

La ferrovia secondaria Siracusa Ragusa Vizzini di Oreste Reale
tratto da " ISIRACUSANI" ANNO III N.12 MARZO-APRILE 1998

1933. S.M. Vittorio Emanuele III, Re d'Italia, sale sul treno speciale alla fermata di Pantalica.
Il 19 luglio 1945 veniva inaugurato il primo tratto



La stampa e le televisioni locali recentemente, hanno diffuso la notizia dell'affidamento all'architetto Liistro, da parte della Provincia Regionale di Siracusa, dell'incarico di redigere il progetto per riattivare le strutture di quella che fu la S.A.F.S. (Società autonoma per le ferrovie secondarie della Sicilia). Mi pare doveroso a questo punto far conoscere ai giovani e ricordare ai non più giovani, la storia di questa gloriosa e fascinosa Ferrovia Secondaria siracusana. Dal 1940 al 1945, a causa degli eventi bellici, la mia famiglia si trasferì a Floridia. Io frequentavo la terza media dell'Istituto "Paolo Orsi" e poi il Liceo Scientifico "Orso Mario Corbino" di Siracusa. Per questo, tutte le mattine, scendevo in città col "trenino" della S.A.F.S. Ricordo ancora una serie di aneddoti come quando al ritorno, giunti alla salita del "critazzo", vuoi per il numero eccessivo di vagoni e vuoi anche per il cattivo combustibile usato (legna più delle volte), "Carolina", così avevamo battezzata la locomotiva, si fermava. Allora il capotreno, il signor Calabrese, ci invitava a scendere per alleggerire il carico, risalendo, poi, di corsa sul trenino, dopo la salita. Ora la Carolina non c'è più e nemmeno la strada ferrata. Gli edifici che ospitavano le stazioni sono stati trasformati ed adattati a diversi usi. Qua e là, lungo l'antico tracciato, vecchi caselli affiorano come fantasmi a testimoniare una storia che è già leggenda. Come una persona umana la S.A.F.S. ha un suo stato anagrafico con le date di nascita, di evoluzione e di morte. Sarà bene dire come nacque, come visse e perché morì. Già dai primi anni di questo secolo matura l'idea di collegare, con una ferrovia, il capoluogo aretuseo con i centri agricoli e minerari della provincia, che allora comprendeva il territorio ragusano e lambiva il vizzinese. Per la nascita del primo tratto (Siracusa - Floridia - Solarino) le città interessate si costituirono in consorzio. Ho rintracciato la delibera consiliare dell'11 ottobre 1907, con la quale il comune di Floridia stanziava "un nuovo maggior concorso di £ 26.321" e incaricava l'ing. Giuseppe Mollica di rappresentare l'Amministrazione Comunale in seno all'Assemblea Consorziale. La conquista della Libia, nel 1911, fece aprire nuovi orizzonti per il porto di Siracusa che divenne, da quel momento, il tramite fra l'Europa ed il Nord Africa. Da qui partivano i vapori carichi di ogni genere di mercanzia, dai prodotti agricoli ai minerali (asfalto e zolfo). Il 21 giugno 1911 si costituiva a Roma la S.A.F.S. con sede sociale appunto nella Capitale. Componevano, e rappresentavano la

Società, i sigg: Gaetano Cobes de Lestrade; avv. Raffaele de Martis; dott. Carlo Grillo; avv. Gino Luzzati; ing. Silvio Norza ed Enrico Waligorski. Il capitale sociale iniziale era costituito da un deposito di £. 2.600.000.

La S.A.F.S. ottenne dal Governo una concessione che aveva la durata di 90 anni.



Non ci furono ritardi nell'iter burocratico e, esperiti i necessari atti tecnico-amministrativi per l'espropriazione dei fondi e l'imposizione di alcune servitù prediali, i lavori ebbero inizio e la prima pietra, (pardon) la prima rotaia, fu posta nella primavera del 1912. Si vuole che l'interessamento politico fosse stato curato dai siracusani Luigi Mauceri e Lorenzo Cocuzza, molto vicini al Ministro Sacchi. Questo sottile particolare dimostra che anche allora, a cose fatte, c'era chi subito se ne attribuiva il merito. Non è cambiato nulla! Il 19 luglio 1915, con una cerimonia fastosissima, veniva inaugurato il primo tratto di complessivi Km. 17,712, da Siracusa a Solarino. Intanto era scoppiata la guerra mondiale e l'Italia aveva fatto scendere nella tenzone i propri giovani figli, il fatidico 24 maggio. Questo evento arrestò la marcia della ferrovia secondaria perché venne requisito tutto il materiale di costruzione che si trovava ammannito in due concentramenti: Giarratana e Vizzini, per essere utilizzato a scopi bellici. Fu requisito di tutto: rotaie, attrezzi, e persino vetture ferroviarie. Finita la guerra le cose vennero organizzate al fine di dare alla ferrovia siracusana uno splendido avvenire. Tripoli da tempo era la quarta sponda d'Italia e la guerra con l'Austria aveva completato l'unità nazionale. Cosa si poteva pretendere di più? Le cose, da principio, andarono bene: l'intero percorso era stato ultimato a tempo di record e finalmente la ferrovia, il cui tracciato si sviluppava ad "Y", poteva congiungere Siracusa alle città di Ragusa e Vizzini con una biforcazione a Giarratana. Il numero delle locomotive da quattro fu portato a dieci. Ogni locomotiva aveva il nome di una stazione ed un numero progressivo a partire da Siracusa. Sicché Siracusa corrispondeva al numero 01; Floridia 02 e così via sino a Vizzini che aveva assegnato il numero 10. Dopo un primo breve periodo di assestamento l'attività della SAFS andò via via crescendo. Il gettito del trasporto passeggeri passò da £. 550.000 del 1922 alle £. 820.000 del 1923 alle 960.000 del 1925. Insomma le cose andavano, come si suole dire, di bene in meglio, sino al fatidico 24 agosto del 1926. Quella fu una data da segnare in negativo per la SAFS. Quel giorno un convoglio carico di asfalto, proveniente da Ragusa, giunto nel tratto tra Pantalica e Solarino, per cause che gli inquirenti non se la sentirono di addebitare alla cattiva manutenzione della ferrovia, precipitò nell'Anapo, causando la morte ed il ferimento di alcune persone tra gli addetti al convoglio. Cominciarono da quel dì le disgrazie per la SAFS. Calarono le

entrate dalle £. 960.000 a £. 680.000 per il traffico passeggeri e da £. 700.000 a £. 500.000 per il trasporto delle merci.

La Ferrovia Secondaria Siracusa-Ragusa-Vizzini



Trascorse un anno fra inchieste e confusionari interventi politici finché, il primo agosto del 1927, giunse a Siracusa un Commissario Ministeriale, il comm. A. Senesi, col compito di rimettere in sesto quello che rimaneva della Ferrovia Secondaria Siracusa - Ragusa - Vizzini. E le cose andarono meglio, sotto la gestione commissariale. La strada ferrata fu rimessa a nuovo interamente. Particolare cura venne data agli interventi manutentivi e al rinnovo di tutto il materiale rotabile (segno, questo, che il Commissario, sotto sotto, qualche responsabilità, per il disastro del 1926, alla cattiva manutenzione lo dovette attribuire). Inoltre fu lanciata l'idea di dare maggiore risalto all'aspetto turistico che l'itinerario rappresentava. Fu costruita una stazione sotto Pantalica e si sollecitò la costruzione di un sentiero che, snodandosi in pigri tornanti per i punti panoramici più interessanti, raggiungeva il pianoro da dove inizia la visita dei ruderi e dell'antica necropoli. Sullo stile delle ferrovie delle Dolomiti, si cercò di dare maggiore risalto all'aspetto paesaggistico del percorso, e in modo particolare a quello nel tratto fra Solarino e Giarratana. Ma i tempi non erano maturi e, malgrado la lungimiranza del Commissario Ministeriale, la ferrovia a scartamento ridotto, sotto il peso dell'incuria dovuta al fatalismo arabo della nostra gente, restò solo un mezzo di collegamento fra il capoluogo e la provincia. Durante l'ultimo conflitto, quando alcune decine di migliaia di siracusani si trasferirono nei paesi della valle dell'Anapo, la gloriosa "Carolina" fece per intero il proprio dovere, trasportando quotidianamente operai, impiegati e studenti, qualcuno dei quali, come ho detto prima, un tantino ghiribizzoso. Finita la guerra, con il proliferare di imprese e società di autotrasporti, più o meno politicizzate, si scatenò una vera e propria battaglia

chiusura del servizio ferroviario

...venne abbattuta per dare spazio alle autolinee.

1927, giunse a Siracusa un Commissario Ministeriale, il comm. A. Senesi, col compito di rimettere in sesto quello che rimaneva della Ferrovia Secondaria Siracusa - Ragusa - Vizzini. E le cose andarono meglio, sotto la gestione commissariale. La strada ferrata fu rimessa a nuovo interamente. Particolare cura venne data agli interventi manutentivi e al rinnovo di tutto il materiale rotabile (segno, questo, che il Commissario, sotto sotto, qualche responsabilità, per il disastro del 1926, alla cattiva manutenzione lo dovette attribuire). Inoltre fu lanciata l'idea di dare maggiore risalto all'aspetto turistico che l'itinerario rappresentava. Fu costruita una stazione sotto Pantalica e si sollecitò la costruzione di un sentiero che, snodandosi in pigri tornanti per i punti panoramici più interessanti, raggiungeva il pianoro da dove inizia la visita dei ruderi e dell'antica necropoli. Sullo stile delle ferrovie delle Dolomiti, si cercò di dare maggiore risalto all'aspetto paesaggistico del percorso, e in modo particolare a quello nel tratto fra Solarino e Giarratana. Ma i tempi non erano maturi e, malgrado la lungimiranza del Commissario Ministeriale, la ferrovia a scartamento ridotto, sotto il peso dell'incuria dovuta al fatalismo arabo della nostra gente, restò solo un mezzo di collegamento fra il capoluogo e la provincia. Durante l'ultimo conflitto, quando alcune deci-

ne di migliaia di siracusani si trasferirono nei paesi della valle dell'Anapo, la gloriosa "Carolina" fece per intero il proprio dovere, trasportando quotidianamente operai, impiegati e studenti, qualcuno dei quali, come ho detto prima, un tantino ghiribizzoso.

Finita la guerra, con il proliferare di imprese e società di autotrasporti, più o meno politicizzate, si scatenò una vera e propria battaglia per eliminare la SAFS. Negli ambienti politici regionali, tecnici luminari ed economisti esperti cercarono di dimostrare la inutilità della ferrovia siracusana e ciò malgrado che nel 1950 la SAFS si segnalasse quale prima ferrovia italiana a scartamento ridotto, per numero di viaggiatori e per l'elevato traffico di merci.

Verso la fine del 1954 si tentò di salvare almeno il tratto Siracusa-Giarratana-Ragusa, con un progetto di ammodernamento che prevedeva, tra l'altro, tre coppie di corse giornaliere da effettuarsi con automotrici. La commissione interna dei lavoratori della SAFS fece stampare una cartolina col motto: " Non morte ma progresso". Ma l'atto di morte era stato già redatto nella stanza dei bottoni e portava la data del 30 giugno 1956. Quel giorno si udì per l'ultima volta il fischio di vapore della "Carolina", come un lamento disperato di una leonessa abbattuta e morente. La Ferrovia Secondaria Siracusa-Ragusa-Vizzini venne abbattuta per dare spazio alle autolinee.

Fa rabbia oggi non poter vedere più, dall'alto del pianoro di Pantalica quel meraviglioso tracciato ferroviario, incastrato fra rocce inaccessibili, interrotto da gallerie, che percorre vallate piene di storia e paesaggi, in un felice connubio d'arte e di natura, attraverso il quale il turista poteva raggiungere tesori archeologici d'importanza mondiale, quali la necropoli di Pantalica e l'acropoli di Akrai. Un percorso meraviglioso, con la visione della rupestre bellezza dell'oratorio di San Micidiano e la valle della Bottigliera, dove scorrono festanti le acque garrule dell'Anapo, sfiorando i platani centenari popolati, all'imbrunire, di merli fuggiti al piombo di selvagge carabine. Chi non ha visto questi posti può benissimo lasciarsi affascinare dalla valle di Gemona nelle Dolomiti con le cascate di Nardis e pensare di aver visto il "paradiso", ma basta una sola giornata trascorsa percorrendo il vecchio tracciato della Ferrovia Secondaria siracusana per sentire scendere su di sé la saggezza di Socrate e l'animo leggero del cantastorie!



trenino dell'Anapo Gianni Di Pasquale

