

CONSORZIO
PER LA
COSTRUZIONE ED ESERCIZIO DELLA FERROVIA PATERNÒ-NICOSIA



RELAZIONE

DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

ALLA
ASSEMBLEA DEL CONSORZIO

PER LA
CONCESSIONE DELLA COSTRUZIONE ED ESERCIZIO
DELLA
FERROVIA DA PATERNÒ PEL SALSO A NICOSIA



CATANIA
TIPOGRAFIA C. GALÀTOLA
1891.



Onorevoli Signori Delegati,

Con indiscussa esperienza si è dovuta provare nell'isola nostra la deficienza di strade ferrate, che ha contribuito ad ammortire ogni nostro sforzo sulla via della Civiltà e del progresso e che ci ha lasciati in una disparità rilevante, e direi quasi odiosa, rispetto a tutte le altre regioni d'Italia.

A questa triste condizione di cose, sarebbe delitto, il nostro, restare indifferenti, molto più che in parte potremmo riparare, asilandoci, con lo aiuto del Governo, a quelle leggi, che ci danno la possibilità di poter dotare queste nostre contrade, di una rete ferroviaria che le colleghi e riunisca ai grandi centri commerciali.

Ben fu compreso cotesto principio dalla Rappresentanza della nostra Provincia, che col voto del 4 Dicembre 1889, riordinando tutti i precedenti, che furono promossi per ottenere una strada ferrata da Ca-

tania a Nicosia, il cui progetto era stato approvato con decreto del 21 Maggio 1885, come diramazione della Circum-Etnea, richiese al Governo la iscrizione di questa linea fra i mille chilometri promessi con la legge del 27 Aprile 1885. Ma il Ministero, a cui fu rassegnato quel voto, in risposta, scrisse quanto appresso:

Cotesta onorevole Deputazione Provinciale, accennando ad una deliberazione emessa nel 4 dicembre scorso anno dal Consiglio Provinciale, fa voto al Governo per la più pronta costruzione di una linea da Paternò a Nicosia.

È noto alla S. V. Ill.ma che un Consorzio appositamente costituito fece istanza al Governo per ottenere l'iscrizione di questa linea fra i nuovi 1000 chilometri di ferrovia di 4^a categoria, promessi dalla legge 27 aprile 1885; ma a tale riguardo, giova rilevare, che allo stato delle cose, non è facile che la Commissione Reale, cui fu deferito il mandato di esaminare tutte le domande all'uopo ricevute sia in grado di formulare e di presentare al Governo le sue proposte, per il riparto delle ferrovie medesime.

Egli è perciò, che ove si desideri veramente di affrettare la costruzione della linea Paternò-Nicosia, non vi sarebbe altro modo, se non quello che la Provincia faccia pratiche presso il Consorzio per indurlo a desistere dalla sua precedente istanza, ed a chiedere invece la concessione di essa (costruzione ed esercizio) in base alle norme sancite dal R. Decreto 25 dicembre 1887 N. 5167 bis (Serie 3^a) e della legge 30 Giugno 1889 N. 6183 (Serie 3^a).

In questo caso, vogliasi avvertire che per avviare fruttuosamente l'istruttoria degli atti, è assolutamente necessario che il consorzio assieme alla domanda di concessione, esibisca, non solo i relativi progetti in doppio esemplare, uno dei quali bollato, ma anche una memoria che addimostri l'utilità pubblica della linea ed un calcolo preventivo delle spese di esercizio e del suo prodotto lordo, giustificando gli elementi statistici su cui sarà fondato, e ciò giusta lo art. 244 della legge 20 Marzo 1865 (Allegato F.).

Così pure è da notare che a termine del R. decreto 25 dicembre 1887 e della legge 30 Giugno 1889 sovracitati, bisogna che il Consorzio compri di avere disponibile i mezzi che occorrono per assicurare non solo la costruzione, ma anche l'esercizio della linea.

Il sottoscritto interessa ora la V. S. Ill.ma a volere portare quanto precede a cognizione di cotesta onor. Rappresentanza Provinciale in esito alla sua istanza del 25 febbraio u. s. N. 970.

Ricostituita la nostra Rappresentanza Consorziale, nell'Assemblea del 27 Agosto 1890, fu esposta la surriferita nota ministeriale, affinchè fosse spiegata tutta l'azione possibile a conseguire l'attuazione di questa linea di tanta utilità, dalla quale dipendono la civiltà, il commercio e la floridezza di numerosi Comuni ricchi e popolati, ma che restano divisi ed abbandonati in uno isolamento scoraggiante.

Questo Consiglio di Amministrazione, cui fu deferito l'onorevole incarico di coordinare le istruzioni ministeriali con la ricerca dei mezzi per rendere materialmente possibile l'attuazione dell'opera, tenne in considerazione tutto quanto fu svolto con elaborati criteri nel *Piano Finanziario* del 4 settembre 1890, presentato dall'Ing. Capo dell'Ufficio Tecnico della nostra Provincia, Cav. Clarenza.

Però, prima di seguire la via indicata in quel *Piano*, volle accertare altri criteri, elevando i seguenti quesiti:

1° Se il Governo avesse potuto assicurare il massimo concorso chilometrico, dipendente dal R. Decreto 25 Dicembre 1887 e dalla legge 30 Giugno 1889.

2° Se si fosse potuta estendere al nostro Consorzio

la facoltà di emettere obbligazioni ferroviarie in conformità del Regolamento del 16 Novembre 1886.

3° Se, nella negativa di tale facoltà, fosse stato possibile ottenere dalla Cassa Depositi e Prestiti un mutuo a condizioni di tempo e di tasso più favorevoli di quelle ordinarie.

Il 20 Novembre 1890 furono presentati tali quesiti al Ministero dei LL. PP. con la seguente comunicazione:

“ La Deputazione Provinciale mi comunicò a suo tempo la lettera di V. E. del dì 8 marzo ultimo scorso, dalla quale rilevasi la impossibilità di procedersi ad altre iscrizioni di linee ferroviarie in quarta categoria, consigliandosi invece di chiedersi dal Consorzio la concessione della linea Paternò-Nicchia, in base alle norme sancite dal R. Decreto 25 dicembre 1887 N. 5167 bis ed alla legge 30 giugno 1889 N. 6183.

Poichè tale ferrovia è di una grandissima utilità ed importanza ed attraverserebbe territori e comuni che finora soffrono in fatto di comunicazioni facili e rapide, profondo è il sentimento dei Comuni costituiti legalmente in Consorzio di veder modo di attuare sollecitamente la costruzione di questa ferrovia.

Ma quale che possa esserne desiderio, esso è sempre subordinato ad un limite di forze, che deve aver riscontro nelle scarse risorse finanziarie degli Enti consorziati.

Ecco perchè prima di poter deliberare sulla possibilità o meno di chiedere al Governo la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea, importa avere con cortese sollecitudine, la risposta ai quesiti seguenti:

1. Tenuto conto della utilità e della importanza della linea del costo della medesima, delle condizioni finanziarie degli Enti consorziati e del vantaggio che ne ridonderebbe poi alla ricchezza pubblica, il Governo è disposto a concedere al Consorzio il sussidio di L. tremila a chilometro per 70 anni?

2. Ritenuto che il Consorzio è costituito con il medesimo scopo degli altri ai quali è data facoltà, in forza del Regolamento 16 novembre 1886 di emettere obbligazioni ferroviarie per provvedersi i fondi necessari alle costruzioni, con delegazioni sulle imposte dirette in 90 anni e con l'interesse del 3 %, si può aver diritto di avere esteso tale beneficio al Consorzio della Paternò-Nicosia?

3. Ove ciò non possa pretendersi, è possibile ottenere dalla Cassa di Depositi e Prestiti la contrattazione del mutuo per la somma bisognevole, sopra delegazioni alla sovraimposta fondiaria, ammortizzabili in un periodo di tempo superiore ai 25 anni e ad una tassa d'interessi minore del 5 %? „

Contemporaneamente si scrisse a tutti i Deputati del 1° 2° e 3° Collegio di Catania ai Sindaci di Regalbuto e di Nicosia pregandoli di appoggiare presso il Ministero le ragioni del Consorzio: onde ottenere una risposta favorevole.

Il Ministero dei Lavori Pubblici (R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate) in data del 15 Dicembre 1890 N. 60675-4188 rispose così:

“ Esaminati i quesiti proposti dalla S. V. con la lettera a margine distinta in ordine alle modalità della concessione di una ferrovia da Paternò a Nicosia, si deve osservare anzitutto, che il determinare la misura e la durata del sussidio chilometrico, una volta che sia dimostrata la pubblica utilità di una nuova ferrovia, non è compito a cui il Governo possa provvedere con libero giudizio, bensì attenendosi alle norme specificatamente stabilite dall' Art. 4 del R. Decreto 25 Dicembre 1887 N. 5162^{bis} (Serie 3^a) convertito nella Legge 30 Giugno 1889 N. 6183 (Serie 3^a).

Da ciò consegue, che *a priori* non è possibile rispondere al primo dei detti quesiti e cioè se alla linea Paternò-Nicosia si possa accordare il massimo sussidio chilometrico consentito dalla Legge 24 Luglio 1887 N. 4785 (Serie 3^a). Avendo la Legge stessa san-

cito un minimo (L. 1000 e anni 35) ed un massimo (Lire 3000 ed anni 70, la misura del sussidio e la durata di esso dipenderanno dalle condizioni più o meno favorevoli in cui la linea si presenta nei riguardi dell'utilità pubblica: condizioni, che debbono essere valutate dai competenti corpi consultivi dello Stato a mente del già citato Decreto del 25 Dicembre 1887 e della citata Legge 30 Giugno 1889.

In merito, poi, agli altri due quesiti, che possono essere univocamente risolti, si deve rilevare, che la facoltà di emettere obbligazioni ferroviarie a termine del Regolamento 16 Novembre 1886 non si estende alle linee che vengono concesse colla sovvenzione chilometrica, come sarebbe il caso del Tronco Paternò-Nicosia.

Agli Enti consorziati però, quando ottenessero la concessione a cui aspirano, sarebbe consentito nel caso di bisogno di contrarre un mutuo alla Cassa di Depositi e prestiti alle condizioni normate che questa Cassa, per suo istituto, è autorizzata a fare a Provincie e Comuni per opere pubbliche.

Valga tanto ad opportuna norma di cotesto Onorevole Ente Consorziale. „

Con tale risposta fu delusa la nostra aspirazione concepita con il 2° e 3° dei nostri quesiti, che grandemente avrebbe facilitato il nostro compito; restò però nell'animo nostro l'assoluta convinzione che il sussidio chilometrico, richiesto col 1° quesito sarà accordato nel massimo limite, concorrendo nella linea da noi propugnata il massimo grado di utilità pubblica, a qualsiasi rapporto voglia riferirsi.

Dipendentemente a cotesti criteri, 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 effi-

7
caci suggerimenti i nostri studi, ebbe da noi l'incarico di studiare in 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 dipendente dal suo progetto approvato.

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

Con premessa di una relazione giustificativa, egli espose un *Piano finanziario* particolareggiato, nel quale, indicando le categorie dei mezzi, dei quali potrà disporre l'Amministrazione del Consorzio in tutto il periodo della concessione, ne coordinò l'azienda con lo studio di tutti i bilanci, prevedendo con esatti elementi di tempo e di cifre tutto quanto giustifica la possibilità di ritenere attuabile l'aspirazione di quest'opera.

Completa il suo studio un Capitolato Generale per la concessione della Costruzione ed esercizio, ch'è distinto in 3 parti.

Nella prima stabilisce le condizioni generali della Concessione.

Nella seconda regola le modalità, che si riferiscono alla costruzione.

Nella terza determina tutto quanto si riferisce allo esercizio.

Chiude questo Capitolato una tariffa di tutti i prezzi unitari coi quali sarà determinato lo ammontare dell'opera alla formazione del progetto di esecuzione.

Il Consiglio di Amministrazione prese in esame tali documenti, nella seduta del 25 Aprile u., ed approvan-

doli, deliberò promuoverne l'approvazione dell'Assemblea dei delegati, alligandoli alla presente relazione.

Deliberò ancora, chiedere all'Assemblea medesima l'autorizzazione di pubblicare gli avvisi pel collocamento della Costruzione ed esercizio della linea ed a trattare in base al Capitolato anzidetto con quegli offerenti, che potrebbero presentarsi in seguito a tali pubblicazioni.

Fiducioso il vostro Consiglio, che gli accorderete le autorizzazioni che richiede, si riserva, in seguito alle offerte di concessione che potranno presentarsi, promuovere ancora la convocazione dell'Assemblea per proporre alla vostra approvazione la domanda di Concessione da indirizzarsi al Governo, corredata dal progetto approvato, dal Compromesso che sarà statuito col migliore offerente della sub-concessione e dalla esposizione dei mezzi, dei quali potrà disporre il Consorzio, per potere assicurare la costruzione e l'esercizio della nostra strada ferrata.

PEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

IL PRESIDENTE

GAETANO PULVIRENTI SCAMMACCA

ALLEGATI

Catania 24 Aprile 1891.

Illustrissimo Signor Presidente
del Consiglio di Amministrazione del Consorzio
della ferrovia Paternò-Nicosia.

Prima di procedere allo studio per la redazione d'un Capitolato che serva di base alla sub-concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia da Paternò per la valle del Salso a Nicosia, ho preso nota della comunicazione fatta al Consorzio dal R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate, in data del 15 dicembre 1890 ed ho con dispiacere dovuto rilevare, essere state infruttuose le pratiche svolte con il Ministero dei Lavori Pubblici in ordine ai quesiti presentati dalla S. V. Ill.ma con la lettera del 20 Novembre 1890.

In tale estremo, l'unica soluzione che si presta per la collocazione dell'opera, è quella di attenersi al mio Piano finanziario del 4 settembre 1890 e ciò sino a quando altri criteri di maggiore convenienza o ragioni d'inammissibilità delle mie proposte, possano condurre ad un indirizzo diverso da quello che ho avuto l'onore di presentare, e sul quale mi è forza insistere.

Dai miei giudizi deduco, che pur concessa la linea dal Governo alle condizioni indicate nella Ministeriale dell'8 Marzo 1890, ed ammesso però in tale concessione il massimo concorso dello Stato per L. 3000 a chilometro e per la durata di 70 anni, la linea per la sua importanza, fornirà da sè, tutti gli altri coefficienti che occorrono per provvedere alla sua costruzione ed esercizio.

È superfluo qui ripetere quanto io dissi nel mio Piano finan-

ziario in ordine alla utilità della linea. I suoi elementi collegati al rilevante costo della costruzione ed alle poco floride condizioni finanziarie della Provincia e Comuni che costituiscono il Consorzio, concorrono a determinare l'ammissibilità, che sia dato, con la concessione, il massimo concorso nella sovvenzione dello Stato.

Superate le difficoltà di questa prima parte, a conseguire lo svolgimento del mio Piano finanziario, credesi essere di ostacolo pel collocamento dello Esercizio il canone di Lire quattromila a chilometro, da me desunto dagli elementi statistici che ebbi l'onore di riferire.

Però fin'oggi non ho avuto ragioni valevoli a distruggere le mie convinzioni e viemmeglio ribadisco i miei precedenti giudizi, sui vantaggi che offre la linea con le seguenti considerazioni.

Il primo coefficiente da me indicato per determinare il movimento dei viaggiatori, fu la popolazione, ridotta allo estremo limite di 114 mila abitanti e presunti un solo viaggio, per anno e per abitante, equivalente a 312 viaggi per giorno, e ammessi tre treni di andata e ritorno, sono 104 viaggiatori per treno, che dovrebbero fornire i 14 comuni che formano il Consorzio, cioè da sette a otto viaggiatori per comune.

Non posso convincermi che tale ipotesi non regga, e nella possibilità d'ammetersi, è forza conchiudere che la somma annua di L. 291840, 00 da me prevista al prodotto lordo del movimento viaggiatori è nei limiti possibili.

Potrei aggiungere in sostegno di tal tesi, che la media percorrenza di 32 chilometri è poca, in considerazione dello agglomeramento della popolazione, il quale è massimo agli estremi dove giacciono Catania e Nicosia, che sono le città più popolate, interessate con la linea.

Che dire ancora, se in tale media percorrenza, non ho considerato il tronco sulla Circum-Etna Paternò-Catania, per la cui traversata il Concessionario di questa linea è obbligato ammettere un congruo compenso a favore dell'altro concessionario della linea Paternò-Nicosia?

La tariffa chilometrica da me computata, è inferiore alla terza classe delle ferrovie ordinarie, anzichè adottare una tariffa media alle tre classi; dunque tutto ciò concorre a dimostrare che le mie previsioni non sono esagerate.

In quanto poi al prodotto del movimento merci l'ho calcolato nell'uguale rapporto del movimento viaggiatori e neppure con tale limite mi si può addebitare di esagerazione. — Infatti il movimento delle merci, è sempre proporzionato a quello dei viaggiatori, e se a tipo di paragone volessimo riferirci alle ferrovie siciliane in esercizio, nei rispettivi prospetti pubblicati troveremmo il rapporto costante, che il prodotto viaggiatori è uguale in media a due volte quello delle merci.

Finalmente dal prodotto lordo chilometrico da me calcolato per viaggiatori e merci di L. 9463, 83 ho sottratto la spesa annua chilometrica di L. 4000 a chilometro, con lo intendimento sempre di ricadere con le mie previsioni in limiti ammissibili, poichè è a notare che nelle ferrovie ordinarie l'annua spesa di mantenimento è calcolata per L. 3000 a chilometro, e nel paragone trovo superfluo far rilevare che il servizio di mantenimento nelle ferrovie ordinarie ha ben altri oneri, che non può avere una ferrovia di 4^a categoria a scartamento ridotto.

Dopo quanto ho avuto l'onore di esporre con le surriferite considerazioni, ritengo ammissibile il canone di L. 4000 a chilometro in base al quale può concedersi lo esercizio della linea.

Però, onde si dia eccitamento al concorso di offerenti, credo utile diminuire ancora il rapporto di tal canone, limitandolo come base di offerta a L. 3500 per chilometro.

Oltre tal limite, non sarà possibile al Consorzio ammettere alcuna trattativa, poichè allora sarebbe talmente onerosa per la Provincia e comuni del Consorzio tale linea, da eccedere la convenienza degli impegni delle proprie risorse finanziarie.

Determinati in tal modo i due principali coefficienti di utilità della linea, con sicuro evento, il Consorzio potrà impegnarsi ad ottenerne la Concessione.

Pertanto è d'uopo che prima che vi s' impegni, accerti il collocamento della sub-concessione per la cui possibilità concorrono due fatti :

Il primo è quello, che riunendo alla concessione dello esercizio, quella della costruzione, che sarà pagata in contante ed in corso d'opera, mercè il mutuo che il Consorzio è autorizzato a contrarre con la Cassa di Depositi e Prestiti, costituisce ciò un grande eccitamento al concorso della sub-concessione.

Il secondo fatto, è l' altro della utilità che può dare la linea nel suo esercizio.

Due fatti questi, che non rendono necessario lo impiego di grandi capitali, e con meno di L. 500000 impiegate pel solo periodo di pochi anni, potrà benissimo la linea costruirsi ed esercitarsi, con la possibilità di ricavarne in un limitato periodo di tempo un utile colossale.

Non esagero con tale espressione, solo considerando, che eseguita l' opera ai prezzi del progetto approvato e pagata interamente alla sua ultimazione, dà un guadagno al costruttore del 25 per cento, che sopra L. 8500000, 00 sono L. 2125000, 00.

Ed egli per soddisfare a questo primo impegno, non deve fornire altro che il vincolo della cauzione di L. 50000 per quattro anni; le spese per lo studio del progetto, che non saranno più di L. 20000, lo anticipo di lavori per lo importare di L. 200000, e la cauzione che potrà richiedere il Governo.

Al termine di questa costruzione, quando egli ha consolidato gli utili dei suoi guadagni, deve solo mutuare al Consorzio per anni 25 l'annua somma di L. 150000 la quale serve non solo a garantire lo esercizio, ma per provvedere al Consorzio l'annualità che gli occorre per la estinzione del proprio mutuo.

È evidente, che questo mutuo annuo che dovrà fornire il Concessionario, lo ricaverà dagl' interessi del suo capitale guadagnato e da parte degli utili che avrà dallo esercizio.

Al termine degli anni 25 col capitale annuo mutuato e i relativi interessi composti, computati al 5 %/o egli si è formato un

credito a carico della linea che esercita di L. 7490085, 70 e che col medesimo si forma una rendita annua di L. 409500 per altri quarantacinque anni, e di L. 220500 per il resto della durata della concessione sino al 90° anno.

Pertanto, credo sia ben detto avendo affermato, che con meno di L. 500000 impiegate per poco periodo di anni, può farsi con la sub-concessione della linea Paternò - Nicosia una fortuna colossale.

Convinto di tali criterii, mi auguro che verranno al Consorzio presentate offerte che possano vantaggiare le mie proposte, ed allora potrà anche ridursi il carico che con le mie previsioni ho dato alla Provincia ed ai Comuni che lo compongono.

Onde viemmeglio chiarire e concretare tutti i coefficienti che entrano in funzione in tutto lo svolgimento dell'azienda del Consorzio, durante tutto il periodo della Concessione, ho premesso al Capitolato Generale, richiestomi dalla S. V. Ill.ma, un Piano finanziario particolareggiato, dipendente dalle idee premesse ed in relazione col Capitolato suddetto, e spero con ciò essere soddisfatto l'onorevole incarico che la S. V. Ill.ma ebbe la bontà di commettermi.

L'INGEGNERE
F. CLARENZA.

**Piano finanziario particolareggiato per la Costruzione ed Esercizio
della strada ferrata da Paternò per il Salso a Nicosia.**

Per avere il capitale del costo della costruzione, provvista di tutto il materiale necessario allo esercizio, occorre mutuare dalla Cassa di Depositi e Prestiti dello Stato, col vincolo della sovraimposta fondiaria della Provincia e Comuni, la somma di L. 9,000,000.

L'epoca per il principio dei lavori di costruzione è prevedibile che succeda nel 1894, tenendo presente il tempo necessario per avere la concessione dal Governo, per dare la sub-concessione e per ultimare ed essere approvato il progetto di esecuzione.

Il termine per il completamento dell'opera, è di anni tre, dal principio dei lavori, quindi i pagamenti in acconto saranno gradualmente ed allora il mutuo può farsi in tre rate uguali di L. 3,000,000 per una e per anno, con le scadenze e le annualità seguenti:

- | | |
|---|---------------|
| 1. Dal 1894 al 1918 annualità | L. 208513, 34 |
| 2. Dal 1895 al 1919 " | " 417026, 68 |
| 3. Dal 1896 al 1920 " | " 625540, 02 |
| 4. Nel 1919 l'annualità si riduce a. . . | " 417026, 68 |
| 5. Nel 1920 a | " 208513, 34 |

Con l'ultima annualità si estingue il debito del mutuo.

I fondi che devono provvedere alle superiori annualità, saranno forniti come appresso:

1. Il Concorso del Governo, calcolato per L. 3000, a chilometro e per chilometri 63,000 è di L. 189000 all'anno, la cui decorrenza sarà dal giorno del principio dei lavori.

2. Per la concessione dell'esercizio dovranno ricavarsi Lire 3500 a chilometro, e per chilometri 6,000 sono L. 220500 all'anno, la cui decorrenza sarà dal giorno che la linea si aprirà allo esercizio.

3. Dal concessionario, per patto convenuto, dovrà mutuarci al Consorzio, un'annua somma proporzionata alle somme suddette, che saranno cesse al medesimo dopo la estinzione del mutuo.

Sulla prima di L. 189,000 che gli si cederà nel 1919 per il resto degli anni 45 egli dovrà fornire L. 67033, 87 all'anno dal 1895 al 1918.

Sulla seconda di L. 220500 che gli si cederà nel 1921 e per tutto il tempo della concessione, egli dovrà fornire L. 83289, 19 all'anno dal 1897 al 1920.

4. Il Consorzio dovrà concorrere un'annua somma di Lire 65716, 96 per tutto il periodo dal 1895 al 1918.

Nel 1919 dovrà concorrere un'ultima somma di L. 17961, 64. Oltre dovrà sostenere tutte le spese d'amministrazione durante il tempo della durata della concessione, a decorrere dal principio dello esercizio della linea.

5. Il concessionario dovrà rilasciare al Consorzio il tre per cento sullo importare della costruzione, calcolato sulle somme dei certificati rilasciati dalla direzione tecnica dei lavori.

Con gli assegni dei surriferiti fondi, si avranno i seguenti bilanci di previsione:

BILANCI

DEGLI

Esercizii dal 1894 al 1920.

Attivo**1.° Anno**

Prima rata di mutuo dalla Cassa Depositi e Prestiti . . . L.	3000000	»
Quota di concorso dal Governo »	189000	»
Concorso dal Consorzio »	65716	96
L.	3254716	96

2.° Anno

Seconda rata di mutuo dalla Cassa Depositi e Prestiti . . L.	3000000	»
Residuo di cassa dello esercizio precedente »	81203	60
Quota di concorso dal Governo »	189000	»
Concorso dal Consorzio »	65716	96
Mutuo dal Concessionario »	67033	87
L.	3402954	43

3.° Anno

Terza rata di mutuo dalla Cassa Depositi e Prestiti . . . L.	3000000	»
Residuo di cassa dell'esercizio precedente »	20927	73
Quota di concorso dal Governo »	189000	»
Concorso dal Consorzio »	65716	96
Mutuo dal Concessionario »	67033	87
L.	3342678	56

N. d'ord.	SPECIFICAZIONE DEI MATERIALI ED ALTRI MEZZI D'OPERA	PREZZO
	<p>per la loro ponitura in opera.—Inoltre sarà accordato il quindici per cento d'utile a favore dell'Impresa.</p> <p>Tutto il materiale mobile d'esercizio cioè, locomotive, bagagliere, carri per trasporti viaggiatori e per trasporto merci, sarà pagato pel costo effettivo dei contratti che assumerà l'Impresa con le case costruttrici, previa approvazione dell'Amministrazione del Consorzio.</p> <p>Tale materiale dovrà essere posto alla Stazione di Catania sulla Circum-Etna e pronto a potersi mettere in servizio.— Oltre alle spese effettive di costo e di trasporto sarà accordato il venti per cento d'utile a favore dell'Impresa.</p>	

Approvato dal Consiglio di Amministrazione
nella seduta del 25 Aprile 1891.

PEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

IL PRESIDENTE

GAETANO PULVIRENTI SCAMMACCA

N. d'ord.	SPECIFICAZIONE DEI MATERIALI ED ALTRI MEZZI D'OPERA	PREZZO
113	Tavole di dimensioni superiori alle precedenti e spessore uguale poste in opera per metro quadrato L.	16 00
114	Lastroni di spessore mm. 33 poste in opera per m. q. "	18 00
115	" " " 43 " " " " " "	22 00
116	" " " 54 " " " " " "	25 00
117	Marmo per gradini dello spessore costante di mm. 40 con cordone al fronte per superficie apparente col doppio sviluppo del cordone posti in opera per metro quadrato. "	20 00
118	Idem dello spessore al fronte di mm. 40 ed in coda di mm. 20 misurati come sopra e posti in opera per m. q. "	16 00
119	Gradini di pietra di Ragusa posti in opera metro l. "	5 00
120	Quadrelle della stessa pietra per piazzetta poste in opera a metro quadrato "	7 00
121	Pietra calcare bianca di Siracusa per decorazioni esterne poste in opera pel volume posto in opera d' un metro cubo "	70 00
122	Magistero per lavoro alla faccia vista misurato collo sviluppo effettivo delle sagome per metro quadrato "	2 50
123	Pietra da taglio vulcanica posta in opera per stereobati, stipiti, architravi, soglie, gradini, misurata per la faccia vista lavorata di fino lavoro con martellina per metro quadrato "	15 00
124	Idem arenarea compatta per metro quadrato "	10 00
CAP. IV. — Imposte di legname.		
125	Imposta d' abete interna con tavolatura e telajo liscio, di una grossezza con brachettoni simili, ferramenta necessarie e verniciatura con olio di lino e biacca a tre passate, misurandone il vano della luce libera per metro quadrato "	12 00
126	Imposta d' abete a tavolatura liscia e telajo scorniciato con brachettone scorniciato a due grossezze, ferramenta, verniciatura e misurato come sopra per metro quadrato "	20 00
127	Imposta d' abete a guaina con telajo scorniciato a due grossezze, brachettoni simili, ferramenta, verniciatura e misurato come sopra per metro quadrato. "	26 00
128	Imposta d' abete a guaina con telajo scorniciato a tre grossezze, brachettoni simili, ferramenta, verniciatura e misurato come sopra per metro quadrato. "	30 00
129	Telajo per vetrate d' imposte esterne di legname ponentino d' una grossezza (cent. 4) con ferramenta, liste d' ottone, vetri, verniciatura e misurato per la luce libera per mq. "	12 00

N. d'ord.	SPECIFICAZIONE DEI MATERIALI ED ALTRI MEZZ D' OPERA	PREZZO
130	Imposta per scuri interni di mezza grossezza con telaio simile, ferramenta, verniciatura e misurato come sopra per mq. L.	25 00
131	Imposte esterne dello stesso legno, d'una grossezza con telaio simile e specchi uniti a scanalatura e lingaetta, con ferramenta, verniciatura e misurato come sopra per mq. "	30 00
<i>CAP. V. — Coloriture.</i>		
132	Imbianco semplice con acqua di calce ben densa sopra pareti interne a due riprese, compresi i ponti di servizio per mq. "	0 08
133	Per ogni ripresa in più per metro quadrato "	0 05
134	Tinta con latte di calce e terra a colore a più riprese per tinta bene unita e completamente non trasparente, compresi i ponti di servizio per metro quadrato "	0 20
135	Tinta a tempra per la formazione di zoccoli con tinta di fondo a due riprese e macchie a due tinte ad imitazione marmo, per zoccoli, lambri ed altro per metro quadrato "	0 28
136	Tinta a tempra per cornici a finto stucco delineata ed ombreggiata sopra superficie piane o curve per mq. "	1 00
137	Stuccatura ad olio di lino sopra legname nuovo per mq. "	0 10
138	Per la prima ripresa d'olio di lino per mq. "	0 25
139	Per ogni ripresa in più per metro quadrato "	0 20
140	Per una prima ripresa di tinta ad olio di lino con biacca di zinco sopra legnami preparati colla sola stuccatura a mq. "	0 45
141	Per ogni ripresa in più al metro quadrato "	0 35
142	Per una prima ripresa di tinta con olio di lino e biacca a colori su legnami nuovi preparati colla sola stuccatura a mq. "	0 40
143	Per ogni ripresa in più al metro quadrato "	0 30
144	Spalmatura d'una ripresa d'olio di lino senz' apparecchio sulla pietra calcare o arenarea di decorazione per mq. "	0 35
145	Per ogni altra ripresa per mq. "	0 30
<p><i>(Nota)</i> Tutti quei lavori che non siano stati previsti nella presente tariffa, ne sarà determinato il costo dalla direzione dei lavori coi prezzi elementari per la formazione delle analisi di sopra trascritti e sarà oltre assegnato il dieci per cento d'utile a vantaggio dell'Impresa.</p>		
<p>Tutti quei lavori non previsti ed ai quali non siano applicabili i prezzi elementari per le analisi, saranno pagati pel loro costo effettivo di commercio, colle spese di trasporto in cantiere e</p>		

N. d'ord.	SPECIFICAZIONE DEI MATERIALI ED ALTRI MEZZI D'OPERA		PREZZO
21	Selciatore di prima classe per ciascuna giornata di lavoro	L.	2 50
22	Fabbro ferraio	id.	5 00
23	Ajutante	id.	3 00
24	Terrajuolo manovale	id.	2 00
25	Dinazzatore di breccia	id.	2 50
26	Un carro tirato da un cavallo per ogni giornata col suo conduttore	"	6 00
27	Detto tirato da due cavalli id.	"	10 00
28	Ferro laminato dalle officine di Napoli posto in opera per ogni quintale metrico	"	60 00
29	Ghiaia dalle stesse officine e posta in opera per ogni quintale metrico	"	40 00
30	Acciajo Bessemer in rotaje Vignolles per tonnellata	"	250 00
31	Traversine di legno quercia rovere dai boschi di Bronte, di mezzana squadratura, ciascuna delle dimensioni di m. 1, 70 x 0, 20 x 0, 12 per ciascuna	"	5 00
32	Tintura ad olio di lino cotto a tre passate con sottostante apparecchio di cinabro e superiore tinta a biacca in tutte le pareti metalliche delle travate, per ciascun metro quadrato di superficie	"	1 00
33	Polvere da mina per ogni chilogrammo	"	1 50
CAP. II. — <i>Movimenti di terreno.</i>			
1. Paleggiamento ad ogni sbraccio.			
34	Per terreni consistenti per ogni metro cubo	"	0 12
35	Per terreni melmosi ed acquitrinosi id.	"	0 24
(Nota) Il getto per ogni sbraccio sarà considerato di m. 3,00 in linea orizzontale e m. 2,00 verticale.			
2. Trasporti a spalla a ricambio di m. 100, 00 di cammino orizzontale.			
36	Per terreni consistenti ogni metro cubo volume effettivo	"	0 48
37	Pietrame da costruzione ogni metro cubo volume effettivo	"	0 60
38	Pietra da taglio in conci lavorati id.	"	1 20
39	Detti conci trasportati a stanga id.	"	2 80
3. Trasporti con carrettini a mano o sopra rotaje a ricambi di m. 100 di cammino orizzontale.			
40	Terreno consistente, volume come sopra	"	0 25
41	Pietrame da costruzione id.	"	0 35

N. d'ord.	SPECIFICAZIONE DEI MATERIALI ED ALTRI MEZZI D'OPERA	PREZZO
	4. Trasporto con carri tirati da cavalli per ricambio di metri 1000 di cammino orizzontale.	
42	Terreni consistenti volume come sopra L.	1 00
43	Pietrame da costruzione id. "	1 10
44	Pietra da taglio in conci lavorati id. "	2 00
	5. Aggiunta, carico e scarico ai detti trasporti a ruota.	
45	Per quelli dei numeri 42 e 43 per ogni carico "	0 25
46	Per quelli del N. 44 id. "	0 90
	(Nota) Detti trasporti si riferiscono:	
	Quelli a spalla d'uomo sino a m. 100 di cammino.	
	Quelli con carrettini a mano sino a m. 200 di cammino.	
	Per distanze maggiori ed ove non è possibile lo impianto del binario si farà uso di carretti tirati da cavalli.	
47	Spandimento, pigiamento e regolizzazione delle materie impiegate nel rinterro stradale per metro cubo "	0 16
	CAP. II. — <i>Prezzi unitarii analizzati per la costruzione del corpo stradale.</i>	
48	Taglio di un metro cubo di terreno consistente paleggiato ad uno sbraccio "	0 70
49	Taglio di un metro cubo di roccia vulcanica compatta e trasportata a m. 10 dal sito del taglio. "	3 65
50	Taglio d'un metro cubo di roccia arenarea di ordinaria durezza, tagliata e trasportata a m. 10 dal sito del taglio "	2 50
51	Nel taglio delle suddette rocce descritte ai n. 49 e 50 con pareti determinate nell'incavo di un fossetto, di un canale, della cassa d'un chiavicotto, o altri lavori simili, il volume dell'incasso si pagherà il doppio dei prezzi indicati in ciascun numero. "	
52	Il taglio delle materie descritte nei n. 48, 49 e 50 sarà aumentato al doppio per fondazioni in acqua il cui spessore non deve oltrepassare m. 0,25; del triplo sino a m. 0,50 d'acqua, compreso l'obbligo delle sbadacchiature ordinarie e dello esaurimento; per altezze d'acqua maggiore se ne pagherà l'aggottamento con prezzo d'analisi "	
53	Prezzo medio del costo di un metro cubo di muratura di pietra-me a secco "	5 00
54	Prezzo medio del costo di un metro cubo di breccia per l'armamento della via "	4 00

N. d'ord.	SPECIFICAZIONE DEI MATERIALI ED A TRI MEZZI D'OPERA	PREZZO
55	Prezzo d'un metro cubo di calce grassa in pasta . . . L.	18 00
56	Prezzo d'un metro cubo di malta ordinaria . . . "	15 00
57	Prezzo d'un metro cubo di muratura in pietrame e malta ordinaria . . . "	12 50
58	Prezzo d'un metro cubo di malta con sabbia e calce idraulica in polvere . . . "	26 00
59	Prezzo d'un metro cubo di muratura in pietrame e malta idraulica . . . "	16 00
60	Prezzo d'un metro cubo di bitume o calcestruzzo per fondazioni. "	24 00
61	Prezzo d'un metro quadrato dell'armamento in legname per le volte dei ponticelli da uno a cinque metri di luce . . . "	7 75
62	Prezzo d'un metro quadrato dell'armamento in legname per le volte dei ponti da m. 10 a m. 12 di corda . . . "	30 00
63	Prezzo d'un metro cubo di muratura di mattoni per le volte da m. 1 a m. 5 di corda, compreso il valore della centina . . . "	35 00
64	Prezzo d'un metro cubo di muratura di mattoni per le volte da m. 10 a m. 12 di corda compreso il valore della centina. "	55 00
65	Prezzo d'un metro quadrato di smalto per cappa sull'estradosso delle volte collo spessore di centimetri sei. . . "	2 00
66	Prezzo d'un metro quadrato di rivestimento in pietra da taglio vulcanica di ordinario apparecchio, restando compreso il volume della pietra in quello della muratura. . . "	16 00
67	Prezzo d'un metro quadrato di rivestimento in pietra da taglio arenarea compatta d'ordinario apparecchio, restando il volume compreso in quello della muratura . . . "	11 00
68	Prezzo d'un metro cubo di pietra concia vulcanica sul piano di appoggio delle travate . . . "	75 00
69	Prezzo d'un metro quadrato di rivestimento in bognini di pietra vulcanica, restando compreso il volume della pietra in quello della muratura . . . "	6 50
70	Prezzo d'un metro quadrato di rivestimento in bognini di pietra arenarea . . . "	4 50
71	Prezzo d'un metro cubo di muratura in malta con mattoni. "	22 00
72	Faccia vista nella costruzione dei muri di pietrame in malta per metro quadrato di faccia apparente . . . "	0 30
73	Faccia vista nella costruzione dei muri di mattoni in malta per metro quadrato di faccia apparente . . . "	0 20
74	Faccia vista nella costruzione dei muri di pietrame a secco per metro quadrato di faccia apparente . . . "	0 15

N. d'ord.	SPECIFICAZIONE DEI MATERIALI ED ALTRI MEZZI D'OPERA	PREZZO
<i>CAP. III. — Prezzi per la costruzione dei fabbricati per le stazioni, magazzini, caselli, garette etc.</i>		
75	I prezzi per gli scavi in fondazione e quelli per le murature ordinarie o in malta idraulica entro e fuori terra, o di muratura in mattoni, oltre le facce viste a qualunque piano, sono quelli stessi adottati per la costruzione del corpo stradale, trascritti ai n. 48, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 59, 60, 71, 72, 73 e 74 misurati per volume effettivo e per superficie apparente L.	
76	Pavimenti completi per materiali e mano d'opera con quadrelli comuni d'argilla cotta, che si fabbricano nella Provincia di Catania, di lato m. 0, 17 a 0, 20, compreso l'appianamento sostante con rinzafo in malta ordinaria per mq.	2 50
77	Idem a stagno semplice ordinario per mq.	5 00
78	Idem con quadrelli impasto rosso di Marsiglia, di lato m. 0, 20 per metro quadrato	6 00
79	Sbozzamento nelle pareti dei muri interni e esterni ed intonaco ordinario in malta di calce comune e sabbia fluviale o vulcanica per metro quadrato	0 90
80	Idem con intonaco a pastiglia a stucco matto di calce spenta, polvere di marmo e terra a colore mq.	1 75
81	Idem a stucco lucido per mq.	2 50
82	Volte in mattoni dello spessore di m. 0,25 compresa l'armatura della centina per mq.	8 00
83	Idem di spessore m. 0, 18 per mq.	6 00
84	Id. id. m. 0, 12 per mq.	4 50
85	Volte in pomici e gesso dello spessore di m. 0, 08 compresa la centina per mq.	4 00
86	Idem dello spessore di m. 0, 10 compresa la centina a mq.	4 50
87	Idem dello spessore di m. 0, 12 compresa la centina a mq.	5 00
88	Controvolte in pomici e gesso dello spessore da m. 0, 05 a m. 0, 06 compresa la centina a mq.	2 50
89	Volte con graticci di canna con centine di legname abete, rinzafo in gesso all'estradosso ed in malta ordinaria all'indradosso tutto compreso a mq.	4 00
90	Intonaco di fina malta ordinaria all'intradosso delle volte curve a mq.	0 80
91	Detto alle pareti piane dei muri interni a mq.	0 70
92	Idem alle pareti rette delle volte piane a mq.	0 75

N. d'ord.	SPECIFICAZIONE DEI MATERIALI ED ALTRI MEZZI D'OPERA	PREZZO
93	Intonaco con sopramano di malta di calce e gesso su sesto in malta ordinaria a mq. L.	0 50
94	Ferri a coppia <i>T</i> per solai posti in opera colla suggellatura agli incastri per chilogrammo "	0 40
95	Vorticina di pomici e gesso fra detti ferri per mq. "	3 00
96	Coperture con tegole curve di m. 0,47 e l'orditura sottostante con mezzi murali d'abete per metro quad. "	7 50
97	Armatura del tetto di legname abete squadrato per travi ed incavallatura poste in opera per metro cubo. "	80 00
98	Embriciate in sazio di malta con beverone e canali di tutto getto per metro lineare. "	1 75
99	Idem di mezzo getto per m. l. "	1 00
100	Idem con bagno di cemento si aumenta il 20 per % dei suddetti due articoli 98 e 99. "	
	(N. B.) Le unghesse delle maniche a gomito si duplicano, quelle delle maniche a martello si triplicano e si applica lo stesso prezzo.	
101	Doccionate con tubi d'argilla ordinarii delle fabbriche della Provincia del diametro interno di centimetri quindici senza fasce poste in sazio di malta per metro lineare. "	2 50
102	Idem con fasce per m. l. "	3 00
103	Idem del diametro interno di cent. dieci senza fasce per m. l. "	2 00
104	Idem con fasce per m. l. "	2 50
105	Idem del diametro interno di cent. sei senza fasce per m. l. "	1 50
106	Idem con fasce per m. l. "	2 00
107	Se nella ponitura in opera di dette embriciate e doccionate occorrono per la ponitura in opera i rampini in ferro si pagano oltre al chilogrammo "	0 50
108	Se le doccionate fossero poste in opera con bagno di cemento, se ne aumenta il prezzo del 20 per 100 "	
	(N. B.) Le maniche a due bocche e quelle a martello si triplicano nella misurazione, quelle a gomito si duplicano e si applica sempre lo stesso prezzo.	
109	Tubi di ghisa verniciati posti in opera per chilogrammo "	0 35
110	Tubi di piombo di qualunque diametro e spessore posti in opera per chilogrammo "	0 60
111	Zinco laminato e posto in opera per qualunque lavoro per chilogrammo. "	1 20
112	Tavole di marmo, ossia lastre, le cui dimensioni non siano superiori a cent. 77 × 1, 55—spessore mm. 21 a 22 poste in opera per metro quadrato. "	14 00

Al termine del 27° anno si chiude l'azienda dell'Amministrazione del Consorzio, poichè risulta estinto l'intero debito del mutuo con la cassa di Depositi e Prestiti e si cede al Concessionario il canone dello esercizio, come gli si è cesso al principio del 1919 il concorso che paga lo Stato.

In tutto il resto del tempo che dura la Concessione, il Consorzio potrà mantenere un proprio Ufficio d'Amministrazione e di Ispezione per tutti quegli atti che possono svolgersi tra il Consorzio ed il Concessionario, la cui spesa non sarà superiore a quella stanziata negli anni precedenti di L. 6000 per ogni anno.

In dipendenza di tutti gli elementi che si sono esposti, si è redatto un Capitolato Generale per la concessione della costruzione ed esercizio di tutta la linea.

Ed a completare tutti gli elementi che occorrono, per aversi un adeguato concetto degli impegni che saranno assunti, sia dal Consorzio, che dal concessionario, si alliga al Capitolato medesimo, la tariffa di tutti i prezzi unitari coi quali saranno valutati i lavori nello studio del progetto di esecuzione.

Capitolato Generale per la Concessione della Costruzione ed Esercizio
della ferrovia da Paternò per la valle del Salso a Nicosia.

PARTE PRIMA

Condizioni generali della Concessione.

ART. 1. — Il Consorzio per la ferrovia a scartamento ridotto che si dirama dalla Circum-Etnea alla stazione di Paternò e per la valle del Salso giunge a Nicosia, avente sede in Catania, concede la costruzione e lo esercizio della linea ad unico assuntore alle condizioni che col presente Capitolato vengono statuite.

ART. 2. — Chiunque voglia concorrere per avere la concessione della costruzione e dello esercizio di tutta la linea, insieme alla domanda che presenterà al Presidente del Consiglio d'Amministrazione del Consorzio, a guarentigia della offerta, dovrà presentare una cedola di eseguito deposito presso la Cassa di Depositi e Prestiti di L. 50000, in rendita pubblica dello Stato al portatore, che gli sarà poscia svincolata allo accertamento della ultimazione di tutti i lavori di costruzione e propriamente nel primo giorno quando tutta la linea si aprirà allo esercizio.

ART. 3. — Il Consorzio, fra i concorrenti, accetterà quella offerta, che meglio convenga alla propria azienda e le offerte dovranno essere presentate, nel termine di mesi tre dalla pubblicazione degli avvisi, che saranno pubblicati in tutte le città principali del Regno ed all'Estero.

ART. 4. — Il Consorzio, scorsi i tre mesi, costituirà un com-

promesso col migliore offerente fra quelli che si saranno presentati sulle basi del presente Capitolato, ai cui effetti però si renderà obbligato, in seguito al decreto di concessione, che richiederà al Governo in dipendenza della Legge 24 luglio 1887, ed all'autorizzazione della contrattazione d'un mutuo con la Cassa di Depositi e Prestiti dello Stato, per il capitale corrispondente a quello dello importare dell'Opera.

Tutte le altre domande, non accettate saranno restituite insieme ai rispettivi depositi, che immediatamente saranno svincolati.

ART. 5. — Avuto il decreto di concessione e l'autorizzazione a contrarre il mutuo di L. 9000000, 00, quindici giorni dopo si passerà alla stipulazione del contratto definitivo di concessione, ed un mese dopo dalla data di questo contratto, il Concessionario delle norme stabilite nei seguenti articoli, dovrà dare cominciamento agli studi, per la compilazione del progetto di esecuzione.

ART. 6. — Scorsi sei mesi dalla stipulazione del compromesso, senza che il Consorzio abbia ottenuta la Concessione della linea dal Governo e la contrattazione del mutuo dalla Cassa di Depositi e Prestiti, il Concessionario s'intenderà sciolto da ogni obbligazione dipendente dal compromesso suddetto, ed avrà il diritto ad avere svincolata la cauzione delle Lire 50000, dalla Cassa di Depositi e Prestiti.

ART. 7. — Tutte le spese che saranno occorrenti per la formazione del Compromesso, come tutte le altre di qualunque genere per la formazione del contratto definitivo, saranno a carico del Concessionario.

P A R T E S E C O N D A

Costruzione dell'opera.

ART. 8. — L'andamento del tracciato generale della linea sarà quello stesso del progetto di massima approvato dal Governo con decreto 21 maggio 1885, restando in facoltà del Consorzio introdurre quelle varianti che nello interesse generale della linea potranno riconoscersi opportune.

ART. 9. — Il Concessionario a proprie spese dovrà procedere alla compilazione del progetto di esecuzione, cominciandone gli studi di campagna un mese dopo l'accettazione del contratto di concessione, con l'obbligo di presentarlo completo in doppio originale, uno dei quali bollato, nel termine d'un anno dal principio degli studi, e costituito esso progetto di tutti gli alligati prescritti dal regolamento governativo.

ART. 10. — È in facoltà del Concessionario presentare il progetto di esecuzione, sempre in doppio originale come sopra, tronco per tronco, subordinatamente però alla divisione in tronchi, stabilita nel progetto di massima approvato, da presentare tutti i tronchi non più tardi dell'anno stabilito.

ART. 11. — È obbligo del Concessionario eseguire a proprie spese tutte quelle modifiche e variazioni al progetto di esecuzione che sarà presentato, e che saranno riconosciute necessarie dal Consorzio, prima che il medesimo ne deliberi l'approvazione.

ART. 12. — L'approvazione che il Consorzio darà al progetto di esecuzione, non toglie l'obbligo al Concessionario di eseguire, sempre a proprie spese, tutte quelle modifiche e variazioni che potrebbe indicare il Governo prima della sua approvazione.

ART. 13. — Per tutte le modifiche e variazioni che saranno ordinate dal Governo o dal Consorzio e per esso dal suo Consiglio d'Amministrazione, sarà indicato un termine infra il quale, volta per volta, il Concessionario dovrà presentare lo studio delle modifiche richieste, sempre in doppio originale, uno dei quali bollato.

ART. 14. — La decorrenza dei termini assegnati avrà principio dalla lettera d'ordine che il Presidente del Consiglio d'Amministrazione comunicherà al Concessionario, nel cui oggetto sarà precisato lo incarico a cui egli dovrà soddisfare.

ART. 15. — Scaduto il termine dell'anno per la presentazione dello intero progetto di esecuzione, senza che il Concessionario lo abbia presentato, incorrerà egli in una multa di Lire cento per ogni giorno che decorre dalla scadenza del termine assegnato.

ART. 16. — Come ancora, scaduti i termini assegnati con la

lettera d'ordine del Presidente del Consiglio d'Amministrazione, con la quale viene richiesto lo studio d'una modifica o variazione al progetto d'esecuzione, il Concessionario incorrerà in una multa estendibile da Lire cinque a Lire cinquanta per ogni giorno che decorrerà dalla scadenza suddetta, ed il limite di tale multa sarà indicato nella lettera d'ordine succennata.

ART. 17. — Il Concessionario è in facoltà di presentare al Presidente del Consiglio d'Amministrazione, non più tardi di otto giorni dopo ricevuta la lettera d'ordine, le proprie osservazioni, sia sul merito tecnico dello studio richiesto, sia sullo assegnamento del termine stabilito, che sul rapporto delle multe indicate.

ART. 18. — Il termine di otto giorni stabilito nello articolo precedente, potrà essere ridotto dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione a giorni tre, dovendo però risultare indicata tale riduzione nella stessa lettera d'ordine.

ART. 19. — Il Presidente riunito il Consiglio d'Amministrazione, previo il parere tecnico della direzione dipendente dalla propria Amministrazione del Consorzio, farà deliberare sul merito delle osservazioni presentate dal Concessionario. Ed ove mai il Consiglio d'Amministrazione non crederà opportuno deliberare in merito, lo stesso Consiglio voterà la riunione dell'Assemblea del Consorzio, coi termini abbreviati e consentiti dal proprio regolamento.

ART. 20. — Il Concessionario al quale sarà comunicata la deliberazione del Consiglio d'Amministrazione o dell'Assemblea del Consorzio, è obbligato allo immediato adempimento di quanto sarà contenuto nella deliberazione medesima e coi termini e col carico della multa che nella lettera di trasmissione saranno indicati.

ART. 21. — Espletata tutta la procedura di legge che si riferisce all'approvazione del progetto di esecuzione, ed alle varianti e modifiche che siano state ordinate dal Consorzio o dal Governo, per cura della stessa Amministrazione del Consorzio si promuoverà la dichiarazione di pubblica utilità dell'Opera, ed il decreto di espropriazione di tutti i terreni che verranno occupati dalla costruzione della linea ferrata descritti e valutati nello alligato del progetto

di esecuzione, che costituirà lo Stato Parcellare delle espropriazioni.

ART. 22. — Avuto il decreto di espropriazione, ed acquistati i terreni dal Consorzio, con le forme di legge, dalla direzione tecnica dipendente dal Consorzio si passerà alla occupazione e distacco dei terreni medesimi ed allo assegno di tutti i lavori dipendenti dal progetto approvato. Assegno che risulterà da apposito verbale, scritto sul luogo con lo intervento e la contraddizione del Concessionario, il quale si riceverà la consegna dei terreni e lo assegno dei lavori, che sarà obbligato eseguire senza variazione di sorta.

ART. 23. — Nel termine di anni tre, che decorrerà dalla prima data del verbale di consegna dei lavori, il Concessionario è obbligato completare la intera linea dalla diramazione sulla Circum-Etna in Paternò alla stazione di Nicosia; di fornirla di tutto il materiale mobile in conformità degli assegnamenti stabiliti in progetto ed arredare tutte le stazioni delle nobiglie assegnate nel progetto medesimo. Il tutto dovrà essere magistrevolmente eseguito, e rispondente ai migliori prescritti dell'arte nella costruzione, in modo che, potendosi aprire la intera linea allo esercizio, il giorno appresso della ultimazione, di nulla sia manchevole per la sicura percorrenza dei treni e per la commodità dei viaggiatori.

ART. 24. — La ultimazione dell'opera sarà accertata con apposito verbale, redatto dalla direzione tecnica dipendente dal Consorzio, con lo intervento d'un suo delegato e con l'assistenza ed in contraddizione del Concessionario. Saranno praticate tutte le prove statiche e dinamiche su tutte le opere d'arte esistenti sulla intera linea, in conformità delle prescrizioni assegnate nel Capitolato speciale che sarà alligato al progetto di esecuzione, e dopo essersi dichiarato in seno allo stesso verbale, di essersi eseguiti gli esperimenti che saranno fatti a spese del Concessionario, e che la linea può essere aperta allo esercizio, si comincerà tre giorni dopo ad esercitare in conformità ai regolamenti di legge, e subordinatamente alle condizioni stabilite dal Governo con la sua concessione al Consorzio.

ART. 25. — Sei mesi dopo che la intera linea sarà aperta allo esercizio, si procederà al collaudo di tutta l'opera dalla direzione

tecnica dell'Amministrazione del Consorzio, con lo intervento d'un suo delegato e con l'assistenza ed in contraddizione del Concessionario. Ove risulti nel corrispondente verbale, che tutti siano soddisfatti gli obblighi del Concessionario, relativi alla costruzione della opera, ne sarà fatta espressa dichiarazione e si procederà alla liquidazione di ogni suo avere.

ART. 26. — La direzione tecnica di tutti i lavori sarà affidata ad un personale proprio che delegherà il Consorzio e lo svolgimento degli atti tutti per la esecuzione dell'Opera, sarà dipendente dal Regolamento Governativo per la esecuzione delle Opere Pubbliche di conto dello Stato.

ART. 27. — Il Concessionario è strettamente tenuto alla esecuzione di tutti gli ordini che possa comunicargli la direzione dei lavori, sempre per iscritto, e portante l'autorizzazione dall'Amministrazione del Consorzio, ove la esecuzione di quell'ordine implichi una responsabilità da parte del Concessionario, sia per aggiunte o diminuzioni di lavori o per variazione al progetto approvato.

In ogni caso l'Amministrazione non è tenuta a riconoscere ed accettare i fatti compiuti del Concessionario, anche dipendenti da ordini per iscritto della direzione, ove in questi non sia citata la superiore approvazione.

ART. 28. — I pagamenti dello importare dei lavori saranno fatti per acconti in corso d'opera e per saldo al collaudo della medesima.

I pagamenti in acconto saranno fatti per ogni duecento mila lire di lavoro eseguito e portato ad ultimazione in conformità del progetto approvato.

A titolo di cauzione della costruzione, e nello interesse esclusivo del Consorzio si trattengono su tali pagamenti in acconto il n. 8° e il 12° certificato, il cui importare si vincola in rendita pubblica intestata al Concessionario e si deposita presso la Banca di Depositi e Prestiti, da svincolarsi al collaudo dell'opera.

Ciascun pagamento sarà ordinato in forza di un corrispondente certificato, che rilascerà la direzione dei lavori, dipendentemente al

quantitativo dei lavori in avanzamento, trascritto in contabilità e che sarà approvato dall'Amministrazione del Consorzio.

In ogni certificato sarà fatta una ritenuta del cinque per cento che sarà svincolata pure al collaudo dell'opera, e ciò per la necessaria guarentigia della buona esecuzione dei lavori.

Inoltre sarà trattenuto il tre per cento sullo importare intero di ogni certificato, che sarà attribuito all'Amministrazione del Consorzio, per questa provvedere al personale tecnico pel servizio della direzione e al personale amministrativo per lo svolgimento della propria azienda, in tutto il periodo della costruzione e a quant'altro occorre nel proprio interesse del Consorzio.

ART. 29. — La valutazione dei lavori sarà fatta ai prezzi unitarii ed alle mercedi giornaliere stabiliti nella tariffa unita al presente Capitolato.

Tutti quegli articoli di lavoro che nel Capitolato speciale saranno stabiliti di pagarsi a corpo, si pagheranno a corpo, e quelli a misura saranno pagati a misura.

Non saranno ammesse in contabilità, nè valutate le provviste di materiali esistenti in cantiere, quindi non sarà ammesso nessun pagamento in acconto, relativo alle medesime.

ART. 30. — Nessun compenso sarà accordato al Concessionario per danni di qualunque genere avvenissero ai lavori ed alle opere, quindi per patto espresso e senza riserba alcuna, qualunque danno sia per fatto ordinario, che per forza maggiore, resta a carico del Concessionario, qualunque ne sia la causa dello avvenimento ed il rapporto dei guasti subiti.

PARTE TERZA

Esercizio della linea.

ART. 31. — Il Concessionario della costruzione è obbligato assumere lo esercizio di tutta la linea per tutto il tempo della Concessione fatta dal Governo al Consorzio.

ART. 32. — A titolo di canone annuo per la concessione dello esercizio, il Concessionario deve pagare al Consorzio la somma di Lire tremila e cinquecento per chilometro, da pagarsi a bimestre ed anticipatamente.

ART. 33. — Il Concessionario dovrà mutuare al Consorzio un annuo capitale proporzionato alle seguenti somme che gli saranno cesse dopo la estinzione del mutuo.

Sul concorso dello Stato in L. 189000, 00 che si cederà nel 1919 per il resto degli anni 45, il Concessionario dovrà fornire L. 67033, 87 per anno, dal 1895 al 1918.

Sul canone dello esercizio in L. 220500, 00 che si cederà nel 1921 e per tutto il tempo della Concessione, il Concessionario dovrà fornire L. 83289, 19 all'anno dal 1897 al 1920.

ART. 34. — Il Consorzio per garantire il mutuo annuo che il Concessionario gli farà e per la guarentigia delle cessioni succennate, vincola ed ipoteca al Concessionario la intera linea per tutto il tempo che dura la Concessione.

ART. 35. — Il Concessionario assumendo lo esercizio, si obbliga all'accettazione di tutte le condizioni che imporrà il Governo al Consorzio con la Concessione.

ART. 36. — Nello interesse esclusivo del Consorzio, il Concessionario è obbligato fornire dei biglietti di 1^a classe di circolazione sulla linea gratuiti per il personale seguente:

Per il Presidente dell'Assemblea del Consorzio.

Per il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

Per i membri del Consiglio d'Amministrazione.

Per gl'Ingegneri delegati dal Consorzio alla ispezione della linea nello esercizio.

Deve inoltre fornire dei biglietti gratuiti di 1^a classe con andata e ritorno per i membri dell'Assemblea, che siano di residenza fuori Catania, tutte le volte che saranno convocati per la riunione dell'Assemblea del Consorzio.

ART. 37. — È obbligo del Consorzio, ottenere come di legge lo innesto della linea su quella della Circum-Etna, dalla quale do-

vrà diramarsi alla Stazione di Paternò, e le condizioni che all' uopo saranno statuite da un arbitrato in conformità dell' art. 270 della legge 25 marzo 1865 sui LL. PP. alle quali dovrà impegnarsi il Consorzio, saranno accettate dal Concessionario, come condizioni proprie, e alle quali egli dovrà completamente soddisfare.

ART. 38. — Il Concessionario che per qualunque fatto farà risultare in tutto il periodo dello esercizio un disservizio al regolare funzionamento di tutta la linea, in seguito all' avviso che ne riceverà dall' Amministrazione del Consorzio, egli tosto dovrà provvedere a tutte quelle prescrizioni che saranno indicate, ed ove egli non voglia provvedere, sarà ciò fatto d' Ufficio a tutte spese del Concessionario, scaduto il termine di un atto moratorio, che gli verrà intimato volta per volta.

ART. 39. — Se in qualunque tempo il Concessionario, per qualsiasi ragione, volesse abbandonare lo esercizio, a tal fatto egli perderà, restando devolute, a beneficio del Consorzio, tutte le somme che egli si troverà apprestate a titolo di cauzione, ed il Consorzio provvederà al collocamento di un' altra Concessione dello esercizio a tutto suo danno, e se a tale oggetto non fossero sufficienti i fondi della cauzione, si provvederà con gli altri fondi che possano rappresentare crediti del Concessionario a carico del Consorzio, e ciò sino alla concorrenza dei danni sofferti pel collocamento della nuova Concessione.

ART. 40. — A titolo di cauzione dello esercizio, ed un anno prima che la linea si eserciti, il Concessionario dovrà presentare la cauzione equivalente a quattro anni del canone della sua Concessione che sarà depositata in rendita pubblica dello Stato al portatore presso la cassa di Depositi e Prestiti. — Tale cauzione sarà svincolata e restituita metà cinque anni dopo dell' apertura dell' esercizio, e metà dieci anni dopo.

ART. 41. — Tutte le somme che saranno cesse al Concessionario dopo la estinzione del mutuo che dovrà pagare il Consorzio alla Cassa di Depositi e Prestiti, saranno come non cesse, ove avvenghi il fatto dello abbandono dell' esercizio previsto nell' articolo

precedente di N. 39 ed il Consorzio nella liquidazione che farà del residuale credito del Concessionario, diffalcherà lo importare di tutte le spese e danni subiti pel collocamento d'una nuova concessione, ed il resto a credito del Concessionario, sarà soddisfatto per capitale ed interessi in uguali rate annuali ed in numero equivalente agli anni che dura la Concessione del Governo al Consorzio.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione del Consorzio nella seduta del 25 Aprile 1891.

PER IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

IL PRESIDENTE

GAETANO PULVIRENTI

Il Vice Segretario

R. SCIUTO

T A R I F F A

*dei prezzi unitarii che sarà applicata per la valutazione di tutti i lavori
di costruzione della ferrovia a scartamento ridotto da Paternò a Nicosia.*

N. d'ord.	SPECIFICAZIONE DEI MATERIALI ED ALTRI MEZZI D'OPERA	PREZZO
<i>CAP. I. — Prezzi elementari per la formazione delle analisi</i>		
1	Culce grassa viva posta in cantiere, ritirata dalle fornaci di Catania e trasportata al medio della linea tra Paternò e Nicosia, costo di ogni metro cubo (1).	30 00
2	Culce idraulica in polvere ritirata dalle fornaci presso Giardini, o di quelle di Castrogiovanni, trasportata in sacchi e posta in cantiere, costo di un m. cubo	46 00
3	Sabbia vulcanica, o di torrente, lavata, ogni m. cubo	6 00
4	Mattoni d'argilla cotta di 1 ^a qualità, da fabbricarsi e cuocersi in apposite fornaci nelle regioni di Paternò, Poggio di Vaca, Cugno di Carcaci, Prato, Torremuzza, Galati, Favara e Pietralonga, delle dimensioni ciascun mattone di m. 0,26 × 13 × 0,06, costo di un migliaio posto a piè d'opera	35 00
5	Legname squadrato in pezzi di diversa dimensione ed in tavole dello spessore da m. 0,04 a m. 0,08 degli zappi ricavati dai boschi dell'ex Principato di Aderò, trasportato e posto in cantiere ciascun m. ³	68 00
6	Legname di quercia rovere grezzo e posto in cantiere per ogni m. cubo (2)	98 00
7	Longoni di quercia rovere con squadrature di m. 0,25 × 0,16 per metro cubo	120 00
8	Tavolatura di simile legno di spessore m. 0,04, costo di un metro quadrato	3 50
9	Chiodi e caviglie per ogni chilogrammo	1 20
10	Maestro da muro di prima classe per ciascuna giornata di lavoro	5 00
11	Detto di 2 ^a classe	4 00
12	Manovale da calce	2 50
13	Garzone da muratore	2 00
14	Minatore	3 50
15	Ajutante	2 00
16	Scalpellino	4 50
17	Ajutante	2 50
18	Maestro falegname	4 00
19	Ajutante da falegname	2 50
20	Maestro Carpenterie	5 00

(1) Pel tronco da Agira a Nicosia può ricavarsi la calce grassa dalle fornaci S. Giacomo nel fondo degli Eredi Billone, restando costante il costo di L. 30, 00 per metro cubo.

(2) Da ricavarsi il legname quercia dai boschi di Bronte.

Passivo

1894.

Importare dei lavori di costruzione ridotto del 3 % L.	2910000	»
Quota d'ammortamento del mutuo alla Cassa Depositi e Prestiti »	208513	34
Spese di direzione computate all' 1, 50 % »	45000	»
Spese d' Amministrazione »	10000	»
Residuo di cassa. »	81203	62
L.	3254716	96

1895.

Importare dei lavori di costruzione ridotto del 3 % L.	2910000	»
Quota d'ammortamento del mutuo alla Cassa Depositi e Prestiti »	417026	68
Spese di direzione »	45000	»
Spese d' Amministrazione »	10000	»
Residuo di cassa. »	20927	75
L.	3402954	43

1896. *(termine della costruzione)*

Importare dei lavori di costruzione ridotto del 3 % L.	2425000	»
Quota d'ammortamento del mutuo alla Cassa Depositi e Prestiti »	625540	02
Spese di direzione »	37500	»
Spese d' Amministrazione »	10000	»
Fondo di maggiori spese impreviste. »	244638	54
L.	3342678	56

Attivo**4.° Anno**

Quota di concorso dal Governo	L.	189000	»
Canone dello Esercizio	»	220500	»
Mutuo dal Concessionario	»	150323	06
Concorso dal Consorzio	»	65716	96
Fondo per spese d' Amministrazione	»	6000	»
	L.	631540	02

Quest' ultimo bilancio è costante per tutti gli anni

26.° Anno

Canone dello Esercizio	L.	220500	»
Mutuo dal Concessionario	»	83289	19
Concorso dal Consorzio	»	17961	64
Fondo per spese d' Amministrazione	»	6000	»
Eccesso di spesa da ricavarsi dall' esercizio 1920	»	95275	85
	L.	423026	68

27.° Anno

Canone dello Esercizio	L.	220500	»
Mutuo dal Concessionario	»	83289	19
Fondo per spese d' Amministrazione	»	6000	»
	L.	309789	19

Passive

1897. *(principio dell'esercizio)*

Quota d'ammortamento del mutuo alla Cassa Dep. e Prestiti. L.	625540	02
Spese d'Amministrazione »	6000	»
L.	631540	02

conseguenti sino all'anno 1918 che forma il 25.° Esercizio.

1919.

Quota d'ammortamento del mutuo alla Cassa Dep. e Pres. L.	417026	68
Spese d'Amministrazione. »	6000	»
L.	423026	68

1920.

Eccesso di spesa nell'esercizio 1919 L.	95275	85
Quota d'ammortamento del mutuo alla Cassa Depositi e Prestiti »	208513	34
Spese d'Amministrazione »	6000	»
L.	309789	19