



“La Ferrovia del Vino”

a cura di Emerico Amari

Gennaio 2009

1. La ferrovia Noto - Pachino

Nel panorama delle ferrovie dismesse merita una trattazione speciale la ferrovia che collegava Noto a Pachino. Quando la ferrovia chiuse, l'1 gennaio 1986, l'armamento era vecchio di decenni e servivano, da tempo, lavori di ammodernamento, mai realizzati. In queste condizioni disagiati, per i mezzi rotabili e per la scarsa utenza, la chiusura fu l'ultimo atto di una politica miope e non sensibile alle esigenze del territorio. La linea conosciuta come la "ferrovia del vino", che aveva un discreto traffico merci diretto al Nord, chiuse i battenti e il declino, già evidente nei suoi fabbricati, si aggravò dopo la sua chiusura. La tratta, costruita agli inizi del XX secolo, è considerata un'opera d'arte dato che *la Soprintendenza BB. CC. AA. di Siracusa ha espresso parere vincolante su un ponte situato al Lido di Noto*. Inoltre la linea delimita la zona B della riserva naturale orientata di *Vendicari*.

Questa pubblicazione si propone di informare l'opinione pubblica sullo stato di abbandono della tratta e dei suoi fabbricati. Per raccontare lo stato della linea è stato effettuato un sopralluogo partendo dalla *stazione di Noto*. Superati i primi scambi il binario tre punta decisamente in direzione mare e dopo aver lasciato la stazione supera la provinciale 34 e il fiume Noto con un lungo ponte ancora in perfette condizioni. Il sedime ferroviario risulta coperto da vegetazione infestante. Superata la vallata si giunge al km 1 dove è collocato il primo casello della tratta, in contrada *Balata di Noto*. La ferrovia adesso prosegue intersecando il fianco della collina con una trincea, rifinita in pietra calcarea, che sfocia prima con un attraversamento a raso sulla *via Falconara* e poi, scavalca l'autostrada A18, dirigendosi verso il *Lido di Noto*. A distanza si scorge un altro casello posto al chilometro 3, in stato di totale abbandono.

Dopo un tratto pianeggiante, il cammino riprende in trincea superando *Villa Eleonora* e incontrando, in un avvallamento, la seconda traversa che porta allo svincolo autostradale di *Noto*. Da questo ex pl si osserva verso *Noto* che il sedime ferroviario è coperto da vegetazione, infatti risulta difficile spingere lo sguardo oltre i primi metri. Verso mare si scorge immediatamente la stazione di *Falconara Iblea*, posta al chilometro 4. Nonostante l'edificio principale sia danneggiato rimane il fascino di una stazione al servizio della campagna. Il piccolo piazzale antistante è invaso dalla vegetazione, mentre il marciapiede è ancora integro. Accanto al corpo principale è presente un edificio adibito alla manutenzione.

Superata la stazione di *Falconara Iblea*, la ferrovia effettua una breve virata a sinistra e dopo circa duecento metri si affianca parallelamente alla strada provinciale 34. Per circa un chilometro la ferrovia viaggia parallelamente alla strada per poi staccarsi in prossimità dello svincolo di *Calabernardo*. Si scorge un casello abitato, posizionato al chilometro 5, in corrispondenza di un

attraversamento a raso (ex pl). Adesso la ferrovia, i cui binari sono visibili dalla provinciale, compie una lunga curva affiancando da una parte la strada che conduce al *Lido di Noto*, dall'altra la campagna delimitata da una fila di pini, la cui crescita ha invaso la sede ferroviaria. Terminata la curva si arriva alla stazione balneare.

La stazione di *Noto Marina* è costituita da due edifici: il casello e il magazzino merci. Sono presenti due binari. La stazione è abitata come testimoniano i recenti lavori estivi sulla copertura, (forse a causa di infiltrazioni d'acqua piovana). Accanto al marciapiede della stazione è stato eretto un muretto di sbarramento che delimita l'area e ostacola la naturale prosecuzione verso *Pachino*. Tuttavia si tratta di un'opera facile da eliminare. Dalla stazione è possibile vedere la prosecuzione della ferrovia verso il lido.



Continuando il viaggio, si è adesso costretti a seguire a distanza la ferrovia a causa di numerose costruzioni che confinano con essa. Di tanto in tanto negli spazi vuoti si scorge la tratta, che adesso si snoda su un breve tratto di rilevato con alcuni sottoponti, realizzati per il deflusso delle acque piovane. La prima traversa utile è la *via San Corrado* che permette di costatare direttamente lo stato di conservazione dell'opera. Imboccata la via, si arriva in uno slargo in cui è

difficile capire dove sia la ferrovia. Infatti il sedime ferroviario è stato sepolto da materiale di risulta realizzato per avvantaggiare il fondo adiacente¹.

Lasciata questa traversa, la ferrovia si inoltra fra le case in un tratto di trincea poco profonda ma piena di vegetazione. Il prossimo incontro avviene all'altezza della traversa *contrada Falconara* che unisce la spiaggia del Lido con la zona dello svincolo autostradale. Qui vi è un ex pl e la stazione di *Noto Bagni*. La ferrovia arriva da un tratto in salita uscendo da una trincea profonda e prosegue a livello del piano di campagna. Una stradina in terra battuta, senza sbocco, affianca il sedime fino a lasciarlo nuovamente immerso nella vegetazione. C'è da segnalare che la stazione di *Noto Bagni* si trova in buono stato di conservazione e l'attraversamento a raso è stato interamente coperto di asfalto. In questo punto fa una certa sensazione immaginare il transito di un treno merci.

Si è costretti nuovamente ad allontanarsi dalla ferrovia per riprenderla più a sud in *contrada Guardiola - Eloro* dove da una traversa non asfaltata, ma abitata, si scorge una profonda trincea di circa 10 metri. Guardando questo tratto di linea è davvero difficile pensare che la ferrovia possa essere trasformata totalmente in pista ciclabile. Cento metri più in là la ferrovia esce allo scoperto e passa sopra un ponte a sagoma limitata², proseguendo in una zona di rilevato per poi inabissarsi di nuovo in trincea aggirando la *contrada Eloro – Colonna Pizzuta*.

Spostandosi in *contrada Eloro*, la ferrovia, uscendo dalla trincea in curva, supera con un altro ponte a sagoma limitata la stradina sterrata che porta alle spiagge di *Eloro e Marianelli*. Qui un imponente rilevato alto dieci metri la accompagna in una nuova trincea con leggera curva che la porta al di là del costone roccioso in *contrada Case Sallicano*. Qui si trova un casello ferroviario, posto al kilometro 10, a ridosso di un ex pl. La ferrovia da qui fino all'attraversamento del fiume *Tellaro* è coperta di vegetazione. Da segnalare due aspetti in questo tratto: lo smottamento del costone roccioso sulla ferrovia e l'accentuata curva che le permette di incanalarsi sul nuovo ponte, non armato, tralicciato, realizzato nel 1985.

Dopo aver superato il fiume *Tellaro*, la linea attraversa una lunga trincea su cui sono stati costruiti tre ponti, l'ultimo dei quali è quello della traversa di *Calamosche*. La trincea ha le pareti rifinite in pietra calcarea a testimonianza della qualità dell'opera. Sotto i ponti sono presenti rifiuti solidi urbani e resti di potatura, così come nella zona del *Lido di Noto*. Fra il secondo e il terzo

¹ Per completezza d'informazione, la prima volta che mi sono recato a visitare questo tratto non mi ero accorto di dove fosse la ferrovia.

² Questo ponte nel 2008 è stato oggetto di una conferenza dei servizi che ha espresso parere favorevole alla demolizione per consentire il passaggio dei mezzi pesanti. La richiesta fatta dal sindaco era motivata dalla chiusura momentanea della provinciale 59 (Noto - Lido di Noto) a causa di ingrottamenti nella costa all'altezza della stazione Noto Marina. In tale punto è stata costruita una breve variante alla provinciale che lambisce pericolosamente i binari della tratta. Il ponte non è stato demolito perché la Soprintendenza di Siracusa, presente alla conferenza dei servizi, si è riservata il parere favorevole. Dopo qualche giorno ha espresso parere sfavorevole ritenendo il ponte un bene architettonico da tutelare.

ponete c'è un casello ferroviario, in stato di totale abbandono. La vegetazione in questo tratto non è abbandonante, eccetto qualche arbusto sorto fra i binari. Seicento metri più a sud, un binario morto, utilizzato in passato per le manovre dei carri, segnala l'ingresso alla stazione di *Roveto – Bimmisca*. La stazione è costituita da due fabbricati ed è situata in un ex pl. Fin al 1993 sul fabbricato della stazione era ben visibile, a caratteri azzurri, il nome della stazione.

Lasciata la stazione di *Roveto - Bimmisca* la ferrovia si dirige verso la zona di *Vendicari* affiancando per circa 5 chilometri la provinciale per *Pachino*. Appena dopo un chilometro si arriva all'ingresso della riserva di *Vendicari*; la ferrovia, ben visibile, viene superata da un cavalcavia ferroviario. È inoltre presente un casello in totale stato di abbandono. Dalla strada si continua a seguire la ferrovia che alterna tratti di rilevato e trincea. Qualche chilometro verso sud si scorge un'altra stazione, quella di *San Lorenzo lo Vecchio*. Il complesso è costituito da due edifici: la stazione adibita ai viaggiatori e il magazzino merci. Ampio è il piazzale dei binari su cui si snodano diverse ramificazioni che si dirigono verso il magazzino merci. Una rete metallica impedisce l'accesso alla struttura.



Cinquecento metri a sud della stazione si incontra la traversa consortile *San Lorenzo*. Sotto il ponte sono presenti rifiuti solidi urbani e vegetazione infestante. Dopo questo ponte la ferrovia vira verso la zona mare allontanandosi dalla strada e intersecando due strade consortili di *San Lorenzo*

verso *Cittadella dei Maccari*. Arrivati al bivio di *San Lorenzo*, ci dirigiamo verso la località balneare e qualche centinaio di metri più in là incontriamo l'intersezione a raso della ferrovia. In passato c'era un ex pl. La ferrovia si dirige verso la frazione marinara di *Marzamemi* in un tratto quasi rettilineo lungo qualche chilometro. Si rintraccia la ferrovia in contrada *Bove Marino* dove un angusto ponte ci permette di osservare da ambo le parti lo stato della tratta. Qui la trincea è piena di arbusti alti che sono cresciuti nei laterali e nell'armamento.

Dopo cinquecento metri la ferrovia lambisce una casa e in prossimità dell'incrocio con la provinciale per Pachino si registra un'altra appropriazione. Un vivaio all'ingresso di *Marzamemi*, provenendo da *San Lorenzo*, ha piantumato delle palme sul sedime ferroviario. L'accesso originario al vivaio era costituito da una stradina laterale parallela alla ferrovia, ma adesso è stato aperto un ingresso frontale coprendo con sterro i binari. Questo attraversamento in passato era un passaggio a livello. I binari proseguono la loro corsa dirigendosi verso la stazione di *Marzamemi* attraversando alcune serre. In prossimità del Viale Toronto si trova un ex pl e un casello abitato. L'attraversamento è stato interamente coperto di asfalto. La vegetazione in questo tratto è costituita principalmente da canne. Superato il pl si imbecca una stradina sulla destra che porta alla stazione di *Marzamemi*, nella quale sono rimasti i punti luce, i marciapiedi e i due binari, coperti dalla vegetazione. La stazione risulta abitata.

Superata la stazione, la ferrovia si dirige verso sud costeggiando uno stabilimento e un chilometro dopo inizia la sua virata verso Pachino lambendo la zona della *Grotta di Calafarina*. Si giunge all'ingresso di Pachino in zona *Cugni – Macello*; qui il sedime non presenta cedimenti. Vi è un sottopassaggio in corrispondenza della *via Donizetti* e alcuni sottoponti per il deflusso delle acque. Millecinquecento metri più avanti ecco il pl di *via Pietro Nenni* a Pachino che immette nel maestoso complesso della stazione nel quale si registra una situazione di totale abbandono: *il magazzino merci è distrutto, le travi che sostenevano il tetto hanno ceduto, i binari dell'attraversamento a raso sono stati coperti di asfalto mentre quelli della stazione sono visibili. La vegetazione, non particolarmente infestante, ha coperto parte dell'area nella quale sono ancora integri i marciapiedi. Infine una nota di osservazione spetta agli edifici che risultano abbandonati e fatiscenti.*

2. Dati tecnici

Lunghezza: 27,031 km

Armamento: Vignola 36 kg/m (Fonderie Sesto San Giovanni, 1934)

Binario: singolo a trazione diesel

Apertura: 28 ottobre 1934 (inaugurazione ufficiale 28 aprile 1935)

Chiusura: 1 gennaio 1986

Decreto di chiusura: DM 73/T del 15-04-1987 (SSVM)

Materiale rotabile impiegato: ALn 56, locomotive a vapore 740 e 940, ALn 772, ALn 668 (serie 1500 e 1600) e locomotori D343

Raggio minimo di curvatura: 300 metri

Pendenza massima: 14‰ (presso la fermata di Noto Bagni)

Velocità massima: 60 km/h (1978)

Stazioni: 2

Fermate³: 5

Stazioni e fermate intermedie:

	km	Quota	Distanze (km)
1) Noto	0,00	64 m s.l.m.	
2) Falconara Iblea	4,00	33 m s.l.m.	4,00
3) Noto Marina	6,00	12 m s.l.m.	2,00
4) Noto Bagni	7,578	8 m s.l.m.	2,10
5) Roveto – Bimmisca	12,549	14 m s.l.m.	4,45
6) San Lorenzo lo Vecchio	18,354	10 m s.l.m.	5,80
7) Marzamemi	23,956	9 m. s.l.m.	5,60
8) Pachino	27,031	44 m s.l.m.	3,08

Contrade attraversate dalla ferrovia:

Stazione di Noto, contrada Faldino, Contrada Balata di Noto, contrada Falconara, contrada Calabernardo, Noto Marina, contrada Guardiola – Eloro, contrada Eloro – Colonna Pizzuta, contrada Case Sallicano, fiume Tellaro, contrada Roveto, contrada Vendicari, contrada Fattoria San Lorenzo Lo Vecchio, Cittadella dei Maccari, San Lorenzo, Contrada Bove Marino, Marzamemi, contrada Grotta di Calafarina, contrada Cugni - Macello, stazione di Pachino.

³ Nel 1952 vennero disabilitate le stazioni di Roveto Bimmisca (posta al Km 12+549) e S. Lorenzo lo Vecchio (posta al Km 18+354). Le stazioni private di segnali e binari d'incrocio vennero declassate a semplici fermate, così come quella di Noto Marina

Intersezioni con strade e autostrade:

N	Zona	Caratteristiche attraversamento
1	contrada Faldino SP 19 (Noto – Pachino)	attraversamento aereo con ponte a sagoma limitata
2	contrada Balata SP 34 (Noto – lido di Noto)	attraversamento aereo con ponte a sagoma limitata
3	contrada Balata di Noto	cavalca ferrovia
4	via c.da Falconara (SP 34 – svincolo A18)	attraversamento a raso (ex PL)
5	Contrada Falconara	attraversamento aereo A18 (anno 2001)
6	Contrada Falconara Iblea	attraversamento a raso (ex PL)
7	traversa SP 34 contrada Falconara Iblea	attraversamento a raso (ex PL)
8	Traversa svincolo di Calabernardo	attraversamento a raso km 5 (ex PL)
9	Stazione Noto Marina	attraversamento a raso (ex PL)
10	via San Corrado (lido di Noto)	attraversamento a raso (ex PL)
11	via c.da Falconara (stazione Noto Bagni)	attraversamento a raso (ex PL)
12	SP contrada Eloro – Pizzuta	attraversamento aereo con ponte a sagoma limitata
13	contrada Eloro – Pizzuta	attraversamento aereo con ponte a sagoma limitata
14	contrada Case Sallicano	attraversamento a raso km 10 (ex PL)
15	contrada Roveto	Cavalca ferrovia
16	contrada Roveto (traversa Calamosche)	Cavalca ferrovia
17	contrada Roveto	Cavalca ferrovia
18	Traversa SP 19 Noto Pachino C.da Roveto	attraversamento a raso (ex PL)
19	Stazione Roveto - Bimmisca	attraversamento a raso (ex PL)
20	Ingresso riserva naturale orientata di vendicari	Cavalca ferrovia
21	Ex SP 19 Noto – Pachino (tratto vecchio)	Cavalca ferrovia
22	Contrada San Lorenzo lo Vecchio	attraversamento aereo con ponte
23	strada consortile S. Lorenzo	Cavalca ferrovia
24	strada consortile Fattoria San Lorenzo	attraversamento a raso (ex PL)
25	traversa strada c.da Bove Marino	Cavalca ferrovia
26	Viale Bove Marino - San Lorenzo (Noto)	attraversamento a raso (ex PL)
27	ingresso Marzamemi – San Lorenzo	attraversamento a raso (ex PL)
28	c.da Conca d'oro (Viale Toronto)	attraversamento a raso (ex PL)
29	Contrada Cugni - Macello	attraversamento aereo con ponte a sagoma limitata
30	via Pietro Nenni (ingresso stazione Pachino)	attraversamento a raso (ex PL)

Allo stato attuale risultano più di 12 attraversamenti a raso (ex pl), così come previsto dall'orario generale di servizio, dovuti alla presenza di opere effettuate dopo la chiusura della tratta.

3. Progetti di recupero

I progetti di recupero della ferrovia Noto Pachino sono da anni oggetto di accese discussioni in seno ai consigli comunali e nei periodi di campagna elettorale. Il dibattito vede contrapposti due schieramenti: da una parte coloro che sono favorevoli alla creazione di una pista ciclabile in base ad una legge dello stato (366/98) *che prevede che i sedimi delle ferrovie dismesse debbano essere prioritariamente convertiti in piste ciclabili. Dall'altra coloro che vorrebbero la riattivazione della ferrovia*, in esercizio fino al 1985. Ogni schieramento argomenta le sue ipotesi con valide ragioni. Per chiarire meglio la questione è necessario seguire un percorso temporale che giunga fino ad oggi.

Da quando la tratta è stata messa fuori esercizio dalle ferrovie sono accaduti eventi che non possono essere ritenuti di poco conto. Innanzitutto è stata creata nel **1984** la *riserva naturale orientata di Vendicari*⁴, meta di decine di migliaia di visitatori all'anno. Nel **1991** la tratta era stata oggetto di un lavoro di tesi all'Università degli Studi di Venezia da parte della laureanda Patrizia Amenta dal titolo: *"La valorizzazione e la fruizione della riserva naturale di Vendicari: l'ipotesi di recupero ambientale della ferrovia Noto – Pachino"*.⁵

Nel **1999** l'architetto pachinese *Rosario Ardilio* propose⁶ un progetto di riattivazione della ferrovia in cinque fasi mediante la creazione di nuove fermate (*Pizzuta, Villa sul Tellaro, Calamosche, Vendicari e Calafarina*) e il recupero dei fabbricati. Nello stesso anno una cordata di imprenditori spagnoli propose alle ferrovie di rilevare la tratta dismessa. La società *Metropolis* (oggi *Real State*), incaricata di gestire gli immobili dell'Ente, chiese alla cordata la cifra di 400 milioni al chilometro, un costo ritenuto troppo esoso. *Il Comune di Noto interessato alla vicenda riuscì a far valere il diritto di prelazione sulla tratta*, avviando lo studio di fattibilità dell'opera.

Un episodio significativo in questa vicenda accade nel **2000** quando *Rete Ferroviaria Italiana* ottiene dal *Consorzio Autostrade Siciliane* la costruzione del ponte che permette di superare l'autostrada in *contrada Falconara*. Nel **2004**, mentre voci sempre più insistenti chiedono

⁴ La Riserva Naturale di Vendicari, prevista da una legge della Regione Siciliana del 1981, è stata ufficialmente istituita nel 1984. Nel 1987 venne emanato il decreto riportante il regolamento dell'area protetta con alcuni divieti che nel complesso hanno contribuito abbastanza bene alla salvaguardia dell'area. Nel giugno del 1989 il Consiglio di Giustizia Amministrativa diede definitivamente ragione all'ente pubblico consentendo l'esproprio dei terreni attorno ai pantani e concludendo di fatto la diatriba giudiziaria che si trascinava ormai da un decennio. Soltanto nell'estate del 2004 si sono avviati dei progetti rilevanti di ristrutturazione di alcuni fabbricati.

⁵ Relatore: Virginio Bettini, correlatori: Franco Berlanda e Gabriele Bollini (13/05/1991).

⁶ Assieme a P. Amenta, T. Malandrino, P. Mallia e L. Selvaggio. Il progetto prevede come prima fase la rimessa in pristino della tratta ferroviaria Noto Pachino, con la ristrutturazione e il restauro di tutti gli edifici esistenti appartenenti alle FF.SS. Verranno ripristinate le stazioni di Noto Marina, Roveto, S. Lorenzo, Marzamemi e Pachino e le vecchie fermate intermedie. Verranno inoltre create nuove fermate (Colonna, Villa Romana sul Tellaro, Cittadella dei Maccari). Da ogni stazione o fermata partiranno percorsi tematici per la fruizione intelligente dei beni archeologici, culturali, naturali, paesaggistici.

la riapertura della ferrovia ai fini turistici, conseguenza dell'aumento vertiginoso dei flussi di visitatori nella zona di costa compresa fra *Eloro* e *Marzamemi*, *l'Assessorato ai Beni Culturali della Regione Siciliana finanzia con un importo di circa cinque milioni di euro la realizzazione di una pista ciclabile al posto della ferrovia*. Il progetto rimase solo sulla carta perché nel frattempo si fece spazio l'ipotesi di costruire una pista ciclabile parallelamente alla ferrovia. Portare a termine questo progetto non è semplice a causa di alcuni tratti angusti confinanti con costruzioni sorte in zona lido.

La svolta però potrebbe essere partita nello stesso anno in seguito ad un convegno organizzato da *Rete Ferroviaria Italiana* che discusse della possibilità di riattivare una linea dismessa con treni la cui finalità fosse di tipo turistico - ambientale oppure di realizzare una *greenway* (pista ciclabile). Sono numerosi i progetti portati a termine in questi anni da varie amministrazioni locali. *In particolare la proposta denominata "rail with trail" cioè ferrovia più bici appare la migliore soluzione nella quale i fabbricati diventano punti di scambio rotaia - bici*.

Ciò permetterebbe ad un territorio ricco di beni culturali e ambientali di veicolare numerosi visitatori offrendo molti servizi. Nel caso della tratta in questione il problema di far coesistere la rotaia e la pista ciclabile comporterebbe delle enormi limitazioni in zona Lido di Noto, perché in quel contesto bisognerebbe attrezzare nuovi percorsi ciclabili e lasciare il sedime ferroviario al treno. *La greenway dotata di vari punti di partenza permetterebbe di esplorare le grandi risorse a sud di Noto, le zone archeologiche di Colonna Pizzuta, Eloro, Villa del Tellaro e Cittadella dei Maccari. Sono esempi di riattivazione di linee dismesse la Valmorea, Monte Amiata, ferrovia del lago d'Iseo, Asciano - Monte Antico e del Val Venosta. Cioè linee che sono nuovamente entrate in servizio dopo decenni dalla loro chiusura, in qualche caso dopo più di mezzo secolo!*

La ferrovia Noto Pachino ha il grande privilegio di attraversare una zona di altissimo valore ambientale e la sua riattivazione costituirebbe un valido mezzo di trasporto in un territorio incontaminato (riserva naturale orientata di Vendicari). Un capitolo a parte spetta alle voci di spesa dell'opera. Si legge nel documento di RFI che per eliminare la vegetazione infestante siano necessari 20 € al metro cioè 20 mila € al kilometro. Questa voce di spesa inciderebbe sul costo finale dell'opera visto che la tratta è lunga 27 kilometri. Ciò comporterebbe un costo totale di circa 500 mila € per soli lavori di decespugliazione. Questa cifra deve essere considerata inferiore visto che il percorso presenta alcuni tratti integri. Al costo dovremmo aggiungere la rimozione e sostituzione delle traverse e dei profilati nuovi o dismessi da linee ad alta frequentazione. Si tenga conto che oltre alla parte automativa il ripristino comporta la verifica della stabilità in alcuni tratti.

Uno dei motivi che mi spinge a sostenere la "rail with trail", attiva per buona parte dell'anno, è la sua capacità di veicolare flussi e merci su rotaia. Il comprensorio di Pachino (Portopalo compreso) ha una costante movimentazione di merci agricole verso i mercati del Nord.

Lo dimostrano le indagini che indicano in partenza ogni giorno circa 50 tir e nei periodi più intensi fino a 100 unità. In un periodo in cui si discute di lotta all'inquinamento, riduzione delle emissioni di gas serra e di attenzione nella sicurezza stradale, la riattivazione di un'importante via di comunicazione può costituire un'alternativa al trasporto delle merci su gomma. Questa idea non deve apparire come una chimera, è necessario e opportuno che le amministrazioni⁷ si facciano portavoce di un progetto che potrebbe dare nuova linfa ad altri progetti. Non ultimo, credo che possa risultare vincente il ripristino della tratta Alcantara – Randazzo come esempio calzante di ferrovia rinata a nuova vita.

In conclusione, per far rinascere questa linea serve una sferzata, bisogna comprendere che una via di comunicazione che attraversa zone dichiarate ad alto valore paesaggistico e ambientale può costituire una opportunità di sviluppo anche attraverso la costruzione di una rail with trail, che appare oggi la soluzione più utile e consona al territorio e alla collettività. Sembra chiaro che un'opera abbandonata ormai da 24 anni appaia oggi un'enorme incompiuta!

*Emerico Amari
Referente Territoriale Provincia di Siracusa
di Ferrovie Siciliane*

⁷ Le amministrazioni di Noto e Pachino non mostrano unità d'intenti per quanto riguarda l'utilizzo delle aree dismesse dalle ferrovie. Se l'amministrazione di Noto ha allo studio la realizzazione di una pista ciclabile parallela alla ferrovia, quella di Pachino sembra intenzionata a destinare l'area della stazione di Pachino per altri usi.
