

LA FERROVIA DEL SECOLO

Giovedì 13 maggio 1926

venti da Ovest, mare mosso, temperatura 29,4°

Dal giornale Unione Sarda:

“Ha avuto luogo, con grande solennità, l'inaugurazione della ferrovia del Sulcis che da Siliqua attraverso Narcao e Santadi congiunge Cagliari a Calasetta, diramandosi a Palmas Suergiu e Serbariu, Gonnese, Monteponi, Iglesias. S.E. Giovanni Giurati (ministro dei Lavori Pubblici) giunge in idroplano che ammara nel nostro porto alle 8,50. S.E. Giurati si era imbarcato la mattina ad Ostia su un potente Donjer Wale pilotato dalla medaglia d'oro Antonio Locatelli. Da Cagliari, con i suoi compagni di volo e le autorità che lo avevano ricevuto, prosegue subito in automobile per Siliqua, allo scopo di non far attendere oltre il treno speciale già pronto fin dalle ore 8,30 nella stazione della ferrovia di Stato dove gli invitati all'inaugurazione si affollano sin dalle ore 8”.

Il progetto di una ferrovia che collegasse il territorio del Sulcis col resto della Sardegna era nato agli inizi del secolo (il meraviglioso Novecento). A Sant'Antioco, isola collegata al continente sardo da un istmo e dal “Ponti Mannu” (costruito nel secondo secolo d.C. dai Romani), le associazioni commerciali e i sindaci sentivano fortemente la necessità di libera circolazione delle persone e delle merci. Ne fu testimone il famoso linguista e filologo tedesco Max Leopold Wagner:

La locanda, a Sant'Antioco, aveva due camere, una singola e una doppia. La camera con un letto era occupata da un ingegnere che aveva l'intenzione di trattenersi a lungo per studiare la costruzione del nuovo ponte d'acciaio con il quale si voleva sostituire quello romano, che ormai aveva fatto il suo tempo... (Immagini di viaggio dalla Sardegna, maggio 1905).

Il 15 febbraio 1910 il senatore Edmondo Sanjust di Teulada prese la parola nel Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, perorando la causa dei Comuni del Sulcis per *“sostenere la concessione secondo il loro desiderio, ma il relatore ed il Consiglio avevano troppe ragioni, assolutamente fondate sulla legge, per respingere il richiesto sussidio, anche e soprattutto, perché fu approvata la concessione della ferrovia Iglesias Porto Palmas che non richiedeva sussidio”.*

Il 10 ottobre 1912, nella sala consiliare del Comune di Sant'Antioco, si tenne una riunione molto partecipata dei sindaci del territorio sulcitano (Carloforte, Calasetta, Tratalias, Narcao, Gonnese, Siliqua) con la piena adesione ai concetti espressi nel memoriale scritto che venne firmato da tutti i rappresentanti di Enti e Società (Cassa Agraria e Cooperativa vinicola di Calasetta, Associazione Generale degli Operai e Circolo Commerciale di Carloforte, Monti di soccorso e Monti granatici di tutto il Sulcis). Si chiedeva *“una ferrovia dalle caratteristiche essenziali di servizio pubblico e il voto unanime di tutti i sindaci e i rappresentanti delle associazioni suscitarono l'entusiasmo di tutti i sulcitani e di tutti i paesi del golfo; ne fu contento il paese di Santadi che si vedeva elevato, in modo inatteso al grado di centro ferroviario importante; da questi progetti ferroviari si attendeva la redenzione economica.*

I progetti presentati furono, ovviamente, due. Il primo era elaborato della Ditta Cugnasca, e si fondava su un collegamento che partiva da Siliqua ed arrivava fino a Calasetta, passando per Santadi. Il secondo progetto (Vanini) prevedeva un collegamento che partiva da Cagliari arrivava fino a Capoterra da dove avrebbe proseguito per Pantaleo e Santadi utilizzando in parte il tracciato della

linea ferroviaria che collegava La Maddalena Spiaggia alla miniera di San Leone e proseguisse, dopo Santadi, fino a Calasetta.

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici optò per il progetto Cugnasca (a scartamento ridotto) e l'11 dicembre 1914, a Roma, nacque la Società delle ferrovie Meridionali Sarde.

“Non v'ha quindi dubbio alcuno, che la nuova ferrovia sorta per iniziativa privata, ma sorretta fortemente dai voti di tutta la popolazione e dall'aiuto dello Stato, sarà il primo e più potente elemento di risveglio di civiltà, di progresso e di prosperità in tutta la ferace regione sulcitana, la quale sarà ben lieta di portare così la propria pietra al più grande edificio del glorioso risorgimento della Sardegna”.

7 aprile 1926

Il Commissario Prefettizio del Comune di Sant'Antioco scrive alla Ditta Durando & Tomasini di Cagliari:

“I commercianti e i carrettieri chiedono la controrotaia nei binari che vanno a finire sul molo, che attualmente impediscono il passaggio ai carri per tutta la larghezza del molo stesso”.

9 aprile 1926

L'Ispettore Capo del Ministero dei Lavori Pubblici comunica, al sindaco di S. Antioco, di essere stato incaricato per la visita di ricognizione della ferrovia per la sua apertura all'esercizio e che procederà ai necessari sopralluoghi nei giorni 12 – 13 – 14.

Il 13 maggio 1926, con grande solennità, ebbe luogo l'inaugurazione della ferrovia del Sulcis.

E il 23 iniziò l'esercizio pubblico della linea.

20 maggio 1926

Il sindaco del Comune di Sant'Antioco:

“Essendosi sparsa la voce in paese che in seguito a reclami e ricorsi sarebbe stata sospesa da parte della società la costruzione del pontile in regione “Ponti Mannu”, prego codesta onorevole ditta voler dare qualche chiarimento in proposito a questo ufficio per poter tranquillizzare la popolazione e i commercianti.”

4 marzo 1931, ACSA, Lavori Pubblici, Ferrovia, fasc. 6/5

Il Ministero delle Comunicazione – Ispettorato Generale delle Ferrovie Tramvie e Automobili – Circolo di Cagliari, scrisse al Podestà di Sant'Antioco:

“Il ponte girevole della ferrovia del Sulcis a Sant'Antioco, per la sicurezza dell'esercizio ferroviario, deve essere sempre chiuso e può aprirsi solo nel momento in cui transitano le barche di notevole tonnellaggio. In seguito alle istruzioni testè approvate per regolare l'esercizio del ponte girevole in parola, questo dovrà essere sempre presenziato tanto di giorno quanto di notte da personale della Società Ferroviaria; eppertanto si ha ragione di ritenere che nessun inconveniente potrà derivare al traffico marittimo all'infuori di quello inevitabile dipendente dalla necessaria servitù imposta dall'esercizio ferroviario”

11 giugno 1926,

Il sindaco di Carloforte al sindaco di Sant'Antioco

“Le coincidenze degli orari della ferrovia del Sulcis con quelle del vaporino postale Carloforte-Calasetta-Portovesme, non rispondono alle esigenze del servizio e perciò ne deriva grave danno specialmente alla popolazione di Carloforte-Calasetta-Sant'Antioco. Già mi ero interessato al riguardo proponendo un orario che potesse conciliare gli interessi di tutti, ma non venne accolto dal Ministero delle Comunicazioni il quale impose l'orario attuale”.

(ACSA, Lavori Pubblici, Ferrovia, fasc. 6/5)

Nel 1968 ebbe inizio un'opera di dismissione delle linee operato all'inizio con la chiusura del tratto Siliqua Narcao, a causa dei lavori per costruzione del bacino artificiale di “Bau Pressiu”(la diga, edificata su progetto dell'ingegnere Sante Serafini tra il 1968 e il 1972 fu collaudata il 29 giugno 2006). Successivamente venne chiuso il tratto Monteponi – Iglesias per il crollo parziale di una galleria. La legge 309/1974 decretò la definitiva chiusura delle rimanenti linee.

LEGGE 16 luglio 1974, n. 309

Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi.

Art. 2

L'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto da Siliqua a Calasetta con diramazione da S. Giovanni Suergiu a Iglesias sarà definitivamente sostituito con servizi automobilistici paralleli, **ad eccezione del tronco Carbonia-S. Antioco per il quale, a cura del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, lo scartamento verrà trasformato in ordinario e verranno istituiti i necessari raccordi con la rete delle ferrovie dello Stato.**

Il tronco Carbonia – S.Antioco preferì, ahimè, il servizio automobilistico.