

(N. 377-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla VIII Commissione permanente (Trasporti, comunicazioni, marina mercantile)
della Camera dei deputati nella seduta del 7 aprile 1949 (V. Stampato N. 441)*

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 14 APRILE 1949

Comunicata alla Presidenza P 11 maggio 1949

Completamento del tronco Andria-Barletta della ferrovia Bari-Barletta.

ONOREVOLI SENATORI. — Con regio decreto 17 dicembre 1925, n. 2358, veniva concessa alla Società Ferrovie Economiche Bari-Barletta e diramazioni, con sede a Bruxelles, la costruzione della ferrovia Bari-Andria-Barletta in sostituzione della tramvia Bari-Barletta costruita nel 1880 in base ad atto di concessione della Provincia di Bari del 31 ottobre 1878.

I lavori di costruzione, iniziati nel 1928, proseguirono fino al quasi completamento del

primo gruppo di opere; senonchè essi venivano sospesi con il regio decreto 16 ottobre 1934, n. 1887, specie in considerazione della avvenuta messa in liquidazione della Società concessionaria.

In virtù del regio decreto 25 giugno 1937, n. 1449, la Società Ferrotramviaria subentrava alla Società in liquidazione nella concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia anzidetta, e, allo scopo di completare la ferrovia ed aprirla all'esercizio nel più breve tempo

possibile, presentava un progetto di armamento ed un programma di esercizio con sistema misto di trazione a vapore e con automotrici a combustione interna, progetto che non pregiudicava ed anzi prevedeva per un secondo tempo l'adozione della trazione elettrica.

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, però, nella seduta del 30 novembre 1938 esprimeva il parere che dovesse adottarsi senz'altro, malgrado il maggior tempo occorrente per l'approntamento, il sistema a trazione elettrica.

La Società presentò la proposta richiestale il 10 agosto 1939, proposta sulla quale ebbe favorevolmente a pronunciarsi il Consiglio Superiore dei lavori pubblici nella seduta del 30 aprile 1940.

Senonchè ogni ulteriore istruttoria, comunicazione e decisione rimase sospesa a seguito del sopraggiungere della guerra.

Frattanto le precarie condizioni dell'esercizio della tramvia venivano ad aggravarsi; i vetusti impianti sottoposti durante la guerra ad una usura ancora maggiore del normale peggiorarono in modo tale da rendere dubbia la possibilità di prosecuzione dell'esercizio stesso.

Ciò considerato, data l'urgenza del problema della sostituzione della tramvia e per avviare il problema del completamento della ferrovia alla sua soluzione, il Ministero ritenne doversi stralciare dal progetto completo un gruppo di lavori da eseguirsi in un primo momento ed interessò in tal senso la Società concessionaria.

Alla stregua di tali comunicazioni, i tecnici della Società, tenendosi in contatto con l'Ispettorato Compartimentale di Bari, studiarono e vagliarono le possibili soluzioni tecniche e finanziarie in rapporto alle direttive del Ministero ed agli scopi da raggiungere, venendo alle seguenti considerazioni, conclusioni e proposte:

essere evidente che comunque per il completamento della costruzione della ferrovia Bari-Barletta occorreva una legge speciale in quanto le leggi fondamentali per le concessioni - Testo Unico maggio 1912 e successive -, specie per la parte finanziaria, erano ormai anacronistiche;

essere chiaro che lo scopo prefissosi dal Ministero con le direttive sopra riportate, era di avviare il problema della sostituzione dell'esercizio tramviario, la cui prosecuzione diventava sempre più incerta, mediante la esecuzione di *un primo gruppo di lavori*, riservando le previsioni per il completamento ad un momento, prevedibilmente prossimo, meno incerto nei prezzi del mercato e della mano d'opera.

Dato il carattere dei lavori, costituiti in prevalenza da quelli inerenti all'armamento della linea, non era nè tecnicamente nè economicamente conveniente eseguire per tutta la linea alcuni di essi.

Partendo da tale nuovo criterio, la Società concluse che uno stralcio dei lavori era attuabile solo nel senso di eseguire tutti quelli occorrenti ad un determinato tronco di linea, e movendo da tale conclusione essa propose come piano per il completamento della ferrovia, che tenesse conto degli scopi prefissisi dal Ministero, la divisione dei lavori occorrenti in cinque tempi, e precisamente:

1° tempo: esecuzione del tronco Barletta-Andria, ivi compreso l'allacciamento provvisorio merci alla stazione delle F. S. a Barletta;

2° tempo: esecuzione del tronco Andria-Ruvo;

3° tempo: esecuzione del tronco Ruvo-Bitonto;

4° tempo: esecuzione del tronco Bitonto-Bari, ivi compreso l'allacciamento alle F. S. a Bari-Marittima e l'allacciamento definitivo viaggiatori e merci a Barletta.

5° tempo: opere di elettrificazione e completamento.

Il tutto da stralciarsi man mano dal progetto presentato dalla Società nell'agosto 1939 ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici col voto 30 aprile 1940, n. 899.

Il Ministero dei trasporti, dopo accordi col Ministero del tesoro, accolse le proposte della Società e si giunse così all'atto aggiuntivo 24 novembre 1947, approvato con decreto legislativo del 31 dicembre 1947, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* il 12 febbraio 1948, con il quale veniva disposto il completamento del tronco Andria-Barletta della suddetta ferrovia.

La spesa accertata dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici era prevista al 18 luglio 1946 in lire 154.915.974 (da corrispondersi alla Società in base a certificati di avanzamento pari ad un ventesimo dell'importo totale), ma poichè l'articolo 4 del suddetto atto aggiuntivo 24 novembre 1947 stabiliva che il costo totale dei lavori doveva essere aggiornato alla data d'inizio dei lavori, il Ministero del tesoro, dati i noti aumenti, col decreto legislativo del 31 dicembre 1947, n. 1642 stanziava già per l'anzidetto lavoro lire 200.000.000.

I lavori ebbero principio regolarmente il 13 marzo 1948 ed il costo aggiornato dell'opera a tale data venne con voto del 3 ottobre 1948 determinato in lire 417.237.953, donde la necessità di incrementare il preventivo stanziamento di lire 220.000.000.

I lavori sono stati portati regolarmente avanti dalla Società, malgrado i ritardi che si sono verificati nella fornitura dei materiali metallici.

Allo stato attuale la Società ha eseguito lavori riconosciuti pari a circa l'80 per cento dell'opera, ma non ha potuto incassare che i 9/10 del primitivo provvisorio stanziamento di lire 200.000.000.

Il disegno di legge per tale stanziamento suppletivo (lire 220.000.000) approvato da tempo dal Consiglio dei Ministri ed approvato

dalla Commissione della Camera in sede legislativa, è ora sottoposto, onorevoli colleghi, all'approvazione del Senato.

La pratica è urgente, dovendo lo Stato far fronte agli impegni presi coll'atto aggiuntivo anzidetto e corrispondere alla Società l'importo dei lavori che, come sopra detto, sono pressochè ultimati.

Il disegno di legge non porta ad ulteriore aggravio per il bilancio essendosi, d'accordo fra il Ministero dei trasporti ed il Ministero del tesoro, stabilito che la maggiore spesa di lire 220.000.000, per il completamento del tronco ferroviario Barletta-Andria è compensata da una corrispondente riduzione della somma stanziata al Capitolo 47 del Ministero dei trasporti.

La nuova ferrovia, di cui il tronco Barletta-Andria costituisce il principio del completamento, sarà di sicuro ausilio allo sviluppo commerciale ed industriale dei comuni della provincia di Bari non ubicati sul mare, promuovendone ogni attività civile e contribuendo attivamente al progresso del Mezzogiorno d'Italia.

Pertanto, onorevoli colleghi, la Commissione vi propone l'approvazione del presente disegno di legge.

CASARDI, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

In dipendenza dell'aggiornamento del costo totale dei lavori di completamento del tronco Andria-Barletta della ferrovia Bari-Barletta alla data di inizio dei lavori stessi, aggiornamento stabilito dal secondo comma dell'articolo 4 dell'atto aggiuntivo del 24 novembre 1947, approvato con decreto legislativo 31 dicembre 1947, n. 1642, la spesa di lire 200.000.000 autorizzata dall'articolo 2 del citato decreto legislativo è elevata a lire 420 milioni.

Art. 2.

La maggiore spesa di lire 220.000.000 sarà stanziata in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1948-1949, e sarà compensata da una eguale riduzione della somma stanziata al capitolo 47 dello stesso stato di previsione in applicazione dell'articolo 4 del decreto legislativo 14 settembre 1947, n. 877.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con proprio decreto, alle occorrenti variazioni di bilancio.