività del vettore ferroviario perché le due reti nazionale e regionale non sono integrate e quindi di fatto isolate. Su di esse non è possibile effettuare servizi che coinvolgono entrambe le infrastrutture in continuità. Infatti i convogli che circolano su di una rete non possono circolare sull'altra rete a scartamento diverso, ne consegue che i viaggiatori che effettuano relazioni che interessano entrambe le reti devono scendere da un primo convoglio, attendere e poi prendere un secondo convoglio.

Con la conseguenza che i tempi di esercizio da Nuoro per Oristano, aeroporto Elmas, Cagliari, e per il Nord Sardegna non sono competitivi rispetto all'auto perché corrispondenti al doppio del tempo che ci impiega un'auto per raggiungere Oristano, l'aeroporto di Elmas, Cagliari e al triplo del tempo per raggiungere Sassari da Nuoro e viceversa.

È dunque una condizione di svantaggio, ufficialmente riconosciuta dalle parti, Ministero ed RFI; un limite insostenibile e inaccettabile che non consente l'esercizio della mobilità interregionale (tra capoluoghi, porti ed aeroporti) che frena la crescita e lo sviluppo dell'intera isola.

Si rende quindi necessario che le parti affrontino il problema che comporta un gravissimo danno dovuto alla Sardegna, ai sardi e alla Provincia di Nuoro, e adottino

Graf. 5 - Ripartizione dell'offerta di trasporto ferroviario per circoscrizioni territoriali (2022)



I Trasporto merci su ferro 2022 – Fonte FERMERCI



LEGAMBIENTE

ogni misura idonea (quale potrebbe essere la convocazione del tavolo tra le parti coinvolte) a porre fine all'isolamento ferroviario.

Ad esempio, a fronte della richiesta delle Regioni Marche e Umbria di potenziare la linea esistente (per oltre 100km) assieme spesso al mantenimento in esercizio della linea esistente (non fattibile con le risorse a disposizione), RFI ha ipotizzato degli accorpamenti degli interventi. A tal fine, si stanno valutando soluzioni per accogliere parzialmente le richieste degli Enti senza precludere ulteriori possibili sviluppi e soprattutto mantenendo l'obiettivo primario di conseguire un'ulteriore riduzione di percorrenza.

Investimenti per la Regione Sardegna: studio di fattibilità per la linea Nuoro-Olbia (Sen.ce Evangelista)

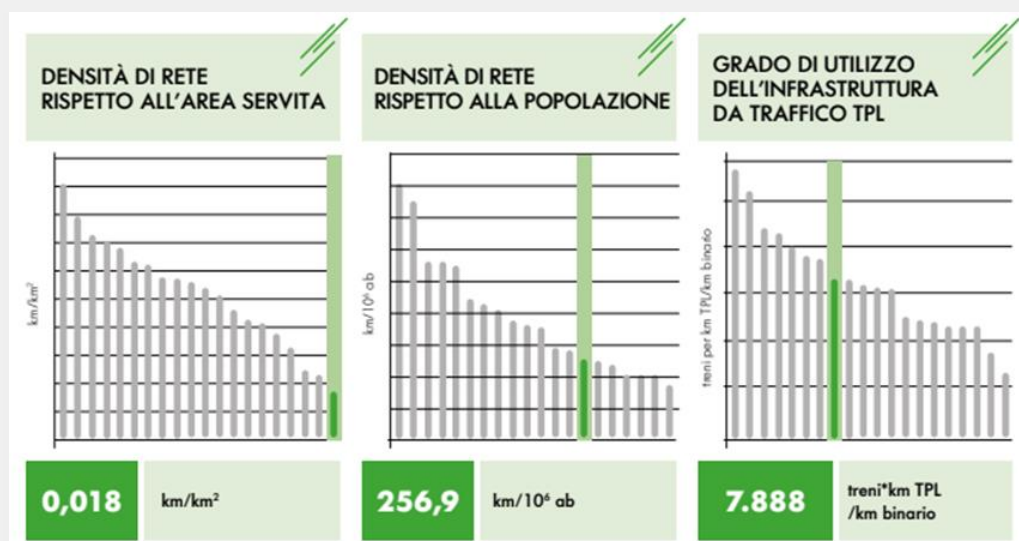
In relazione all'ipotesi di collegamento ferroviario tra Nuoro e Olbia, è opportuno segnalare che nell'Accordo Quadro per il Trasporto Pubblico Locale sottoscritto tra RFI e Regione Autonoma Sardegna a marzo 2020 sono stati condivisi scenari di sviluppo della rete ferroviaria coerenti con l'evoluzione del modello di offerta del servizio richiesto da Regione Autonoma Sardegna, Ente Programmatore del Servizio, che non contemplano interventi di infrastrutturali per la realizzazione di una nuova linea Nuoro – Olbia. Lo studio di fattibilità, inserito in Appendice 10 al Contratto di Programma 2017 – 2021 parte Investimenti, Aggiornamento 2020-2021, e presente altresì tra i “progetti di fattibilità tecnico economica e studi di fattibilità” all'interno del Documento Strategico della mobilità ferroviaria passeggeri e merci elaborato dal MIMS, è stato ultimato.

Nell'ambito degli approfondimenti condotti, è emerso che il nuovo collegamento può essere valutato in un più ampio contesto che presupponga la riqualificazione della tratta Macomer – Nuoro, attualmente gestita da ARST, coerentemente agli standard di riferimento stabiliti da RFI.

In merito al miglioramento del collegamento con gli aeroporti, si segnala che è in corso la progettazione del collegamento ferroviario dell'aeroporto di Olbia con la stazione di Olbia Terranova. L'opera è integralmente finanziata per 183 milioni di euro, di cui 170 milioni di euro a valere su risorse ambito PNRR e ha orizzonte di attivazione al 2026. Inoltre si segnala che il collegamento prevede una bretella di connessione diretta anche alla linea esistente tra Olbia e Ozieri Chilivani.

IL PIANO DI SVILUPPO FERROVIARIO PER LA REGIONE SARDEGNA

La rete ferroviaria della Sardegna comprende linee che si sviluppano per un totale di oltre 1.000 km di lunghezza, di cui circa 427 km a scartamento ordinario (1.435mm) e oltre 600 km a scartamento ridotto (950 mm). L'esercizio dell'attività ferroviaria nell'isola è gestito da due società. RFI che gestisce le linee ferroviarie a scartamento ordinario che compongono la rete principale dell'isola. ARST S.p.A. - azienda di trasporti interamente partecipata dalla Regione Autonoma della Sardegna - che è competente per le tratte a scartamento ridotto. Su queste ultime si svolgono servizi pubblici per una estesa di circa 205 km. L'offerta per il trasporto pubblico locale è presente su cinque linee: Monserrato – Isili; Macomer – Nuoro; Sassari – Alghero; Sassari – Sorso; Sassari – Nulvi. La rete restante in gestione a ARST è destinata a servizi turistici soprattutto in estate. Il diverso scartamento condiziona la competitività del vettore ferroviario perché le due reti sono non integrate e quindi di fatto isolate. Su di esse non è possibile effettuare servizi che coinvolgano entrambe le infrastrutture in continuità, ma occorre prevedere una cosiddetta rottura di carico: infatti, i convogli che circolano su di una rete non possono circolare sull'altra rete a scartamento diverso, ne consegue che i viaggiatori che effettuano relazioni che interessano entrambe le reti devono scendere da un primo convoglio, attendere e poi prendere un secondo convoglio. La rete ferroviaria nella Regione Sardegna che è in concessione a RFI si sviluppa per circa 427 km di linee in esercizio interamente non elettrificate di cui 50 km a doppio binario e 377 km a semplice binario. Su base nazionale, il confronto con le altre Regioni relativo alla sola rete RFI, presenta i seguenti indicatori¹⁴.



La rete, che è classificata come complementare secondaria, è quasi interamente a semplice binario (con eccezione della tratta Cagliari – S. Gavino) e interamente non elettrificata. La circolazione dei treni avviene con sistema di esercizio in telecomando (CTC). La rete ferroviaria in concessione a RFI è costituita da una linea principale Nord Sud (c.d. “Dorsale Sarda”), che, attraversando l'entroterra regionale, collega la città di Cagliari con quella di Chilivani che è poi integrata da altre tratte di collegamento verso i centri urbani situati nelle zone costiere di Olbia e Sassari a nord e verso Iglesias e Carbonia a sud.

Negli anni si è più volte intervenuti per il potenziamento della linea nel tratto di avvicinamento al capoluogo di Cagliari e nel 2010 sono stati completati i lavori di raddoppio della tratta Decimomannu-San Gavino Monreale: 34 km di raddoppio che portano a 50 i km di linea a doppio binario tra Cagliari e San Gavino, con l'eliminazione di 30 passaggi a livello ed un investimento di oltre 200 milioni di euro. Nel 2013 è stata inaugurata la fermata di Elmas

¹⁴ Piano Commerciale RFI, edizione marzo 2022.



DOCUMENTO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ FERROVIARIA DI PASSEGGERI E MERCI

FOCUS

IL PIANO DI SVILUPPO FERROVIARIO PER LA REGIONE SARDEGNA

La rete ferroviaria della Sardegna comprende linee che si sviluppano per un totale di oltre 1.000 km di lunghezza, di cui circa 427 km a scartamento ordinario (1.435mm) e oltre 600 km a scartamento ridotto (950 mm). L'esercizio dell'attività ferroviaria nell'isola è gestito da due società. RFI che gestisce le linee ferroviarie a scartamento ordinario che compongono la rete principale dell'isola. ARST S.p.A. - azienda di trasporti interamente partecipata dalla Regione Autonoma della Sardegna - che è competente per le tratte a scartamento ridotto. Su queste ultime si svolgono servizi pubblici per una estesa di circa 205 km. L'offerta per il trasporto pubblico locale è presente su cinque linee: Monserrato – Isili; Macomer – Nuoro; Sassari – Alghero; Sassari – Sorso; Sassari – Nulvi. La rete restante in gestione a ARST è destinata a servizi turistici soprattutto in estate. Il diverso scartamento condiziona la competitività del vettore ferroviario perché le due reti sono non integrate e quindi di fatto isolate. Su di esse non è possibile effettuare servizi che coinvolgano entrambe le infrastrutture in continuità, ma occorre prevedere una cosiddetta rottura di carico: infatti, i convogli che circolano su di una rete non possono circolare sull'altra rete a scartamento diverso, ne consegue che i viaggiatori che effettuano relazioni che interessano entrambe le reti devono scendere da un primo convoglio, attendere e poi prendere un secondo convoglio. La rete ferroviaria nella Regione Sardegna che è in concessione a RFI si sviluppa per circa 427 km di linee in esercizio interamente non elettrificate di cui 50 km a doppio binario e 377 km a semplice binario. Su base nazionale, il confronto con le altre Regioni relativo alla sola rete RFI, presenta i seguenti indicatori¹⁴.