



**RIFUNZIONALIZZAZIONE AD USO TURISTICO-RICREATIVO DELLA LINEA  
FERROVIARIA DISMESSA SIRACUSA-RAGUSA-VIZZINI VAL D'ANAPO  
Tratto da Chiaramonte Gulfi a Giarratana ricadente in Provincia di Ragusa**

**RELAZIONE DI INQUADRAMENTO STORICO-BIBLIOGRAFICO DELLA  
FERROVIA SIRACUSA-RAGUSA-VIZZINI**

**Dr. Daniele Pavone**

**CONTENUTI**

- STORIA DELLA FERROVIA SIRACUSA-RAGUSA/VIZZINI
- IL MATERIALE ROTABILE
- FABBRICATI E OPERE D'ARTE
- LA SITUAZIONE ODIERNA
- ABSTRACT
- ALLEGATO A: CARTA DELLE FERROVIE DELLA SICILIA SUD-ORIENTALE
- ALLEGATO B: CARTA SCHEMATICA DELLA FERROVIA SIRACUSA-RAGUSA/VIZZINI, DELLE STAZIONI E DELLO STATO DI FATTO DEI FABBRICATI VIAGGIATORI
- ALLEGATO C: FOTOGRAFIE DI FABBRICATI E OPERE D'ARTE
- ALLEGATO D: FONTI E NOTE BIBLIOGRAFICHE

## STORIA DELLA FERROVIA SIRACUSA-RAGUSA/VIZZINI

Le origini della Siracusa-Ragusa/Vizzini sono da ricercarsi nella seconda metà dell'800, epoca in cui il sistema di trasporto su strada ferrata era nel pieno del proprio sviluppo, essendo il treno il più veloce ed avveniristico mezzo di locomozione allora esistente: in quegli anni sorse l'idea di dotare i centri abitati della Sicilia Sud-Orientale di una ferrovia che, avendo come capilinea Siracusa e Licata, accorciasse drasticamente i tempi di percorrenza per muoversi da un territorio all'altro, con ovvi benefici per gli spostamenti di persone e merci.

A tal fine nel 1861 il Consiglio Provinciale di Siracusa incaricò l'Ingegnere Arnaldi dello studio dell'eventuale tracciato. Ma il progetto presentato dall'Arnaldi tagliava fuori molti dei comuni interessati, sicché ne venne commissionato un altro all'Ingegnere Enrico Guerra; questo nuovo progetto, che prevedeva un tracciato assai più tortuoso del precedente, ottenne un discreto consenso, per cui nel 1868 venne approvata la concessione preliminare. Ma gli elevati costi di realizzazione – Lire 29.829.000 – impedirono l'avvio dei lavori. Per superare tale situazione, nel luglio del 1869 si costituì un Consorzio tra le Province di Caltanissetta e di Siracusa (quest'ultima allora comprendente anche il territorio dell'attuale Provincia di Ragusa), ed i Comuni di Avola, Biscari (oggi Acate), Chiaramonte Gulfi, Florida, Licata, Modica, Noto, Pozzallo, Ragusa, Ragusa Inferiore<sup>1</sup>, Siracusa, Scicli, Spaccaforno (oggi Ispica), e Terranova (oggi Gela), che, con quote variabili, riuscirono a stanziare 2.000.000 di Lire, cifra elevata a 4.500.000 di Lire grazie ad un ulteriore contributo promesso dalla Provincia di Siracusa. Ulteriori finanziamenti vennero proposti da un consorzio di banche inglesi, ma nuove discordie relative all'andamento del tracciato non permisero di sbloccare la situazione e due nuovi progetti – uno che prevedeva una linea costiera, l'altro una più interna – vennero studiati dall'Ingegnere Adolfo Billia – poi primo Direttore Generale della R.S.<sup>2</sup> – senza peraltro poter essere attuati per il permanere di gravi onerosità economiche. La questione si risolse solo nel 1879 grazie alla Legge Baccarini-Seismit Doda<sup>3</sup> che permise la messa in opera della linea attribuendo alle Province interessate l'onere di sostenere il 10% delle spese.

---

<sup>1</sup> All'epoca della formazione del Consorzio Ragusa e Ragusa Inferiore – quest'ultima corrispondente all'attuale quartiere storico di Ibla – erano due Comuni distinti facenti entrambi parte della Provincia di Siracusa.

<sup>2</sup> Rete Sicula, Amministrazione ferroviaria poi confluita nelle Ferrovie dello Stato assieme alla Rete Adriatica (R.A.) ed alla Rete Mediterranea (R.M.).

<sup>3</sup> Legge n. 5002 del 25 luglio 1879.

Tuttavia la realizzazione di quella che è l'attuale linea costiera a scartamento ordinario<sup>4</sup> Siracusa-Licata gestita da RFI<sup>5</sup>, che si addentra inerpicandosi fra i Monti Iblei per servire soltanto le cittadine di Noto, Modica e Ragusa, avrebbe tagliato fuori molti degli altri comuni interessati, che pure avevano contribuito fattivamente alle spese di progettazione, e fra questi anche il grosso centro di Chiaramonte Gulfi, importante per la produzione di olive e derivati. Peraltro tale linea avrebbe avuto un andamento grosso modo parallelo alla Lentini-Caltagirone<sup>6</sup> senza alcun nodo di collegamento intermedio, sicché un'intera fascia di territorio si sarebbe venuta a trovare isolata (cfr. Allegato A).

Da questa situazione nacque l'idea di una ferrovia che, partendo da Siracusa, servisse i comuni della Valle dell'Anapo e del comprensorio di Monte Lauro per giungere a Vizzini, cittadina già servita dalla Lentini-Caltagirone, ma con una stazione distante alcuni chilometri dal centro abitato; in tal modo alle due estremità della linea si sarebbe potuto creare un collegamento diretto con la rete ferroviaria già esistente, permettendo per di più agli abitanti di Vizzini di poterla raggiungere più agevolmente.

La genesi della ferrovia Siracusa-Ragusa/Vizzini è dunque strettamente connessa a quella della Siracusa-Licata.

Il progetto prese le mosse nel 1884 per iniziativa della Provincia di Siracusa che incaricò l'Ing. Luigi Mauceri; nel 1889 la stessa Provincia stanziò allo scopo la cifra di 15.000 Lire e nel mese di novembre del 1893, su iniziativa del Consiglio Comunale del Capoluogo Aretuseo, il progetto prese definitivamente corpo con la formazione di un Comitato<sup>7</sup> presieduto dal Sindaco Conte Commendatore Alessandro Statella<sup>8</sup>. Tuttavia i lavori del Comitato furono molto più lunghi del previsto, tant'è che si dovrà attendere il 12 agosto 1907 per la deliberazione dello Statuto del Consorzio per la realizzazione della Ferrovia, successivamente approvato con Regio Decreto n. 788 del 30 settembre 1907 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Regno il 30 dicembre 1907, n. 307).

---

<sup>4</sup> 1.435 mm in rettilineo fra le facce interne delle rotaie.

<sup>5</sup> Rete Ferroviaria Italiana, attuale denominazione del settore infrastrutture di FS Trenitalia.

<sup>6</sup> Linea ferroviaria a scartamento ordinario, tuttora esistente e gestita da RFI: la nuova tratta che collega Caltagirone direttamente a Gela venne inaugurata il 25 novembre 1979.

<sup>7</sup> Comitato per gli Studi e l'Attuazione della Ferrovia Siracusa-Vizzini.

<sup>8</sup> Vice Presidente era il Cavaliere Avvocato Enrico Lo Curzio, membro della Giunta Provinciale Amministrativa; Segretario era l'Ingegnere Gaetano Cristina; Componenti erano il Presidente della Deputazione Provinciale Cav. Avv. Sebastiano Italia, i Deputati al Parlamento Prof. Emilio Bufardecì e Comm. Giuseppe Reale, il Deputato Provinciale Cav. Avv. Francesco Corpaci, il Consigliere Provinciale Comm. Alessandro Specchi, l'Assessore Comunale Avv. Ettore Lucchetti, il Presidente della Camera di Commercio Cav. Luigi Parlato, il Presidente del Comizio Agrario Barone Michele Bonanno, i Consiglieri Comunali Ing. Carlo Broggi ed Ing. Giuseppe Cassola, gli Ingegneri Pasquale Pandolfo e Luciano Storaci.

Ad allungare i tempi furono sostanzialmente due questioni.

La prima concerneva l'andamento del tracciato e comportò la scelta tra una linea diretta e quindi più breve tra Siracusa e Vizzini con diramazioni per i comuni minori, ed una linea tortuosa e quindi più lunga che toccasse ognuno dei centri interessati: la scelta definitiva portò ad una soluzione intermedia con un tracciato non proprio lineare ma neppure troppo tortuoso, con le stazioni a servizio dei comuni minori poste in alcuni casi addirittura ad alcuni chilometri dai relativi centri abitati, fattore che sarà poi causa di forti limitazioni alle potenzialità della linea.

La seconda, strettamente correlata alla prima, riguardava il Comune di Chiaramonte Gulfi, ancora una volta tagliato fuori. Per risolvere tale questione fu stabilita la creazione di un tronco che, staccatosi da un'apposita stazione di diramazione – denominata Bivio Giarratana e posta nel territorio fra i Comuni di Giarratana e di Monterosso Almo – servisse Chiaramonte Gulfi per giungere infine a Ragusa, dove peraltro si sarebbe potuto stabilire un terzo ed importante punto di congiungimento con la rete a scartamento ordinario, allora ancora gestita dalla R.S.; essendo Ragusa un centro più importante di Vizzini, la Siracusa-Ragusa finì per essere considerata la linea principale, relegando alla Bivio Giarratana-Vizzini l'appellativo di semplice tronco, nonostante la linea avesse una conformazione a "Y" (cfr. Allegato B) e non vi fosse nelle intenzioni alcun ramo secondario: tale distinzione trovò tuttavia riscontro nella progressiva chilometrica che attribuì alla stazione di Siracusa il Km 0 di un'unica linea che si concludeva a Ragusa (Km 96+500), mentre la fermata di Bivio Giarratana (Km 66+400) era considerata come il Km 0 del ramo per Vizzini Campagna (Km 27+500).

Venne inoltre stabilito di adottare lo scartamento ridotto di 950 mm grazie alla possibilità di adottare curve dai raggi di minor ampiezza<sup>9</sup> ed una sagoma limite ridotta rispetto alla normativa prevista per lo scartamento ordinario. Ciò comportava due ordini di vantaggi: da un lato era possibile realizzare un tracciato dall'andamento più tortuoso e quindi più idoneo per una ferrovia quale la Siracusa-Ragusa/Vizzini, destinata ad attraversare luoghi impervi; dall'altro era anche possibile un non indifferente risparmio economico, dovuto alle minori necessità infrastrutturali che proprio lo scartamento ridotto comportava.

---

<sup>9</sup> Per la Siracusa-Ragusa-Vizzini si stabilì un raggio minimo di 100 m.

A seguito di tali decisioni, il 21 giugno 1911 si costituì la SAFS<sup>10</sup> con sede a Roma presso il civico n. 5 di Via Grazioli. Il primo presidente fu il Senatore Commendatore Federico Cocuzza, mentre gli altri soci fondatori erano gli avvocati Raffaele De Martis e Gino Luzzatti, il dottor Carlo Grillo, l'ingegner Silvio Norza ed i Sig.ri Gaetano Combes de Lestrade ed Enrico Waligorski. Con il Regio Decreto n. 697 del 15 febbraio 1912 la SAFS ottenne una concessione di novanta anni per la costruzione e l'esercizio della linea e ciò, unitamente alla base economica, forte di un capitale sociale di ben 2.600.000 Lire, spronò i soci ad interessarsi alla realizzazione di altre linee ferroviarie a scartamento ridotto.

Infatti l'idea era ormai quella di realizzare una fitta rete di linee ferroviarie a scartamento ridotto di 950 mm che collegasse i centri minori della Sicilia Centro-Meridionale e Sud-Orientale tra loro ed alla rete a scartamento ordinario, ormai gestita dalle FS: in questo quadro vi fu anche la richiesta di poter inserire una terza rotaia fra le due già esistenti sulla tratta Vizzini-Caltagirone della Lentini-Caltagirone, facendola in tal modo diventare una linea multiscartamento, sull'esempio di quanto già realizzato altrove, anche nella stessa Sicilia. Inoltre Vizzini, grazie alla posizione geografica favorevole, sarebbe divenuta un nodo centrale di tale sistema: non solo punto di contatto con la rete FS e capolinea della Siracusa-Ragusa-Vizzini, ma anche capolinea delle ideate linee per Mineo-Ramacca-Portiere Stella e per Vittoria-Biscari.

Ad ogni modo, l'interesse primario fu riservato alla Siracusa-Ragusa/Vizzini ed i lavori vennero immediatamente appaltati a partire dalla tratta Siracusa-Bivio Giarratana, divisa in quattro lotti della lunghezza rispettivamente di metri 17.112<sup>11</sup> (Siracusa-Solarino), 10.821 (Solarino-Sortino Fusco), 20.750 (Sortino Fusco-Palazzolo Acreide) e 16.725 (Palazzolo Acreide-Bivio Giarratana). Le due diramazioni Bivio Giarratana-Ragusa (32.135 m) e Bivio Giarratana-Vizzini (26.395 m)<sup>12</sup> costituivano altri due lotti, la cui realizzazione venne avviata in un secondo tempo. I lavori furono svolti dalla Società Lacchio & C., collegata alla stessa SAFS.

Tuttavia già in fase di realizzazione apparvero i primi problemi di carattere economico, dovuti anche ai notevoli costi derivanti dall'uso di materiali e tecniche di

---

<sup>10</sup> Società Anonima per le Ferrovie Secondarie della Sicilia, poi Società per Azioni per le Ferrovie Secondarie della Sicilia.

<sup>11</sup> Tale lunghezza venne aumentata di circa 1.500 in previsione di un tronco che, diramatosi dalla fermata di Cifali, appositamente realizzata, avrebbe dovuto servire il Comune di Canicattini Bagni: tale modifica, unitamente ad altre minori realizzate negli altri lotti, portarono la lunghezza definitiva della tratta Siracusa-Ragusa a metri 96.528.

<sup>12</sup> La lunghezza definitiva risultò poi essere di 27.421 m.

costruzione assai pregiati, sicché nel mese di maggio del 1913 divenne necessario l'apporto di alcuni istituti di credito; ciò permise il completamento della linea e l'acquisto del materiale rotabile, fra cui dieci locomotive a vapore Breda<sup>13</sup>. Il 19 luglio 1915 venne inaugurata la tratta Siracusa-Solarino, armata con rotaie leggere tipo *Vignole* da 25 Kg/m, segnalamento ad ala semaforica con illuminazione a petrolio e sistema telefonico di comunicazione, così come poi sarà per il resto della linea. In merito al materiale lapideo utilizzato per le opere d'arte e i fabbricati, è più che probabile che si sia fatto ricorso alle risorse del luogo (lo prova l'ampio utilizzo della roccia vulcanica nel ramo di Vizzini), estratto anche in loco (riutilizzo dei materiali ricavati dalla realizzazione di gallerie e trincee), ed è da tenere in considerazione persino l'utilizzo di blocchi di pietra ricavati dai ruderi di costruzioni preesistenti; del resto il tracciato della ferrovia Siracusa-Ragusa/Vizzini ripercorre in larga parte una via di penetrazione da Siracusa verso l'entroterra ibleo pressoché obbligata dall'orografia del luogo, il cui utilizzo è testimoniato almeno sin dall'epoca della prima colonizzazione greca (VII/VI sec. a.C.), per cui non è da escludere che, soprattutto nella Valle dell'Anapo, la ferrovia sia stata addirittura impiantata su di un sentiero preesistente, cosa che trova peraltro riscontro nelle numerose tombe e abitazioni scavate nella roccia che si aprono ad altezza d'uomo sui fianchi prospicienti l'ex strada ferrata.

Per l'inaugurazione della successiva tratta fino alla stazione di Sortino Fusco si dovette attendere il 5 febbraio 1916, giacché il 22 novembre uno straripamento dell'Anapo aveva seriamente danneggiato sei ponti, rallentando i lavori e costringendo i progettisti ad apportare alcune modifiche al tracciato inizialmente previsto.

Lo straripamento dell'Anapo – che spinse la SAFS a richiedere un intervento del Governo per far fronte alle spese impreviste, causa prima della chiusura negativa del bilancio del 1917 con una perdita di 13.714,50 Lire – non fu l'unico degli eventi meteorologici che causarono gravi problemi alla linea: inaugurate le tratte Sortino Fusco-Palazzolo Buscemi (4 gennaio 1918) e Palazzolo Buscemi-Bivio Giarratana (15 gennaio 1918), già nel novembre dell'anno successivo una serie di violenti nubifragi causò il crollo dei ponti sui torrenti Fiumeciccio e Costagiardini – compresi nella tratta Sortino Fusco-Cassaro Ferla – nonché danni presso Cifali, il che fu causa di una chiusura totale dell'esercizio che si protrasse per settimane. Superati una

---

<sup>13</sup> Storica industria italiana produttrice di mezzi ferroviari ed automobilistici.

serie di scioperi del personale, soltanto il 26 febbraio del 1921 fu possibile riaprire interamente la linea<sup>14</sup>.

Frattanto il Regio Decreto n. 1486 del 19 settembre 1920 stabilì un aumento del sussidio kilometrico che permise alla SAFS di completare la tratta Bivio Giarratana-Ragusa – poi inaugurata il 28 dicembre 1922 – mentre la tratta Bivio Giarratana-Vizzini venne inaugurata il 26 luglio 1923, dopo la richiesta di un nuovo aumento del sussidio approvata con il Regio Decreto n. 1743 del 9 luglio 1923: i 124 Km della linea, dopo decenni di gestazione, erano finalmente completati.

Quanto alle altre linee concepite dalla stessa SAFS, a causa dei problemi incontrati nella realizzazione della Siracusa-Ragusa-Vizzini e delle conseguenti forti spese sostenute, l'idea di una loro realizzazione fu del tutto abbandonata, privando in tal modo tutta l'area interessata della straordinaria possibilità di dotarsi di un capillare sistema di comunicazione che avrebbe senz'altro incrementato i traffici mercantili, giovando dunque all'economia e quindi allo sviluppo di quei territori.

La SAFS si preoccupò soltanto della gestione della Siracusa-Ragusa-Vizzini, provando sin da subito a far fronte alle perdite che l'esercizio faceva registrare. In quest'ottica è da inserirsi la lungimirante idea di stabilire una fermata obbligatoria per quasi tutti i treni presso la Casa Cantoniera Doppia<sup>15</sup> (Km 32+528), ovvero nel bel mezzo del sito archeologico di Pantalica: già allora erano dunque note le grandi potenzialità turistiche di questa linea.

Tuttavia ciò non era sufficiente: i problemi restavano tanti e fra questi vi era il traffico merci, piuttosto limitato rispetto alle aspettative.

Le cause di tali problemi sono da ricercarsi soprattutto nella conformazione della linea, con numerose stazioni poste a distanza dai rispettivi centri abitati, il che obbligava comunque gli utenti a faticosi spostamenti a piedi o a dorso di mulo per raggiungere il treno, e la cosa era tanto più grave proprio per le merci. Inoltre la SAFS limitava il numero di treni disponibili in orario, e ciò era causa di convogli eccessivamente lunghi per le caratteristiche della linea e soprattutto delle locomotive destinate a trainarli, con ovvie ripercussioni negative sulla qualità del servizio: la lentezza dei treni, unitamente al loro aspetto piuttosto giocattoloso, furono alla base di tutta una serie di aneddoti ed appellativi fra cui spicca, soprattutto nel ragusano, la denominazione popolare di questa Ferrovia, ricordata ancor oggi come *u trenu ri*

---

<sup>14</sup> In quel periodo l'esercizio era stato svolto su rotaia da Siracusa a Sortino Fusco e mediante trasbordo fino a Bivio Giarratana.

<sup>15</sup> Con l'orario in vigore dal 1° giugno 1922 venne elevata al rango di fermata con la denominazione di Necropoli Pantalica. Contestualmente la vicina fermata di Pantalica venne rinominata Giambra.

*Cicciu Piccura*. Tale denominazione fu derivata dal soprannome di un commerciante, il Sig. Francesco Battaglia Ciulla, il quale, nel proprio negozio sito nel centro di Ragusa, doveva evidentemente vendere fra gli altri treni giocattolo che ricordassero nell'aspetto e nel funzionamento quelli veri della SAFS.

Quanto alla situazione economica, essa si rilevò presto insostenibile, anche a causa delle notevoli spese derivate dai numerosi imprevisti che avevano rallentato il completamento della linea, per cui la SAFS chiese la sospensione dell'esercizio al Ministero competente, da cui venne presa in considerazione la cessione alle FS che, tuttavia, proprio in quegli anni stavano abbandonando l'interesse per lo scartamento ridotto: il 1° agosto 1927 giunse così la Gestione Commissariale Governativa.

Ma il 10 di quello stesso mese venne attivato il breve tronco – 930 m – a servizio del porto di Siracusa, concepito sin dal 1916 ma non ancora realizzato a causa delle interferenze con l'analogo tronco a scartamento ordinario proveniente dalla stazione FS, problema superato inserendo una terza rotaia fra le due a scartamento ordinario delle FS, ed attestando il raccordo portuale della SAFS più a Sud, presso il Molo S. Antonio: l'asfalto proveniente dalle miniere di Ragusa, e diretto per lo più oltremare, poteva ora raggiungere il Porto siracusano attraverso un percorso più breve di circa 15 Km rispetto alla linea FS. Per il traffico merci e dunque per le sorti economiche della SAFS fu la svolta, tant'è che fu necessario noleggiare alle stesse FS tre locomotive a vapore, ben più prestanti delle Breda SAFS, nonché alcuni carri merci aperti con sponde alte. Tali acquisizioni portarono nel 1929 alla cessione di tre locomotive SAFS alla FAC<sup>16</sup>.

A questo periodo risale anche l'acquisizione di due automotrici termiche a benzina, destinate ad incrementare il traffico passeggeri diretto soprattutto verso Pantalica: nel 1929 la Gestione Commissariale Governativa fece pubblicare alla Aternvm di Roma una guida multilingue dedicata a questo importante sito archeologico.

Per la Siracusa-Ragusa/Vizzini le sorti erano dunque cambiate, sicché con il Regio Decreto n. 75 dell'8 gennaio 1931 la SAFS ne poté riassumere l'esercizio – incoraggiata in questo senso anche da un ulteriore aumento del sussidio kilometrico – dando altresì avvio ad un vasto lavoro di propaganda volto soprattutto a valorizzarne le potenzialità turistiche, apprezzate dallo stesso Re d'Italia, Sua Maestà

---

<sup>16</sup> Ferrovia dell'Appennino Centrale: gestiva l'esercizio della linea a scartamento ridotto di 950 mm Arezzo-Fossato, inaugurata nel 1886 e chiusa all'esercizio nel 1944, a seguito dei gravi danni subiti durante il secondo conflitto mondiale.

Vittorio Emanuele III di Savoia che il 4 maggio 1933 utilizzò la ferrovia SAFS per visitare Pantalica. Fra le iniziative in tal senso una nuova guida intitolata “La Valle dell’Anapo e le Antichità di Pantalica”<sup>17</sup> e curata dal Direttore d’Esercizio, Ing. Alessandro Carella, con cui si pubblicizzavano le agevolazioni tariffarie e la possibilità di effettuare treni straordinari, cosa che poi venne sfruttata non solo a fini turistici ma anche in occasione di molte feste paesane e religiose.

Gli anni ’30 furono quindi i migliori nella storia della Siracusa-Ragusa-Vizzini: il traffico passeggeri e merci toccava ormai livelli che erano fra i più alti dell’epoca per le ferrovie italiane a scartamento ridotto. Tuttavia l’avvento della Seconda Guerra Mondiale mutò inevitabilmente questa situazione.

Ad ogni modo anche in questo contesto la Siracusa-Ragusa-Vizzini continuò ad essere parecchio utilizzata, ed anzi seppe ritagliarsi un ruolo non indifferente: a seguito dello sbarco anglo-americano in Sicilia, avvenuto il 10 luglio 1943, l’Ottava Armata Americana ne prese il controllo per esigenze di trasporto volte all’attacco della roccaforte tedesca di Palazzolo Acreide, poi liberata nei primi giorni di agosto, non senza gravi perdite e dopo aver sottoposto la linea ad un volume di traffico senza precedenti.

Nell’immediato dopoguerra la SAFS dovette far fronte ad una situazione difficile, causata ovviamente dalla povertà diffusa ereditata dal conflitto, non risolleandosi più, nonostante il periodo bellico avesse lasciato in eredità cospicui accumuli bancari: le corse erano ormai molto sporadiche, per cui Vizzini era servita solo il mercoledì, Ragusa il lunedì ed il sabato, la relazione Siracusa-Palazzolo Buscemi dal lunedì al sabato, la domenica addirittura l’esercizio era sospeso. Inoltre non si effettuarono più quelle iniziative propagandistiche che appena pochi anni prima avevano permesso un notevole incremento del traffico passeggeri.

Ma la richiesta di servizio era comunque elevata: ciò portò ad un sovraccarico dei pochi treni circolanti con ovvie ripercussioni negative sull’apprezzamento del servizio da parte della clientela, tanto più che la manutenzione fu sempre meno curata: esemplari in tal senso il fabbricato della stazione di Ragusa, danneggiato da un bombardamento e mai riparato, ed i rotabili, che non solo erano sempre gli stessi, ma addirittura si presentavano sempre più malridotti, come nel caso delle carrozze che avevano tetti ormai non più in grado di resistere alla pioggia e persino le lampade elettriche, prima alimentate a batteria, sostituite con altre ad acetilene,

---

<sup>17</sup> Edito nel 1939 a Catania dalla tipografia Strano Francesco

senz'altro più economiche, ma meno funzionali e soprattutto assai poco gradevoli per l'olfatto dei passeggeri. Le locomotive poi, oramai invecchiate e fonte di continui problemi, furono persino private della sabbiera<sup>18</sup>, cosa che ne peggiorò ulteriormente le prestazioni.

Ad ogni modo, grazie anche all'apporto del traffico merci che rimase comunque rilevante, i bilanci di quegli anni furono chiusi in attivo. In questo quadro risulta dunque inspiegabile l'atteggiamento di sfiducia da parte della Società, il cui pacchetto azionario era di proprietà dell'I.R.I., che forse aveva già individuato nel trasporto su gomma, che andava sempre più diffondendosi, un nuovo e più redditizio settore di investimento: esemplare in tal senso il caso della relazione Ragusa-Vizzini, servita dall'orario del 1948 soltanto il lunedì con una coppia di treni da Ragusa, con partenza in piena notte, alle ore 1:15. Quanto alle altre relazioni, esse erano sempre meno servite, eccezion fatta per la Siracusa-Palazzolo Buscemi, che poteva ancora vantare la media di un treno al giorno.

La precarietà della situazione per il futuro della linea era evidente. Nella seduta pomeridiana della Camera dei Deputati del 20 ottobre 1948 gli Onorevoli Calandrone, Terranova e Lupis interrogarono il Sottosegretario di Stato per i Trasporti, On. Mattarella, constatando amaramente l'ormai prossima chiusura della Ferrovia; il Sottosegretario replicò che la situazione della linea era divenuta sempre più deficitaria nonostante gli sforzi profusi dal Ministero competente, con l'emanazione di una serie di cospicui sussidi straordinari, e le pressioni nei confronti dell'I.R.I., che con i propri fondi sarebbe potuta intervenire per finanziare la Società concessionaria, al fine di sostenere le spese necessarie per l'ammodernamento. Ma il Mattarella dichiarò anche che l'obiettivo principale era ormai quello di creare un autoservizio sostitutivo, sicuramente più gradito all'utenza, e di tutelare la situazione economica di chi avrebbe perso il posto di lavoro con la cessazione dell'esercizio ferroviario. Nella controreplica si distinse l'On. Calandrone, il quale evidenziò come gravi passivi fossero registrati persino dalle FS e non mancò di constatare che la situazione della Siracusa-Ragusa-Vizzini fosse frutto della mancata accettazione dei piani di trasformazione messi a punto dai tecnici. In questo quadro venne attaccato frontalmente l'Assessore Regionale ai Trasporti, On. D'Antona, il quale, a fronte dell'impegno per la salvaguardia della Ferrovia, aveva poi approvato una serie di

---

<sup>18</sup> Apparato fondamentale di una locomotiva in grado di soffiare sabbia sulle rotaie per aumentare l'attrito fra queste e le ruote motrici della locomotiva stessa, con benefici effetti sulla forza di trazione: viene generalmente usato in caso di forte pendenza della linea o comunque ogni qualvolta sia necessario far fronte allo slittamento delle ruote con conseguente rallentamento del treno.

concessioni per servizi automobilistici che di fatto ne stavano causando la chiusura. Significativa anche la controreplica dell'On. Lupis il quale, auspicando l'assunzione dell'esercizio da parte delle FS, affermò esplicitamente che i problemi di deficit erano conseguenza non solo delle troppo numerose concessioni per l'esercizio di autolinee, ma anche dell'assurdità degli orari. Nella replica finale, l'On. Mattarella, nel dichiarare la propria impotenza decisionale riguardo alla probabile chiusura, tornò a sottolineare la grave situazione deficitaria della Siracusa-Ragusa-Vizzini, affermando che il gran numero di concessioni per autolinee era frutto evidente di un maggior gradimento della popolazione rispetto alla Ferrovia.

Sicché dal 18 febbraio 1949, con l'istituzione di collegamenti sostitutivi, l'esercizio da Palazzolo Buscemi per Ragusa e Vizzini cessò definitivamente: ciò significò anche la fine della più importante ragion d'essere della Ferrovia, ovvero il trasporto dell'asfalto da Ragusa alla volta del porto di Siracusa. Era il preludio della chiusura totale della linea, sopravvissuta tra Siracusa e Palazzolo Buscemi in condizioni sempre più disagiati (un solo treno al giorno dal lunedì al sabato), fino al 30 giugno del 1956, quando, come preannunciato dall'ordine di servizio n. 3 dello stesso giorno, la locomotiva Breda n. 03 giunse a Siracusa alle ore 9:30 con il suo ultimo e vetusto treno, l'omnibus 2: già dal pomeriggio erano previste le prime corse sostitutive su gomma, che la SAFS continuò a gestire per alcuni anni. Quello stesso giorno (a dire di alcuni testimoni), sarebbe stata effettuata la corsa da Siracusa a Solarino protagonista dell'unico prezioso filmato d'epoca ripreso sulla Siracusa-Ragusa/Vizzini che sia ad oggi noto.

Sin da subito alcune iniziative si susseguirono per ripristinare questa linea: già il 4 agosto del 1957, ad appena un anno dalla chiusura, su iniziativa della *Commissione Permanente Trasporti Comunicazioni Ferroviarie e Viabilità per l'Industrializzazione della Provincia di Siracusa* d'intesa con la Provincia ed il Comune di Siracusa, si tenne presso la Camera di Commercio del Capoluogo Aretuseo un *Convegno per la riattivazione e l'ammodernamento della Ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini*, alla presenza di Parlamentari nazionali e regionali, Sindaci ed Assessori dei comuni interessati, associazioni ed esperti.

Nella relazione conclusiva – approvata all'unanimità in questa circostanza ed anche in un successivo convegno tenutosi a Palazzolo Acreide l'11 gennaio 1959 e data persino alle stampe per garantirne il pubblico dominio – il relatore, l'Ingegnere

fiorentino Roberto Montelucci, dimostrò brillantemente gli errori di gestione della SAFS, le motivazioni e le modalità per il ripristino.

Nello stesso senso il discorso “Sviluppo delle Comunicazioni Ferroviarie nella Sicilia Orientale” pronunciato dal deputato Matteo Agosta nel corso della seduta della Camera del 15 luglio 1959.

Tuttavia, queste iniziative non ebbero seguito e negli anni '60 la linea venne definitivamente smantellata, con la vendita di rotaie, traversine e rotabili: è probabile che il materiale metallico sia stato in parte venduto come ferro vecchio per essere poi destinato a qualche fonderia. Da allora numerosi tratti del tracciato segnato dalla linea ormai smantellata sono stati radicalmente modificati e scomparsi, così come alcuni dei fabbricati, in parte demoliti o rimaneggiati.

Ripristinare la Siracusa-Ragusa/Vizzini oggi potrebbe apparire come un'operazione del tutto utopistica. In realtà, con le opportune modifiche e varianti di tracciato, almeno alcune tratte conservano ancora un notevole interesse strategico: la Siracusa-Sortino Fusco, riadattata a tranvia, consentirebbe un notevole snellimento del traffico veicolare afferente il capoluogo aretuseo, e rappresenterebbe l'ideale mezzo di trasporto per raggiungere Pantalica; la Ragusa-Giarratana-Vizzini avvicinerrebbe notevolmente il capoluogo ibleo a Catania, rappresentando un'alternativa concorrenziale al trasporto su gomma. Tuttavia tali operazioni si scontrano con i notevoli costi, paragonabili a quelli di una messa in opera ex-novo, anche a causa delle necessarie varianti di tracciato, come quella riguardante il ramo per Ragusa, la cui sede originale andrebbe del tutto abbandonata in favore di un tracciato più breve e meno acclive lungo la Valle del fiume Irminio con inizio nei pressi della Stazione FS di Ragusa Ibla.

## IL MATERIALE ROTABILE

Esaminando il materiale rotabile della Siracusa-Ragusa-Vizzini, è lecito trattare dei mezzi utilizzati all'indomani del 15 febbraio 1912, giorno in cui il Regio Decreto n. 697 approvò la concessione con cui la SAFS poté appaltare i lavori.

Infatti nella realizzazione di un impianto ferroviario trovano impiego rotabili appositamente attrezzati per lo svolgimento di varie mansioni che vanno dal semplice trasporto di attrezzature e materiali, alla distribuzione e sistemazione delle traversine e del pietrisco per la massicciata. Nelle fasi iniziali dei lavori sono utilizzati solitamente brevissimi convogli formati da rotabili di tipo minerario che si muovono su armamenti precari realizzati alla bisogna e caratterizzati da binari di tipo *Deucaville*, ovvero con uno scartamento pari o addirittura inferiore a 750 mm.

Nel caso della Siracusa-Ragusa-Vizzini, considerando l'epoca in questione – i primi anni '10 del '900 – è lecito ipotizzare nelle fasi iniziali l'uso di alcuni piccoli convogli di tipo minerario a trazione animale – soprattutto muli – e, solo dopo l'attivazione del primo tronco e soprattutto l'acquisto dei primi rotabili, l'utilizzo di mezzi ferroviari propriamente detti. Tale ipotesi trova peraltro riscontro in alcune fotografie.

Il ruolo di tali rotabili non dovette essere di poco conto, giacché alcune tratte della costruenda linea – in particolare quella che attraversava la Valle dell'Anapo – erano altrimenti irraggiungibili, se non tramite sentieri assai scoscesi e quindi poco conciliabili con la notevole mole dei materiali trasportati per la costruzione. Inoltre, non si erano ancora diffusi i mezzi pesanti su gomma. E' quindi facilmente ipotizzabile una fase in cui alcuni convogli dovettero fare la spola tra Siracusa e la zona del cantiere che, con l'impianto di rotaie e massicciata, doveva avanzare di giorno in giorno. In questo quadro non è da escludersi il possibile ruolo svolto dai rotabili FS, in considerazione dei punti di contatto con la costruenda linea SAFS ai tre capilinea si Siracusa, Ragusa e Vizzini: è probabile che materiali e mezzi venissero trasportati da treni FS a scartamento ordinario fino a Siracusa da dove, caricati su carri e piccoli convogli a trazione animale prima, su veri e propri treni cantiere poi, arrivassero infine a destinazione.

Tra il 1914 ed il 1915 la Breda realizzò per la SAFS 10 locomotive a scartamento ridotto di 950 mm, corrispondenti ai numeri d'ordine 1551÷1560 ed immatricolate rispettivamente da 01 a 10. Inoltre, secondo una consuetudine del

tempo, ad ognuna di esse venne attribuito il nome di una delle località servite dalla Ferrovia, per cui l'unità 01 venne denominata "Siracusa", la 02 "Floridia", la 03 "Solarino", la 04 "Sortino", la 05 "Palazzolo", la 06 "Giarratana", la 07 "Chiaramonte", la 08 "Ragusa", la 09 "Monterosso" e la 10 "Vizzini". I nomi furono stampati a rilievo su grandi targhe di bronzo fuso poste successivamente ognuna sui due lati delle rispettive locomotive, in corrispondenza delle casse per l'acqua.

Tali locomotive, destinate a svolgere un servizio misto di treni passeggeri e merci, oltre a quello di manovra, avevano un rodiggio 1-3-0 T<sup>19</sup>, ovvero un asse portante anteriore con ruote a razze di diametro pari a 615 mm seguito da tre assi motori accoppiati con ruote a razze di diametro pari a 1.000 mm. Le dimensioni di massima erano 8.850 mm di lunghezza, 2.440 mm di larghezza e 3.700 mm di altezza, per una massa in servizio di 36.000 Kg.

Nell'aspetto complessivo si presentavano dunque come piccole locotender<sup>20</sup>, verniciate nel classico nero delle vaporiere con due grandi casse dell'acqua della portata massima di 6 m<sup>3</sup> poste longitudinalmente sui due lati, cabina aperta lateralmente e dotata di tetto – sulla cui parte anteriore era il fischio a vapore – finestrini ovali e tender posteriore per il carbone, respingente rettangolare singolo posto al centro di entrambe le traverse di testa, fanaleria a petrolio con un terzo fanale eventualmente posizionabile sulla sommità della porta della camera a fumo, subito dopo la quale erano riconoscibili nell'ordine il fumaiolo cilindrico, la sabbiera, il duomo<sup>21</sup> e le due valvole di tipo Coale.

L'alimentazione era a carbone con relativa cassa della portata massima di 1.000 Kg, mentre il forno aveva una griglia di 1,30 m<sup>2</sup>. Il propulsore era a vapore surriscaldato con una caldaia che poteva sopportare una pressione di timbro pari a 12 Kg/cm<sup>2</sup>, con la superficie dei tubi di riscaldamento pari a 67,30 m<sup>2</sup> e quella dei tubi di surriscaldamento pari a 15,00 m<sup>2</sup> e due cilindri gemelli ad espansione semplice con diametro pari a 380 mm e corsa dello stantuffo di 500 mm. Tutto ciò consentiva alle piccole Breda di sviluppare una potenza massima di 250 CV, il che permetteva di trainare fino a 90 tonnellate sui tratti più acclivi della linea: queste caratteristiche

---

<sup>19</sup> Il rodiggio di una locomotiva è rappresentato dal numero di assi motori e di assi portanti e dal modo con cui essi sono disposti. Una delle notazioni più usate per rappresentarlo è di tipo numerico, ad almeno tre cifre separate da lineette: la prima cifra da sinistra indica il numero di assi portanti anteriori, la seconda quello degli assi motori accoppiati immediatamente successivi, la terza quello indicante il numero di eventuali altri assi portanti o motori e così via. Le sale appartenenti all'eventuale tender – nel caso di locomotive con tender separato – si escludono dal conteggio: l'eventuale "T" finale indica che il tender è inglobato nel corpo della locomotiva stessa.

<sup>20</sup> Locomotive con il tender per il trasporto del combustibile e dell'acqua inglobato nel corpo della locomotiva stessa.

<sup>21</sup> Apparato di una locomotiva a vapore riconoscibile per la posizione sommatiale e la forma a campana.

furono di norma sfruttate fino in fondo, complice la consuetudine di allestire convogli – spesso misti passeggeri/merci – con composizioni che in taluni casi arrivavano a contare 16 veicoli, con tutte le ovvie ripercussioni negative che ciò poteva comportare.

La stessa Breda fornì alla SAFS il parco rotabili destinato al servizio passeggeri, composto complessivamente da 26 veicoli a due assi, con terrazzini e freno continuo a vuoto di tipo inglese Hardy, tutti verniciati nel classico verde vagone allora in uso anche presso le FS e suddivisi tra Carrozze passeggeri Miste di prima e terza classe (10 unità marcate CM 1÷10, tutte con ritirata), Carrozze passeggeri di Terza classe (10 unità marcate CT 21÷30, di cui le 24÷30 con ritirata), e Carrozze Bagagliaio (6 unità marcate CB 51÷56).

Quanto al parco rotabili destinato al servizio merci, nelle forniture furono coinvolte anche la stessa Breda e le Officine Meccaniche Tabanelli di Roma. Tuttavia, in considerazione del notevole numero di carri immatricolati – circa 130 unità – è possibile che alcune forniture siano state realizzate da altri produttori nazionali di materiale rotabile come la Ansaldo di Genova, e non è da escludere l'acquisto presso altre Amministrazioni di alcuni carri usati. Non è possibile stabilire con assoluta certezza l'esatta composizione tipologica e la relativa marcatura di questi carri, che erano tutti verniciati in grigio. Ad ogni modo, dalle fotografie e dalle testimonianze, è possibile ricostruire una serie di Carri Chiusi (unità marcate CC 111÷??), Carri Chiusi con Freno (CCF 81÷??), Carri Aperti con sponde alte (CA 251 o 254÷??), Carri Aperti con sponde alte e Freno (CAF 191÷??), Carri Pianali (CP 331÷??), Carri Pianali con Freno (CPF 301÷??), Carri Pianali con Serbatoio, tutti con freno (CPS 351÷??), ed infine carri a BiLiCo (BLC 01÷??).

Nel parco rotabili della Siracusa-Ragusa-Vizzini venne pure incluso un numero imprecisato di carrelli di servizio con trazione a braccia.

Nel 1928, durante la Gestione Commissariale Governativa, a seguito dell'incremento del traffico merci, dovuto all'apertura del tronco per il Porto di Siracusa che aveva dirottato sulla Ferrovia i carichi di asfalto provenienti dalle miniere del ragusano, fu necessario noleggiare presso le FS una locomotiva a vapore del gruppo R 301 e due del gruppo R 302 – di queste ultime sono note le unità, la 008 e la 038.

Progettate con un rodiggio 1-3-0 T, sulla base delle positive esperienze maturate sulle locomotive FS a scartamento ordinario dei Gruppi 875 e 905, le

locotender del gruppo R 301 vennero costruite dai maggiori produttori nazionali dell'epoca – Costruzioni Meccaniche di Saronno, Officine Meccaniche di Milano, Ansaldo e Breda – in 33 unità a partire dal 1912.

Come le Breda SAFS, anche queste locomotive furono concepite per svolgere un servizio misto passeggeri, merci e di manovra. L'asse portante anteriore aveva ruote a razze di diametro pari a 700 mm seguito da tre assi motori accoppiati con ruote a razze di diametro pari a 950 mm. Tutte le ruote, così come il telaio, erano verniciati nel classico rosso vagone. Le dimensioni di massima erano di 7.428 mm di lunghezza e 3.700 mm di altezza, per una massa in servizio di 36.000 Kg.

La sovrastruttura, verniciata in nero, presentava due grandi casse per l'acqua della capienza massima di 4,50 m<sup>3</sup> poste longitudinalmente rispetto ai due lati della locomotiva. La cabina, assai angusta, chiusa superiormente dal tetto e dietro dal tender – dalla capacità massima di 1.500 Kg di carbone – era aperta sui lati e dotata finestrini ovali. Sulle traverse di testa, verniciate in rosso cinabro, spiccavano le marcature in bianco ombreggiato di nero ed il respingente rettangolare in posizione centrale. Nella parte superiore delle traverse erano i due fanali a petrolio, successivamente sostituiti da altri ad alimentazione elettrica. Sulla parte sommitale della locomotiva erano, a partire dalla porta della camera a fumo, il fumaiolo, il duomo e le valvole Coale.

Nell'aspetto complessivo, a causa della lunghezza – oltre 1,40 metri in meno rispetto alle Breda SAFS – le R 301 apparivano dunque assai tozze, ma il loro pregio era un altro: con un forno caratterizzato da una graticola di 1,18 m<sup>2</sup>, una superficie dei tubi di riscaldamento pari a 74,05 m<sup>2</sup>, che permetteva l'erogazione di 3.600 Kg/h di vapore asciutto, e due cilindri gemelli del diametro di 380 mm, le R 301, a fronte di consumi di carbone e acqua relativamente modesti, erano in grado di sviluppare una potenza di 320 CV, ovvero ben 70 CV in più rispetto alle locomotive della Siracusa-Ragusa/Vizzini, valore tanto più ragguardevole, se si considera che il propulsore era alimentato a vapore saturo, senza surriscaldatore.

Assegnate ai depositi siciliani di Palermo, Castelvetro e Porto Empedocle, molte unità vennero ben presto cedute alle ferrovie coloniali africane di Cirenaica, Eritrea, Somalia e Tripolitania: la positiva sperimentazione del surriscaldatore aveva infatti spinto i tecnici, complici le difficoltà per trasformare le R 301 a causa della Grande Guerra, a far realizzare alla Ditta Ing. N. Romeo di Saronno (ex Costruzioni Meccaniche), 22 locotender a vapore surriscaldato, classificate come R 302.

Assolutamente uguali per aspetto e rodiggio alle R 301, le R 302 se ne differenziavano, oltre che per la presenza del surriscaldatore, anche per la massa, lievemente superiore (37.500 Kg), per la minor superficie dei tubi di riscaldamento (pari a 68,40 m<sup>2</sup>, cui però bisogna aggiungere i 22,40 m<sup>2</sup> dei tubi surriscaldatori), per la maggior larghezza dei cilindri (410 mm), per la produzione di vapore asciutto, lievemente inferiore (3.400 Kg/h), e soprattutto, per le prestazioni nettamente superiori con una potenza che a 30 Km/h era pari a 420 CV, ossia ben 100 CV in più rispetto a quanto poteva permettersi una R 301 nelle stesse condizioni ed addirittura 170 CV in più rispetto alle Breda SAFS.

Grazie ai notevoli risultati ottenuti dalle R 302, venti R 301 furono finalmente trasformate dalle Officine Meccaniche e Navali di Napoli e riconsegnate nel 1927 alle FS che le riclassificarono come R 302 023÷042: l'unità 038 andata in prestito alla Siracusa-Ragusa/Vizzini faceva dunque parte di questo lotto.

Negli anni successivi anche molte R 302 finirono in Africa, dove addirittura alcuni rotabili italiani con trazione a vapore sono ancora regolarmente attivi<sup>22</sup>: le tante rimaste in Sicilia conobbero con successo la sperimentazione della combustione a nafta con l'applicazione di un vistoso serbatoio cubico posto fra il fumaiolo ed il duomo. Il servizio cessò nei primi anni '80, con la chiusura delle ultime linee FS a scartamento ridotto, presso cui le R 302 espletarono peraltro gli ultimi treni FS in esercizio regolare con trazione a vapore: ancora nel 1983 erano attive presso il deposito di Castelvetro le unità 019 e 038, quest'ultima proprio una delle due noleggiate dalla SAFS ed anche una delle pochissime preservate, essendo attualmente monumentata presso la sede della Ditta A.S.I. di Marcon (VE) che produce componenti per gli impianti frenanti dei rotabili ferroviari.

Contestualmente all'arrivo delle tre locomotive, la SAFS noleggiò presso le stesse FS 15 – o forse addirittura 40 – carri aperti con sponde alte. Tali carri, già verniciati nel classico colore rosso vagone dei carri merci, furono immatricolati aggiungendo semplicemente la misteriosa sigla QV alla marcatura già applicata dalle Ferrovie dello Stato.

Secondo alcune testimonianze, contestualmente all'arrivo del più prestante materiale motore FS, rimasto alla SAFS per un periodo di circa due anni, 4 unità Breda vennero cedute alla FCE<sup>23</sup>, dove – denominate Carlo V, Gemellaro, Spedalieri

---

<sup>22</sup> In Eritrea, sulla ferrovia Massaua-Asmara, celebre meta di turisti per le notevoli altitudini toccate.

<sup>23</sup> Ferrovia CircumEtna, gestisce tuttora la linea a scartamento ridotto di 950 mm Catania-Giarre-Riposto e la linea metropolitana di Catania, di recente attivazione.

e Walter Sousendt – rimasero per un semestre circa prima di essere restituite, probabilmente a causa della eccessiva lunghezza che ne rendeva difficile l'impiego per l'impossibilità di girarle sulle piccole piattaforme di cui era attrezzata quella Ferrovia.

Terminato il noleggio delle tre locomotive FS, le unità SAFS 07 "Chiaramonte", 09 "Monterosso" e 10 "Vizzini", vennero cedute a titolo definitivo alla FAC (la 10 dal 1927, dopo un breve periodo di permanenza sulle Calabro Lucane), presso la cui Amministrazione le tre Breda subirono lievi modifiche. Fra queste il restringimento della cabina in obbligo alla più ridotta sagoma limite consentita dalle gallerie della Arezzo-Fossato, mentre potrebbe essere imputabile più ad una probabile ritornitura dei cerchioni che ad una effettiva sostituzione il valore relativo al diametro delle ruote delle tre sale motrici, che presso la FAC risulta essere inferiore di 50 mm rispetto alla SAFS.

Le tre locomotive ex SAFS vennero in un primo tempo immatricolate rispettivamente come unità 50, 51 e 52 e quindi come 01, 02 e 03: mentre la 51/02 e la 52/03 terminarono la propria carriera con la chiusura della linea, dovuta agli ingenti danni bellici, diverso destino toccò alla 50/01, ex 07 "Chiaramonte" che, acquistata dalla Ditta Emilio Astengo, esercente il servizio di manovra sul raccordo del Porto di Savona, venne trasformata radicalmente con l'adozione di sale, respingenti ed organi di repulsione per lo scartamento ordinario, oltre all'ampliamento della carboniera ed il ripristino della larghezza originaria della cabina, assumendo contestualmente l'immatricolazione di 07 "Isolina" EA (Emilio Astengo): così trasformata, la locomotiva rimase in pressione per tutti gli anni '50, al termine dei quali venne demolita a causa di un incidente.

In questi stessi anni di evidente fermento per il parco rotabili della Ferrovia, nell'intento di favorire l'esercizio turistico a servizio di Pantalica, vennero acquisite dalla CFMI<sup>24</sup> – Amministrazione della Ferrovia Alifana – due diverse automotrici termiche a carrelli con propulsore a benzina a 4 tempi.

La prima, realizzata dalla CEMSA ed immatricolata GS1, aveva una lunghezza di 17.000 mm ed una larghezza di 2.500 mm per una massa a vuoto di 23.000 Kg (27.000 a pieno carico); poggiava su due carrelli a due assi – di cui uno motore per ciascuno – con passo di 1.550 mm ed interperno di 12.500 mm e montava un motore Mercedes capace di erogare 160 CV, per una velocità massima

---

<sup>24</sup> Chemins de Fer du Midi de l'Italie.

di 42 Km/h. L'interno era a compartimento unico con due posti di condotta su ciascuna testata, vano bagagli e possibilità di creare due compartimenti di cui uno di prima classe, con 12 posti a sedere, e l'altro di seconda classe, con 44 posti a sedere.

La seconda, realizzata dalle Officine Meccaniche di Milano ed immatricolata GS2, aveva una lunghezza di 18.060 mm ed una larghezza di 2.680 mm per una massa a vuoto di 29.000 Kg (34.000 a pieno carico); poggiava su due carrelli a due assi con ruote a razze del diametro di 860 mm, passo di 1.800 mm ed interperno di 10.400 mm e montava due motori N.A.G. capaci di erogare 75 CV ciascuno, per una velocità massima di 60 Km/h. L'interno, con due posti di condotta su ciascuna testata, era a tre compartimenti di cui uno di prima classe con 16 posti a sedere, il secondo di terza classe con 44 posti a sedere, mentre il terzo era riservato ai bagagli.

Nel complesso, dunque, queste due automotrici garantivano rispettivamente 56 e 60 posti a sedere e velocità decisamente superiori rispetto a quelle raggiunte dai convogli ordinari. Dipinte in verde vagone come il resto del parco rotabili destinato al servizio passeggeri, esse svolsero un discreto servizio per alcuni anni, pur divenendo ben presto insufficienti. Peraltro furono fonte di innumerevoli problemi di esercizio – negli anni '30 questo tipo di rotabili era ancora nel pieno della sperimentazione, settore in cui l'Italia occupava una posizione di avanguardia – sicché nel 1942 vennero private della motorizzazione per essere usate come semplici carrozze passeggeri.

Superato il Secondo Conflitto Mondiale, la SAFS non investì più sul futuro della linea, non acquisendo più nuovi rotabili e tralasciando sempre più la manutenzione di quelli già immatricolati. La chiusura dei due rami per Ragusa e Vizzini poi segnò di fatto la fine del traffico merci, con il conseguente allinearsi di lunghe file di carri accantonati presso il Deposito di Siracusa (S. Nicola, noto anche come Siracusa Servizio): alla Breda 03 "Solarino" toccò il triste servizio dell'ultima corsa.

Ma probabilmente, prima che le tracce ne fossero totalmente perse, alcuni rotabili SAFS – fra cui almeno una locomotiva, a meno di non supporre l'intervento di una macchina a scartamento ridotto appositamente noleggiata, possibilità non troppo remota, viste le precarie condizioni con cui le Breda superstiti erano state accantonate, oltre all'evenienza che fossero già state tutte cedute – dovettero ancora

essere adoperati per un ultimo ed ancor più triste servizio: lo smantellamento della linea con il conseguente trasporto del materiale appena dismesso.

Quindi i rotabili vennero tutti ceduti: secondo alcune testimonianze qualcosa finì in Libia, ma non è da escludere che qualcosa possa essere finita altrove.

## FABBRICATI E OPERE D'ARTE

I fabbricati della Siracusa-Ragusa/Vizzini riprendono per funzioni ed aspetto le analoghe strutture a servizio di altre ferrovie italiane: i tratti più caratteristici sono la presenza di aperture cieche, le persiane alle finestre e il taglio semicircolare della parte superiore delle porte e delle finestre delle case cantoniere e dei magazzini merci. Analogamente, anche le livree riprendono le tonalità più diffuse in ambito nazionale, come il bianco avorio, il rosa ed il giallo, cui nel caso della SAFS si aggiunge l'azzurro. Sono dunque riconoscibili le seguenti categorie, ulteriormente suddivisibili per aspetto complessivo<sup>25</sup>:

- Case Cantoniere (CCD, CCS2, CCS1): in assoluto il tipo di fabbricato più diffuso, erano poste a servizio di specifici punti strategici della linea come i Passaggi a Livello (P.L.) ed in prossimità delle stazioni. In ambito SAFS ne sono riconoscibili tre diverse tipologie, affini tra loro: si tratta di edifici rettangolari a due piani con tetto a due spioventi sempre paralleli ai lati lunghi e – con qualche eccezione – anche ai binari, e con un'apertura per piano sui lati corti. Le prime due, definite Case Cantoniere Semplici (CCS), si differenziano tra loro soltanto per la minore e maggiore lunghezza dei lati lunghi, su cui erano rispettivamente una (CCS1 – cfr. Allegato C, foto 1) e due (CCS2 – cfr. Allegato C, foto 2) aperture per piano. La terza, definita Casa Cantoniera Doppia (CCD – cfr. Allegato C, foto 3), si differenziava, oltre che per la maggiore ampiezza dei lati – sui lunghi le aperture erano tre, di cui quella centrale al pianterreno era una porta, mentre al piano superiore le aperture nella maggior parte dei casi erano solo le due laterali – anche perchè questa tipologia di fabbricato venne pure utilizzata per gli edifici a servizio del traffico passeggeri (Fabbricati Viaggiatori) di alcune fermate. I tipi CCS2 – talvolta – e CCD – sempre – avevano sul retro un avancorpo in cui trovava posto il forno.
- Fabbricati Viaggiatori (FV): le tipologie di edificio utilizzate in ambito SAFS sono due, oltre alla Casa Cantoniera Doppia appena descritta (FV di Cifali, Necropoli Pantalica, Bivio Giarratana, Nunziata, Alia), cui fa eccezione solo quello di Giustiniani, composto dall'unione di una Casa Cantoniera Doppia e di una Semplice del tipo CCS2. In entrambi i casi si tratta di edifici rettangolari a due

---

<sup>25</sup> Fabbricati analoghi per destinazione d'uso ed aspetto complessivo possono differenziarsi tra loro per dimensioni totali e particolari minori quali la livrea o la disposizione di porte e finestre.

piani con fino a tre aperture per piano sui lati corti – sempre ortogonali ai binari – e tre o quattro sui lunghi, distinguibili in due diverse categorie grazie a tre fattori: rifinitura, tetto ed ampiezza del lato corto. Sono dunque identificabili un tipo di edificio più elegante, denominato “di prima classe” (FV di Siracusa, Florida, Solarino, Palazzolo Acreide, Ragusa, Vizzini Città), e riconoscibile per le numerose cornici ornamentali, il lato corto più ampio ed il tetto a quattro falde (cfr. Allegato C, foto 4); ed uno più spartano, denominato di seconda classe (FV di Sortino Fusco, Giambra, Cassaro Ferla, Palazzolo Buscemi, Giarratana, Chiaramonte Gulfi, Monterosso Almo, Buccheri, Vizzini Campagna), e riconoscibile per il tetto a due spioventi – sempre paralleli ai binari e più inclinati nelle stazioni poste a quote più elevate – ed il lato corto meno ampio (cfr. Allegato C, foto 5). Oltre al citato caso di Giustiniani, altri due fabbricati viaggiatori presentano delle peculiarità architettoniche: a Ragusa la particolare conformazione del piano binari, con quelli destinati al servizio passeggeri posti più in alto rispetto a quello riservato alle merci, spinse i progettisti a ideare un fabbricato con il magazzino merci posto al di sotto, in un piano seminterrato; a Cifali si riscontra invece l'aggiunta di un modulo a pianterreno coperto da un terrazzino su uno dei due lati corti del fabbricato.

- Servizi Igienici (WC): questi fabbricati rettangolari dalle dimensioni minime – caratterizzati talvolta dalla presenza di una tabella con la pittoresca dicitura “CESSI”, assai diffusa all'epoca in cui la Ferrovia era in servizio – sono posti sempre in prossimità del Fabbricato Viaggiatori. In ambito SAFS ne sono state utilizzate due tipologie, entrambe con le due porte d'ingresso (Signori e Signore) poste su uno dei lati corti (o una per lato): una (WC2 – cfr. Allegato C, foto 6), più piccola, è caratterizzata dal tetto a due spioventi parallelo ai lati lunghi e dalla presenza di una coppia di finestrelle su entrambi i lati lunghi; l'altra (WC3 – cfr. Allegato C, foto 4), più grande, dal tetto a quattro falde e dalla presenza di una terna di finestrelle su entrambi i lati lunghi.
- Magazzini Merci (MM – cfr. Allegato C, foto 7): annessi in qualche caso al corpo del Fabbricato Viaggiatori e posti su di un marciapiedi sopraelevato<sup>26</sup>, con il piano di calpestio posto alla stessa altezza del pianale dei carri merci, questi fabbricati furono realizzati in ambito SAFS seguendo una tipologia tipicamente italiana: pianta rettangolare – il lato eventualmente annesso al Fabbricato Viaggiatori è

---

<sup>26</sup> Denominato “Piano di Carico”.

sempre uno dei due corti – con un’ampia porta per lato sormontata sui lati corti da una finestra circolare, tetto a due spioventi paralleli ai lati lunghi ed ai binari sorretto da capriate lignee (il tetto è sempre più ampio del fabbricato per fare da tettoia alla zona immediatamente circostante). Unica eccezione era il citato fabbricato di Ragusa.

- Rimesse Locomotive, Torri dell’Acqua ed altri fabbricati: presenti solo in alcune stazioni, i primi sono fabbricati destinati al servizio di manutenzione e ricovero delle locomotive, le seconde sono composte da una struttura su cui poggia un grosso serbatoio circolare o rettangolare – rispettivamente in cemento e in metallo – e gli altri erano fabbricati minori di servizio, oggi del tutto scomparsi o comunque non più riconoscibili nella loro funzione originaria.

Riguardo le opere d’arte, oltre alle consuete strutture murarie di contenimento e di sostegno (queste ultime con frequenti tombini di scolo e sottopassi), in blocchi di pietra squadrati, analoghe a quelle riscontrabili sulle reti a scartamento ordinario FS della Sicilia Sud-Orientale, da segnalare nella Valle dell’Anapo i caratteristici viadotti in muratura con archi di luce molto ampia (fino a metri 30,00), dal profilo architettonico molto leggero ed elegante; una nutrita serie di viadotti si conta anche nei pressi di Vizzini (cfr. Allegato C, foto 8), qui caratterizzati da archi tutti di luce pari a metri 8,00 e dall’uso della pietra lavica, ad ulteriore conferma dell’ottimizzazione dei materiali rinvenibili sul posto.

Tra i ponti, da segnalare quello ad arco unico che scavalca Via Carducci nel pieno centro di Ragusa, realizzato nel 1932/33 quando la ferrovia era già attiva (la chiave di volta riporta scolpiti i simboli del regime unitamente alla data dell’anno XI dell’era fascista), in occasione dell’opera di intaglio del blocco roccioso preesistente su cui poggiava la sede ferroviaria, qui caratterizzata dall’essere comune a quella FS.

Un cenno va infine alle 23 gallerie (cfr. Allegato C, foto 9-10), la maggior parte delle quali si trovano nella Valle dell’Anapo e tra Bivio Giarratana e Chiaramonte Gulfi, tra cui molte si caratterizzano per la volta interna lasciata interamente o parzialmente al rustico (in alcuni casi anche il portale è al rustico).

## LA SITUAZIONE ODIERNA

Ricerca oggi i resti della Siracusa-Ragusa/Vizzini è talvolta difficoltoso a causa del lungo tempo trascorso dallo smantellamento della linea – oltre 40 anni – e dalla vendita delle proprietà terriere e dei fabbricati: in tutti questi anni molte vestigia di questa Ferrovia sono scomparse o rese irriconoscibili a causa di profonde trasformazioni.

Ad esempio, in molti tratti il sedime è stato cancellato per far posto a coltivazioni, strade, complessi edilizi; questa situazione è particolarmente evidente nell'ampia fascia di territorio che va da Siracusa a Solarino, oggetto di un costante processo di urbanizzazione.

In molti altri casi il tracciato non è più immediatamente riconoscibile perché asfaltato con l'allargamento della sede stradale, nascondendo così alla vista il caratteristico fondo fatto di pietrisco aguzzo – eredità dell'antica massicciata – che, unitamente alle pendenze contenute ed ai raggi di curvatura piuttosto ampi, rende facilmente distinguibile la vecchia sede della linea dalle normali trazzere iblee: proprio queste caratteristiche ne rendono appetibile l'asfaltatura.

Una questione a parte è poi costituita da quelle tratte non più raggiungibili perché chiuse da cancellate poste dai proprietari dei campi limitrofi a protezione delle coltivazioni, soprattutto agrumeti: i casi più evidenti riguardano il territorio fra Solarino e Sortino.

Un caso limite trova infine riscontro tra Solarino e Sortino-Fusco, dove una breve tratta includente un ponte è stata riutilizzata per il sostegno di una condotta idrica mai entrata in funzione.

Un validissimo aiuto giunge dalle foto satellitari che permettono un più agevole studio dell'andamento del tracciato, facilmente riconoscibile dalla disposizione della vegetazione e di altri elementi come le opere murarie e, nei centri abitati, dall'orientamento della rete viaria.

Da questo studio risulta che il tracciato è riconducibile a due contesti principali: quello urbano e quello rurale.

Il primo riguarda soprattutto l'ampia fascia di territorio compresa tra Siracusa e Solarino e l'area cittadina di Ragusa, dove il notevole espandersi degli abitati ha condotto ad opposti esiti. Nel Siracusano la nebulosa urbana accresciutasi nell'ultimo cinquantennio ha infatti portato alla quasi completa perdita della sede stradale della

ex ferrovia, che sopravvive solo a tratti nelle aree meno urbanizzate, eccezion fatta per Solarino dove, seppur scomparsa, ha lasciato traccia nell'orientamento assunto dal quartiere impiantatosi nell'area della stazione.

Diversa è invece la situazione a Ragusa, dove la fortunata circostanza che spinse i progettisti ad ideare il tracciato a lato dell'attuale linea RFI di FS Trenitalia in direzione di Gela, ha consentito la totale conservazione della sede stradale, che è ancora visibile dall'area della stazione, in pieno centro, fino alla periferia dove, staccatasi dalla linea a scartamento ordinario, prosegue in direzione della stazione di Nunziata, riconoscibile a tratti nella veste originaria, ed in parte trasformata in via cittadina.

Il contesto rurale comprende tre situazioni principali: il mantenimento dell'aspetto originario, ovvero il riutilizzo come una delle tante trazzere iblee; la posa dell'asfalto, ossia la trasformazione in strada extraurbana; l'abbandono, con il degrado a mulattiera più o meno visibile e praticabile.

La prima situazione è rappresentata soprattutto dalla lunga tratta – oltre 25 Km – che inizia subito dopo la stazione di Sortino Fusco per terminare alcune centinaia di metri oltre l'unica galleria tra le stazioni di Palazzolo Buscemi e Giarratana. Qui infatti le asperità orografiche del luogo, unitamente alla costituzione della riserva di Pantalica (che però riguarda soltanto l'area compresa tra Sortino Fusco e Cassaro Ferla, mentre non meno meritorio di tutela sarebbe anche il territorio tra quest'ultima stazione e quella di Palazzolo Buscemi), hanno consentito la perfetta conservazione della situazione originale – smantellamento a parte – e ciò costituisce una circostanza assai fortunosa, giacché trattasi dell'area sicuramente più importante in chiave turistica.

La seconda situazione concernente il contesto rurale riguarda la tratta da Monterosso Almo fin quasi alla stazione di Buccheri, ai piedi di Monte Lauro, e – con l'eccezione di una tratta includente la stazione di Giarratana – quella che da Bivio Giarratana giunge fin quasi all'unica galleria in direzione di Palazzolo Buscemi.

La degradazione a mulattiera, infine, riguarda ampi tratti tra Solarino e Sortino Fusco, tra Bivio Giarratana e Nunziata e tra Buccheri e Vizzini Campagna.

Riguardo i fabbricati, alcuni di essi sono stati demoliti a seguito di scelte ignare dell'importanza storica che rivestivano e della stessa normativa legislativa che avrebbe dovuto tutelarli; in considerazione dell'ottima qualità dei materiali impiegati per la costruzione, parecchi di essi sono stati invece riadattati ad uso civile, talora

con trasformazioni assai profonde. Ma il caratteristico taglio di porte e finestre ed altri particolari, propri di uno stile architettonico ferroviario tipicamente italico, ne tradiscono l'origine all'occhio più esperto.

Limitando l'esame ai fabbricati viaggiatori (cfr. Allegato B), sono scomparsi in ordine di tempo quelli di Ragusa, Floridia, Vizzini Città e Chiaramonte Gulfi – quest'ultimo assai di recente.

Particolarmente gravosa è stata la perdita del fabbricato di Ragusa, demolito già negli anni sessanta, per via della particolare conformazione architettonica; conseguenza della mancanza di chiare norme legislative in materia è stata invece la perdita dei fabbricati delle altre tre stazioni, ovvero Floridia e Vizzini – dove sono stati impiantati dei moderni quartieri abitativi – e Chiaramonte Gulfi, dove il fabbricato è stato in verità subito ricostruito, anche se con una foggia che ricorda soltanto quello originale.

Un altro aspetto che riguarda l'attuale situazione dei fabbricati viaggiatori delle stazioni della ex Siracusa-Ragusa/Vizzini concerne le trasformazioni strutturali. Con l'eccezione di quello di Solarino (casotto impiantato sul tetto), le altre stazioni oggetto di modifiche sono tutte quelle ancora esistenti in Provincia di Ragusa: Giarratana e Nunziata sono diventate delle abitazioni civili con modifiche che riguardano ampliamenti ed aspetto complessivo; Monterosso Almo ha visto la trasformazione del tetto a due spioventi in terrazza con l'edificazione di un casotto posticcio; Bivio Giarratana, infine, è stata recentemente oggetto di profonde trasformazioni con l'innalzamento di un piano dotato di un tetto a due spioventi di forma alquanto differente all'originale, l'edificazione di scale esterne e l'adozione di una livrea rosso amaranto.

Quanto agli altri fabbricati viaggiatori, essi continuano a mantenere il proprio aspetto architettonico originario tra situazioni di riutilizzo (Siracusa come sede degli uffici della nettezza urbana, Necropoli Pantalica come museo, Cassaro Ferla e Giambra come strutture ricettive, Alia come abitazione privata), e di abbandono in uno stato più o meno buono di conservazione (Cifali, Giustiniani, Sortino Fusco – restaurato e poi nuovamente abbandonato – Palazzolo Acreide, Palazzolo Buscemi, Buccheri e Vizzini Campagna).

A margine dell'analisi dei fabbricati viaggiatori, da segnalare per l'importanza la situazione del complesso del Deposito Locomotive di Siracusa – S. Nicola, noto anche come Siracusa Servizio – le cui strutture sono attualmente riutilizzate senza

modifiche architettoniche di rilievo come sede del settore di Tutela Ambientale della Polizia Provinciale.

Quanto alle opere d'arte, i ponti e i viadotti sono tutti ancora perfettamente integri ad eccezione di uno, nei pressi della stazione di Cassaro Ferla, danneggiato da alcuni massi precipitati dal prospiciente costone roccioso in occasione del sisma del 13 dicembre 1990; le gallerie sono tutte ancora in ottimo stato (da segnalare che alcune, presso Vizzini, sono state riutilizzate per il ricovero di animali), ad eccezione della prima in direzione di Chiaramonte Gulfi provenendo da Bivio Giarratana, crollata in anni recenti a causa di lavori di sbancamento.

Un'ultima questione riguarda il depauperamento di tutti quegli altri elementi definiti a torto minori, spesso riutilizzati dagli abitanti nei pressi del tracciato: muretti a secco edificati con i cippi lapidei riportanti la dicitura "FS" (Ferrovie Secondarie); steccati realizzati con traversine in legno; persino un recinto metallico realizzato cannibalizzando i resti di un segnale ad ala semaforica, visto nei pressi della stazione di Palazzolo Acreide. Questi stessi elementi, insieme ad altri come le tabelle lignee di alcune stazioni e gli isolatori in ceramica del sistema telefonico di comunicazione, sono stati anche preda di alcuni appassionati, che ne hanno fatto preziosi cimeli da collezione.

## ABSTRACT

La realizzazione della Siracusa-Licata tagliò fuori alcuni importanti comuni (Floridia, Palazzolo Acreide, Chiaramonte Gulfi...), che avevano condiviso la progettazione. Da questa esclusione nacque la ferrovia Siracusa-Ragusa/Vizzini, gestita dalla SAFS (Società Anonima per le Ferrovie Secondarie della Sicilia) ed inaugurata tra il 19 luglio 1915 e il 26 luglio 1923. A differenza della Siracusa-Licata, si scelse di adottare lo scartamento ridotto "italiano" di 950 mm, idoneo per una ferrovia destinata ad adattarsi alle asperità dell'orografia iblea.

Il principale limite di questa linea era la distanza che separava alcune stazioni dal relativo centro abitato; tra i pregi i punti di contatto con la rete FS ai tre capilinea, a garanzia di un sistema integrato.

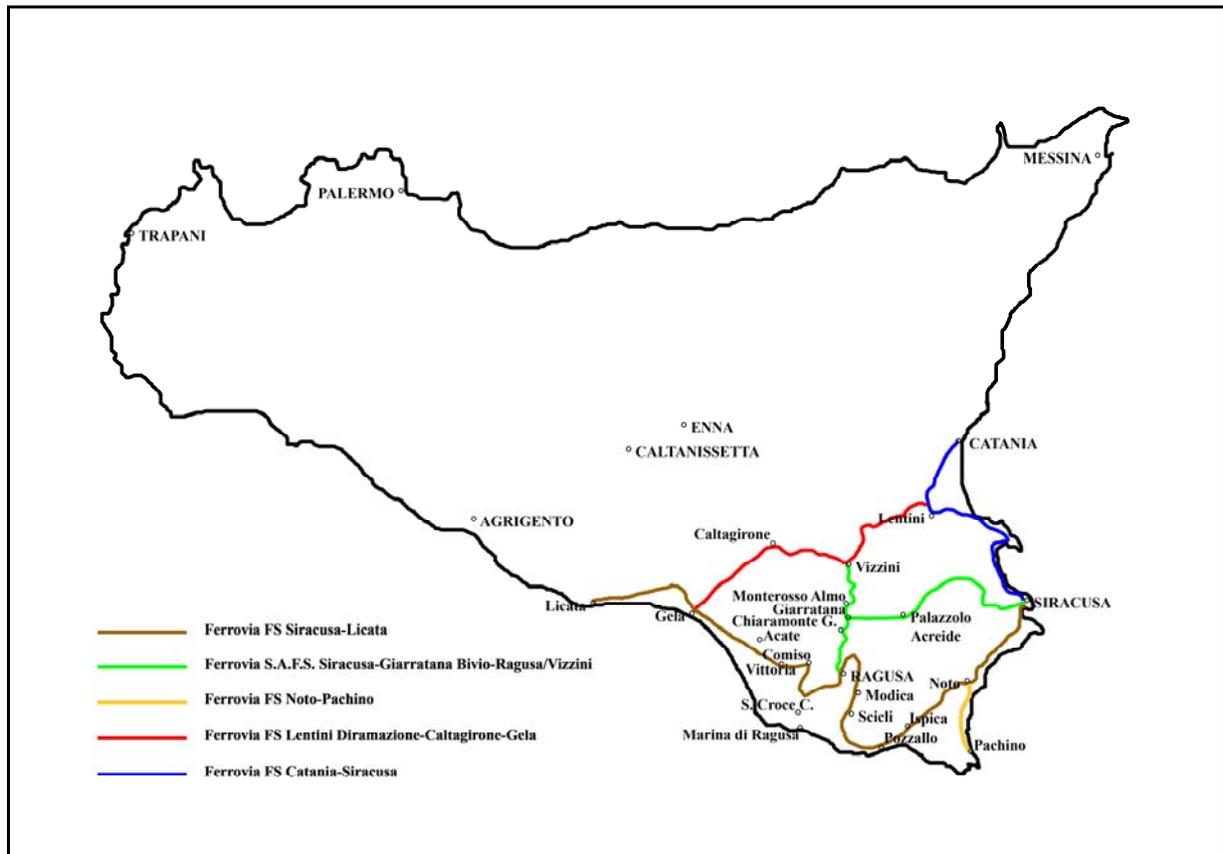
Il gradimento iniziale non fu positivo e già alla fine degli anni '20 "u trenu ri Ciccio Piccura" rischiò la chiusura, poi scongiurata grazie all'apertura di un tronco a servizio del porto di Siracusa, strategicamente importante per l'asfalto ragusano, prima trasportato sulla Siracusa-Licata, più lunga di diversi chilometri.

Gli anni '30 furono i più floridi, con volumi di traffico ai vertici tra le linee italiane a scartamento ridotto, primato favorito dalla felice intuizione di istituire un servizio turistico per Pantalica, sito archeologico e naturalistico di primaria importanza, accessibile solo grazie a questa ferrovia.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, nonostante i cospicui accumuli bancari, la SAFS preferì non investire più sul futuro di questa linea, sposando la volontà politica di favorire il trasporto su gomma. Soppresso il servizio sui due rami da Giarratana Bivio per Ragusa e Vizzini (18 febbraio 1949), l'esercizio continuò tra Siracusa e la stazione di Palazzolo Buscemi fino al 30 giugno 1956; seguì il totale smantellamento, con la vendita di armamento, rotabili ed edifici, il che – complici i cinquanta e più anni trascorsi – è stato causa di profonde trasformazioni, che hanno portato alla scomparsa di parte della sede del tracciato, allo stravolgimento e persino alla demolizione di alcuni fabbricati, alla perdita di tutti i rotabili, con l'unica eccezione della locomotiva R302 038 FS (noleggiata per un breve periodo alla SAFS), oggi perfettamente conservata presso un'azienda veneta.

## ALLEGATO A

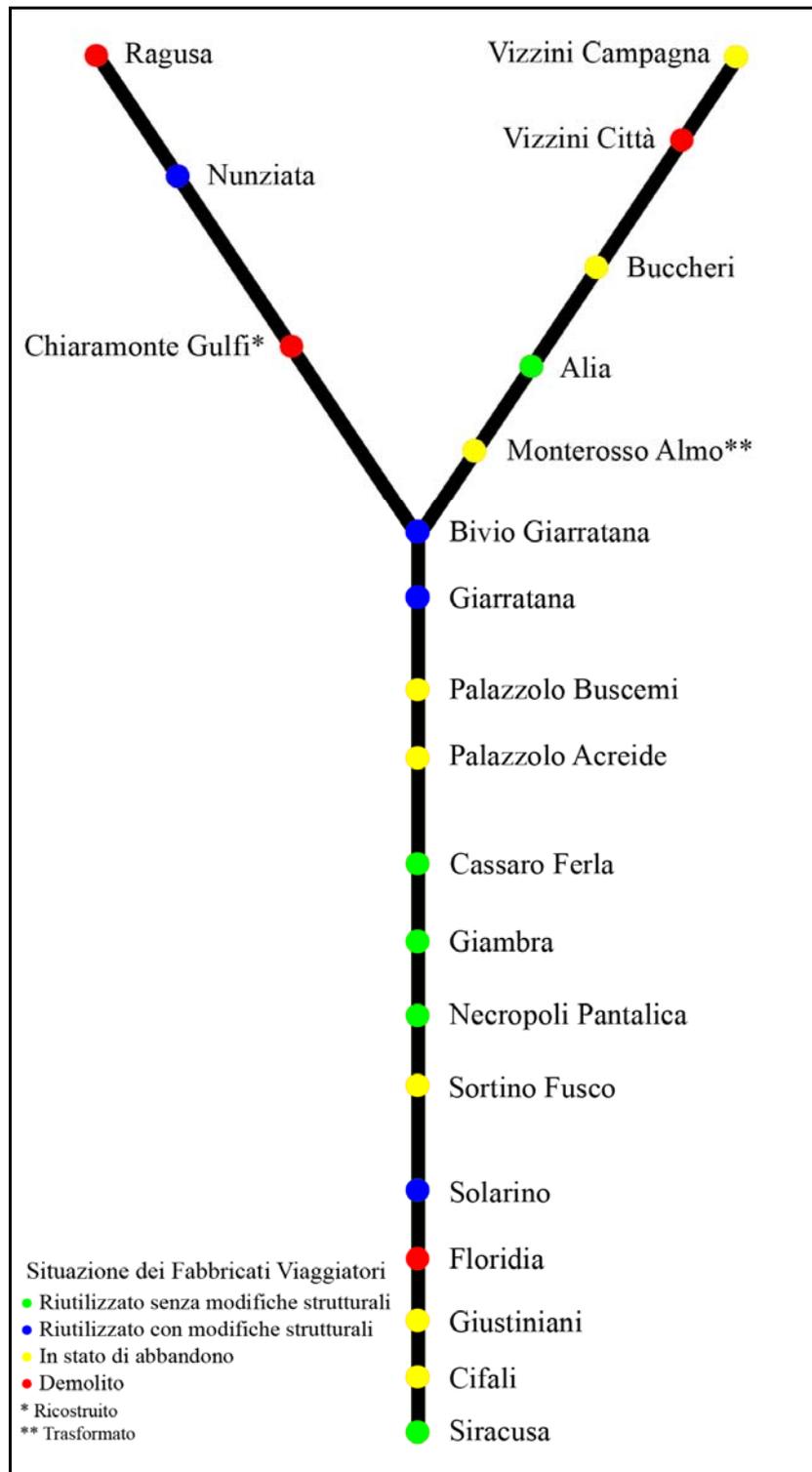
### CARTA DELLE FERROVIE DELLA SICILIA SUD-ORIENTALE



## ALLEGATO B

### CARTA SCHEMATICA DELLA FERROVIA SIRACUSA-RAGUSA/VIZZINI DELLE STAZIONI E DELLO STATO DI FATTO DEI FABBRICATI VIAGGIATORI

(aggiornato a ottobre 2009 – distanze non in scala)



## ALLEGATO C

### FOTOGRAFIE DI FABBRICATI E OPERE D'ARTE



Foto 1: Casa Cantoniera (tipo CCS1 – Ragusa)



Foto 2: Casa Cantoniera Semplice (tipo CCS2 – Solarino-Sortino Fusco)



Foto 3: Casa Cantoniera Doppia (tipo CCD – Vizzini)



Foto 4: Fabbricato Viaggiatori di Prima Classe (Siracusa)  
e fabbricato gabinetti tipo WC3



Foto 5: Fabbricato Viaggiatori di Seconda Classe (Sortino Fusco)



Foto 6: fabbricato gabinetti tipo WC2 (Cifali)



Foto 7: Magazzino Merci annesso a Fabbricato Viaggiatori di Prima Classe  
(Palazzolo Acreide)



Foto 8: Viadotto con archi di luce pari a m 8,00 (presso Vizzini)



Foto 9: Galleria con portale di ingresso e volta interna lasciati al rustico  
(Cassaro Ferla-Palazzolo Acreide)



Foto 10: Muro di contenimento e galleria con portale di ingresso e volta interna  
rivestiti in muratura (Palazzolo Buscemi-Giarratana)

## ALLEGATO D

### FONTI E NOTE BIBLIOGRAFICHE

- AA. VV., *Album dei tipi delle Locomotive ed Automotrici delle Ferrovie dello Stato*, Vol. II. Firenze, 1915. Il Ristampa: *L'Album delle Locomotive a Vapore. Automotrici Elettriche e Trifase*, Vol. II. Ed. Duegi Editrice. Albignasego, 2005.
- AA. VV., *Appendice II all'Album dei Tipi delle Locomotive ed Automotrici delle Ferrovie dello Stato*. Firenze, 1923. Il Ristampa: *L'Album delle Locomotive a Vapore e Trifase*, Vol. III. Ed. Duegi Editrice. Albignasego, 2005.
- AA.VV., *Convegno per la riattivazione e l'ammodernamento della Ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini. Relazione Tecnico-Economica*. Siracusa, 4 agosto 1957.
- Agosta Matteo, *Sviluppo delle Comunicazioni Ferroviarie nella Sicilia Orientale*, discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella seduta del 15 luglio 1959.
- Amministrazione Provinciale di Siracusa (a cura di), *Ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini. Progetto di Riattivazione e Ammodernamento. Piano Finanziario*. Siracusa, febbraio 1958.
- Atti Parlamentari della Camera dei Deputati, CXV, *Seduta Pomeridiana di mercoledì 20 ottobre 1948*.
- Bramante Antonio, *Un diorama di Sicilia*. In *iTreni*, rivista mensile di attualità e storia della ferrovia e di modellismo ferroviario. Ed. ETR, Salò. Anno XXIV, n. 244, gennaio 2003.
- Briano Italo, *Storia delle Ferrovie in Italia*. Ed. Cavallotti. Milano, 1977.
- Cacoza Marco, *Le ferrovie private in Italia dalle origini agli ultimi Anni '70. Tutto Treno Tema n. 4*. Ed. Duegi Editrice. Albignasego, 1993.
- Cornolò Giovanni, *Locomotive a Vapore FS*. Ed. Ermanno Albertelli Editore. Parma, 1989.
- Diquattro Giovanni – Distefano Giuseppe, *Caro Trenino....* In *La Provincia di Ragusa*, periodico d'informazione della Provincia Regionale di Ragusa. Anno V, n. 3, giugno 1990.
- Federici Antonio, *Lo scartamento ridotto in Italia. Tutto Treno Tema, n. 14*. Ed. Duegi Editrice. Albignasego, 1999.

- Gestione Commissariale della Ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini (a cura di), *Pantalica*. Roma, 1929.
- Mauceri Luigi, *Sopra un progetto di gran massima di una ferrovia tra Siracusa e Vizzini per la Valle dell'Anapo*. Pubblicazione della Camera di Commercio di Siracusa, 1884.
- Molino Nico, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*. Ed. Elledi. Torino, 1985.
- Muscolino Piero, *La Ferrovia dell'Appennino Centrale – Linea Arezzo-Fossato*. Ed. Calosci. Cortona, 1981-2002.
- Muscolino Piero, *Le Ferrovie della Sicilia Sud-Orientale*. Ed. Calosci. Cortona, 1979.
- Muscolino Piero, *Le Ferrovie della Sicilia Sud-Orientale, Primo Aggiornamento*. Ed. Calosci. Cortona, 1983.
- Muscolino Piero, *Le Ferrovie della Sicilia Sud-Orientale*. Ed. EdiArgo. Ragusa, 2006.
- Ogliari Francesco, *Storia dei Trasporti Italiani*. Ed. Cavallotti. Milano, 1977.
- Pavone Daniele, *Il trenino degli Iblei*. In *iTreni*, rivista mensile di attualità e storia della ferrovia e di modellismo ferroviario. Ed. ETR, Salò. Anno XXVIII, n. 299, dicembre 2007.
- Pavone Daniele, *La cessata linea ferroviaria a scartamento ridotto Siracusa-Ragusa-Vizzini. Studio e proposte per la realizzazione di un percorso archeologico*. Tesi di Laurea in Scienze dei Beni Culturali, indirizzo archeologico, Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Catania, Rel. Prof. Massimo Frasca, 2006.
- Pavone Daniele, *L'asfalto sulle rotaie: storia della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini*. In *Pagine dal Sud*, rivista di cultura e politica. Ed. Centro Studi "Feliciano Rossitto", Ragusa. Anno XXIII, n. 1, marzo 2007.
- Pavone Daniele, *Nascita di una ferrovia*. In *La Provincia di Ragusa*, periodico d'informazione della Provincia Regionale di Ragusa. Anno XXI, n. 6, dicembre 2006.
- Pavone Daniele, *Ragusa Ferrovie... ..& Dintorni*. E.I.P.. Ragusa, 2009.
- Pavone Daniele, *Ragusa in treno*. In *Ragusa Sottosopra*, bimestrale del Comune di Ragusa a cura del Settore Centri Storici. Anno VIII, n. 2, marzo-aprile 2008

- Pavone Daniele, *Un tracciato archeologico*. In *La Provincia di Ragusa*, periodico d'informazione della Provincia Regionale di Ragusa. Anno XXI, n. 6, dicembre 2006.
- S. A. per le Ferrovie Secondarie della Sicilia – Ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini (a cura di), *La Valle dell'Anapo e le Antichità di Pantalica*. Catania, 1939.
- Società Anonima per le Ferrovie Secondarie della Sicilia, *Convenzione e capitolato della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini*. Ed. Casa Editrice Italiana. Roma, 1912.
- Società Anonima per le Ferrovie Secondarie della Sicilia, *Memoria sulla ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini presentata al Ministero dei Lavori Pubblici*. Pubblicato nel 1915.
- Società Anonima per le Ferrovie Secondarie della Sicilia, *Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei sindaci. Bilancio dell'esercizio 1911. Deliberazioni dell'Assemblea del 10 febbraio 1912*. Ed. Casa Editrice Italiana. Roma, 1912.
- Società Anonima per le Ferrovie Secondarie della Sicilia, *Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei sindaci. Bilancio dell'esercizio 1913*. Pubblicato nel 1914.
- Turchi Gian Guido, *Treni Italiani d'Eritrea*. Ed. ETR. Salò, 2003.
- Vaniglio Francesco, *Da Siracusa a Vizzini*. In *iTreni*, rivista mensile di attualità e storia della ferrovia e di modellismo ferroviario. Ed. ETR, Salò. Anno XV, n. 155, dicembre 1994.