

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## XLVII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 OTTOBRE 1950

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

## INDICE

	PAG.
<b>Comunicazione del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	503
<b>Disegno di legge (Rinvio della discussione):</b>	
Modificazione degli articoli 178 e 269 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (1314) . . . . .	503
PRESIDENTE . . . . .	503
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Completamento della ferrovia Bari-Barletta. (1500) . . . . .	503
PRESIDENTE . . . . .	503, 504, 505, 506, 508, 509
MONTERISI, <i>Relatore</i> . . . . .	504, 509
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	505, 507, 509
PETRUCCI . . . . .	505
COLASANTO . . . . .	505
TROISI . . . . .	505
MONTICELLI . . . . .	506
VERONESI . . . . .	506
CAPACCHIONE . . . . .	507, 508, 509
NICOTRA MARIA . . . . .	507
SEMERARO SANTO . . . . .	508
PERTUSIO . . . . .	508
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	510

## Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Troisi sostituisce il deputato Salvatore per la discussione del disegno di legge n. 1500.

## Rinvio della discussione del disegno di legge:

**Modificazione degli articoli 178 e 179 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (1314).**

PRESIDENTE. Il primo punto dell'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazione degli articoli 178 e 269 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645.

L'onorevole Ministro dei trasporti, non potendo oggi intervenire e desiderando, peraltro, partecipare alla discussione di questo provvedimento, ha chiesto per lettera che essa sia rinviata ad una prossima seduta. Se non vi sono osservazioni, può rimanere così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

## Discussione del disegno di legge: Completamento della ferrovia Bari-Barletta. (1500).

PRESIDENTE. Il successivo punto dell'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Completamento della ferrovia Bari-Barletta.

All'approvazione di questo disegno di legge ha già dato parere favorevole la Commis-

**La seduta comincia alle 11,15.**

MONTICELLI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

*(È approvato).*

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1950

sione finanze e tesoro. L'onorevole Monterisi, relatore, ha facoltà di riferire.

MONTERISI, *Relatore*. Della trasformazione di questo tronco ferroviario si è già parlato più volte: ritengo, quindi, che sia sufficiente una brevissima relazione per illustrare il contenuto del provvedimento in esame.

La trasformazione della ferrovia Bari-Barletta rimonta ormai ad epoca assai lontana. La prima proposta relativa a tali lavori fu fatta il 5 dicembre 1925, quando la società che gestiva la ferrovia non era quella attuale. In seguito la gestione passò alla Società anonima italiana ferrotranviaria, tuttora concessionaria dell'esercizio di questa ferrovia.

I lavori furono iniziati e vennero quasi completamente ultimati per la parte attinente alla sede stradale e ai fabbricati, ma nel 1934 furono sospesi perché, a causa della crisi che si manifestò nel settore delle ferrovie, il Ministero volle studiare di nuovo la convenienza o meno di proseguire i lavori. Pertanto, la società rielaborò il progetto e, per renderlo più economico, propose un esercizio a combustione interna alternata, con trazione a vapore. Questo progetto fu respinto dall'Amministrazione ferroviaria, la quale si irrigidì sul primo progetto che prevedeva l'esercizio a trazione elettrica.

Approvato il progetto, fu decisa la prosecuzione dei lavori per il primo tronco Barletta-Andria. La spesa, però, anziché di 200 milioni (come era stata prevista nel decreto che ne autorizzava la costruzione, fu di 420 milioni, perché il preventivo risaliva al 1946 mentre i lavori furono eseguiti nel 1947.

Non è necessario che io illustri le condizioni estremamente precarie della ferrovia, le quali sono state riconosciute dallo stesso Ministero. L'esercizio di detto tronco ferroviario non dà alcun affidamento: vedendo marciare sulla strada ferrata questa vecchia tranvia, si ha l'impressione di un serpente che proceda faticosamente. Si tratta di una ferrovia a scartamento ridotto, le cui rotaie hanno uno scartamento di appena 75 centimetri, con un peso di chilogrammi 17 a metro lineare, mentre per le similari linee ferroviarie il corrispondente peso delle rotaie è di 36 chilogrammi a metro lineare.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato parere favorevole al rimodernamento di questo piccolo tronco ferroviario, la cui lunghezza è di appena 67 chilometri.

Per quanto riguarda, poi, l'entità dei traffici sodisfatti da questa ferrovia, non ho i dati precisi; anzi, volevo chiedere per questo mo-

tivo un breve rinvio della discussione del provvedimento; ma credo che la Commissione comprenderà l'importanza dei trasporti che questa ferrovia esegue, considerando il parere favorevole espresso dallo stesso Ministero. Detta tranvia trasporta oltre un milione di passeggeri all'anno, ed è logico pensare che ne trasporterà molti di più nell'avvenire qualora il suo esercizio fosse reso più sicuro e celere.

Detto tronco allaccia i popolosi comuni di Andria, Corato, Terlizzi e Bitonto. Si tratta di comuni agricoli, situati in una zona caratterizzata da un notevole progresso agricolo e da una elevata produzione. Ciò fa pensare che in avvenire la ferrovia sarà impiegata per il trasporto di moltissime tonnellate di merci, certamente al di là di ogni aspettativa.

Il disegno di legge in esame prevede che, una volta concessa l'esecuzione della trasformazione di questo tronco ferroviario, il piano finanziario ad essa relativo sia rimandato a tre anni dopo l'apertura dell'intera ferrovia all'esercizio. Ricordo che per il completamento della ferrovia occorrono ancora 3 miliardi di lire: di questi, 600 milioni sono già stanziati, attinti dai 10 miliardi di lavori previsti nell'attuale bilancio delle ferrovie. Questi 600 milioni non sono stati ancora dati alla società e per questo motivo essa, dopo la costruzione del primo tronco Barletta-Andria, ha dovuto sospendere i lavori, mentre l'elevata percentuale di disoccupati della regione impone una immediata prosecuzione dei lavori. Per questi motivi invito l'onorevole Sottosegretario a provvedere perché siano corrisposti questi 600 milioni (già assegnati) alla società, affinché essa possa senz'altro riprendere i lavori.

Per quanto riguarda gli altri 2400 milioni, è stato previsto un piano finanziario triennale, così ripartito: un miliardo per l'esercizio finanziario 1950-51; 800 milioni per l'esercizio finanziario 1951-52 e 600 milioni per quello 1952-53.

Ritengo che la Commissione vorrà approvare questo disegno di legge tanto atteso dalle nostre popolazioni e che rientra nel programma di miglioramento delle condizioni economiche del Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Innanzitutto, io devo sottoporre alla Commissione una questione di principio, questione che si è già presentata un'altra volta, in occasione della discussione del disegno di legge sulla ferrovia calabro-lucana: allora la Commissione pregò il Ministero di allegare al disegno di legge la convenzione da stipularsi con la società concessionaria. Nel

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1950

caso oggi in discussione, si delega al Ministero la facoltà di disciplinare i rapporti con la società concessionaria. Infatti, l'articolo 3 di questo disegno di legge dice testualmente: « I rapporti con la Società in dipendenza della esecuzione della presente legge, nonché per l'esercizio della ferrovia, saranno regolati con atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri dei trasporti e del tesoro, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato ».

Ora, quando si presentano dei disegni di legge di questa importanza, la cui esecuzione è legata a delle convenzioni che regolano i rapporti con la società concessionaria, è opportuno che la Commissione esamini anche queste convenzioni e questi regolamenti, che, praticamente, rappresentano la parte sostanziale della legge. È appunto in virtù della disciplina del regolamento di esercizio che si può stabilire se la società concessionaria assolva o meno alle esigenze del servizio pubblico e ai bisogni delle popolazioni interessate.

Noi siamo chiamati ad esaminare un disegno di legge soltanto sotto il profilo dello stanziamento dei fondi e non abbiamo la possibilità di esaminare i rapporti che dovranno intercorrere fra il Governo e la società concessionaria.

Io vorrei che la Commissione mi confortasse della sua opinione su questo punto, nel senso di stabilire se dobbiamo procedere all'esame del disegno di legge, o se dobbiamo invece pregare il Ministero di sottoporci lo schema della convenzione che sarà stipulata con la società concessionaria, in modo che possiamo esprimere il nostro parere anche sul merito della convenzione stessa.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Noi non siamo di fronte né ad una concessione nuova, né ad una spesa nuova come impegno di opera: siamo di fronte ad un nuovo stanziamento, perché questa ferrovia, la cui costruzione è stata decisa con un precedente provvedimento legislativo, va a sostituire una tranvia. Quindi, abbiamo una concessione già esistente e una legge che autorizza la trasformazione. I rapporti riguardati dall'articolo 3 del disegno di legge in discussione saranno oggetto di una convenzione addizionale, che non può modificare la concessione esistente e il rapporto già stabilito con la società concessionaria.

D'altro canto, è chiaro che se la Commissione volesse esaminare preventivamente anche quest'atto addizionale — che non potrà

mutare i rapporti già esistenti — ritarderebbe di molto l'approvazione del provvedimento e l'inizio dell'esecuzione delle opere, lasciando ancora in sospenso la parte già ricostruita e non aperta all'esercizio.

Comunque, la concessione vi è: si tratterà di aggiornarla in base ai lavori che saranno fatti, e questi lavori saranno effettuati in base ai rapporti già costituiti con la società con l'atto addizionale approvato in base ad un provvedimento legislativo precedente.

PRESIDENTE. Sta bene. Dichiaro aperta la discussione generale.

PETRUCCI. Io sono d'accordo con il punto di vista dell'onorevole Sottosegretario. Poiché i rapporti con la società concessionaria saranno regolati con atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri dei trasporti e del tesoro, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, se noi volessimo esaminare lo schema della convenzione che sarà stipulata con la società concessionaria, passerebbero molti mesi e la ferrovia intanto non potrebbe costruirsi.

In questo caso, a mio avviso, non è necessario seguire la procedura seguita l'altra volta, quando si esaminò la convenzione. Infatti, se ciò facessimo, ogni volta verremmo a sostituirci all'amministrazione nell'esame di quegli atti la cui indagine è demandata all'amministrazione stessa secondo una complessa procedura che va dal decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri dei trasporti e del tesoro, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato. Pertanto mi associo alle considerazioni dell'onorevole Sottosegretario, preoccupato anche della esigenza che i lavori possano essere eseguiti con quella celerità che è necessaria perché al più presto sia assicurato su detto tronco un servizio rapido e sicuro.

COLASANTO. Propongo che la nostra Commissione approvi questo disegno di legge, chiedendo nel contempo al Governo che si impegni a renderlo operante entro quindici o venti giorni, evitando quelle lunghissime soste dei documenti negli uffici burocratici che ritardano l'entrata in vigore delle leggi. Se noi potessimo avere la convenzione nella prossima settimana, potremmo anche rinviare la discussione di questo provvedimento; ma, poiché ritengo che ciò non sia possibile, mi sembra opportuno procedere senz'altro all'approvazione del disegno di legge.

TROISI. Penso che non si debba rinviare l'esame di questo disegno di legge, perché, a mio avviso, la perplessità affacciata dall'ono-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1950

revole Presidente non ha ragion d'essere. Infatti, siamo di fronte ad una concessione già avvenuta in base al decreto del 17 dicembre 1925, n. 2358, che approva la convenzione per la concessione dell'esercizio della ferrovia Bari-Barletta, e al successivo decreto del 15 ottobre 1934. Non si tratta, pertanto, di una nuova concessione, ma semplicemente di un provvedimento finanziario che fornisce i mezzi atti a consentire la trasformazione di questo tronco ferroviario. Quindi possiamo con serena coscienza approvare il provvedimento in esame.

MONTICELLI. Effettivamente, data l'estrema necessità del rimodernamento di questa ferrovia (sulla quale, del resto, avevo richiamato l'attenzione del Governo e del Parlamento nella relazione che ho avuto l'onore di fare sul bilancio dei trasporti del corrente esercizio), non è il caso di dilazionare la discussione di questo provvedimento. Tuttavia, riconosco pienamente fondata l'osservazione mossa dal nostro Presidente: la nostra Commissione, infatti, deve essere posta in condizione — soprattutto quando si tratta di approvare provvedimenti di questa importanza — di conoscere tutti gli atti e i documenti che integrano il provvedimento in esame. Nel caso specifico questa osservazione assume un rilievo tutto particolare, in quanto l'atto del 24 novembre 1947, all'articolo 8, dispone che l'esecuzione del relativo piano finanziario avverrà tre anni dopo l'apertura dell'intera ferrovia all'esercizio. Si tratta, come è evidente, di una clausola particolarmente onerosa. Perciò sarebbe stato opportuno che il Ministero avesse accluso al disegno di legge in esame copia dell'atto succitato, affinché noi fossimo in grado di esaminare con la dovuta attenzione una clausola così delicata.

Tuttavia, ritengo che si debba approvare questo disegno di legge. Queste osservazioni varranno però di avvertimento per il futuro, perché la nostra Commissione, quando si presentano provvedimenti di questa portata, deve esser messa in condizione di esaminare tutti i documenti che possano metterla in grado di discutere e di decidere *ex informata conscientia*.

VERONESI. Desidero informare la Commissione della responsabilità che incombe su di essa. Si tratta, infatti, di decidere su una spesa assai rilevante, rappresentata da 2 miliardi e 400 milioni che vanno ad aggiungersi ad altri 600 milioni già stanziati, necessari per il completamento della linea ferroviaria Bari-Andria-Barletta.

Affinché i colleghi si rendano conto dell'entità di questa spesa, desidero ricordare — e già l'ho detto nel mio recentissimo intervento sul bilancio della difesa — che lo Stato italiano ha speso poco meno di 2 miliardi per gli aeroporti di Ciampino e Capodichino e soltanto 300 milioni per l'aeroporto intercontinentale della Malpensa. Possiamo, quindi, paragonare la spesa sostenuta dallo Stato per un'attività formidabile come quella dei trasporti aerei (che collegano l'Italia a tutto il mondo) con quella sostenuta per completare un tronco ferroviario che collega i comuni di Andria, Corato, Terlizzi, Bitonto e Barletta?

Desidero porre una questione di principio: non dobbiamo votare un provvedimento dopo l'altro, senza rendercene conto e senza una visione d'insieme. Se lo Stato desidera spendere dei denari per fare una politica dei trasporti, è necessario che questa politica sia definita in tutti i suoi aspetti. Soprattutto vorrei far presente che competente a stabilire una simile politica non può essere il Tesoro, il quale dovrà limitarsi a specificare che, nel quadro generale del bilancio, stanziava una determinata cifra per il settore dei trasporti, ma non può intervenire nella ripartizione di questi fondi fra i vari mezzi di trasporto, perché questo rientra nella specifica competenza del Consiglio superiore dei trasporti a cui è rimesso l'esame ed il coordinamento di tutti questi provvedimenti.

Non possiamo essere tanto irragionevoli da chiedere in Assemblea il potenziamento delle nostre avio linee e poi dare il nostro benestare a spese così ingenti come quella che oggi ci viene richiesta.

Pertanto, per una questione di principio e non per un pregiudizio contro i comuni che usufruiranno di questa linea ferroviaria, voterò contro questo provvedimento. È necessario, ripeto, che prima di votare i singoli disegni di legge, si abbia un quadro generale della politica dei trasporti che si intende seguire.

PRESIDENTE. Desidererei che si chiudesse la prima parte di questa discussione, dal momento che in questo caso ci troviamo di fronte a tali motivi di urgenza e necessità da dover passar sopra a principi di carattere sostanziale. Ho visto talvolta presentare dei disegni di legge nei quali i burocrati cercavano, attraverso la via esecutiva, di sfuggire alla legittima sorveglianza del Parlamento. Nel caso attuale, poi, tutta la parte relativa all'esercizio, che è quella che deve preoccuparci maggiormente, non viene sottoposta alla nostra indagine. Perciò mi doman-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1950

do e domando ai rappresentanti politici di quella zona quali garanzie abbiano che quell'esercizio risponda alle esigenze locali, dato che ci viene sottratto il controllo di tutto ciò che attiene all'esercizio della linea. La convenzione del 1947, ricordata dall'onorevole Sottosegretario, è importantissima, ma essa è inefficiente di fronte alla possibilità che la società ha — in base all'articolo 3 — di poterla modificare sostanzialmente. Se nell'articolo 3 si fosse detto che i rapporti con la società concessionaria sono regolati dalla convenzione del 1947, noi avremmo potuto esaminare detta convenzione; ma purtroppo con l'articolo 3 viene demandata ai Ministeri dei trasporti e del tesoro la regolamentazione dei rapporti con la società concessionaria. Da ciò deriva implicitamente che si ritiene che la vecchia convenzione non sia più in grado di assolvere ai principi esecutivi della legge.

Io vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario di tener presente il fatto che, quando si presentano dei disegni di legge nei quali la parte esecutiva è legata ad una convenzione, la Commissione ha il diritto ed il dovere di esaminare la convenzione stessa.

CAPACCHIONE. Come deputato della provincia di Bari, sono particolarmente sensibile a questo problema, la cui soluzione è attesa dalle popolazioni da decenni. Sento, quindi, l'urgenza di affrontare e risolvere il problema.

D'altra parte, non sono insensibile alle argomentazioni esposte dal Presidente. Io vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario di conciliare, d'accordo con i colleghi Monterisi e Troisi, queste due opposte esigenze: la tutela dei diritti del Parlamento e l'esigenza di far presto.

Io desidererei un chiarimento dall'onorevole Sottosegretario su questo punto: in quanto tempo potrebbe essere presentato lo schema di convenzione?

NICOTRA MARIA. Innanzitutto, io sono d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Veronesi, perché sia dato un'indirizzo unico a tutta la politica dei trasporti.

È stato dichiarato che si tratta non di lavori nuovi, ma del completamento di un'opera già iniziata. Al riguardo, io desidererei conoscere l'ammontare delle somme già investite. Inoltre, poiché si dice che si tratta di un lavoro già quasi completato, e che si devono rendere produttive delle somme attualmente improduttive, mi pare che si dovrebbe cercare di vivificare quello che è inattivo. Il mio parere, quindi, è di completare al più presto la ferrovia in questione.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo con le osservazioni dell'onorevole Veronesi, ma vorrei pregarlo di considerare che, nel caso specifico, si tratta di un'opera attesa da decenni, la cui utilità non può essere messa in dubbio. Mi associerei, nel caso particolare, all'osservazione dell'onorevole Veronesi se noi ci trovassimo di fronte ad un'opera della cui utilità si potesse dubitare; ma nel caso in esame non è così, perché la costruzione di questa ferrovia rientra nel complesso delle opere da farsi per il Mezzogiorno, che è particolarmente deficiente nel settore dei trasporti.

Alla domanda dell'onorevole Nicotra non posso dare una risposta precisa perché non conosco con esattezza l'ammontare delle spese. Non vi è dubbio, però, che i 2400 milioni di nuovo stanziamento non sono certo spesi con leggerezza, dato che questa ferrovia va a sostituire una tranvia ormai antiquata che congiunge cinque centri popolosissimi. Quindi, sarà una ferrovia destinata ad essere anche molto attiva per l'esercizio.

Circa l'articolo 2 del disegno di legge in esame, faccio osservare che nella convenzione approvata con atto addizionale del 1947, il piano finanziario era rinviato e doveva essere — nell'ipotesi in cui non si fosse deciso il completamento dell'opera — presentato entro un quinquennio. L'Amministrazione dei trasporti ha ritenuto di non dover procedere alla preparazione di un piano finanziario, proprio perché vuole rendersi prima conto che la gestione della ferrovia sia attiva. Se sarà attiva, l'amministrazione potrà caricare sulla società una quota di ammortamento maggiore di quella che non possa caricare fin da ora; e può mettersi in condizioni domani di non dare nessuna somma a titolo di sovvenzione se la gestione della ferrovia consente che la stessa possa avere vita autonoma.

Se l'esercizio della linea ferroviaria sarà passivo, naturalmente dovremo erogare delle sovvenzioni, analogamente a quanto si fa per tutte le altre linee ferroviarie; se invece l'esercizio sarà attivo, la società rimborserà queste somme secondo un piano di ammortamento (che dovrà necessariamente basarsi su quella che sarà la esperienza) per il quale non si possono fare oggi che dei calcoli approssimativi.

Per quanto si riferisce al problema specifico sollevato dall'onorevole Presidente, io sono rispettoso dei diritti e della competenza del Parlamento, ma non mi sembra che la questione si possa sollevare in questo caso. A mio avviso, non si deve guardare con tanta

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1950

diffidenza l'amministrazione statale, che ha pure la sua peculiare sfera di competenza. Noi siamo, qui, in un settore di carattere strettamente esecutivo: nella specie, in base all'articolo 3 del disegno di legge in esame, ricordo che i rapporti con la società saranno regolati con atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri dei trasporti e del tesoro, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato. Si tratta di un provvedimento che si inserisce nelle convenzioni già stipulate.

Per quanto concerne il quesito sollevato dall'onorevole Capacchione, non posso precisare entro quanto tempo potrà essere approntata la convenzione; si può però prevedere che per la sua elaborazione occorreranno certamente dei mesi. Infatti, la cosa non dipende soltanto dal Ministero dei trasporti, il quale dovrà stilare la convenzione, ma anche dall'approvazione del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri dei trasporti e del tesoro, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, così come vuole l'articolo 3 del disegno di legge che stiamo esaminando. Ritengo che per espletare tutta questa procedura occorreranno non meno di cinque o sei mesi.

Quindi, se non procederemo nella seduta odierna all'approvazione del provvedimento, dovremo attendere cinque o sei mesi per avere la convenzione, ai quali si aggiungeranno altri cinque o sei mesi perché il disegno di legge sia approvato dal Parlamento.

In conclusione, vorrei sottolineare soprattutto che nella specie siamo di fronte non ad una nuova opera e ad una nuova convenzione, ma ad un nuovo stanziamento per mettere in esecuzione una deliberazione legislativa a suo tempo adottata e relativamente alla quale furono elaborate le previste convenzioni che rimarranno quelle basilari per la regolamentazione dei rapporti con la società concessionaria della ferrovia.

CAPACCHIONE. Dopo i chiarimenti dell'onorevole Sottosegretario, chiedo che si proceda alla discussione ed all'approvazione del disegno di legge.

SEMERARO SANTO. Su questo problema intervenni nel corso della discussione del bilancio dei trasporti due anni or sono. Fu promesso il completamento di questo tronco ferroviario, ed oggi finalmente la promessa si realizza. Pertanto desidero pregare il collega Veronesi e l'onorevole Presidente di non sollevare eccezioni di principio su questo punto. Si tratta di una esigenza quanto mai viva per

le nostre popolazioni, le quali lamentano una elevatissima percentuale di disoccupati che soltanto l'inizio dei lavori relativi alla trasformazione di questo tronco ferroviario potrà diminuire, mentre si sta avvicinando l'inverno.

Non dobbiamo sollevare delle obiezioni proprio su questa questione. Esistono già delle convenzioni base alle quali dovranno uniformarsi (come ha ben precisato l'onorevole Sottosegretario) i rapporti con la società concessionaria. E su questi presupposti che noi discutiamo.

Pertanto sarebbe sommamente ingiusto rinviare l'approvazione di questo provvedimento di altri mesi, mentre l'attesa delle popolazioni pugliesi, che da oltre trent'anni sollecitano l'esecuzione dei lavori di questa ferrovia, è vivissima e pienamente giustificata. Invito perciò la Commissione ad approvare il disegno di legge.

PERTUSIO. Mi associo alle considerazioni, ma non alla conclusione del collega Veronesi. Siamo perfettamente d'accordo sulla questione di principio e, proprio perché siamo freschi della discussione svoltasi in Assemblea ieri sera sul bilancio della difesa, invito la Commissione a chiedere che in avvenire, quando si procederà all'esame di questi problemi, ciò avvenga dopo una valutazione complessiva della situazione, tenendo ben presenti i criteri che devono presiedere la politica dei trasporti, soprattutto allo scopo di evitare gli inconvenienti che abbiamo lamentato discutendo il bilancio di quest'anno.

Ciò premesso, per considerazioni di carattere generale e tenendo presente quello che deve essere il programma della nostra Commissione, essendo stato confermato da chi più di noi nella specie è competente (vale a dire, dall'onorevole Sottosegretario e dai rappresentanti della regione) che la necessità del completamento di questa ferrovia è estremamente urgente, pur associandomi alle considerazioni del collega Veronesi, dichiaro che voterò a favore del provvedimento sottoposto al nostro esame.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Tengo, peraltro, a chiarire che poco fa non ho inteso sollevare una questione preclusiva dell'esame del disegno di legge e della sua approvazione. Tuttavia, permettete che dichiaro non essere esatto che questa convenzione non abbia la sua sostanziale importanza, in quanto è proprio la convenzione che stabilisce quando i lavori debbono avere inizio, come debbono procedere e quando i tronchi

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1950

debbono essere messi in funzione. La convenzione del 1947 dice che la società concessionaria dovrà incominciare i lavori entro un mese dalla data della pubblicazione, dovrà proseguirli con una determinata intensità, ecc., ecc.; vi sono, cioè, delle norme che sono la garanzia dell'opera che si deve compiere.

**MONTERISI, Relatore.** Io ho letto attentamente la convenzione, che contiene degli articoli per i quali l'amministrazione ferroviaria si tutela molto bene nei confronti di qualsiasi società concessionaria. Nell'articolo 8 vi è una specie di equazione: l'ammortamento più la spesa di esercizio deve essere uguale all'entrata più l'eventuale sovvenzione della spesa. La risoluzione di questa equazione è stata dall'amministrazione rimandata alla concretizzazione del piano finanziario, per avere elementi sufficienti a controllare la società concessionaria.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli.

## ART. 1.

« Per il completamento della ferrovia Bari-Barletta, previsto dall'articolo 8 dell'atto 24 novembre 1947, approvato con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 dicembre 1947, n. 1642, è autorizzata la spesa di 2.400 milioni di lire ripartita come appresso:

1 miliardo per l'esercizio finanziario 1950-51;

800 milioni per l'esercizio finanziario 1951-52;

600 milioni per l'esercizio finanziario 1952-53.

« Per l'esecuzione dei lavori per detto completamento, cui provvederà la concessionaria Società ferrotramviaria italiana secondo i progetti esecutivi da approvarsi dal Ministero dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, lo stesso Ministero dei trasporti, entro i limiti della spesa come sopra autorizzata, d'intesa col Ministro del tesoro, potrà anticipare alla Società la somma occorrente anzidetta con le modalità già stabilite, per precedenti lavori, con gli articoli 5, 6 e 7 dell'atto nel comma precedente indicato ».

A questo articolo l'onorevole Capacchione ha presentato il seguente emendamento:

« Dopo le parole: 1 miliardo per l'esercizio finanziario 1950-51, *modificare come appresso:* 1 miliardo e 400 milioni per l'esercizio finan-

ziario 1951-52 »; *unificandosi così il secondo e il terzo capoverso.*

**CAPACCHIONE.** Il disegno di legge prevede il finanziamento dell'opera in tre esercizi. Col mio emendamento tale finanziamento viene ad essere effettuato in due esercizi.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Questo stanziamento, insieme ad altri per opere del genere, fa parte di un piano già concordato col Ministro del tesoro e su cui ha già espresso il suo parere la Commissione finanze e tesoro alla quale l'emendamento dovrebbe essere sottoposto.

Comunque, all'onorevole Capacchione faccio osservare che non è detto che l'opera debba essere ultimata in tre anni, ma è il pagamento che verrà fatto alla società in tre anni. Quindi, l'opera può essere completata anche prima.

**CAPACCHIONE.** Dopo questa specificazione, ritiro l'emendamento.

**PRESIDENTE.** Pongo allora in votazione l'articolo 1 nel testo ministeriale.

(È approvato).

Sui successivi articoli non sono stati presentati emendamenti.

L'articolo 2 è così formulato:

« Il piano finanziario previsto dall'articolo 8 dell'atto indicato all'articolo 1 sarà istituito dopo tre anni dall'apertura dell'intera ferrovia all'esercizio ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3:

« I rapporti con la Società in dipendenza dell'esecuzione della presente legge, nonché per l'esercizio della ferrovia, saranno regolati con atto da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri dei trasporti e del tesoro sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Segue l'articolo 4:

« Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, alla spesa di lire 1 miliardo per l'esercizio finanziario 1950-51 si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capi-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1950

tolo 56 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Troisi, Monterisi e Capacchione hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« L'VIII Commissione della Camera dei deputati fa voti che nella convenzione che sarà stipulata in esecuzione del disegno di legge n. 1500: « Completamento della ferrovia Bari-Barletta », approvato dalla Commissione stessa nella seduta del 18 ottobre 1950, si faccia obbligo alla società concessionaria di aprire all'esercizio i tronchi di mano in mano che verranno costruiti ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testé esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Completamento della ferrovia Bari-Barletta » (1500):

Presenti . . . . .	27
Votanti . . . . .	26
Astenuto . . . . .	1
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	0

(*La Commissione approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Angelini, Bubbio, Capacchione, Cara, Caroniti, Colasanto, Corona Giacomo, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, Ducci, Farinet, Farini, Firrao, Imperiale, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Momoli, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Pertusio, Petrucci, Semeraro Santo, Spoleti, Tomba e Troisi.

*Si è astenuto:*

Veronesi.

**La seduta termina alle 11,30.**