

(N. 198)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore JANNUZZI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 OTTOBRE 1963

Autorizzazione alla Cassa per il Mezzogiorno ad erogare la somma di lire 600 milioni, come contributo nella costruzione della nuova ferrovia Bari-Barletta

ONOREVOLI SENATORI. — Nella decorsa legislatura, il 16 ottobre 1962, sottoposi al Senato un disegno di legge (n. 2236) avente per oggetto « Autorizzazione alla Cassa per il Mezzogiorno ad erogare la somma di lire 600 milioni come contributo nella costruzione della nuova ferrovia Bari-Barletta ».

Il disegno di legge fu approvato, dalla 7^a Commissione del Senato in sede deliberante, previo parere favorevole della Giunta consultiva per il Mezzogiorno e della Commissione finanze e tesoro.

Comunicato il 6 dicembre 1962 alla Camera dei deputati (dove assunse il n. 2331), il disegno di legge fu assegnato, in sede deliberante, alla II Commissione, ebbe il parere favorevole della V Commissione, ma non fu oggetto di decisione perchè nella seduta del 13 febbraio 1963, deputati del Gruppo comunista ne chiesero il rinvio in Assemblea dove l'*iter* fu interrotto dallo scioglimento della Camera.

La situazione che determinò l'iniziativa è però frattanto rimasta immutata.

Il completamento della ferrovia Bari-Barletta che da decenni è atteso dalle popolazioni della provincia di Bari è, per la importanza vitale di essa, indilazionabile.

Nel merito, non debbo che ripetere quanto dissi nella precedente relazione, nessun fatto nuovo, come dicevo, essendo intervenuto a modificare gli elementi di fatto e le considerazioni allora esposti.

Deve dirsi ora soltanto che, ove l'approvazione del disegno di legge dovesse ancora procrastinarsi, si rischierebbe di vedere interrompere i lavori che, con notevole sforzo, sono stati, in questo periodo, proseguiti.

Come dissi nella richiamata relazione, la ferrovia Bari-Barletta, riunendo Barletta a Bari lungo un arco interno, è destinata a servire e congiungere i popolarissimi centri di Andria, Corato, Ruvo di Puglia, Terlizzi e Bitonto, cui si sono poi aggiunti Santo Spirito e Palese, per un complesso di oltre 250.000 abitanti e per una estensione di territorio che interessa oltre la metà della provincia di Bari. L'inizio della costruzione di essa risale al lontano 1925. La conces-

sione originaria, difatti, fu data con Atto approvato con regio decreto 5 dicembre 1925, n. 2358 ad una Società belga, alla quale fu poi sostituita con regio decreto 25 luglio 1937, n. 1499, l'attuale Società Anonima Italiana Ferrotranviaria.

I lavori procedettero purtroppo a rilento per insufficienza di fondi, dal 1926 al 1940 e furono sospesi a causa della guerra.

Nel 1947 fu decisa la ripresa e il completamento dell'opera.

Difatti, con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 31 dicembre 1947 n. 1642, venne autorizzato il completamento del primo tronco Barletta-Andria con uno stanziamento di oltre 200 milioni, successivamente integrato con altri 220 milioni, autorizzati con decreto legislativo n. 274 del 19 marzo 1949.

In seguito, con la legge n. 508 del 3 ottobre 1949, fu autorizzato il completamento del secondo tronco Andria-Bitonto con uno stanziamento di lire 1.200.000.000 da prelevare dal fondo speciale previsto da un accordo italo-americano.

Inoltre, con la legge 1016 del 21 novembre 1950, venne deciso il completamento degli impianti e la totale elettrificazione della Ferrovia e furono stanziati a tal fine lire 2.400.000.000. Infine, per l'attuazione del piano di completamento fu stanziata, con legge 24 luglio 1959, n. 622, la somma di lire 2.600.000.000.

* * *

2. — Tracciata in breve la storia della costruzione della Bari-Barletta, occorre dire subito che, durante il corso delle opere, i progetti originari subirono varianti di notevole importanza, richieste specialmente dal comune di Bari.

Sta di fatto che gli atti della concessione originaria prevedevano la penetrazione della nuova ferrovia nel cuore della città di Bari, in quanto era stata prevista la utilizzazione della stazione della vecchia tramvia Bari-Barletta come stazione terminale della nuova ferrovia.

Una soluzione come questa presentava, però, il duplice e grave inconveniente in primo luogo di far sì che, in un grande

quartiere di Bari, la città fosse divisa in due parti dalla nuova linea, inframezzata da una serie interminabile di passaggi a livello, con evidente e pregiudizievole strozzatura dello sviluppo economico e sociale di tutta la parte dell'abitato barese posto tra la detta linea e il mare, e in secondo luogo di porre la stazione della nuova ferrovia ad oltre un chilometro di distanza dalla stazione di Bari delle Ferrovie dello Stato, con quanto discapito per il traffico dei viaggiatori e delle merci è facilissimo comprendere. (Si tenga conto, a questo proposito, che all'altro estremo, la nuova ferrovia si inserisce nella stazione di Barletta delle Ferrovie dello Stato, rendendo così organico, da quella parte, il collegamento di essa con le reti ferroviarie nazionali ed internazionali).

La variante richiesta prevedeva un percorso nella città di Bari della nuova ferrovia diverso da quello originario e il collocamento della stazione terminale a fianco a quella delle Ferrovie dello Stato.

Il Consiglio comunale di Bari, per la parte che riguarda gli interessi della città e le Amministrazioni degli altri Comuni interessati, specialmente per la parte relativa al congiungimento della stazione terminale di Bari della nuova ferrovia con la stazione delle Ferrovie dello Stato, si mossero.

La Società concessionaria fu perciò invitata a studiare un progetto che tenesse conto dei problemi innanzi esposti. Il progetto fu approvato e importava una spesa di oltre lire 1.300.000.000.

Si trattava di reperire i fondi. A questo punto, in una riunione tenutasi al Palazzo della Consulta nel 1957 presso l'onorevole Campilli, allora Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno e a cui parteciparono parlamentari, sindaci ed altre autorità della Provincia, fu richiesto un intervento, sia pure parziale, della Cassa per il Mezzogiorno nella maggiore spesa necessaria per l'attuazione delle varianti.

Fu, allora, prospettato all'onorevole Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno che l'intervento della Cassa trovava giustificazione nel fatto che la variazione del percorso della linea e il collocamento della stazione terminale presso quella

delle Ferrovie dello Stato avrebbero avuto favorevoli incidenze d'ordine economico e sociale su tutta la zona, impedendo, come si è detto, il soffocamento di un fiorente quartiere, in istato di sviluppo anche industriale della città di Bari e consentendo ai Comuni serviti dalla nuova ferrovia di congiungersi direttamente, anche a Bari come a Barletta, con le Ferrovie dello Stato.

Questo punto di vista che faceva coincidere la richiesta di intervento della Cassa per il Mezzogiorno con le generali finalità di essa fu accolto dal Ministro-Presidente che assicurò un intervento della Cassa nella maggiore spesa per la variante, di lire 500 milioni.

La V Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto del 2 maggio 1958, n. 862, espresse parere favorevole alla approvazione dei progetti di variante presentati dalla Società Anonima Italiana Ferrotranviaria il 14 agosto 1957 e ritenne che, in base a detti progetti, potesse essere modificato l'Atto 2 aprile 1954 approvato con decreto presidenziale 29 maggio 1954 numero 745.

La detta Sezione, si noti bene, nell'esaminare il problema della maggiore spesa per la variante, tenne presente la partecipazione della Cassa per il Mezzogiorno per il promesso contributo di lire 500 milioni.

Si legge infatti nel citato voto:

« Per i contributi si è considerato quello di lire 500 milioni che la Cassa per il Mezzogiorno metterà a disposizione, perchè derivanti dai ribassi di asta conseguiti negli appalti precedenti ».

E più oltre nello stesso voto si legge:

« Poichè sugli stanziamenti già effettuati esiste una disponibilità di lire 116.721.265, rimane da stanziare la differenza pari a lire 1.248.278.735 che si riduce a lire 748.278.735 deducendo il contributo di lire 500.000.000 che, per quanto detto nelle premesse, la Cassa per il Mezzogiorno metterà a disposizione quale importo dei ribassi d'asta precedentemente realizzati ».

Sulla base dell'affidamento del Ministro-Presidente e del parere del Consiglio supe-

riore dei Lavori pubblici furono continuati, condotti avanti ininterrottamente e sono tuttora in corso i lavori.

La lunga e paziente attesa delle popolazioni interessate sembrava dover essere soddisfatta senza altri intralci e vi era già il preannuncio che la nuova ferrovia potesse entrare in funzione nella primavera del 1963, quando una nuova difficoltà — quella che ora il Parlamento è chiamato a risolvere — è venuta a verificarsi.

Il Consiglio di amministrazione della Cassa per il Mezzogiorno ha avuto delle perplessità nell'approvazione del contributo di lire 500.000.000, promesse dal Ministro-Presidente Campilli.

Il motivo di tale perplessità è, pare, da ricercarsi in una interpretazione, a parere del sottoscritto, eccessivamente restrittiva dell'articolo 1 della legge 25 luglio 1952, numero 949, che comprende nel piano dodicennale da essa previsto anche « le opere di sistemazione straordinaria di linee ferroviarie a grande traffico ».

« Linee ferroviarie », sempre a modesto avviso del sottoscritto, non sono le sole linee ferroviarie delle Ferrovie dello Stato e linee « a grande traffico » non sono solo le linee di lungo percorso, ma tutte quelle linee per le quali vi sia o sia previsto un massiccio uso nel traffico delle merci e dei viaggiatori.

Negare queste caratteristiche alla nuova ferrovia Bari-Barletta significa non tener presenti: la popolazione che essa è destinata a servire e l'entità e l'importanza della economia agricola, industriale e commerciale della zona e non tener conto della previsione che, proprio per effetto di questo nuovo strumento di trasporto e secondo il piano di esercizio già predisposto, il movimento delle merci e dei viaggiatori nel territorio in questione è destinato a moltiplicarsi per molte volte rispetto a quello attualmente operato con altri mezzi.

È da dire però che il Consiglio di amministrazione della Cassa, nella sua sensibilità, nella seduta del 26 giugno 1962 non concludeva l'esame dell'argomento negativamente, ma deliberando di sottoporre la questione al Comitato dei ministri per il Mezzogiorno perchè venisse eventualmente

promossa la emanazione di norme legislative che consentissero, nella specie, un intervento della Cassa.

Allo scopo di accelerare i tempi, in considerazione soprattutto che ulteriori remore condurrebbero necessariamente, ad un certo punto, alla sospensione dei lavori con tutte le disastrose conseguenze prevedibili, il sottoscritto ritiene di doversi rendere promotore delle norme legislative auspicate dal Consiglio di amministrazione della Cassa.

Ritiene il sottoscritto, richiamandosi a quanto esposto innanzi, che il Parlamento si renderà certamente conto della ragionevolezza, della necessità e della urgenza del richiesto intervento della Cassa.

Le particolari opere che i progetti di variante prevedono, come è stato innanzi ampiamente detto, hanno, difatti, specifiche finalità che rientrano nel quadro generale del progresso economico-sociale del Mezzogiorno: evitare lo sbarramento di una fiorente zona della città di Bari e renderla così maggiormente idonea a rilevanti sviluppi industriali ed urbanistici; collegare due stazioni ferroviarie di grande importanza ai fini di dare più elevato reddito al servizio di viaggiatori e di merci; sono queste finalità che vanno oltre la considerazione di un contributo agli impianti di qualsiasi normale linea ferroviaria.

D'altronde i Comuni della provincia di Bari che saranno serviti dalla nuova ferrovia — di cui il maggiore, Andria, ha 72 mila abitanti e gli altri dai 30 ai 50 mila abitanti — meritano l'attenzione della Cassa per il Mezzogiorno, scarsi interventi

avendo finora ottenuto nel settore delle opere pubbliche. Che almeno ora vedano, con l'aiuto della Cassa, completata un'opera indispensabile alla loro vita e pazientemente attesa per ben 36 anni!

È appena il caso di accennare, infine, che le stesse Ferrovie dello Stato, se proprio è di esse che maggiormente deve preoccuparsi la Cassa, da una delle varianti in esame sono per ricevere indubbio beneficio economico in quanto, come si è detto, il collegamento diretto delle due stazioni e il conseguente aumento del traffico determinerà un maggiore reddito di esercizio anche per le Ferrovie dello Stato.

E ciò senza dire, come ultimo ma non trascurabile argomento, che una parte della spesa prevista dalla predetta variante è stata impiegata dalla stessa Amministrazione delle Ferrovie dello Stato su suo terreno e per rendere maggiormente idonea la stazione di Bari al doppio traffico.

* * *

Il trascorrere del tempo, dal 1957 ad oggi, e il correlativo variare dei costi delle opere, sia per il materiale che per la mano d'opera, in misura certamente superiore al 20 per cento, rendono necessario un aggiornamento nella misura del contributo della Cassa da lire 500 a 600 milioni. Questa richiesta non ha bisogno di particolare illustrazione.

Il sottoscritto confida che il Parlamento, costantemente sensibile a tutti gli interessi del Mezzogiorno, darà il suo assenso a questo disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

La Cassa per il Mezzogiorno è autorizzata ad erogare la somma di lire 600 milioni quale contributo nella costruzione della nuova ferrovia Bari-Barletta.