

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

III.

SEDUTA DI VENERDÌ 12 DICEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.
Congedi :	
PRESIDENTE	13
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio della votazione</i>):	
Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova. (524)	13
PRESIDENTE	13, 14
VIALE, <i>Relatore</i>	13, 14
ADAMOLI	14
CAIATI, <i>Sottosegretario di Stato per la Marina mercantile</i>	14
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Risoluzione convenzionale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale. (476)	15
PRESIDENTE	15, 16, 17
SAMMARTINO, <i>Relatore</i>	15, 17
MOSCATELLI	16
POLANO	17
BOGONI	17

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Troisi.

Discussione del disegno di legge: Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova. (524).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova.

Il Relatore, onorevole Viale, ha facoltà di svolgere la relazione.

VIALE, *Relatore*. Il disegno di legge che è al nostro esame riguarda la formazione delle nuove banchine del bacino di Sampierdarena e la sistemazione del promontorio di San Benigno, opere che, con il decreto-legge 6 febbraio 1927, n. 321, convertito nella legge 29 dicembre dello stesso anno, n. 2693, furono dichiarate di pubblica utilità ed affidate, per la esecuzione, al Consorzio autonomo del porto di Genova, che avrebbe dovuto effettuare in dodici anni a decorrere dalla data del decreto.

Successivamente, il 25 maggio 1939, con la legge n. 816, il termine anzidetto venne prorogato di otto anni. Senonché, a causa degli eventi bellici, anche il nuovo termine risultò insufficiente, e pertanto, con decreto-legge del Capo provvisorio dello Stato 25 dicembre 1946,

La seduta comincia alle 10,05.

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

(È approvato).

n. 737, si arrivò ad un termine complessivo di anni trenta per l'esecuzione delle opere.

Ma, pare che neppure quest'ultima proroga sia stata sufficiente, sebbene sia stata eseguita già una notevole parte dei lavori, e precisamente la diga foranea, le banchine, i riempimenti, le sistemazioni stradali interne, la recinzione doganale e una prima parte dei lavori ferroviari.

Il ritardo — secondo quanto dice la relazione ministeriale — non si può imputare a negligenza o a cause comunque dipendenti dal Consorzio autonomo del porto di Genova, tanto più che, col passare del tempo, sono accresciute le necessità e si son rese necessarie nuove opere, già progettate dal Consorzio.

Ora, poiché il termine ultimo fissato è scaduto il 5 febbraio 1957 e le opere devono ancora essere completate, il provvedimento che è sottoposto al nostro esame propone una ulteriore proroga di anni dieci, di modo che il termine verrebbe a scadere il 5 febbraio 1967.

L'articolo 1 del disegno di legge prevede, appunto, la concessione di detta proroga.

Nell'articolo 2 si conservano al Consorzio autonomo del porto di Genova, per l'esecuzione delle opere e degli altri impianti previsti, i benefici fiscali previsti dal primo e secondo comma dell'articolo 38 del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, che riguardano l'esenzione dalle tasse di bollo, dalle tasse di registro e dall'imposta di ricchezza mobile sui contributi erogati dallo Stato.

Il disegno di legge esclude espressamente i benefici previsti dal terzo comma dello stesso articolo 38 del citato testo unico, cioè l'esonero dalla imposta comunale di consumo sui materiali da costruzione. La nostra V Commissione (bilancio) ha però espresso parere favorevole al provvedimento subordinandolo all'inclusione dei benefici di cui al terzo comma dell'articolo 38 del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, vale a dire aggiungendo, nell'articolo 2, alle parole « al primo e al secondo » le parole « e al terzo ».

Il Relatore, però, si permette di proporre alla Commissione l'approvazione del testo presentato dal Governo, tanto più che la relazione che lo accompagna assicura che al testo stesso hanno aderito le Amministrazioni interessate, e quindi anche quella del Consorzio autonomo del porto di Genova.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

ADAMOLI. Il Relatore ha già chiarito i termini fondamentali di questo provvedimento, e pertanto io mi limito a sottolineare

che si tratta di un'opera grandiosa, in corso ormai da trent'anni, che sta cambiando il volto di una zona di Genova. Mi auguro, però, che questa sia l'ultima volta che il Parlamento è chiamato a concedere proroghe.

Non entro nel merito tecnico della questione, ma certamente sono d'accordo sulla proroga, anzi la considero indispensabile. L'unico punto che suscita qualche perplessità è il cambiamento del trattamento fiscale nei riguardi del Consorzio autonomo del porto. Io sono del parere che, comunque, noi dovremmo approvare il testo propostoci dal Governo; però, siccome con esso aumenta l'onere del Consorzio stesso, credo che questo fatto dovremo tenerlo presente quando andremo a discutere una mia proposta di legge che tende a rivalutare il contributo dello Stato al Consorzio autonomo del porto di Genova, contributo che è ancora di 4 milioni, come era nel 1903. Credo, perciò, che questi maggiori impegni finanziari del Consorzio potranno costituire un argomento giusto e valido a sostegno della proposta di aumento del contributo.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

VIALE, *Relatore*. Nulla devo aggiungere alla mia relazione. Mantengo la mia proposta di approvare il testo governativo.

CAIATI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Devo prendere atto con soddisfazione che tanto il Relatore quanto l'onorevole Adamoli hanno sostenuto il testo proposto dal Governo, mentre non posso non esprimere la mia meraviglia per il fatto che la Commissione bilancio abbia sostenuto una tesi che contrasta anche con l'indirizzo univoco che si segue in questo momento, nel senso che le agevolazioni in materia di imposte di consumo non vengono più concesse a nessuno.

Per quanto riguarda le preoccupazioni manifestate dall'onorevole Adamoli, io le comprendo; ma quando si discuterà il bilancio dell'Ente del porto si vedrà.

Perciò, il Governo non può che sostenere la tesi del Relatore; tesi che non solo emerge dal contenuto dell'articolo 2, ma che è anche accettata dall'opposizione.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Ne do lettura:

ART. 1.

« Il termine di anni trenta, previsto dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 dicembre 1946, n. 737, per la esecuzione delle opere comprese nel progetto 12 agosto 1925, per la formazione delle nuove

banchine verso Sampierdarena e per la sistemazione del promontorio di San Benigno, è sostituito dal termine di anni quaranta ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 2.

« Per l'esecuzione delle opere ed altri impianti in tutta la zona compresa nel progetto sopracitato, si applicheranno le norme di cui al primo e al secondo comma dell'articolo 38 del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801 ».

Pongo in votazione l'articolo 2 fino alle parole « e secondo ».

(È approvato).

La Commissione bilancio ha espresso parere favorevole subordinandolo all'accoglimento del suo emendamento aggiuntivo delle parole « e terzo », da inserire dopo la parola « secondo ».

Procederemo, pertanto, alla votazione dell'emendamento, nell'intesa che, se esso non sarà approvato, continueremo nell'approvazione dei singoli articoli, ma dovremo sospendere la votazione a scrutinio segreto del provvedimento per chiedere alla V Commissione (Bilancio) se essa intenda insistere o meno sull'emendamento stesso.

Pongo, perciò, in votazione l'emendamento proposto dalla Commissione bilancio, e di cui ho dianzi dato lettura.

(Non è approvato).

Pongo in votazione il resto dell'articolo 2.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà rinviato alla V Commissione (Bilancio), perché prenda atto della decisione di questa Commissione nei riguardi dell'emendamento proposto all'articolo 2.

Discussione del disegno di legge: Risoluzione consensuale delle concessione delle ferrovie Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale. (476).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Risoluzione consensuale della concessione della fer-

rovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale.

L'onorevole Sammartino, Relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SAMMARTINO, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi: Ad illustrare il presente disegno di legge sono necessarie alcune premesse.

La città di Biella è legata a Novara da una ferrovia privata concessa con convenzione 10 dicembre 1925 per la durata di 70 anni (ossia fino al 1955), aperta all'esercizio nel 1940. È lunga chilometri 51,608 e rappresenta la via più breve per il collegamento del Biellese con la Lombardia e soprattutto con Milano.

Istituire una relazione diretta e rapida Biella-Milano via Novara fu la ragione della creazione della ferrovia stessa, prima della quale il percorso obbligato da Biella per Milano era Biella-Santhià-Vercelli-Novara-Milano. Passata allo Stato nel 1951 la linea Santhià-Biella, si iniziò, nel 1953, lo studio della possibilità di unificazione dei servizi ferroviari interregionali facenti capo a Biella ed in tal senso si espressero, come si rileva dalla relazione che accompagna il disegno di legge, il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il 20 gennaio 1954, ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 15 novembre dello stesso anno.

Poiché attraverso il collegamento della linea Santhià-Biella con la linea Biella-Novara nella stazione di San Paolo si veniva praticamente a realizzare la saldatura dell'anello ferroviario Santhià-Biella-Novara, si rese evidente per le ferrovie dello Stato l'opportunità di usufruire integralmente di tale nuova linea unificata, anche al servizio collaterale della linea Torino-Santhià-Novara-Milano, rispetto alla quale la Santhià-Biella-Novara veniva a rappresentare una diramazione suscettibile di proficue utilizzazioni nella zona così fervida di industrie e di traffici. Al raggiungimento di questo obiettivo era però di ostacolo il fatto che la linea Biella-Novara era in gestione privata, il che comportava ovvie difficoltà di varia indole; difficoltà tecniche, regolamentari e difficoltà proprie di esercizio.

Le Ferrovie dello Stato studiarono allora la convenienza di acquisire anticipatamente alla rete statale la tratta Novara-Biella. Poiché, come ho detto prima, la concessione scade nel 1995, l'obiettivo poteva essere raggiunto solo per due vie: o il riscatto della linea, ovvero la risoluzione consensuale della concessione. Siccome però non sono trascorsi i termini minimi contemplati dall'atto di concessione, il riscatto non sarebbe stato possibile;

restava la sola via della risoluzione consensuale. L'esame della questione venne deferito ad apposita commissione con decreto interministeriale 29 gennaio 1955, n. 107. La Commissione esaminò persino la possibilità di attendere la scadenza dei termini (1995) ma questa possibilità dovrebbe essere scartata per un duplice ordine di motivi.

In primo luogo la società aveva richiesto l'applicazione delle norme di cui alla legge n. 1221 del 1952, relativa all'ammodernamento degli impianti e dei servizi ed al conseguente adeguamento della sovvenzione di esercizio. Di conseguenza, una volta che la Ferrovia fosse stata potenziata ed economicamente riassetata, il riscatto avrebbe potuto avvenire soltanto a condizioni ovviamente più onerose. La Commissione si orientò quindi per la risoluzione consensuale, pervenendo alla conclusione che il complesso dei beni immobili, del materiale rotabile, ecc., da trasferire in proprietà allo Stato, in via anticipata di 37 anni, debba ritenersi di valore assai superiore alla somma che lo Stato si impegna di versare in via di definizione transattiva, ossia 650 milioni. Non va ignorato un altro elemento di valutazione obiettiva: se si dovesse fare luogo all'ammodernamento della linea ed all'adeguamento della sovvenzione di esercizio con decorrenza dal 1952, ai sensi della surricordata legge, con la concessione in scadenza nel 1995 ed una lunghezza di linea di chilometri 51,608, lo Stato dovrebbe sopportare onere maggiore perché dovrebbero essere certamente superati i limiti di adeguamento della sovvenzione di esercizio, fissati in lire 600 mila al chilometro, mentre la quota a carico dello Stato per l'ammodernamento del materiale, ammonterebbe ad oltre lire 250 milioni.

Per tutte queste considerazioni viene sottoposta alla nostra approvazione il disegno di legge in esame, il quale dunque sanziona due necessità: il passaggio della linea Novara-Biella nella rete statale; e l'autorizzazione della spesa di lire 650 milioni, relativa alla risoluzione consensuale della concessione della ferrovia stessa.

L'articolo 3 della legge assicura al personale in servizio la conservazione del trattamento in atto, in attesa di altro provvedimento legislativo che ne stabilisca il trattamento giuridico, economico e previdenziale. La legge stessa, che io ho l'onore di raccomandare all'approvazione della nostra Commissione e sulla quale ha espresso il parere favorevole la V Commissione (bilancio) nella seduta del 27 novembre, mira in definitiva a snellire i traffici della vasta ed operosa zona del Biellese,

fervida di industrie e di traffici, e risponde ad una viva aspirazione delle popolazioni interessate.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MOSCATELLI. Debbo dire subito che questo disegno di legge porta con sé tutta una serie di quesiti, ai quali, per quanto ci siamo sforzati, non siamo riusciti a dare risposta.

L'onorevole Relatore, che ha illustrato il disegno di legge, parla di una scadenza al 1995, però ha dimenticato che nelle convenzioni del 1925 e del 1935 stipulate fra l'amministrazione e il Comune di Novara è stabilita una scadenza dopo 20 anni di esercizio qualora questo esercizio si rivelasse deficitario. Ora siccome questo appare il caso attuale, la scadenza potrebbe avvenire nel 1960.

Allora il primo dubbio che sorge è il seguente: perché pagare 650 milioni per una scadenza che di fatto avremo fra un anno? Inoltre nella relazione si parla di una valutazione comprensiva del materiale rotabile, dei fondi di esercizio e di quanto è considerato compendio immobiliare della società stessa, facendo ascendere questa valutazione complessivamente a 650 milioni. Desidereremmo sapere se c'è un inventario, se ci sono distinte, a quanto sia stato separatamente valutato il materiale rotabile, che è ormai scadentissimo.

Inoltre le convenzioni del 1925 e del 13 settembre 1935 sono state fatte con il comune di Novara e non con la Società ferrovie elettriche novaresi: si desidererebbe conoscere se sono stati interpellati il comune di Novara e l'amministrazione comunale di Biella circa la convenienza o meno di anticipare il riscatto della ferrovia e l'entità della cifra che verrebbe corrisposta. Ripeto: a questi interrogativi non siamo riusciti a dare una risposta e pertanto tutta questa premura di risolvere la convenzione alla vigilia della sua possibile scadenza desta i legittimi sospetti da parte nostra.

Il Relatore dice inoltre che bisogna intervenire « ovviamente » oggi, perché altrimenti si dovrebbe intervenire per una cifra pressoché uguale, se non superiore, in base alla legge n. 1221 dell'agosto 1952.

A me pare che qui sia intervenuta una interpretazione erronea delle disposizioni di legge. Qui bisogna anzitutto riferirsi al Testo unico che regola l'esercizio delle ferrovie in gestione privata, dove è esplicitamente detto che al Governo è *data facoltà* (non obbligo) di concedere sovvenzioni chilometriche alle società concessionarie, e per un periodo non superiore ai 20 anni.

E qui si comincia a capire qualcosa circa la scadenza: in altri termini alla Società ferrovie elettriche novaresi da venti anni viene corrisposta una sovvenzione; e poiché la legge stessa prevede che la sovvenzione non possa essere corrisposta per circa 20 anni, ecco ovviamente l'interesse della società a che si addivenga al riscatto dato che col 1960 cesserà la sovvenzione.

Vi è poi l'articolo n. 186 del citato Testo unico che stabilisce che, allorché interviene la scadenza della concessione, la società è tenuta a rimettere allo Stato « e in buone condizioni » la linea, gli impianti fissi ed il materiale rotabile. Qui invece ci si viene a dire che bisogna riscattare un anno prima, per provvedere al rammodernamento che la legge prevede invece a carico della società privata.

Ancora: l'articolo 190 del Testo unico stabilisce che le sovvenzioni e i contributi dello Stato, eventualmente corrisposti alla Società, vanno computati in diminuzione di quella che può essere la valutazione di riscatto del patrimonio stesso. È stata fatta questa sottrazione? È stato fatto il computo di tutte le sovvenzioni che in venti anni sono state fatte alla ferrovia?

Quindi non vi è un vero e proprio obbligo da parte dello Stato di provvedere in base alla famosa legge numero 1221: in primo luogo perché l'articolo 3 anziché fargli obbligo, gliene dà la facoltà; in secondo luogo è detto anche che lo Stato può accordare come contributo non più della metà del valore accertato di ammodernamento. È stato fatto questo computo? Sono tutti interrogativi che lasciano certi dubbi, di fronte alla premura manifestata di un intervento statale.

Infine vi è poi la questione più grave. Si dice: « al personale vengono mantenute le condizioni in atto tra il personale stesso e la società che attualmente gestisce la linea ».

Intanto debbo ricordare che la ferrovia Santhia-Biella passò allo Stato nel 1951 e in quell'occasione venne promesso al personale che esso avrebbe conservato lo stesso trattamento, in attesa di un provvedimento legislativo che, a distanza di oltre sette anni, esso attende ancora mentre continua a servire lo

Stato nelle ferrovie in condizioni di svantaggio rispetto ai colleghi in servizio nelle stesse ferrovie.

Ora, io domando: se lo Stato si assume in carico tutto il patrimonio della società perché non si assume in carico, a tutti gli effetti, anche il personale — avventizi assuntori ecc. — alle stesse condizioni del corrispondente personale delle ferrovie dello Stato? Per questa ragione, ripeto, noi proponiamo il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo 3:

« Al personale in servizio presso la ferrovia Novara-Biella, agli assuntori di stazione e dei passaggi a livello, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, dal momento della inclusione della linea nella propria rete, applicherà il trattamento giuridico, economico e previdenziale in atto per le stesse categorie in servizio presso l'amministrazione ferroviaria statale ».

POLANO. Il collega onorevole Moscatelli ha posto tutta una serie di problemi sui quali sarebbe necessario conoscere l'opinione del Governo, il cui rappresentante in questo momento non è presente.

Penso che sarebbe bene rinviare il seguito della discussione.

BOGONI. Mi associo alla richiesta del collega onorevole Polano.

SAMMARTINO, *Relatore*. Non mi oppongo. Devo solamente precisare all'onorevole Moscatelli che la proposta di legge per la sistemazione del personale della ferrovia Santhia-Biella è attualmente all'esame della competente commissione del Senato.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizioni alla richiesta di rinvio, può rimaner stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,20.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI