

della ferrovia in base agli studi dell'ing. Parato, presentati sotto la data del 3 dicembre 1872 (8) e ritenendo opportuno accogliere, per motivi di ordine finanziario, la richiesta del Comune di Alcamo per una variante al progetto Parato (9).

Nonostante l'intervento del Ministero dei LL. PP. per la variante di Alcamo (10), la medesima Assemblea, il 6 luglio 1874, riconfermando sostanzialmente la precedente deliberazione decise che la Palermo-Trapani sarebbe stata costruita secondo il progetto Parato (11).

Il Consorzio intanto aveva ottenuto dal Governo che fosse prorogato al 16 ottobre 1876 il termine per la stipulazione di un contratto d'appalto relativo alla costruzione della linea ferroviaria.

Il 1 dicembre 1875 venne stipulata con S. J. Walker di Londra una Convenzione (12) per la sub-concessione e l'esercizio della ferrovia (13).

Il Walker avrebbe dovuto costituire una Società Anonima e dare inizio ai lavori entro il 1 aprile 1876.

Tuttavia il suo mancato adempimento agli obblighi contrattuali determinò una vertenza giudiziaria per dichiararsi sciolto il Consorzio... da qualunque impegno col Sig. Walker per la sub-concessione della ferrovia.

La lite ebbe esito favorevole per il Consorzio il quale chiese ed ottenne dal Governo un altro anno di proroga per l'inizio dei lavori (14).

Il 12 luglio 1876 il Consorzio stipulò con la Società Lescanne-Perdoux di Parigi una nuova Convenzione che sarebbe divenuta operante al termine della lite col Walker, dopo che la sentenza fosse passata in giudicato (15).

Il 3 Settembre 1878, per opera del Lescanne-Perdoux si costituì in Roma la Società Anonima della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani (16) che si assunse l'esecuzione del contratto di sub-concessione stipulato dal Consorzio col Lescanne-Perdoux il 12 luglio 1876.

I lavori di costruzione della ferrovia, già iniziati

dal Lescanne-Perdoux in qualità di sub-concessionario provvisorio, furono ripresi con intensità.

Il 1 giugno 1880 fu attivata la tratta Palermo-Marsala-Trapani di km. 49.321; il 10 agosto del medesimo anno la Trapani-Castelvetrano di km. 74.420; il 1 marzo 1883 la Partinico-Castellammare di km. 20.250; il 4 giugno la Castellammare-Castelvetrano di km. 67.810.

Dal 4 giugno 1881, ricorrendo la festa dello Statuto, fu aperta al traffico l'intera linea ferroviaria da Palermo per Marsala a Trapani di km. 191.801.

L'Assemblea del Consorzio nella relazione per l'anno 1881 (17) ai Consigli Provinciali di Palermo e Trapani rilevò la straordinaria prontezza con la quale « si era compiuta la costruzione nel periodo relativamente breve di due anni circa » ed elogiò « l'opera della Società sub concessionaria e dei suoi rappresentanti... gli egregi ingegneri sig. Henrich e cav. Seefelder e quella dell'impresa costruttrice dei Sigg. Lescanne » dichiarando infine felice la scelta dell'ing. Parato incaricato dell'esecuzione degli studi relativi alla linea.

L'esercizio della medesima fu limitato dapprima ai soli viaggiatori. Dal 1 agosto 1881 vi si attivò il servizio delle merci a grande e piccola velocità e, poco dopo, il servizio telegrafico per i privati in tutte le stazioni della linea.

In seguito ad un accordo stipulato tra la Società della Ferrovia Sicula Occidentale e la Società delle Ferrovie Meridionali esercente le linee Calabro-Sicule, dal 1 maggio 1882 il servizio dei treni che partiva prima dalla stazione Lolli fu attivato dalla stazione Centrale situata nella parte meridionale della città di Palermo.

Il Consorzio tra le Province di Palermo e Trapani aveva così raggiunto le finalità perseguite con la sua costituzione, dando alle popolazioni della Sicilia occidentale, purtroppo a più di vent'anni dall'annessione al Regno, una linea ferroviaria destinata a potenziarne lo sviluppo economico e sociale.

ROMUALDO GIUFFRIDA

(8) Atti del Consiglio Provinciale di Palermo dell'anno 1874, Palermo, 1874, Relazione ai Consigli Prov.li di Palermo e Trapani fatta dall'assemblea dei delegati del Consiglio Interprovinciale per la ferrovia Palermo - Trapani, pag. XIV e ss.

(9) Durante gli anni in cui si lavorò per impostare il problema del tracciato della Palermo - Trapani, furono proposte varie linee di cui solo due sopravvissero radicalmente, quella per Misilmeri, Corleone, Partanna e Castelvetrano; e quella per Carini, Partinico, Castellammare, Calatafimi. Le altre non erano che varianti alle medesime e lo scopo di esse era quello di trascurare i territori di Balestrate, Castellammare, Alcamo, Calatafimi e Vita per avvicinarsi più o meno ai territori di San Giuseppe, Roccamena e Corleone oppure sfuggire la vallata del Belice sinistro troppo costosa, per prendere quella del Belice destro. (La ferrovia Palermo - Trapani e il tracciato più conveniente per la Provincia e la città di Palermo, Palermo, 1873, pag. 21).

(10) Relazione ai Consigli Provinciali etc., cit. nella nota n. 8.

(11) Tale tracciato, nella cartina illustrativa pubblicata nel testo e indicato coi segni convenzionali +.+.+

(12) Atti del Consiglio Prov.le di Palermo nell'anno 1876, Palermo, 1877, Alleg. C.

(13) A tale concessione avevano aspirato il Sig. Lehmann e il Sig. D. Ferrari (Archivio di Stato Palermo, Prefettura, Gabinetto, B. 27, cat. 14, fasc. 8).

(14) La proroga fu concessa fino al 16 ottobre 1877 con decreto dell'8 luglio 1877.

(15) Sentenza del Tribunale di Commercio di Palermo in data 30 maggio 1876. Il ricorso in Corte d'Appello opposto dal Walker fu respinto con sentenza del 16 agosto 1876.

(16) Lo Statuto della Società fu approvato dal Governo con decreto del 30 settembre 1878.

(17) Atti del Consiglio Provinciale di Palermo dell'anno 1881, Palermo 1881, allegato C.