

(N. 1568)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori JANNUZZI e ANGELINI Nicola

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 MARZO 1951

Autorizzazione al Ministro dei trasporti a concedere acconti per i lavori di completamento della ferrovia Bari-Barletta in esecuzione della legge 21 novembre 1950, n. 1016.

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 21 novembre 1950 n. 1016 veniva autorizzata la spesa di 2 miliardi e 400 milioni di lire 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 n. 1642.

Detta spesa veniva così ripartita:

un miliardo per l'esercizio finanziario 1950-1951;

800 milioni per l'esercizio finanziario 1951-1952;

600 milioni per l'esercizio finanziario 1952-1953.

La relazione che accompagna il disegno di legge illustra, oltre che la necessità dell'opera, la sua assoluta urgenza. Cinque grossi comuni della provincia di Bari (Andria-Corato-Ruvo di Puglia-Terlizzi-Bitonto) con una popolazione complessiva di oltre 200 mila abitanti, con grandi estensioni di terreno e con una economia agricola florida, attendono da decenni una

ferrovia che soddisfi le loro esigenze e faccia finalmente sparire quel lento, decrepito e malsicuro trabiccolo che, quantunque disusato dai più, ancora si trascina, tra la generale derisione, col nome di tramvia Bari-Barletta.

La storia della trasformazione di tale tramvia è lunga e penosa e fa intendere l'exasperazione e qualche volta la sfiducia delle popolazioni interessate.

Ed invero 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.It. questa ebbe a presentare due distinti progetti per il completamento dell'opera, l'uno a trazione mista, l'altra 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 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.

Finalmente con la citata legge 21 novembre 1950 n. 1016 si provvedeva per il completamento della ferrovia e per gli stanziamenti relativi.

A tutt'oggi però non sono stati ripresi i lavori di completamento, neanche del tronco Andria-Bitonto, a due anni dall'istanza della Società del 7 febbraio 1949!

Sta di fatto che, avendo ritenuto l'Amministrazione di dover ancora richiedere su certe clausole il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la convenzione relativa non è stata ancora approntata; che la stessa deve essere poi rimessa per l'approvazione al Ministero del tesoro, quindi sottoposta al parere del Consiglio di Stato, presentata poi all'approvazione della Società concessionaria, successivamente stipulata, indi approvata con decreto del Presidente della Repubblica ed infine pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*.

A ciò si aggiunga che per l'aggiornamento del costo dei lavori del tronco Andria-Barletta di cui alla perizia della Società in data 7 febbraio 1949 pare debba richiedersi nuovamente il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È logico, perciò, pensare che la ripresa dei lavori di completamento di cui trattasi, senza una disposizione speciale, non potrà avvenire che verso la fine dell'anno in corso.

Consta, d'altra parte, che la Società concessionaria ha già ordinato rotaie, materiale minuto e traverse che stanno affluendo di giorno in giorno sul posto.

In siffatte condizioni è doveroso provvedere a che i lavori siano prontamente ripresi e proseguiti senza ulteriori indugi.

L'esercizio finanziario 1950-51 nel quale è stato stanziato, come si è detto, un miliardo, sta per terminare.

La disoccupazione che la ripresa dei lavori è destinata a lenire è sempre più preoccupante nei paesi interessati.

Tutto concorre quindi a far reputare necessario un progetto di legge col quale il Ministro dei trasporti venga autorizzato a disporre l'immediata ripresa e prosecuzione dei lavori e la corresponsione di relativi accenti.

Siffatto progetto di legge che si sottopone all'esame del Parlamento rispecchia lo spirito e la sostanza della legge 21 novembre 1950 e potrebbe considerarsi integrativo di essa agli effetti della rapida esecuzione dei lavori, come era certamente negli intendimenti del Governo che la propose e del Senato e della Camera dei deputati che l'approvarono.

La norma proposta non è nuova nella legislazione relativa alla materia in esame. Un'analoga disposizione fu emanata per il ripristino e trasformazione della ferrovia Sangritana di cui al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 ottobre 1947 n. 1210, per il ripristino e il completamento della ferrovia Umbertide-San Sepolcro e per la costruzione del tronco Camigliatello San Giovanni in Fiore delle ferrovie calabro-lucane di cui al decreto legislativo 27 marzo 1948 n. 396.

E poichè nei casi suindicati non era intervenuta ancora la concessione o non erano stati disposti i relativi stanziamenti, mentre nel caso della ferrovia Bari-Barletta esistono concessione, legge e stanziamenti (e pur tuttavia l'inizio delle opere si farebbe, senza una disposizione speciale, lungamente attendere) i proponenti si onorano di confidare nel consenso del Parlamento alla loro proposta di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

Per il completamento della ferrovia Bari-Barletta di cui alla legge 21 novembre 1950 n. 1016, è data facoltà al Ministro dei trasporti, anche in pendenza della stipula ed approvazione degli atti regolanti i rapporti con la concessionaria Ferrotramviaria Società anonima italiana, di ordinare a questa l'esecuzione dei lavori relativi e di corrispondere, entro i limiti e termini degli stanziamenti di cui alla succitata legge, acconti per le opere eseguite e materiali approvvigionati a pie' d'opera e sulle somme da liquidarsi per revisione dei costi, anche in pendenza dei procedimenti relativi.

Gli acconti potranno essere corrisposti dietro rilascio, da parte dell'ufficio tecnico di sorveglianza sulla costruzione, di certificati di avanzamento dei lavori e provviste, sulla base dei prezzi riconosciuti provvisoriamente ammissibili per le opere eseguite e, per le revisioni, sulla base di nuovi prezzi riconosciuti provvisoriamente ammissibili ai fini delle revisioni medesime.