

La ferrovia di Ciccio Pecora

Il treno dei desideri

La chiamavano «la ferrovia di Ciccio Pecora». Il curioso appellativo era dovuto alla somiglianza del trenino che la percorreva con i giocattoli esposti nella vetrina del negozio di Francesco Battaglia Ciulla, un commerciante ragusano a cui era stato affibbiato proprio il nomignolo di «Ciccio Pecora».

Il primo progetto della linea risale al 1884 ma la costruzione venne eseguita molti anni dopo. Venne costituita a tale scopo, nel 1911 a Roma, la Società Anonima per le ferrovie secondarie della Sicilia (SAFS) che ottenne la concessione agli inizi dell'anno successivo. Il primo tronco da Siracusa a Solarino venne inaugurato il 19 luglio 1915 con locomotive a vapore di costruzione Breda e in seguito poco alla volta venne raggiunta Giarratana; ma si dovette attendere il 26 luglio 1923 per vedere l'ultimo tratto, fino a Vizzini, attivato al servizio pubblico. L'esercizio viaggiatori si rivelò subito poco produttivo, stante la lontananza delle stazioni dai centri abitati dell'interno; ma in seguito al collegamento al Porto di Siracusa (effettuato con grande ritardo nel 1927) fu possibile l'avvio di un forte movimento di carri merci dato lo sfruttamento intensivo dell'asfalto ragusano per estrarne idrocarburi negli anni trenta; si ebbe un tale incremento del traffico merci che rese necessario il noleggio di locomotive a vapore FS a scartamento ridotto di maggior prestazione per il trasporto all'imbarco nel Porto di Siracusa.



La linea conobbe il suo momento di gloria nel 1933 quando il Re Vittorio Emanuele III visitò, viaggiando sul trenino addobbato a festa, la Necropoli di Pantalica. Durante la guerra, nel 1943, la ferrovia fu utilizzata dagli alleati per trasportare truppe e materiali per l'offensiva contro le truppe italo-tedesche a Palazzolo. A seguito della diminuzione del traffico merci conseguente alla crisi del dopoguerra, nel 1949, vennero chiusi all'esercizio i tratti da Bivio Giarratana a Ragusa e a Vizzini. Rimase in attività fino alle ore 9,30 del 30 giugno 1956 quando, in conseguenza del decreto del Ministro dei Trasporti, Scalfaro, che disponeva la chiusura dei cosiddetti rami secchi delle ferrovie, l'ultimo treno, partito



dalla Stazione di San Paolo Solarino, giunse alla stazione di Siracusa Nuova con gli ultimi rotabili da accantonare. In seguito vennero smontate le traversine e i binari. Il tracciato, rimasto ormai solo un sentiero, divenne percorribile in automobile attraverso le gole a strapiombo per raggiungere la necropoli; fu acquisito in seguito dalla Provincia di Siracusa. Oggi non è più liberamente percorribile per salvaguardare l'integrità naturalistica della zona. La stazione di Siracusa Nuova con i relativi impianti venne lasciata in

abbandono e alla fine degli anni settanta venne acquisita dal comune di Siracusa e trasformata in autoparco per i mezzi del servizio ecologico comunale.

La linea, che è stata una delle due sole ferrovie in concessione della Sicilia, l'altra è la Ferrovia Circumetnea, venne costruita a scartamento ridotto di 950 mm, lo scartamento italiano. Venne progettata ad aderenza naturale e per una pendenza massima del 28 per mille. La trazione venne prevista con locomotiva a vapore. La lunghezza della linea era di 96,53 chilometri per la tratta Siracusa -Bivio Giarratana-Ragusa a cui si aggiungevano i 27,42 km della tratta Bivio Giarratana-Vizzini scalo.

Altra chicca del percorso è la rete di "nevieri", gli antichi frigoriferi in cui si depositava la neve, per poi venderla e spedirla, attraverso la ferrovia, ai nobili degli altri contadi. La neve veniva caricata sui vagoni e spedita ai baroni le cui ville erano lambite dalla ferrovia e da queste casupole, depositi di neve, da cui trarre il ghiaccio per antiche granite.