

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4085

## PROPOSTA DI LEGGE

**d'iniziativa dei Deputati SCALIA e AGOSTA**

*Presentata il 7 agosto 1962*

### Ammodernamento della ferrovia secondaria circumetnea (Catania)

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le caratteristiche della Ferrovia Circumetnea, ormai superata dalla moderna tecnica ferroviaria, e le condizioni di usura e vetustà dei suoi impianti che rimontano al 1911 ne rendono anti-economico l'esercizio e ne pregiudicano notevolmente la sicurezza e regolarità.

Occorre, pertanto, decidere con urgenza se sostituirla con altri mezzi di trasporto o adottare i provvedimenti occorrenti per adeguarla alle crescenti esigenze del pubblico per renderla più sicura e per risanare il bilancio economico.

Al riguardo mi pregio fare osservare:

*A) Vitalità della ferrovia e sua importanza sociale.*

Dalle statistiche pubblicate dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione si rileva che, malgrado la concorrenza dei trasporti su strada, il traffico viaggiatori della ferrovia circumetnea che nel 1951 era di 17.411.646 viaggiatori/chilometro è passato nel 1959 a 31.630.587 viaggiatori/chilometro con un aumento quindi di oltre l'81 per cento.

Tale notevole aumento di traffico non trova riscontro nell'andamento generale del traffico del complesso delle ferrovie concesse che, viceversa, durante il periodo 1951-59 si è mantenuto quasi costante con tendenza alla contrazione, né trova riscontro nell'andamento del traffico delle ferrovie similari del Mezzogiorno d'Italia, quali ad esempio le ferro-

vie calabro-lucane e la ferrovia circumvesuviana, le quali, nello stesso periodo, hanno denunciato rispettivamente le contrazioni del 7,56 per cento e del 9,2 per cento.

È da desumere, pertanto, che il favorevole andamento del traffico della circumetnea è dovuto essenzialmente ad esigenze di carattere locale, invero, determinate dallo sviluppo delle attività agricole della zona etnea e di quelle industriali della città di Catania che costituisce il centro naturale di attrazione di quelle laboriose popolazioni.

Osservando, inoltre, che l'aumento del traffico si è verificato soltanto fra i viaggiatori a tariffa preferenziale e non fra quelli a tariffa piena che, viceversa, hanno disertato la ferrovia, si deve desumere che in quelle popolazioni è ancora imperioso il bisogno di servirsi di un mezzo di trasporto a buon mercato anche se esso non è in grado di soddisfare le moderne esigenze di velocità e di comodità.

Ciò sta a confermare che la ferrovia circumetnea continua ad assolvere come nel passato ad una funzione di preminente importanza sociale.

Nei riguardi economici facciamo osservare che il coefficiente di esercizio delle ferrovie concesse, per effetto della concorrenza automobilistica e del progressivo aumento degli oneri di personale, è andato gradatamente aumentando.

Quello della ferrovia circumetnea in particolare è passato da 2,05 nel 1951 a 2,63 nel

1959 con un aumento del 28 per cento, mentre quello medio della rete a scartamento ridotto delle ferrovie concesse è passato da 1,87 nel 1951 a 2,88 nel 1955 con l'aumento del 53 per cento circa.

È importante altresì notare che il *deficit* di esercizio del complesso delle ferrovie in concessione a scartamento ridotto che nell'anno 1952 è stato di lire 1.329.227 per chilometro è passato gradatamente a lire 3.130.298 con aumento del 135 per cento mentre quello della circumetnea è passato da lire 927.403 a lire 1.721.897 con l'aumento dell'85 per cento.

È quindi pacifico concludere che anche l'andamento economico della ferrovia circumetnea non ha seguito l'andamento economico generale della rete delle ferrovie a scartamento ridotto in concessione di cui fa parte, bensì ha, meglio di quest'ultima, resistito alla congiuntura sfavorevole degli ultimi nove anni di esercizio.

Da quanto sopra emerge che la ferrovia circumetnea non è un ramoscello secco da recidere decisamente, ma ha tutti i requisiti di vitalità per essere mantenuta e valorizzata.

#### B) *Insostituibilità della ferrovia con altri mezzi di trasporto.*

Il traffico della ferrovia circumetnea, oltre che intenso e unidirezionale è caratterizzato da notevoli variazioni stagionali e infrasettimanali, nonché da rilevanti punte durante il giorno.

È ovvio che in tali condizioni la dotazione del materiale rotabile deve essere adeguata alle punte massime ed è quindi da prevedere una bassa percorrenza media ed un basso grado di riempimento delle singole unità, nonché una scarsa utilizzazione delle medesime.

Tale inconveniente è pregiudizievole per i servizi automobilistici la cui capacità di trasporto dipende esclusivamente dal numero degli autobus in dotazione, mentre è notevolmente attenuabile nei servizi ferroviari la cui capacità di trasporto è moderabile, entro limiti abbastanza ampi, con la composizione di treni senza aumento delle unità motrici e del personale di trazione.

Inoltre è da rilevare che il materiale rotabile ferroviario può, all'occasione, essere caricato senza pregiudizio della sicurezza di esercizio, mentre il materiale automobilistico extra urbano è insuscettibile di sovraccarico.

Ne consegue che l'esercizio automobilistico risulterebbe più oneroso di quello ferroviario.

Altro argomento determinante per la preferenza da accordare al mezzo ferroviario è il numero rilevante di autobus da mettere in linea durante le punte che congestionerebbe le strade di accesso di Catania nelle ore di maggior traffico con grave pregiudizio della circolazione dei mezzi pubblici e di quelli privati.

In conclusione la rimessa in pristino delle condizioni di efficienza della ferrovia e il suo ammodernamento sono indispensabili ed assolutamente urgenti.

Tale è anche il convincimento degli organi competenti del Ministero dei trasporti i quali hanno redatto apposito progetto per l'importo di 3.500.000.000 di lire.

Tale progetto prevede la rettifica del tracciato nei punti più tormentati, la sostituzione delle rotaie con altre di maggiore peso per consentire maggiori velocità e ridurre i tempi di percorrenza, la semaforizzazione dei passaggi a livello e la eliminazione degli attraversamenti delle strade di maggiore traffico, nonché l'acquisto di un adeguato numero di automotrici e di rimorchiati di tipo moderno, e l'impiego di carrelli trasbordatori, onde ripristinare il trasporto delle merci auspicato dai commercianti e dai coltivatori degli agrumi di cui la zona etnea è abbondantemente dotata.

Onorevoli colleghi, le ferrovie, se e allorché, per motivi tecnici o per motivi di carattere economico e sociale, come nella fattispecie, non devono essere soppresse, vanno curate, ammodernate e potenziate, per garantirne la massima sicurezza e la migliore utilizzazione da parte del pubblico.

Il proponente ha quindi fiducia che la Camera voglia giustamente considerare ed approvare, nel pubblico interesse, la seguente proposta.

## PROPOSTA DI LEGGE

---

### ART. 1.

Per l'ammodernamento della ferrovia secondaria circumetnea (Catania) previsto dal progetto redatto dal Ministero dei trasporti, la somma occorrente sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di 1 miliardo per ciascuno degli esercizi 1962-63, 1963-64, 1964-65 e di lire 500 milioni per l'esercizio 1965-66.

### ART. 2.

Il Ministero dei trasporti può effettuare appalti, per l'esercizio dei programmi, assumendo impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio, purché tali impegni non superino, nel totale, lo stanziamento complessivo e i relativi pagamenti siano ripartiti, negli esercizi finanziari, entro i limiti degli stanziamenti rispettivi.