

LA METROPOLITANA LEGGERA DI SASSARI.

Il ritorno del tram. La Sardegna sta per ospitare nuovamente il tram. Finalmente, anche nell'isola è arrivata l'ondata partita dagli anni 80 da altre città europee e che ha promosso il tram quale mezzo di trasporto ideale nelle moderne città medio-grandi.

A Sassari l'onore della inaugurazione di una nuova linea tranviaria, che sarà aperta all'esercizio entro la fine dell'anno: la città turritana ha superato Cagliari nella fantasiosa gara di chi fosse riuscita per prima a terminare l'opera.

L'opera. Si tratta del primo lotto di un sistema più complesso e che costituirà la rete della metropolitana leggera di Sassari.



Con questo nome, in pratica, si intende un sistema di trasporto rapido di massa costituito da veicoli circolanti su tratti di linea in sede propria (svincolati da qualsiasi altro tipo di traffico) e su tranvie in promiscuità con il traffico cittadino.

Finanziato dalla Regione Sardegna, attraverso fondi comunitari con 23,4 milioni di euro stanziati a favore dell'azienda Ferrovie della Sardegna e portato a compimento da un consorzio di imprese formato da Società Italiana per le Condotte d'Acqua, Ansaldo Sistemi e Francesco Ventura, l'opera consente, innanzitutto, di soddisfare l'ampia richiesta di mobilità in città attraverso un'offerta di trasporto con una capacità di 1.000 passeggeri all'ora per direzione di marcia e con una frequenza di corse di 15 minuti ad una velocità media di 18 km/h.

Questi valori potrebbero essere ulteriormente migliorati utilizzando un numero maggiore di veicoli e provvedendo a piccoli interventi nelle fermate, ma per iniziare, tenendo conto delle esigenze di una città come Sassari, sono già degli ottimi dati.

Si inizia con l'apertura al pubblico del 1° lotto che collega l'Emiciclo Garibaldi con la Piazza della Stazione. Un tracciato di 2.400 metri (compresa la diramazione al deposito FDS) che si sviluppa secondo il tracciato disegnato dall'ingegnere sassarese Giuseppe Fiori, collegando importanti poli di scambio e di attrazione pubblica.

Parte dalla stazione FS per procedere verso Porta Utzeri e Via Sant'Anna, per arrivare all'importante fermata delle Cliniche. Da qui, in salita, si imbecca il frequentato Viale Italia, si attraversa Piazza Marconi e si arriva al capolinea nell'Emiciclo Garibaldi.

L'opera dispone della più aggiornata tecnologia in uso nel settore, soprattutto in ordine a garantire la massima sicurezza nella promiscuità della circolazione stradale tra auto e tram.

La tratta sarà protetta da semafori che saranno normalmente spenti e che si accendono al passaggio del veicolo, attivando la prenotazione del verde che dà priorità all'attraversamento del tram. Inoltre, un sistema di telecomunicazioni manterrà il veicolo costantemente collegato con un posto di controllo centrale, al fine di rispondere con tempestività a anomalie, guasti, urgenze o a problemi legati alla circolazione in città.

Semplici avvertenze per i cittadini. La realizzazione di una struttura così importante crea inevitabilmente l'introduzione di nuovi modi nel comportamento da parte dei Sassaresi che, a differenza di altri cittadini, non hanno mai convissuto con binari e tram in



città. Gli stessi Cagliariitani hanno nel loro ricordo le linee tranviarie che transitavano nel centro o portavano alla spiaggia del Poetto e, comunque, convivono ancora con linee di filobus.

E, quindi, non è immediato far comprendere che non si può più sostare con l'auto là dove ora c'è un binario o che, prima di attraversare la strada, è necessario guardare a sinistra, ma anche a destra, perchè il tram circola mantenendo la destra in corrispondenza di binari doppi, ma in ambo i sensi quando il binario è unico.

Fino a spiegare che, come un tempo si leggeva su certi allarmanti cartelli, 'chi tocca i fili muore': infatti, ora c'è una linea per l'alimentazione elettrica sospesa nell'aria (a circa 5 metri), a 750 volt in corrente continua, che non deve essere toccata. Quindi, bisogna porre massima attenzione quando si trasportano carichi ingombranti e sporgenti, oppure quando nel proprio giardino le fronde degli alberi fuoriescono in alto oltre confine.

Anche chi è abituato a viaggiare su scooter o biciclette deve stare attento a non incanalare le ruote nella gola della rotaia per evitare rovinose cadute.

Insomma, accorgimenti semplici ma nuovi, ai quali il cittadino sassarese deve adattarsi. Un piccolo scossone a questa pigrizia, soprattutto mentale, e si potrà convivere con questa



importante opera che potrà dare solo vantaggi e modernità alla città.

Compatibilità con l'ambiente e il paesaggio. Una grande cura è stata posta nella progettazione delle opere civili, in modo tale da ridurre al

minimo l'impatto ambientale e paesaggistico.

Sono stati portati al minimo i livelli di rumore e di vibrazioni, attraverso l'utilizzo di una sorta di materassino posto sotto le rotaie e di una apposita pavimentazione.

Inoltre, in collaborazione con la Soprintendenza ai Beni Archeologici e Ambientali, è stata cercata anche una coerenza cromatica tra tutte le opere dell'intervento e l'ambiente locale: i colori delle pensiline, delle panchine, dei pali e delle fermate e le pavimentazioni delle banchine e della sede vanno dal grigio al rosa, richiamando le varie sfumature del granito della campagna sassarese.

I tram stessi (4 veicoli 'Sirio' prodotti dalla Ansaldo) hanno una distribuzione degli spazi interni che consente un veloce flusso di passeggeri sia in ingresso che in uscita e capaci ambienti per accogliere i viaggiatori (è lo stesso veicolo in uso a Milano, Napoli e ad Atene, sulle linee aperte poco prima delle Olimpiadi 2004).

L'evoluzione. Rispetto ad altre realtà simili, un elemento innovativo della metropolitana sassarese è costituita dalla possibilità di utilizzare l'esistente rete delle ferrovie secondarie. Le stesse Ferrovie della Sardegna, infatti, dispongono in città di tre rami che si irradiano verso Alghero, Sorso, Tempio (fino a Palau).



Costruiti in epoche diverse tra il 1889 e il 1931, conferiscono a Sassari una consistente dotazione infrastrutturale presente in poche altre città in Italia. Il progetto della metropolitana non poteva non considerare questo aspetto ed è naturale che l'evoluzione del sistema e dell'intero servizio di trasporto pubblico urbano non possa non tenere conto di questa grande opportunità.

Il passo successivo prevede, in pratica, di sfruttare parte della linea che procede verso Sorso, per poi deviare su un nuovo tracciato da costruire verso il quartiere di Latte Dolce e poi svoltare a ovest fino a raggiungere Li Punti.

Come in altre città d'Europa (Karlsruhe e Saarbrücken in Germania) il tram potrà così immettersi su un tracciato ferroviario saldandolo, di fatto, alla stessa linea tranviaria.

Un'idea semplice, ma geniale perché consente al tram, mezzo tipicamente urbano, di 'uscire' dalla città ed affacciarsi verso altri quartieri periferici procedendo su una preesistente strada ferrata.

Così, ecco che si aprono altri scenari di sviluppo, impegnativi ma interessanti, come il collegamento tra Sassari e Alghero e, con una nuova linea, fino a Fertilia e all'aeroporto.

Certo, dovranno essere effettuati degli interventi sulla tratta esistente, come l'eliminazione dei passaggi a livello, l'elettrificazione della linea, l'acquisizione di nuovo materiale rotabile, ma anche in questo caso Sassari si può proporre come città capofila e modello di riferimento per successive esperienze simili.

Insomma, tante prospettive e primi fatti concreti. Ancora poche settimane e Sassari avrà la sua nuova linea tranviaria, primo tratto della rete metropolitana. Potrà così beneficiare degli indubbi vantaggi di questa modalità di trasporto, che consente di ridurre l'utilizzo dei mezzi privati, di decongestionare il traffico cittadino, di diminuire l'emissione di agenti inquinanti, insomma, in poche parole, di contribuire a rendere migliore la vita in città.