

Salvatore Amoroso
ingegnere docente di
Teoria e Tecnica della
circolazione presso la
Facoltà di Ingegneria
di Palermo

Il progetto della funicolare per Monte Pellegrino

Un capitolo poco noto della storia urbanistica di Palermo: la funicolare per Monte Pellegrino progettata poco prima dell'Esposizione nazionale del 1892 ma mai realizzata.

Particolari tecnici di progetto dei vagoncini

1 - Vedi S. Amoroso, *Storia di una ferrovia sul Pellegrino mai finita*, Rivista «Palermo», febbraio 1985;
S. Amoroso, L. Bonanno, *La città ed il suo monte: Iconografia storica ed evoluzione urbanistica*, in Actas del VI Congreso Internacional de expresion grafica arquitectonica, Pamplona 9-10 maggio 1996

2 - Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di Palermo, Relazione Tecnica, agosto del 1892

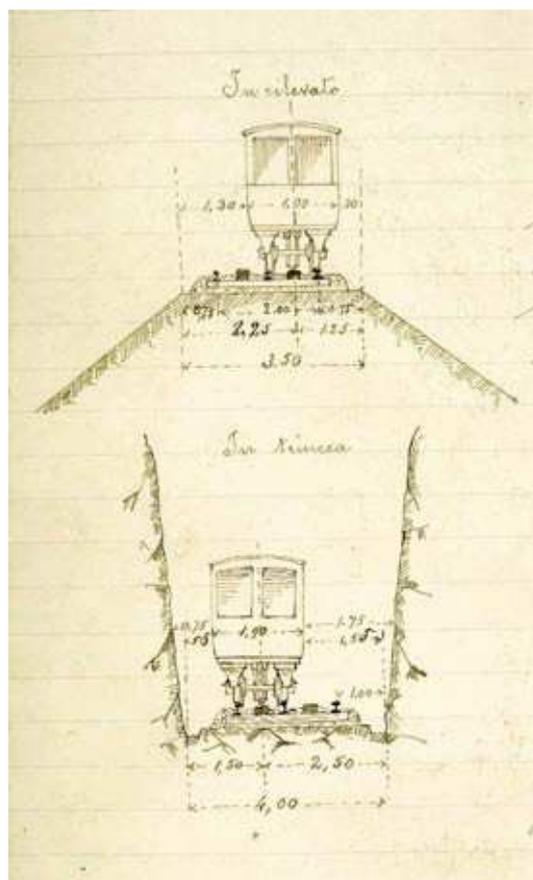
3 - Vedi, *Società per una Ferrovia sul Monte Pellegrino, Domanda di sussidio e di concessione al Municipio di Palermo*, Palermo, Tipo-Litografia A. Bran-gi, 1891

4 - Giovanni Rutelli, impresario e costruttore, padre dello scultore Mario Rutelli, realizzò nel 1882 un edificio tra via Quintino Sella e Via Libertà, ancora esistente. Nel palazzo ebbe sede la società per la Ferrovia Funicolare al Monte Pellegrino

Tra i diversi tentativi fatti per migliorare l'accessibilità del Monte Pellegrino,¹ e in particolare del Santuario della Patrona di Palermo, Santa Rosalia, quello legato alle vicende della progettata, iniziata e mai finita funicolare è poco noto, anche se tecnicamente interessante.

Il ritrovamento di interessanti documenti riguardanti l'iniziativa² ha consentito di fare ulteriore luce sull'argomento, chiarendo alcuni aspetti di questa vicenda che, seppur rimasta nel limbo delle intenzioni, costituisce a pieno titolo un piccolo tassello della storia urbanistica e trasportistica di Palermo.

Riassumendo in breve gli aspetti che diedero vita all'iniziativa, nel maggio del 1891 il signor Gaetano Alongi presentò al Sindaco di Palermo una domanda di concessione per la costruzione di una ferrovia a dentiera, sistema Abt, sul Monte Pellegrino, in occasione dell'inaugurazione dell'Esposizione Nazionale di Palermo, già in fase di avanzata organizzazione. Il progetto, che accompagnava la domanda di concessione, prevedeva, oltre alla linea ferroviaria, tutta una serie di impianti, tra cui "grandi caffè, giardini e chioschi" da ubicare in vari punti del percorso e destinati ad attrarre ed allietare i passeggeri³. Con le deliberazioni dell'8 giugno e dell'11 luglio 1891 il Consiglio Comunale, sotto la presidenza del sindaco Emanuele Paternò, diede parere favorevole alla concessione, alla cessione gratuita del terreno necessario al compimento dell'opera, al sussidio, che venne quantificato in £. 1.200 all'anno per venti anni, e all'autorizzazione alla Giunta per la stipula del contratto. Unica clausola posta fu quella che prevedeva l'approvazione del progetto da parte del Governo ai sensi della Legge sui Lavori Pubblici allora vigente.



Dopo pochi mesi l'Alongi con i suoi soci, Paolo Stagno e Giovanni Rutelli⁴ fece ulteriore istanza al Comune al fine di essere autorizzato a cambiare sistema della ferrovia, da quella proposta Abt a dentiera a quella funicolare, e a cominciare i lavori anche in assenza dell'approvazione del progetto da parte degli Uffici governativi. Il 12 ottobre 1891 vennero approvate le due richieste e il successivo 11 dicembre venne stipulato il contratto fra Comune di Palermo e Impresa Alongi, Stagno e Rutelli, in cui era previsto che la funicolare dovesse entrare in esercizio il 12 marzo 1892. Nello stesso mese di ottobre si diede inizio ai lavori.

Il progetto e le valutazioni dell'Ispettorato delle Strade Ferrate

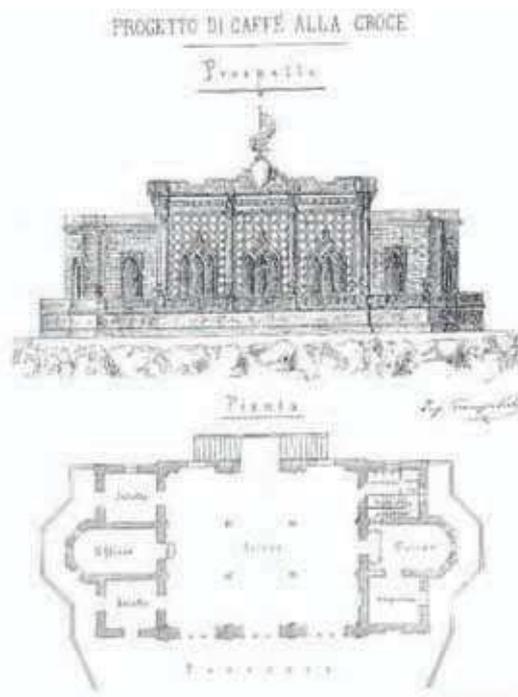
Solo il 15 febbraio del 1892 e per le ripetute sollecitazioni di Prefettura e del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, fu presentato dai concessionari un progetto della ferrovia decisamente superficiale ed incompleta, come si evince dalla Relazione dell'Ispettorato: l'incompletezza si manifesta nella mancanza di varie tavole (planimetrie, profilo longitudinale) e di alcuni particolari costruttivi, le inesattezze vengono rilevate attraverso alcuni sopralluoghi, che mettono in evidenza l'incongruenza tra alcuni dati progettuali forniti nella relazione e quelli misurati sul campo (raggi delle curve, distanze progressive, ecc.).

Delle due stazioni terminali, venne presentato soltanto il progetto di quella inferiore. I due livelli della costruzione ospitavano il locale caldaie, motori e meccanismo di trazione e un magazzino, il pianoterra, i locali per il servizio viaggiatori e un caffè, quello a primo piano.

Della stazione superiore era stata fornita solo una sommaria descrizione, dalla quale era possibile dedurre trattarsi di un fabbricato più piccolo di quello della stazione inferiore, con un solo locale destinato a tenere al coperto il meccanismo dei tenditori, la vettura ed i viaggiatori in attesa

L'esame del progetto da parte dei tecnici del Circolo di Palermo del menzionato Ispettorato, concorda con i proponenti circa la scelta del sistema. La trazione funicolare, proposta e accettata in sostituzione di quella Abt, viene giudicata più pratica ed economica per il notevole dislivello da superare in breve distanza rispetto a quella indicata nella prima istanza, molto onerosa sia dal punto di vista costruttivo sia da quello dell'esercizio. Un giudizio di segno opposto viene espresso nella valutazione dei due sistemi quando viene preso in considerazione il tracciato delle due proposte.

La stazione inferiore del tracciato funicolare era prevista in mezzo al prato alle falde del monte, praticamente inaccessibile sia ai pedoni che alle vetture, la stazione superiore veniva ubicata al piano



di Cammareddi, a circa 1,5 chilometri dal Santuario, che costituiva la destinazione principale dei visitatori palermitani e non.

Con questa scelta di cui "... il Municipio di Palermo ha creduto di accontentarsi", sarebbe stata superata la parte più ripida ed 'incomoda' dell'ascesa al Monte Pellegrino, ma per percorrere il chilometro e mezzo di dolce pendenza fra la stazione e il Santuario, sarebbe stato necessario, a giudizio degli ingegneri del Circolo, "... stabilire un comodo mezzo di trasporto...".

La scarsa affidabilità del progettista

L'efficacia dell'azione frenante fu messa in discussione dall'Ispettorato, anche in relazione agli inconvenienti che si erano verificati nelle funicolari di Mondovì e Bergamo, costruite anch'esse su progetto dell'ing. Ferretti, piemontese, che, con la società da lui creata, l'Impresa di Ferrovie Funicolari e Trams", aveva costruito infrastrutture di questo tipo in varie città italiane, tra cui Torino, Mondovì, Bergamo, Ortona.

In particolare, a Mondovì il sistema Ferretti fu ben presto abbandonato in seguito ad un grave incidente e la Società Monregalese fece ricorso al collaudatissimo sistema a dentiera Abt progettato dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano.⁵

Progetto di una delle architetture previste nella sistemazione della funicolare

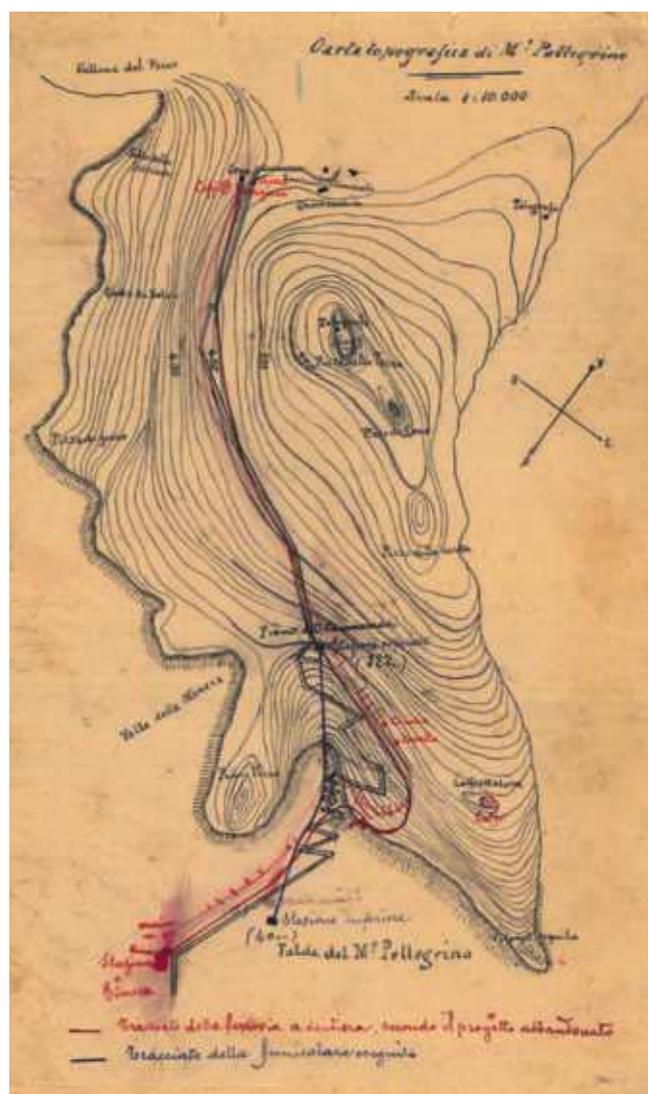
5 - Proprio in relazione agli inconvenienti manifestatisi nell'impianto di Mondovì e alla necessità di cambiarne il sistema, una serie di articoli pubblicati in vari numeri della rivista tecnica "L'industria" attaccò pesantemente l'ing. Ferretti, mettendone in serio dubbio la preparazione tecnica e le capacità professionali. Vedi "L'Industria Rivista tecnica e di economia illustrata", Milano, nn. 40-41 e 42. 1890

Ne seguì un periodo difficile per l'impresa Ferretti, che, fra l'altro, aveva intrapreso contemporaneamente, ma anche in questo caso con scarso successo, la costruzione della funicolare di Monreale.⁶

Siamo nell'autunno del 1892 ed è ormai evidente il ritardo che si andava accumulando rispetto alle previsioni. Il "Programma dei festeggiamenti per secondo periodo della Esposizione Nazionale", stampato dallo Stabilimento Tipografico Virzì, prevedeva per il periodo dal 20 al 30 aprile 1892 la "solenne inaugurazione della funicolare a Monte Pellegrino", a cui sarebbe affiancata una "festa campestre popolare al piano delle Falde con chioschi di vendita, sorteggio di tombole, corse umoristiche e innalzamento di areostati - Falò e fuochi di bengala la sera sul Monte in punti diversi, visibili dalla Città".

Su richiesta telegrafica dell'Ispettore generale Meana da Roma, il capo del Circolo di Palermo ing. Della Rocca, con lo stesso mezzo, il 18 agosto 1892, comunicava che "piano stradale, manufatti e stazioni funicolare Montepellegrino sono ultimati tranne piccoli lavori di livellazione e finimento. Devono eseguirsi armamento, impianto meccanismi, fune metallica e linea telegrafica. È in corso d'esame progetto ...". Su analoga richiesta del Prefetto di Palermo, l'Ispettore capo Della Rocca aggiunse le risultanze di una visita effettuata sui luoghi il 20 agosto, da cui è emerso che "... è già stato trasportato e messo a posto nella stazione inferiore il generatore di vapore, e trovansi pure sopraluogo ma tuttora da montarsi le due carrozze e l'argano di trazione, nonché il materiale metallico ed il legname per l'armamento della linea. Mancano ancora i due motori e le funi che devono essere forniti da stabilimenti dell'Alta Italia⁷ e che la Società della funicolare asserisce d'avere da tempo ordinati; e sono poi in costruzione presso lo stabilimento Panzera di qui i tenditori da collocarsi nella stazione superiore ove devonsi tuttora eseguirsi gli scavi e le opere murarie per tale collocamento...".

Pur avendo risolto il rapporto con i concessionari, l'ing. Ferretti, sulla scorta



degli inconvenienti manifestatisi nel suo sistema ad Ortona e dei rilievi, a tale proposito, mossi dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici al suo progetto, il 1° settembre 1892 comunicò all'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di Roma l'esigenza di alcune modifiche nel meccanismo di trazione e la sua disponibilità ad intervenire per apportare i necessari aggiustamenti al progetto.

Ma il rapporto con i concessionari era ormai assolutamente deteriorato, tanto da indurre la Società per la funicolare a respingere l'offerta di Ferretti e a nominare un nuovo staff tecnico per la prosecuzione dei lavori.

I lavori sul Monte Pellegrino, in realtà, non furono più ripresi, almeno con riguardo alla funicolare: si cominciava, invece, già a parlare di una nuova, importante e panoramica rotabile. 📍

6 - Il progetto dell'ingegnere Alessandro Ferretti per la funicolare di Monreale naufragò in seguito alle notizie pervenute a Palermo circa le contestazioni, anche a livello giudiziario, subite nelle altre città dove si erano realizzate sue opere. La funicolare Rocca-Monreale, progettata dalla Società Sicula Tramways Omnibus, che gestiva i servizi di trasporto pubblico a Palermo, fu aperta all'esercizio nel 1900. Vedi S. Amoroso, *Il trasporto pubblico a Palermo*, Edizioni Gidue, Palermo, 1985

7 - L'industria V. Tedeschi, con sede a Torino, aveva realizzato le funi per ferrovia sul Monte Pellegrino ed era presente, per strana coincidenza, all'Esposizione Nazionale di Palermo. Il prodotto, sulla base dei risultati delle prove di collaudo effettuate nei laboratori del Politecnico di Torino, non venne giudicato conforme a quanto ordinato e quindi fermamente contestato, in sede legale, da Alongi e soci