

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore JANNUZZI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 LUGLIO 1958

Stanziamanti suppletivi occorrenti per il completamento della ferrovia Bari-Barletta

ONOREVOLI SENATORI. — Cinque grossi Comuni della provincia di Bari (Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi, e Bitonto, con un complesso di circa 220 mila abitanti) sono, in pieno secolo ventesimo, privi di ferrovia. Il problema, che ebbe inizio di risoluzione 33 anni or sono e che solo in questi ultimi anni è stato decisamente affrontato e per buona parte risolto, deve ora, senza alcun indugio, essere condotto a termine.

Le comunicazioni e l'economia di tutta quella zona che va dalle Murge alla vasta piana, ricca di vigneti e di uliveti, in cui sono poste le menzionate, popolate città, vanno prontamente sviluppate. Occorre che entri presto in opera la ferrovia che soddisfi le loro esigenze e faccia finalmente sparire quel lento, decrepito e malsicuro trabiccolo che, quantunque disusato dai più, ancora si trascina, col nome di tramvia Bari-Barletta, per servire almeno la parte più povera della popolazione alla quale non è consentito l'uso di più costosi mezzi di trasporto.

Vale la pena di spendere qualche parola sulla lunga storia di questa ferrovia:

Con legge 21 novembre 1950, n. 1016, veniva autorizzata la spesa di 2 miliardi e 400 milioni di lire — ripartita in tre eser-

cizi finanziari — per il completamento della ferrovia Bari-Barletta previsto dall'articolo 5 dell'atto 24 novembre 1947, approvato con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 dicembre 1947, numero 1642.

La relazione che accompagna il disegno di legge illustra, oltre che la necessità dell'opera, la sua assoluta urgenza.

La ferrovia a scartamento ordinario e a trazione elettrica Bari-Andria-Barletta fu concessa in costruzione ed esercizio alla Società per le Ferrovie economiche Bari-Barletta e diramazioni con atto 5 dicembre 1925.

I lavori del primo gruppo erano stati pressochè ultimati, quando furono sospesi con regio decreto 14 ottobre 1931 n. 1887.

Sostituitasi quale nuova concessionaria la Ferrotramviaria S.A.I. questa ebbe a presentare due distinti progetti per il completamento dell'opera l'uno a trazione mista, l'altro a trazione elettrica. Quest'ultimo fu ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 30 aprile 1940.

Ma ogni ulteriore provvedimento restò sospeso a causa della guerra.

Con atto 24 novembre 1947, approvato con decreto legislativo 31 dicembre 1947, n. 1642, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*

del 13 febbraio 1948, fu decisa la prosecuzione dei lavori per il primo tronco della Barletta-Andria, con riserva di decisioni per il completamento degli altri tronchi.

I lavori furono iniziati il 13 febbraio 1948 e terminati regolarmente il 12 settembre 1949.

La Società in data 7 febbraio 1949, in ottemperanza al voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, presentava istanza per il tronco Andria-Bitonto.

A tale scopo lire 600.000.000 vennero compresi nel progetto di impiego di lire 1.600 milioni destinati a lavori dipendenti dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in conformità alla legge 3 agosto 1949 n. 508, e 23 febbraio 1950 n. 55.

Ma solo dopo l'emanazione della citata legge 21 novembre 1950 n. 1016, con la quale si provvede agli stanziamenti relativi, si può ritenere sia stato effettivamente iniziato il completamento della ferrovia.

Durante i lavori si è presentata la necessità di introdurre una variante alla parte terminale del tronco Bitonto-Bari, per la penetrazione in Bari della ferrovia e ciò al fine di accogliere i desiderati fatti presente dal comune di Bari che, vedendo compromesso il previsto sviluppo edilizio della zona urbana compresa fra il mare ed il vecchio tracciato della ferrovia, ha insistentemente richiesto l'allontanamento della ferrovia stessa e lo spostamento della stazione terminale di Bari nei pressi della stazione delle Ferrovie dello Stato. Il che, d'altronde, è tornato gradito anche agli altri Comuni interessati in quanto il collocamento una a fianco all'altra delle due stazioni evita tra-sbordamenti a distanza ed agevola il servizio.

Il progetto di detta variante è stato recentemente sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici che si è espresso favorevolmente ad esso e sono ora in corso le ulteriori pratiche di approvazione e di concessione.

Altra variante introdotta dal Ministero dei lavori pubblici è stata una diramazione della Ferrovia, indipendente dal tracciato originario, che partendo da Bitonto raggiunge Santo Spirito, frazione di Bari (uti-

lizzando fino a tale località un impianto già esistente) e vanno fino a Bari, ricongiungendosi alla linea principale a qualche chilometro da tale città.

A tutt'oggi, l'armamento della linea è fermo a pochi chilometri dalla stazione di Bari; gli impianti di elettrificazione sono stati da poco iniziati, mentre non è stato ancora disposto l'acquisto del materiale rotabile.

Ma gli stanziamenti esistenti non sono sufficienti per il completamento dell'opera.

La Cassa per il Mezzogiorno è opportunamente intervenuta con un contributo di lire 500 milioni che varranno come partecipazione alla spesa della variante interna della città di Bari.

Alcune, rilevanti economie si realizzano con l'abbandono del vecchio tracciato.

Ma, ciononostante e tenuto conto di una disponibilità attuale di lire 116 milioni sugli stanziamenti precedenti, la spesa ancora da coprire è di lire 2.300.000.000. Essa trova giustificazione nelle maggiori spese per le varianti suddette, nelle spese per l'approvvigionamento del materiale rotabile e nel maggiore onere sulle originarie previsioni di spesa, essendo passati otto anni dalla legge 21 novembre 1950.

Una parte di questa spesa potrà recuperarsi dal valore delle aree calcolato in circa 400 milioni che vengono rese disponibili per il trasferimento da via Napoli della stazione terminale di Bari.

Trattative sono attualmente in corso con il comune di Bari per la cessione a questo ultimo, dietro pagamento del relativo corrispettivo, delle aree in questione. Tuttavia anche se dette aree di cui sopra dovessero essere consegnate al Demanio, il loro corrispondente valore di recupero andrebbe comunque in diminuzione dell'onere a carico dello Stato.

Vi è inoltre da considerare che tutte le somme corrisposte alla Società potranno avere valore anche di semplice anticipazione essendosi fatta riserva, sulla base dei piani finanziari da istituirsi a norma dell'articolo 8 dell'atto 24 novembre 1947 e dell'articolo 8 dell'atto 2 aprile 1954, di determinare

LEGISLATURA III - 1958 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

se una parte dei prodotti possa essere destinata al servizio di ammortamento e di interessi delle somme medesime e versata all'Erario.

Resta, comunque, acquisito alla proprietà dello Stato e lasciato in uso gratuito alla Società concessionaria sino al termine della concessione stessa, il materiale rotabile acquistato con le somme erogate in esecuzione dell'articolo 3 del predisposto disegno di legge.

Onorevoli Senatori! Negare l'ulteriore finanziamento occorrente perchè la ferrovia Bari-Barletta sia completata ed entri in funzione significherebbe non solo rinunciare a soddisfare alle esigenze economico-so-

ciali innanzi illustrate, ma rendere vana la spesa già fatta di oltre due miliardi in quanto la parte delle opere eseguite non avrebbe una propria funzionalità e una sua ragion di essere.

Il disegno di legge che sottopongo al vostro esame prevede la ripartizione della spesa in tre esercizi finanziari. Per l'esercizio in corso potrà provvedersi mediante carico sul capitolo 52 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio medesimo.

Ho piena fiducia che il Parlamento concederà a questo disegno di legge la sua alta approvazione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Per il completamento della ferrovia Bari-Barletta viene autorizzata, in aggiunta alla spesa di lire 2.400.000.000 di cui all'articolo 1 della legge 21 novembre 1950, n. 1016, una ulteriore spesa di lire 2.300.000.000, così ripartite:

500 milioni per l'esercizio finanziario 1958-59;

1 miliardo per l'esercizio finanziario 1959-60;

800 milioni per l'esercizio finanziario 1960-61.

Per l'esecuzione dei lavori per detto completamento (compresa la variante per la penetrazione in Bari, l'elettrificazione e la provvista del materiale mobile e d'esercizio), cui provvederà la concessionaria Società ferrotramviaria italiana secondo i progetti esecutivi approvati o da approvarsi dal Ministero dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, lo stesso Mi-

nistero dei trasporti, entro i limiti delle spese come sopra autorizzate, d'intesa col Ministero del tesoro, potrà anticipare alla Società la somma occorrente anzidetta con le modalità già stabilite, per precedenti lavori e provviste, nell'atto 24 novembre 1947 approvato con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 dicembre 1947, n. 1642 e negli atti successivi 4 giugno 1951 approvato con decreto del Presidente della Repubblica il 30 giugno 1951 n. 526, 2 aprile 1954 approvato con decreto del Presidente della Repubblica il 19 maggio 1954, n. 745.

Art. 2.

Restano inalterati gli articoli 2 e 3 della citata legge 21 novembre 1950 n. 1016.

Art. 3.

Alla maggiore spesa di lire 500.000.000 per l'esercizio finanziario 1958-59 si farà fronte a carico dello stanziamento del capitolo n. 52 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'esercizio medesimo.