

La stazione Lolli di Palermo

Cartolina primo '900
con il prospetto della
stazione Lolli

La necessità di un collegamento ferroviario diretto tra Palermo e Trapani si fece sentire subito dopo il 1860. Garibaldi dopo avere promulgato la dittatura, resosi conto della completa mancanza di mezzi di trasporto in Sicilia, pressato dalle popolazioni locali, si rese promotore di un collegamento diretto tra Palermo, Marsala e Trapani.

Nell'anno 1873 nei giorni 1, 4, 5, 7 e 8 maggio il Consiglio provinciale di Palermo e nei giorni 15 e 16 aprile il Consiglio Provinciale di Trapani, deliberano di costituire tra di loro un Consorzio per chiedere la concessione di dette ferrovie dettando le condizioni fondamentali del Consorzio stesso e stabilendo sul concorso finanziario dell'opera. L'art. 1 della Convenzione recita: "Il Governo italiano concede al Consorzio delle Province di Palermo e Trapani la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Palermo per Marsala a Trapani, giusto il progetto redatto dall'ing. Filippo Parato il 6 Dicembre 1872".

Finalmente con Decreto n. 87 del 27 agosto 1874 firmato da Vittorio Emanuele re d'Italia, da Marco Minghetti ministro delle finanze, da Silvio Spaventa ministro dei lavori pubblici, viene convalidata la convenzione sottoscritta in data 25 agosto 1874 dai ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici per l'amministrazione dello Stato e del signor commendatore Salesio Balsamo per il consorzio delle due Province di Palermo e Trapani, per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata Palermo-Marsala-Trapani.

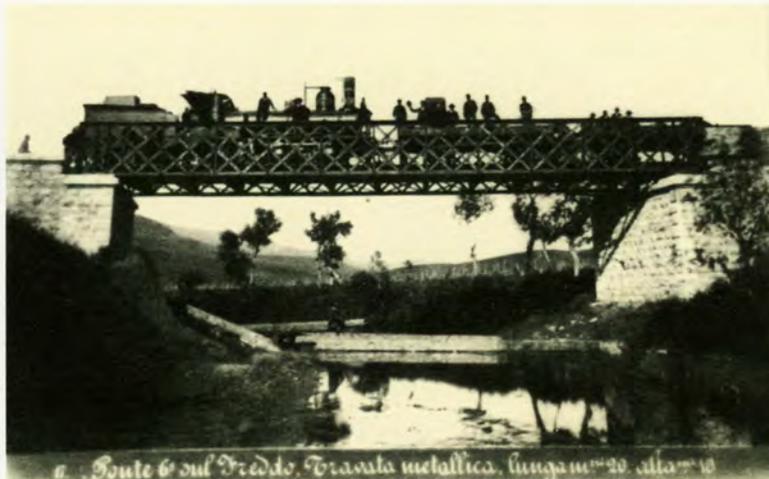
Tale convenzione prevedeva di concedere la costruzione e l'esercizio sia al consorzio delle province interessate, sia ad una società distinta. Dopo varie vicissitudini che ne videro slittare di parecchi anni la realizzazione, finalmente il 3 settembre 1878 la società di Parigi "Lescanne-Perdoux" costituì la



"Società della Ferrovia Sicula-Occidentale, Palermo, Marsala/Trapani", il cui consiglio di amministrazione era composto dal Principe di Carini, Comm. Ing. Alfredo Cottrau, Comm. Ignazio Florio, Principe di Paternò Moncada, Comm. Francesco Paolo Perez e Marchese di Pietra Catella entrambi senatori del regno e dal Visconte di Senaincourt. Il primo Giugno 1880 fu inaugurata la tratta Palermo-Partinico di 46 Km., mentre il completamento della linea fino Trapani si avrà il 4 giugno 1883.

La stazione Lolli venne edificata su terreni di proprietà del sacerdote Gaetano Briuccia: tra questi vi era anche un fondo "Lolli" di circa 2,40 ettari che diede il nome a questa. Da una tavola della città di Palermo del 1882, si vede la presenza di due edifici con possibilità di accesso solo dalla via Lolli, traversa di via Malaspina, Inizialmente la linea ferroviaria non collegata alla Stazione Centrale, ma dal 1° maggio 1882 con un accordo tra la Società della Ferrovia Sicula-Occidentale e quella delle Ferrovie Meridionali, cui era affidato l'esercizio della Calabro-Sicula, questa viene unita con la realizzazione di uno scambio in contrada "Madonna dell'Orto" (Corso Finocchiaro Aprile).

Il primo edificio venne probabilmente costruito tra il 1878 ed il 1880 come testa della linea Palermo-Trapani. In seguito tra la fine dell'800 ed i primi del 900 venne demolito, ricostruito ed ampliato con l'aggiunta di altri corpi necessari alle mutate esigenze: magazzino caricatore coperto, rimessa per locomotive, magazzino approvvigionamento (poi deposito stampati), rimessa vetture ed annesso capannone, e poi fucine, forni per cerchi, sale tornerie, sala riparazione per locomotive, ufficio trazione,



caldaie, etc. Il fabbricato viaggiatori venne costruito secondo i canoni stilistici propri delle grandi Stazioni ottocentesche. Un corpo centrale a due piani, con porticato e due corpi laterali simmetrici ad un piano con copertura a terrazza. La facciata è in bugnato fino al cordolo marcapiano, mentre il primo piano ha cinque grandi aperture con persiane e balconcini ornati da colonnine in muratura; un orologio, elegantemente impreziosito da bassorilievi di simbologia ferroviaria, sormonta il tutto. Dal lato binari era dotata di una pregevole tettoia in ferro e vetro che ricopriva per intero alcuni binari demolita presumibilmente negli anni '30 e sostituita da una pensilina in ferro sorretta da otto colonne di ghisa con capitelli floreali prodotti dall'officina Bossi di Milano. Particolare rilievo riveste la sala d'aspetto di I classe, con volta affrescata e pareti adorne di lesene e capitelli.

Nell'arco della sua vita, la stazione Lolli, ha visto passare dai suoi binari alcuni tra i mezzi che hanno fatto la storia dei trasporti in Sicilia: le sbuffanti locomotive a vapore 835, 625, 740, 685, la famosa "Littorina" Fiat Ale 56 e le automotrici Ale 772 e 990 Fiat ed OM. Dopo la realizzazione della Stazione Notarbartolo, la Stazione Lolli è stata utilizzata per un certo periodo come scalo merci, e quindi del tutto abbandonata.

Per far decollare la musealizzazione di questo straordinario ed integro complesso ottocentesco di archeologia industriale ubicato in uno degli assi viari più importanti di Palermo, via Dante, che potrebbe avere duplici aspetti, uno legato ai mezzi di locomozione ed uno che in fin dei conti si

integra a perfezione di arte moderna: un po' come la Gare D'Orsay di Parigi, essere un contenitore di quadri, sculture, arredi, disegni ed oggettistica, il tutto compreso tra la fine dell'800 e la prima metà del '900 (non dimentichiamo l'enorme patrimonio ancora esistente di Florio e Ducrot). Molteplici sono state le iniziative per cercare di condurre a una positiva conclusione il problema:

- Articoli su *Il Mediterraneo*, 12 e 13 settembre 1995;
- Articolo sul *Giornale di Sicilia*, 28 febbraio 1997;
- Articolo su *Cronache Parlamentari*, marzo 1997;
- Conferenza di Servizi, 17 febbraio 1999, tra Assessorato regionale beni culturali e Provincia Regionale;
- Decreto Assessoriale n. 7509, del 9 novembre 1999 che vincola l'immobile e l'area;
- Bando di gara per pubblico incanto per l'affidamento di incarico professionale per la relazione dello studio di fattibilità denominato "Museo della Locomozione" da realizzare a Palermo presso la stazione Lolli (Gurs n.24 del 16/6/2000);
- Aggiudicazione gara in data 1 dicembre 2000;
- L'Assessorato Regionale beni culturali nel 2000 realizza una mostra "Le stazioni ferroviarie di Palermo" con il precipuo intento di rilancio del grande complesso ottocentesco;
- Articolo su *Giornale di Sicilia* 2 gennaio 2002.

Purtroppo a oggi, la situazione per il disinteresse degli organi competenti è in continuo peggioramento, con minacce di utilizzare l'area per edificare. [•]

La locomotiva modello 740 esposta alla Stazione in occasione della mostra "Le stazioni ferroviarie di Palermo";

Il ponte sul Fiume Freddo nel percorso della Palermo-Trapani, nei pressi di Castellammare del Golfo