

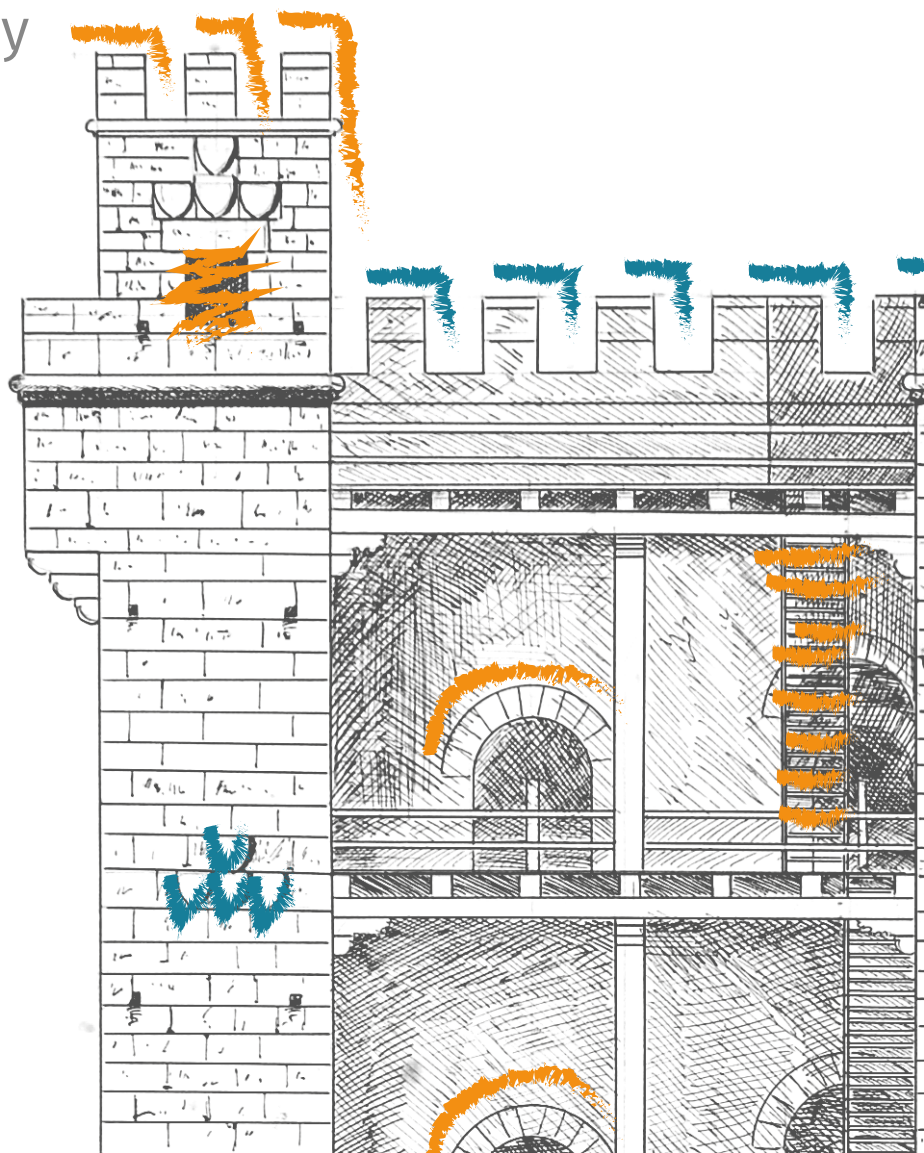


Dionigi Scano (1867 – 1949): un intellettuale in Sardegna tra Otto e Novecento

Dionigi Scano (1867 – 1949):
an Intellectual in Sardinia
Between the 19th
and 20th Century



a cura di / editors
Donatella Rita Fiorino
Marcello Schirru



STEINHAUSER
VERLAG

LapisLocus

Collana LapisLocus // LapisLocus Series

LapisLocus Series

Directed by Marco Cadinu

SCIENTIFIC COMMITTEE

Andrés Martínez Medina	Universidad de Alicante
Amadeo Serra Desfilis	Universitat de Valencia
Joan Domenge Mesquida	Universitat de Barcelona
Francisco Herrera García	Universidad de Sevilla
Davide Deriu	University of Westminster
Gabriel Guarino	Ulster University
Rafał Eysymontt	Instytut Historii Sztuki Uniwersytetu Wrocławskiego
Adam Nadolny	Wydziału Architektury Politechniki Poznańskiej
Walter Rossa	Departamento de Arquitetura da Universidade de Coimbra
Luisa Trinidad	Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra
Jean Cancellieri	Université de Corte
Carmel Cassar	University of Malta
Myron Kapral	National Academy of Sciences, Ukraine, Lviv
Alessandro Camiz	Özyeğin University, Istanbul, Turkey
Antonello Alici	Università Politecnica delle Marche
Gianluca Belli	Università degli Studi di Firenze
Marco Cadinu	Università degli Studi di Cagliari
Elisabetta De Minicis	Università degli Studi della Tuscia
Adriano Ghisetti Giavarina	Università degli Studi "G. d'Annunzio" Chieti - Pescara
Antonella Greco	Università degli Studi di Roma "La Sapienza"
Fabio Mangone	Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Francesca Martorano	Università Mediterranea di Reggio Calabria
Paolo Micalizzi	Università degli Studi Roma Tre
Marco Rosario Nobile	Università degli Studi di Palermo
Pasquale Rossi	Università Suor Orsola Benincasa, Napoli
Carlo Tosco	Politecnico di Torino
Mauro Volpiano	Politecnico di Torino



The series LapisLocus considers the edition of scientific monographs on topics of architectural history, history of the city and the landscape:

- Critical analysis of historical periods and cultural phases.
- Studies of architects and architecture theories.
- Methods and design techniques in history.
- Unpublished sources and archives.
- Conference proceedings.

This series will also welcome work dedicated to the heritage of regions and nations, with the goal of facilitating the dialogue between international scholars.

SCIENTIFIC COMMITTEE

The Scientific Committee is primarily composed of academic members coming from different countries and different disciplines of the history of architecture as well as urban and landscape history. Some members come from the areas of art, history and archaeology, in line with the current interdisciplinary tendency towards the integration of the different sciences that study the history of the cultural heritage.

STEINHÄUSER VERLAG & KAMPS

<http://lapislocus.com>

ISBN 978-3-942687-57-7

© 2024 Steinhäuser Verlag, Wuppertal

CC BY-NC-ND 4.0
www.creativecommons.org

Content license: This license requires that reusers give credit to the creator. It allows reusers to copy and distribute the material in any medium or format in unadapted form and for noncommercial purposes only.

The online digital edition is published in Open Access on www.lapislocus.com

First edition: December 2024

Graphic Design
Attilio Baghino
Layout
Stefano Mais

Typesetting
Fira Sans
by Erik Spiekermann, 2013
SIL Open Font License Version 1.1

Cover image
Rendition of a drawing about *Torre dell'Elefante*, Cagliari, Dionigi Scano, Direttore dell'Ufficio Regionale per i Monumenti della Sardegna (Archivio Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per la città metropolitana di Cagliari e le province di Oristano e Sud Sardegna).

Dionigi Scano (1867-1949): un intellettuale in
Sardegna tra Otto e Novecento

*Dionigi Scano (1867-1949): an Intellectual in
Sardinia Between 19th and 20th Century*

a cura di Donatella Rita Fiorino, Marcello Schirru


STEINHAUSER
VERLAG


LapisLocus

INDICE / INDEX

Credits	21
Presentazione di Michele Pintus	23
Introduzione di Donatella Rita Fiorino, Marcello Schirru	29
<i>Introduction by Donatella Fiorino, Marcello Schirru</i>	33

Il personaggio // The Personage

Marcello Schirru

Dionigi Scano: la formazione, la cultura e lo studio dei monumenti // <i>Dionigi Scano: Education, Culture and the Study of Monuments</i>	38
--	----

Paolo Fadda

Una "Great Generation" cagliaritana con i fratelli Dionigi e Stanislao Scano // <i>A "Great Generation" from Cagliari with the Brothers Dionigi and Stanislao Scano</i>	58
--	----

Il progettista // The Designer

Franco Masala

Le architetture di Dionigi Scano // <i>Dionigi Scano's Architectures</i>	70
--	----

Stefano Mais

Dionigi Scano ingegnere ferroviario: studi e progetti nel secondo decennio del Novecento // <i>Dionigi Scano Railway Engineer: Studies and Projects in the Second Decade of the 20th Century</i>	98
--	----

Stefano Mais

Lo “studio tecnico” Dionigi Scano. Progetti di architetture e infrastrutture per i paesi della Sardegna // *The Dionigi Scano “Technical Office”. Architecture and Infrastructure Projects for the Villages of Sardinia*112

Caterina Giannattasio, Mirko Melis, Martina Porcu

Cagliari città di giardini. La villa Congiu-Pattarozzi. Note di storia e conservazione // *Cagliari city of Gardens. The Congiu-Pattarozzi Villa. History and Conservation Notes* . . . 128

Il restauratore e la cultura del restauro // *The Restorer and the Culture of Restoration*

Stefano Montinari

Dionigi Scano. Un Pioniere negli Archivi della Soprintendenza // *Dionigi Scano. A Pioneer in the Archives of the Superintendence* 148

Giulia Aromando

Tematizzare il Restauro, spettacolarizzare l'Architettura. Un'ipotesi di lettura del Padiglione Sardo (1911) alla luce della documentazione fotografica d'archivio // *Thematising Restoration, Making Architecture Spectacular. An Hypothesis of Interpretation of the Sardinian Pavilion (1911) in the Light of Archival Photographic Documentation* . . . 162

Marcello Schirru

Un problema di facciata. Dionigi Scano e la rimozione del fronte rococò della cattedrale di Cagliari (1902) // *A Facade Problem. Dionigi Scano and the Removal of the Rococo Front of the Cathedral of Cagliari (1902)* 178

Donatella Rita Fiorino, Monica Vargiu

Teoria e prassi nel restauro dei monumenti tra architetture religiose e opere militari // *Theory and Practice in the Restoration of Monuments Between Religious Architecture and Military Works* 194

Elena Azzolin

La formidabile Torre di San Pancrazio // *The Formidable Tower of San Pancrazio* 212

Paolo Scarpellini

Le pietre da costruzione in Sardegna // *The Building Stones in Sardinia*..... 230

Rafał Eysymontt

Architecture in the Beginning of the Twentieth Century in Wroclaw //
Architettura agli inizi del Novecento a Breslavia 240

Tra cultura e filantropia // *Between Culture and Philanthropy*

Marco Cadinu

I cento anni della Forma Kalaris. Dionigi Scano e gli studi sulla città di Cagliari // *The One Hundred Years of the Forma Kalaris. Dionigi Scano and Studies on the City of Cagliari*.. 262

Andrea Pala

La storia dell'arte medioevale in Sardegna attraverso gli studi di Dionigi Scano //
The History of Medieval art in Sardinia Through the Studies of Dionigi Scano..... 278

Enrico Fenu

L'Archivio personale di Dionigi Scano. L'inventario del fondo Satta //
The Dionigi Scano's Personal Archive. The Inventory of the Satta Fund..... 290

Maria Francesca Vardeu

Il contributo di Dionigi Scano alla filantropia cittadina, 1915-1928 //
Dionigi Scano's Contribution to City Philanthropy, 1915-1928..... 348

Gianfranco Murtas

Il mito di Sigismondo Arquer nella Cagliari bacareddiana //
The Myth of Sigismondo Arquer in the Bacaredda's Cagliari 360

Nicoletta Usai

Il Medioevo raccontato da Dionigi Scano. Lessico e metodologie //
The Middle Ages Told by Dionigi Scano. Lexicon and Methodologies 368

Nicola Settembre

“Niuno è meglio di lui informato dell’arte del suo paese”. L’opera storiografica di Dionigi Scano // “Niuno è meglio di lui informato dell’arte del suo paese”. *The Dionigi Scano’s Historiographical Work*. 380

Bibliografia di Dionigi Scano (a cura di Nicola Settembre) 396

Le gesta limoncelliane (L’Unione Sarda, 30 settembre 1893, a cura di Marcello Schirru) 404

Profilo degli autori 408

Abbreviazioni 414

Stefano Mais

Dionigi Scano ingegnere ferroviario: studi e progetti nel secondo decennio del Novecento

Dionigi Scano Railway Engineer: Studies and Projects in the Second Decade of the 20th Century

Abstract

Un aspetto ancora poco studiato del multiforme profilo dell'ing. Dionigi Scano (1864-1949) è quello di progettista ferroviario. All'indomani del primo decennio del Novecento Scano si trova impegnato in diversi studi e progetti per le ferrovie della Sardegna che si inseriscono in un più vasto quadro nazionale di propositi infrastrutturali. Particolarmente interessante la proposta di un pionieristico piano regolatore per le ferrovie della Sardegna (1913), presentato al Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani quale modello per altri piani regionali che sarebbero poi confluiti in una proposta di pianificazione unitaria delle strade ferrate italiane. È in questo palinsesto di programmi che si concretizza il progetto e la costruzione delle Ferrovie Complementari della Sardegna (1911-15), realizzate da Dionigi Scano insieme al fratello Stanislao e all'ing. Gracco Tronci. Un contributo interessante per la storia delle infrastrutture e del territorio, che apre spazi a ulteriori valutazioni sulla capacità di Scano, capace di confrontarsi con problematiche progettuali su scale differenti e con variegate competenze tecniche, nonché di misurarsi con un denso panorama imprenditoriale.

A still little-studied aspect of the multifaceted profile of engineer Dionigi Scano (1864-1949) is that of railway designer. During the first decade of the 20th century, Scano was involved in several studies and projects for Sardinia's railways, which were part of a broader national framework of infrastructural intentions. Particularly interesting is the proposal of a pioneering master plan for Sardinia's railways (1913), presented to the National College of Italian Railway Engineers as a model for other regional plans that would later flow into a proposal for a unitary planning of Italian railways. In this schedule of programmes takes shape the design and construction of the Complementary Railways of Sardinia (1911-15), realised by Dionigi Scano together with his brother Stanislao and the engineer Gracco Tronci. An interesting contribution to the history of infrastructures and the territory, which opens up space for further evaluation of Scano's ability to deal with design issues on different scales and varied technical skills, as well as to measure himself against a dense entrepreneurial landscape.

Parole chiave / Key Words

pianificazione, progetto, territorio, ferrovie, Sardegna
planning, project, territory, railways, Sardinia

La proposta per lo studio di un piano ferroviario nazionale

In occasione del XII Congresso del *Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani*, svoltosi a Cagliari dal 26 maggio al 4 giugno 1913, l'ing. Dionigi Scano espone la proposta personale per un piano regolatore ferroviario per l'intera Sardegna¹. Una visione unitaria e organica della rete ferrata regionale, fino a quel momento costruita per parti e sempre carente di un'organizzazione sovraordinata capace di gestire nel complesso gli interessi ferroviari dell'isola².

Il *Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani*, di cui faceva parte Scano, era stato fondato nel 1899 con lo scopo di promuovere la cultura delle strade ferrate e di sostenere la promozione della figura dell'ingegnere ferroviario³. L'attività del *Collegio* trovava un riferimento fondamentale nel congresso dei suoi soci, i cui atti venivano pubblicati all'interno di un supplemento alla *Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane*, in forma di *comunicazioni*. Tra queste, è raccolta anche quella di Dionigi Scano, documento prezioso, attraverso il quale è oggi possibile ricostruire lo stato delle ferrovie sarde nel primo decennio del Novecento, nonché valutare i propositi progettuali del tecnico sardo.

La proposta di Scano si inserisce in un quadro nazionale di coordinamento delle ferrovie in costruzione che il *Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani* stava portando avanti in quegli anni e aveva avuto una prima importante formalizzazione nella proposta di un piano nazionale ferroviario redatto dall'ing. Giuseppe Luigi Calisse nel 1912⁴.

Il piano nazionale nasceva come risposta a una politica ferroviaria tradizionalmente inadeguata rispetto alle esigenze, causa – secondo il punto di vista dei tecnici ferroviari e degli esperti del settore – di «gravissimi danni, non solo finanziari, ma anche morali e sociali»⁵. A questo proposito il punto di vista di Scano era particolarmente critico e schietto: l'ingegnere sardo reputava infatti che nei decenni precedenti molte linee ferroviarie erano state costruite non tanto con una visione lungimirante di sviluppo infrastrutturale, quanto come risposta politica a pressioni e interessi locali. Stato di cose che, a inizio Novecento, rendeva difficile il funzionamento di un disegno complessivo dell'infrastruttura nazionale.

1. Dionigi SCANO, *Piano regolatore ferroviario della Sardegna*, estratto da «Bollettino delle comunicazioni del Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani», a. II, n. 6, giugno 1913, Tipografia dell'Unione Editrice, Roma 1913.

2. Per un quadro sulla pianificazione delle ferrovie sarde v. Elettio CORDA, *Le contrastate vaperiere. 1864/1984: 120 anni di vicende delle strade ferrate sarde: dalle reali alle secondarie, dalle complementari alle statali*, Chiarella, Sassari 1984; Edoardo ALTARA, *Binari a Golfo Aranci - Ferrovie e treni in Sardegna dal 1874 ad oggi*, Ermanno Albertelli Editore, Parma 1992.

3. Tra le attività dell'associazione spicca la pubblicazione della *Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane* (1912-1943) che si proponeva di raccogliere studi, progetti, innovazioni e migliorie nel settore dell'industria e dell'ingegneria ferroviaria, così da stimolare il comparto tecnico-industriale e l'ambiente politico. La rivista era innovativa nel campo della pubblicistica tecnica, in particolare per l'attenzione conferita a un largo campo di interessi; fatto che aveva contribuito a portare all'attenzione mediatica nazionale anche la questione ferroviaria sarda. SCANO, *Piano regolatore*, cit.

4. Giuseppe Luigi CALISSE, *Della opportunità e dei criteri informativi di un piano regolatore generale della rete ferroviaria italiana, XI Congresso del collegio nazionale degli ingegneri ferroviari italiani, Palermo, novembre 1912*, Tipografia dell'Unione Editrice, Roma 1912.

5. SCANO, *Piano regolatore*, cit., p. 3.

Per superare l'impasse il *Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani* aveva proposto a inizio Novecento un tavolo di lavoro formato dai componenti dello stesso *Collegio*, dal Ministero dei Lavori Pubblici e dai rappresentanti delle Ferrovie dello Stato insieme a quelli delle società ferroviarie private. Proposta che aveva trovato accoglimento da parte del Ministro dei Lavori Pubblici e della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato nel 1914⁶.

Nonostante le promesse politiche, i tecnici del *Collegio* avevano avanzato presto il loro scetticismo sull'operatività del tavolo di lavoro. Scano si era fatto portavoce di questo sentimento e aveva raccomandato chiaramente

«[...] che, pur lasciando al Governo il compito più facile sebbene più elevato, di giudicare e di coordinare i risultati che potranno conseguirsi, i piani regolatori ferroviari vengano studiati da quegli Enti che per l'elasticità del loro organismo, disciplinato unicamente dal principio di volere fare, possono giovare di tante risorse che sono negate ad uffici vincolati da tradizioni formali e legati in ogni loro azione da regolamenti e da circolari»⁷.

Un punto di vista condiviso da diversi tecnici, che riportava nelle mani del *Collegio* il compito principale di redazione dei singoli piani regionali e interregionali, da riunire successivamente in un unico piano nazionale da sottoporre all'attenzione del tavolo di lavoro ministeriale. Scano era tra i promotori della proposta e per dargli corpo, ricevuto un avallo di massima da molti colleghi, aveva sperimentato il metodo di lavoro partendo dallo studio del caso sardo, come esempio pilota per lo sviluppo di successivi piani regolatori regionali.

Il piano regolatore ferroviario della Sardegna (1913)

Nell'alveo dei propositi progettuali in materia di ferrovie posti in essere all'inizio del secondo decennio del Novecento, la Sardegna emerge come laboratorio di sperimentazione ideale: la condizione insulare dell'isola si offriva infatti come caso unico in Italia, o comunque al massimo confrontabile con la Sicilia; il suo comparto ferroviario non risentiva infatti di dinamiche trasportistiche legate a regioni confinanti, e pertanto la sua infrastruttura ferroviaria si assimilava a un sistema chiaramente circoscritto, quindi più facilmente progettabile.

Questa semplificazione, in realtà, era tutta teorica, in quanto, se era vero che l'infrastruttura ferroviaria sarda non si sarebbe dovuta confrontare direttamente con alcuna infrastruttura ferroviaria regionale limitrofa, era pur vero che sarebbe stato ingenuo pensare che la rete ferroviaria sarda si sarebbe potuta esaurire in sé stessa. Nei fatti, così come le altre regioni avevano una chiara continuità lungo direttrici extraregionali, anche la Sardegna presentava la stessa caratteristiche ma con forme e problematiche diverse. Nel caso della Sardegna, infatti, tale continuità poteva concretizzarsi solo tramite il collegamento navale, fatto che – in campo di pianificazione infrastrutturale – portava conseguentemente all'attenzione dei progettisti la questione del nodo porto-stazione ferroviaria.

Il piano regolatore ferroviario della Sardegna progettato da Scano partiva proprio da questo presupposto: secondo l'ingegnere, infatti, la messa a

6. Ibidem, p. 5.

7. Cit., ibidem, p. 6.

sistema e implementazione di tutta la rete ferroviaria sarda fin all'epoca costruita si sarebbe dovuta orientare innanzitutto sulla convergenza delle linee verso le aree portuali principali dell'isola, secondo un'organizzazione gerarchica⁸. Sebbene non si rintracci nessun riferimento esplicito all'infrastruttura stradale sarda, nella proposta di Scano riecheggia l'idea guida che aveva portato al ridisegno ottocentesco della rete stradale dell'isola, riprogettata prima dell'avvento della ferrovia proprio su simili presupposti⁹.

Tra i 30 porti attivi in Sardegna nel 1912, Scano individua quali capolinea delle linee principali quelli di Cagliari e Olbia, poiché potenzialmente più promettenti in termini di sviluppo del traffico merci e persone¹⁰. Inoltre, questi erano quelli che all'epoca garantivano migliori condizioni d'approdo e più aggiornate infrastrutture portuali, spesso deficitarie negli altri scali dell'isola.

Stabiliti questi capisaldi Scano si cimenta in una dettagliata analisi dell'infrastruttura ferroviaria all'epoca esistente, in quanto su di essa, così come sui porti principali dell'isola, dovevano necessariamente basarsi le linee direttive del nuovo programma ferroviario.

Nel primo decennio del Novecento la rete ferroviaria principale della Sardegna era costituita dalle *Ferrovie Reali Sarde* costruite tra il 1881 e il 1883¹¹ [Figg. 1-3]. A queste si aggiungevano le *Ferrovie Secondarie della Sardegna* costruite tra il 1888 e il 1894, che a differenze di quelle Reali – secondo il punto di vista di Scano – erano nate senza un disegno globale, sacrificando gli interessi generali per soddisfare appetiti campanilistici¹² [Fig. 4]. Più marginali erano le ferrovie industriali il cui peso sulla rete generale era quasi trascurabile¹³; così come trascurabile era l'impatto della tramviaria

8. Ibidem, p. 7.

9. Nel 1822 l'ing. Giovanni Antonio Carbonazzi progetta un sistema gerarchico di strade per l'intera isola confluenti nei principali porti. Il progetto viene realizzato a più riprese fino all'Unità d'Italia. La sua arteria principale, la Strada Reale Carlo Felice, che collega ancora oggi il porto di Cagliari con quello di Porto Torres, viene conclusa nel 1829. Cfr. Stefano MAIS, *Ponti, strade e opere pubbliche. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) ingegnere nel Regno di Sardegna*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020, pp. 185-257.

10. La tesi di Scano era suffragata dallo studio dei movimenti in arrivo e in partenza di merci e persone in tutti gli scali sardi. Studio che, per il 1910, vedeva primeggiare Cagliari con 129.074 tonnellate di merci in arrivo, 216.180 tonnellate di merci in uscita, 10.431 passeggeri in arrivo e 14.448 passeggeri in partenza. Oltre a Cagliari gli altri porti e scali sardi all'epoca attivi erano quelli di: Bugerru, Torre Grande, Carloforte, Portovesme, Calasetta, Sant'Antioco, Teulada, Pula, Antigori (Sarroch), Villasimus, Porto Corallo, Arbatax, Cala Gonone, Orosei, Siniscola, Terranova Pausania (Olbia), Golfo Aranci, Palau, La Maddalena, Santa Teresa Gallura, Castelsardo, Torre Saline (Stintino), Porto Torres, Cala Reale, Cala d'Olivo, Argentiera, Porto, Alghero e Bosa. Cfr. SCANO, *Piano regolatore*, cit., p. 9.

11. Le Ferrovie Reali Sarde attraversavano da nord a sud l'intera isola partendo da Cagliari fino a Chilivani, dove si biforcavano in due direttrici, una verso Porto Torres e una verso Olbia. Un'ulteriore diramazione era collocata a Decimo, nel Campidano, dove la linea principale si ramificava verso Iglesias e le miniere di Monteponi.

12. SCANO, *Piano regolatore*, cit., p. 9. Un primo gruppo di Ferrovie Secondarie partiva da Cagliari e, attraversando il Campidano, il Parteolla e la Trexenta, giungeva a Mandas. Da qui la linea si biforcava in due: una attraversava il Sarcidano e il Mandrolisai e giungeva a Sorgono e una si dipanava lungo la Barbagia e l'Ogliastra per giungere a Tortolì. Un secondo gruppo di Secondarie permetteva il collegamento di alcuni importanti centri con le Ferrovie Reali: Bosa, Nuoro, Alghero e Tempio. Infine, un'ultima linea partiva da Chilivani e, passando per Ozieri, il Montacuto e il Goceano, si riconnetteva alla Bosa-Nuoro.

13. Le ferrovie industriali erano due: la Monteponi-Portovesme e la San Gavino-Montevicchio, entrambe al servizio delle miniere dell'area dell'iglesiente e del Linas. La prima, gestita dalla Società Mineraria Monteponi, effettuava anche trasporto passeggeri.

che collegava l'hinterland cagliaritano¹⁴. Le *Ferrovie Reali Sarde* e le *Ferrovie Secondarie della Sardegna* erano gestiti da società private sostenute dallo Stato, mentre le ferrovie industriali e la tramviaria erano quasi esclusivamente private. Ad eccezione delle *Ferrovie Reali*, tutte le altre linee erano a scartamento ridotto. All'epoca della redazione del piano regolatore era in costruzione anche la linea Villacidro-Isili, progettata dallo stesso Scano, che sarebbe andata a definire la rete delle *Ferrovie Complementari della Sardegna*¹⁵. Comprendendo anche i 90 Km di quest'ultima, l'intera rete ferroviaria sarda si sviluppava, nel 1912, lungo 1.135,40 Km totali¹⁶.

Il piano regolatore disegnato da Scano prevedeva, oltre alla messa a sistema di questo impianto già esistente, anche l'introduzione di nuove linee. Queste, da una parte avrebbero dovuto rendere agevole il collegamento verso i porti principali della Sardegna – obiettivo principale del piano – dall'altra avrebbero garantito la circolazione di merci e persone in tutte i territori della Sardegna secondo un coerente e razionale disegno supportato da riflessioni tecnico-economiche.

Seguendo la suddivisione gerarchica già tracciata dalle linee guida dell'ing. Calisse, e adattando queste alle particolari esigenze locali della Sardegna, Scano individua due nuove tipologie di linee ferroviarie: le complementari e quelle di interesse regionale. Le prime avrebbero completato l'articolazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti, recuperando a posteriori la carenza di un coordinato disegno originario, mentre le seconde avrebbero consentito una circolazione più efficiente in aree geografiche distanti dalle principali direttrici o comunque mai interessate, per ragioni politiche o economiche, da ipotesi di infrastrutturazione ferroviaria. Sulla scorta di questi presupposti e avvallato da accurate valutazioni di carattere storico, geografico, economico e sociale, Scano giunge all'individuazione di 4 linee di completamento e 7 linee regionali, per uno sviluppo complessivo di ulteriori 1.135 Km dell'infrastruttura regionale su rotaie¹⁷. Una rete articolata e capace di estendere i propri gangli in tutta l'isola, anche nei territori più impervi, come chiarisce bene la planimetria del piano, realizzata da Scano proprio in occasione della presentazione della sua proposta al *Collegio*¹⁸ [Fig. 5].

Sebbene costruita sulla base dei migliori propositi, a causa della guerra, la proposta di Scano rimane tale, e verrà poi solo parzialmente riconsiderata dopo il primo conflitto mondiale¹⁹.

14. La *Tramvia del Campidano*, gestita dal 1911 dalla Società Vinalcool, collegava Cagliari con Pirri, Monserrato, Selargius, Quartucciu e Quartu Sant'Elena. Nel 1913 venne ampliata verso la spiaggia del Poetto, prendendo il nome di *Tramvia del Campidano e del Poetto*. Cfr. *Dalla Società Strade Ferrate del Campidano al CTM S.p.a.*, <https://www.ctmcagliari.it/la-storia/> [consultato a giugno 2023].

15. Sul progetto rimando al paragrafo successivo del presente contributo.

16. SCANO, *Piano regolatore*, cit., p. 12.

17. Linee di completamento delle ferrovie sarde: Sorgono-Oristano; Lanusei-Nuoro (con diramazione Gavoi-Sorgono); Siliqua-Iglesias; Ales-Siamanna. Linee regionali delle ferrovie sarde: del Sulcis (con estremi Calasetta-Cagliari e diramazione Santadi-Siliqua); del Sarrabus; del Gerrei; della Trexenta; litoranea Oristano-Tresnuraghes; Santu Lussurgiu-Abbasanta; litoranea Tresnuraghes-Alghero; Nuoro -Monti; linea dell'Anglona; linea della Gallura. Cfr. *Ibidem*, pp. 40-41.

18. Cfr. *Ibidem*, pp. 46-47.

19. Sugli sviluppi della rete ferroviaria sarda all'indomani della Prima Guerra Mondiale cfr. ALTARA, *Binari*, cit., in particolare pp. 142-144, pp. 293-295.

Il progetto delle *Ferrovie Complementari della Sardegna* (1911-15)

Lo sguardo globale che Scano aveva maturato sulla rete ferroviaria sarda è interpretabile come conseguenza degli studi a cui si era dedicato in occasione della redazione del progetto delle *Ferrovie Complementari della Sardegna*. Questo lavoro, probabilmente condotto quasi parallelamente alla valutazione al piano generale per la rete ferroviaria sarda, era stato redatto da Dionigi Scano insieme al fratello Stanislao e all'ing. Gracco Tronci a partire dal 1911, anno in cui era stata fondata la *Società per le Ferrovie Complementari della Sardegna*, nata per implementare la rete di strade ferrate nel meridione dell'isola. Grazie al Regio Decreto n. 684 del 21 marzo 1912, la società aveva ricevuto l'incarico di costruzione e gestione della linea a scartamento ridotto Isili-Villacidro e della sua diramazione Villamar-Ales. Una linea che, sebbene realizzata in pochi anni – i primi treni vi transitarono già a partire dal 21 giugno 1915 – avrebbe avuto una vita relativamente breve²⁰.

Per carenza di documenti non conosciamo il reale apporto di Scano al progetto delle *Ferrovie Complementari della Sardegna*, anche se la certezza dell'incarico a lui conferito permette di avanzare ulteriori valutazioni, anche alla luce delle sue considerazioni in occasione del Congresso del *Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari* del 1913.

Sul piano tecnico va rilevato che, similmente alle altre ferrovie secondarie sarde, anche le *Ferrovie Complementari della Sardegna* erano state previste con linee a scartamento ridotto e dotate di edifici e strutture accessorie analoghe a quelle già presenti nell'isola. I fabbricati viaggiatori – i manufatti più rilevanti dell'infrastruttura – presentavano dimensioni differenti in base alla classe delle stazioni [Figg. 6-8]: l'unica di 1^a classe era quella di Sanluri, sede della Direzione dell'Esercizio delle *Ferrovie Complementari della Sardegna*, e paese natale di Dionigi Scano, il quale aveva donato ai compaesani proprio il progetto del viale di accesso alla stazione, realizzato successivamente alla costruzione dell'edificio ferroviario²¹. Riguardo le piccole stazioni ferroviarie, dal punto di vista architettonico, ciò che emerge è l'essenzialità. Tutti gli edifici sono realizzati con rigore manualistico e semplicità nelle scelte tecniche e costruttive, secondo un approccio orientato all'economicità e alla velocità costruttiva. Si trattava infatti di edifici a base rettangolare con due piani e tetto a falde in tegole sostenuto da una semplice struttura in legno; una pensilina metallica o in calcestruzzo caratterizzava talvolta le parti di ingresso alla stazione o di accesso ai binari, limitando al massimo libere interpretazioni formali e linguistiche.

Sul profilo programmatico, invece, la contemporanea realizzazione delle *Ferrovie Complementari della Sardegna* e del piano regolatore generale delle ferrovie sarde da parte di Scano restituisca maggiori punti di interesse rispetto agli esiti tecnici. Tale concomitanza può essere registrata infatti come una delle scaltre mosse imprenditoriali di Scano, tesa a trovare consensi nell'ambiente tecnico-economico e soprattutto in quello politico, in

20. La linea rimase attiva solo per 41 anni in quanto soppressa il 1 luglio 1956 per «sostituzione con autoservizi». Cfr. Decreto Ministeriale n. 1356 del 24/03/1954. Sulle vicende storiche e politiche connesse rimando ad ALTARA, *Binari*, cit., pp. 161-267.

21. *Lettera di trasmissione del progetto del Viale della Stazione di Sanluri*, Archivio Storico del Comune di Sanluri, Cat. X, Classe IV, anno 1914.

funzione di un'attrazione su se stesso della commessa di implementazione di tutte le ferrovie isolane.

In questa prospettiva, il progetto delle *Ferrovie Complementari della Sardegna* viene proposto pubblicamente come banco di prova della bontà della proposta più generale per le ferrovie sarde, nonché come dimostrazione delle personali capacità di una sua attuazione concreta. Non è un caso che il progetto venga portato avanti dallo stesso gruppo che il *manager* Giulio Dolcetta²² aveva coinvolto nei suoi vasti programmi imprenditoriali isolani, riconoscendo nei fratelli Dionigi e Stanislao Scano e Gracco Tronci la parte più dinamica e ricettiva dell'imprenditoria tecnica locale; gruppo che d'altra parte si era rivelato protagonista di molti investimenti, tra cui l'ingresso in Sardegna della Banca Commerciale. Una circostanza che mette in ulteriore relazione il progetto delle *Ferrovie Complementari della Sardegna* con un più ampio campo imprenditoriale, dove tecnica e politica si trovano strettamente correlate proprio grazie al diretto contributo di Scano.

La politica di accentramento verso propri interessi, nel frangente del piano ferroviario sardo, si rivela anche nella scelta di individuare Sanluri – paese natale di Scano e per lui luogo di commesse e interessi imprenditoriali – quale nodo di smistamento tra le *Ferrovie Reali*, quelle *Complementari* e quelle *Secondarie*. Una decisione non casuale che dimostra anche nel campo dell'infrastruttura ferroviaria le multiformi capacità di questo progettista, abile nel costruire tutta la propria carriera sulla capacità di contemporaneo movimento sul piano tecnico e su quello politico-imprenditoriale²³.

Appendice documentaria

Si riporta di seguito la relazione di Dionigi Scano letta in occasione della presentazione del *Piano Regolatore Ferroviario della Sardegna* al XII Congresso del *Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani*, svoltosi a Cagliari dal 26 maggio al 4 giugno 1913.

Dionigi SCANO, *Piano regolatore ferroviario della Sardegna*, estratto da «Bollettino delle comunicazioni del Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani», a. II, n. 6, giugno 1913, Tipografia dell'Unione Editrice, Roma 1913, pp. 43-44.

Egredi ed illustri Colleghi,

Quando dalla cortesia della nostra Presidenza venni interpellato per lo studio di un piano regolatore delle ferrovie di Sardegna, rimasi titubante nell'accettare il poderoso incarico, ritenendolo impari alle mie forze. Pur tuttavia l'accettai per l'affetto che porto alla mia Isola e per impedire che venisse a mancare una discussione sulla deficiente organizzazione ferroviaria della Sardegna e sulla necessità, quindi, di migliorare ed estendere

22. Giulio Dolcetta (1880-1943), ingegnere e imprenditore nato a Vicenza. Con la sua attività ebbe un ruolo fondamentale nel quadro dello sviluppo socio-economico della Sardegna nel primo dopoguerra. Il suo nome si lega in particolare alla creazione della Società Bonifiche Sarde e alla fondazione della cittadina di Arborea. Sull'attività di Dolcetta, nonché sui suoi rapporti con Dionigi Scano cfr. Gian Giacomo ORTU, *Bonifica agraria e modernizzazione industriale nell'Italia del primo Novecento: il caso sardo*, in «Rivista Storica Italiana», Anno CXV, fascicolo I, 2003, pp. 149-170; Paolo FADDA, *Alla ricerca di capitali coraggiosi: vicende e personaggi delle intraprese industriali in Sardegna*, Sanderson Craig, Cagliari 1990.

23. Per un approfondimento sul profilo imprenditoriale di Dionigi Scano cfr. Paolo FADDA, *Scano Stanislao e Dionigi*, in Cecilia Dau Novelli e Sandro Rujū (a cura di), *Dizionario storico degli imprenditori in Sardegna*, vol. II, Aipsa Edizioni, Cagliari 2015, pp. 239-245.

le comunicazioni ferroviarie dalla quali l'Isola dovrà attendere la sua rinascita. Per noi isolani, e pur troppo isolati nel vero significato della parola, il ravvicinarsi alla madre patria è un bisogno impellente non solo della nostra vita economica ma anche del nostro animo; ogni chilometro che si risparmia nel portarci alle vostre belle regioni è un nuovo grado acquisito nella vita ascensionale della civiltà, è un nuovo legame che avvicinerà noi sardi ai fratelli della Penisola.

Di questo bisogno vi avranno persuaso le difficoltà del viaggio in Sardegna, come vi persuaderete della necessità di più estese comunicazioni ferroviarie per il miglioramento delle condizioni della Sardegna se la vostra attenzione vorrà portarsi nelle parti dell'Isola, che per immense estensioni non sono percorse da alcuna linea ferroviaria. E ciò è per la mancanza di quest'araldo della civiltà e del progresso – che tale si può definire la ferrovia – che in Sardegna più che nelle altre terre italiane parla all'animo consapevole la sacra voce del passato. Il silenzio delle ampie e deserte distese, fatto più solenne dalle vecchie costruzioni nuragiche, le fiere giogaie dei monti dove si adergono i coni degli spenti vulcani, le valli boschive della Barbagia dove una forte razza di pastori serba il culto di avite consuetudini, susciteranno, è vero, nell'animo del viaggiatore deliziose sensazioni derivanti dal fascino della poesia del passato, ma questa persistenza di antiche forme e questo silenzio che incombe su estese ed incolte terre, che dovrebbero palpitare di liete voci di coloni, gravano penosamente sulle condizioni sociali ed economiche delle nostre popolazioni, mentre nelle altre regioni l'impulso operoso della vita moderna eleva il canto epico del lavoro e della forza.

Una nuova vita deve schiudersi anche pe la nostra Isola e voi, attraverso le suggestive forme di una natura e di una vita primitiva, ne vedrete i segni precursori, ma questo rinnovamento non potrà prorompere se non eliminando le grandi distanze che tengono lontani non solo i sardi dagli altri italiani, ma gli stessi isolani fra loro, in modo da mettere a contatto delle fresche energie delle regioni italiane più progredite le tendenze naturali e le virtù delle nostre genti.

A questo risultato noi aspiriamo toto corde e, rivolgendoci a voi che provenite da nobili città che ci furono sempre larghe di simpatia, siamo sicuri che non ci negherete il vostro valido appoggio con l'affermazione della necessità di più complete comunicazioni coordinate al piano regolatore che ho avuto l'onore di presentarvi od a quell'altro che a voi piacerà di approvare.

Quando ciò, illustri colleghi, avrete fatto, non solo avrete risolto un problema tecnico ma avrete compiuto atto di amore verso la nostra antica Sardegna, che anche in tempi di signoria straniera, quanto tutto tendeva a distruggere ogni ricordo d'arte e di coltura che ci erano pervenute dalle comunità medievali di Pisa e di Genova ed a sopprimere il sentimento italiano coi tentacoli del feudalesimo, non cessò mai un istante d'essere e di sentirsi italiana.

Stato della rete ferroviaria della Sardegna (A).



al 1871



al 1876



al 1881

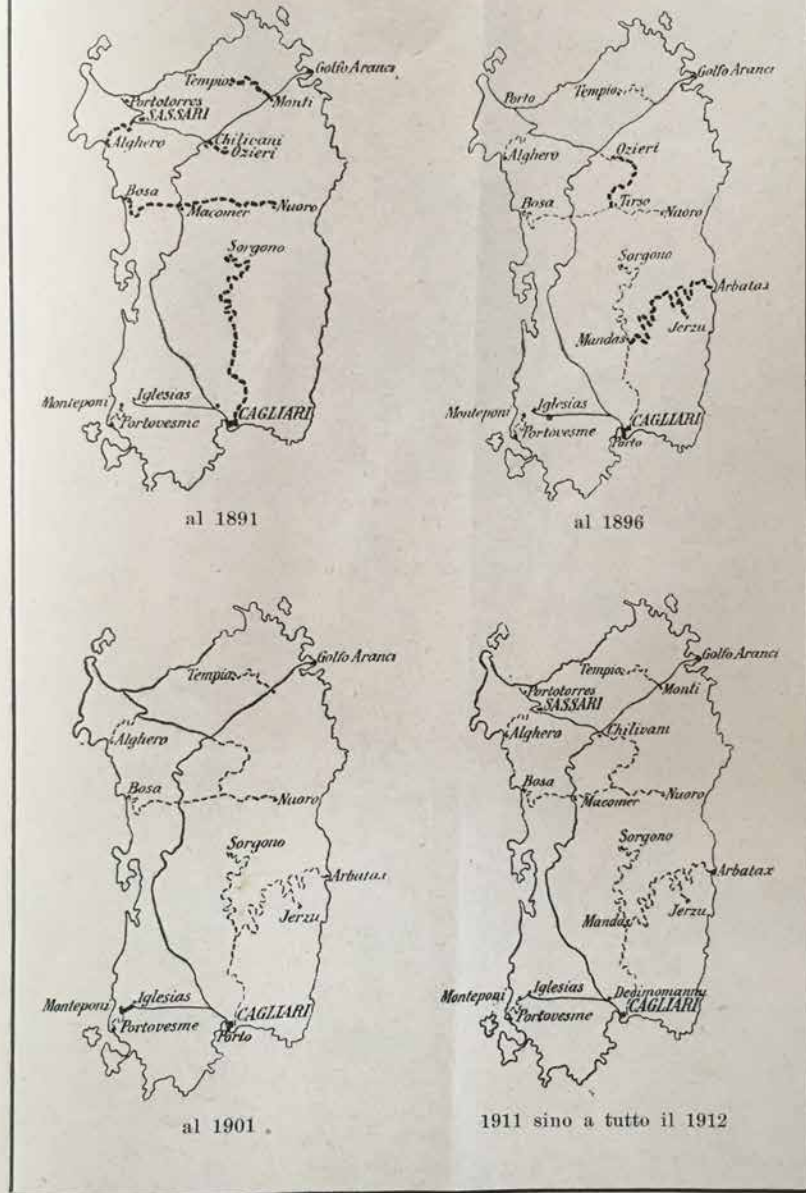


al 1886

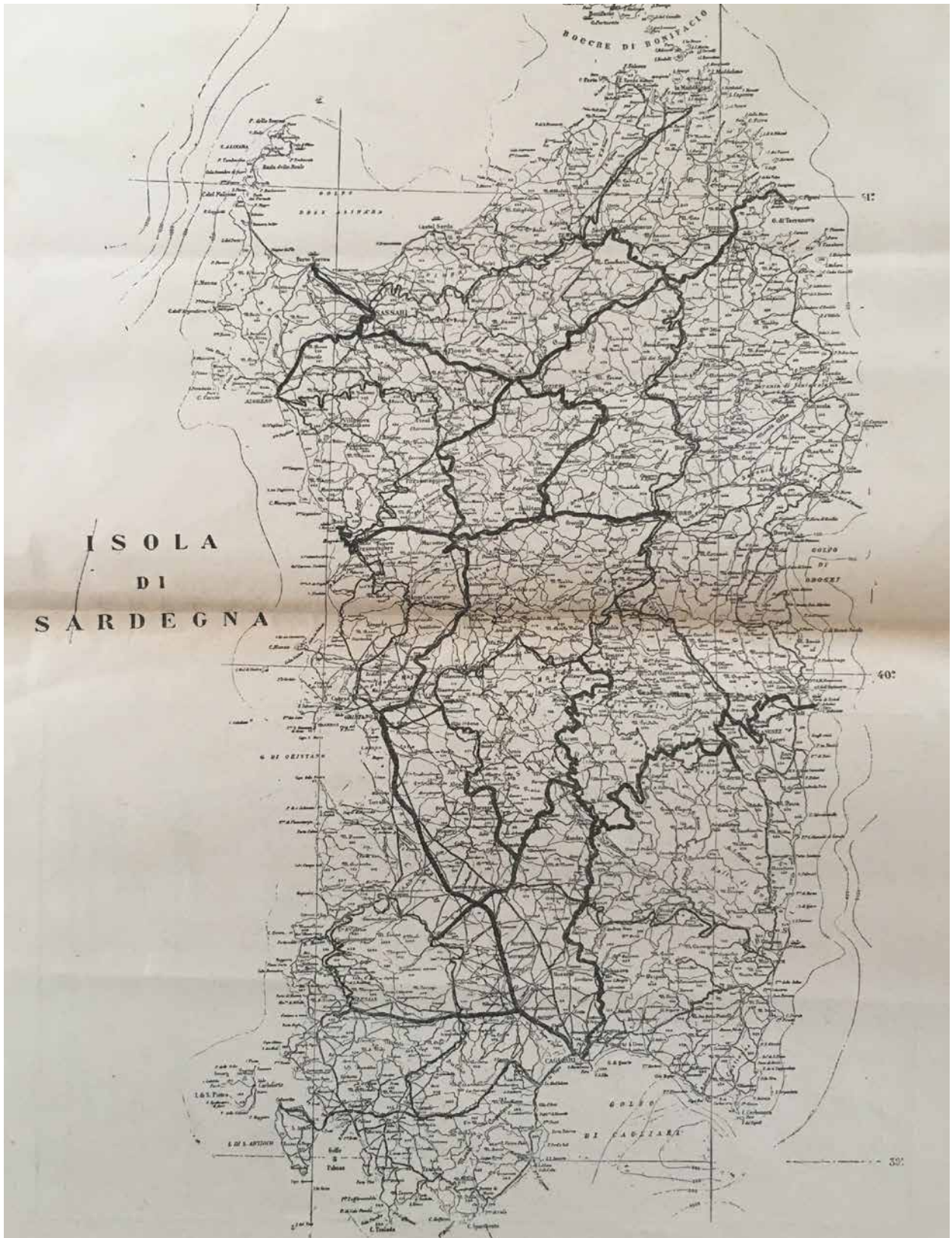
La linea piena indica linea a scartamento ordinario.
La linea a tratti indica linea a scartamento ridotto.

1. Evoluzione della rete ferroviaria della Sardegna dal 1871 al 1886, elaborazione Dionigi Scano (SCANO, Piano regolatore, cit., p. 47).

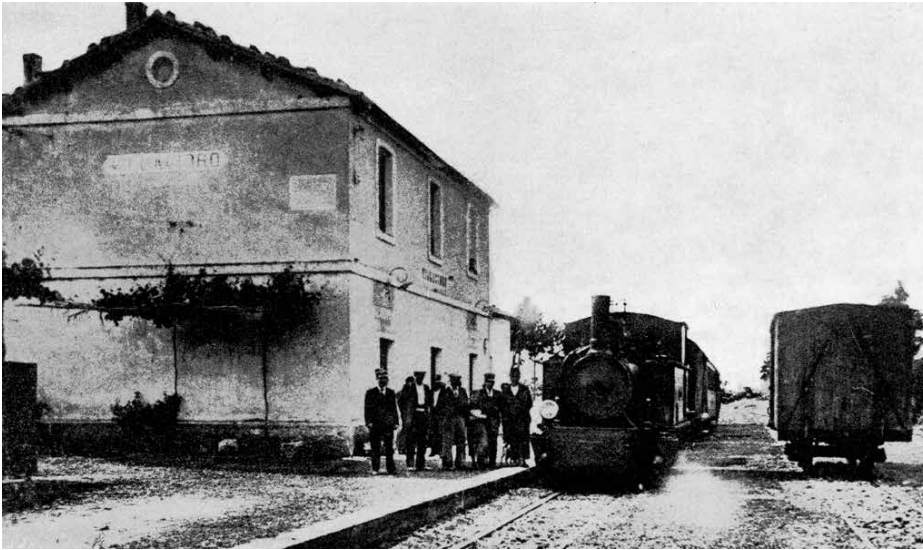
Stato della rete ferroviaria della Sardegna (B).



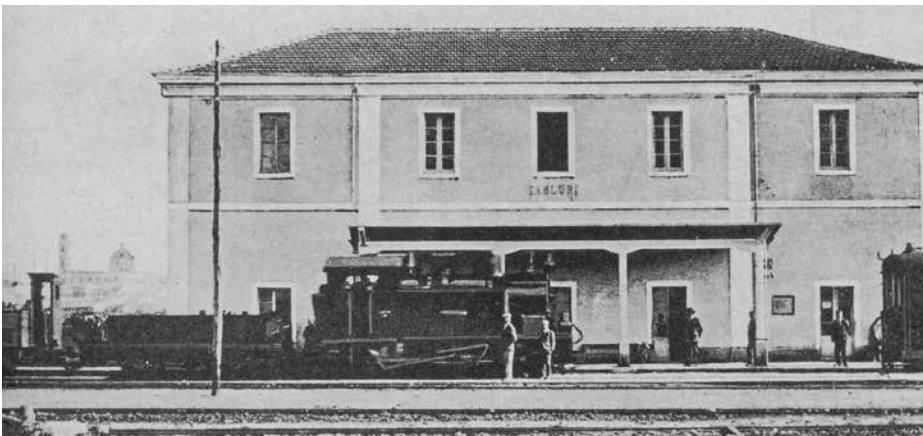
2. Evoluzione della rete ferroviaria della Sardegna dal 1891 al 1912, elaborazione Dionigi Scano (Scano, Piano regolatore, cit., p. 48).



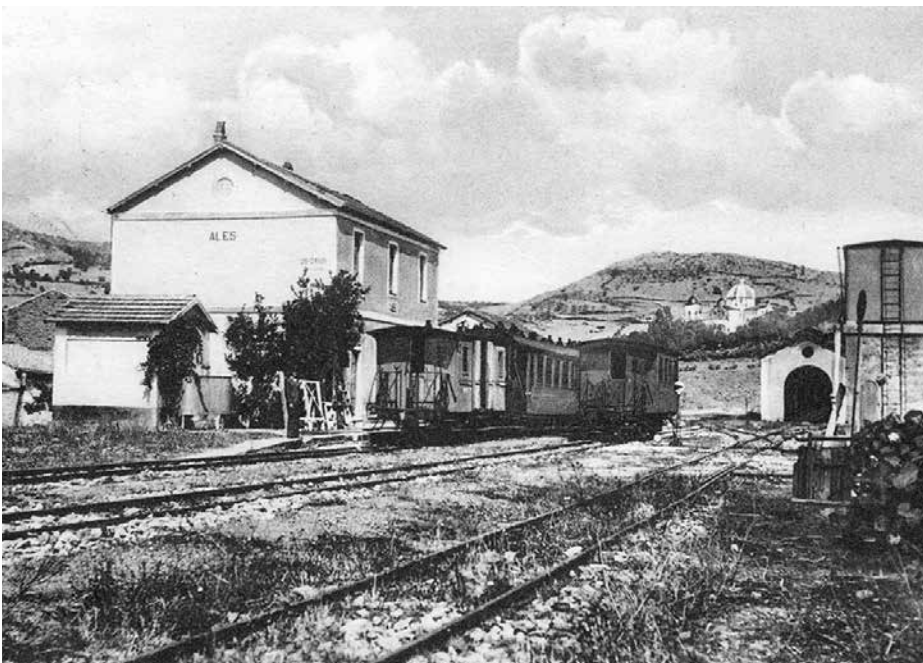
5. Piano regolatore ferroviario della Sardegna, Dionigi Scano, 1913 (Scano, Piano regolatore, cit., p. 46).



6. Stazione delle Ferrovie Complementari di Villacidro. Il paese, popoloso centro ai piedi del massiccio del Monte Linas, era il punto di partenza delle Ferrovie Complementari della Sardegna, progettate da Dionigi Scano, Stanislao Scano e Gracco Tronci, 1911-15 (foto d'epoca, archivio Stefano Mais).



7. Stazione Centrale di Sanluri, paese natale di Dionigi Scano, punto di incontro delle Ferrovie Reali Sarde con quelle Complementari (foto d'epoca, archivio Stefano Mais).

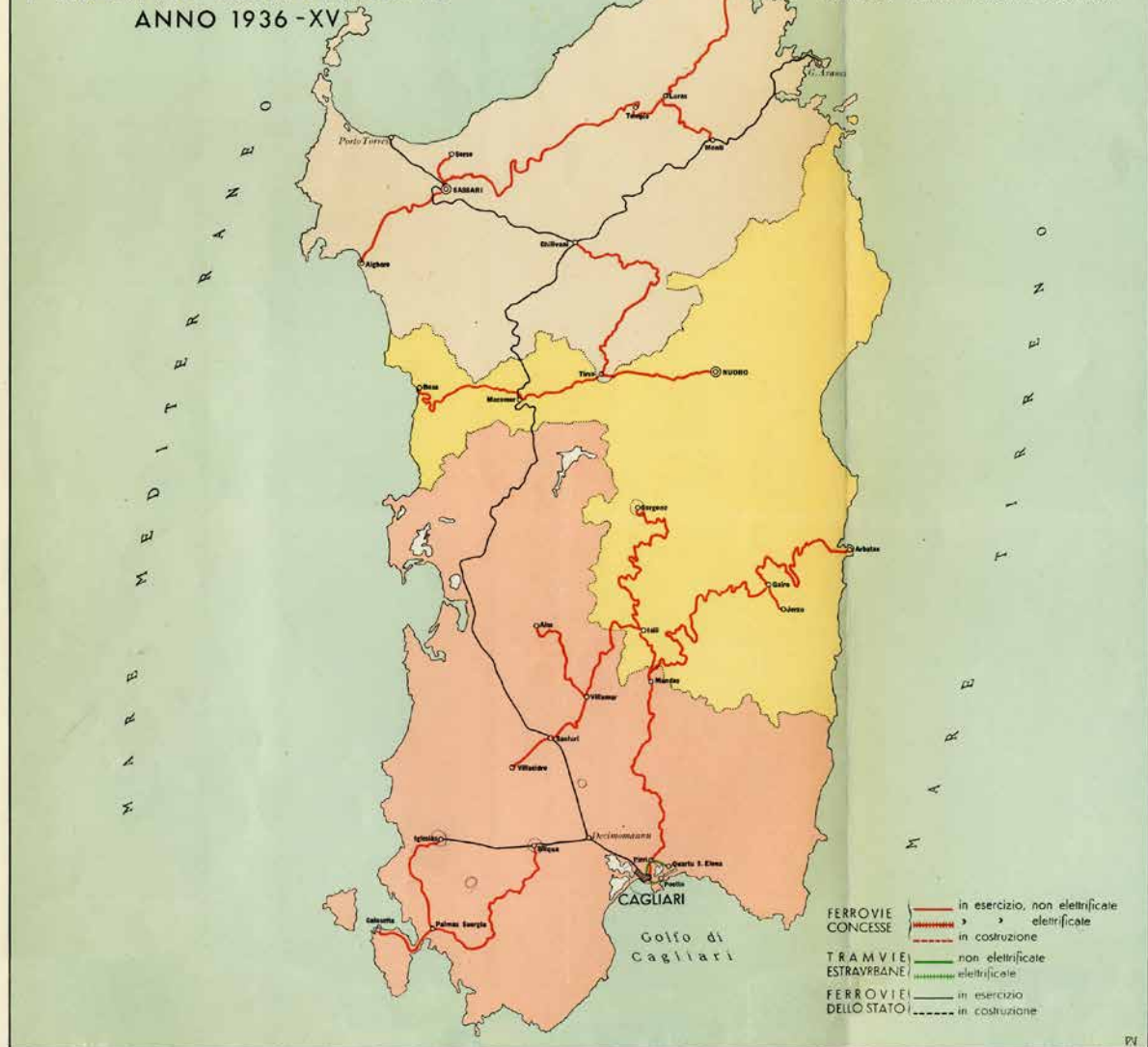


8. Stazione delle Ferrovie Complementari di Ales, capolinea della diramazione della linea Villacidro-Isili innestata a partire da Villamar (foto d'epoca, archivio Stefano Mais).

FERROVIE CONCESSE E TRAMVIE ESTRAURBANE


ANNO 1936 - XV


PROVINCE DI CAGLIARI - NUORO
E SASSARI
(CIRCOLO FERROVIARIO DI CAGLIARI)





9. Cartografia della Sardegna con sviluppo della rete ferroviaria al 1935-36, elaborazione a cura dell'Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie Automobili, Carta N° 16, 1936 (Collezione Federico Ferraboschi, www.miol.it/stagniwab).


Collana LapisLocus // LapisLocus Series


- 1 

Marco CADINU, *Architetture dell'acqua in Sardegna / Water-related Architecture in Sardinia*, LapisLocus, 1, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2015. ISBN 978-3-942687-16-4
- 2 

Marco CADINU (a cura di), *Ricerche sulle architetture dell'acqua in Sardegna / Researches on Water-related Architecture in Sardinia*, LapisLocus, 2, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2015. ISBN 978-3-942687-18-8
- 3 

Marco CADINU, *Efsio Luigi Tocco, architetto e archeologo nella Roma del XIX secolo / Efsio Luigi Tocco, Architect and Archaeologist in the 19th Century Rome*, LapisLocus, 3, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2016. ISBN 978-3-942687-19-5
- 4 

Federica ANGELUCCI, *La Spina dei Borghi (1848-1930). Trasformazioni e restauri attraverso i fondi dell'Archivio Storico Capitolino / The Spina dei Borghi (1848-1930). Transformation and Restoration Through the Files of the Archivio Storico Capitolino*, LapisLocus, 4, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2017. ISBN 978-3-924774-54-7
- 5 

Marco CADINU, *Urbanistica giudiciale. Spazi pubblici e architetture (XI-XIV secolo) / Giudiciale Urban Planning. Public Spaces and Architectures (XIth-XIVth Centuries)*, LapisLocus, 5, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2019. ISBN 978-3-924774-71-4
- 6 

Alessandra FERRIGHI, *Venezia e la casa salubre. Dai piani per la città alle abitazioni a premio (1891-1912) / Venice and Healthier Homes. Urban Planning and Premium Housing (1891-1925)*, LapisLocus, 6, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020. ISBN 978-3-924774-82-0

7



Stefano MAIS, *Ponti, strade e opere pubbliche. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) ingegnere nel Regno di Sardegna / Bridges, Roads and Public Works. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) Engineer in the Kingdom of Sardinia*, LapisLocus, 7, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020. ISBN 978-3-924774-79-0

8



Maria Clara GHIA, *La nostra città è tutta la terra. Leonardo Ricci architetto (1918-1994) / Our City is the Whole Earth. Leonardo Ricci Architect (1918-1994)*, LapisLocus, 8, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021. ISBN 978-3-924774-83-7

9



Architetture Vegetali. Le strade alberate di Cagliari. Catalogo della Mostra, Cagliari 22 luglio – 14 novembre 2021 / Vegetational Architectures. The Tree-lined Streets of Cagliari. Exhibit catalog, Cagliari 22 July – 14 November 2021, LapisLocus, 9, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021. ISBN 978-3-942687-52-2

10



Gianluca BELLI, Fabio LUCCHESI, Paola RAGGI (a cura di), *I catasti per la storia della città. Metodologie e prospettive / Historical Cadastres for Urban Studies. Methodologies and Perspectives*, LapisLocus, 10, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021. ISBN 978-3-942687-54-6

11



Giovanni BELLUCCI, *Gaetano Minnucci (1896-1980). Vita, opere e scritti / Gaetano Minnucci (1896-1980). Life, Works and Writings*, LapisLocus, 11, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2023. ISBN 978-3-942687-59-1

12



Javier ATOCHE INTILI, *Lima la moderna (1937-1969). Migrazioni europee e architettura peruviana del XX secolo / Lima la Moderna (1937-1969). European Migration and Twentieth-Century Peruvian Architecture*, LapisLocus, 12, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2023. ISBN 978-3-942687-58-4



Donatella Rita FIORINO, Marcello SHIRRU (a cura di), *Dionigi Scano (1867-1949): un intellettuale in Sardegna tra Otto e Novecento / Dionigi Scano (1867-1949): an Intellectual in Sardinia Between 19th and 20th Century*, LapisLocus, 13, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2024. ISBN 978-3-942687-57-7

Steinhäuser Verlag & Kamps
Am Kriegermal 34 D – 42399
Wuppertal



Dionigi Scano (1867 – 1949): an Intellectual in Sardinia Between the 19th and 20th Century

editors

Donatella Rita Fiorino and Marcello Schirru

Designer, art historian, entrepreneur, politician, antiquities expert: there are many human and professional implications of Dionigi Scano (Sanluri, 1867- Cagliari, 1949). Trained at the Faculty of Physical and Mathematical Sciences of Cagliari and the Royal Application School for Engineers and Architects of Turin, the intellectual is known primarily as a restorer of monuments and art historian. However, other interests and aspects in the designer's life outline a multifaceted human profile, centered on

the historical and entrepreneurial events of Sardinia between 19th and 20th century. Former chief of the Office for the Protection of Monuments and successful designer, in mature age Scano gives life to a family business in the field of hydraulic and electrical infrastructures, land reclamation and great buildings, to the synergistic union of design and high finance, without ever renouncing the appreciated commitment in the world of philanthropy and culture.

