

# ANTROPOLOGIA DEL “TERZO PAESAGGIO”

*A cura di*

FRANCO **LAI** e NADIA **BREDA**

CSU

Tutti i diritti sono riservati.

Questo volume non può essere riprodotto, archiviato o trasmesso, intero o in parte, in qualunque modo (digitale, elettronico, ottico, meccanico o registrato).

Le fotocopie per uso personale del lettore sono consentite nei limiti del 15% di ciascun volume solo dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, comma 4 della legge 22 aprile 1941 n. 633 e in base all'accordo stipulato tra SIAE, AIE, SNS e CNA, Confartigianato, CASA, CLAAI, Confindustria, Confcommercio, Confesercenti il 18 dicembre 2000.

Le riproduzioni per uso differente da quello personale, per un numero di pagine non superiore al 15% del presente volume, necessitano dell'autorizzazione scritta dell'Editore.

ISBN 978-88-7975-521-4

2011 © CISU Centro d'Informazione e Stampa Universitaria  
di Colamartini Enzo s.a.s.

Viale Ippocrate, 97  
00161 Roma  
Tel. 06491474  
Fax 064450613  
E-mail: [info@cisu.it](mailto:info@cisu.it)  
Internet: [www.cisu.it](http://www.cisu.it)

# LA TRANSIZIONE PAESAGGISTICA DEL SISTEMA FERROVIARIO DELLA SARDEGNA

*Carlo Perelli e Giovanni Sistu*<sup>1</sup>

«Le glissement d'intérêt suppose lenteur et progressivité.  
Un travail de temps et de conscientisation des masses.  
En soi il représente l'issue raisonnable du drame  
que vivent les populations humaines.  
Il s'agit d'un mouvement de substitution et non de violence,  
la meilleure sortie de crise imaginable»  
(G. Clément, *L'alternative ambiante*, 2010).

«È sabato pomeriggio e sono le quattro.  
Il paesaggio è incolto e disabitato,  
il treno quasi vuoto,  
eppure c'è nell'atmosfera la sensazione di fine del turno di lavoro.  
Oh tortuosi, boscosi, ripidi pendii, oh fuggevoli apparizioni del Gennargentu,  
(...) oh uggiosa carrozza ferroviaria di legno,  
siamo così stufi di tutti voi!  
Già quasi sette ore di questo viaggio, e una distanza di sole sessanta miglia.»  
(D. H Lawrence, *Mare e Sardegna*, 2000 (1921), p. 148).

## 1. Introduzione

Il paesaggio costituisce tanto una realtà oggettiva, quanto piuttosto l'immagine e la percezione di uno spazio geografico da parte di qualche soggetto. In questo senso l'analisi del paesaggio passa sempre attraverso qualcosa di differente: la rappresentazione in un quadro, in un racconto, in un progetto, in un piano strategico. Non a caso si parla spesso di lettura del paesaggio quale testo da interpretare, comprendere, collocare nel particolare clima culturale e sociale di una determinata epoca. In altre parole, i paesaggi che leggiamo e interpretiamo oggi hanno assunto e assumeranno significati, valenze estetiche e valori completamente differenti:

<sup>1</sup> I paragrafi 1, 2 e 4 sono di Giovanni Sistu, i paragrafi 3 e 5 sono di Carlo Perelli, il 6 è in comune.

fanno parte di un campo discorsivo (Dansero, Vanolo, 2006). Il rapporto fra questi differenti paesaggi e gli abitanti, che rappresenta un particolare aspetto del più ampio rapporto fra uomo e territorio, costituisce uno dei principali ambiti di analisi della geografia economica ed aiuta a definire il patrimonio di valori che i diversi sistemi territoriali possono esprimere in termini di attribuzione di senso al costruito paesaggistico.

Nella fase della sua creazione, la rete ferroviaria della Sardegna svolge una funzione strutturante dello spazio fisico e volle essere il segno della forza dello Stato nascente nel controllo del proprio sistema territoriale, ma, nella sua configurazione complessiva, è anche stata espressione della capacità dei singoli tasselli del mosaico regionale di offrire risorse di valore esogeno per l'affermazione dello Stato unitario. L'esaurirsi progressivo di tali capacità determina l'affievolirsi della ragion d'essere della rete ed il suo rarefarsi. Una rarefazione che segue la dinamica demografica ed insediativa della popolazione e che accompagna il rovesciamento del rapporto di centralità fra zone interne e zone costiere dell'isola.

Il processo di contrazione intrapreso dalla seconda metà del Novecento segna in qualche modo il nuovo concetto di modernità, identificata, con un ritardo storico rispetto al resto d'Italia, con il dominio del mezzo gommato nelle funzioni di trasporto individuale e collettivo. Dismettere lo spazio strutturato dalla modernizzazione. Far retrocedere la territorializzazione alla base del processo di unificazione regionale, realizzato con il sistema linfatico della rete ferroviaria a scartamento ordinario e ridotto, a cicatrice di una fase storica superata. Non a caso, anche se la rete ferroviaria sarda si estende attualmente per circa 1.040 km, il 60% dei quali occupati da linee a scartamento ridotto, la rete stessa è dotata di un tracciato a binario unico ed è del tutto assente l'elettrificazione, ad eccezione di un breve tratto di 50 km tra Cagliari e San Gavino Monreale.

L'estensione delle linee ferrovie dismesse invece è valutabile in circa 430 km tra ferrovie a scartamento ridotto e ferrovie minerarie. Lo stato di conservazione di queste linee è variabile anche se generalmente buono e, specialmente per quanto riguarda quelle dell'interno dell'isola, sono ancora facilmente individuabili in quanto costituiscono le uniche infrastrutture presenti sul territorio.

Se una stazione ferroviaria, un tracciato, un ponte, sono componenti essenziali del paesaggio della modernizzazione, la loro materialità non può esaurirne il valore: «Il paesaggio è costituito anche dai vari elementi tecnici, economici, sociali, politici e culturali che hanno dato vita a un determinato contesto territoriale e ciclo produttivo, ma che non sempre ri-

sultano immediatamente o direttamente osservabili, poiché immateriali» (Raffestin, 2006, p. 19). Per sposare una definizione dello stesso Raffestin «il concetto di territorio, in quanto “realtà materiale” nella quale viviamo, è sovrapponibile a quello della sua immagine e rappresentazione, che non è altro che il paesaggio stesso».

Molto spesso le immagini del processo di infrastrutturazione del territorio create dalla geografia industriale, capaci di fornire grandi informazioni sui siti, sulle tecniche usate, sugli scambi commerciali attivati, hanno lasciato sullo sfondo la partecipazione delle maestranze e la percezione delle popolazioni coinvolte, i processi di reinsediamento della popolazione attivati o favoriti, le trasformazioni territoriali e i cambiamenti ambientali che li hanno accompagnati. Per questo è importante riflettere sulle conseguenze delle attività intraprese, da un lato con una proiezione al passato che sappia ricostruire le trame di un processo che ha comunque rappresentato, nella realtà sarda, il maggiore sforzo di relativizzazione delle distanze, ma anche con una attenzione al senso che questa realtà reticolare ha nella costruzione della nuova rappresentazione di sé di queste realtà territoriali. In particolare oggi, in una fase storica nella quale la percezione della marginalità e degli elementi fisici e culturali ad essa connessi subisce una nuova attribuzione di valore e di senso. Elementi territoriali specifici che sono stati preservati dalla persistenza di forme di produzione economica e di relazioni sociali peculiari, che oggi rappresentano preziose risorse per un processo di riterritorializzazione dove sono spesso lette solo attraverso le logiche del marketing territoriale. In un momento nel quale si osserva uno sforzo generalizzato di definizione o creazione di vocazioni turistiche e di ridefinizione delle tipicità e dei caratteri del paesaggio rurale dei territori in questione l'ipotesi di una riconversione delle linee ferroviarie secondarie o dismesse per usi turistico-ricreativi fornisce elementi di riflessioni importanti sul ruolo del paesaggio.

## 2. Ferrovie per modernizzare

Il rapporto con il territorio delle politiche di settore è normalmente trattato in termini di effetti e di impatti.<sup>2</sup> In particolare lo studio degli effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto si concentra, nella maggior parte

<sup>2</sup> Gli effetti sarebbero da mettere in relazione alle scelte, mentre gli impatti sarebbero le conseguenze dirette, dirompenti sconvolgenti di un precedente equilibrio (Governa, 2001).

dei casi, sulle conseguenze degli interventi a breve e medio termine, trascurando il fatto che essi si manifestano nella loro interezza dopo periodi di tempo relativamente lunghi nei quali si generano anche effetti indiretti.

Un semplificazione della complessità territoriale porta a ritenere che in generale le infrastrutture possano essere le causa delle trasformazioni attese troppo spesso ritenute «valutabili a priori, attraverso procedure di tipo esclusivamente tecnico che mettono in relazione un prima (astratto) e un dopo (ipotetico)» (Governa, 2001, p. 29). Molto più importante è porsi il problema di un «dopo reale» rispetto al «dopo virtuale», e dunque anche delle conseguenze che può avere il territorio sulle infrastrutture (Offner, 2000). In sostanza, la reale dimensione di vantaggi e svantaggi deve essere contestualizzata rispetto a tutti i soggetti e tutti gli ambiti territoriali implicati. Viceversa, il rischio è quello di ignorare la complessità del territorio. Una ricostruzione a posteriori non può ovviamente esprimere il senso di questa dimensione nel nostro caso di studio, ma una lettura a più voci delle scelte istituzionali e delle percezioni territoriali può aiutare a capire.

Nel decennio 1865-1875 le più importanti città italiane erano ormai collegate con la strada ferrata e solo la Sardegna ne era rimasta esclusa. Fatta eccezione per alcune proposte rimaste senza seguito, il problema venne sollevato nell'isola nel 1860, quando il governatore di Cagliari Felice Mathieu, nella seduta del 3 settembre pronunciò una relazione davanti al Consiglio provinciale «per la costruzione di una ferrovia tra i due capi dell'Isola di Sardegna» (Ortu, 2005). La proposta esprime il desiderio delle élite locali di vedere superata la marginalità dell'isola attraverso una rete ferroviaria in grado di contribuire alla modernizzazione delle attività tradizionali (agricoltura e pastorizia) ma anche in grado di sostenere la crescita impetuosa dell'attività mineraria. Al contempo restano sottese le paure di larga parte delle comunità minori chiamate, come vedremo, a pagare un alto prezzo con la sottrazione di ingenti risorse collettive. Ma le sensibilità sono diverse anche a livello nazionale. Nella tornata parlamentare del 22 giugno 1862 il deputato Lanza poneva in risalto che, nel periodo tra il 1848 e il 1859, degli 800 milioni ricavati dai vecchi prestiti, se ne erano spesi circa 165 in opere pubbliche; di questi 125 erano serviti per la realizzazione della strada ferrata Genova-Torino-Lago Maggiore e quindi sottolineava: «è importante la ferrovia da Cagliari a Porto Torres, ma lo è ancora di più quella da Torino a Genova»; dei restanti 40 milioni – «ben otto» erano andati alla Sardegna (Ortu, 2005, p. 90).

Gli studi preliminari per la rete ferroviaria sarda erano iniziati nel 1960 e da essi scaturirono numerosi progetti spesso divergenti. Alla fine

prevalse la proposta londinese del finanziere Gaetano Semenza, per conto di una società di investitori britannici, che sfociò nella convenzione del 14 luglio 1862 e nella legge n. 1105 del 4 gennaio 1863, nella quale si decise che era facoltà del Governo di scorporare dai terreni ademprivili 200.000 ettari da assegnare in libera proprietà ai concessionari delle ferrovie. Si trattava delle terre riscattate dai feudi e destinate alla privatizzazione, ma sulle quali persisteva il diritto d'uso collettivo per legnatico, pascolo e colture. Questo diritto fu oggetto di una legge del 1865 volta a decretarne l'abolizione perché ritenuto fattore frenante del processo di creazione della proprietà perfetta nell'isola.<sup>3</sup> I 200.000 ettari erano il prezzo da pagare perché la rottura con un passato pre-moderno potesse essere marcata non solo da modalità completamente nuove di mobilità per uomini e cose ma anche da un rilevante processo di modernizzazione delle tecniche di coltivazione e di pascolo, del quale gli ettari della compagnia ferroviaria avrebbero dovuto essere il modello.

Se da un lato la soddisfazione dei parlamentari sardi e di tutta la Sardegna fu enorme e la ferrovia, considerata dal Manno «un raggio promettitore di miglior avvenire», fu assunta come simbolo della rinascita, dall'altro questa scelta generò forti opposizioni in numerosi comuni. Per esempio il consiglio comunale di Domusnovas evidenziò che

«In dette montagne d'Oridda la Comunità di Domusnovas fin dalla sua prima origine e colonizzazione esercitava i necessari ademprivi di pascolo del bestiame rude; in esse i proprietari delli armenti trovavano un ricovero nella stagione invernale, ingrassano i porci, nutriscono le cavalle e vi posseggono stabilmente cussorgie di capre. Ivi i comunisti tagliano il legname per la costruzione dei loro casolari, per li attrezzi d'agricoltura, e si provvedono dei combustibili in ogni tempo. Insomma dalla montagna d'Oridda (...) i Popolani di Domusnovas da tempo immemorabile insino al giorno d'oggi pacificamente, senza contrasto, né opposizione di sorta, senza interruzione di fatto, con gradimento e scienza del Governo ritraeva e ritrae la massima parte di quelli elementi necessari, indispensabili alla conservazione del vivere umano» (Beccu, 2000, p. 274).

<sup>3</sup> Gli effetti indiretti del dettato della legge del '65 sull'abolizione degli ademprivi, che obbligava i Comuni a vendere le quote di terreno sopravanzanti la ripartizione tra ademprivisti, innescarono il grande mercato del legname e del carbone e conseguentemente le tagliate, e determinarono, per via indiretta e in una certa misura, la diminuzione delle aree forestali poste in vendita o comunque privatizzate. Alcuni Comuni ottemperarono sollecitamente al dettato di legge, altri procedettero all'alienazione con decenni di ritardo, altri ancora non ritennero di darvi esecuzione. Tuttora gli usi collettivi delle terre sono fonte di complesse conflittualità locali.

Tuttavia, già prima di questo intervento esiste un quadro della qualità del manto forestale dal quale emerge l'incuria e lo stato di degradazione di larga parte della copertura forestale dell'isola seguito alla mancata gestione pubblica successiva all'abolizione dei feudi (Beccu, 2000). Il 20 novembre 1964, grazie alla consulenza per la redazione del progetto definitivo degli interventi dell'ingegnere inglese Beniamino Piercy (Carta, 1987), si poté dare avvio ai cantieri. Ma i lavori per le varie tratte, interrotti come consuetudine nel periodo estivo, non vennero ripresi nell'autunno del 1865 per le numerose controversie fra la società concessionaria e il Governo nazionale. La compagnia ferroviaria, dopo lunghi ed estenuanti tentativi, non era ancora riuscita ad entrare in possesso dei 200.000 ettari di terreni e zone forestali sui quali avrebbero potuto emettere obbligazioni per gli ulteriori finanziamenti necessari. Per fallimenti successivi si arriva ad una quarta convenzione, che, basata sulla accettazione della realtà locale con la rinuncia ai terreni ademprivili e la loro sostituzione con un più sostanzioso rimborso per chilometro esercitato, consentì la ripresa dei lavori nel novembre 1870.

Malgrado tutto, nel lungo periodo di sospensione non si verificarono manomissioni o sottrazioni di materiali già in opera o in deposito da parte delle popolazioni. La rinuncia alle terre ademprivili non attenuò l'effetto complessivo dell'iniziativa che ebbe un rilievo non limitato.

«Non v'è dubbio tuttavia che la costruzione della rete ferroviaria sarda (...) ha avuto così larga parte nelle vicende subite dal patrimonio forestale, da potersi ritenere che essa rappresentò, direttamente e indirettamente, una delle cause del depauperamento del capitale boschivo della Sardegna. Direttamente, per i consumi connessi all'allestimento delle traversine ferroviarie e all'esercizio delle linee ferrate che, se pure non così rilevante in assoluto, fece cadere al taglio i soggetti migliori, quelli più sani e vigorosi, quelli in piena maturità ma anche quelli comunque in grado di fornire gli assortimenti richiesti. Indirettamente, perché la legge, che approvava la convenzione con la Compagnia delle ferrovie, fece esplodere una conflittualità tra lo Stato da una parte, e i Comuni e i privati dall'altra, che innescò un ancor più ampio sconvolgimento nell'assetto proprietario e nel mondo rurale, già frastornato dai mutamenti dei decenni precedenti, con conseguenze pesanti per le foreste sarde. Ed ancora e soprattutto, perché le nuove vie di accesso e di trasporto resero raggiungibili sempre più vaste aree boscate dell'interno dell'isola e remunerativo il loro utilizzo per la produzione di carbone vegetale per l'esportazione» (Beccu, 2000, p. 283).

Con la nuova convenzione, veniva introdotta la divisione in due periodi per la realizzazione delle opere. La prima linea inaugurata il 1 maggio



1871 fu la Cagliari-Villasor, prolungata sino a S. Gavino il 4 settembre. Il 15 gennaio 1872 venne finalmente posta in esercizio l'essenziale relazione fra Cagliari e Oristano. Entro il 20 maggio 1872 furono completate le Sassari-Porto Torres e la Decimomannu-Iglesias. Alla fine del 1872 tutte le linee del primo periodo erano terminate, ad eccezione della Sassari-Ozieri, che, grazie ad un ulteriore intervento di Beniamino Piercy, fu finalmente messa in esercizio in due tempi: il 15 agosto 1874 la tratta Sassari-Ploaghe e il 6 dicembre dello stesso anno quella da Ploaghe a Ozieri.

Terminate le costruzioni previste dal primo periodo, una nuova convenzione vide la luce a Roma il 1 maggio 1877 per la costruzione delle linee del secondo periodo (Oristano-Macomer-Ozieri e Ozieri-Terranova P.), ancora affidata alla direzione dell'ing. Piercy che nel frattempo aveva modificato e migliorato i progetti esistenti. Per accelerare i tempi ed evitare tutti gli inconvenienti degli appalti che si risolvevano in ritardi, inefficienza e spesso nello sfruttamento degli operai impiegati, Piercy adottò, con grande efficacia, il sistema di eliminare i concessionari e i sub concessionari, appaltando i lavori direttamente alle squadre di operai, formate generalmente da dieci a cinquanta unità, che si dividevano il guadagno. A questa fase dei lavori parteciparono circa 11.000 persone provenienti da diverse parti d'Italia.

Nel 1878 furono realizzate le tratte Chilivani-Fraigas e la Chilivani-Giave (dopo le inutili proteste della municipalità di Ozieri per una scelta che allontanava la ferrovia di 8 chilometri dal centro abitato). L'intenso lavoro del 1879 e del 1880 porta alla inaugurazione della Fraigas-Monti, ma soprattutto della tratta da Giave a Oristano attraverso Macomer. Con il completamento dei 22 chilometri da Monti a Terranova P. e del raccordo al molo dell'Isola Bianca, aperto il 1 maggio 1881, l'opera poteva finalmente considerarsi conclusa (salvo l'ulteriore raccordo verso il porto di Golfo Aranci realizzato nel 1882).

Si realizza un processo di territorializzazione, a cui si attribuisce una funzione quasi salvifica ben espressa dal Tennant sia in termini generali «(...) questa intrapresa presenta un contrasto assai positivo nei confronti della quasi totalità delle altre opere pubbliche eseguite in Sardegna, dal momento che quasi tutte furono fonte di frequenti controversie con gli ingegneri statali e di insoddisfazione da parte dei Sardi»<sup>4</sup> (Tennant, 1885,

<sup>4</sup> E aggiunge «Non esiste il caso di strade pubbliche qui realizzate per le quali non si sia impiegato almeno il doppio del tempo previsto ed infinito è l'elenco dei ponti inagibili a causa del lavoro eseguito male» (*idem*, p. 182).

p. 182), sia con riferimento alle realtà locali, quali la stazione di Chilivani, nella quale «si avvertiranno col tempo anche i benefici del prosciugamento dei terreni circostanti nei quali sono stati piantati eucaliptus ed altre essenze resinose al fine (...) di abbellire il paesaggio e renderlo salubre, dal momento che qui i passeggeri faranno sosta per cambiare treno o ristorarsi» (*idem*, p. 185).

Così come nella nascente industria mineraria, «I sardi vengono impiegati in tutti i reparti salvo in quelli per i quali si richiede particolare esperienza tecnica e in questo caso si scelgono operai specializzati provenienti dalla Penisola» (*idem*, p. 185), mentre lungo i tracciati, ben prima del processo di reinsediamento della popolazione che caratterizzerà il '900, la nuova territorializzazione si esprime anche attraverso «Gli operai [che] vivono in case costruite appositamente per loro lungo la strada ferrata e, in questo modo, sono vicini al posto di lavoro. I salari medi sono di circa due scellini al giorno e mogli e figli che prestano servizio alle sbarre dei passaggi a livello ricevono per questo servizio un ulteriore compenso» (*idem*, p. 187).

L'apertura della rete fece sì che la Sardegna potesse conoscere una certa prosperità dovuta all'esportazione verso l'estero dei prodotti locali, interrotta dalla crisi finanziaria e politica degli ultimi anni del secolo che avviò una fase nuova, la progressiva nazionalizzazione delle ferrovie ad esclusione della Sardegna, dove questa si attuerà solo il 1 gennaio 1920.

Con il completamento della costruzione della rete a scartamento ordinario che costituiva la principale impalcatura delle comunicazioni ferroviarie in Sardegna, vaste aree e alcune località costiere rimanevano senza collegamento con le linee in esercizio. Soprattutto le zone montane si trovavano in uno stato di isolamento che contribuiva a precluderne lo sviluppo economico. Era quindi strategico, sul modello del resto d'Italia, creare una rete di ferrovie secondarie che integrassero le linee della rete primaria e definissero un razionale e diffuso sistema di trasporti regionale.

Da un punto di vista economico queste ferrovie cosiddette “economiche” presentavano grande flessibilità e adattabilità di tracciato, erano in grado di evitare la realizzazione di importanti opere d'arte ed avevano il vantaggio delle dimensioni ridotte e del minor peso dei veicoli.<sup>5</sup>

Questi canoni costruttivi, congruenti con la tecnologia del tempo e la bassa velocità dei convogli, si sono rivelati estremamente penalizzanti nel più recente periodo, non consentendo l'introduzione dei moderni

<sup>5</sup> La scelta dello scartamento fu quello metrico di 950 mm.

sistemi di trazione e dei nuovi rotabili che, per sviluppare elevate velocità, necessitano di tracciati con caratteristiche molto diverse. Dopo un confronto alquanto aspro e non privo di motivazioni campanilistiche, il programma di costruzioni fu approvato il 22 marzo 1885 e suddiviso in tre periodi di quattro anni:

- *Primo periodo*: Cagliari-Isili; Bosa-Macomer; Macomer-Nuoro; Monti-Tempio P.
- *Secondo Periodo*: Sassari-Alghero; Iglesias-Monteponi; Ozieri-Chilivani; Isili-Sorgono.
- *Terzo Periodo*: Ozieri-Staz. Tirso; Mandas-Tortolì.

Il 1 agosto del 1886 i lavori per la costruzione di queste linee vennero affidati alla Società Italiana per le Strade ferrate Secondarie della Sardegna. Già il 15 febbraio 1888 furono inaugurate le linee Monti-Tempio e Cagliari-Mandas-Isili. Entro la primavera del 1894 tutte le linee entrarono in esercizio ed in particolare il 23 aprile 1894 il treno inaugurale partiva da Cagliari per Tortolì sul tracciato più impegnativo del primo insieme di interventi.

Si realizza una condizione di scoperta reciproca, di nuova prossimità che sembra voler superare l'idea di un arcipelago di realtà slegate, ben espressa dall'enfasi del cronista de «L'Unione Sarda» del 21 aprile 1894:

«Domani si inaugurerà la linea ferroviaria attraversante la Barbagia e l'Ogliastra. È giorno di festa dunque per quella stupenda e quasi sconosciuta regione (...) i cento comuni sparsi su per le montagne folte di querceti o verdeggianti d'ulivi e di viti, sentiranno come un annuncio di vita nuova e di speranza, il fischio della vaporiera che reca, segnacolo di progresso, la fiducia nell'avvenire. E quegli abitanti, lontani per lungo tempo da noi, da noi divisi per spesse e insuperabili difficoltà di comunicazioni, oggi finalmente, dopo diuturno chiedere ottengono quanto era nei loro voti e per vie sollecite recano a noi della città la fierazza dei loro caratteri, la agreste bontà e squisitezza dei loro prodotti, chiedendo di ricambio l'affratellamento nelle aspirazioni, nelle speranze per i futuri dell'isola comune».

Dopo questo sforzo tecnico ed economico la Sardegna si trovava ad essere dotata di una rete ferroviaria di complessivi 1.037 chilometri, di cui 616 a scartamento ridotto. Con l'inizio del nuovo secolo, il successo dell'operazione generò nuove attese e numerose proposte. In realtà di un ulteriore vasto programma verranno realizzate in una prima fase solo le linee Calasetta-Palmas, Santadi-Narcao-Siliqua e nel nord la Sorso-Sassari-Tempio P.-Palau. Nel seguito una nuova società, la Ferrovie Com-

plementari della Sardegna (FCS), ottenne la concessione per la costruzione delle linee Isili-Villamar-Sanluri-Villacidro e per la diramazione da Villamar per Ales, tracciati che furono aperti il 21 giugno 1915.<sup>6</sup>

Con l'avvento del fascismo, dopo una rapida fase di gestione pubblica, fu rinnovata la convenzione con la società FCS e si favorì il processo di apertura delle linee del Sulcis, gestite dalla società Ferrovie Meridionali Sarde, capaci di grande vitalità in tutto il periodo di maggior espansione del sistema minerario dell'area. La rete raggiunse la sua massima espansione il 18 gennaio 1932 con l'inaugurazione del tratto Tempio-Palau. Circa mille chilometri complessivi di ferrovie secondarie. Fin da subito, i tracciati con rilevanti pendenze, assieme alla eccessiva tortuosità dei percorsi, costituirono un forte condizionamento in termini di velocità e di rendimento generale. «Abbiamo impiegato qualcosa come cinque ore per fare le nostre cinquanta miglia» ci ricorda Lawrence nel 1921 (Lawrence, 2000, p. 122). Il significativo contributo chilometrico riconosciuto dallo Stato, superiore alla media nazionale, riesce a sostenere i bilanci di larga parte delle società concessionarie: una rete di rilevanti dimensioni trasportava solo il 4,1% dei viaggiatori del totale nazionale e il 15% delle merci, in quest'ultimo caso grazie al peso relativo del trasporto dei minerali del Sulcis-Iglesiente.

Il periodo bellico vide le ferrovie secondarie colpite duramente nella sola area meridionale. Dopo il conflitto l'attività riprese in pieno, favorita, in una prima fase, dal rilancio del bacino carbonifero e metallifero del Sulcis-Iglesiente. Ma con il 1952 il costo globale delle sovvenzioni pubbliche apparve insostenibile, così come la necessità di avviare un ammodernamento selettivo dei percorsi di maggiore interesse. Bisogna rileggere gli atti parlamentari del 1955 per ritrovare uno spaccato drammatico e realistico della realtà. «Basta vederle queste locomotive, specialmente quando arrancano per certe salite sbuffando e sferragliando in una densa nube di fumo che prende alla gola e mozza il respiro. E quasi sempre, oltre il macchinista e i controllori, non trasportano più alcuno»<sup>7</sup> dice il deputato monarchico G. Bardanzellu. Ma lui stesso è costretto ad ammettere che

<sup>6</sup> La stessa società acquisirà nel 1920 tutte le linee della Società Strade Ferrate Secondarie della Sardegna.

<sup>7</sup> Per poi aggiungere: «Anche i viaggiatori meno esigenti si trovano a disagio in quelle vetture ormai antiquate e scomode e con i treni lentissimi. La loro velocità massima non supera i 20 chilometri, ma la Tirso-Chilivani tocca il *record* impiegando cinque ore per un tragitto di 79 chilometri e la Cagliari-Arbatax, la più importante dell'isola, con uno sviluppo di 229 chilometri, impiega esattamente dodici ore e dieci minuti».

«(...) con tutti questi difetti, queste ferrovie, vecchie, anacronistiche, e direi, ridicole, per molte zone sparse della Sardegna rappresentano, come nel carducciano *Inno a Satana*, l'unico segno di vita, di civiltà e di progresso. Io vi chiedo con senso di realtà: se smantellate queste ferrovie, che cosa ci date in cambio? L'automobile? Ma l'automobile pretende la strada, e in molte zone percorse dalla asmatica ferrovia non esistono strade adatte. Né il Governo ha dato a noi la speranza di costruirne, tanto che nel programma del Ministero dei lavori pubblici la Sardegna è stata senz'altro esclusa dal progetto delle autostrade. A noi è stato però riservato un malinconico privilegio: quello di pagare, con le accresciute tasse per gli automobili, le autostrade altrui» (Bardanzellu, 1955).

A metà degli anni Cinquanta, il piano nazionale di intervento prevede la chiusura di 222 km di linee: fra il 1956 e il 1958 si iniziò con le linee Isili-Villacidro, Villamar-Ales, Gairo-Jerzu e Monti-Tempio; alla fine del 1969 fu la volta della Tirso-Chilivani, tutte sostituite da mezzi automobilistici gestiti dalla stessa società concessionaria. La fine dell'ultimo percorso arriva in parlamento con due scarse righe del ministro competente che sottolinea come «in questi ultimi anni ha avuto un traffico insignificante e non ha alcuna prospettiva di miglioramento in futuro», un destino comune a molti dei territori attraversati. Al contempo, i lavori di ammodernamento interessarono solo una parte delle restanti linee, dove il vapore fu sostituito con il diesel. Ma con la fine degli anni Sessanta le scelte governative furono orientate verso lo sviluppo stradale erogando alle ferrovie finanziamenti di puro sostentamento. La fine della gestione privata si ebbe prima con una fase commissariale governativa a partire dal 1971 e poi, alla scadenza delle concessioni, con l'acquisizione alla gestione pubblica. Questo passaggio portò alla soppressione dell'intero servizio ferroviario nel Sulcis, giustificato dal crollo dell'attività estrattiva, e, a partire dal 1981, alla progressiva trasformazione in linee turistiche della Macomer-Bosa, della Nulvi-Tempio-Palau, della Mandas-Sorgono e della Isili-Tortoli-Arbatax. Oggi l'intera gestione è confluita nell'ARST, chiamata a gestire un complesso processo di sopravvivenza e rilancio.

Il quadro della rete ferroviaria sarda si completa con le ferrovie minerarie, per definizione durature o effimere secondo il successo delle iniziative a cui erano legate. Fra esse alcune hanno avuto un significativo peso economico e sociale. In particolare la Monteponi-Portovesme, costruita per l'inoltro dei minerali della omonima miniera alle banchine di imbarco ed operativa per circa 90 anni fino al 1963, e la Montevecchio-San Gavino, dismessa negli anni 50 del 900.

Il resto è la storia di oggi.

### 3. Ferrovie dismesse per territori in transizione

Il lento evolvere della realtà storica e sociale della Sardegna trova un parallelo nella storia del suo sistema ferroviario, apparentemente statico, ma in realtà dinamico e fragile allo stesso tempo, capace di rappresentare quelle spinte fra modernizzazione e marginalità che continuano a caratterizzare il contraddittorio divenire delle politiche di sviluppo che hanno interessato la regione.

La ferrovia in una scala di analisi di medio e lungo periodo è diventata patrimonio delle sub-regioni interne della Sardegna, parte delle dotazioni del territorio con le altre infrastrutture e manufatti dell'architettura locale. Questi elementi tangibili, alla pari con altri intangibili, contribuiscono a costituirne il capitale territoriale e a trasmetterne l'eredità culturale. Finché espletano tale funzione hanno un valore che non dipende solo dall'uso che se ne fa perché, in modo invisibile, contribuiscono a trasmettere il patrimonio collettivo di un territorio all'interno di un processo coevolutivo fisicamente situato. Il processo di chiusura delle linee ferroviarie secondarie per motivi essenzialmente di redditività economica ha largamente ignorato tale aspetto immateriale. Non considerando il legame inscindibile in un territorio tra elementi materiali e simbolici, tra elementi mutevoli e mobili nel breve periodo come la disponibilità economica o l'accesso all'informazione e elementi stabili e tipici del luogo come le strutture sociali/culturali o le infrastrutture. La rete ferroviaria nel perdere il proprio valore economico, solo apparentemente ha perduto tutto il proprio valore sistemico.

Tra gli elementi costitutivi del processo di creazione di valore locale, in sintesi il capitale territoriale, emergono certamente i saperi, i beni e in parte i servizi ma anche il paesaggio come matrice e sintesi del processo di esistenza del territorio locale. Ma a questo punto emerge un corto circuito, una incongruenza di fondo tra le forme di organizzazione economica osservabili nei territori in questione. Il paesaggio, allo stesso tempo matrice e cornice dell'azione economica è, come detto, una costruzione collettiva, che parla di valori, strategie e percezioni plurali declinate individualmente, in modi diversi ma con un esito collettivo. Questo perché il bene, la risorsa, non sono la cosa di per sé, ma elementi a cui viene comunemente attribuito un valore e una rappresentazione condivisa della risorsa in quanto valore. È dunque la relazione tra i singoli e tra le cose materiali e immateriali che determina l'esistenza stessa della risorsa. Allo stesso tempo i processi di creazione di economie sono oggi quasi sempre, quasi inevitabilmente, individuali (Zamagni, 2006). Ma quale spazio

economico esiste per la produzione collettiva del paesaggio, per la riproduzione viva e vissuta del capitale di un territorio? Non si tratta di una questione marginale, potremmo dire anzi che si tratta proprio della *Questione* se parliamo dei territori sardi attraversati dalle ferrovie secondarie. In un territorio parte del capitale di cui si parlava in precedenza risiede nelle infrastrutture stradali, ferroviarie o di servizi collettivi. Si tratta di una componente passiva del capitale del territorio perché data, praticamente fissa o molto lentamente modificabile. Ma è anche essenzialmente collettiva, sociale. La rete ferroviaria sarda dai primordi è sempre stata sospesa tra due visioni, quella di chi la immaginava come occasione di sviluppo individuale, anche negli angoli più remoti della Sardegna, quale conseguenza di un avanzamento collettivo verso un nuovo benessere e chi valutava l'impresa ferroviaria come occasione di crescita per pochi. Nel corso del Primo Convegno Regionale Sardo svoltosi a Roma nel 1914, il Prof. Annibale Fiori si esprimeva in questi termini:

«Il problema delle comunicazioni e dei trasporti in Sardegna deve essere considerato dallo Stato non già dal punto di vista unilaterale del rendimento economico e fiscale dell'Isola, o in relazione alla consistenza del bilancio, ma da quello superiore dell'utilità, che può derivare dall'adempimento dell'obbligo indiscutibile dello Stato di dare tutti i mezzi occorrenti alla prosperità della Regione» (Bertarelli, 1918).

Questa considerazione assume una valenza storica ma testimonia anche di un approccio minoritario alle politiche di sviluppo locale. Eppure la Sardegna è stata il laboratorio di esperienze di avanguardia attivate alla fine degli anni cinquanta del Novecento e subito dimenticate per oltre cinquant'anni. Negli anni tra il 1958 ed il 1962, proprio mentre ci si apprestava a chiudere e dismettere i primi percorsi delle ferrovie a scartamento ridotto, l'OECE, Organizzazione per la Cooperazione Economica Europea, realizzava il «Progetto Pilota Sardegna», focalizzato su 41 Comuni compresi tra Oristano, Bosa e Macomer (Anfossi, 1968; Boel, 2003; Meloni, 2008). In esso il principio guida era rappresentato dalla totale fiducia nella dimensione materiale e culturale locale, sulle risorse e i saperi frutto di una conoscenza contestualizzata nella quale il sistema sociale vive del processo coevolutivo con la dimensione fisica territoriale.

Una visione capace di resistere alla tentazione di inseguire la filosofia del piano di Rinascita della Sardegna del 1962 e di non adeguarsi ad una concezione di modernità tutta contrapposta alla tradizione. Il tipo ideale di modernizzazione è quello legato all'urbanesimo, all'industria, alla tecnologia, a quel processo di individualizzazione, che richiede il

distacco dalla tradizione e il venir meno delle funzioni locali come tappa necessaria sulla via del raggiungimento di una società moderna occidentale. Le appartenenze locali vengono espunte perché considerate negative: la famiglia, la comunità locale appaiono caratterizzate esclusivamente da particolarismo e, in quanto tali, sono tematizzate come ostacoli da aggirare perché non si ritardi il processo storico di sviluppo (Meloni, 2008).

In queste pagine si può solo segnalare le conseguenze di un tale approccio che intendeva sostituire una economia locale tradizionale come quella dei territori dell'interno della Sardegna con il miraggio dell'economia (e cultura) della dipendenza dall'intervento esogeno, spesso statale o para statale. Elementi che costituiscono una barriera allo sviluppo dal basso come la delegittimazione di comportamenti di tipo cooperativo e lo scardinamento delle reti di solidarietà e fiducia tra i soggetti economici ma anche, ed in maniera tanto evidente in Sardegna, l'abbandono e svalorizzazione dei beni a proprietà comune. Elementi che oggi le linee strategiche dei programmi LEADER della UE, la Convenzione Europea del Paesaggio ma anche il Piano Paesaggistico della Sardegna pongono in primo piano tra gli indirizzi strategici per una rilettura dei territori e delle opzioni possibili di evoluzione futura (Sistu, 2001; Perelli, Sistu, 2011). Già in quella fase storica il nuovo processo di polarizzazione insediativa e produttiva aveva mutato le gerarchie della mobilità interna e favorito modalità di trasporto collettivo, per esempio nel processo del tutto nuovo del pendolarismo operaio, a totale appannaggio del mezzo gomma (nessuna area industriale, allora come ora, era servita dalla ferrovia), contribuendo a costruire l'immagine collettiva di un sistema ferroviario obsoleto come i territori attraversati.

Tra il 1960 e il 1990 dunque, circa un terzo della rete ferroviaria sarda è stata dismessa specialmente nelle regioni storiche della Marmilla, del Sarcidano, del Goceano e della Gallura, dove il trasporto su rotaia è stato sostituito da quello su gomma.

Un'analisi di insieme di questi territori presenta indiscutibili elementi di complessità. È noto infatti come le traiettorie storiche e di sviluppo di tali luoghi abbiano spesso finito per assumere andamenti molto diversi, anche più di quanto la relativa compattezza e omogeneità del territorio isolano lascerebbe supporre ad un osservatore esterno. Allo stesso tempo alcune dinamiche demografiche e di riorganizzazione dello spazio economico locale sono comuni alla maggior parte dei territori in questione. Se le dinamiche demografiche regionali esprimono una tendenza



di lungo periodo verso la stagnazione,<sup>8</sup> con un tasso di variazione medio annuo tra il 1991 ed il 2009 che si attesta su un infinitesimale aumento dello 0,09%, quelle riferite alle regioni storiche citate sono significativamente più negative. In questo la Sardegna non si discosta dai processi di riorganizzazione territoriale in atto nell'area vasta mediterranea, determinati da un imponente flusso di popolazione verso le aree costiere nel corso degli ultimi decenni. L'elemento di rottura è rappresentato certamente dalla nuova centralità delle aree urbane storiche (l'area vasta di Cagliari e, in misura subordinata, quella di Sassari), ma soprattutto dalle nuove polarità costiere e sub-costiere (l'Algherese, la Gallura costiera, Il Sarrabus, il Caputerra).

Gli squilibri territoriali e la riorganizzazione dello spazio locale conseguenti a tale processo appaiono evidentissimi nei territori attraversati dalle linee ferroviarie dismesse, nei quali i poli urbani storici, quali Ozieri, Isili o Carbonia, un tempo capaci di svolgere il ruolo di attrattori anche su scala provinciale, perdono ruoli e funzioni.

Gli effetti di tale processo sono ancora più evidenti in considerazione del fatto che, anche in termini assoluti, i sistemi locali analizzati sono caratterizzati da una popolazione di dimensioni contenute, specialmente nelle regioni montane, nelle quali il rischio spopolamento è alto. La riduzione della popolazione tra il 1991 ed il 2009 in alcuni comuni del Goceano (Bultei, 21,6% e Anela, 24%) e della Marmilla (Genuri, 19,8%; Turri, 19,1% e Siddi, 18%) appare tale da presentare i caratteri dell'emergenza sociale.

Il caso dell'Ogliastra ben rappresenta la dinamica polarizzazione/marginalizzazione in atto tra coste e regioni dell'interno. Si tratta di un territorio nel quale i centri interni si stanno spopolando lentamente ma con flussi costanti, a vantaggio dei centri urbani costieri oltre che, sempre più spesso, verso nuove traiettorie migratorie nazionali e internazionali. Il sistema turistico costiero ogliastrino, pur essendo ancora in una fase di espansione e di strutturazione, ha contribuito negli ultimi due decenni ad un processo di concentrazione di risorse, servizi e attività economiche nell'area litoranea, come testimoniano le dinamiche della popolazione residente.

Nel caso del Sulcis e dell'Iglesiente il processo di riorganizzazione economica e territoriale che coinvolge le aree in passato centro di attività

<sup>8</sup> L'osservazione delle dinamiche demografiche si basa sui dati ISTAT. I dati a cui ci si riferisce sono quelli in valore assoluto e relativi alla densità abitativa, i tassi di crescita della popolazione ed alcuni indici demografici, in particolare l'Indice di Vecchiaia e l'Indice di Dipendenza. Sulle dinamiche demografiche in Sardegna si può vedere RAS, 2009; Bellinzas, 2006 ma anche Bottazzi, Puggioni, Zedda, 2006.

minerarie non risparmia neanche i comuni costieri che non riescono a fungere da attrattori per i comuni dell'interno, anche per il ruolo ancora marginale del settore turistico come fattore di crescita economica.

Una delle conseguenze di maggior rilievo per i territori analizzati riguarda la composizione della popolazione residente. Una efficace rappresentazione delle dinamiche in atto è data dall'indicatore sintetico chiamato SMD (Stato di Malessere Demografico) che ha il vantaggio di prendere in considerazione dinamiche di medio e lungo periodo riguardanti fasce di età diverse (RAS, 2009; Bottazzi, Puggioni, Zedda, 2006). I territori dell'interno attraversati dalle linee ferroviarie secondarie oggi dismesse fanno parte di una vasta area di malessere demografico che riguarda per lo più comuni di montagna o collina con meno di 3000 abitanti, spesso distanti dai grandi poli attrattori delle aree urbane costiere. Sono territori caratterizzati da economie a struttura tradizionale, nelle quali l'allevamento brado ovino, caprino e suino è ancora molto presente, unito a una attività agricola su estensioni limitate e con rese medie o basse. È interessante notare come i comuni che presentano le condizioni di malessere maggiore (classificati come grave o gravissimo) siano 166 nel 2009, ovvero circa il 44% del totale dei comuni sardi.<sup>9</sup> Con riferimento ai sistemi locali oggetto della nostra analisi appaiono particolarmente fragili le aree del Goceano ed i comuni meridionali del Monte Acuto e la fascia centrale dell'Alta Marmilla, la Bassa Marmilla e Sarcidano. Per quanto riguarda il Campidano e il sistema locale del Linas, sono particolarmente preoccupanti gli indici dei comuni di Arbus e Villacidro nei quali la crisi rispettivamente delle attività estrattive e industriali produce ancora evidenti processi di destrutturazione del tessuto economico e sociale. Lo stesso discorso è valido per il territorio del comune di Buggerru nell'Iglesiente che in generale mostra un livello di malessere elevato, così come il Sulcis.

L'analisi dei dati relativi ai livelli di istruzione<sup>10</sup> mostra una interessante corrispondenza tra gli indicatori demografici analizzati in prece-

<sup>9</sup> L'indicatore composto è stato sviluppato tenendo in considerazione 6 indicatori: la variazione percentuale della popolazione nel periodo 1951-2001; la variazione percentuale della popolazione nel decennio 1991-2001; l'indice di eccedenza percentuale dei nati sui morti nel decennio 1991-2001; la popolazione di 65 anni e oltre per 100 abitanti di età 0-14 anni nel 2001; la popolazione di 65 anni e oltre per bambino con meno di 5 anni nel 2001; popolazione di 0-14 e di 65 anni e oltre per 100 abitanti di età 15-64 anni.

<sup>10</sup> I dati relativi ai livelli di istruzione si riferiscono al censimento della popolazione del 2001. In assenza di dati statistici più aggiornati occorre considerarli esclusivamente come dati approssimativamente indicativi dei livelli di istruzione dei sistemi locali analizzati.

denza e l'accesso ai livelli più elevati di formazione. Sono i comuni di dimensioni più ridotte e che mostrano dinamiche demografiche tendenti allo spopolamento e ad un rapido invecchiamento della popolazione (indici del malessere demografico) ad avere le percentuali più basse di laureati e diplomati. In particolare l'area del centro Sardegna che comprende Marmilla, Sarcidano, Campidano e Linas conta un numero di laureati che è mediamente inferiore alla metà della media regionale. Il rischio è che i processi di polarizzazione in atto attivino un parallelo processo cumulativo di spostamento di saperi e competenze, impoverendo i territori da cui queste risorse vengono drenate e impedendone di fatto la riproduzione. I bassi livelli di istruzione si pongono come un ulteriore limite ai processi di riterritorializzazione intesi anche come capacità di dare nuovo valore e nuovo senso alle risorse esistenti per contribuire a quello che potremo definire il sistema locale dell'innovazione. In un ambito territoriale in cui la coesione è indebolita dagli elementi strutturali di crisi evidenziati in precedenza, anche la creazione e condivisione dei processi di innovazione sarà problematica.

L'insieme di questi elementi di contesto appare particolarmente significativo nella costruzione di una analisi diacronica che voglia valutare il quadro delle prospettive del patrimonio ferroviario regionale.

#### 4. Ponti

In quest'ottica vorremmo evidenziare un elemento ancora marginale del dibattito in corso sul destino delle reti ferroviarie secondarie, ma che lentamente inizia a avanzare. Il Piano Regionale dei Trasporti già prefigurava il potenziamento del trasporto ferroviario sulle tratte secondarie non dismesse come strumento strategico di infrastrutturazione dapprima materiale e quindi sociale dei territori in questione.

La Regione Sardegna è, assieme alle Ferrovie dello Stato, l'attore strategico nella riorganizzazione dei servizi ferroviari, sia per quanto concerne la linea primaria sia per quanto concerne le linee secondarie oggetto della nostra analisi. A partire dal 2008 infatti con l'approvazione del D.Lgs. n. 46 del 21 febbraio 2008, la Regione ha assunto le funzioni di programmazione e amministrazione dai due Enti titolari delle linee secondarie sarde, le Ferrovie Meridionali della Sardegna (FMS) e le Ferrovie della Sardegna (FdS). In seguito le competenze sono state trasferite all'ARST Spa, una società per azioni con socio unico della

Regione Sardegna che gestisce anche il trasporto pubblico regionale su gomma. Si tratta di sistemi ferroviari a scartamento ridotto non connessi tra loro: il primo ruota attorno a Sassari (Sassari-Alghero, Sassari-Sorso e Sassari-Nulvi e la tratta Nulvi-Palau che offre un servizio turistico stagionale). Il secondo sistema riguarda la Sardegna centrale e collega Bosa a Macomèr con un servizio turistico stagionale e Macomèr a Nuoro. È interessante notare come Macomèr sia uno snodo della rete delle Ferrovie dello Stato e permetta dunque l'integrazione tra i due sistemi. Infine il sistema meridionale sull'asse Cagliari-Mandas, da cui si diramano due tratte che offrono servizio turistico stagionale Isili-Sorgono e Mandas-Arbatax.

Gli orientamenti strategici della Regione espressi attraverso il Piano regionale dei trasporti del 2008 si inquadrano all'interno di uno schema generale di integrazione tra i vari settori del trasporto regionale. In particolare le ipotesi di intervento sulla rete ferroviaria:

«sono fondate sull'individuazione di direttrici di comunicazione gerarchizzate per livelli territoriali e sull'opportunità di attribuire al modo “ferro” la funzione primaria e strategica di connessione delle otto province in rapporto ai nodi di scambio con l'esterno e di contribuire al miglioramento della mobilità interna alle nuove Province nei confronti dei sistemi urbani di riferimento. Tale funzione deve venire assolta, oltre che riqualificando i collegamenti dei rami secondari della rete, anche attraverso l'appropriato attrezzaggio di alcuni nodi-stazione per l'intermodalità ferro-gomma e il rinnovo sostanziale del materiale rotabile» (RAS, 2008, p. 126).

Più nel dettaglio, per quanto riguarda la rete secondaria le linee di intervento previste sono le seguenti. Per quanto riguarda il sistema settentrionale il punto di forza sembra risiedere nel terminale unico delle tre linee secondarie locali, della rete delle Ferrovie dello Stato, della stazione dei mezzi pubblici extraurbani su gomma e della metro tranvia urbana nella stazione di Sassari. Le potenzialità di integrazione tra i vari servizi, se opportunamente sfruttate, potrebbero dotare l'area vasta di Sassari del sistema intermodale più avanzato dell'Isola. Infatti il nodo di Sassari sarebbe connesso direttamente anche con il porto di Porto Torres e l'Aeroporto di Alghero, verso il quale è allo studio la realizzazione di un servizio di metro tranvia di tipo urbano da Alghero. È interessante notare che la linea Sassari-Alghero è di fatto l'unica tratta della rete secondaria sarda a svolgere la doppia funzione di servizio pubblico locale e di mezzo di trasporto turistico durante la stagione estiva.

Il sistema centrale sull'asse Bosa-Nuoro presenta elementi di fragilità evidenti. Da un lato la linea turistica Bosa-Macomer non riesce a decollare e opera con una stagionalità molto ridotta che ne pregiudica il potenziale di attrattore turistico e rende praticamente nulla l'attrattività come vettore del trasporto pubblico locale. La tratta Macomer-Nuoro invece è attualmente al centro di un intervento di rinnovo dell'armamento per ridurre i tempi di percorrenza (un'ora e dieci circa per 58 km). Nuoro è a tutt'oggi l'unico capoluogo di Provincia d'Italia ad essere escluso dalla rete delle Ferrovie dello Stato e l'isolamento rispetto alla rete regionale dei trasporti continua ad essere rilevante.

Il sistema meridionale delle ferrovie secondarie è in parte coinvolto nel progetto di creazione del sistema di mobilità dell'Area Vasta di Cagliari. Il tratto urbano della linea Cagliari-Mandas è ora percorso dalla metro tranvia per circa 6,5 km. In futuro si prevede l'estensione della rete in otto linee che collegheranno il centro città con i comuni dell'hinterland. In questo caso, a differenza di Sassari, il potenziale di sviluppo di un sistema intermodale di trasporto è attualmente ridotto, mancando un accordo sulle modalità di collegamento con la stazione centrale delle Ferrovie dello Stato e la stazione delle autolinee extraurbane. Una delle linee di futura costruzione dovrebbe raggiungere l'aeroporto di Elmas e proseguire sino alla stazione FS di Elmas. Al di fuori dell'area di Cagliari la linea fino a Mandas conosce un periodo di bassa utilizzazione, per poi diramarsi in due direzioni su cui viaggiano i vagoni del *Trenino Verde*, Isili-Sorgono e Mandas-Arbatax.

Uno dei dati di innovazione più interessanti all'interno del Piano Regionale dei Trasporti è l'individuazione di nodi di interscambio tra modalità o reti diverse di trasporto. Il processo di definizione di tali nodi di interscambio contribuirà in modo decisivo alla creazione di nuove gerarchie tra territori e centri abitati e a definire/confermare centralità e marginalità rispetto alle direttrici di mobilità regionali, attraverso la definizione di «linee forti del sistema a rete che deve essere basato sui luoghi d'interscambio e sulla gerarchizzazione del servizio» (RAS, 2008). Inoltre nelle previsioni del Piano i nodi di interscambio dovrebbero divenire dei veri e propri attrattori di attività economiche e servizi all'utenza nell'ottica di utilizzare la rinnovata rete dei trasporti come risorsa strategica per lo sviluppo locale. Il Piano propone una gerarchizzazione dei poli di integrazione. I poli di primo livello sono i capoluoghi di provincia Cagliari, Sassari, Nuoro, Oristano, Villacidro-San Gavino, Olbia-Tempio, Tortolì-Lanusei e Iglesias-Carbonia, più i centri di Abbasanta e Macomer. Nodi

di interscambio di livello inferiore vengono immaginati come riferimento per ambiti territoriali di dimensioni ridotte rispetto alla scala provinciale. Il Piano suggerisce i centri di Villasor, Marrubiu, Uras-Ales, Isili-Laconi, Senorbì-Mandas, Abbasanta-Ghilarza, Ozieri, Ploaghe, Pèrfugas, Sini-scola, San Teodoro, Muravera, Tertenia, Cardedu, Buddusò.

È evidente come il Piano delinea una strategia di territorializzazione che affida al trasporto ferroviario il ruolo di motore dello sviluppo locale direttamente, attraverso la previsione di un progetto di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, ma anche indirettamente, come elemento coagulante delle potenzialità inesprese dai territori coinvolti attraverso il potenziamento del trasporto pubblico locale. Per rispondere all'ambizione del Piano occorrono impegno politico e finanziario: al momento la Regione Sardegna sembra aver attivato alcuni percorsi politici e progettuali che lasciano intravedere alcune opportunità interessanti. Ma occorre anche attenzione al processo di definizione locale, territorio per territorio, del valore specifico della ferrovia come fatto territoriale. Le linee strategiche in che modo hanno inteso investigare e integrare elementi di contesto in ogni singolo ambito? Per definire un processo di modernizzazione della rete ferroviaria che sia anche un processo ad alto valore aggiunto territoriale questi elementi ci paiono strategici.

## 5. Sensi di marcia

Ci sembra dunque opportuno delineare alcuni tratti distintivi dell'evoluzione attuale della rete ferroviaria secondaria, anche attraverso le traiettorie evolutive dei territori in questione, per mezzo di una prima schematizzazione. Gli scenari attuali di riorganizzazione della rete ferroviaria e di una nuova attribuzione di senso che giustifichi, oltre i discorsi di efficienza economica, il persistere di una rete ferroviaria secondaria in Sardegna possono essere declinati attraverso quattro schemi principali.

### *Trasporto Pubblico Locale*

Attorno ai centri urbani maggiori (Cagliari e soprattutto Sassari) le reti ferroviarie secondarie stanno conoscendo un processo di reinterpretazione alla luce dell'esigenza di una mobilità pubblica ad alta efficienza ed a ridotto impatto ambientale (il rapporto tra le emissioni di CO<sub>2</sub> tra auto e tramvia è mediamente 10:1) ed energetico. La rete ferroviaria se-

condaria diventa la sede ideale per una rete metropolitana di trasporti su rotaia in grado di integrare, nella mobilità pubblica cittadina, i centri dell'hinterland. In questo caso le finalità di trasporto pubblico sono dominanti pur senza negare una eventuale capacità di attrazione verso il turista urbano o gli escursionisti, come già si realizza nel caso della linea Sassari-Alghero che sin da oggi somma le due funzioni. Specialmente nel caso di Cagliari il processo di definizione della rete del trasporto pubblico locale su rotaia appare oggi depotenziato dai conflitti sorti sul cuore dell'intervento, ovvero l'attraversamento del fronte porto e la connessione della rete metro tranviaria con la stazione FS centrale e l'autostazione del trasporto pubblico su gomma. È interessante notare come la città abbia già conosciuto una fase storica recente (dalla fine dell'800 al 1973) in cui la rete tranviaria ha attraversato l'area urbana ed il centro della città. Nel confronto sul possibile attraversamento del fronte porto il dibattito sembra non solo ignorare questo elemento ma anzi si collegano elementi di contrarietà al progetto che richiamano (spesso in modo che appare strumentale) al processo di delegittimazione del trasporto su rotaia con motivazioni di ordine estetico-identitario. Anche in questo caso non si è riusciti a creare le condizioni per un dibattito allargato che coinvolgesse la cittadinanza sulle proposte degli amministratori locali (Cherchi *et al.*, 2008; [www.metrostyles.it](http://www.metrostyles.it)).

#### *In cerca di un senso nuovo: i rischi della transizione turistica*

Al di fuori dei centri maggiori la rete ferroviaria sembra essere alle prese con le stesse ragioni di crisi che hanno portato alla dismissione di alcune tratte a partire dal dopoguerra. È il caso ad esempio della linea Nuoro-Macomer ma anche del tratto della Cagliari-Mandas al di fuori dell'area metropolitana di Cagliari. Nella perdita di funzione come servizio pubblico alcuni hanno scorto l'opportunità per attivare un processo di valorizzazione della rete e del materiale rotabile come risorsa identitaria e opportunità di crescita del turismo.

Come vedremo nel seguito questa nuova funzione d'uso si scontra con le persistenze di una marginalità rilevante anche in termini di offerta strutturata territoriale e di integrazione con le polarità principali del sistema di ingresso ed uscita dall'isola. Si è sottolineato in precedenza come queste aree soffrano di una decadenza demografica motivata anche dalle difficoltà di mobilità verso i centri urbani ospitanti le funzioni più rare. Se ne ricava la sensazione del possibile contrasto per queste aree

fra le esigenze del turismo, certamente motivato ad una permanenza dei percorsi, delle strutture e dei mezzi che caratterizzano la visione storicizzata del treno, e le esigenze delle popolazioni locali, molto più interessate ad un processo di modernizzazione che riduca lunghezza dei tracciati e tempi di percorrenza, che veda il rinnovamento del materiale rotabile e che motivi un processo di permanenza, nei territori interessati.

La teoria del tempo risparmiato si basa sull'ipotesi fondamentale che gli individui possano scegliere di intraprendere un certo numero di attività, in un determinato arco temporale di riferimento e, soprattutto, possano scegliere, più o meno liberamente, la quantità di tempo da destinare a ciascuna di queste attività. Tra i differenti programmi temporali fattibili, l'individuo sceglierà quello che gli procura la massima utilità (Cherchi, 2003). Se prevarranno le ragioni dell'economicità di gestione, e dunque dello conservazione dello status quo, ancora una volta si ribadirà la percezione del superamento del mezzo ferroviario come elemento strutturale di un nuovo tentativo di ridefinizione delle prevalenze territoriali in Sardegna.

#### *Radicare un senso: valori della transizione turistica*

Esistono aree che soffrono di un isolamento cronico e difficoltà di accesso ma allo stesso tempo conoscono un processo di rivitalizzazione del tessuto sociale ed economico come nel caso dei comuni costieri dell'Ogliastra. In questo caso osserviamo una situazione di incertezza, nella quale il territorio fatica a riconoscere il valore della ferrovia come infrastruttura strategica di sviluppo e come opportunità di allargamento dell'offerta turistica. Le possibilità sono dunque aperte ma allo stesso tempo è forte il rischio di marginalizzazione della risorsa ferrovia per mancanza di attribuzione di senso.

Spaventa l'assegnazione di contenuti e di significati a “cose” nello spazio come se fossero intrinseci alle cose stesse e non relativi al punto di osservazione dal quale vengono “ordinate”. La cartografia che il turismo impone ha codificato bene questo processo, tanto da costruire passaggi obbligati e punti di osservazione irrinunciabili dai quali il paesaggio (a questo punto trasformato in oggetto) può essere ammirato. Paesaggio e modernità sono in fondo la stessa cosa: una espressione dell'altra, una legittimazione dell'altro.

È a partire dai primi anni '80 che, per iniziativa del WWF e delle Ferrovie della Sardegna, inizia a prendere forma l'idea di utilizzare la rete ferroviaria per trasporti speciali dedicati all'escursionismo e al turismo in genere.



Al momento non sembra, tuttavia, che il progetto, malgrado i 60.000 passeggeri del 2009, sia diventato un valore territoriale veramente condiviso. Il radicamento del potenziale strategico dell'operazione di ridefinizione di senso è ancora embrionale. Si pensi ad esempio al potenziale inespresso del tratto turistico Bosa-Macomer<sup>11</sup> nel sistema centrale delle ferrovie secondarie Bosa-Nuoro.

Tuttavia è l'insieme delle ferrovie turistiche (Isili-Sorgono, Mandas-Arbatax, Macomer-Bosa, Nulvi-Palau per un totale di 404 km) che sembra essere quello in grado di drenare le risorse maggiori in questa fase. Anche recentemente l'Assessore ai Trasporti della Regione Sardegna nella Deliberazione n. 8/17 del 23.2.2010 ha confermato l'impegno politico e finanziario a sostegno delle tratte turistiche e «l'attenzione dell'Amministrazione per il sistema delle ferrovie secondarie che dalle coste della Gallura (Arzachena e Palau), di Alghero e Bosa, del Cagliariatano, dell'Ogliastra, intriga verso la fruizione e la scoperta dei territori dell'interno». Inoltre l'Assessore ha ribadito il sostegno al progetto di costituzione del Parco Culturale e Letterario D.H. Lawrence – Trenino Verde della Sardegna sostenuto dai 42 Comuni e dagli attori istituzionali dei territori attraversati dalle linee Cagliari-Mandas, Isili-Sorgono e Mandas-Arbatax.<sup>12</sup>

Malgrado ciò, al momento, ad eccezione delle aree costiere dell'Ogliastra e di alcune zone del Sulcis, i sistemi turistici delle aree attraversate dalle linee ferroviarie appaiono poco strutturati, con una serie di attrazioni puntuali ma che non riescono ad attrarre flussi adeguati allo sviluppo di una offerta turistica evoluta. In particolare nelle aree del Goceano e del Monte Acuto, della Marmilla e del Sarcidano, ma più in generale in tutti i territori dell'interno analizzati, la disponibilità di posti letto nelle strutture ricettive di ogni singola area rappresenta meno dell'1% dell'offerta totale regionale.

Questo dato pone enormi problemi di organizzazione dell'offerta turistica ma è anche il segnale dell'assenza di quel capitale immateriale di competenze e professionalità che fondano qualunque sistema dell'ospitalità e la cui creazione richiede un ingente sforzo formativo. In realtà ci

<sup>11</sup> L'unico caso di ripristino esistente riguarda il tratto Tresnuraghes-Bosa Marina, lungo poco meno di 18 km, ricostruito grazie ai fondi del Programma Nazionale di Interesse Comunitario (PNIC) e riaperto al servizio pubblico nel 1995.

<sup>12</sup> Il primo atto formale del Consorzio di promozione del Parco costituitosi nel 2010, sarà la presentazione della candidatura all'Unesco per ottenere, per la ferrovia ed il territorio da essa attraversato, il riconoscimento di bene appartenente al Patrimonio dell'Umanità.

troviamo di fronte a territori che per lo più mostrano una propensione allo sviluppo turistico molto ridotta, con delle puntuali eccezioni laddove si sono costituite delle nicchie di mercato come nel caso del turismo termale a Benetutti in Goceano che attira una clientela interessante su scala provinciale e regionale, o con riferimento alla componente agrituristica che, nei sistemi locali dell'interno della Sardegna, appare in continua crescita.

Se si analizza nel dettaglio la distribuzione delle strutture agrituristiche si può notare come il numero maggiore di operatori si concentri in comuni limitrofi a quelli costieri a più chiara vocazione turistico balneare. La domanda turistica di questo segmento dunque è costituita in parte maggioritaria da escursionisti che integrano alla vacanza nelle località balneari con una o più visite agli agriturismi dell'interno dell'isola. È proprio questa tipologia di agriturismo ad offrire anche le maggiori opportunità di pernottamento, mentre più ci si allontana dalle coste e maggiore è il numero di strutture che offrono solo il servizio di ristorazione.

#### *Senza rotaie: una risorsa, mille usi*

Laddove le rotaie e le traverse sono state rimosse, lo stato di abbandono dei tracciati rende improbabile, nella maggior parte dei casi un utilizzo per il trasporto ferroviario.

Per queste ragioni una riconversione dei tracciati ferroviari dismessi in percorsi verdi potrebbe rappresentare una risorsa alternativa per i territori interessati, anche se la prima esperienza di recupero suscita riflessioni contrastanti rispetto all'attribuzione di valore realmente emersa. L'iniziativa, inserita all'interno del progetto MACIMED, Mobilità Alternativa Cicloturistica nelle Isole del MEDiterraneo,<sup>13</sup> è interessante per la metodologia utilizzata nella individuazione e realizzazione del percorso,

<sup>13</sup> Il progetto è stato presentato nel dicembre 2003 dalla Provincia di Cagliari (capofila), la Provincia di Catania e le Isole Baleari. È inserito nell'azione Interreg III B Medocc ed ha ottenuto un finanziamento di 1.600.000 euro. Il progetto è finalizzato alla individuazione e sperimentazione di percorsi cicloturistici nel Mediterraneo come mezzo di promozione turistica di territori di pregio. Fondamentali sono le caratteristiche di intermodalità con il trasporto pubblico in genere e quello ferroviario in particolare, oltre ad una attenzione particolare per l'accessibilità da parte di tutte le tipologie di utenti, sia nella fase di progettazione che di realizzazione dei percorsi. Per questo si è cercato di eliminare le barriere architettoniche presenti e di ideare parcheggi, centri di informazione e di ristoro adeguati. Ulteriori informazioni sul progetto MACIMED sul sito internet [www.macimed.org](http://www.macimed.org).

che risponde a caratteristiche standard adottate dalle principali esperienze internazionali del settore (Toccolini *et alii*, 2004; Pezzagno, 2002).

Per il Progetto Pilota realizzato dalla Provincia di Cagliari la scelta è caduta sulla riconversione in pista ciclabile di un tratto della linea ferroviaria dismessa Isili-Villacidro, inaugurato nel maggio 2006 dopo un intervento del costo di circa 500.000 euro. Il percorso ciclabile ha una larghezza media di 4 metri e si sviluppa per circa 7 km, collegando la periferia di Isili in zona Argiolas Perdas nei pressi della SS 128 e il centro abitato di Nuragus. Il fondo del percorso che ripercorre il tracciato della ferrovia è stato realizzato in terra stabilizzata per ridurre i costi e l'impatto ambientale dell'intervento. Sono stati recuperati i locali della stazione ferroviaria di Isili per destinarli a locali di servizio multi uso (centro informazioni, noleggio, ricambi e assistenza meccanica biciclette). Lungo il percorso sono state inserite piazzole di sosta con bacheche informative oltre alla cartellonistica con mappe e informazioni sul territorio. Laddove la pista incrocia la rete di viabilità ordinaria è stata approntata la segnaletica specifica e in diversi punti la pista ciclabile è stata messa in sicurezza attraverso la creazione di barriere laterali in legno.

Nel processo di riutilizzo le ferrovie dismesse sono immaginate come uno spazio produttivo anche se di una economia del tempo libero. Nella fruizione delle *greenways* trova spazio comunque uno dei temi fondanti il pensiero del «Terzo Paesaggio». Decisiva potrà essere la destinazione finale delle *greenways*: se il territorio se ne appropriata saranno vive, in caso contrario diventeranno spazi turistici e del tempo libero ma molto deboli, come nel caso del progetto pilota di Isili. In questo caso, nonostante l'affluenza per il primo anno sia stata soddisfacente sono emersi alcuni limiti nella gestione del tracciato e alcune parti sono state danneggiate, a dimostrazione della difficoltà insita in un intervento che non si sposi al meglio con il processo di identificazione comunitaria del valore delle risorse territoriali. Non a caso in altre realtà, quali quelle attraversate dal tracciato della Tirso-Chilivani, è possibile leggere il mutevole valore delle diverse strutture che a seconda dei luoghi divengono strade rurali periurbane, magazzini, ovili, pizzerie, agriturismi in un percorso di progressiva appropriazione spesso incontrollata, capace di generare anche microconflittualità territoriali.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Il processo di trasformazione in agriturismo della ex stazione di Vigne (Ozieri) è stato interrotto da un attentato dinamitardo che ha distrutto la struttura.

## 6. Ascoltare il futuro: il valore della lentezza

Esiste una relazione paradossale tra la visione positivista dell’opera ingegneristica dell’800 che voleva dominare la natura e superare gli ostacoli alla corsa della locomotiva attraverso ponti, terrapieni e gallerie, e lo spirito di chi oggi nella marginalità di quegli spazi strappati alla loro funzione originaria vuole immaginare la possibilità di un rapporto diverso con la natura ed essere fruitore di territori divenuti luoghi della contemplazione e del viaggiare lento, della mobilità senza motore e del tempo non produttivo. In questo passaggio esiste una relazione diretta anche con l’idea espressa nel *Manifesto del Terzo Paesaggio* di agire riducendo al minimo l’affermazione di volontà sulla natura e anzi di plasmare l’agire agli elementi del territorio che l’osservazione, l’immersione nei luoghi hanno permesso di visualizzare.

In questo il Terzo Paesaggio integra e traduce in applicazione pratica il secondo principio della termodinamica, nell’ottimizzare l’intervento umano riducendo al minimo la dissipazione di energia. In questo tentativo l’idea di Giardino Planetario (Clément, 2010), i cui limiti coincidono con quelli della biosfera, diventa la cornice e la matrice di senso del nostro agire ecologico perché in relazione con l’ecosistema mondo. Da qui le grandi linee d’azione che dovrebbero guidare la relazione con la natura, in dialogo con essa e non come affermazione di volontà positiva, di potere. È il manifesto di una ecologia politica (sviluppato in modo più completo in *L’alternative ambiente*) che mette al centro il concetto chiave di diversità/biodiversità, osservata, tutelata e goduta dall’uomo, la cui centralità è comunque indiscussa e declinata in termini di coscienza planetaria, responsabilità politica collettiva e di specie verso l’ecosistema Terra.

Nella transizione paesaggistica del patrimonio ferroviario sardo è proprio nell’analisi delle ferrovie dismesse che possiamo identificare spunti ed elementi che richiamano al progetto di territorio e società espresso dal *Manifesto del Terzo Paesaggio*. L’organizzazione razionale del territorio che ha prima prodotto la rete ferroviaria per poi dismetterla ha creato questi spazi. Uno dei temi di fondo dell’idea di Terzo Paesaggio riguarda la relazione tra lo spazio produttivo della Politica Agricola Comune opposto al luogo dell’autorganizzazione della natura che crea diversità in spazi marginali. Uno spazio del “non fare” dunque, il luogo dove ridurre al minimo le forme di tutela e di regolamentazione, partendo dalla consapevolezza che i meccanismi di autoregolazione della

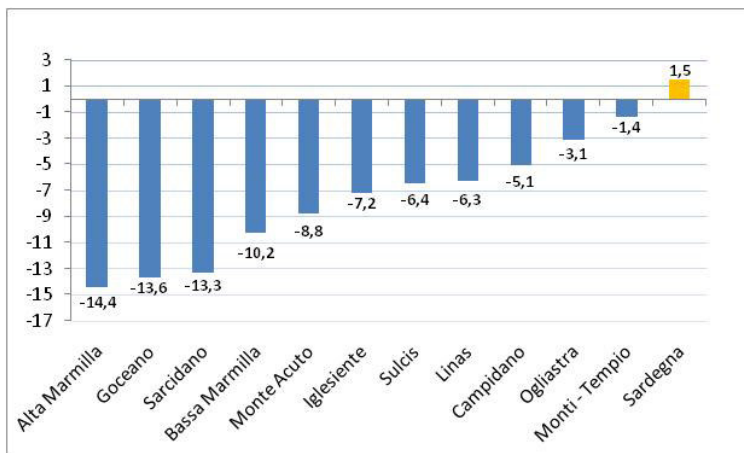
natura permettono la sopravvivenza di sistemi complessi che l'uomo non sarebbe in grado di gestire. Anche se le ferrovie dismesse oggi non possono essere definite esattamente come uno spazio in cui l'attività umana è sospesa, esistono tratti consistenti dei vecchi tracciati ferroviari che sono rimasti abbandonati, apparentemente privi di resistenza al processo di rinaturalizzazione. Inoltre, specialmente in Sardegna, la presenza di opere ingegneristiche molto resistenti all'usura del tempo non poteva passare del tutto inosservata, specie laddove la carenza di strade o di ponti in zone montagnose o collinari ha costituito storicamente un limite alla fruizione del territorio rurale. È del tutto vero dunque che parlando di ferrovie dismesse oggi parliamo di spazi senza funzione, marginali e sospesi, in attesa di una nuova attribuzione di senso? In realtà la nuova attribuzione di senso non ha tardato a realizzarsi. Quasi sempre le ferrovie dismesse e disarmate sono diventate strade di penetrazione utilissime per le attività economiche e la mobilità interna ai territori rurali.

Parallelamente le ferrovie dismesse si aprono a diverse attribuzioni di senso. Le ampie dimensioni del loro reticolo permettono l'individuazione di spazi riorganizzatisi secondo traiettorie diverse che si richiamano in parte alla visione di un paesaggio terzo perché ridotto nelle dimensioni e marginale rispetto ai luoghi della produzione. Sono parcellizzate, diventano spazi residuali o luoghi produttivi o spazi culturali.

Nella riflessione internazionale (per una panoramica sul tema, Jongman, Pungetti, 2004), le *greenways* hanno un'ambizione più alta che fornire un ennesimo prodotto agli esperti di marketing territoriale. La riduzione a mero prodotto turistico delle vie verdi ne impoverisce il potenziale di innovazione che dovrebbe invece avere come orizzonte la costruzione di una appropriazione da parte degli abitanti di un pezzo sospeso del loro territorio come luogo del vivere a contatto con la natura, per produrre nuova cultura, nuove relazioni con le componenti ecosistemiche naturali, nuove esperienze dello spostarsi stesso nello spazio e nel tempo. Le *greenways* potrebbero essere il primo nucleo di una rete di resistenza nei termini in cui ne parla Clément: resistenza alla mobilità motorizzata, resistenza alla ossessione del tempo produttivo, resistenza ad un *rapporto con la natura = attivo - progetto - volontà - potere* per iniziare a creare le condizioni per un *rapporto = immersione - ascolto - attesa - scoperta*. La *greenway* può essere il sostrato della circolazione di breve distanza delle persone e delle merci, di una campagna che organizza spazi nuovi di diffusione dei suoi saperi, luogo della comunicazione tra persone e dello scambio, del contatto e della condivisione a tutti i

livelli in opposizione ad un mondo che si rappresenta sempre più come diviso, opposto, isolato. Il progetto cartesiano di controllo sulla natura cede il passo al dialogo con la natura, l’immersione in essa.

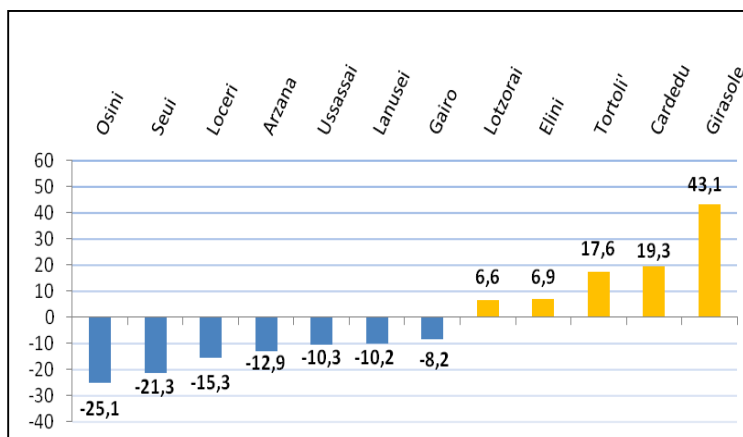
La dimensione collettiva del processo di creazione del paesaggio, esplicitata dai discorsi sul territorio, dalle rappresentazioni prodotte, dalle diverse progettualità proposte, per ora non lascia intravedere l’emergere di una visione definita. Il futuro delle ferrovie secondarie attive e dismesse dipenderà dal progetto di paesaggio che si realizzerà. Possiamo però cogliere degli indizi, intravedere nodi di attori e relazioni emergenti che dialogano e, spesso, confliggono tra essi. Il discorso sulla marginalità dei territori attraversati dalle ferrovie secondarie si è consolidato nel tempo soprattutto per il sostegno di argomenti dotati di forte legittimità, quali il valore della modernizzazione, l’incapacità dei sistemi locali di generare sviluppo, la necessità di sgretolare strutture sociali “arretrate”. Argomenti legittimati dal coincidere di saperi tecnici, quello degli “esperti”, con gli interessi dei gruppi dirigenti (entrambi caratterizzati da un forte principio d’autorità) e lobby economiche, quali quelle dell’industria di base a tutti i costi. I valori attraverso cui si strutturano tali argomenti ed il progetto di paesaggio che ne consegue, attraverso un ribaltamento eclatante, smettono di essere per definizione un filtro soggettivo per divenire fatti specifici del territorio in questione. Attraverso dunque una legittimazione quasi completamente esterna, il territorio subisce la sciagura di una negazione e quindi sostituzione dei propri elementi specifici con i valori di chi osserva e ha autorità per imporre la propria visione. Ma, come ha spiegato efficacemente Latour (2000), i valori espressi da un territorio dipendono dai fatti, dalla specificità territoriale. L’esperienza territoriale, per definizione specifica, determina il valore, il significato di un fatto che potrebbe apparire dall’esterno simile o identico ad uno prodotto in contesti territoriali o temporali diversi. Da queste considerazioni deriva da un lato l’impossibilità di una definizione principalmente esogena delle traiettorie di sviluppo locale, d’altro canto si determina uno spazio per la “politica”, ove attivare consapevolmente un processo di legittimazione di un valore territoriale che si intende sostenere, agendo prima di tutto sui fatti e sul processo relazionale di determinazione dell’esperienza territoriale. Anche discorsi teoricamente condivisibili perché genericamente legati ai canoni della sostenibilità possono essere autoritariamente imposti dall’esterno in assenza di un processo che leghi territorio, esperienza locale e valori, in una parola il paesaggio di un luogo.



**Figura 1** Ambiti Territoriali Ottimali, tasso di variazione della popolazione, 1991-2009 (\*).

Nota (\*): Gli ATO attualmente esistenti sono stati definiti dalla Regione Sardegna nel dicembre 2006 (delibera N. 52/2 del 15 dicembre 2006). Per quanto riguarda la linea ferroviaria Monti-Tempio, non essendo i dati degli ATO di riferimento adeguatamente rappresentativi sono stati sostituiti con l'analisi aggregata dei dati dei seguenti comuni: Berchidda, Monti, Telti, Calangianus, Sant'Antonio di Gallura, Luras, Tempio Pausania.

Fonte: Nostra elaborazione su dati ISTAT.



**Figura 2** Ogliastra, tasso di variazione della popolazione di alcuni comuni costieri e interni, 1991-2009.

Fonte: Nostra elaborazione su dati ISTAT.

*Bibliografia*

- Anfossi, A., 1968, *Socialità e organizzazione in Sardegna. Studio sulla zona di Oristano-Bosa-Macomer*, Milano, FrancoAngeli (nuova edizione ampliata 2008, Cagliari, CUEC).
- Bardanzellu, G., 1955, Camera dei Deputati, Intervento alla Seduta antimeridiana di martedì 25 ottobre 1955, pp. 21459-21464, [http://legislature.camera.it/\\_dati/leg02/lavori/stenografici/sed0344/sed0344.pdf](http://legislature.camera.it/_dati/leg02/lavori/stenografici/sed0344/sed0344.pdf), visitato il 13 febbraio 2011.
- Beccu, E., 2000, *Tra Cronaca e Storia. Le Vicende del Patrimonio Boschivo della Sardegna*, Sassari, Carlo Delfino Editore.
- Bellinzas, M., 2007, *Previsioni demografiche dei comuni della Sardegna 2006/2016*, Quaderni di Lavoro CRENoS, Temi Economici della Sardegna, 07/01, Cagliari, CUEC.
- Bertarelli, L.V., 1918, “Navigando tra gli scogli della sincerità”, *Le Vie d’Italia*, Touring Club Italiano, anno 2, n. 9, Settembre 1918, p. 513-524.
- Boel, B., 2003, *The European Productivity Agency and Transatlantic Relations 1953-1961*, Copenhagen, Museum Tusulanum Press.
- Bottazzi, G., Puggioni, G., Zedda, M., 2006, *Dinamiche e tendenze dello spopolamento in Sardegna*, Rapporto interno, Regione Autonoma della Sardegna, Assessorato alla Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio, Programma Regionale di Sviluppo, agosto 2006.
- Carta L., 1987, “Benjamin Piercy (1827-1888)”, *Quaderni Bolotanesi*, n. 13, p. 224-265.
- Cherchi, E., 2003, *Il valore del tempo nella valutazione dei sistemi di trasporto. Teoria e pratica*, Milano, FrancoAngeli.
- Cherchi, E., Fadda P., Fancello G., Meloni, I., Olivari M., 2008, *Metropolitana sotterranea a Cagliari: il dissenso parte dai numeri*, nota di lavoro, CRiMM-Centro Ricerche Modelli di Mobilità, Dipartimento di Ingegneria del Territorio, Facoltà di Ingegneria, Università di Cagliari, [http://files.meetup.com/206948/Metro\\_sotterraneo\\_docenti\\_trasporti.pdf](http://files.meetup.com/206948/Metro_sotterraneo_docenti_trasporti.pdf), visitato il 13 febbraio 2011.
- Clément, G., 2010, “L’alternative ambiente”, *Les Carnets du Paysage*, n. 19, École Nationale Supérieure du Paysage, Versailles-Marseille, [www.gillesclement.com](http://www.gillesclement.com).
- Dansero, E., Vanolo, A., 2006, “Per una geografia del paesaggio industriale in Italia. Un’introduzione”, in E. Dansero e A. Vanolo, a cura di, *Geografia dei paesaggi industriali in Italia. Riflessioni e casi studio a confronto*, Milano, FrancoAngeli, p. 11-16.
- Fadda, P., Meloni, I. e Olivari, M., 2008, “Il ruolo della rete su ferro nell’area metropolitana di Cagliari”, in M. De Luca, e F. Pagliara, a cura di, *La ferrovia nelle aree metropolitane italiane*, Roma, Aracne.



- Governa, F., 2001, “Ripensare il rapporto infrastrutture/territorio. Il valore aggiunto territoriale delle infrastrutture di trasporto”, in G. Dematteis e F. Governa, a cura di, *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Milano, FrancoAngeli, p. 27-48.
- Jongman, R., Pungetti, G., 2004, *Ecological Networks and Greenways – Concept, Design, Implementation*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Latour, B., 2000, *Politiche della natura*, Milano, Raffaello Cortina.
- Lawrence, D. H., 2000, *Mare e Sardegna*, Nuoro, Ilisso (ed. orig. *Sea and Sardinia*, 1921).
- Meloni, B., 2008, “La costruzione sociale dello sviluppo territoriale. Dal Progetto Sardegna dell’OECE alla Progettazione Integrata”, in A. Anfossi, *Socialità e organizzazione in Sardegna. Studio sulla zona di Oristano-Bosa-Macomer*, CUEC, Cagliari, p. 9-87.
- Offner, J.M., 2000, “Territorial Deregulation: Local Authorities at Risk from Technical Networks”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, 1, p. 165-182.
- Ortu, L., 2005, *La questione sarda fra Ottocento e Novecento*, CUEC, Cagliari.
- Perelli, C., Sistu G., 2011, “Lo schiaffo di Calvero. Valori, ruoli e resistenze nella pianificazione territoriale in Sardegna”, *Memorie della Società Geografica Italiana* (in stampa).
- Pezzagno, M., 2002, *Greenway nella pianificazione urbana e territoriale*, Università degli Studi di Brescia, Dipartimento di Ingegneria Civile, UT – Urbanistica Tecnica, n. 4, Brescia, Sintesi Editrice.
- Raffestin, C., 2006, “L’industria: dalla realtà materiale alla “messa in immagine”, in E. Dansero, A. Vanolo, a cura di, *Geografia dei paesaggi industriali in Italia. Riflessioni e casi studio a confronto*, Franco Angeli, Milano, p. 19-36.
- RAS, Regione Autonoma della Sardegna, 2008, *Piano Regionale dei Trasporti, Rapporto di sintesi, Parte seconda, Scenari futuri*, (<http://www.regione.sardegna.it/speciali/pianotrasporti/>), Visitato il 13 Febbraio 2011.
- RAS, Regione Autonoma della Sardegna, 2009 *Dinamiche e tendenze dello spopolamento in Sardegna. Focus sulle aree LEADER*, Rete Rurale Nazionale e Assessorato dell’Agricoltura e Riforma Agro-Pastorale della Regione Autonoma della Sardegna, Autorità di Gestione del Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013, [www.regione.sardegna.it/documenti/1\\_26\\_20101116090620.pdf](http://www.regione.sardegna.it/documenti/1_26_20101116090620.pdf), visitato il 13 febbraio 2011.
- Sistu, G., 2001, “Ambiente naturale e sviluppo locale in Sardegna. Il caso del Montiferru”, in L. Stanzione, a cura di, *Le vie interne allo sviluppo del Mezzogiorno*, Working Papers, Napoli, IUO – Dipartimento di Scienze Sociali, p. 341-366.
- Tennant, R., 1885, *Sardinia and its resources*, Roma-London (edizione italiana a cura di L. Artizzu, 2006, Edizioni della Torre, Cagliari).

- Toccolini, A., Fumagalli, N., Senes, G., 2004, *Progettare i percorsi verdi*, Rimini, Maggioli Editore.
- Zamagni, S., 2006, “L’economia come se la persona contasse. Verso una teoria economica relazionale”, in S. Zamagni, P. Sacco, *Teoria Economica e relazioni interpersonali*, Bologna, il Mulino, p. 17-51.