
BREVI CONSIDERAZIONI

per dimostrare la giustizia che la ferrovia da Paternò a Nicosia (Provincia di Catania) venga compresa nei 1000 chilometri, di cui nella legge del 1885.

Il recente decreto ministeriale sul reparto dei mille chilometri di 4^a categoria, stabilisce, che sarà data la preferenza alle linee che avranno:

- 1° una maggiore importanza economica;
- 2° eventualmente anche militare;
- 3° che servono a territori i quali avuto riguardo alla loro produzione sono meno provveduti di ferrovie;
- 4° che per relazioni con altre reti esistenti meglio si prestano a sviluppare il traffico.

Riusci di grande conforto agli Enti costituiti legalmente in consorzio per la ferrovia da Paternò a Nicosia per la Valle del Salso, lo apprendere tali condizioni, poichè tutte le riunisce appunto la linea detta del Salso.

Nella relazione che accompagna il progetto d'arte e nella domanda già presentata al Ministero, trovansi gli elementi tutti per desumere come

*A. S. Eccellenza
il signor Ministro dei lavori pubblici
ed all'onorevole Commissione
pel riparto di 1000 chilometri di ferrovia
di 4^a categoria.*

non sia esagerato lo affermare che poche linee possono in Italia contendere con quella della quale mi occupo.

A provarlo basteranno pochi cenni messi in rapporto ai criteri dianzi accennati.

1° La importanza economica della linea risulta evidente quando si pone mente che essa allacciandosi alla circumeanea, già iscritta in 4ª categoria, servirà ai comuni di Catania, Misterbianco, Motta Santa Anastasia, Belpasso, Paternò, Santa Maria di Licodia, Biancavilla, Aderuò, Centuripe, Regalbuto, Agira, Gagliano Castelferrato, Nissoria, Sperlinga, Troina, Cerami e Nicosia, la cui popolazione riunita è nientemeno che di 246,092 abitanti e la estensione dei cui territori si ragguaglia alla cospicua cifra di ettari 191,535.

Dai dati statistici raccolti per tutta la Valle del Salso e desunti dalle pubblicazioni ufficiali della Camera di commercio ed arti emerge, quanto ai prodotti di esportazione, che il movimento in ogni anno si esercita per 153,166 tonnellate di merci, e per l'importazione per 163,697 tonnellate.

È notevole si calcola il movimento dei viaggiatori lungo una linea, che attraversando meglio che un terzo della intera provincia, raccorrà comuni popolosi e ricchi centri di produzione. Ciò risulta più evidente quando si considera che Catania capoluogo della provincia, città di oltre 100,000 abitanti, è sede della Corte di appello, della prefettura, della intendenza di finanza, della regia Università degli studi, del comando di brigata, del distretto militare, del Liceo, del regio istituto tecnico, dello istituto nautico e di tutti quegli altri istituti di istruzione secondaria che servono ai bisogni delle popolazioni sparse lungo la linea. Catania, sede del tribunale di commercio, della Camera di commercio ed arti, ha già quasi finito il suo grandioso Porto, senza badare a sacrifici, ai quali attende compenso meritato dal maggiore sviluppo delle comunicazioni per lo interno della provincia, e dell'isola. A Catania hanno sede la Banca Nazionale, il Banco di Sicilia, la Cassa di depositi e sconti, la Cassa di risparmi e prestiti principe Umberto, la Banca popolare ed altri istituti minori di credito. E dal movimento enorme di operazioni che essi compiono, ben può calcolarsi la importanza delle contrade ed il maggiore incremento che nello interesse della pubblica ricchezza dovranno prendere, il giorno in cui paesi così ricchi e popolosi saranno collegati con un mezzo così rapido e sicuro, com'è la ferrovia della quale si discorre.

Lungo la linea s'incontrano Misterbianco, Paternò, Biancavilla, Aderuò, Centuripe, Regalbuto, Agira e Troina, tutti capoluoghi di mandamento, ed al termine di essa è Nicosia, capoluogo di circondario, sede di un circolo di Corte di assise e di tutti quegli uffici di amministrazione civile, finanziaria, scolastica e militare, che rendono quella città un centro

importante e degno di tanta maggiore considerazione, quanto meno sinora è stato riguardato.

2° Che il territorio di Nicosia possa dirsi un centro strategico, di molta importanza lo dimostra il fatto stesso che il Ministero della guerra se ne è grandemente occupato in questi ultimi anni, prima di decidere se nello stato attuale della viabilità convenisse far capo a Castrogiovanni od a Nicosia.

Disgraziatamente l'unica ferrovia che attraversa la Sicilia da Catania a Palermo è quella che passa per Castrogiovanni, quindi per il momento è forza di fare assegnamento su questa linea, ma è certo, che la scelta non sarebbe dubbia a favore di Nicosia, se la ferrovia progettata per la Valle del Sasso fosse un fatto compiuto e se si potesse anche contare sul prolungamento di essa da una parte a Santo Stefano di Camastra e dall'altra a Termini per Cerda.

In tal caso è evidente che il territorio di Nicosia diverrebbe ciò a cui è chiamato dalla natura, cioè il vero centro militare dell'Isola a preferenza di Castrogiovanni; e che la ferrovia Catania-Castrogiovanni-Palermo, non fa che spostare artificialmente la linea strategica principale, senza rispondere a tutte le facilità che in date circostanze presenterebbero le attuali comunicazioni fra Catania, Santo Stefano e Termini per Nicosia, anche senza ferrovia.

Ed infatti l'attuale ferrovia che da Catania per Castrogiovanni e Caltanissetta si congiunge alla Girgenti-Palermo più che a garantire le città di Messina, Catania e Palermo ed a porle in diretta comunicazione fra loro, potrebbe servire alla difesa di Girgenti, ma lascerebbe tutto il litorale fra Milazzo e Termini completamente scoperto.

Inoltre senza la posizione di Nicosia le città di Catania e di Messina non solo non potrebbero contare sopra il concorso di Palermo e di tutto il versante nord dell'Isola, ma correrebbero pericolo di venire attaccate alle spalle, se un avversario audace che operasse uno sbarco fra Termini e Milazzo, si stabilisse solidamente su quella zona montuosa e boschiva che corre parallela al litorale.

Nè nello stato attuale si potrebbe sperare in un soccorso efficace da Palermo; poichè la ferrovia Palermo-Termini, esposta com'è agli insulti del mare, non sarebbe adatta al trasporto delle truppe.

Sembra quindi evidente, essere la posizione di Nicosia di suprema importanza per la difesa di Catania, Messina, Milazzo e Termini, mentre renderebbe più forte la stessa Castrogiovanni, poichè in caso di bisogno servirebbe anche di punto di collegamento fra le popolazioni del versante nord dell'Isola con quelle del versante sud.

Che se vuolsi considerare il problema militare dal punto di vista della difesa generale d'Italia, l'importanza di Nicosia diviene maggiore.

Ed infatti si è discusso lungamente la opportunità di stabilire nell'Isola un gran campo di osservazione, per concentrarvi le truppe regolari disponibili e le territoriali; e sembra che il concetto prevalente sia quello di stabilirlo in posizione intermedia fra Catania e Messina, alle falde cioè dell'Etna, verso Randazzo. Affinchè però cotesto campo avesse tutte le condizioni desiderabili, dovrebbe essere collegato a Messina per una ferrovia interna dorsale, a Catania per la Circumetnea già ammessa, ed a Santo Stefano, Termini e Palermo per la via più breve che è precisamente quella del Salso.

3° Le dimostrazioni fatte sinora per ciò che si riferisce alla importanza economica e militare della strada, basterebbero da sole a determinare il giudizio della onorevole Commissione e del Ministero a favore di essa, ma più evidente si palesa quando si mette a raffronto del terzo criterio, quello cioè che le strade debbono servire a territori i quali, avuto riguardo alla loro produzione e popolazione, sono meno provvedute di ferrovie. E gli enti consorziati plaudono al senno del signor Ministro che, con sentimenti di giustizia riparatrice, volle introdurre nelle sue istruzioni questo criterio, che giova ad impedire in modo assoluto che altre linee, per qualunque considerazione, possano prendere il passo sopra quelle che, come la ferrovia del Salso, s'impongono alla coscienza di tutti.

Non starò qui a ripetere quanta sia la popolazione addensata sulla linea, quale la estensione del territorio, la ricchezza dei prodotti ed il movimento delle derrate. Piuttosto gioverà mostrare in quali condizioni quelle contrade si trovino in rapporto alle ferrovie.

Comincerò dal riferire dati ufficiali.

Il 31 maggio 1878 erano in esercizio, ferrovie

	Per 10.000 abitanti	Per chilometri quadrati
Italia Settentrionale.	3.106	35. 12
» Centrale	4.213	37. 12
» Meridionale.	2.644	22. 1/2
Sicilia	1.942	17. »

In più o in meno della media che a ciascuna regione sarebbe spettata:

	In ragione di popolazione	In ragione di superficie
Italia Settentrionale.	+ 21.928	+ 683.100
» Centrale	+ 609.263	+ 574.094
» Meridionale	— 262.605	— 501.061
Sicilia	— 294.815	— 321.651

Legge del 29 luglio 1879 per la costruzione di nuove ferrovie.

CATEGORIA	Concorso dello Stato	Lunghezza delle linee	Quanto ha la Sicilia in		Quanto dovrebbe avere in		Differenza	
			danaro	Lunghezza	danaro	Lunghezza	danaro	Lunghezza
	Lire	Kil.	Lire	Kil.	Lire	Kil.	Lire	Kil.
1 ^a	416,211,750	153	Nulla	Nulla	41,624,175	115	—	41,624,175 — 115
2 ^a	253,566,600	1,268	73,800,000	386	25,356,600	126	+	48,443,340 + 200
3 ^a	259,797,122	2,068	8,800,000	62	25,979,712	206	—	17,179,712 — 144
TOTALE . . .	929,605,472	4,479	82,600,000	448	92,960,547	447	—	10,360,547 + 1

N. B. La Sicilia rappresenta l'estensione e popolazione circa la decima parte del regno. Sulle ferrovie anteriormente costruite prescritte essa ha avuto 100 milioni di lire di meno di quello che avrebbe dovuto avere in ragione di popolazione di estensione. In quanto alle strade ordinarie inferiorità dell'Italia meridionale ed insulare è troppo nota e non occorre certo dimostrarlo.

Se queste cifre bastano ad indicare la grande inferiorità di linee ferrate nella intera regione sicula, non danno però la misura di quello che si riscontra nella stessa Sicilia.

Peggio che essere deficienti di ferrovie, quelle contrade hanno perfino scarsezza di vie rotabili. Grossi corsi d'acqua attraversano le poche strade esistenti, laonde d'inverno un comune resta separato dall'altro, con evidente danno del commercio, della giustizia e della sicurezza pubblica.

Una strada ferrata adunque che per la ubertosa Valle del Salso, congiungesse Catania a Nicosia, servirebbe stupendamente alla cosa pubblica.

Ho detto che quella ferrovia s'impone alla coscienza di tutti, e lo dimostro con un argomento che non lascia dubbio sul suo valore. Io voglio alludere all'ordine del giorno sviluppato dagli onorevoli Pandolfi e Di San Giuliano nella seconda tornata del 6 marzo 1885 quando discutevasi la legge ferroviaria.

Quell'ordine del giorno suona così:

« Nei mille chilometri di ferrovie secondarie di cui si fa cenno nel presente articolo sarà compresa la linea da Paternò a Nicosia. »

Esso era sottoscritto dagli onorevoli Pandolfi, De Cristofaro, Tene-
relli, Bonajuto, Di Sant'Onofrio, Riolo, Indelicato, Di Pisa, Figlia, Paliz-
zolo, Cordopatri, Gangitano, Picardi, Di Rudini, Di Camporeale, Finocchiaro
Aprile, Damiani, Gallo, Romeo, Cordova, Maurigi, Dotto de' Dauli, Di Bel-
monte, Di San Giuliano.

Leggendo quei nomi ben si può argomentare della giustizia della domanda, poichè tolti sette deputati della provincia di Catania, tutti gli altri appartengono alle provincie di Palermo, di Messina, di Siracusa, di Girgenti, di Caltanissetta e di Trapani.

Sono adunque i rappresentanti di tutta l'Isola che chiedono quella linea, ed io non temo di affermare, che nessuna altra strada raccoglie tanta copia di adesioni e di desideri. Adesioni e desideri ispirati al vero bene della prosperità dell'Isola e della nazione.

4° Dalle cose dette sin qui risulta logica la conclusione che la linea del Salso merita la preferenza poichè è chiaro che essa si presta a sviluppare il traffico in altre reti esistenti.

Tuttavia dirò, che siccome non esiste alcuna linea concorrente in quel territorio, diventando questa convergente a Catania dopo avere attraversato comuni la cui popolazione si ragguaglia a 246,092 abitanti, ed un territorio ricco e fecondo di ettari 191,535, le ferrovie esistenti ne avrebbero un notevole sviluppo nel loro traffico.

E questa linea diventerà tanto più utile quanto è necessario per correggere il gravissimo errore del tracciato della Catania-Leonforte, poichè allora furono abbandonati completamente i paesi più popolosi e preferita la piana di Catania dove non s'incontrano neanche delle case sparse.

E qui metterei fine al mio dire, se non mi premesse di rilevare che la Provincia di Catania da molti anni invoca questa linea e ripeté la sua domanda di accordo con gli Enti interessati, quando si trattò di assegnare i 1500 chilometri di ferrovie secondarie in base alla legge del 1879, e l'avrebbe certo ottenuto se un concorso di circostanze indipendenti dalla volontà di tutti, non avesse influito a ritardarne la decretazione.

La Provincia infatti e gli altri Enti si affrettarono a fare studiare un progetto d'arte dall'Ufficio tecnico provinciale, il quale con la maggiore possibile sollecitudine compì un lavoro commendevole sotto tutti i riguardi. Inviato il progetto al Ministero, il municipio di Adernò fece reclamo sull'innesto con la circumetnea, che l'Ufficio proponeva a Paternò, mentre quel comune lo chiedeva ad Adernò. Mandato il progetto ed il reclamo al Genio Civile si ebbe la relazione nel senso che lo innesto ad Adernò era tecnicamente impossibile, ma lo si proponeva a Santa Maria di Licodia, suggerendo pure di variare le quote di reparto ammesse dall'Ufficio tecnico.

Con le repliche dell'Ufficio antedetto e con un memoriale della Deputazione, il lavoro tornò al Ministero, il quale sul conforme parere del Consiglio Superiore statui, essere impossibile lo innesto ad Adernò e da non preferirsi l'altro a Santa Maria di Licodia, ed approvò completamente il progetto dell'Ufficio provinciale.

E con regio decreto del 21 maggio 1885, avuto il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e quello del Consiglio di Stato, respinti tutti i reclami, ammesso il quadro di reparto proposto dallo Ufficio tecnico, si costituì il Consorzio tra la provincia ed i comuni interessati per la ferrovia del Salso.

Che se invece della inevitabile perdita di tempo che occasionarono tali opposizioni, e non influirono a far mutare il lavoro proposto dalla Provincia si fosse proceduto senza ostacoli all'approvazione quando fu chiesta, la linea sarebbe stata compresa nei primi 1500 chilometri.

Ciò però non toglie che possa esserlo con atto di perfetta giustizia sui 1000 di cui ora si tratta. Me ne affidano le condizioni accennate di sopra, la priorità della domanda, le benevoli intenzioni manifestate sempre dal signor Ministro e quel che è più, la costituzione del Consorzio, decretata dopo la legge che dei 1000 chilometri si occupa.

Convien considerare d'altronde, che trattasi di una linea di 60 chilometri appena, e tra i 1000 che debbono dividersi, non è contingente s' verchio per una contrada ricca e promettente di sè, ma pure scarsa di mezzi di comunicazione; non è esagerata se si pone mente che essa è invocata da tutti gli onorevoli deputati dell'isola, dignosacchè se esami di nuove linee possono farsi, questa del Salso prende il passo a tutte le altre.

Riassumendo il sin qui detto sembra provato, che la ferrovia del Salso è di grande importanza economica; è anche d'interesse militare; riguarda territori estesi popolosi e feraci che sono meno provveduti di ferrovie; per relazioni con le altre reti esistenti meglio si presta a sviluppare il traffico e lungi dall'essere concorrente è convergente.

È per questo che gli Enti interessati alla ferrovia del Salso attendono con animo sereno e sicuro, l'illuminato giudizio della Commissione e quello del signor ministro.

Roma, 15 dicembre 1885.

GIOVANNI LEONARDI,
Segretario generale della provincia di Catania
Rappresentante la provincia, il comune di Catania
ed il Consiglio di amministrazione
della ferrovia di Salso.