

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 476

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(ANGELINI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(ANDREOTTI)

E COL MINISTRO DELLE FINANZE
(PRETI)

Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale

Seduta del 29 ottobre 1958

ONOREVOLI DEPUTATI! — La città di Biella è attualmente servita da due linee ferroviarie, l'una per Santhià, esercitata dal 1951 dalle ferrovie dello Stato, l'altra per Novara, concessa all'industria privata con atti 10 dicembre 1925 e 13 settembre 1935 ed aperta all'esercizio il 20 luglio 1940.

I risultati dell'esercizio della ferrovia concessa, la cui finalità era di creare un collegamento diretto tra Biella e Novara, ove si allaccia alla rete ferroviaria statale, e di istituire quindi una relazione Biella-Milano Via Novara più rapida della preesistente relazione Biella-Santhià-Vercelli-Novara-Milano perché più breve di 20 chilometri, non hanno risposto alle previsioni.

Ad oltre trenta milioni annui, infatti, è salito il *deficit*, che solo in parte è stato colmato con sussidi integrativi di esercizio.

In sede di studio dell'unificazione dei servizi ferroviari di Biella (privati e statali) nella stazione di Biella-San Paolo (capolinea della Novara-Biella), era chiaramente

emersa l'opportunità dell'inclusione della ferrovia nella rete statale, la quale permetterebbe la soluzione di notevoli problemi di viabilità a vantaggio delle popolazioni interessate, con un migliore impiego del personale e del materiale rotabile, e con possibilità di incremento del traffico sia passeggeri che merci in dipendenza della più razionale organizzazione dei servizi.

L'opportunità di detta inclusione è stata riconosciuta dallo stesso Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato in data 20 gennaio 1954 nonché dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici con voto n. 2065 del 15 novembre 1954.

Peraltro, lo Stato non può attualmente esercitare le facoltà di riscatto previste dal testo unico sulle ferrovie concesse 9 maggio 1912, n. 1447, in quanto in base alle clausole contenute nell'atto di concessione il riscatto stesso non potrà avvenire prima del 1960.

Ciò premesso, e considerando l'ipotesi di soprassedere per ora all'inserimento della

linea nella rete statale e di attendere il 1960 per il riscatto, dovrebbe intanto farsi luogo all'applicazione dei benefici della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sul potenziamento delle ferrovie concesse.

A questo riguardo scartata senz'altro la possibilità di sostituzione del servizio su rotaia con un servizio automobilistico parallelo (articolo 1, lettera c) della legge) in quanto il mantenimento del servizio ferroviario interessa, come si è detto, allo Stato per il completamento della propria rete, e tenuto conto delle condizioni della ferrovia, dovrebbe farsi luogo all'adeguamento della sovvenzione di esercizio, che, in considerazione dell'attuale *deficit* non potrebbe essere inferiore alla misura massima consentita (600 mila lire a chilometro, ossia, data la lunghezza della linea, oltre 30 milioni annui, ed alla concessione di un contributo (calcolato in 225 milioni) per il potenziamento del materiale rotabile.

Considerato l'onere che tale soluzione comporterebbe per lo Stato, il quale dovrebbe peraltro rinunciare all'immediato rilievo della linea e considerato, d'altro canto che l'applicazione della legge n. 1221 del 1952 renderebbe più gravoso il successivo riscatto della ferrovia, si è ritenuto opportuno avviare trattative col concessionario per la risoluzione consensuale della concessione.

Un accordo di massima è intervenuto per la definizione dei rapporti concessionali col pagamento di un'indennità di lire 650 milioni comprensiva dell'acquisto del materiale rotabile e di esercizio di proprietà del concessionario, dell'acquisizione anticipata, rispetto alla normale scadenza della concessione, di un compendio immobiliare di rilevante valore e della definizione di ogni rapporto concessionale.

Pertanto è stato predisposto il presente disegno di legge che autorizza la spesa di lire 650 milioni per far fronte agli oneri dipendenti dalla risoluzione della concessione: trattandosi di indennità calcolata sulla base di valori effettivi trasferiti in proprietà dello Stato, viene stabilito che essa sia esente da oneri fiscali. Si autorizza, altresì, l'inclusione della ferrovia Novara-Biella nella rete delle ferrovie dello Stato, assicurando al personale in servizio la conservazione del trattamento in atto, in attesa che con apposito provvedimento legislativo ne venga definitivamente stabilito il trattamento giuridico, economico e previdenziale (peraltro, fin dal momento dell'inclusione della linea nella propria rete, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato applicherà agli assuntori di stazione, di fermata e di passaggio a livello il trattamento più favorevole previsto dalla legge 14 febbraio 1949, n. 40, e successive modificazioni ed aggiunte).

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 650 milioni (lire seicentocinquantamila) per far fronte al pagamento della indennità, che sarà esente da oneri fiscali di qualsiasi specie, relativa alla risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella.

L'atto da stipulare con il concessionario della ferrovia per la risoluzione della concessione sarà approvato e reso esecutivo con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri per il tesoro e per le finanze, sentito il Consiglio di Stato.

ART. 2.

È autorizzata l'inclusione della predetta linea nella rete delle ferrovie dello Stato dopo che sia intervenuta la risoluzione della concessione.

ART. 3.

In attesa che con apposito provvedimento legislativo venga stabilito il trattamento giuridico, economico e previdenziale del personale in servizio presso la ferrovia Novara-Biella, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato conserverà a detto personale il trattamento in atto, regolato per il personale di ruolo dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Agli assuntori di stazione, di fermata e di passaggio a livello l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dal momento dell'inclusione della linea nella propria rete, applicherà il trattamento di cui alla legge 14 febbraio 1949, n. 40, e successive modificazioni ed aggiunte.

Nei confronti del personale avventizio saranno applicati gli accordi sindacali vigenti per la categoria.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato riconoscerà altresì a detto personale tutte le provvidenze che eventualmente venissero previste da nuovi accordi nazionali di categoria stipulati anteriormente all'emanazione del provvedimento legislativo di cui al primo comma del presente articolo.

ART. 4.

La spesa di lire 650.000.000 di cui all'articolo 1 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

All'onere di cui sopra verrà fatto fronte con quota parte delle maggiori entrate di cui al provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio 1957-58.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le variazioni di bilancio all'uopo occorrenti.