



Storia di un sofferto binario

Durante la presidenza di Francesco Lanza di Scalea, tra il 1882 e il 1886 furono avviate le premesse per la costruzione di un'importante rete ferroviaria che doveva collegare Palermo a Corleone.

Tuttavia per una serie di circostanze, questo progetto ebbe un percorso travagliato prima che fosse interamente realizzato. Ne nacque addirittura un lungo contenzioso, che durò fino agli Venti del secolo scorso, in cui furono coinvolti tutti i soggetti interessati: la Provincia, il Ministero dei Lavori Pubblici, la ditta appaltante.

Il progetto era stato redatto dall'ingegnere Achille Albanese nel 1882, approvato regolarmente dal Ministero ai Lavori Pubblici. La realizzazione della ferrovia era stata affidata da parte del Consorzio per la ferrovia Palermo-Corleone, ad una ditta inglese appartenente a Roberto Trehwella. I lavori furono iniziati in ritardo rispetto alla data prevista, e con l'indagine preventiva di analisi geologiche sulla tipologia dei terreni sui quali doveva passare la linea ferrata. La prima inadempienza della ditta appaltatrice fu evidenziata dal Consorzio, costituito da esponenti del Consiglio provinciale, deputato al controllo dell'andamento dei lavori, attraverso i propri tecnici. L'ingegnere del Consorzio, in una relazione rilevò che il tracciato del percorso era stato eseguito malamente e con varianti rispetto al progetto originario, senza l'autorizzazione prevista dal Ministero, così come risultava anche da una nota del Reale Commissario dello Stato, il quale esprimeva il suo disappunto, sottolineando che le fondazioni dell'impianto dei binari, dovevano essere eseguite in modo consono alla natura dei terreni sui quali doveva essere costruita la linea ferrata. In una nota del

Sotto la Presidenza di Francesco Lanza di Scalea

la Provincia fu partner per la realizzazione

della travagliata linea ferroviaria Palermo-Corleone.



La linea ferroviaria Palermo - Corleone all'altezza di Romagnolo

marzo 1885, l'ingegnere del Consorzio aveva fatto presente che si erano verificati danni nei lavori già avviati, e cioè nelle trincee, negli argini; inoltre si era verificata una frana considerevole presso Godrano, per le notevoli piogge. In un'altra comunicazione del 2 aprile 1885, egli avvisava che erano stati prodotti danni notevoli dal maltempo, a causa dell'impiego da parte della ditta da parte della ditta di materiali e strutture non adeguati. Tuttavia dopo una serie di avvertenze, di controlli incrociati, Trehwella completò la ferrovia, senza attenersi al progetto, ma eseguendo le opere di consolidamento secondo il proprio arbitrio, accelerando i tempi di definizione dei lavori, per evitare di rimanere in mora ed essere costretto a sostenere maggiori spese. Il 16 agosto del 1886 si apriva il primo tronco della ferrovia, e il 20 dicembre il secondo tratto. Sotto la presidenza di Lanza di Scalea, si era portata dun-

que avanti la costruzione, fino alla sua realizzazione quasi definitiva. Il 20 febbraio 1887, venne aperta tutta quanta la linea. Tuttavia ben presto nacquerò i primi inconvenienti per i lavori eseguiti in modo difforme dal progetto originale. Furono inutili i tentativi di rimediare ai disservizi creati: dopo guasti e disastri dei convogli, la linea fu chiusa e fu sospeso il servizio. Nel febbraio del 1888, dopo che furono eseguiti i lavori più urgenti, la ferrovia fu riaperta al pubblico, ma in modo incompleto. Tra l'altro Trehwella non aveva pagato i debiti contratti per i materiali impiegati nella costruzione della rete, i creditori Wedekind e Schofield, si erano rivolti al tribunale, affinché le somme dovute fossero versate dal Consorzio e dalla Deputazione provinciale. Il tribunale aveva accolto la richiesta, rigettata poi dalla Corte d'Appello e revocata in via definitiva dalla Cassazione. Tra l'altro la stessa ditta era stata inadempiente per non aver costruito la stazione principale nel luogo previsto dal progetto, ma in altro posto e senza tutte le strutture idonee. Le lunghe procedure processuali sui costi, gli obblighi da parte di Trehwella, le denunce, durarono per oltre un ventennio, anche dopo la morte dello stesso Trehwella. Furono poi gli eredi a continuare il contenzioso e a reclamare indennizzi al Consorzio e di conseguenza alla Provincia di Palermo.

Anna Maria Corradini