SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

MERCOLEDÌ 18 MARZO 1964

(13ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Modificazione alla legge 30 dicembre 1959, n. 1215, relativa all'impianto di collegamenti telefonici » **(74)** (*D'iniziativa del senatore Granzotto Basso*) **(Rinvio della discussione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 216
ANGRISANI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 216

« Autorizzazione alla Cassa per il Mezzogiorno ad erogare la somma di lire 600 milioni, come contributo nella costruzione della nuova ferrovia Bari-Barletta » **(198)** (*D'iniziativa del senatore Jannuzzi*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 206, 215, 216
ANGRISANI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 212
CHIARIELLO 212
CROLLALANZA 209, 213, 214
FABRETTI 213
FERRARI Giacomo 207, 209
FOCACCIA 213
GENCO, *relatore* 206, 209, 213, 214
GIANCANE . . . . . *Pag.* 211, 212
GUANTI 212
INDELLI 214
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 215
RESTAGNO 212

La seduta è aperta alle ore 9,15.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Chiariello, Crollalanza, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Ferroni, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez, Massobrio, Restagno, Spasari, Spataro, Vergani, Vidali e Zannier.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Battista, per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi e per le poste e le telecomunicazioni Angrisani.

GUANTI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Jannuzzi: « Autorizzazione alla Cassa per il Mezzogiorno ad erogare la somma di lire 600 milioni, come contributo nella costruzione della nuova ferrovia Bari-Barletta » (198)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Jannuzzi: « Autorizzazione alla Cassa per il Mezzogiorno ad erogare la somma di lire 600 milioni, come contributo nella costruzione della nuova ferrovia Bari-Barletta.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura:

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 .

Comunico che sul disegno di legge in esame la 5ª Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, atteso che trattasi di provvedimento sostanzialmente interpretativo, autorizzante la Cassa per il Mezzogiorno allo specifico intervento per il completamento della linea ferroviaria Bari-Barletta, comunica di non opporsi, per quanto di competenza, all'ulteriore corso del provvedimento ».

G E N C O , *relatore.* Onorevoli senatori, il disegno di legge in esame fu già approvato nel novembre del 1962 da questa Commissione; trasmesso alla Camera dei deputati, fu assegnato in sede deliberante alla II Commissione ma non giunse a decisione perchè nella seduta del 13 febbraio 1963, dopo una breve discussione, ne fu chiesto il rinvio in Assemblea dove l'*iter* fu interrotto dallo scioglimento delle Camere. Le esigenze allora prospettate — ne fui io stesso relatore — si ripetono oggi, perchè gli stanziamenti richiesti per il completamento della ferrovia non sono stati nel frattempo concessi.

Per coloro che non conoscono a fondo il problema, dirò che la ferrovia, nel primitivo progetto, avrebbe dovuto avere la stazione terminale nell'abitato di Bari, nella zona del porto, distante cioè quasi 2 chilometri dalla stazione delle Ferrovie dello Stato. Voi capite che le due ferrovie non avrebbero avuto alcuna possibilità di collegamento. La soluzione in un primo tempo prospettata avrebbe perciò creato numerose difficoltà, e pertanto il Comune di Bari fece studiare un nuovo progetto — che poi è quello adottato — in base al quale la ferrovia penetra nell'abitato della città parallelamente a quella dello Stato, terminando a fianco del fabbricato viaggiatori della stazione principale (dico principale perchè a Bari c'è anche la stazione marittima).

La soluzione dell'attraversamento della città ha richiesto, come è facilmente immaginabile, una maggiore spesa che non potè essere accollata al Ministero dei trasporti giacchè questo non aveva disponibilità di fondi. Fu chiesto allora alla Cassa per il Mezzogiorno di intervenire per il completamento dei lavori.

Ai fini di una più completa informazione desidero ricordare che della ferrovia Bari-Barletta si cominciò a parlare fin dal 1947 — io stesso fui relatore nella prima legislatura dei provvedimenti con cui fu autorizzato un primo stanziamento complessivo di oltre 4 miliardi —: essa è destinata a congiungere, partendo da Barletta, i popolatissimi centri agricoli di Andria con i suoi 72 mila abitanti, Corato, Ruvo di Puglia, Terlizzi, Bitonto, con la città di Bari. Si tratta di servire, lungo tutto il percorso, una popolazione di circa 300 mila abitanti, senza contare quelli delle due stazioni terminali di Bari e Barletta. Da queste poche cifre che ho elencato potrete ben comprendere l'importanza dell'opera.

A puro titolo di cronaca, posso ricordare che su quella stessa linea precedentemente funzionava una ferrovia a scartamento ridottissimo, con locomotive che risalivano al 1882 e dai nomi avventurosi: il treno si fermava ogni tanto, procedeva su una se-

de stradale non asfaltata, sicchè le vetture erano sempre piene di polvere. Potete bene immaginare i sacrifici cui erano sottoposti i viaggiatori!

Ora la ferrovia è pressocchè ultimata; mancano soltanto pochi lavori per i quali si richiede il contributo di cui al presente disegno di legge. La Cassa per il Mezzogiorno, che in un primo tempo aveva ritenuto di non poter intervenire perchè il suo statuto prevede solo operazioni di sistemazione straordinaria di linee ferroviarie a grande traffico, successivamente preciso di essere pronta alla contribuzione richiesta purchè ne fosse stata autorizzata con legge speciale.

Onorevoli colleghi, potrei continuare ancora a lungo sull'argomento, ma non mi pare necessario. Voglio sottolineare soltanto che l'opera è quasi completa, il fabbricato viaggiatori nella piazza di Bari è ultimato, l'armamento è già stato installato, mentre si attendono le vetture: è necessario dunque approvare il disegno di legge e urgentemente, perchè è da 15 anni che le popolazioni interessate stanno aspettando che detta ferrovia entri in funzione. D'altra parte bisogna non dimenticare che il tratto Barletta-Bitonto è già in esercizio, anche se attualmente riservato soltanto al trasporto delle merci, in massima parte prodotti ortofrutticoli che vengono avviati verso il nord; manca dunque il completamento del tratto Bitonto-Bari. In attesa del funzionamento della ferrovia, il servizio viaggiatori da Barletta a Bari viene espletato dalla stessa società concessionaria mediante autolinee onde evitare al passeggero il fastidio di dover scendere a Bitonto ed attendere un altro mezzo con cui raggiungere la città di Bari. Tutto ciò, come si può ben immaginare, comporta un notevole aggravio finanziario perchè la ferrovia, concepita per il servizio viaggiatori e merci, viene attualmente adibita, nel tratto in funzione, soltanto per il trasporto delle merci.

Per quanto riguarda gli stanziamenti che si sono susseguiti, ricorderò che con decreto legislativo del 31 dicembre 1947 furono stanziati 200 milioni, con la legge del 19 marzo 1949 220 milioni, con la legge del 3 ottobre 1949 1 miliardo e 200 milioni, con la legge del 21 novembre 1950 2 miliardi e 400 milioni e con la legge del 24 luglio 1959 2 miliardi e 600 milioni, per un totale di 6 miliardi e 620 milioni. Poichè il costo totale degli impianti è di 7 miliardi e 120 milioni, mancano dalla somma finora stanziata i 600 milioni previsti dal disegno di legge in discussione.

Che altro c'è da aggiungere? Purtroppo non posso dare alla Commissione l'assicurazione che al termine dei lavori le imprese incaricate — non la società concessionaria della ferrovia — non avanzino una richiesta di revisione dei prezzi giacchè, come ben sapete, il diritto alla revisione per certi lavori è stato concesso con legge da noi stessi recentemente approvata. Da un calcolo molto sommario posso prevedere che la richiesta di revisione si aggirerà su qualche centinaio di milioni.

Mi sembra di essere stato molto chiaro. Metto a disposizione di chi ne volesse prenderne visione, la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Bari-Barletta, convenzione che, stipulata nel 1925, è rimasta inalterata e regola ancora i rapporti fra lo Stato e la società concessionaria.

F E R R A R I G I A C O M O . Ho seguito con diligente attenzione la relazione del senatore Genco ed ho letto con altrettanta attenzione quella del proponente senatore Jannuzzi nonchè i verbali delle discussioni che a suo tempo si fecero in questa sede e successivamente alla II Commissione della Camera dei deputati prima che il disegno di legge fosse rimesso all'Assemblea. Debbo confessare che malgrado ciò non sono riuscito a capire le ragioni legittime e concrete del lungo *iter* che ha dovuto seguire la costruzione della ferrovia Bari-Barletta.

Ricordero infatti, come del resto ha già fatto il senatore Genco, che la stipula della convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia per 70 anni risale al dicembre del 1925; seguono poi numerosi altri provvedimenti legislativi: nel 1947 per il completamento del primo

tronco Barletta-Andria, nel 1949 per il completamento del secondo tronco Andria-Bitonto, nel 1950 per la totale elettrificazione della ferrovia, nel 1954 per il completamento del tronco Bari-Bitonto e infine nel 1959 per l'attuazione del piano di completamento. Da tale elencazione possono trarsi due conclusioni: primo, che si tratta di un'opera il cui *iter*, nonostante i numerosi atti legislativi susseguitisi, ha ormai circa 40 anni; secondo, ed è la cosa più importante, che le popolazioni interessate dopo tutto questo tempo sono ancora senza ferrovia. Purtroppo questa è la sostanza delle cose.

E intanto cosa avviene? Che la stessa società concessionaria gestisce servizi automobilisti che interessano la maggior parte se non tutta la linea Bari-Barletta; non solo, ma, se non vado errato, nell'ultimo tronco un'altra società esercisce analogo servizio che probabilmente sarà in concorrenza colla stessa ferrovia quando quest'ultima entrerà in funzione.

Da quanto esposto potrebbe sorgere spontanea una domanda che rivolgo a me stesso senza che abbia carattere definitivo o determinante: si deve continuare nell'attuale programma o conviene invece mutare rotta?

In qualche modo, in questi quaranta anni, certi problemi dei trasporti sono stati in effetti risolti con altre soluzioni. Mi pare pertanto che il quesito che io pongo abbia una certa consistenza.

Altri due quesiti, altrettanto spontanei, che dobbiamo porci sono questi:

1) Quanto si è speso fino ad oggi? Il senatore Genco ha parlato di sei miliardi e 620 milioni, ma si dovrebbe precisare se si è spesa soltanto quella somma o anche di più.

2) Sotto quale titolo preciso sono stati pagati alla società concessionaria gli oneri previsti dalla convenzione? Evidentemente doveva trattarsi di oneri sostanziali e cospicui, non di oneri d'integrazione, chè quelli verranno dopo, quando si passerà all'esercizio.

Occorrerebbe inoltre conoscere il motivo preciso e concreto che giustifica oggi il pagamento dei seicento milioni.

Mi pare che il relatore abbia fatto cenno alla necessità dell'accesso in città in prossimità o in adiacenza alla stazione delle ferrovie dello Stato, alla necessità di passaggi in galleria, eccetera.

Desidererei, in particolare, piena conferma su questo punto: saranno poi sufficienti questi 600 milioni? Il relatore ha detto che può darsi che altri pagamenti avvengano in base ad una legge sulla revisione dei prezzi da noi stessi approvata, per cui potrà essere richiesta qualche altra somma. Ma non era preferibile prevedere un importo globale, in cifre arrotondate, in modo di non dar luogo ad ulteriori richieste?

Mi pare che il caso della ferrovia Bari-Barletta sia proprio una esemplificazione chiara, precisa, dimostrativa in modo completo, del problema delle ferrovie in concessione. Io ritengo che non sia più possibile assolutamente continuare su questa strada. Abbiamo delle leggine che si susseguono l'una dietro l'altra, scoordinate tra loro, talvolta anche in reciproca contrapposizione. Ebbene, non è opportuno cercare una soluzione coordinata di questi problemi, di tutte queste situazioni, man mano che si presentano?

Nel caso in esame mi sembra che il problema del riscatto non presenti gravi difficoltà, anche sotto il profilo dell'onere finanziario, e che la sua soluzione sia molto semplice. Gli impianti fissi sono stati pagati completamente dallo Stato; il materiale mobile è stato pagato, se non completamente, quasi completamente dallo Stato. Io ho visto una copia della convenzione. Mi pare insomma che sia proprio il caso di invitare il Governo ad esaminare la possibilità di risolvere radicalmente il problema. Anzi, proprio da questo caso il Ministero dei trasporti potrebbe prendere l'iniziativa di una nuova impostazione della politica dei trasporti in Italia e a tal fine vorrei pregare l'onorevole Ministro Jervolino di volerci presentare un programma. Egli ha promesso che quanto prima verrà qui tra noi in quest'aula: allora sentiremo le sue idee in merito a questi problemi. Mi auguro che venga presto e ci dica come affronterà il problema delle ferrovie concesse, portan-

doci anche un quadro esatto di esse che ci illustri in modo chiaro e preciso quante sono, dove sono il loro chilometraggio, le condizioni in cui si trovano attualmente e soprattutto le date di scadenza delle varie concessioni.

G E N C O , *relatore*. C'è una pregevole pubblicazione in proposito, che viene pubblicata anno per anno dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

F E R R A R I G I A C O M O . Nei bilanci non c'era nessun prospetto che ci potesse illuminare sufficientemente sull'argomento. Mi auguro che finalmente il problema venga affrontato davanti alla nostra Commissione dal Ministro dei trasporti.

È necessario che si attui una nuova politica dei trasporti ferroviari. L'inizio già c'è: il primo passo è stato fatto per le ferrovie Calabro-Lucane. In realtà per queste ultime c'è voluto un episodio doloroso, la sciagura del ponte della Fiumarella, con settantuno morti. C'è stato dopo anche qualche altro episodio, altrettanto doloroso, per quanto i morti siano stati in minor numero. Comunque questi fatti dolorosi determinarono finalmente delle decisioni adeguate. È necessario che le concessioni siano tolte alle società private e che il servizio ferroviario venga assunto direttamente dallo Stato o anche da altri enti pubblici. Mi pare che si possa anche esaminare la eventualità di adottare le soluzioni da noi prospettate genericamente nei nostri programmi. Vale a dire, non sempre lo Stato deve assumere direttamente la gestione: questa può essere attuata anche attraverso altre strutture (enti locali: Province, Comuni, consorzi fra gli enti locali). E mi pare che il caso della Bari-Barletta offra proprio la possibilità di una soluzione di questo genere.

Quindi, io vorrei invitare il Ministero dei trasporti ad esaminare la questione e a portarci finalmente un programma nuovo che affronti definitivamente e radicalmente il problema delle ferrovie in concessione.

Intanto, vediamo come è servita attualmente la popolazione della zona interessata alla ferrovia Bari-Barletta. Il senatore Genco ha fatto cenno ai servizi automobilistici. Sappiamo tutti che si tratta di una zona intensamente popolata e anche — io la conosco personalmente per aver là vissuto per parecchi anni — intensamente laboriosa. Tutti conosciamo la laboriosità della regione pugliese. Ed allora, mi domando, perchè si son dovuti registrare quaranta anni di carenza dalla legge iniziale? Perchè quella popolazione, dopo quaranta anni, è ancora in attesa del completamento della ferrovia?

Ed ecco la mia conclusione, che faccio a nome del mio gruppo: riaffermando tutto quello che ho detto in premessa, con l'augurio che abbia la possibilità di indurre finalmente il Ministero dei trasporti a presentare il programma di una politica nuova per le ferrovie, dichiaro, considerato anche quello che ho detto nei confronti della laboriosa popolazione della zona, che noi non voteremo contro il disegno di legge, ma ci asterremo.

C R O L L A L A N Z A . Ho ascoltato con molta attenzione ciò che è stato detto dal senatore Ferrari Giacomo, il quale prima ha posto dei quesiti sul lungo *iter* della costruzione della ferrovia Bari-Barletta, esprimendo il dubbio se questa sia ancora utile o meno, e poi è passato, su un piano più vasto, a prospettare, a noi ed al Governo, il problema se non sia giunto il momento di trasferire allo Stato tutte le ferrovie in concessione che ancora abbiamo una ragione d'essere.

Per quanto riguarda l'*iter* della Bari-Barletta, voglio ricordare che come barese ho vissuto tutta la vicenda di questa ferrovia. Effettivamente non possono non meravigliare i quaranta anni che intercorrono dalla concessione ad una nota società belga (la quale aveva in Italia, nel nord e nel sud, parecchie di queste piccole ferrovie che servivano determinati comuni ai margini dei grossi centri) fino al traguardo, che ora si sta per raggiungere, del compimento della ferrovia. Quaranta anni sono molti e non avrebbero nessuna giustificazione. Senonchè, ottenuta la concessione, la società bel-

ga la cedette ad un'altra società. Ciò intral ciò l'inizio della costruzione della Bari-Barletta. Quindi ci furono delle beghe fra so cietà e Governo e furono avanzati dei cavilli che ritardarono ulteriormente l'ini zio della costruzione della ferrovia. Quan do questa cominciò effettivamente a realizzarsi, subentrò un fatto nuovo: lo sviluppo della motorizzazione, che appariva fin da allora già notevole Per ciò il Ministro dei trasporti dell'epoca ritenne di fermare tutte le iniziative di ferrovie in concessione per esaminare fino a che punto fosse opportu no continuarne la costruzione, evitando così la realizzazione di ferrovie che potevano fin da allora apparire non più giustificate, previo pagamento degli eventuali danni alle società concessionarie. Fu nominata una Commissione interministeriale, che lavorò per un lungo periodo, e nel frattempo ogni attività di costruzione di nuove ferrovie fu sospesa. A conclusione dei lavori della Commissione, alcune delle concessioni che erano state date furono revocate; fu invece riconosciuto che la costruzione della ferrovia Bari-Barletta era quanto mai utile. Pertanto si stabilì che essa avesse prosecuzione, in quanto non solamente era una ferrovia che doveva servire una vasta massa di popolazione che, comprese le due città terminali assommava allora ad oltre cinquecentomila abitanti, ma doveva anche soddisfare le esigenze di una zona della provincia di Bari che ha parti colari attività nel campo economico, essen do abitata da una popolazione che, come è stato ricordato dallo stesso senatore Fer rari Giacomo, è fra le più laboriose ed at tive della regione.

Dopo tale positiva valutazione si riprese la costruzione. Non è quindi vero che la ferrovia non è stata mai iniziata· si può dire che se ne avviò effettivamente la costruzione solo a distanza di anni da quel lontano 1925. Senonchè a questo punto si dovette rivedere un problema tecnico, quello dell'elettrificazione: parve logico che in un periodo in cui si iniziava l'elettrificazione delle altre linee, la nuova Bari-Barletta dovesse nascere con il crisma di un'opera moderna. Di qui la riesumazione e la rielaborazione del progetto da parte degli organi tecnici. È dunque evidente che i primi anni — dal 1925 al 1932 33, non ricordo con esat tezza — sono stati perduti per le ragioni dianzi esposte.

Poi purtroppo cominciarono le guerre e con esse naturalmente il rallentamento e quindi il fermo con lo scoppio della secon da guerra mondiale. Intanto la ferrovia ave va assunto, opportunamente trasformandolo, le caratteristiche proprie della vecchia tramvia Bari-Barletta, ricalcandone in gran parte il tracciato ed utilizzandone la stazio ne terminale.

Cessata la seconda guerra mondiale, con clusa la fase dei problemi più importanti — quelli della ricostruzione —, è natural mente tornata sul tappeto la questione del la ferrovia Bari-Barletta. E qui comincia il rallentamento non piu per ragioni di valutazione — se convenga o meno costruire la ferrovia —, non piu per i passaggi da una società all'altra, non più per cause che abbiano una qualsiasi giustificazione, ma perchè lo Stato, o per mancanza di fondi o perche il problema non è sentito, inizia, con lo stillicidio di piccoli finanziamenti, a far procedere i lavori a piccoli passi. Senza dimenticare poi che la società concessionaria, che la sa lunga, non manca di pian tare continuamente *grane* per i mancati finanziamenti, mettendo in movimento gli operai perchè non ha i soldi per pagarli, e orchestrando tutto quanto è necessario per attingere nuovi fondi.

In altri termini, cessato il periodo bellico e passata la fase della ricostruzione, lo Sta to si sarebbe dovuto porre il quesito che già una prima volta aveva risolto in senso favorevole: se ritenere cioè la ferrovia an cora utile. In caso affermativo avrebbe do vuto predisporre la somma necessaria — 4, 5 miliardi — ad evitare che i lavori durassero ancora per altri venti anni prima di giungere a completamento. Perchè in que sto periodo non ci sono state guerre nè si sono verificate tutte le difficoltà insorte nel primo ventennio.

Per la verità si verifica un'altra circostan za. Come ho già detto, il tracciato doveva ricalcare quella della vecchia tramvia Bari Barletta. Nel frattempo, però, la città di

Bari ha avuto un'espansione notevolissima sicche, adottando il progetto originario, la ferrovia nel tronco terminale avrebbe dovuto tagliare per ben 13 volte le strade urbane con altrettanti passaggi a livello. Potete immaginare se era possibile ammettere una soluzione del genere. Comincia allora la polemica con i comuni della provincia che, in considerazione dell'urgenza del problema, vorrebbero disinteressarsi delle esigenze del capoluogo. E qui sorge effettivamente un motivo di incertezza, relativamente però alla sola fase terminale, il che non avrebbe dovuto impedire in ogni caso di continuare i lavori tranne che per gli ultimi 6 7 chilometri.

Finalmente anche questo problema viene risolto, e nell'interesse non solo della citta di Bari, ma anche dei comuni della provincia si decide, e tecnicamente si approva, che la ferrovia anzichè utilizzare come stazione terminale quella della vecchia tramvia Bari Barletta, vada ad innestarsi in un nuovo fabbricato a fianco della stazione centrale delle ferrovie dello Stato, cui viene collegata a mezzo di alcuni sottopassaggi e gallerie In tal modo si dà la possibilità agli utenti di scendere da un treno e salire su un altro a tutto vantaggio dell'esercizio e del traffico dei viaggiatori e delle merci.

Giunti a questo punto si trattava di reperire i fondi. A questo scopo, come si legge nella relazione e come certamente avrà detto il collega Genco, fu richiesto un intervento, sia pure parziale, della Cassa per il Mezzogiorno nella maggiore spesa necessaria per l'attuazione delle varianti, intervento che, inizialmente previsto nella somma di 500 milioni, è stato ora portato a 600 milioni per aggiornamento di prezzi.

Si domanda se tale somma risulterà sufficiente. Io so soltanto che la ferrovia è ora pressochè ultimata, come pure il nuovo fabbricato; i terrapieni e le gallerie di accesso sono ormai visibilissimi a chi arrivi nella città; l'elettrificazione e la palificazione della linea sono in gran parte estese tranne che nell'ultimo tronco, sicchè tra qualche mese la ferrovia dovrebbe entrare in esercizio. È pertanto chiaro che non possiamo rifiutarci di approvare il provvedimento in esame il cui finanziamento d'altronde faceva parte della previsione finanziaria globale e che, come sapete, si e reso necessario solo per difficoltà di contabilità da parte della Cassa per il Mezzogiorno.

Ci saranno delle ulteriori richieste? Non lo so, e certo però che in questo caso gli organi tecnici le esamineranno e, se le riterranno giustificate sarà purtroppo necessario da parte dello Stato provvedere con un ulteriore finanziamento E qui sorge il problema posto dal senatore Ferrari, sull'opportunità che lo Stato, visti i precedenti negativi in fatto di ferrovie in concessione e considerati i soldi che ha dovuto sin qui spendere, ci prospetti finalmente un piano organico di sistemazione entrando nell'ordine di idee di assumere direttamente la gestione di tali ferrovie o eventualmente di darle in concessione a consorzi di Comuni, Province, Regioni.

Onorevoli colleghi, si tratta di un problema che merita di essere esaminato urgentemente. Voi sapete che io sono fra coloro che sostengono la libera iniziativa; però quando la libera iniziativa difetta, specie se si tratta di servizi pubblici, vi sono molte giustificazioni che danno allo Stato il diritto di sostituirsi ad essa. Pertanto non sarei affatto contrario a che lo Stato assumesse la gestione della ferrovia Bari-Barletta, anche in considerazione del fatto che essa è dotata di tutti i criteri tecnici — scartamento ordinario, ad esempio — che rendono possibile tale soluzione, e della notevole importanza della zona che serve Il problema comunque non è attuale, cioè non riguarda il provvedimento oggi in esame. Esso si pone in prospettiva, e quando sarà sul tappeto non mancheremo di valutarlo con tutto il senso di responsabilità che la circostanza richiede.

Oggi invece è necessario approvare il disegno di legge in discussione e consentire finalmente il completamento di una opera assolutamente indispensabile alla vita economica dei Comuni interessati.

G I A N C A N E . Onorevole Presidente! Io non avrei nulla da aggiungere alle argo-

mentazioni addotte dal collega senatore Ferrari, cui mi associo senza riserve; argomentazioni che hanno chiaramente posto in evidenza il sistema con cui si è andati avanti sino a questo momento nell'ambito della politica dei trasporti, specialmente di quelli in concessione.

Per quanto riguarda il caso specifico della ferrovia Bari Barletta, il problema è ben conosciuto, specialmente da noi che viviamo nella regione. Di esso si va discutendo da quasi mezzo secolo e finanche sui palcoscenici di rivista è stato portato come simbolo di una situazione anacronistica. E intanto le popolazioni interessate sono ancora in attesa del completamento dell'opera.

A nome del mio Gruppo, pertanto, preannuncio il voto favorevole al disegno di legge in esame perchè è assolutamente necessario che si ponga fine a tale stato di cose e si dia finalmente soddisfazione alle operose popolazioni della zona. Nello stesso tempo faccio voti affinchè l'onorevole Ministro Jervolino venga al più presto ad illustrarci la situazione generale della politica dei trasporti e le soluzioni che intende adottare in merito. Noi ci auguriamo che quando si saranno create tutte le strutture necessarie — le Regioni in primo luogo — si potrà affrontare anche il problema oggi dibattuto, che è molto delicato perchè lo Stato spende miliardi — e sono denari dei contribuenti, non dimentichiamolo! — concedendoli all'iniziativa privata che in questo settore, specialmente nell'Italia meridionale, non ha dato buoni frutti. Noi sosteniamo invece che tali servizi dovrebbero essere gestiti in proprio dallo Stato.

C H I A R I E L L O . Sono pienamente favorevole al disegno di legge in esame per tutte le considerazioni che sono state esposte dai colleghi che mi hanno preceduto. Per quanto riguarda la questione dell'iniziativa privata e pubblica, debbo dire che quando la libera iniziativa non funziona, non è soltanto un diritto, ma un vero e proprio dovere dello Stato intervenire e sostituirsi ad essa.

Debbo però rettificare l'affermazione del senatore Giancane secondo cui l'iniziativa privata nell'Italia meridionale ha sempre dato cattivi frutti: vi sono esempi in cui le cose sono andate bene...

G I A N C A N E . Non tocchiamo quest'argomento!

C H I A R I E L L O . La Circumvesuviana della Società strade ferrate secondarie meridionali, ad esempio, era un modello di perfezione, anche nella gestione, prima che divenisse società a partecipazione statale.

A N G R I S A N I , *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* È diventata società a partecipazione statale dopo che andò in dissesto...

R E S T A G N O . Ritengo che sia nostro dovere facilitare il completamento della ferrovia Bari-Barletta, che ha una così lunga storia, approvando il disegno di legge come ci è stato presentato. È evidente però che per i grandi servizi pubblici bisogna favorire le iniziative di carattere statale, specialmente quando si tratti di casi come questo, in cui lo Stato paga impianti fissi e impianti mobili. Per quale ragione il beneficio che può derivare da questa gestione deve andare non alla collettività, non allo Stato ma a piccoli gruppi privati? Questo, senza entrare nel merito del caso ma come parere di massima, come valutazione obiettiva generale. Mi sembra infatti che per la Bari-Barletta i concorsi statali nelle spese siano tali da giustificare l'assunzione diretta della sua gestione da parte dello Stato. Mi meraviglio che si sia potuto arrivare a versare somme così imponenti. Il dover poi impiantare una nuova stazione ferroviaria dove già c'era un'altra stazione mi pare proprio assurdo.

G U A N T I . È stata la società concessionaria che si è rifiutata di far terminare la linea nella stessa stazione delle ferrovie dello Stato.

R E S T A G N O . Io so che a Torino una certa linea è stata immessa nella sta-

zione di Porta Susa: credo che nel caso della Bari-Barletta non ci fossero dei motivi tecnici che rendessero impossibile una soluzione di questo stesso genere, indubbiamente più economica.

F O C A C C I A . Vorrei chiedere al relatore per quale ragione dal 1952, quando cioè fu inaugurato il primo tratto, si siano impiegati dodici anni per far arrivare a Bari la linea ferroviaria in questione. Qual è stata la ragione fondamentale di questo ritardo?

Inoltre, secondo me, il collega Ferrari Giacomo ha tutte le ragioni nel porre il problema dell'opportunità di una gestione diretta da parte dello Stato. Io ho seguito tutta la vicenda della ferrovia Bari-Barletta e, quando ero Sottosegretario, ho visitato la zona. Si tratta di una zona operosissima, ricchissima di produzioni agricole, con centri molto popolosi, di 40-50.000 abitanti, finanche di 70-80 000. Ritengo che la Bari-Barletta sia una ferrovia che dovrebbe risultare veramente autosufficiente ed attiva. Pertanto mi auguro che la proposta del senatore Ferrari Giacomo possa essere accolta. Si potrebbe creare un consorzio dei Comuni, perchè la ferrovia renderebbe veramente a questi ultimi una attività notevole. Ripeto che la proposta del senatore Ferrari Giacomo è da prendere in considerazione.

F A B R E T T I . Concordo perfettamente con l'impostazione data dal senatore Ferrari Giacomo e sulle ragioni per cui il nostro Gruppo non intende votare contro il disegno di legge in discussione ma astenersi dalla votazione.

Mi pare che il senatore Crollalanza abbia fatto nel suo intervento un'affermazione che non ha assolutamente centrato lo spirito della cose dette dal senatore Ferrari; cioè noi non dubitiamo della utilità della ferrovia Bari-Barletta, non mettiamo in discussione se questa linea ferroviaria debba o non debba essere realizzata. Siamo fermamente convinti della sua utilità, e proprio perchè ne siamo convinti, non voteremo contro il disegno di legge in discussione. Riteniamo però ormai maturo il tempo per un esame complessivo del problema delle ferrovie in concessione, partendo da questo caso particolare: tutte le linee date in concessione, per tutte le conseguenze che ne derivano — disgrazie determinate spesso da trascuratezza, sottrazione di benefici che potrebbero andare alla collettività e invece restano ai privati —, devono, secondo noi, essere gestite dallo Stato o da altro ente pubblico.

Come ha detto il senatore Restagno, qui ci troviamo di fronte ad una iniziativa privata per realizzare la quale indubbiamente si sono spesi parecchi milioni in più. È un fatto perlomeno strano che coesistano due stazioni, quella delle ferrovie dello Stato e quella della ferrovia dell'azienda privata.

C R O L L A L A N Z A . Ce n'è anche una terza, quella delle ferrovie Calabro-Lucane.

G E N C O , *relatore*. Sono dolente che qui non ci sia una lavagna, perche altrimenti vi farei una pianta delle stazioni, la cui ubicazione ha una sua logica!

F A B R E T T I . Ad ogni modo, la spesa è maggiorata e questi maggiori costi saranno pagati dai viaggiatori e dalle aziende che si serviranno della ferrovia. D'altra parte si tratta di una ferrovia che attraversa dei grossi centri rurali e per la quale già è prevista una gestione attiva: è quindi assurdo che questo utile vada ad una azienda privata. Inoltre, una linea di autobus con percorso analogo viene gestita dalla stessa azienda privata: quindi, se la concessione non verrà abrogata, sarà impossibile favorire una certa funzione calmieratrice dei prezzi, perchè la società non avrà nessuno che la ostacoli nel tenerli alti, per quanto riguarda i viaggiatori e le merci, sia sulla linea ferroviaria che su quella servita da autobus.

C R O L L A L A N Z A . I prezzi sono controllati.

F A B R E T T I . Lo sappiamo come vanno queste cose: un'azienda privata ha sempre buon gioco. Noi riteniamo, riba-

dendo le ragioni della nostra astensione, che la gestione da parte dello Stato debba essere attuata con urgenza.

I N D E L L I . Nel discutere il presente disegno di legge è stato messo in rilievo il notevole traffico che si registra nella zona interessata all'ultimazione della ferrovia Bari-Barletta. Io vorrei richiamare l'attenzione sull'opportunità di esaminare, nell'impostazione di un futuro piano dei traffici, l'importanza di una ferrovia Bari-Spinazzola-Canosa-S. Angelo de' Lombardi, verso Napoli.

C R O L L A L A N Z A . La Bari-Barletta dovrebbe avere prosecuzione proprio verso Spinazzola e S. Angelo de' Lombardi!

I N D E L L I . Noi vogliamo che i traffici arrivino dovunque; anche se oggi avanzano le ruote gommate, la ferrovia resta sempre il mezzo più eminente per le nostre popolazioni. Questo volevo mettere in evidenza, associandomi agli amici pugliesi su un problema così vitale ed auspicando che la ferrovia in argomento possa portare progresso e civiltà nella zona da essa attraversata.

G E N C O , *relatore*. Sarò brevissimo, ma devo fare un po' giustizia — se mi consentite la parola grossa — di tante affermazioni che ho ascoltate.

Prima di tutto, è stato detto che questa ferrovia porterà un utile. Affermo senza tema di smentita — ed è per questo che ho ribadito l'esigenza di conservare nella biblioteca dell'aula della nostra Commissione i volumi pubblicati annualmente dal Ministero dei trasporti sulle ferrovie in concessione — che non esistono più oggi, non solo in Italia ma anche in Europa e nel mondo intero, ferrovie attive.

Ad esempio, la ferrovia Circumvesuviana è stata una delle ferrovie attive fino a qualche anno fa, cioè fino ad otto-dieci anni fa, con un coefficiente di esercizio dello 0,90; cioè gli utili erano superiori alle spese, o meglio queste ultime erano il 90 per cento degli utili. Ma oggi la ferrovia Circumvesuviana, che svolge un traffico intenso perchè collega tutti i centri popolosi della zona del Vesuvio a Napoli, è in passivo. E continuerà ad esserlo sia che la gestisca lo Stato, sia che la gestisca una società privata.

Cito un altro esempio. Nel mese scorso abbiamo approvato il disegno di legge relativo al passaggio alla gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane, del quale fui relatore io stesso. Il Ministro dei trasporti ha nominato il Commissario governativo e il Vice commissario governativo nelle persone di due solerti funzionari. Ma proprio qualche giorno fa il Commissario si è recato dal Ministro e gli ha detto che se non fossero stati concessi due miliardi per la gestione delle ferrovie Calabro-Lucane, non avrebbe più potuto continuare a svolgere l'incarico affidatogli e sarebbe stato costretto ad abbandonarlo; perchè la ferrovia era in *deficit* quando la gestione era nelle mani della Società mediterranea, e non può non essere in *deficit* anche ora che la gestione è passata allo Stato.

E aggiungo di più: c'era in Italia una ferrovia attiva che era la più importante fra le ferrovie in concessione: la ferrovia Nord di Milano. Se esaminate il volume che ho citato del 1962 vi accorgerete che dal 1960 in poi anche il gruppo ferrovie Nord di Milano, è diventato passivo. Ma anche tutte le altre ferrovie d'Europa, in particolare quelle inglesi e francesi, sono passive.

Non è quindi possibile parlare di utili nella gestione delle ferrovie. Ma poichè si tratta di servizi sociali, lo Stato deve continuare a gestirli, direttamente o per interposta persona. Io non ho preferenze in materia: non mi interessa se la gestione sia affidata allo Stato o ad una società privata; ma il servizio ferroviario deve continuare, benchè si tratti di ferrovie tutte in passivo, più o meno, a seconda dell'esercizio.

Esaurito l'argomento delle concessioni governative, sul quale avrà modo di parlare l'onorevole Ministro, vorrei rispondere brevemente all'interrogativo posto dal senatore Ferrari sulle cause del lungo *iter* che ha dovuto subire la Bari-Barletta. Mi soffermerò soltanto sulle difficoltà che si sono incontrate in quest'ultimo dopo-

guerra. Il progetto originario, curato dall'ingegnere Montedoro, fu approvato nel dicembre del 1924 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. In un primo tempo si era pensato di utilizzare la vecchia linea diretta Bitonto-Bari sulla quale erano stati anche eseguiti alcuni lavori; senonchè, essendo stata nel frattempo costruita la tramvia Bitonto-S. Spirito, parve più opportuno avvalersi di quest'ultima e proseguire per il tratto S. Spirito-Bari a lato della ferrovia dello Stato.

L'ingresso a Bari era previsto nei pressi del lungomare, a Piazza Fieramosca, cioè nella parte retrostante al porto lontana dal la stazione delle ferrovie dello Stato, con quanto discapito per il traffico dei viaggiatori e delle merci è facile immaginare. Il comune di Bari, anche in considerazione del pregiudizio che sarebbe derivato dalla costruzione di ben 13 passaggi a livello all'interno dell'abitato — come ha rilevato il senatore Crollalanza —, si oppose a tale soluzione e diede incarico ad un tecnico barese, l'ingegnere Natalicchio, ex capo servizio delle Ferrovie, di studiare insieme ad un gruppo di esperti un progetto che tenesse conto dei problemi innanzi esposti.

La variante proposta prevedeva un percorso nella città di Bari diverso da quello originario ed il collocamento della stazione terminale a fianco di quella delle ferrovie dello Stato. Tale soluzione, però, ha comportato una maggiore spesa anche perchè si è dovuto sistemare — sia pure attraverso le ferrovie dello Stato — il piazzale dove prima sorgevano il deposito dei carboni delle ferrovie dello Stato e quello delle locomotive che è stato spostato a S. Giorgio di Bari. D'altra parte si è dovuto studiare l'ingresso nella città in galleria, non per fare un'altra linea ma perchè il soprapassaggio — il ponte che si chiama di via Quintino Sella — non consentiva l'inserimento di un altro binario. Nè si sarebbe potuta utilizzare la stazione delle ferrovie dello Stato che, essendo già intasata per i suoi treni, non poteva assolutamente accogliere un'altra linea.

Quanto si è speso fino ad oggi? Onorevoli colleghi, l'ho già detto: 6 miliardi e 620 milioni. E tengo a precisare che non si è trattato di un grazioso regalo alla società concessionaria giacchè i soldi dello Stato sono stati erogati attraverso successivi stati di avanzamento: lavori, forniture, carrozze ed altre attrezzature che dovevano essere pagate.

Si è voluto rilevare che esistono delle autolinee in concorrenza: è vero, sono quelle della ditta Marozzi, ma debbo far rilevare che se esse servono anche i Comuni interessati alla ferrovia, compiono per la verità percorsi a più largo raggio e si spingono fino a Foggia e anche oltre, giungendo perfino a Roma. D'altra parte i viaggiatori si servono del mezzo più rapido: scendono in piazza e se transita per primo un mezzo della S.A.S. — altra società in esercizio, le cui tariffe per il tratto Bitonto-Bari sono di 100 lire — salgono su di esso. Nè bisogna dimenticare che ci sono in tutti i nostri Comuni decine di proprietari di automobili che offrono il passaggio fino a Bari dietro pagamento della stessa tariffa. Ma il fenomeno, purtroppo, si verifica dovunque; qui, come a Matera, come a Gravina. La piazza di Bari è quotidianamente occupata da veicoli che fanno servizio abusivo, anche se ogni tanto la Polizia li coglie in flagrante e fa loro pagare una multa.

Risposto così alle obiezioni che sono state sollevate nel corso della discussione, rinnovo agli onorevoli colleghi l'invito a non procrastinare l'approvazione del disegno di legge della cui necessità ed urgenza si è già a lungo parlato.

P R E S I D E N T E . Do la parola al Sottosegretario di Stato onorevole Lucchi, al quale, essendo la prima volta che partecipa ai lavori della nostra Commissione, rivolgo un cordiale benvenuto.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ringrazio l'onorevole Presidente per le cortesi parole.

Il Governo è perfettamente d'accordo sulla necessità di accelerare i tempi della chiu

sura della pagina relativa alla ferrovia Bari-Barletta. Per obiettività debbo dire, però, che l'erogazione dei 600 milioni che oggi ci accingiamo ad autorizzare — in pratica si tratta dell'approvazione di un provvedimento che la Cassa per il Mezzogiorno ha già adottato — a giudizio del Ministero non sarà sufficiente a soddisfare definitivamente le necessità di spesa della ferrovia. Da uno studio eseguito dallo stesso Ministero, infatti, è risultato che saranno necessari altri 300 milioni di lire. A questo punto, però, non dobbiamo domandarci come e quando si potrà reperire tale somma: in un modo o nell'altro ci riusciremo. Siamo infatti convinti che la ferrovia Bari-Barletta riveste una notevole importanza non solo sul piano tecnico ma anche per la rapidità di spostamento che consentirà nei centri interessati. D'altra parte, se essa non risulterà attiva — giacchè, come ha detto l'onorevole relatore, le linee ferroviarie attualmente non possono che essere passive — permetterà certamente di migliorare la situazione economica di quelle zone.

Per rispondere alla richiesta di vari intervenuti, infine, posso senz'altro assicurare che l'onorevole ministro Jervolino interverrà quanto prima ai lavori di questa Commissione, secondo l'impegno a suo tempo assunto. Sarà quella l'occasione propizia per dibattere i grossi problemi che sono stati oggi prospettati relativamente all'utilità o meno di rilevare dall'iniziativa privata le linee in concessione, e soprattutto allo sviluppo futuro dei trasporti che è legato non tanto, come è stato accennato, ad una politica dei consorzi, ma alla costituzione delle Regioni, attraverso le quali indiscutibilmente si potrà seguire un nuovo indirizzo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Rinvio della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Granzotto Basso: « Modificazione alla legge 30 dicembre 1959, n. 1215, relativa all'impianto di collegamenti telefonici » (74)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Granzotto Basso: « Modificazione alla legge 30 dicembre 1959, n. 1215, relativa all'impianto di collegamenti telefonici ».

A N G R I S A N I , *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Informo la Commissione che il Governo sta elaborando un organico progetto di legge relativo ai collegamenti telefonici, nel quale il problema sollevato dalla proposta del senatore Granzotto Basso troverà adeguata soluzione. Chiedo pertanto il rinvio della discussione del disegno di legge n. 74.

P R E S I D E N T E . Se non vi sono osservazioni in contrario, ritengo che la richiesta del rappresentante del Governo possa essere accolta, tenuto conto della motivazione che l'ha accompagnata.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 10,30.

Dott MARIO CARONI

Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari