

## Il grande spreco dei treni: mai usati saranno demoliti

Venticinque locomotive costate 125 miliardi di lire: il progetto del governo Craxi Avrebbero dovuto viaggiare sulla rete elettrificata che non fu realizzata

di **Claudio Zoccheddu**

▶ SASSARI

Avrebbero dovuto raggiungere la quota pensionabile viaggiando sulle rotaie della Sardegna. I diciannove E491 per il trasporto di passeggeri e i sei E492 per le merci sono invece invecchiati in un deposito di Foligno, sopra un binario morto che si è portato via anche la possibilità di utilizzare venticinque treni nuovi, perlomeno nel 1986.

Trent'anni dopo i treni voluti dal primo governo di Bettino Craxi, e costati la bellezza di 125 miliardi di lire, finiranno in un capannone per demolizioni della ditta Cairo di Savona senza aver mai percorso un solo miglio. L'incredibile spreco è stato documentato da un'inchiesta della Stampa di Torino che ha scovato il cimitero dei treni ordinati e proget-

tati per la Sardegna ma destinati allo sfasciacarrozze senza mai aver viaggiato verso Sassari, o verso Cagliari.

La loro storia è iniziata nei primi anni '80. Era il 1983 quando Bettino Craxi diede vita al quarantaduesimo governo della Repubblica con in testa un progetto ambizioso per la Sardegna: elettrificare l'intera rete ferroviaria. L'idea, per essere realizzata, aveva bisogno di nuovi locomotori che furono ordinati senza badare a spese. L'incarico toccò alla Fiat Ferroviaria di Savignano e all'Ansaldo che realizzarono locomotive all'avanguardia disegnate dalla fantasia di Giogetto Giugiario. Un lusso che costò piuttosto caro al contribuente: 5 miliardi di lire per ogni locomotiva. Una spesa enorme che non impedì ai treni di arrivare in Sardegna e di essere parcheggiati in attesa che l'intera rete ferroviaria su-

bisse le modifiche immaginate da Craxi. Il disegno del numero uno del partito socialista, però, naufragò mestamente. I tagli alla spesa pubblica e l'instabilità politica convinsero il governo ad abbandonare il piano di ammodernamento della rete ferroviaria cancellando progetto con un decreto e trasformato i venticinque fiori all'occhiello in un costoso surplus pronto ad appassire.

Infatti, le locomotive non potevano circolare sui binari delle rete nazionale, alimentati da 3mila volt di corrente continua, ma avevano bisogno di almeno 5mila volt che in effetti sarebbe dovuta essere la capacità delle ferrovie immaginate nel 1983.

Il convoglio fantasma lasciò l'isola all'inizio degli anni '90 senza aver fatto un solo chilometro e venne confinato in un deposito di Foligno, dove le locomotive furono dimenticate

come si dimenticano gli errori di cui ci si vergogna profondamente. Le Ferrovie dello stato, però, avevano una memoria più lunga e ritornarono alla carica qualche tempo dopo con l'idea di ricavare qualcosa dai venticinque treni destinati alla Sardegna e finiti a svernare in Umbria. Nonostante i mezzi fossero nuovi di zecca, e potessero contare su un design accattivante, Francia, Turchia, Ungheria, Serbia e Bulgaria rifiutarono di portarsi a casa le venticinque locomotive che avrebbero dovuto attraversare la Sardegna ogni giorno da Cagliari a Sassari e fino Olbia.

L'ultimo bando è cronaca recente, dato che scadeva il 30 maggio ma, come gli altri, non ha avuto particolare fortuna ed è andato deserto. Una condanna per le locomotive che, dopo 30 anni di inattività, verranno demolite. In silenzio e al riparo da occhi indiscreti. Come hanno sempre vissuto.