

**Convegno sui trasporti nella provincia di Sassari**  
**Organizzato dall'Associazione "Amici di Sassari"**

**Relatori: Giuseppe Lendini, Piero Montresori e Sandro Ruju**

**Comunicazione di Sandro Ruju su**  
***Evoluzione storica e problemi dei trasporti nel Nord Sardegna***  
(Bozza dattiloscritta)

Sassari 21 maggio 1992

Il tema assegnatomi ( delineare l'evoluzione del sistema dei trasporti nel nord Sardegna dall'epoca della I rivoluzione industriale fino ai giorni nostri ) è, ~~in effetti~~ piuttosto complesso .

Ma, impegnandomi a restare nei limiti di tempo concordati, per lasciare spazio agli altri relatori e al dibattito, ed aiutandomi con alcuni lucidi, spero di fornire alcuni elementi utili ad inquadrare storicamente il problema .

Un primo aspetto che ritengo opportuno sottolineare è l'intenso rapporto che il nostro territorio ebbe con la Francia almeno sino al 1887, anno della rottura commerciale, che causò, come è noto, effetti disastrosi sull'economia isolana . Non a caso la compagnia marsigliese Fraissinet aveva istituito, a partire dal 1850, una linea di navigazione che, toccando la Corsica, arrivava sino a Porto Torres e ~~non a caso~~, nel volume complessivo degli scambi ed in particolare delle merci esportate dallo scalo turritano, la Francia ebbe sino agli anni Ottanta un peso superiore rispetto al Continente italiano .

~~Fino più di cento anni fa,~~ verso il 1880, il volume complessivo delle esportazioni della provincia di Sassari era quasi doppio ~~al~~ al volume delle importazioni. ~~Questo~~ lucido, che ho preparato utilizzando una puntuale relazione svolta dal prefetto di Sassari nel 1882, visualizza l'incremento delle principali merci imbarcate dalla provincia nel corso degli anni Settanta, il loro valore e la quota delle esportazioni verso l'estero (segnalata col tratteggio a colori ) :

come si può vedere erano nell'ordine il bestiame, l'olio , il vino , il formaggio, il grano e il sughero i prodotti più significativi di questi traffici verso l'estero che globalmente portavano alla provincia un reddito di circa 10 milioni di lire . Un ruolo assolutamente prioritario in questi traffici con la Sardegna lo aveva la Francia, che esportava nell'isola manufatti e tessuti ed importava soprattutto bestiame, olio, vino, ma anche sughero e pellami grezzi .

Questi scambi commerciali, così rilevanti da superare in valore le esportazioni della provincia verso il Continente italiano, portarono da un lato al trasferimento in Sardegna di imprenditori francesi ( penso al ruolo svolto nella lavorazione delle pelli da Scipion Viela e Adrien Gavaudo, rispettivamente a Sassari e a Cagliari, ma anche nel caso del sughero , a Bernard Sansan ) e d'altro lato spinsero imprenditori sassaresi a recarsi sovente in Francia : oltre a Salvatore Dau, che usò i suoi viaggi per apprendere meglio le tecnologie di lavorazione del cuoio, va ricordato a questo proposito il commerciante sassarese Antonio Viale che fu il primo ad intuire le potenzialità insite nell'esportazione di bestiame in Francia, (un traffico che avrebbe arricchito molto in quegli anni soprattutto gli allevatori logudoresi).

Il secondo lucido che voglio mostrarvi l'ho tratto dallo studio per un Piano regolatore ferroviario della Sardegna predisposto nel 1913, con notevole acume e lungimiranza, dall'ingegner Dionigi Scano .

Dalla seconda cartina, relativa alla situazione nel 1876, si può notare come non a caso il primo tratto (di ferrovia realizzato nel nord Sardegna sia stata proprio la linea Chilivani-Porto Torres, funzionale essenzialmente all' esportazione di bestiame cui accennavo pocanzi .

Se poi osserviamo l'ultima cartina a destra, che raffigura la situazione verso il 1910, possiamo rilevare che nel corso di un trentennio si arrivò, più o meno, alla creazione della rete ferroviaria di cui l'isola continua a disporre anche oggi .

In sostanza, in tempi relativamente brevi la Sardegna ed anche la nostra provincia furono dotati di un' importante rete infrastrutturale . Ciò avvenne certamente a causa di scelte governative tendenti a sviluppare il settore ferroviario, uno dei cardini del nascente sviluppo industriale italiano, ma anche come effetto della pressione di un forte movimento di opinione (a Sassari si creò per esempio un Comitato misto di cui fecero parte i principali leader politici, le istituzioni e organismi della società civile ) .

L'unico tratto mancante è, come si può notare, la linea Sassari-Tempio .

Su questo percorso, non a caso, era stata inaugurata, nel 1907, la prima linea automobilistica della Sardegna, intrapresa avviata da Bastia Pirisi e subito dopo rilevata dai fratelli Panu, tempiesi, uno dei quali, Martino, dotato di forte spirito imprenditoriale, fu qualche anno dopo anche tra i promotori della società SATAS, che poi, nel 1924, passerà sotto il controllo della FIAT .

A proposito della rete stradale va notato che, dopo l'intenso sviluppo verificatosi nel corso degli anni Ottanta dell'Ottocento, la crescita fu abbastanza lenta : nel 1926 il metraggio di strade in provincia era superiore alla media nazionale in rapporto agli abitanti, ma nettamente inferiore rispetto all'estensione territoriale . A caratterizzare la situazione sarda rispetto al contesto nazionale era comunque la netta prevalenza che la trazione animale svolgeva ancora nella movimentazione globale delle merci .

Rispetto all' evoluzione delle reti ferroviarie e stradali, tutto sommato accettabile, le strutture portuali della provincia restarono invece per anni in stato di grave e colpevole abbandono: due brevi monografie sui porti di Torres e di Terranova ci informano sulle penose condizioni in cui operavano i due scali verso il 1875 .

Il porto di Torres, che era stato definito "uno stagno di rospi" da un deputato della Commissione parlamentare che l'aveva visitato, disponeva di una scavatrice paragonabile ad una macchina medioevale; dal canto suo il porto di Terranova non

aveva ancora risolto i due difetti essenziali già rilevati dal Lamarmora : l'esser pieno di rocce affioranti e l'aver un'entrata otturata dalle sabbie .

Furono questi difetti a favorire la scelta di Golfo Aranci, come punto di attracco per Civitavecchia, scelta che avvenuta con durissime polemiche nel 1880, fu rivista a favore di Terranova quarant'anni dopo .

Le vicende paradossali del porto turritano, sconvolto da lavori interminabili connessi ad una vertenza giudiziaria con la ditta appaltatrice e all'inevitabile sperpero di ingenti capitali, comparvero più volte, nei decenni a cavallo di fine secolo, sulla prima pagina del quotidiano sassarese : "A Porto Torres si lavora o meglio si litiga da quasi vent'anni - scriveva nel 1899 in un suo editoriale "La Nuova Sardegna" - e intanto il porto nuovo è da venire e quello vecchio distrutto" .

Sul piano sociale la realtà del porto, con i suoi compositi interessi, visse in età giolittiana alcuni significativi episodi nei quali le regole prevalenti, ispirate ad un paternalismo di tipo comunitario sembrarono talvolta incrinarsi :

"L'odio di classe - commentava con manifesta amarezza il cronista locale nel 1911 - sta penetrando all'interno dei lavoratori del porto che tendono a fare i cottimisti speculando sulle ore di lavoro e sui prezzi di forfait e non si accontentano più della paga giornaliera di 4 lire" .

Fu allora ed ancor più nel primo dopoguerra che tra i lavoratori portuali andò formandosi, in Sardegna come nel resto del Paese, una forte capacità contrattuale con cui dovette fare i conti anche il fascismo, che, dopo aver stroncato con estrema durezza le organizzazioni sindacali tra i ferrovieri, scelse nel caso dei lavoratori dei porti una linea più morbida con la creazione delle compagnie portuali .

A proposito del sindacato ferrovieri, ritengo necessario accennare almeno al fatto che questo ~~organismo~~ *organismo*, che fu uno dei perni del nascente movimento operaio, riuscì a svolgere un significativo ruolo di aggregazione intorno alla difficile vertenza per la statizzazione della rete ferroviaria sarda .

Cambiando ~~a questo punto totalmente~~ *questo punto* angolazione, mi sembra utile adesso introdurre nuove riflessioni sull'andamento della bilancia commerciale della Sardegna, in quanto i trasporti costituiscono lo specchio della realtà economica di un territorio. .

L'economista Gavino Alivia, nel suo importante studio sulla provincia di Sassari, notava come nel corso dei cinquantanni intercorrenti tra il 1880 ed il 1930, il volume delle merci imbarcate e sbarcate nei porti sardi fosse raddoppiato, mentre nello stesso periodo i traffici commerciali a livello nazionale erano triplicati . La realtà isolana era quindi caratterizzata da

una maggiore lentezza nello sviluppo. Inoltre la Sardegna risultava, in epoca fascista, ancora esportatrice di materie prime e prodotti agricoli poveri.

Nel complesso le merci movimentate nei porti sardi, nel corso del 1929, superavano, come evidenzia ~~questo~~ il terzo ~~lucido~~, il milione di tonnellate.

Analizzando in particolare la realtà della provincia di Sassari vorrei evidenziare due dati significativi:

- 1) nel nord Sardegna, a differenza dal resto dell'isola, si ~~determinò~~ determinò già in epoca giolittiana la prevalenza delle importazioni sulle esportazioni;
- 2) il fatto che pressochè tutto l'incremento dei traffici verificatosi tra il 1910 ed il 1929 nell'isola fosse stato appannaggio dei porti del nord Sardegna (ciò a testimonianza di un graduale declino della ~~fino ad allora indiscussa~~ centralità del porto di Cagliari).

Faccio ora un nuovo salto temporale per arrivare agli anni Sessanta, periodo nel quale la Sardegna ha vissuto una vera e propria rivoluzione nel campo dei trasporti:

in primo luogo, soprattutto come conseguenza della nascita dei grandi poli industriali, tanto che il volume complessivo delle merci movimentate è cresciuto in quel decennio di ben dodici volte (di quindici volte se ci si riferisce a quarant'anni prima);

in secondo luogo, come ~~effetto~~ risultato del cosiddetto miracolo economico che ha ~~ha~~ portato un primo significativo boom nell'acquisto di autoveicoli privati; ~~mentre anche come effetto~~ inoltre ~~del Piano di Rinascita appena varato~~ viene realizzato un raddoppio della rete stradale isolana;

in terzo luogo gli anni Sessanta sono stati profondamente caratterizzati anche dallo sviluppo del turismo, settore nel quale, come è noto, la provincia di Sassari assorbe anche oggi circa il 50% delle presenze dell'intera isola; ma in termini di movimento dei passeggeri, l'incidenza della provincia è molto più alta.

A questo proposito, proiettandomi, prima di concludere, sugli anni più recenti, vorrei analizzare un grafico elaborato attualizzando lo studio che il geografo americano Price fece sulla Sardegna turistica alla fine degli anni Settanta: il grafico, riferito al flusso dei movimenti dei passeggeri, evidenzia le capacità di attrazione dei tre principali poli: in grigio sono indicate le fette di flusso al 1975 e in rosso e in azzurro ho aggiunto i flussi relativi al quindicennio successivo riguardanti rispettivamente i porti e gli aeroporti.

In sostanza, come si può notare, nell'area gallurese Olbia tende ad assumere un ruolo preminente, anche se Golfo Aranci fa registrare una sia pur lieve contrazione; viceversa rispetto al nord ovest della provincia mentre l'aeroporto di Alghero non riesce a seguire i ritmi di sviluppo degli altri scali isolani, mi sembra interessante segnalare il fatto che Porto Torres abbia fatto registrare l'incremento maggiore in termini assoluti ~~473 mila passeggeri rispetto ai 365 mila di Olbia e ai 115 mila di Cagliari~~, raddoppiando, quasi, in termini percentuali il suo traffico se si considera l'ultimo decennio.

Non potendo, in queste note inevitabilmente schematiche, soffermarmi su tanti altri aspetti significativi, tenterò a questo punto di indicare quelle che mi sembra siano alcune delle più significative costanti, nella complessa e tormentata vicenda dei trasporti in provincia, costanti valide del resto per l'intera isola:

- I) i tempi generalmente molto lunghi con cui i problemi e le situazioni di maggiore disagio sono state affrontate e, in alcuni casi, risolte (per esempio: l'idea delle navi traghetto lanciata negli anni Trenta si è concretizzata a partire dal 1961; ~~visivamente~~ l'elettrificazione della dorsale sarda rivendicata dai ferrovieri negli anni Cinquanta non è ancora operante);
- II) le forti spinte campanilistiche che hanno inciso e spesso stravolto un razionale assetto di sviluppo (è questo un giudizio che a suo tempo formulava già molto chiaramente Dionigi Scano, ma per restare più vicini a noi, ricorderei a questo proposito le puntuali osservazioni svolte qualche anno fa da Eugenio Cossu durante un convegno sul piano generale dei trasporti);
- III) la questione delle tariffe, che hanno avuto un andamento altalenante (la compagnia Florio e Rubattino praticava noli superiori a quelli delle Società francesi, poi in epoca giolittiana ci fu un sensibile ribasso e poi nuovi penalizzanti aumenti);
- IV) i ricorrenti e purtroppo fallimentari tentativi di dar vita a Società di navigazione sarde (nell'arco di tempo da me studiato ho potuto registrare almeno 5 tentativi);
- V) l'incidenza che, comunque, i movimenti di opinione organizzati sono riusciti ad avere, grazie anche al ruolo, spesso decisivo, della stampa, che in alcuni periodi ha seguito il problema con maggiore continuità rispetto ad altre fasi durante le quali la questione trasporti è stata invece sottovalutata.

Concludo questa comunicazione, citando un passo di un bel saggio di Antonello Mattone sul ~~rapporto tra la Sardegna e il mare~~ Sardegna, per arrivare a una domanda finale.

"La storia della Sardegna si presenta come un ventaglio capace di grandi aperture verso l'esterno quando riesce a collocarsi nelle correnti e nei flussi di civiltà mediterranee o a captare i traffici e le rotte di navigazione, ma anche di paurose chiusure in sé stessa, di isolamento dal resto del mondo ....

Il ventaglio, però, - non è un ventaglio che si apre da solo : è un ventaglio che viene aperto dall'esterno .." .

Questa metafora del ventaglio mi sembra utile per una riflessione sul futuro del nord Sardegna anche in relazione all'ormai prossima unificazione europea .

### lucido

La cartina elaborata dalla Fondazione Firelli e riportata dall'osservatorio economico del Banco di Sardegna delinea, indicando le principali direttrici di sviluppo europee, uno scenario dal quale la Sardegna sarebbe inevitabilmente tagliata fuori .

Tuttavia è vero che, accanto al triangolo Parigi, Londra, Berlino, tradizionalmente trainante, sta emergendo in questi ultimi tempi, come riferiscono studi recenti ed evidenza quest'ultimo lucido ~~(tratto da uno studio pubblicato dalla rivista Mondo Economico,~~ anche un altro triangolo che ha i suoi vertici in Marsiglia, Zurigo, Monaco . Inoltre gli studi più recenti sottolineano la ripresa d'importanza degli scambi via mare nel complesso dei traffici internazionali .

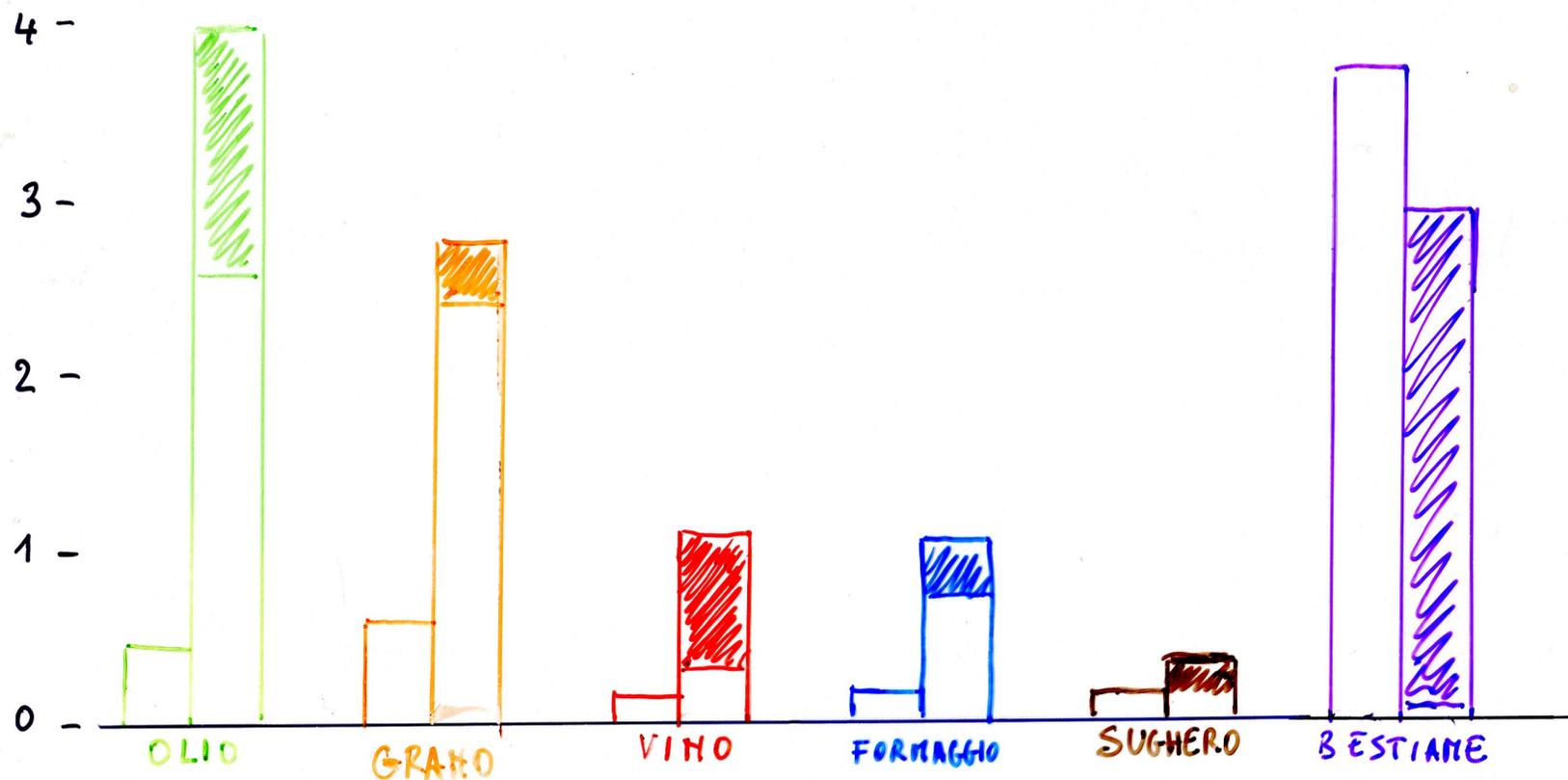
Ora, senza voler attribuire ai trasporti un ruolo totalizzante, mi sembra comunque che la possibilità di disporre di trasporti efficienti ( e non parlo ora solo di quelli tradizionali , ma anche di quelle "autostrade del duemila" che sono le reti informatiche) sia una condizione indispensabile per poter almeno tentare come Sardegna di affrontare questa sfida da un lato ad armi pari e d'altro lato senza quegli alibi un pò lamentosi, che già all'inizio del secolo furono stigmatizzati così bene da Attilio Deffenu .

La domanda che allora, sulla base anche della passata esperienza storica cui ho accennato inizialmente, voglio porre, forse con un pò di ottimismo, è la seguente :  
è veramente impossibile che la Sardegna e, per quanto ci riguarda il nord Sardegna, riesca ad inserirsi in questa nuova direttrice di sviluppo ? E' impossibile, in altri termini, che come sardi riusciamo a gestire in modo attivo l'insularità , aprendo noi, consapevolmente, quel ventaglio ?

VALORE DELLE PRINCIPALI ESPORTAZIONI  
DALLA PROVINCIA DI SASSARI

CONFRONTO TRA IL 1871 E IL 1881

(IN MILIONI DI LIRE)



FONTE : RELAZIONE DEL PREFETTO L. FLORENTINI , 1882

Stato della rete ferroviaria della Sardegna (A).



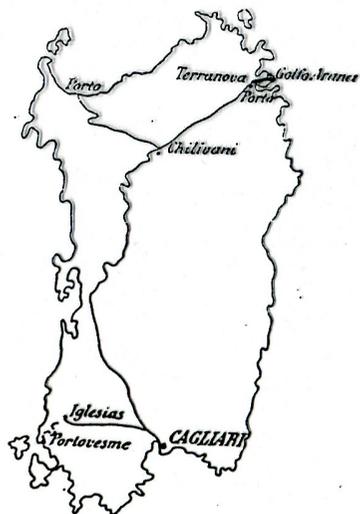
al 1871



al 1876



al 1881



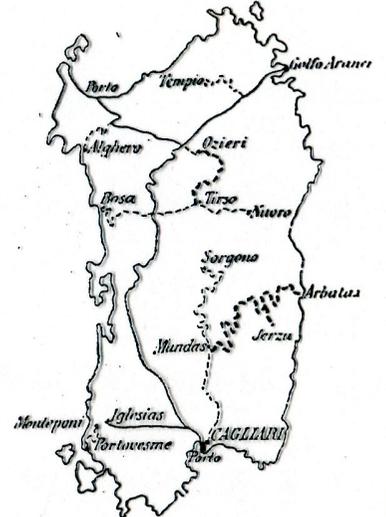
al 1886

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

Stato della rete ferroviaria della Sardegna (B).



al 1891



al 1896



al 1901

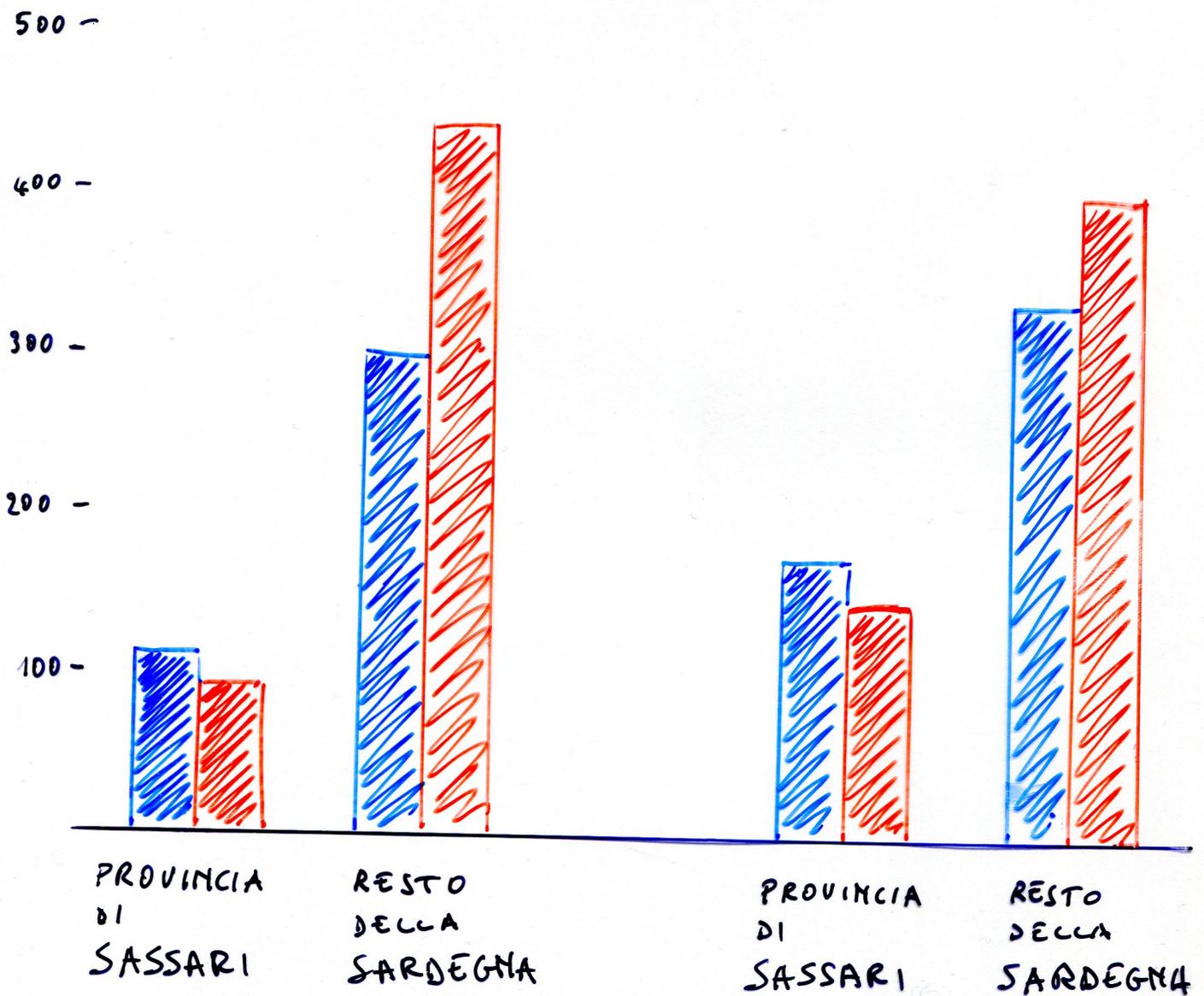


1911 sino a tutto il 1912

MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE  
 IN PROVINCIA DI SASSARI  
 E NEL RESTO DELLA SARDEGNA  
 (migliaia di tonnellate)

1911

1929

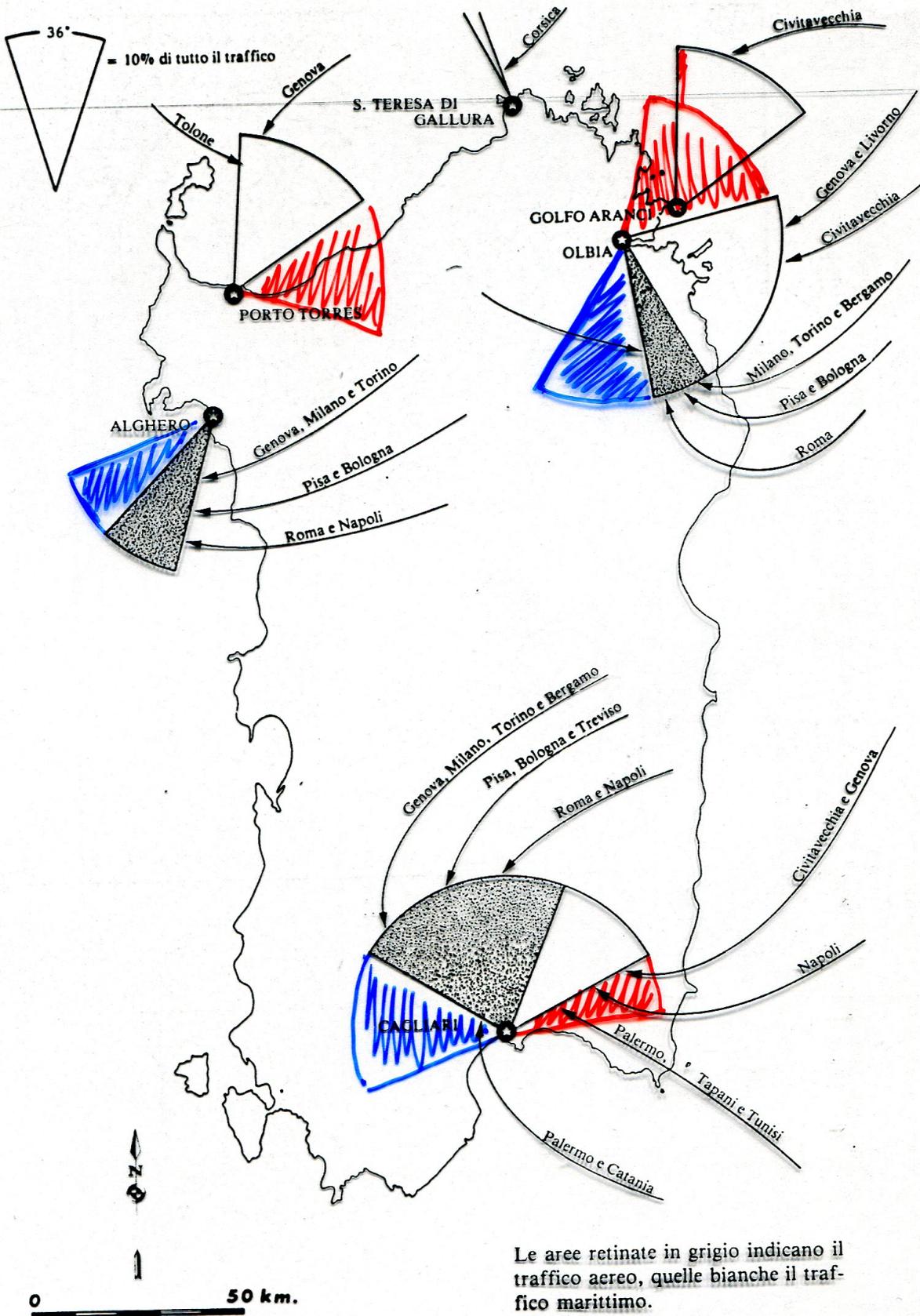


MERCI SBARCATÉ



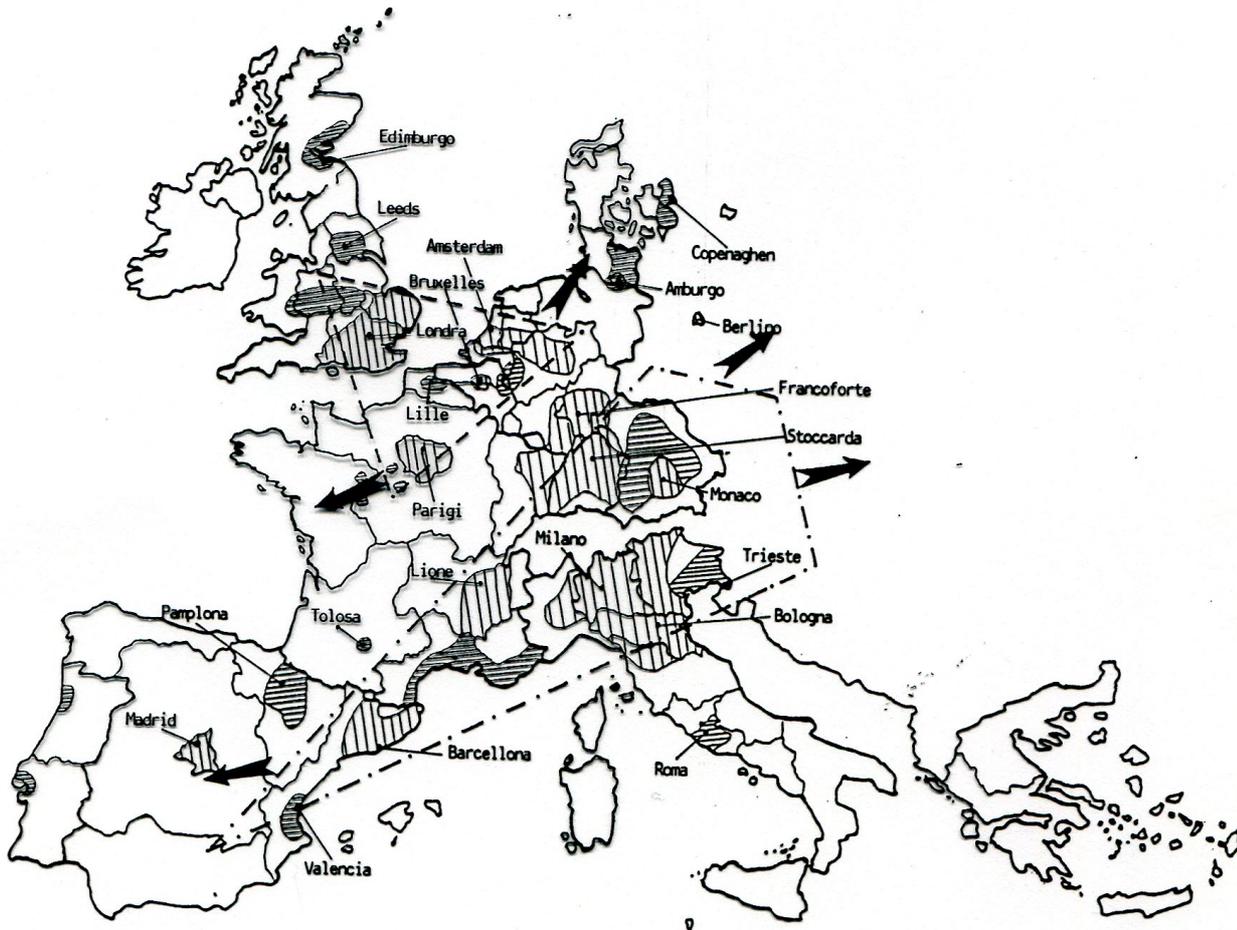
MERCI IMBARCATÉ

FONTE : ALIVIA , ECONOMIA E POPOLAZIONE...



19. Trasporti pubblici fra la Sardegna e il continente.

### Le Regioni europee in prospettiva



Aree con prospettive di crescita:

-  con tipologie di sviluppo consolidate
-  in trasformazione
-  direttrici dello sviluppo

I due «cuori» dell'Europa:

-  = il vecchio
-  = il nuovo

Fonte: Quaderni di formazione Pirelli, «Le regioni europee in prospettiva» AA.VV. Direzione Studi Economici. A cura di Bice Dotti. Settembre 1990. (N.B. - Redatto prima dell'unificazione tedesca).