
La ferrovia Siracusa – Ragusa

di Massimo Zisa

download da TrainSimHobby • www.trainsimhobby.net



Il nostro viaggio inizia dal marciapiede n.2 lato ovest della stazione centrale di Siracusa, importante centro turistico per le sue innumerevoli e imponenti vestigia di quella straordinaria civiltà greca di cui la città, un tempo potentissima ed emula di Atene, Cartagine e Roma, fu il principale centro dell'isola.



ALn 668 1616 in sosta ad Avola

Visiteremo in questa sede la zona della Sicilia sud – orientale così ricca di storia, arte, colori e sapori che il tempo ha conservato con le sue tradizioni. Il treno è già attestato sul binario con una coppia di automotrici ALn 668 serie 3000 come regionale in partenza per Ragusa.

Queste automotrici, costruite nel 1985 dalla FIAT FERROVIARIA di Savigliano, hanno un rapporto più corto al cambio che le permettono di ottenere una buona velocità commerciale sulle linee con andamento difficile per via dei ripidi cambi di pendenza. Sono infatti impiegate nelle linee di montagna dove la pendenza supera in certi tratti il 26 per mille. Tra l'altro le ALn 668 sono state oggetto di una importante revisione sia della parte tecnica che dell'arredamento interno con l'aggiunta del condizionatore, migliorando così il comfort durante il viaggio. E' l'ora della partenza!

Da Siracusa ad Avola

Il segnale è verde, il macchinista, dopo aver rilasciato i freni, spinge il combinatore nella prima tacca e poi rapidamente nella seconda. Il treno inizia velocemente a prendere velocità subito dopo aver superato gli scambi di uscita della stazione. Dopo aver superato una breve galleria artificiale, la linea si dirige a sud-ovest percorrendo la pianura del fiume Anapo; si intravede sulla destra la nuova linea a doppio binario verso Catania, che, entrata in esercizio verso la fine degli anni 90, oltrepassa la città di Siracusa con una galleria lunga 3 km (Epipoli). Velocemente si varcano l'uno dopo l'altro l'Anapo e il Ciane fiancheggiati da alti e rigogliosi siepi di papiri e sulla sinistra dai pochi resti del tempio di Giove Olimpico (Olympieion). Poi la costa si allontana, nascosta dall'altura della penisola della Maddalena e al km 9 si giunge alla stazione di S.Teresa Longarini. Il treno corre velocemente tra alberi di fichi d'india e bianchi muri a secco sotto un cocente sole.

Poco dopo si scorge in lontananza la costa verso sud fino alla lontana isola di capo Passero. Al km 17, dopo un breve rallentamento arriviamo alla stazione di Cassibile, città conosciuta nei libri di storia per via dell'armistizio dell'8 Settembre del 1945 per la resa dell'Italia nella seconda guerra mondiale. Ripartiamo dopo una breve sosta e dopo aver oltrepassato la strada statale n.115 superiamo con un ponte in pietra il fiume Cassibile a poca distanza dallo sbocco della cava Grande; a destra la pianura costiera è dominata dal ripido ciglione, intagliato dai profondi e angusti valloni o "cave", il quale culmina nel suo punto più alto dal M.dell'Oro di m.394. Tra estese coltivazioni di mandorli, entriamo nella stazione di Avola al km 26. La cittadina, popoloso centro agricolo famoso appunto per la produzione e l'esportazione di mandorle di pregiata qualità e di agrumi, è caratteristica per la sua planimetria fondata su uno schema esagonale il cui nucleo centrale è diviso da vie ortogonali fiancheggianti 5 piazze disposte in croce.

Verso Pozzallo...

In stazione attendiamo l'incrocio di un treno discendente proveniente da Ragusa che arriva subito dopo qualche minuto entrando con un gran fischio. Il convoglio è costituito da due ALn 668 serie 1600 appena ristrutturate e dotate della nuova cromia XMPR della nascente società Trenitalia. Lasciata Avola, la linea si dirige lentamente verso l'interno serpeggiando tra rigogliose e fertili campagne dai caldi colori estivi e dopo una serie di curve ci appare la città di Noto adagiata su un colle alle ultime propaggini dei monti Iblei. Con una stretta curva sulla destra entriamo nel piano della stazione posta al km 33. Sulla sinistra possiamo notare il binario della ormai soppressa linea per Pachino; questa fino al 31 dicembre 1985 era la stazione più meridionale d'Italia. Noto, considerato il centro più importante della provincia di Siracusa, è considerata la capitale del barocco siciliano per l'insieme di chiese, conventi, palazzi che creano in maniera superba un elegante scenario architettonico settecentesco famoso in tutto il mondo. E' il barocco della Val di Noto. La città inoltre è un importante punto di diramazione per raggiungere a N Palazzolo Acreide, erede dell'antica Akrai di cui conserva notevoli vestigia e a sud la già citata Pachino con i suoi pregiati pomodori, il famoso "ciliegino" e l'ottimo vino da taglio che si contraddistingue per il carattere forte e deciso.

Appena ripartiti, il treno oltrepassa il fiume Asinaro con ponte in ferro e affronta una stretta curva a sinistra di 180° sulla sponda opposta con bella vista della città. Si attraversano 4 brevi gallerie e si scende verso la piana di S. Paolo superando velocemente la stazione posta al km 41; si varca il fiume Tellaro correndo tra vigneti e secolari alberi di ulivo; subito dopo rallentiamo per entrare nella stazione di Rosolini al km 48, l'ultimo paese della provincia di Siracusa. Qui il paesaggio inizia a cambiare pian piano aspetto, infatti tra oliveti e mandorleti subentra la coltura del carrubo, tipica della zona tra Noto e Comiso; sulla destra si scorge lo sbocco della cava d'Ispica, stretta vallata che si prolunga per circa 10 km intagliata ed erosa con il tempo dai torrenti nel tavolato calcareo dei monti Iblei. La cava in questione, come quella di Pantalica, nel siracusano, presenta fitte tracce della presenza dell'uomo attraverso i secoli fin dall'età neolitica; sono presenti numerose necropoli sicule che caratterizzano il luogo di alto interesse archeologico.

Giunti alla stazione di Ispica al km 54, la ferrovia, dopo aver superato le colline della penisola di capo Passero, si avvicina rapidamente verso la costa del mare Mediterraneo; si susseguono

alcuni tratti in trincea e in lontananza si scorge l'enorme braccio del nuovo porto di Pozzallo che raggiungiamo dopo alcune curve. Pozzallo, al km 62, è una ridente cittadina affacciata sul mare con una bella spiaggia molto frequentata d'estate. Di recente ha assunto una crescente importanza sia commerciale che turistica grazie al porto, che, oltre alle merci, assicura il collegamento veloce con la vicina isola di Malta. L'intero tragitto viene coperto, con moderni catamarani, in quasi 1h. e 15 m. In stazione aspettiamo l'incrocio con un treno merci condotto al suo traino da una delle ultime D343 serie 1000 assegnate a Siracusa. Queste locomotive diesel – elettriche per circa trent'anni sono state le protagoniste di lunghe teorie di carri merci spesso in doppia trazione per l'acclività della linea nel suo tratto più impegnativo verso Ragusa. In testa anche a treni passeggeri con locali ed espressi (ricordiamo il Vittoria – Roma e vv , con carrozze con posti a sedere o cuccette), le D343 hanno contribuito ad eliminare del tutto la trazione a vapore ancora presente nell'isola con gli ultimi gruppi di sbuffanti 740 e 741.

... e Modica ...

Riprendiamo il nostro viaggio proseguendo ad ovest tra vigneti e ulivi suddivisi da stupendi muri a secco ricoperti da una folta vegetazione. Sulla sinistra verso il mare si intravede la spiaggia di Macanuco che si sviluppa verso capo Religione; qui sorge l'abitato di Marina di Modica con le sue graziose villette stile anni 70 che con il passare degli anni si è sviluppato causa il crescente turismo della zona.. Il treno, con numerosi ponti, oltrepassa torrenti in questo periodo completamente secchi e dopo varie curve si vede punta Pisciotto con in primo piano la grande fornace distrutta negli anni 20 da un incendio. Un lungo rettilineo ci porta alla piccola stazione di Sampieri, km 72, piccolo centro peschereccio situato su una splendida spiaggia ricca di alte dune. Il paese, assai frequentato d'estate, ha conservato il fascino e la tranquillità di sempre nonostante il crescente turismo degli ultimi anni dovuto anche alla costruzione del villaggio turistico "Baia Samuele" situato nella omonima contrada quasi a ridosso della spiaggia. Ripartiti dalla stazione, notiamo sulla destra una bella "masseria", tipica della zona ragusana, arroccata come un fortino su una collina; dopo aver varcato il torrente Cugno, la linea si sviluppa salendo tra popolose e ben coltivate campagne, poi nei pressi della frazione di Cava d'Aliga piega verso N. In lontananza verso ovest, si distingue l'abitato di Donnalucata, importante centro peschereccio nonché la frazione più grande del comune di Scicli, attorniato dalle serre delle numerose aziende agricole della zona. Si producono ortaggi

di prima qualità e fiori di estrema bellezza esportati in tutta Europa che non hanno nulla da invidiare ai mercati italiani del nord. Il treno, dopo aver percorso un tratto in salita, ridiscende verso la conca attraversando il moderno quartiere di Jungi e subito dopo sbocca nella valle della fiumara di Modica entrando nella stazione di Scicli posta al km 83 a 96 m sul livello del mare.

Scicli è situata in una conca tra colline rocciose alla confluenza delle cave di San Bartolomeo e di Santa Maria la Nova con la fiumara di Modica. L'abitato è dominato dal colle di San Matteo, su cui sorge imponente l'omonima chiesa, su cui si arroccava il nucleo, fino al XIV secolo della più antica città, di cui si conservano le mura e i ruderi del Castellaccio. Distrutta dal terremoto del 1896, venne ricostruita giù a valle risorgendo nell'attuale aspetto di città barocca. Fondata dai Siculi, o secondo altri, da Marcello nel 212 a.C. , prosperò sotto i Saraceni, fu città reale sotto i Normanni, poi fece parte della Contea di Modica. Ebbe da Federico II il titolo di città e fu sede della IV Sergenzia dell'isola. Ricca di sontuosi edifici e numerose chiese di stile settecentesco, è stata di recente considerata patrimonio dell'Unesco come città d'arte. Si riparte con un buon orario sulla tabella di marcia; superati gli scambi di uscita, il treno oltrepassa, con un ponte in muratura, la fiumara di Modica costeggiandola sulla sinistra e puntando a nord in pendenza. Sulla destra si ammira un bel panorama della città dove i contorni del centro storico sembrano confondersi con il colore della roccia del colle di S. Matteo.

Man mano che ci allontaniamo, la ferrovia, per un tratto, diverge dalla fiumara seguendo un percorso tortuoso per giungere in una parte della valle che si apre ad anfiteatro, poi con una curva di 90° si riavvicina ad essa ma ad una quota più elevata; si intravede nuovamente Scicli distesa nella sua conca e in lontananza a sud l'orizzonte con il mare Mediterraneo nella stessa tonalità del cielo. Si affronta una curva sulla sinistra per sbucare in costante salita nella valle della fiumara che di colpo si restringe fra pareti calcaree a strati sovrapposti. Si affronta la dura rampa che prosegue con una micidiale curva sulla destra salendo, con raggio di 300 m, la pendenza del 25 per mille. Salita che presenta non poche asperità. Tale difficoltà continuava su, su, fino alla galleria del "Salto", sempre con livelletta del 25 per mille in curva a sinistra per poi costeggiare la fiancata che sfocia sul costone rettilineo e inclinato della collina.

Il tracciato continua sempre in forte ascesa superando la fiancata della montagna con una breve galleria e proseguendo sempre a mezza costa, affronta una ampia curva sulla destra che sbuca proprio davanti al mastodontico viadotto alto più di 100 m che, scavalcando tutta la valle della fiumara, permette di collegare la costa a Ragusa con veloce superstrada evitando così l'attraversamento del centro di Modica. Subito sotto gli enormi piloni del grande viadotto, si passa il segnale di protezione della stazione situato sempre in forte ascesa. Durante gli antichi fasti della trazione a vapore proprio in questo punto della linea guai se costretti a fermarsi! Se si incontrava il segnale rosso con conseguente arresto del treno, per farlo ripartire da fermo in salita, magari durante una giornata piovosa, diventava un gran problema. Le ruote iniziavano a slittare paurosamente e le bielle sembravano impazzite, il macchinista stava attento a dosare la pressione nella caldaia, poi apriva le sabbiere cercando di ottenere più aderenza sui binari e quindi con estrema prudenza muoveva il combinatore di potenza facendo attenzione che gli assi non girassero a vuoto. La locomotiva, sotto pressione, emetteva letteralmente fuoco dal fumaio e cacciava sbuffi potenti che risuonavano nella valle, mancavano poche centinaia di metri da Modica e sembravano eterni, ma pian piano il convoglio iniziava a muoversi giungendo con gran fischio alla stazione.

Modica, posta al km 92 su un'altezza di 298 metri sul livello del mare, è uno dei centri più importanti della provincia di Ragusa. La città sorge tra due vallate adesso coperte che confluiscono a formare la fiumara omonima lungo la quale si sviluppa la città bassa. La parte alta è invece arrampicata su un ripido pendio con in primo piano la superba, magnifica, elegante cattedrale di S. Giorgio che svetta tra un contorno di case in un fantastico aspetto scenografico. In passato la contea di Modica fu uno dei feudi più potenti dell'intera isola e si rese quasi autonomamente. Oggi la città, oltre a monumenti medioevali e barocchi di estremo interesse, conta di un importante sviluppo nel settore terziario che ha portato con il tempo un notevole incremento della popolazione e la nascita di moderni centri commerciali utili per il commercio dei prodotti alimentari della zona. E' famoso in tutta Italia l'allevamento della razza delle mucche modicane dal latte pregiato e la produzione del cioccolato che proprio recentemente è diventato marchio di origine protetto e garantito in tutta Europa. La città dette i natali a Salvatore Quasimodo insigne ed illustre poeta premio nobel per la letteratura nel 1960. Oggi è possibile visitare la casa natale del poeta seguendo un percorso molto suggestivo che parte dalla città bassa per insinuarsi in caratteristici vicoli stretti adornati da balconi fioriti per poi sbucare su in città alta. Il piano della stazione è composto oltre dal fabbricato viaggiatori anche da una rimessa locomotive con annesso officine (oggi in disuso) per la riparazione delle

locomotive e locali dormitorio per il personale di linea. Durante la trazione a vapore l'impianto in questione svolgeva un'importante funzione ed era uno dei più operativi lungo la linea sino a Caltanissetta. Qui non poco tempo fa erano accantonate dopo un lungo periodo di inattività alcune 740, più precisamente la 244 e la 451 quest'ultima poi trasferita in Toscana a Firenze per una valida e importante riqualificazione destinata a fini turistici. Oggi la 740.451 rimessa in efficienza corre sulle linee toscane alla testa di treni turistici che fanno rivivere con un po' di nostalgia i bei tempi del vapore. Ritorniamo al nostro treno fermo sul 2 binario e aspettiamo il segnale di partenza comandato direttamente da Ragusa dal dirigente unico.

... e, infine, Ragusa.

Adesso tutte le stazioni della linea sono impresenziate grazie alla installazione del sistema CTC (controllo del traffico centralizzato) ultimato verso i primi anni 90. Grazie a questo sistema la circolazione dei treni è regolata nel suo percorso dal dirigente centrale che comanda sia gli incroci attivando gli scambi delle stazioni che i numerosi passaggi a livello presenti. Il segnale è verde, ripartiamo da Modica e la "littorina", subito al fianco delle officine, entra in una galleria lunga quasi 2 km in salita che passa sotto una parte della città, la velocità è ridotta perché la pendenza risulta impegnativa e il treno è costretto a procedere con rapporto basso. Spesso capitava che le automotrici, soprattutto quelle in funzione prima dell'arrivo delle ALn 668 serie 1600, dovessero retrocedere nuovamente in stazione per poi ripassarla in velocità ed affrontare con più slancio il percorso in galleria.

All'uscita di essa si procede a circa 35 km/h e si incontrano altre 2 brevi gallerie che spuntano sull'ampia valle del fiume Irmínio con in primo piano il lungo viadotto della superstrada (956 metri di lunghezza) che conduce a Catania. Si procede a mezza costa della montagna risalendo la valle sulla sponda destra. Il paesaggio è dominato sul versante opposto dai detriti delle miniere di asfalto e dai pozzi di petrolio della zona industriale di Ragusa sviluppatasi su contorni aspri e scoscesi valloni dai forti colori estivi. Si supera con un ponte una delle tante valli laterali della montagna che piombano giù nella valle del fiume e oltrepassiamo la strada statale 105 dopodiché imbocchiamo una galleria che sfocia su un costone su un punto in cui la valle si restringe. Ancora un altro tunnel di circa 600 m e siamo fuori all'aperto, risalendo il corso dell'Irmínio che superiamo con un ponte in ferro. Ci appare su in cima il colle di Ibla e ancor più su la città di Ragusa. Adesso percorriamo il versante a sinistra del fiume

girando con una lunga curva la collina sovrastante e giungendo alla stazione di Ibla al km 103 su un'altezza di 300 metri. Il bel paese si trova su in cima e sembra dominare tutta la valle che culmina verso nord con lo sbarramento della diga artificiale di S.Rosalia ben visibile dai balconi dei ben curati giardini della villa comunale.

L'invaso, costruito nel 1976 per l'irrigazione delle campagne del ragusano e portato a termine con l'inaugurazione nel 1983, costituisce per il territorio un'ottima possibilità di escursione con camminate lungo il suo perimetro attorniato dai molti muri a secco e assicura momenti di relax con l'attività della pesca. Giusto il tempo di osservare il paesaggio circostante con a destra la nuda e aspra costa "dell'Angelo" con le ben visibili tombe e cunicoli appartenenti alla preistoria immersa in un placido e delicato silenzio dove il tempo sembra davvero essersi fermato, il nostro treno si avvia nuovamente per il capolinea del nostro emozionante viaggio affrontando l'ultima faticosa salita. Abbandonata la stazione di Ibla, l'automotrice, con i motori in piena potenza, oltrepassa la vecchia strada verso Catania seguendo il corso dell'Irminio puntando a nord in piena salita fino ad imboccare a sinistra la stretta valle della cava "Ciaramiti" sempre in costante ascesa. Poi, con una stretta curva piega nuovamente a sinistra entrando in una galleria che fuoriesce sulla cava di San Leonardo superata con un viadotto. Siamo a circa 400 m. di altezza sul livello del mare. Con un bel colpo d'occhio ci appare Ragusa Ibla con la cupola della chiesa di San Giorgio attornata dalle case che sembrano scalare il colle. Prendiamo come riferimento del percorso la chiesa menzionata per capire lo sviluppo del tracciato. Appena superata la cava imbocchiamo un'altra galleria di 1 km in salita che passa sotto Ragusa superiore uscendo sotto piazza del Carmine, a sud nella cava di San Domenico. Si notano sulla destra del viaggiatore i 3 ponti di Ragusa, in successione ponte San Vito, ponte dei Cappuccini e ponte Nuovo, mentre sulla sinistra del viaggiatore appare nuovamente Ibla con la cupola della chiesa.

Si prosegue ancora in una caratteristica, ma breve galleria scavata nella roccia dopodiché a fianco di un casello abbandonato ci appare il portale della galleria elicoidale della città di Ragusa che sotto la montagna gira su se stessa e che sembra non finire mai. Il treno la imbocca e sotto i meandri della montagna, in piena ascesa coi i motori in piena potenza, compie il suo tratto come in un otovolante da giostra, poi esce in un grande rilevato a compiere un giro completo dando una visione e un panorama da sogno. Ecco spuntare nuovamente Ibla con la cupola della chiesa ma molto più in basso e si intravede giù in fondo alla cava la linea percorsa dal nostro treno prima di entrare nell'elicoidale. La città di Ragusa adesso si presen-

ta agli occhi del viaggiatore in tutta la sua magnificenza e dopo un'ultima e breve galleria si entra in un tratto in trincea molto stretto per poi giungere al capolinea. Il macchinista riporta il combinatore a folle escludendo la trazione e tira il freno continuo appena sopra gli scambi di entrata. Con un fischio il treno entra in stazione fermandosi sul 1° binario dopo aver percorso 112 km da Siracusa e superato un dislivello di 214 metri in soli 12 km da Ibla. Siamo giunti alla fine del nostro viaggio percorso in uno scenario di incomparabile bellezza bruciato sì dal caldo sole d'estate, ma così pieno di fascino. Le immagini scorrono rapidamente mentre saluto il personale di macchina che gentilmente mi ha concesso di sostare in cabina di guida per ammirare la linea. La 668 si riposa prima di ripercorrere all'inverso lo stesso tragitto ma questa volta tutto in discesa verso il mare, che con i suoi bagnanti ha dato inizio alla così bella e affollata stagione estiva.