

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 4137

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DE PASQUALE, MISEFARI, AMENDOLA PIETRO, FIUMANÒ, POLANO,
BECCASTRINI, PEZZINO, PELLEGRINO, BOTTONELLI, RE GIUSEPPINA**

Presentata il 20 settembre 1962

Norme per il riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge intende affrontare alcune questioni rimaste insolute dopo l'approvazione della recente legge n. 231 del 27 aprile 1962 nelle quali il Parlamento ha sancito nuove, giuste norme sul riscatto delle case costruite a carico o col contributo dello Stato.

In verità tale legge, accogliendo molte istanze avanzate dagli inquilini nel corso della lunga lotta tendente a modificare le inique norme del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, risulta soddisfacente per il complesso delle questioni relative al riscatto.

Alcune rivendicazioni, però, relative soprattutto alle case ferroviarie non furono accolte e quindi non trovarono posto nella legge, soprattutto per l'ostinata ed ingiustificata resistenza dei Ministri dell'epoca.

In ordine d'importanza esse sono le seguenti:

1^o) *Quota di riserva.* — L'aver voluto mantenere l'esclusione predeterminata dal riscatto di un certo numero di alloggi pari al 20 per cento del patrimonio immobiliare delle Ferrovie e degli I. A. C. P. ed al 30 per cento per l'I. N. C. I. S. ha creato — come era prevedibile — un diffuso malcontento tra gli inquilini interessati, soprattutto per la palese, ingiusta, incostituzionale, disparità che tale disposizione crea tra cittadino, e cittadino cui la legge dovrebbe assicurare eguali diritti.

Il primo firmatario della presente proposta, durante il dibattito svoltosi in seno alla IX Commissione legislativa sulla legge del riscatto, ebbe modo di avvertire il Governo sulle negative conseguenze di tale decisione, con le seguenti parole: « Desidero annunciare all'onorevole Sottosegretario che qui rappresenta il Governo, che l'aver voluto ostinatamente mantenere in piedi le quote di riserva, avrà come conseguenza che l'agitazione per il riscatto continuerà ancora.

Le ferrovie dello Stato, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni si trattengono come quota di riserva, il 20 per cento degli alloggi. Perché non accogliere la nostra proposta? Perché non volete accedere al criterio, da noi caldeggiato, di costituire la quota di riserva in base agli appartamenti che non saranno richiesti da parte degli assegnatari?

Bisogna eliminare l'ingiustizia che si verifica tra gli abitanti di due fabbricati, il primo dei quali riscatta, perché non ricade nella quota di riserva ed il secondo non può riscattare, perché, invece ricade nella quota di riserva ». (IX Commissione, seduta del 15 dicembre 1961, pag. 682).

Come era stato previsto, dunque, l'agitazione fra gli esclusi continua e ben a ragione.

Particolarmente negli alloggi di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria la situazione è grave e richiede urgenti decisioni.

L'Amministrazione delle ferrovie ed il ministro dei trasporti danno infatti alla

« quota di riserva » un significato così restrittivo da annullare largamente per i ferrovieri i benefici del riscatto.

Le case dei ferrovieri sono in tutto 57.000 circa.

Su questo patrimonio le ferrovie intendono escludere dal riscatto non solo le case patrimoniali di servizio, solitamente ubicate entro i recinti ferroviari (che sono 37.000) ma anche le case cosiddette patrimoniali « di alloggio » (che sono altre migliaia), trattenendo poi per giunta anche la quota del 20 per cento sulle case economiche.

A queste condizioni il riscatto diventa una burla, perché una gran parte dei ferrovieri inquilini viene privata del diritto al riscatto.

Invece, escludendo dal riscatto, come è giusto fare, le 37.000 case patrimoniali di servizio e cedendo tutte le altre (che sono 20.000), all'Amministrazione ferroviaria rimane una quota di riserva che supera di gran lunga il 20 per cento, raggiungendo il 60 per cento del patrimonio edilizio delle ferrovie.

L'Amministrazione ferroviaria avrebbe potuto regolarsi così già da gran tempo, se avesse interpretato il decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, senza esosità e senza arbitrarie restrizioni.

Solo per l'I. N. C. I. S., infatti, la legge espressamente dispone che la quota di riserva venga determinata escludendo prima dal computo gli alloggi di servizio.

Per le Ferrovie le cose stanno diversamente.

Le Ferrovie potevano, senza forzare la legge, considerare come quota di riserva soltanto gli alloggi di servizio e porre in vendita tutto il resto.

Tale era, d'altronde, la volontà del legislatore: ne fa fede persino la relazione presentata a suo tempo alla Camera dall'onorevole Valsecchi, in cui è detto: « Una cosa è certa: che le Ferrovie, per quanto si riferisce agli alloggi costruiti fuori dei recinti ferroviari, debbono concederli a riscatto tutti; ciò per la considerazione che in caso contrario la gran parte degli alloggi di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria verrebbe ad essere sottratta all'obbligo della cessione in proprietà ai terzi ».

La nostra proposta, all'articolo 1, chiede pertanto che tutte le case ferroviarie (escluse quelle di servizio) siano senz'altro cedute a riscatto, facendo così coincidere la « riserva » delle ferrovie dello Stato con gli alloggi siti entro i recinti ferroviari.

È necessario, comunque, aggiungere un'ultima considerazione.

Se al tempo in cui era in vigore tutt'intero il decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, le ferrovie dello Stato potevano e dovevano dare a riscatto tutti gli alloggi economici, oggi, dopo l'entrata in vigore della legge 27 aprile 1962, n. 231, si può addirittura affermare che alle ferrovie dello Stato conviene cedere tali alloggi.

Infatti l'articolo 7 ultimo comma della citata legge reca:

« Coloro che non esercitano la facoltà di riscatto conservano il godimento dell'alloggio in locazione semplice.

Ove si tratti di alloggi dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, nonché dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, il diritto di cui al comma precedente è esteso agli assegnatari collocati in pensione o, in caso di morte dell'assegnatario, al coniuge superstite, ai discendenti entro il terzo grado e agli ascendenti purché conviventi con l'assegnatario all'atto della morte e fino a tanto che non godano dell'autonomia economica prevista alla lettera a) dell'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 ».

Quindi i pensionati, le vedove ed i discendenti degli assegnatari che ricadono nelle quote di riserva non possono essere più sfrattati per nessun motivo.

Il che vuol dire che l'Amministrazione non può ottenere la *disponibilità* di detti alloggi per assegnarli ad altri dipendenti.

Inoltre, l'articolo 2 della citata legge al secondo comma reca:

« Coloro i quali restano esclusi dalla disponibilità di riscatto a causa della costituzione della quota di riserva prevista dal precedente comma hanno diritto di priorità nelle successive assegnazioni di alloggi a riscatto. ».

In conclusione, ai proponenti sembra ovvio ritenere che ormai, non potendo più l'Amministrazione ferroviaria disporre degli alloggi di riserva, se non dopo che il pensionato (o la vedova, ecc.) abbia chiesto di sua volontà un alloggio *nuovo* a riscatto, tanto varrebbe cedere agli inquilini gli attuali alloggi e — se mai — *riservarsi* i nuovi alloggi che saranno costruiti anche in base ai recenti stanziamenti.

2°) *Alloggi di servizio*. — Come si è detto, gli alloggi di servizio sono 37.000. La maggior parte dei ferrovieri che abitano in case dell'Amministrazione, occupano dunque alloggi di servizio.

Cessato il servizio, per invalidità o per quiescenza, il ferroviere deve necessariamente abbandonare l'alloggio.

Per lunghi anni, durante il servizio, egli non ha potuto concorrere all'assegnazione di una casa riscattabile fuori dall'ambito ferroviario (I. A. C. P., I. N. C. I. S., Cooperative, ecc.) proprio perché usufruiva di un alloggio di servizio.

Allo stato attuale delle cose, quindi, il dipendente delle Ferrovie dello Stato, cessato il servizio, va a finire in mezzo alla strada, senza un tetto, e senza molte possibilità di ottenerne.

Tutto ciò è profondamente ingiusto.

La IX Commissione permanente della Camera se ne rese conto all'orquando, discutendosi la nota legge sul riscatto, approvò l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Di Nardo in cui « si invita il Governo a farsi promotore di una disposizione di legge che consenta ai dipendenti dello Stato, all'atto in cui debbano lasciare l'alloggio di servizio, di poter ottenere l'assegnazione in proprietà di un alloggio costruito col contributo dello Stato ». (Seduta del 19 gennaio 1962, IX Commissione, pag. 734).

Il Governo, pur avendo accettato a titolo di raccomandazione, tale ordine del giorno, non ha tenuto fede all'impegno preso e non si è reso promotore di alcun provvedimento.

Per codificare, quindi, la volontà già espressa dalla Camera e per risolvere con giustizia questo grave problema, noi proponiamo all'articolo 2 che ai ferrovieri usciti dagli alloggi di servizio sia assicurato un titolo di assoluta priorità nell'assegnazione di nuovi alloggi a riscatto.

3°) *Alloggi ferroviari a Messina e Reggio Calabria.* — È noto che — in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908 — nelle due città terremotate distrutte si iniziò e si proseguì la ricostruzione con i proventi delle addizionali istituite dallo Stato con i fondi della carità mondiale e della solidarietà nazionale.

I ferrovieri italiani, per esempio, versarono una giornata di lavoro ciascuno, destinandola alla ricostruzione delle case dei loro compagni colpiti dalla sciagura sulle sponde dello Stretto.

Le case popolari di Messina e Reggio Calabria (comprese quelle destinate ai ferrovieri)

hanno quindi un certificato di nascita del tutto speciale.

Furono erette su terreni espropriati dallo Stato e ceduti gratuitamente ai Comuni, agli Enti ed alle Amministrazioni interessate (compresa quella ferroviaria). Furono costruite con fondi speciali, non provenienti dai bilanci ordinari delle Amministrazioni cui le case venivano attribuite.

Il Parlamento ha ripetutamente riconosciuto tale situazione, ed ha deciso con diverse leggi di attribuire agli inquilini delle case popolari di Messina e Reggio Calabria particolari agevolazioni nel prezzo e nelle condizioni di riscatto.

Noi trascuriamo di ripetere qui tutta l'argomentazione già altre volte esposte al Parlamento, circa i diritti di Messina e Reggio ad un trattamento particolare.

Ci limitiamo a ricordare che:

1°) Con la legge 1° luglio 1955, n. 556, fu ripristinato il diritto a un riscatto a prezzi speciali per i terremotati di Messina (diritto che era stato nel 1940 brutalmente troncato dal regime fascista).

2°) Con l'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica 7 gennaio 1959, n. 2, tale diritto divenne effettivo per tutti gli assegnatari dei 6.000 alloggi appartenenti all'ex gestione patrimoniale del Genio civile di Messina.

3°) Con l'ultimo comma dell'articolo 15 della legge 27 aprile 1962, n. 231, tale diritto fu esteso a tutti gli alloggi dell'ex Ente edilizio di Reggio Calabria, nonché agli alloggi dell'I. N. C. I. S. di Messina e Reggio Calabria.

Nell'attuale fase della legislazione, dunque, solo ai ferrovieri di Messina e Reggio, le cui case furono costruite coi proventi delle addizionali-terremoto, vengono negate le facilitazioni di riscatto già accordate agli altri impiegati dello Stato che si trovano nelle stesse condizioni.

È evidente che tale ingiustizia debba subito essere sanata.

Per tali motivi noi proponiamo all'articolo 3 che le disposizioni dell'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica del 17 gennaio 1959, n. 2, si applichino anche agli alloggi costruiti a Messina e Reggio Calabria dalla Amministrazione ferroviaria prima del 1940.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è tenuta a cedere in proprietà tutti gli alloggi economici e patrimoniali non di servizio, secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, modificato con legge 27 aprile 1962, n. 231.

Sono esclusi dalla cessione in proprietà soltanto gli alloggi patrimoniali di servizio, costruiti entro l'ambito dei recinti ferroviari.

Ogni precedente norma che risulti in contrasto col presente articolo s'intende abrogata.

ART. 2.

I dipendenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che abitano in alloggi di servizio esclusi dalla cessione in proprietà, all'atto in cui lasciano gli alloggi stessi, hanno diritto di priorità nell'assegnazione di nuovi alloggi costruiti col concorso dello Stato dalle ferrovie, dagli I. A. C. P., dall'I. N. C. I. S. e dall'I. N. A.-Casa o dall'U. N. R. R. A.-Casas.

ART. 3.

Le disposizioni contenute nell'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, si applicano anche agli alloggi costruiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a Messina e Reggio Calabria prima del 1940.