

*Sign. Giacomo Paternò  
Dilegato del Consiglio delle Poste - Palermo - Sicilia  
di Teramo*

**LA FERROVIA DA PATERNÒ A NICOSIA  
E LE SUE DIRAMAZIONI  
PER CENTURIPE, ASSORO E TROI**

---

**MISSIONI, STUDII E PROGETTI  
COMPIUTI  
DALL'ING. CAV. F. CLARENZA  
DAL 1883 AL 1908**



CATANIA  
TIP. UNIVERSALE — VIA AMATO, 9

---

1908

# **LA FERROVIA DA PATERNÒ A NICOSIA**

**E LE SUE DIRAMAZIONI**

**PER CENTURIPE, ASSORO E TROIINA**

**MISSIONI, STUDII E PROGETTI**

**COMPIUTI**

**DALL'ING. CAV. F. CLARENZA**

**DAL 1883 AL 1908**



**CATANIA**

**TIPI. UNIVERSALE — VIA AMATO, 9**

**1908**

---

---

**Illustrissimo Signor Presidente e Signori Delegati  
dell'Assemblea del Consorzio per la costruzione  
ed esercizio della Paternò-Nicosia**

**CATANIA**

Per mio doveroso sentimento di riguardo verso le SS. VV. Ill.me, prima che io esplichi diversamente la mia azione, mi rivolgo a questo autorevole Consesso, perchè intese le mie ragioni e l'oggetto della mia istanza, si volesse provvedere nei sensi di equità e di giustizia.

Fin dal 1883, quando ebbi l'onorevole incarico di studiare il progetto della Paternò-Nicosia, con entusiasmo ne accolsi lo impegno, riconoscendo nella importanza dell'opera la maggiore utilità nello interesse della nostra Provincia.

Dopo un anno d'intensi studii, presentai il progetto, che oltre ad essere approvato dal Consorzio, ebbe parere favorevole del Consiglio Superiore di LL. PP. e con decreto ministeriale del 21 maggio 1885 fu approvato dal Governo, insieme alla costituzione legale del Consorzio.

Con quell' approvazione era soddisfatto lo incarico affidatomi, ed era obbligo del Consorzio provvedere alla retribuzione dei miei lavori.—Invece continuai ad apprestare l' opera mia per coadiuvare quella del Consorzio, onde riuscirsì a collocare l' opere in subconcessione, riservando chiedere all' Impresa le indennità di progetto, a me dal Consorzio dovute.

Fu attiva l' azione del Consorzio per essere compresa la Paternò-Nicosia fra i 1530 chilometri previsti con la legge del 29 luglio 1879, ma con inefficaci risultati; se ne ravvivò la speranza con l' altra legge del 27 aprile 1885, che statuiva altri 1000 chilometri di queste ferrovie di 4<sup>a</sup> categoria, ma anche questa fu vana speranza, poichè alle istanze del Consorzio rivolte al Ministero, questo, con nota dell' 8 marzo 1890, suggeriva di chiedere invece la concessione della costruzione ed esercizio della linea, in base alle norme sancite dal R. Decreto 25 dicembre 1887 e dalla legge del 30 giugno 1889, con cui potevasi conseguire, il massimo sussidio di L. 3000 a chilometro, per 70 anni nei 90 anni della concessione; comprovando però di avere disponibili i mezzi necessarii, non solo per la costruzione, ma anche per l' esercizio della linea.

Non era di alcun sollievo tale suggerimento, poichè il solo sussidio di L. 3000, per i 64 chilometri, costituiva l' annuo concorso di L. 192000, che non poteva bastare per la costruzione di un' opera, che impegnava nella spesa di L. 10,000,000, il cui solo interesse rappresentava l' annualità di L. 500,000.

Non pertanto, il Consorzio interessavami a studiare la possibilità della difficile soluzione.—Animato io da quello stesso zelo con cui avevo compiuto il primo studio del progetto, risposi a questo interessamento, con la mia Relazione del 4 settembre 1900 (*Piano finanziario per provvederne i mezzi di csecuzione*) che fu favorevolmente

apprezzata dal Consorzio, tanto che per renderla di pubblica ragione, ne ordinò la stampa.

Quel Piano finanziario fu indirizzato dal Consorzio a tutte le Case industriali e costruttrici italiane ed estere, perchè potesse venire a noi una offerta per la costruzione e lo esercizio della linea, ma inutilmente, poichè neppure si era certi, che il detto sussidio fosse stato concesso col massimo rapporto di L. 3000, sino a quando il Consiglio Superiore dei LL. PP. ed il Ministero del Tesoro si fossero sul riguardo pronunziati.

In ogni modo il Consorzio avvalendosi dei concetti svolti nella mia Relazione, nella seduta del suo Consiglio di Amministrazione del 25 aprile 1891, riferiva con propria Relazione all' Assemblea, nei termini seguenti:

« Dipendentemente a cotesti criterii, altra via non si presentava, per la continuazione delle nostre ricerche, che ritornare alle proposte dell' Ing. Clarenza, ed egli, che con tanto zelo e competenza, oltre di essere l'autore del progetto artistico, ha coadiuvato con efficaci suggerimenti i nostri studii, ebbe da noi lo incarico di studiare un Capitolato di patti e condizioni, subordinato alle di lui proposte, onde servire di base al collocamento della costruzione ed esercizio in sub-concessione della linea proposta col suo progetto approvato.

« In adempimento di tale incarico, il sullodato Ingegnere compilò un elaborato studio, che per ogni riguardo soddisfece le nostre aspirazioni ».

Si rese per le stampe di pubblica ragione quanto fu deliberato in quella riunione del Consiglio di Amministrazione, allo scopo di ottenere qualche offerta; ma inefficacemente; ciò che dimostrava nel

fatto, la impossibilità, con sole L. 3000 a chilometro, di conseguire quell' opera.

Passarono molti anni ancora, sino a quando la legge del 30 aprile 1899 elevò il sussidio dello Stato a L. 5000 a chilometro, ed allora si riaprì l'animo alla speranza.

Il Consorzio mi diede incarico di riunire in una succinta esposizione tutti gli elementi del progetto studiato ed approvato; al che io soddisfeci, con la Relazione del 6 giugno 1899, che il Consorzio fece pubblicare a stampa, inviandola come altra volta, a tutte le case costruttrici nazionali ed estere, ed oltre diede incarico al Marchese Adriano Colocci, con la promessa di una provvigione di L. 100000, ove fosse riuscito a procurare un assuntore.

Anche queste furono vane speranze, e restarono inutili le promesse; perchè pure elevato il sussidio a L. 5000, il significante costo della costruzione, rendeva insufficiente il sussidio; nè potevasi dalla Provincia e dai comuni consorziati sperare alcun concorso, perchè tutti privi di risorse, ed oberate di spese, da rendere esaurite le condizioni finanziarie di ciascuno di quegli Enti.

In tali estreme condizioni, non restava che rinunciare a quest' opera di tanta necessità per la nostra Provincia, dopo 20 anni di lavori e d'inutili aspirazioni.

Repugnava al mio spirito abbandonare l' ideale di questa ferrovia, tanto necessaria ed utile per il nostro paese; quindi con occhio vigile, studiavo tutto quanto avveniva nella legislazione ferroviaria, aspettando che qualche fatto avesse potuto dar luogo a riaprire l'animo alla speranza.

Ed invero non fu delusa l' aspettativa.

Nella seduta della Camera dei Deputati, del 17 dicembre 1904, dai Ministri Tedesco, Luzzatti e Majorana fu presentato un proget-

to di provvedimenti per la costruzione delle ferrovie complementari.

Con tale progetto, alle linee già precedentemente stabilite per le complementari della Sicilia, con la legge del 4 dicembre 1902 N. 516 si concretavano ed aggiungevano le linee Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina, e Bivio Sciacca-Bivona-Frizzi Lercara.

Ed allora sorse in me il concetto, che ove il Governo si fosse interessato ai nostri bisogni, avrebbe potuto aggiungere fra le complementari, oltre queste due linee, anche la Paternò-Nicosia.

Concepii egualmente, che per riuscire nello scopo, occorreva promuovere una certa agitazione nelle popolazioni interessate, per far viva la nostra voce, e far sentire con insistenza al Governo questo potente nostro bisogno, da 20 anni inutilmente reclamato.

Coincideva in quel tempo, che il B.ne Landolina assumeva la Presidenza della nostra Deputazione Provinciale, il cui entusiasmo patriottico dava a me fede, che esponendo a lui il mio concetto, avrebbe egli con sicurezza assunta la iniziativa di un movimento cittadino, che poteva far rivolgere a noi lo sguardo del Governo e far tenere in giusta considerazione i nostri bisogni.

Non m'ingannai, compenetrato il fatto nell'animo del Barone Landolina, fu da lui promosso l'importantissimo Comizio, tenuto in Paternò il 22 gennaio 1905, in cui intervennero tutte le rappresentanze della Provincia, e fu votato un ordine del giorno, col quale chiedevasi al Governo, essere proposto alla Camera un apposito disegno di legge, perchè nella tabella I della legge 4 dicembre 1902 N. 506 sulle ferrovie complementari, si fosse aggiunta la Paternò-Nicosia, con lo stesso trattamento di L. 8500 di sussidio a chilometro, egualmente alle otto ferrovie, già iscritte in quella tabella.

L'azione del B.ne Landolina non si limitò a questo solamente, ma per la prossima domenica, 29 gennaio 1905, diramò gl'inviti in

tutta la Provincia, per un altro Comizio di maggiore importanza da tenersi in Catania.

Lo effetto diede ragione dei mezzi.

Prima della Domenica il B.ne Landolina fu invitato a sospendere il Comizio di Catania, e portarsi in Roma, per studiare insieme al Ministero, il mezzo che avrebbe potuto soddisfare il nostro fine.

Il B.ne Landolina coadiuvato dai Rappresentanti di Paternò e Nicosia, e da me accompagnato, si trasferì in Roma, ed ivi mercè l'opera autorevole del Deputato di Nicosia, On. Majorana, in quel tempo Ministro delle Finanze, in breve si concordò e si ottenne, quanto fu stabilito con la nuova legge del 9 luglio 1905 N. 413 che elevò il massimo sussidio da L. 5000 a L. 7500 annui, per chilometro e per anni 70 nei 90 anni della concessione.

Così risollevato lo spirito a nuove speranze; come effetto della nuova legge, si ebbe fiducia nella possibilità di presentarsi al Consorzio qualche assuntore; però parecchi mesi trascorsero e nessuna offerta fu presentata.

Venne in quel tempo nel gabinetto del mio Ufficio il Cav. F. Grimaldi, accompagnato da M.<sup>r</sup> Lawson, direttore di una Società inglese; venuto in Sicilia, per studiare la possibilità d'imprendere opere nella nostra isola, nelle quali impiegare i capitali della Società; ed era oggetto della visita, d'assumere informazioni sulla possibilità da parte del Municipio di Catania, in seguito al fallimento della Società Singer assuntrice della costruzione dei trams in città, di essere promosso lo scioglimento di quel contratto e sostituire in esso la Società rappresentata dal Lawson.

Dimostrai le gravissime difficoltà che si sarebbero opposte al Comune per lo scioglimento di quel contratto, e contemporaneamente pensai alla Paternò-Nicosia.

Descrissi a quel Rappresentante tutti i caratteri di convenienza, che offriva invece questa ferrovia, oggi sussidiata con L. 7500 all'anno, per chilometro e per anni 70, misi a sua disposizione il progetto approvato fin dal 1885; lo indussi a tenere in considerazione la mia proposta, che illustrai viemmeglio, con un'esposizione finanziaria di tutta l'azienda della costruzione ed esercizio della Paternò-Nicosia durante i 90 anni della Concessione.

Il Lawson di quanto esposi, mi domandò una Relazione scritta, che da me fornita, egli spedì a Londra e con risposta telegrafica ebbe il Lawson comunicato dalla Società lo incarico di presentare offerta al Consorzio, garantita da L. 50000 per assumere la sub-concessione della costruzione ed esercizio della Paternò-Nicosia, col solo corrispettivo di cedersi dal Consorzio alla Società il sussidio di L. 7500, che avrebbe assegnato lo Stato a questa ferrovia.

Questa offerta fu tradotta, con il Consorzio, nel compromesso del 1 gennaio 1906, nel quale fu anche stabilito essere a carico della Società la spesa per lo studio del progetto, già approvato, che con me venne concordato alla ragione di L. 500 a chilometro, comprese le spese anticipate dal Consorzio, per lo che fu stabilito, a concessione data, di versare la Società al Consorzio L. 32000, importare dei 64 chilometri della linea allora studiata ed approvata.

Con tale compromesso concretavasi il fatto di possedere il Consorzio i mezzi necessari per costruire ed esercitare la linea, imposto dalla legge per poter conseguire la concessione.

Fu generale lo entusiasmo di tutta la popolazione della Provincia e di tutti i Comuni consorziati alla conclusione di quel compromesso, e la Paternò-Nicosia da tutti si ritenne entrata nella sua fase risolutiva.

Fu fatta la domanda di concessione insieme al procuratore della Società, che fu il detto Cav. Grimaldi, e fu corredata da tutti i documenti richiesti dalla legge, tra i quali, oltre detto compromesso, si aggiunse il progetto approvato, accompagnato da una relazione spiegativa da me all' uopo compilata, con la giustificazione delle variazioni al progetto, introdotte in conformità a quanto era stato disposto dalla Assemblea del Consorzio.

Il signor Presidente dello stesso Consorzio comm. F. Bruno diede a me lo incarico di presentare personalmente all' Ispettorato Centrale delle ferrovie in Roma, la domanda di concessione così corredata, anche per potere ivi fornire, occorrendo, al Ministero tutte quelle delucidazioni, che nel merito tecnico del progetto potevano interessare.

Mi portai in Roma, presentai all'Ispettorato delle Ferrovie la domanda, insieme al progetto; esposi tutti i chiarimenti che mi furono richiesti, e nulla ostando in contrario, fu disposta la preparazione della Relazione, con parere favorevole, da presentarsi alla prossima riunione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Quindi nulla ostava per la pronta accettazione della domanda e ritenevasi che smaltita la relativa procedura della istruzione, tra non guari la concessione potevasi ritenere un fatto compiuto.

In tal momento, giunsero al Ministero violenti reclami da parte dei Comuni interessati, Agira, Regalbuto e Centuripe, appoggiati dall'azione attiva del deputato di quel Collegio B.ne Pietro Aprile, per avversi quei Comuni le proprie stazioni più vicine, di quanto trovavansi proposte col progetto approvato, in base al quale domandavasi la concessione.

Si dovette soprassedere all'ulteriore svolgimento della pratica,

ed il Ministero stesso ritenne necessario un esame dei luoghi, per smaltire quelle opposizioni.

Io stesso fui interessato dal Ministero, perchè accompagnassi sui luoghi il Direttore Capo del Compartimento di Palermo, a cui si dava lo incarico dello esame, e gli s'inviava il progetto per poscia riferire.

Il giorno 28 marzo 1906 lasciai Roma per venire in Catania, dove del tutto feci edotto il Consiglio d'Amministrazione del Consorzio, dal quale ebbi pure incarico di accompagnare il funzionario del Governo, e provvedere, nella Rappresentanza del Consorzio, a tutte le spese di viaggio e mantenimento, senza alcuna limitazione, con la promessa di esserne rimborsato insieme alle relative indennità.

Ottemperai agli ordini orali del Consiglio di Amministrazione, e nei giorni dal 20 al 31 maggio 1906 si processe alla visita disposta dal Ministero, il quale attese, prima di ogni ulteriore provvedimento, la Relazione del proprio funzionario.

Appena questa fu presentata, un telegramma urgentissimo, indirizzato da S. E. Majorana al Consorzio, chiese che io mi portassi in Roma per i necessari chiarimenti da tornire al Ministero.

Infatti, andai alia capitale, appena ne ebbi l'ordine dal signor Presidente del Consiglio d'Amministrazione del Consorzio, ed ebbi ivi comunicazione uffiosa della Relazione del Direttore Capo del Compartimento di Palermo, presentata al Ministero, e con sorpresa generale, in quella Relazione, fuorviando da ogni logico concetto, si concludeva con proposte estranee agli interessi del Consorzio, e si proponeva tutt'altra linea, ritenuta migliore nello interesse del Governo.

Tale inaspettato ed eterogeneo parere, fu tenuto in non cale dallo stesso Ispettorato, che contemporaneamente ritenne necessario

altro parere, di funzionario più competente e più elevato, per dare un giusto indirizzo alla istruzione della nostra domanda.

Fu all'uopo incaricato l'Ispettore superiore del Consiglio dei LL. PP. Comm. De Cornè insieme all'Ing. Temperini del Compartimento di Palermo ed all'Ing. Berenini dell'Ufficio minerario di Caltanissetta, a disposizione dei quali io fui incaricato di mettermi, per tutto il tempo che durava la ispezione locale, approntando, come mi si era disposto nella precedente visita, tutto quanto sarebbe stato necessario nella Rappresentanza del Consorzio, con la solita promessa del rimborso, insieme a tutte le altre somme, che per viaggi in Roma, visite locali ed altro, io avevo sempre anticipato.

L'opera mia verso quei competenti ed autorevoli funzionari fu coronata dal massimo successo, poichè premessi i miei personali e preventivi accordi con i Rappresentanti dei Comuni reclamanti, sottoperso al Comm. De Cornè, Presidente della Commissione, come potevansi meglio soddisfare gli interessi dei diversi Comuni, e così egli riconobbe necessario: restare invariata la linea del progetto approvato, da Paternò sino alla confluenza del Cerami sul Salso, con la sola variante presso Regalbuto, che avvicinava a meno di un chilometro la propria stazione di questo comune: studiare delle diramazioni da questa linea, che andassero a toccare i Comuni di Centuripe, Agira, Nissoria, Assoro e Leonforte e così unire la Paternò-Nicosia alle Complementari di Sicilia.

Nello interesse poi dei Comuni di Cerami e Troina, ed anche per la maggior stabilità della linea, indicai una necessaria variante allo antico tracciato, che partendo dalla confluenza del Cerami sul Salso, anzichè svolgere per la vallata del Salso, com'era proposto nel primitivo progetto, seguire quella del fiume di Cerami, che mentre avvicinava Cerami e Troina al ponte Vecchio sul Cerami,

da qui poi per la valle dello Sperini si sarebbe raggiunta Nicosia.

Integralmente furono riconosciuti attendibili dalla Commissione tutti i miei suggerimenti, sottoposti all'autorevole parere di quei funzionari, che unanimemente conclusero nella propria Relazione al Consiglio Superiore dei LL. PP. con le proposte dei tracciati suindicati, che completamente rendevano soddisfatti tutti i Comuni interessati in questa ferrovia.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella sua seduta del 15 dicembre 1906 deliberava riformarsi il progetto del 1885, subordinando, in massima, le riforme alle prescrizioni contenute nel voto medesimo, e suggerite dalla Commissione tecnica all'uopo delegata.

Partecipando il voto a questo Consorzio, il medesimo trasmise a me lo incarico con le lettere del 15 novembre 1906 n. 188, 8 dicembre 1906 n. 229, 20 febbraio 1907 n. 69 e 20 febbraio 1907 n. 73 di studiare le riforme da introdurre nello antico progetto, ed i progetti delle nuove linee proposte per le diramazioni; il tutto conforme al voto del Consiglio suddetto, ed alle proprie istruzioni contenute in quelle diverse comunicazioni.

A potere soddisfare con quella desiderata sollecitazione la grande mole di tutto il lavoro, organizzai numerose squadre d'ingegneri, ai quali assegnati da me i tracciati, si misero tutti all'opera con febbrile attività, sfidando l'avversità del tempo e la rigidità di quella stagione invernale, nella quale, con le continue e copiose piogge, si alternavano violenti nevigate, che lasciavano per parecchio tempo le nevi a grossi strati sui versanti di quelle montagne da impedirvi la continuazione dei lavori.

Con tutto ciò, in breve periodo, si era quasi al termine delle operazioni di campagna, e mentre io dirigeva i rilievi per lo studio

del 3º tronco da Gagliano a Nicosia, mi viene trasmesso direttamente dal Ministero un violento reclamo del Comune di Cerami, che desiderava, come si era fatto per tutti gli altri Comuni, avere più prossima la sua stazione, anziché al Ponte Vecchio, come si proponeva con quello studio in corso.

Dal Ministero mi si raccomandava, soddisfare il desiderio di Cerami.

Sospesi allora in quel tronco la continuazione degli studi, e processi ad una riconizzazione della campagna, nella quale presentavasi la possibilità di spingere il tracciato sino al ponte nuovo della Nazionale, che conduce a Cerami, e propriamente al bivio con la comunale per Capizzi, ed ivi ubicare la stazione, che completamente soddisfaceva i Comuni di Cerami e Capizzi.

Però tal fatto implicava un serio spostamento al tracciato indicato nel voto del Consiglio Superiore dei LL. PP: poichè invece di salire in Nicosia per la valle dello Sperini, bisognava adottare un tracciato più largo per la valle di Pancallo.

Non volendo quindi arbitrare con una radicale riforma al tracciato indicato dal Consiglio Superiore, diressi una dettagliata Relazione al Ministero, spiegando la linea che potevasi seguire, volendo accontentare il Comune di Cerami.

Alla indicata soluzione, ebbi da Roma una risposta di plauso, con l'assicurazione autorevole, che anche in Consiglio la proposta si riconosceva ammissibile.

Ed allora ripresi le operazioni di tracciato, continuandolo sulla nuova linea per ponte nuovo e per Pancallo sino a Nicosia.

Nel febbraio del 1907 furono ultimati tutti i lavori di campagna.

Le enormi spese che bisognai sostenere in quella occorrenza, non solo esaurirono le L. 5000 che in principio di lavoro avevami

anticipato il Consorzio, ma si erano anche esaurite le mie risorse personali, poichè sino al momento del termine delle operazioni di campagna, le spese per il mantenimento del numeroso personale di tutte le squadre elevavansi a più di L. 20000. Alle quali aggiunte le precedenti spese anticipate per le missioni in Roma, in Palermo, nelle visite locali delle Commissioni disposte dal Ministero, fui quindi ridotto in condizione di non potere più continuare i lavori, se non mi fornivano i mezzi all'uso necessarii.

A questo riguardo il direttore dell'Impresa signor Lowson per precedenti dichiarazioni fatte nello studio di casa propria del signor Presidente del Consiglio di Amministrazione Comm. Bruno, mentre concordava, il pagamento dello studio dei progetti per L. 500 a chilometro, nei rapporti tra il Consorzio e la Società, — s'impegnava pure anticipare per tali studii dei progetti L. 25000; che però il Consorzio non si era curato di chiedere, nè quello si era premurato di versare.

Alle mie insistenze, perchè esausto di mezzi propri, e nella necessità di dover sospendere ogni ulteriore studio di tavolino, poichè gl'ingegneri da me incaricati, non intendevano continuare l'opera propria, senza che almeno dessi loro la indennità di campagna, l'Impresa accondiscese di anticipare L. 10000 sulle 25000 già promesse.

Sacrificando gl'interessi proprii, soddisfeci con quella somma in gran parte le pretese degli ingegneri, che continuarono le proprie operazioni, e nel giugno del 1907 fu ultimato tutto il lavoro e presentato il progetto, da potersi inviare all'approvazione del Ministero.

Mentre il Consiglio di Amministrazione del Consorzio approvava quel progetto, con data 19 giugno 1907 rinnovava la domanda al Governo per la concessione delle seguenti linee:

Da Paternò a Nicosia (linea principale) . . .	chil. 80, 100, —
Da Carcaci alle solfare Marmora presso Centuripe	
(1 <sup>a</sup> diramazione) di . . . . .	» 7, 774, 27
Dalla stazione di Gagliano-Castelferrato per Agira Nissoria, Assoro a Leonforte (2 <sup>a</sup> diramazione) di	» 26, 616, 50
Da ponte Vecchio di Cerami a Troina (3 <sup>a</sup> diramazione) di . . . . .	» 11, 490, 04
 Totale lunghezza delle linee chieste in concessione chil. 125, 980, 81	 =====

Nella stessa domanda, per le diramazioni di Centuripe e di Troina, in via subordinata, dal Consorzio stesso furono proposte due soluzioni:

Per la prima, pure chiesta la diramazione da Carcaci, si rimise alla scelta del Governo, il punto di diramazione, se da Carcaci o dal torrente di S. M. di Licodia, e dei due tracciati, entrambi convergenti alle solfare Marmora presso Centuripe, furono presentati i relativi progetti.

Per la seconda, mentre fu chiesta la diramazione del ponte vecchio sul Cerami all'abitato di Troina, fu pure rimesso alla scelta del Governo il punto di diramazione, se dal ponte Vecchio, ovvero dalla stazione Cugno di Carcaci, dal quale ultimo punto, col tracciato che svolgeva sul fiume di Troina, anzichè giungere all'abitato di Troina, si fermava alla regione S. Francesco presso Scalvi, ad otto chilometri da Troina, e dei due tracciati ne furono pure presentati i progetti.

Nel trasmettersi la surriferita domanda al Circolo Compartimentale di Palermo, il signor Presidente del Consiglio di Amministrazione del Consorzio, volle, che da me stesso fosse presentata,

sieme ai progetti, per fornire, occorre rendo, le necessarie delucidazioni, per il parere che quell'Ufficio doveva fornire al Ministero.

Dal Capo di quel Circolo, dopo dettagliato esame dei progetti, intesi i miei chiarimenti, dei quali fui richiesto, fu concretato il relativo parere, che veniva trasmesso al Ministero, con rapporto favorevole.

Dal Ministero dei Lavori Pubblici (Ufficio Speciale delle ferrovie) fu trasmessa per esame e parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che nell'adunanza del 15 ottobre 1907 n. 925 emise analogo voto, formulando in due categorie le proprie disposizioni ed istruzioni.

La prima categoria riguardava le disposizioni emesse e le riforme indicate, da introdurre nel progetto di massima, prima che questo fosse ripresentato all'approvazione definitiva del Consiglio suddetto.

La seconda categoria riferivasi a tutte quelle altre riforme ed istruzioni da tenersi presente nello studio del progetto definitivo, o di esecuzione.

Fra le riforme indicate della 1<sup>a</sup> categoria, mentre si ritenero meritevoli di approvazione i tracciati di tutte le linee proposte, si fece eccezione per quello del 3<sup>o</sup> tronco, che pure promosso e riconosciuto ammissibile dal Ministero, incontrò opposizione, per la maggiore lunghezza del tracciato, nell'Assemblea del Consiglio, la quale volle che si ritornasse al proprio parere del 15 dicembre 1906, ed il tracciato di questo 3<sup>o</sup> tronco invece di svolgersi per Pancollo, impose che svolgesse per la valle dello Sperini.

Integralmente fu comunicato il voto al Consorzio, il quale sollecitamente con lettera del 23 ottobre 1907 N. 542 mi passò l'in-

carico d'introdurre nel progetto di massima tutte le prescrizioni contenute nel voto medesimo.

Richiesi all'uopo i fondi necessari, trattandosi di uno studio di campagna, che impegnava in quattro o cinque mila lire di spese, ed io era completamente esaurito di mezzi, poichè, alle 15 mila lire anticipatemi dal Consorzio per tutti i precedenti studi, io avevo aggiunto del mio, altre L. 12600 alle quali unite più di L. 4500, spese per l'adempimento delle tante missioni, quindi mio malgrado, avendo anticipato L. 17100 ero impossibilitato, senza sussidio di fondi, a provvedere quello studio di riforme.

Il Consorzio intanto era anch'esso sprovvisto di fondi, ed allora, con abnegazione, il signor Comm. Bruno anticipò del suo L. 3000, in modo che con questa somma potei fronteggiare le principali spese degli studi di campagna, ai quali processi con massima sollecitazione; ed in breve, fu ottemperato a tutte le prescrizioni del Consiglio, riformandosi il progetto di massima ai sensi voluti dal medesimo, e si trasmise in Palermo, per il primo esame di quell'Ispettorato.

Frattanto alla presidenza del Consiglio di Amministrazione del Consorzio era stato sostituito al Comm. Bruno, il Prof. Salvatore Pennino, che a sollecitare il parere dell'Ispettorato di Palermo, da me accompagnato, venne in Palermo, dove, dopo aver conferito col Cav. Naghel, capo di quel Compartimento, fu stabilito di procedersi ad una visita locale per la verifica dei tracciati.

Nei giorni dal 25 febbraio al 2 marzo 1908, fu eseguita tale visita, anticipando io sempre le relative spese, e poscia il progetto della riforma fu epedito all'Ispettorato centrale delle ferrovie in Roma, con parere favorevole, concludendo il Cav. Naghel, che lo studio corrispondeva a quanto era stato disposto col voto del Consiglio del 15 ottobre 1907, n. 925.

Passato il progetto allo esame dell' Assemblea del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si ebbe parere favorevole, espresso nel voto del 15 giugno 1908.

Quest' ultimo voto, affermò invariabilmente la base della concessione della Paternó-Nicosia e delle sue diramazioni, e fu con entusiasmo accolto da tutte le popolazioni interessate, che si considerarono appieno soddisfatte nelle loro aspirazioni.

Lo stesso voto chiuse l' opera mia, costituita da 25 anni d' immane lavoro d' intensi sacrifici personali e d' interessi, senza dei quali la Paternó-Nicosia e le sue diramazioni, oggi non si potrebbero ritenere in fatto compiuto.

Con tali risultati, l' opera mia essendo finita, il Consorzio non poteva più trascurare il rimborso dovutomi di tutte le spese da me anticipate, ed il pagamento delle spese ed indennità dipendenti da tutti gli studi da me compiuti, oggi coronati dal massimo successo.

A tal fine rivolsi le mie preghiere al Consiglio di Amministrazione del Consorzio perchè provvedesse, per ora almeno, al pagamento di tutte le anticipazioni ed indennità relative alle tante missioni dal Consorzio ordinate, e da me compiute, giusta le relative specifiche, da più tempo presentate, delle quali qui ne riporto l' elenco e l' importare:

1. Studio delle varianti al progetto approvato nel 1885 in conformità delle comunicazioni del Consorzio, contenute nelle lettere del 16 novembre 1889 n. 108 e 15 gennaio 1900 n. 6, sulla cui specifica dell' 8 ottobre 1907 per L. 3000 avendone ricevute Lire 2600, resto ad avere . . . . . L. 400, —
2. Presentazione al Ministero dei Lavori Pubblici

---

A riportarsi L. 400, —

Riporto L. 400, —

della prima domanda di concessione, corredata dal progetto suddetto, con la dimora in Roma, dal 14 al 28 marzo 1906.— Specifica di spese ed indennità del 30 agosto 1906 per . . . . .

» 797, —

3. Assistenza alla visita sui luoghi fatta dal direttore capo del Compartimento di Palermo Cav. Chauffaurier per la verifica del progetto, ed anticipo autorizzato dal Consorzio di tutte le spese necessarie in tale visita. Specifica di rimborso e d'indennità del 30 agosto 1906 per » 432, —

4. Visita in Palermo per conferire col capo del Compartimento Cav. Chauffaurier in ordin. al progetto. Specifica del 30 agosto 1906 per . . . . . » 119, 90

5. Gita in Roma, chiamato da S. E. Majorana, per conferire sulla Paternò-Nicosia con l'Ispettore Superiore Comm. De Cornè, dimorandovi dal 5 al 23 settembre 1906. Specifica del rimborso e delle indennità del 1 novembre 1906 . . . . . » 917, —

6. Assistenza alla Commissione tecnica delegata dal Governo per lo esame del tracciato della Paternò-Nicosia e sui reclami dei Comuni di Agira, Regalbuto e Centuripe, con l'autorizzazione di anticipare per conto del Consorzio le spese necessarie. Specifica del rimborso e delle indennità del 1 novembre 1906 per . . . . . » 284, —

7. Presentazione all'Ispettorato di Palermo e poscia al Ministero dei Lavori Pubblici del progetto della Paternò Nicosia e sue diramazioni, studiate in conformità

A riportarsi L. 2949, 90

## Riporto L. 2949, 90

alle istruzioni del Consiglio Superiore dei LL. PP. contenute nel voto del 15 dicembre 1906, n. 1366 con la dimora in Roma dal 19 luglio al 19 agosto 1907. Specifica dell'8 ottobre 1907 . . . . . » 1542, 50

8. Visita in Palermo col signor Presidente del Consiglio di Amministrazione Prof. Pennino , per conferire con il Direttore Capo del Compartimento Cav. Naghel, e visita sui luoghi fatta con quest' ultimo per la verifica dei tracciati. Specifica del 16 marzo 1903 per . . . . . » 333, 35

Somma lo importare complessivo di tutte le specifiche presentate al Consorzio . . . . . L. 4825, 75

Alla mia richiesta sorse in seno al Consiglio di Amministrazione del Consorzio la più accanita ed ingiustificata opposizione, inspirata più da rancori personali, che dallo interesse della propria Amministrazione.

Ed invero si negava l'approvazione delle Specifiche , perchè dicevasi mancare gl'incarichi, corredati da regolari deliberazioni; riconoscinta poi la immoralità della ragione, si ritenne in merito, ridurre sensibilmente lo importare delle specifiche, ed in questo senso il Consiglio si disse di aver deliberato.

Chiedo che mi si comunicasse il contenuto di questa deliberazione, perchè mi fosse di conoscenza e norma, ma anche ciò mi fu negato.

Mi è riuscita inspiegabile l'azione del Consiglio di Amministrazione, con tanto accanimento contro di me spiegata, volendomi

imporre la più grande umiliazione, col doppio fatto della riduzione e della negativa della comunicazione.

Riportato lo esame su quelle specifiche, nulla mi è stato possibile notare, che fosse censurabile; quando in esse sono riportate le spese effettive delle trasferte, risultanti dalle pubbliche tariffe ferroviarie e da quelle dei piroscafi di navigazione; quando le spese fuori residenza sono computate per L. 25 al giorno, eguale a quanto è pagato un perito ordinario negli incarichi giudiziari; quando la indennità giornaliera è calcolata a L. 10 al giorno, allo incirca equivalente alla pernottazione pagata al perito giudiziario oltre le L. 25 di sua dimora fuori residenza; quando si è usata la delicatezza di annotare la sola indennità di L. 10 in quelle specifiche di visite le cui spese effettive fatte sui luoghi, si sono riportate a titolo di rimborso; e quando finalmente non si è richiesta indennità alcuna per l'ademposta missione.

Dopo ciò non mi è dato essere convinto di meritare la umiliante riduzione, che avrà deliberata il Consiglio di Amministrazione, la quale offende il mio grado e la mia persona.

Tanto più ciò è offensivo, quando si è conosciuto dallo stesso Consiglio d'Amministrazione, che le surriferite specifiche sono computate colle stesse norme e con gli stessi rapporti che la Deputazione Provinciale ed il Consorzio della Circum-Etnea hanno adottate per servizi identici da me apprestati a quelle Amministrazioni, con trasferimenti in Roma o fuori la Provincia.

**Signor Presidente e Signori Delegati,**

Ero illuso che i rappresentanti dell'Amministrazione Vostra,

dopo l'opera mia compiuta con successo, sarebbero venuti a Voi con proposte di gradimento a mio riguardo.

Invece i Componenti della vostra Amministrazione hanno costituito atti che grandemente mi umiliano e mi offendono. Pertanto ho inteso il dovere prima di ogni altro esperimento, di venire direttamente a Voi, e chiedere la liquidazione di tutte le mie competenze, tanto per rimborso di spese ed indennità di tutte le missioni affidatemi, quanto per il pagamento dei progetti da me studiati per la Paternò-Nicosia e per le sue diramazioni, già approvati dall' Alto Consesso d'el Consiglio Superiore dei LL. PP., e che hanno formato e formano l' atto più importante della Vostra domanda di concessione.

Ho giustificato con quanto vi ho esposto le mie Specifiche per le missioni soddisfatte, che vorrete integralmente approvare, e disporne il pagamento a mio favore.

Sul pagamento dei progetti da me studiati, e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvati, il cui importare è determinato nella Specifica che chiude il presente esposto, credo opportuno sottomettervi i seguenti chiarimenti:

Fu convenuto tra il Consorzio e la Società sub-concessionaria, come sopra vi dissi, col compromesso del 1º gennaio 1906, pagarsi da quest'ultima, il progetto approvato fin dal giugno 1885 e da me studiato per lo importare di L. 500 a chilometro, quindi fu dato obbligo alla Società, a concessione data, di versare al Consorzio L. 32000.

Questa somma era destinata a rimborsare il Consorzio delle spese anticipate in L. 18000 ed a soddisfare, con la restante cifra di L. 14000, le mie indennità di progetto, che d'allora ad oggi non mi si sono pagate.

Dopo i reclami dei Municipii di Agira, Regalbuto e Centuripe, e del voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, del 15 dicembre 1906, fu disposto lo studio di un nuovo progetto per la Paternò-Nicosia, ed i progetti per le diramazioni di Centuripe, Leonforte e Troina, con lo incarico oltre del Consorzio, di studiare per le due diramazioni di Centuripe e Troina i tracciati, tanto con la diramazione dal torrente di Licodia che da Carcaci, per Centuripe, e tanto dal Cugno di Carcaci, che dal ponte Vecchio sul Cerami per Troina.

La lunghezza complessiva dei tracciati di tutti questi progetti è di Km. 145, 444, 18.

Ai quali, aggiunto lo studio disposto dal Consorzio, con la lettera del 25 ottobre 1907 N. 542, per la variazione del tracciato al 3º tronco di Km. 26, 039, 24.

Risulta lo insieme di tutti i progetti ordinati dal Consorzio e da me studiati, Km. 171, 483, 42.

Dei quali formano base della concessione:

Il progetto della linea principale Paternò-Nicosia di . . . . .	Km. 74, 701, 70
Id. della diramazione da Carcaci alla zolfara Marmora di . . . . .	» 7, 774, 27
Id. da Gagliano per Agira ad Assoro di . . . . .	» 23, 616, 50
Id. dal ponte Vecchio sul Cerami a Troina . . . . .	» 12, 090, 04
<hr/>	
Totale Km. 118, 182, 51	
<hr/>	

Sono stati oggetto di studio nell'adozione definitiva dei tracciati, i progetti:

Dal torrente di Licodia alla contrada Cavalera di Km.	9, 431, 67
Dal Cugno di Carcaci a S. Francesco presso Scalvi di »	17, 830, —
Nel 3º tronco, dal chil. 55, per ponte Nuovo e Pan-	
callo a Nicosia di . . . . .	» 26, 039, 24

=====

Totale Km. 53, 300, 91

Per i tracciati ammessi nella concessione, le spese dei relativi progetti dovrebbero essere a carico del sub-concessionario, che con il compromesso, in massima ne assunse l'obbligo, il costo di L. 500 a chilometro, quindi il relativo importare dei chil. 118, 182, 51 risultò di L. 59591, 25.

Gli altri progetti ordinati dal Consorzio, che servirono nello studio di adozione delle linee definitive, e per Km. 53, 300, 91, dovranno ricadere a carico del Consorzio per l'importare di L. 26650, 45, al quale aggiunto il costo delle indennità, oltre a me dovute per il primitivo progetto del 1885 in L. 14000, tutt' ora non pagate, risulta la complessiva spesa a carico del Consorzio L. 40650, 45.

Ho completa fiducia nell' equità e giustizia dei provvedimenti che adotterete a mio riguardo, e son certo, che non vorrete obbligarmi ad esperire altri mezzi per il conseguimento dei miei diritti, quindi mi auguro:

1. Che vorrete riconoscere invariabili le specifiche delle anticipazioni ed indennità dovutemi per tutte le missioni dal Consorzio affidatemi per la Paternò-Nicosia.
2. Che vorrete riconoscere il mio credito di L. 14000 a carico del Consorzio per il precedente studio del progetto approvato per la Paternò-Nicosia, fin dal 1885.

3. E che vorrete riconoscere giustificato il costo di L. 500 a chilometro, comprese in questa somma le spese, per tutti i progetti da me studiati di chil. 171, 483, 42, essendo un prezzo già stabilito in contratto, e concordato con l'Impresa sub-concessionaria.

È a notare che questo prezzo è molto inferiore al costo dal Governo stabilito di L. 750 a chilometro, per progetti di massima, approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, come potrete rilevare allo art. 3º della legge 12 luglio 1908 N. 444, per la concessione e costruzione di ferrovie, e del quale io potrò avvalermi, ove non fosse da Voi bonariamente accettato il prezzo suddetto di L. 500 a chilometro.

Con tale accettazione non sarò alieno di rinunziare a quel corrispettivo dovutomi oltre dal Consorzio, per 25 anni di assistenza e coadiuvazione, apprestate e giustificate con la storia del mio interessamento alla Paternò-Nicosia, che sopra Vi ho esposta.

Con l'augurio quindi che accoglierete le mie proposte Vi sottopongo la Specifica delle indennità e spese per lo studio di tutti i progetti come sopra indicati.

### **SPECIFICA DELLE INDENNITÀ**

e rimborso di spese, dovute dal Consorzio della Paternò-Nicosia e sue diramazioni all' Ing. Cav. Francesco Clarenza, per lo studio di tutti i progetti di massima, tanto di quelli che servirono nell'adozione definitiva dei tracciati, quanto degli altri che furono approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici col voto del 15 Giugno 1908 e che formano base della domanda di concessione, in conformità degli incarichi contenuti nelle lettere dello stesso Consorzio del 15 novembre 1906 N. 188, 8 dicembre 1906 N. 229, 20 febbraio 1907 N. 69, 20 febbraio 1907 N. 73 e 25 ottobre 1907 N. 543.

#### **Progetti**

*che servirono nell'adozione dei tracciati definitivi.*

1. Studio del primitivo progetto di massima della Paternò-Nicosia approvato con Decreto Ministeriale del 21 giugno 1885 per la lunghezza di chil. 64000, il cui costo fu concordato con la Società sub-concessionaria per L. 32000, giusta il compromesso del 1º gennaio 1906 costituito tra il Consorzio e la Società suddetta, ed il Consorzio, avendone anticipate le spese in L. 18000, restano in conto delle indennità . . . . . L. 14000, —

2. Progetto della diramazione dal torrente di S. M.  
di Licodia alla contrada Cavalera verso Centuripe  
di . . . . . Km. 7, 774, 27

3. Progetto della diramazione dal Cugno di Carcaci a Scalvi verso Troina di » 17, 830, —

4. Studio per la variazione al 3º tronco dal chil. 55 a Nicosia di . . . » 26, 039, 24

Sommando Km. 51, 643, 51

A riportarsi L. 14000, —

Riporto L. 14000, —

Che a L. 500 a chilometro importano . . . . . » 25821, 75

Importare complessivo dei progetti studiati ed ordinati dal Consorzio per l'adozione definitiva dei tracciati L. 39821, 75.

### Progetti

*definitivamente adottati ed approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici col voto del 15 giugno 1908.*

1. Da Paternò a Nicosia di Km. 74, 701, 70

2. Da Carcaci alle zolfare Marmora » 7, 774, 27

3. Da Gagliano per Agira ad Assoro » 23, 616, 5

4. Da ponte Vecchio sul Cerami a

Troina . . . . . » 12, 090, 04

Sommano Km. 118, 182, 51

Che a L. 500 a chilometro importano . . . . . » 59591, 25

Importare complessivo delle indennità e spese per lo studio di tutti i progetti . . . . . L. 99413, —

Dalla quale dedotte le anticipazioni delle somme ricevute in acconto in . . . . . » 18000, —

Resta lo importare del credito dell' Ing. Clarenza per gli studii dei progetti suddetti . . . . . L. 81413, —

Aggiunte le spese anticipate e le indennità per le adempiute missioni in conformità delle diverse specifiche presentate al Consorzio in . . . . . » 4825, 75

Total credit of the Engineer Francesco Clarenza to the Consorzio della Paternò-Nicosia . . . . . L. 86238, 75

*Catania 10 settembre 1908.*

L' INGEGNERE  
**F. CLARENZA.**