

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 2059-A)

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE FLORENA)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 14 giugno 1962  
(V. Stampato n. 3358)*

**presentato dal Ministro dei Trasporti**

**di concerto col Ministro del Tesoro**

**e col Ministro del Bilancio**

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza  
il 16 giugno 1962*

**Comunicata alla Presidenza il 25 luglio 1962**

**Contributo straordinario dello Stato alla ferrovia in regime di concessione  
Circumvesuviana**

ONOREVOLI SENATORI. — Credo superfluo illustrare a voi l'importanza che ha sempre avuto e che in modo particolare ha assunto in questi ultimi anni il complesso dei servizi che disimpegna la ferrovia circumvesuviana.

Si tratta di una rete che serve una massa di centri abitati che gravitano su Napoli e che si possono valutare a circa 1.400.000 abitanti. Se poi consideriamo la forte percentuale della popolazione di Napoli che si muove verso la zona di Torre del Greco, Torre Annunziata e Sorrento, si desume ancora di più la vitale importanza che assume il problema di rendere efficienti al massimo i servizi che la detta ferrovia deve disimpegnare e ciò, non solo in rapporto della maggiore mobilità delle persone della zona, ma anche del sempre maggiore incremento del turismo che nella zona di Napoli è stato ed è uno dei settori di attività terziaria di vitale importanza.

Come è noto, della rete circumvesuviana è concessionaria la Società strade ferrate secondarie meridionali. È bene tenere presente che il capitale azionario di questa Società è per circa il 60 per cento dell'I.R.I., per circa il 6 per cento di banche di interesse pubblico, quali il Banco di Napoli e la Banca nazionale del lavoro, per il 15 per cento della Bastogi e per il 20 per cento circa di piccoli azionisti.

Detta ferrovia fino ad alcuni anni fa era considerata un modello di gestione nel settore dei trasporti, sia per la sana organizzazione che ha sempre avuto, sia per efficienza di mezzi proporzionali al servizio che disimpegnava. Ma il traffico sempre crescente rese indispensabile fin dal 1947 affrontare il problema del raddoppio della linea ed il suo potenziamento nel tronco Napoli-Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata. La società concessionaria eseguì tale lavoro a proprie spese sia nel tratto da Napoli a Barra, sia nel tratto da Torre del Greco a Torre Annunziata, in conformità di progetti approvati

con decreto ministeriale 24 giugno 1947, n. 2139, non completandolo, tuttavia, in questo ultimo tratto.

Essa non ha effettuato alcun lavoro nel tratto da Barra a Torre del Greco.

Ho voluto rilevare gli elementi di gestione della società che possono essere utili per la valutazione della necessità di intervenire con la massima sollecitudine, e mi riferisco ai dati relativi al 1960:

il numero dei viaggiatori/chilometro, trasportati annualmente dal 1956 ad oggi, è rimasto pressochè inalterato oscillando intorno a circa 600 milioni;

gli introiti pure si sono mantenuti pressochè invariati, intorno a circa lire 1.900 milioni all'anno con una oscillazione in più o in meno del 5 per cento;

per contro le spese sono passate da lire 1.622 milioni nel 1954 a lire 2.234 milioni nel 1960, con un aumento di circa il 40 per cento;

il numero medio viaggiatori per treno = 230, contro la media generale di 80 afferente a tutte le ferrovie in concessione, a scartamento ridotto;

il numero medio dei viaggiatori/chilometro per chilometro di linea = 4.400.000, e cioè circa 10 volte superiore alla media di 450.000.

Ciò deriva dal fatto che, non essendo stato ancora attuato il raddoppio del binario tra Barra e Torre del Greco, la potenzialità della linea non è ancora in grado di far fronte alla maggiore richiesta di trasporto viaggiatori, in dipendenza del notevole continuo aumento della popolazione locale e del turismo, con la conseguenza di non poter riportare gli introiti al livello delle spese.

Trattasi dunque di linee delle quali non può assolutamente porsi in dubbio l'alta funzione sociale e la pubblica utilità.

Si deve inoltre osservare che nel 1960, mentre la tariffa media per viaggiatore/chilometro è stata di lire 3,28, e cioè poco inferiore alla media generale di lire 3,66, notevolmente superiore alla media generale si presenta invece la spesa per agente (lire 1.480.000 contro lire 1.140.000).

Il bilancio sociale, dato il persistente aumento delle spese di esercizio, da 6 anni oramai non presenta più quegli utili che in passato avevano consentito alla società di curare, oltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti e del materiale rotabile, anche la esecuzione delle più urgenti opere di ammodernamento, non solo, ma non ha permesso di assolvere gli impegni assunti per l'ammortamento delle somme impiegate nei lavori eseguiti sui tronchi sopra detti e sulle altre linee da essa gestite. La gestione è ora nettamente passiva e con un crescendo annuale della passività.

Per provvedere all'esecuzione, non più procrastinabile, delle opere di completamento del raddoppio e dei lavori accessori, si è reso pertanto necessario predisporre il disegno di legge che prevede l'intervento dello Stato per coprire tanto i suddetti oneri, quanto le spese di esecuzione delle opere prescritte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per rettifiche piano-altimetriche della linea, costruzione di opere in galleria ed eliminazione di tre passaggi a livello. I fondi relativi a queste ultime, ammontanti a lire 808 milioni, sono stati già impegnati sul bilancio dello Stato, ma successivamente sono passati in economia, ai sensi dell'articolo 36 della legge sulla contabilità generale dello Stato, dato che la Concessionaria non aveva potuto iniziare le opere stesse.

L'importo di spesa previsto per la copertura degli oneri rimasto a carico della Società, e non ancora ammortizzati, relativi ai lavori già eseguiti a sue spese, è valutato in lire 1.437 milioni, mentre per il completamento dei lavori di raddoppio e dei lavori accessori e per la costruzione delle opere prescritte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici è stata stabilita, in via sufficientemente approssimativa, una spesa di lire 2.000 milioni, salvo l'esatto importo che sarà determinato dal Ministero dei trasporti, d'intesa col Consiglio superiore stesso.

In merito alla valutazione degli importi di spesa sopra riportati si fa presente che la società concessionaria alla fine del 1958 invocò l'intervento finanziario dello Stato per la copertura di alcuni oneri patrimoniali chiedendo, più precisamente, un contributo

pari alla differenza tra le spese sostenute per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di opere reversibili, e l'entità delle somme ricavate dalle operazioni finanziarie inerenti allo sconto delle sovvenzioni di costruzioni a suo tempo attribuite, e la concessione di un ulteriore contributo statale per il completamento di opere ancora da eseguire.

La società indicò allora uno scoperto di lire 1.940.540.659, comprensivo delle spese fino ad allora sostenute per il raddoppio del binario Barra-Torre Annunziata. A tal proposito occorre far presente che la Concessionaria ha fruito di sovvenzioni di costruzioni per le linee Napoli-Ottaviano, Circumvesuviana, Castellammare-Sorrento, Funivia del Faito ed ascensore dello Scraio, mentre nulla ha percepito a tale riguardo per le linee Torre Annunziata-Castellammare e Napoli-Nola-Baiano. Il Ministero dei trasporti ha ritenuto necessario determinare l'onere patrimoniale finanziabile alla luce di criteri di valutazione diversi, utilizzando i dati economici adottati dalla società interessata e quelli risultanti dai bilanci sociali, giudicando opportuno, nel contempo, l'aggiornamento dei calcoli al 30 dicembre 1959.

È risultato che, escludendo il raddoppio Barra-Torre Annunziata, lo scoperto complessivo rimasto a carico della società ferroviaria è determinabile nella misura di lire 881.549.675, così ripartite: lire 544.503.118 relative agli scoperti di costruzione e lire 337.046.557 riguardanti gli investimenti successivi non ammortizzati al 31 dicembre 1959.

Qualora si ritenesse di non dover tenere conto degli oneri concernenti la ferrovia del Faito e l'ascensore dello Scraio, lo scoperto complessivo verrebbe a ridursi a lire 725 milioni 407.370 (cioè lire 402.716.419 di disavanzo di costruzione + lire 322.690.951 per investimenti successivi).

Poichè infine, l'intervento finanziario dello Stato dovrebbe essere riferito soltanto agli investimenti patrimoniali non attinenti alle opere originarie di costruzione, si ritiene quale importo convenzionabile quello di lire 322.690.950 relativo agli investimenti suc-

cessivi alla costruzione, non ammortizzati alla fine dell'esercizio 1959.

A detto importo dovrebbe essere aggiunto, in accoglimento della richiesta sociale, l'ammontare delle spese incontrate per il raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre Annunziata, i cui lavori sarebbero già stati eseguiti nella misura di lire 1.114.291.352 (lire 322.690.950 + lire 1.114.291.352 = lire 1.436.982.302, di cui all'articolo 1 del disegno di legge in esame).

Nella discussione in sede di Commissione è stato sollevato il problema generale del completo assestamento delle linee della Circumvesuviana tenendo conto che occorre affrontarlo con mezzi finanziari idonei non solo al doppio binario tra Barra e Torre del Greco, ma risolvendo anche i vari problemi per aumentare il parco del materiale rotabile e sostituire il vecchio materiale non più idoneo e per vetustà e per tipo. Si è richiesto anche di avere gli elementi completi di studio che comprendessero i provvedimenti per un razionale coordinamento dei servizi su rotaia e dei servizi su strada che interessano la zona e si è fatta richiesta per il passaggio in Assemblea della discussione. Si è fatto presente che, data la precaria condizione di esercizio in cui si trova la gestione per la fortissima affluenza di traffico non sostenibile per la mancanza del doppio binario, era opportuna intanto la immediata approvazione del disegno di legge che permetteva e di risolvere il problema del risanamento debitorio della Società, che, se anche non completo, avrebbe potuto ulteriormente essere integrato, e di iniziare i lavori del raddoppio col programma di ulteriori interventi tempestivi nelle more dei lavori perchè fossero portati a termine senza soluzione di continuità.

La società concessionaria ha recentemente presentato al Ministero dei trasporti un progetto di integrale ammodernamento delle linee. L'esame di detto progetto, sia in linea tecnica che in linea finanziaria, nonchè il reperimento dei fondi necessari alla copertura della conseguente spesa, richiederanno, però, tempo non breve e quindi, nel frattempo, nell'interesse non soltanto della regolarità e sicurezza dell'esercizio, ma anche

della circolazione sulle strade da questa attraversate, si reputa necessario non rinviare ulteriormente l'approvazione del provvedimento in esame. Anche perchè ciò non pregiudica in modo assoluto quella che sarà la risoluzione integrale del problema riguardante sia l'esame generale della situazione aziendale che il progetto integrale di ammodernamento delle linee di cui è detto innanzi; e a proposito di ciò faccio voti perchè il Governo, onde permettere che i lavori riguardanti le opere finanziate col disegno di legge in esame abbiano a proseguire senza soluzione di continuità ed evitare così anche il sopravvenire di perdite per oneri passivi, voglia presentare al più presto un provvedimento legislativo che preveda il riassetto del bilancio della società, lo stanziamento necessario per ultimare il raddoppio Barra-Torre Annunziata e renda possibile l'invocato ammodernamento dell'intera rete.

Con il disegno di legge in esame è previsto:

all'articolo 1, per la copertura degli oneri rimasti a carico della società concessionaria, la concessione di un contributo straordinario entro il limite di lire 1.437 milioni;

all'articolo 2, per l'esecuzione del completamento del raddoppio ed opere accessorie, l'erogazione di un ulteriore contributo straordinario, entro il limite di lire 2.000 milioni;

all'articolo 3, che il contributo di cui al precedente articolo 2 sostituisce quello assentibile sulla base della legge per l'ammodernamento (legge 2 agosto 1952, n. 1221);

all'articolo 4, l'abrogazione delle leggi 19 maggio 1952, n. 185 e 3 febbraio 1957, n. 35, riguardanti la prima concessione di un concorso straordinario dello Stato nella spesa del raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della Ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata e la seconda l'aumento di detto concorso straordinario;

all'articolo 5, le disposizioni riguardanti la copertura degli oneri derivanti dalla legge. Tenendo conto delle osservazioni fatte dalla 5ª Commissione in sede di parere e

comunicate alla 7<sup>a</sup>, si è stabilito di appor-  
tare una modifica all'articolo 5 fissando che  
all'onere di lire un miliardo per l'esercizio  
1962-63 si farà fronte con una corrisponden-  
te riduzione dello stanziamento di cui al  
capitolo n. 562 dello stato di previsione della  
spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio  
stesso.

Il disegno di legge, che è stato già appro-  
vato dalla Camera dei deputati nella seduta  
del 14 giugno 1962, merita la nostra appro-  
vazione ed io vi propongo di approvarlo te-

nendo conto delle considerazioni fatte sulla  
urgente necessità intanto di provvedere al  
riassetto del bilancio della società e di per-  
mettere che si affronti il lavoro di raddoppio  
della tratta Barra-Torre del Greco, con la  
eliminazione dei tre passaggi a livello.

Formulo ora il voto che dall'esame dei  
progetti presentati dalla Società per la so-  
luzione del problema dell'ammodernamento  
completo delle linee il Governo voglia adot-  
tare i provvedimenti idonei.

FLORENA, *relatore*

**DISEGNO DI LEGGE**

APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

## Art. 1.

A copertura degli oneri restati a carico della Società strade ferrate secondarie meridionali per l'esecuzione dei lavori, compiuti a tutte sue spese, di riordino ed adeguamento tecnico delle ferrovie Napoli-Baiano; Napoli-Ottaviano; Circumvesuviana; Torre Annunziata-Castellammare di Stabia e Castellammare di Stabia-Sorrento i Ministri dei trasporti e del tesoro sono autorizzati a concedere a detta Società, con proprio decreto, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, un contributo straordinario entro il limite di lire 1.437.000.000.

## Art. 2.

Per ulteriori lavori di sistemazione e potenziamento degli impianti nonchè di raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata, con convenzione da approvarsi dai Ministri dei trasporti e del tesoro, potrà essere accordato alla Società, sulla base della spesa che sarà ritenuta ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e da variarsi, salva revisione, sulla base dei prezzi aggiornati alla data di inizio dei lavori, un altro contributo straordinario entro il limite di lire 2.000.000.000.

## Art. 3.

Il contributo dello Stato accordato a norma del precedente articolo 2 sostituisce quello assentibile, per il potenziamento degli impianti fissi della ferrovia, a norma dell'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, non applicabile per la parte regolata dalla presente legge.

## Art. 4.

Sono abrogate le leggi 19 marzo 1952, n. 185, e 3 febbraio 1957, n. 35.

**DISEGNO DI LEGGE**

PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

## Art. 1.

*Identico.*

## Art. 2.

*Identico.*

## Art. 3.

*Identico.*

## Art. 4.

*Identico.*

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati).

Art. 5.

La spesa di lire 3.437.000.000 derivante dagli articoli 1 e 2 della presente legge sarà iscritta sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti nella misura di lire 1.000.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1963-64 e di lire 437.000.000 per l'esercizio 1964-65.

L'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1961-62 sarà fronteggiato con un'aliquota delle maggiori entrate derivanti dalle modifiche al regime tributario dei contratti di appalto e delle concessioni di pubblico servizio agli effetti dell'imposta di registro approvata con legge 28 luglio 1961, n. 828.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(Segue: Testo proposto dalla Commissione).

Art. 5.

*Identico.*

All'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1962-63 si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento di cui al capitolo 562 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio stesso.

*Identico.*