

to appalto dei lavori, fatte con i telegrammi 1^a Di=
cembre 1922 e 17 Febbraio 1923.

Alle LL.EE.
Il Presidente del Consiglio ed il Ministro dei LL.PP.

Roma

Paternò, delusa per oltre mezzo secolo e stanca di attendere la costruzione della ferrovia per Nicotìa, si rivolge alle EE.VV. perchè vogliano provvedere. Molte deliberazioni consiliari, molte deliberazioni di Società, alquanti comizi regionali non sono riusciti che a promuovere altrettanti progetti elettorali ri-masti abbandonati.

Nel 1919 furono impiantati in Paternò gli uffici delle Ferrovie dello Stato per gli studi della linea Paternò-Nicosia il relativo progetto fu approvato con D.M. 25 gennaio 1921 e fu registrato alla Corte dei Conti il 21 febbraio 1921.

Nel bilancio dello Stato erano stanziate L. 2.000.000 per la costruzione del primo tronco Paternò-Schettino e nel novembre 1921 il reparto in Paternò fu trasformato in Ufficio Costruzioni-Espedito il giudizio delle espropriazioni nel febbraio 1922. Ing. Capo Cav.

De Donato aveva concesso lo appalto dei lavori alla Ditta Grasso Germanà, ma al momento di registrare il

contratto arrivò l'ordine dal Ministero di sospendere qualunque operazione.

In Palermo era stato impiantato l'ufficio delle Secondearie e l'Ing. Chauffurier subito mandò l'Ing. Buonadonna per eseguire la sostituzione del tronco Paternò-Schettino, giusta il progetto delle Ferrovie dello Stato; ma poco dopo invece di iniziare la costruzione fu dato l'incarico all'Ing. Buonadonna di continuare gli studi della linea oltre Schettino verso il bivio Leonforte, lavori continuati fino a Dicembre 1922.

Il gennaio 1923 venne l'ordine da Palermo di apportare alcune varianti al primitivo progetto, già approvato,

a scartamento ridotto, per trasformarlo a scartamento normale. Ma ecco che in Aprile 1923 si sospende il detto ordine e si dà l'incarico di studiare un nuovo progetto dello stesso tronco sempre a scartamento ordinario.

Paterno assiste nauseata a tante complicazioni, i proprietari hanno appreso benissimo ad opporsi all'eccuzione dei fondi, l'ufficio a cambiare progetti facendo brancolare i propri ingegneri a monte e a valle, rendendoli simbello dei proprietari e dei contadini increduli ad oltranza sulla serietà del Governo così facile a sciupare il denaro ricavato dagli onerosi balzelli.

Fatto si è che per un primo tronco di m. 5000 le spese di studi e progetti superano quelle della costruzione oltre che il nuovo progetto importerà una spesa assai superiore a quella del primo, e quel che più, col senondo progetto la linea ferroviaria sarà spostata dal centro di produzione quando il primo progetto era più economico e regolarmente impostato.

Oggi arrivano solleciti da Palermo di presentare il secondo progetto definitivo del tronco Paternò-Schettino e leggiamo sui giornali l'approvazione del ministro delle opere ferroviarie in Sicilia.

Paterno ha seguito con fiducia sempre crescente l'operazione di governo svolta dalle LL.EE. dall'ottobre ad oggi ed ha sperato che la serietà di propositi di siffatti governanti addimostratisi ossequenti alle promesse, possa finalmente porre fine al lunghissimo periodo delle intramature politiche e concedere che sia risolutamente ordinata la esecuzione della costruzione della Paternò-Schettino, per sollevare la gente di questa plaga fertilissima ed intensamente coltivata che per la sua grande produzione di agrumi, mandorle, ulivi, cereali ed altro ha bisogno di essere posta in diretto contatto colle diverse linee di tutta l'Eropa.