

# CONSORZIO

PER LA

*COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DELLA FERROVIA*

## PATERNÒ-NICOSIA

~~~~~  
RELAZIONE E PROPOSTE

del Consiglio di Amministrazione



CATANIA

TIPOGRAFIA BARBAGALLO E SCUDERI

Via Nuovaluce, num. 18.

—  
1894.

*Onorevoli Signori Senatori e Deputati,*

Questo Consiglio di Amministrazione, cui fu deferito l'onorevole incarico di accudire ai mezzi, onde rendere possibile l'attuazione della linea Paternò-Nicosia, dalla quale dipendono la civiltà, il commercio e la floridezza di numerosi Comuni popolati, ma divisi ed abbandonati in uno isolamento scoraggiante, per mancanza assoluta di comunicazioni ferroviarie, è risoluto di dedicare tutte le sue forze al conseguimento della nobile meta.

Il Consiglio fa anche appello all'opera valevole ed efficace delle S. V. On.<sup>li</sup> perché sia interessato il Governo a compiere un grande atto di giustizia, quello cioè di dotare queste nostre contrade di una rete ferroviaria, che le colleghi e riunisca ai grandi centri commerciali.

Della utilità della linea e della somma sua importanza le S. V. On.<sup>li</sup> rileveranno tutti i dati dal seguente rapporto dello egregio Ing. Cav. Francesco Clarenza, autore del progetto artistico, approvato dal Governo:

« Le attribuzioni dello Stato per opere di pubblica utilità si riferiscono principalmente alla costruzione delle strade nazionali e delle strade ferrate.

Sparutissima è la rete delle strade nazionali in Sicilia, classificate tali dal comma (a) dell'art. 10 della legge sui Lavori Pubblici; e queste stesse erano strade che preesistevano alla costituzione del regno d'Italia, le quali per le costruzioni parallele delle strade ferrate, in forza dell'art. della legge suddetta, passarono a carico delle relative Province per mantenerle.

Restarono solo con la classifica di strade nazionali quelle dipendenti dal comma (d) dello stesso art. 10, le quali hanno uno scopo esclusivamente militare.

Di maniera che lo Stato non costituendo una rete stradale, che avrebbe sollevato le industrie agricole locali, ha lasciato questa cura alle Province ed ai Comuni.

Nè differente applicazione si nota nella rete delle linee ferroviarie costruite in Sicilia a spese dello Stato.

Infatti il Governo ha provveduto al congiungimento delle principali città dell'isola, ma il collegamento di queste con i centri secondarii di tutti i territorii è rimasto un pio desiderio.

Però la legge del 29 Luglio 1879 fu ispirata a questo scopo, chiamando il concorso delle provincie e dei Comuni nella costruzione di ferrovie complementari, che avrebbero potuto congiungere alla grande rete i centri secondarii.

Le leggi posteriori del 27 Aprile 1885 e 30 Giugno 1889 mirano allo stesso scopo, ma mentre tali leggi, pure aggravando sempre le Province ed i Comuni di oneri pesantissimi, sono di grande giovamento alle regioni settentrionali d'Italia, di nessuno utile risultano a quelle della nostra isola.

Infatti, lo spirito di quelle leggi fa calcolo nell'industria privata, e si affida ai consorzii locali di Province e Comuni, o a Società costituite a questo scopo; onde, col concorso o la sovvenzione dello Stato, venissero costruite ed esercitate queste linee complementari.

Tali leggi sono provvide per quelle regioni dove le

grandi industrie si esercitano su larga scala e dove le spese d'impianto sono limitate; ma dove le industrie si svolgono con poca azione e gli scambi avvengono con limitato rapporto, mentre la spesa d'impianto è ingente, l'applicazione della legge unica costituisce la più assoluta differenza di trattamento, poichè le prime hanno i mezzi di potersene giovare, e le altre essendone sprovviste, è impossibile che ne traggano profitto.

La esperienza ha provato efficacemente la differenza di questo trattamento; infatti le regioni dell'alta Italia e delle provincie centrali, sino al Napoletano, hanno largamente usufruito di tali leggi, ed una fitta rete di strade ferrate concesse, solca in ogni senso tutte quelle regioni piane e ricche di popolazione. Invece la Calabria e la Sicilia non hanno altra rete che quella, che lo Stato vi ha costruita, e nessuna applicazione, salvo qualche breve linea, che ancora è nelle aspirazioni dei popoli locali, risulta dalle applicazioni di tali leggi. Ed infatti le montuose regioni della Sicilia non si prestano facilmente all'impianto economico di una strada ferrata, che traversi le sue regioni interne e nessun Consorzio può assumerne la responsabilità della spesa, come nessuna industria privata rischia i propri capitali; quindi in tal caso, riesce irrisoria la sovvenzione, anche massima, dello Stato di L. 3000 a chilometro e per 70 anni, stabilita dalla legge 30 Giugno 1879.

La linea Paternò-Nicosia, nella nostra Provincia è la più evidente prova della insufficienza di tale legge. Fin dal 1885 dal Consorzio di questa linea, costituito con decreto ministeriale, si è aspirato all'attuazione di quest'opera di tanta importanza per tutte quelle regioni prive affatto di qualunque comunicazione, e tale aspirazione è rimasta un pio desiderio; poichè la massima sovvenzione che potrà concedere lo Stato, *non basta per la metà degl'interessi del capitale d'impianto.*

La incertezza di ricavare dall'esercizio l'altra metà di

6.

tali interessi e una quota d'ammortimento per il capitale della costruzione, oltre alla rata d'utile e alle spese di mantenimento, ha reso impossibile attirare un sub-concessionario per assumerne l'impresa, anche aggiungendo il Consorzio il sacrificio di altre lire mille all'anno per chilometro alla sovvenzione governativa.

Di conseguenza non è stato possibile al Consorzio spingere domanda di concessione, poichè a termine del R. Decreto 25 Dicembre 1887 e della legge 30 Giugno 1889 bisogna che comprovi di avere disponibili i mezzi che occorrono per assicurare non solo la costruzione, ma anche lo esercizio della linea.

Con tali estremi, ai quali non è possibile provvedere dal Consorzio, costituito dalla Provincia di Catania e dai Comuni che sono interessati in questa linea, non resti, ove il Governo non aiuti questa posizione di cose; che la dimissione in massa del Consorzio, rinunciando così ad una linea, che costituirebbe la vita di uno dei più importanti Circondarî della Provincia.

---

## UTILITÀ DELLA FERROVIA PATERNÒ-NICOSIA

---

Con minore contrasto che per la Paternò-Nicosia fu dimostrata nella nostra Provincia la utilità della linea Val-savoia-Caltagirone, che con felice risultato, si vide iscritta sull'elenco *C* della legge 29 Luglio 1879 fra le linee di 3<sup>a</sup> categoria, per le quali, nove decimi del costo della costruzione sono a carico dello Stato, un decimo a carico della Provincia e Comuni interessati.

Un paragone sommario fra queste linee, chiaramente rileva che la Paternò-Nicosia maggiormente s'impone ai bisogni della Provincia ed ai possibili eventi dei bisogni dello Stato. Ma pure, mentre quella è un fatto compiuto, e la vaporiera echeggia sui versanti di quelle montagne, ancora per accedere in Nicosia non si ha altro mezzo, partendo dal Capo-provincia Catania, che seguire la nazionale al nord del nostro confine, per Linguaglossa, Randazzo, Cerami, Troina e Nicosia, ovvero per Leonforte e Nicosia, mancando affatto, anche con via ordinaria, un mezzo di congiungimento diretto.

Intanto Caltagirone e Nicosia sono i due Capi-circondario più importanti della Provincia, giacenti ambidue sulle più alte montagne interne del nostro territorio ugualmente popolati, e con campagne ricche di ubertosi prodotti. Però l'uno ebbe quel particolare trattamento, mentre era dotato di strade ordinarie, che direttamente ed indirettamente vi accedevano, l'altro fu completamente negletto, pur mancando di strade ordinarie.

Ma l'ora delle riparazioni è arrivata, e Nicosia è certa che giustizia sarà fatta, e si affida in tutti gli elementi di

utilità, che presenta la linea ferrata alla quale aspira, per aver diritto delle sue ragioni.

Giace Nicosia presso il centro dell'isola ed a quaranta chilometri a Nord da Castrogiovanni; questa zona centrale tra i due Comuni suddetti è stata militarmente dichiarata centro strategico, ciò che negli eventi d'una guerra, riunirà ivi il concentramento delle truppe, che serviranno alla difesa dell'intera isola.

Sarà scaglionata in Nicosia la maggior parte di queste truppe, non solo per l'eventuale difesa del litorale settentrionale, ma anche perchè, in tutto il campo di trinceramento l'unica parte che offre di elementi necessari alla vita d'un esercito è Nicosia, ricca di viveri per i suoi prodotti abbondanti, e provvista di acque potabili a sufficienza.

Ma tale destinazione grandemente difetta per la mancanza di pronte comunicazioni; ed invero, mentre da Castrogiovanni il movimento delle truppe, per accorrere alla difesa dei litorali, è pronto, con l'aiuto della ferrovia Catania-Palermo, da Nicosia invece riesce lento per mancanza di strada ferrata. Di tal che, non coadiuvata in ogni parte la strategica militare dallo aiuto dei celeri movimenti, la probabilità d'un disastro si rende possibile per mancanza di solleciti soccorsi.

Con tale deficienza devesi conchiudere che il piano di difesa, così concepito, è monco di quanto più è necessario al suo funzionamento; e, a completarlo, è indispensabile che si doti di linee ferrate, che, per ogni verso, rendano agevoli e pronti tutti i movimenti.

Ove cotesti criterii si riconoscono opportuni, come infatti tali sono stati considerati da tutte le Commissioni militari, che hanno processo a questi studi, allora la principale linea, che, al bisogno s'impone, è quella che direttamente congiunge Catania con Nicosia, facendo la diramazione da Paternò sulla Circum-etnea, il cui progetto presentato dal Consorzio ebbe voto favorevole presso l'alta