

Una ferrovia tra mare e terra

di Luca Deiana | deianaluca981@gmail.com

La ferrovia di Sant'Antioco nasceva dalla necessità delle popolazioni del Sulcis di avere un collegamento ferroviario con il resto della rete ferroviaria sarda.

Il 28 settembre 1920 venne inviata una comunicazione dal Comitato di agitazione pro ferrovia sulcitana per smuovere l'amministrazione sulla questione. Il comitato denunciava la grave mancanza d'interesse da parte dell'amministrazione di Sant'Antioco e cercava di spingere a un impegno maggiore.

La lettera mostra che la popolazione sulcitana nutriva grandi speranze verso un'infrastruttura importante come quella ferroviaria. Non solo le comunità del Sulcis si unirono per questo progetto, ma anche le società minerarie speravano nella sua costruzione. Un collegamento diretto con il porto era fondamentale per esportare senza costi esorbitanti all'estero.

Vennero presentati due progetti, Cagnasca e Vanini, ma fu il primo ad essere attuato, seppur con leggeri cambiamenti. La costruzione della ferrovia a scartamento ridotto iniziò nel 1923. Tra i diversi tratti da costruire, quello tra Sant'Antioco e Calasetta pareva il meno impegnativo.

I lavori durarono per circa tre anni, fino al 1926. Ad aprile vennero effettuati i controlli da parte del Ministero dei lavori pubblici. Il costo totale fu pari a quasi 61 milioni di lire e, finalmente, alle ore 9:45 del 13 maggio 1926 avvenne il viaggio inaugurale, con un treno che passò per tutte le stazioni della tratta Siliqua-Calasetta, accolto dalla folla festante. Pochi giorni dopo, il 23 maggio, la ferrovia divenne ufficialmente operativa, sotto la gestione della Ferrovie Meridionali Sarde.

L'intera tratta permetteva il collegamento al porto di Sant'Antioco che divenne il punto focale per l'esportazione dei prodotti minerari. Porto e ferrovia avevano di conseguenza un rapporto molto stretto: la ferrovia diventava il collegamento tra l'entroterra e il mare.

Inizialmente, il trasporto del materiale dai vagoni alle navi avveniva tramite carico e scarico manuale con ceste; in seguito si aggiunsero dei binari nel porto per avvicinare ancor di più i vagoni alle navi e semplificare, per quanto possibile, i compiti dei lavoratori portuali.

Dando uno sguardo al percorso dei binari, desta interesse il ponte girevole costruito vicino al ponte romano per permettere sia il passaggio delle barche che dei treni. Il ponte girevole divenne un punto importante della tratta ferroviaria, non senza problemi di gestione.

Nel 1930 il podestà di Sant'Antioco chiese al Direttore del circolo ferroviario come gestire l'apertura e chiusura del ponte girevole. C'era un problema: il custode spesso si addormentava durante la notte e il ponte non riusciva a muoversi in tempo per consentire il passaggio delle barche. Si chiese perciò se fosse possibile tenere aperto il ponte e chiuderlo soltanto al passaggio del treno.

Nel 1931 giunse dal direttore del Circolo ferroviario, dopo mesi, la risposta tanto attesa dal podestà: il ponte mobile doveva restare sempre chiuso e per essere aperto soltanto al passaggio delle barche. Il controllo del ponte venne quindi affidato a personale della Società Ferroviaria.

La ferrovia era in stretto contatto con il porto e l'attività mineraria. Sino agli anni '50 del Novecento la ferrovia crebbe con il porto e le miniere. L'attività di estrazione mineraria visse però dagli anni '60 una crisi che influenzò anche la vicenda della ferrovia.

Il trasporto ferroviario iniziò a perdere importanza e a diventare una spesa non sostenibile: i binari, a scartamento ridotto, necessitavano di manutenzione per restare collegati direttamente al resto della rete ferroviaria sarda.

I costi elevati per l'aggiornamento dell'infrastruttura e l'utilizzo sempre più scarso del collegamento ferroviario comportarono la chiusura della rete. Il 1° settembre 1974 la ferrovia venne chiusa e la tratta dismessa.

Bibliografia

Sanna, Giovanni Antonio. *Le ferrovie del Sulcis nella Sardegna sud occidentale fra documenti immagini e racconti*. Calosci, 2012.

Per consultare la [scheda](#) di Luca Deiana inquadra il QR code:

