

LE PIETRE E I CITTADINI:
EDUCARE AL PATRIMONIO CULTURALE
Corso di approfondimento per Insegnanti
2015

IL VIAGGIO
TRA CULTURA E SOSTENIBILITÀ

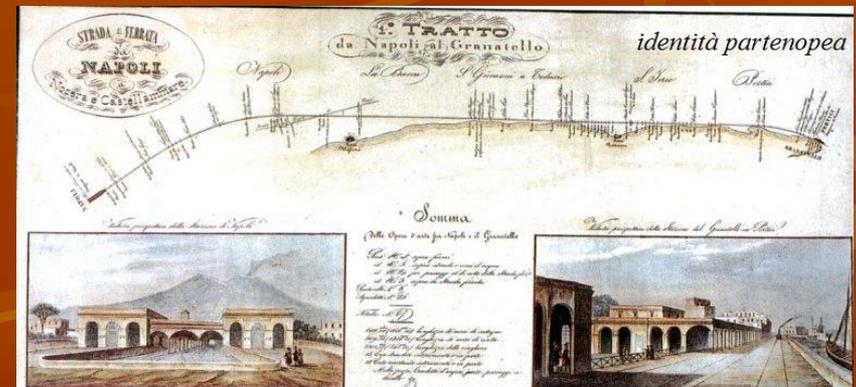
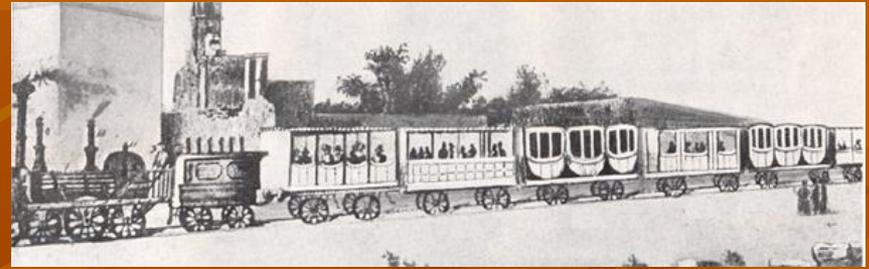
3 - Seminario "in treno"

Alessandro Boccone
Emidio Orrù
Isidoro Edoardo Nonne
Associazione Ferroviaria Sarda



STORIA DELLE FERROVIE DELLA SARDEGNA

Dovettero trascorrere oltre 20 anni dalla inaugurazione della 1^a linea ferroviaria in Italia, la Napoli – Portici avvenuta nel 1839, perché si iniziassero a formulare le prime ipotesi di realizzazione di una rete ferroviaria in Sardegna che, collegando i principali porti di Cagliari e Terranova (l'attuale Olbia), consentisse di far uscire questo territorio dal suo isolamento interno favorendo inoltre nuovi scambi commerciali con l'Africa e il Continente.

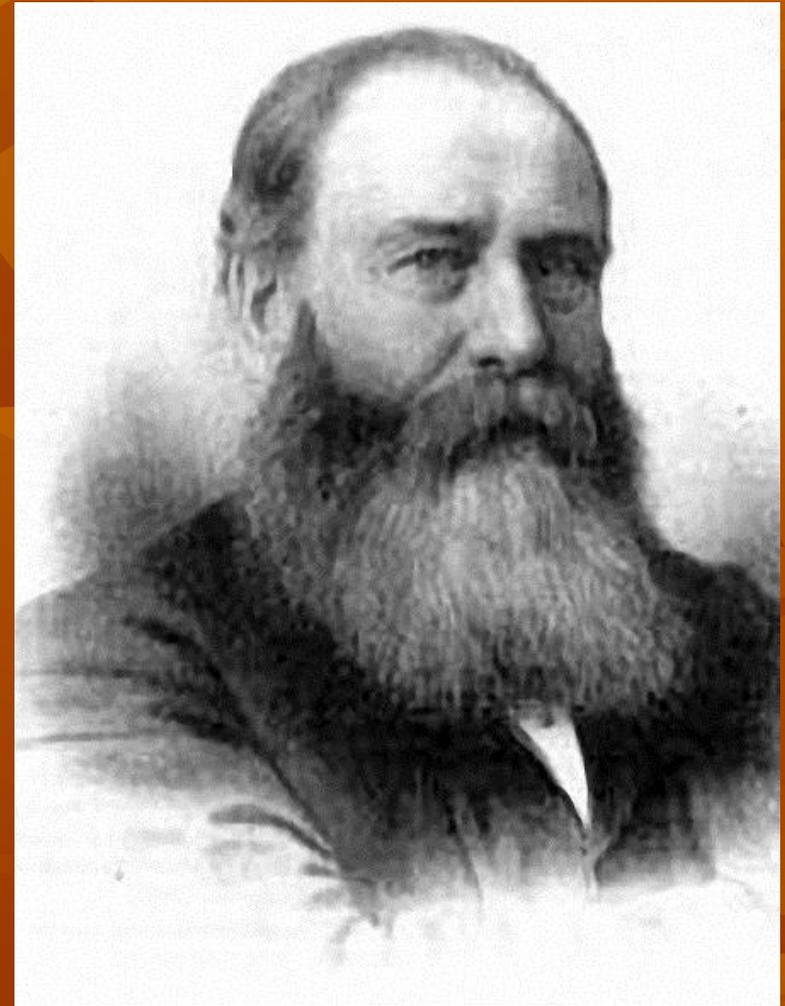


Ma la scarsa presenza demografica e le non certe floride condizioni in cui versava la Sardegna non avrebbero potuto attirare dei capitalisti se lo Stato non fosse intervenuto con un sussidio.

Lo Stato stabilì quindi di concedere 200.000 ettari demaniali, una concessione per l'esercizio ferroviario della durata di 99 anni ed una "guarentigia" (ricavo netto annuo) di 9.000 lire/km (successivamente aumentata in 12.000 lire/km).

1863

Vittorio Emanuele II firma la convenzione per la costruzione e la concessione di una rete ferroviaria in Sardegna con la Compagnia Reale del sig. Gaetano Semenza; tale compagnia era stata costituita presso uno studio notarile di Londra ed era composta da 5 soci inglesi e 4 italiani; il progetto fu realizzato dall'ing. Benjamin Piercy che vantava una importante esperienza nel campo per aver realizzato alcune reti ferroviarie in India.



Benjamin Piercy

1864

Iniziano i primi lavori per la realizzazione della rete da parte della Compagnia Reale che, impiegando circa 5.000 uomini, aprì cantieri di lavoro a Cagliari, Oristano e Sassari.



Stazione di Cagliari

Nel frattempo vengono realizzate diverse ferrovie minerarie fino a raggiungere una estensione totale di oltre 150 km.

E' importante citare la linea che dalla miniera di ferro di San Leone (Assemini) arriva fino a La Maddalena Spiaggia (Capoterra) per una lunghezza di km 14,5 e della quale ricorre il 150 anniversario dalla sua costruzione essendo stata realizzata nel 1865; questa linea ferroviaria, a scartamento ridotto (600mm), era a trazione animale e veniva utilizzata per il trasferimento dei vagoni vuoti dal mare alla miniera, mentre l'invio per l'imbarco del materiale estratto avveniva per gravità.

1871

Il 1° maggio, il primo treno della Compagnia Reale circola sulla tratta Cagliari – Villasor di km 25.



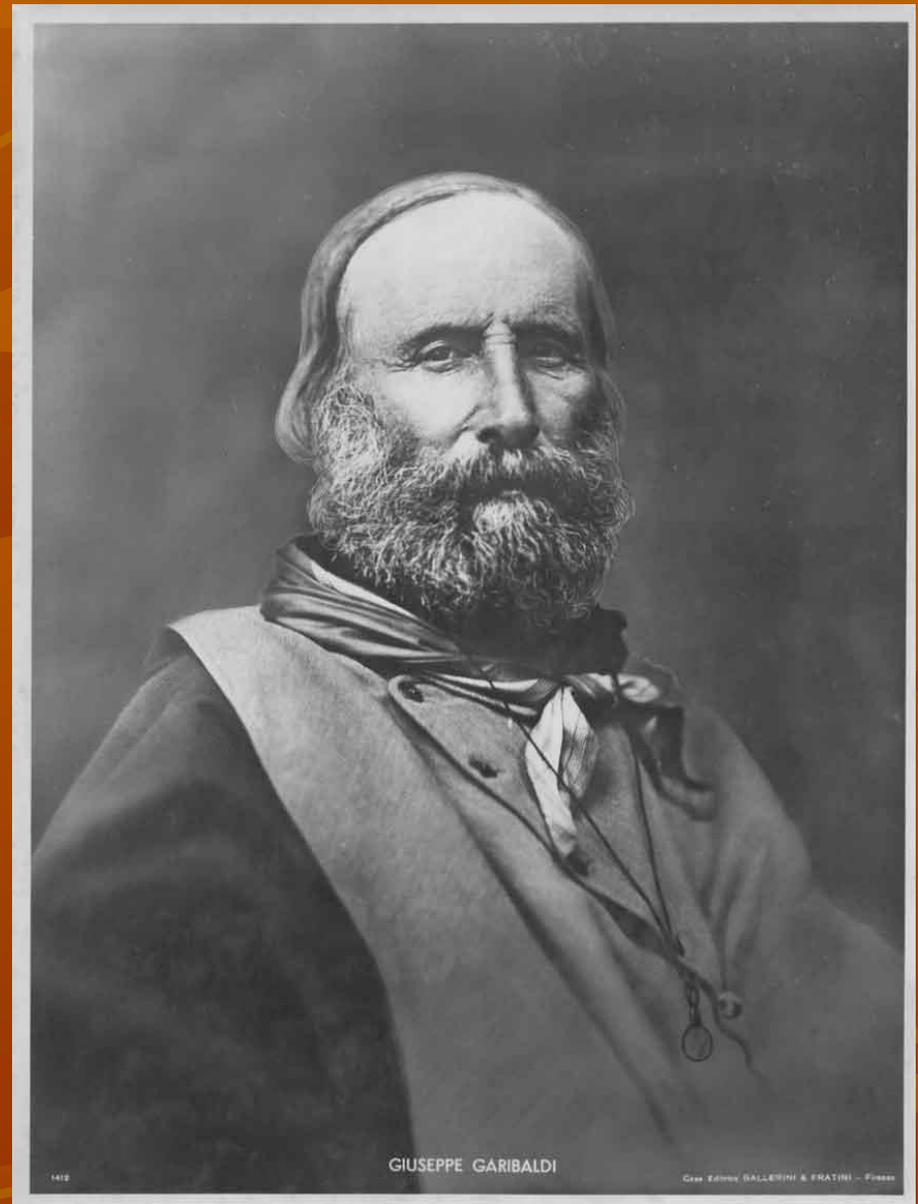
Locomotiva 744 nella stazione di Cagliari

Poco tempo dopo il Governo decide di sospendere la realizzazione di alcune tratte:

Oristano – Ozieri - Sassari e Terranova

in attesa che quelle già terminate diventino produttive; ma queste potevano essere produttive sole se l'intera opera fosse stata portata a termine.

Per far desistere il Governo da tale proposito si mobilitarono numerosi sindaci ed a loro si unì il deputato Giuseppe Garibaldi (l'eroe dei due mondi, si proprio lui) il quale con un suo intervento in Parlamento espresse il concetto che "le strade e i collegamenti sono figlie di civiltà, ma ne sono anche le madri" (apportatrici quindi di civiltà).



1883

I lavori dunque ripresero e, il 1° luglio, dopo circa 20 anni di progetti e lavori, si completa la rete della Compagnia Reale con l'inaugurazione del tratto Terranova – Golfo Aranci per uno sviluppo totale di rete ferroviaria pari a 418 km.

- Questo è lo stesso tracciato che dal 1922 ad oggi viene gestito dalle FS.



Tuttavia il completamento di tale rete ferroviaria non risultava sufficiente a togliere dall'isolamento diverse aree dell'isola, quali il Nuorese, La Gallura, le Barbagie, l'Ogliastra e il Sulcis per cui è forte la necessità di completare la rete principale della Compagnia Reale con una rete "secondaria" o "complementare".

Queste linee, costruite con criteri economici, avrebbero seguito l'andamento piano-altimetrico del territorio e si sarebbe adottato lo scartamento ridotto che risultava più economico negli espropri, nella realizzazione delle opere d'arte e dello stesso materiale rotabile; tale tecnica consentiva inoltre di penetrare più agevolmente nei rilievi montagnosi dell'interno seguendo l'orografia del territorio potendo sfruttare pendenze fino al 3% (3 m di dislivello superati in 100 m).

Le linee da realizzarsi vennero così definite:



Stazione di Sorgono

Linee del primo periodo da completarsi entro il 1889:

- Cagliari- Isili
- Macomer – Nuoro
- Macomer – Bosa
- Monti – Tempio

Linee del secondo periodo da completarsi entro il 1893:

- Sassari – Alghero
- Ozieri – Chilivani
- Isili – Sorgono
- Iglesias – Monteponi

Linee del terzo periodo da completarsi entro il 1897:

- Arbatax – Mandas
- Ozieri – Tirso

1886

Venne indetta una gara a livello europeo per la costruzione e la concessione dell'Esercizio delle strade ferrate secondarie della Sardegna alla quale parteciparono tre società.

La concessione venne affidata alla Società italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna (SFSS) composta da capitalisti italiani; alla Compagnia Reale, anch'essa partecipante, venne accordata la realizzazione e la concessione della linea Iglesias – Monteponi mentre una terza partecipante, di origine belga, venne esclusa totalmente.

Il motivo alquanto sorprendente per il quale al progetto della Compagnia Reale dell'inglese ing. Piercy venne preferito quello dell'italiano ing. Cottrau era dovuto al fatto che lo Stato non gradiva che una società inglese avesse l'intera gestione delle ferrovie in un'isola di importanza strategica anche militare nel Mediterraneo. Gli inglesi inoltre venivano considerati come avidi speculatori stranieri, mentre l'ing. Cottrau godeva della influente amicizia della potente Banca di Torino (oggi San Paolo).

La presenza di due Società concessionarie di linee ferroviarie in Sardegna costituiva comunque un inutile e dannoso dualismo nell'esercizio ferroviario.

- A stemperare la polemica che ne seguì contribuì il fatto che i lavori vennero eseguiti con precisione e celerità tanto che il 15 febbraio 1888 venne inaugurata la prima linea secondaria che da Cagliari collega Isili; con il completamento della tratta Gairo – Arbatax, il 20 aprile 1894 si conclude il programma di realizzazione delle ferrovie secondarie concesse alla Società SFSS.



I lavori terminarono pertanto con 3 anni di anticipo rispetto alle date previste e non si può non apprezzare tale rapidità di esecuzione se si considera che tali linee sono tra le più ardite e spettacolari d'Europa con soluzioni ingegneristiche che vantano pochi altri casi al mondo (elicoide e sottopasso di Pitz'e Cuccu).



Stazione di Arbatax

In totale la SFSS disponeva di una rete ferroviaria di circa 590 km vantando una media di realizzazione di rete ferroviaria pari a circa 300 metri al giorno.

1915

Alla vigilia della 1^a Guerra Mondiale (24 maggio) venne costituita la Società per le Ferrovie Complementari della Sardegna che realizzò e ottenne in concessione le linee Isili – Villacidro e Ales – Villamar la cui inaugurazione avvenne il 21 giugno 1915.



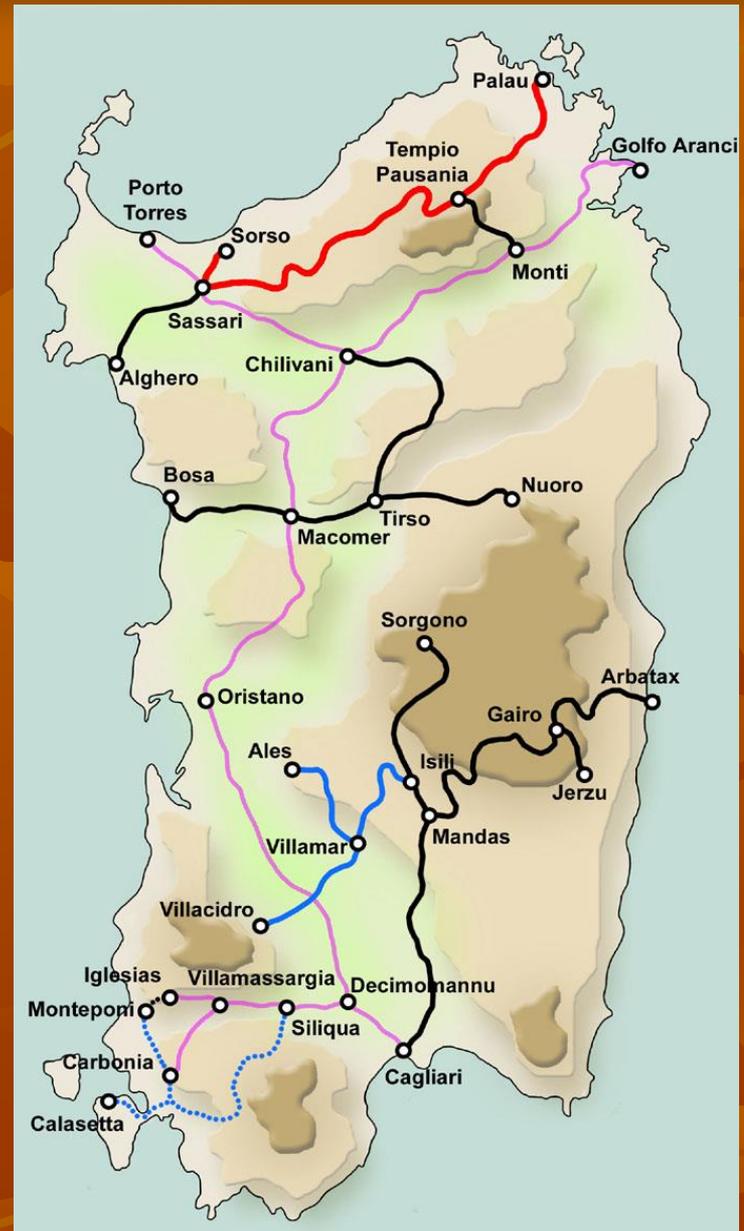
Frattanto era sorta la Società anonima Ferrovie Meridionali Sarde (anno 1914) che stipulò una convenzione con lo Stato per la realizzazione delle ferrovie del Sulcis ma, a causa dello scoppio della 1^a Guerra Mondiale, i lavori iniziarono nel 1923 e si conclusero nel 1926.



- Nel 1927 viene approvato un Decreto con il quale si affida alla “Società Anonima Ferrovie Settentrionali Sarde” la concessione per la costruzione e l’esercizio delle linee Sorso-Sassari-Tempio e Luras-Palau che sarebbero andate ad innestarsi sul primo tratto delle già esistenti linee delle SFSS (Tempio – Monti).



Al termine di questi lavori (1932), la Sardegna disponeva dunque di ben 958 km di ferrovie a scartamento ridotto oltre i 418 km a scartamento ordinario, passando in poco tempo da un coefficiente zero ad un rapporto km ferrovia/abitanti fra i più alti d'Italia.



Dieci anni più tardi, al termine della 2^a Guerra Mondiale, le ferrovie versavano in gravi condizioni e, dopo aver consentito a migliaia di sardi di sfollare verso località più sicure dell'interno, faticavano a garantire il proprio ruolo; erano state bombardate diverse stazioni e scarseggiava il carbone e la nafta: spesso si doveva ricorrere a legna recuperata lungo linea per alimentare le vapore.

Da qui inizia un lento declino che vede la chiusura di diverse linee e la sostituzione dell'esercizio ferroviario con autocorse sostitutive:

- Isili – Villacidro;
- Ales – Villamar;
- Gairo – Jerzu;
chiuse nel 1956.

- Luras – Monti;
chiusa nel 1958.

- Chilivani – Ozieri – Tirso;
chiusa nel 1969.

1974

Vengono chiuse completamente le linee delle
"Ferrovie Meridionali Sarde" del Sulcis.

Il servizio venne effettuato con autocorse sostitutive.



Nel 1997 circa 400 km di ferrovie secondarie vengono trasformate da linee TPL in linee turistiche dando vita al fenomeno chiamato "Trenino Verde" conosciuto oramai in tutto il mondo per la sua caratteristica di servizio ferroviario di dimensioni e capacità ridotte impegnato a trasportare turisti e appassionati attraverso i boschi e i paesaggi ancora incontaminati dell'interno della Sardegna.

