

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2202

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**COLASANTO, CANESTRARI, AMADEI GIUSEPPE, REALE GIUSEPPE,
DE CAPUA, ALBA, CAVALLARO NICOLA, SINESIO, IOZZELLI, AMODIO,
MANCINI ANTONIO, SAMMARTINO**

Presentata il 23 marzo 1965

Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri

ONOREVOLI COLLEGHI! — 1. — Questa proposta di legge tende a tre scopi:

venire incontro, nel modo più ampio possibile, alla umana aspettativa di un alloggio della grande maggioranza dei ferrovieri;

sodisfare, contemporaneamente, le esigenze dell'azienda delle ferrovie dello Stato, che, per le caratteristiche del proprio esercizio, ha interesse acché i propri dipendenti abitino il più possibile nelle vicinanze degli impianti;

contribuire al superamento delle attuali difficoltà congiunturali, che nell'incremento edilizio trovano la leva più efficace per il proprio superamento.

Con la nostra proposta di legge si destinano fondi al finanziamento di un programma decennale di costruzione di case per ferrovieri e potrebbero, quindi, sorgere anche perplessità circa l'opportunità, tenendo presente che la legge 14 febbraio 1963, n. 60, già essa istituisce un programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori.

In effetti, la presente proposta di legge, se si rifà, appunto, alla predetta legge n. 60 recipendone diverse e importanti norme (appreso indicate; ma se ne differenzia profondamente per i motivi, per i destinatari e per le fonti di finanziamento.

Per quanto concerne i motivi e i destinatari, essa trae origine dalla constatazione che

la richiamata legge n. 60 considera i ferrovieri nel quadro generale di tutti i lavoratori e di tutti i dipendenti statali, senza tener conto delle particolari esigenze di servizio dei ferrovieri e dell'Azienda ferroviaria. Da qui, la necessità di un programma di costruzione di alloggi formulato e realizzato dall'azienda delle ferrovie, secondo le proprie esigenze e di cui potranno beneficiare solo i ferrovieri.

Circa le fonti di finanziamento, la nostra proposta di legge esclude contributi del personale, che continuerà, invece, a versare i contributi, previsti dalla legge n. 60, alla Gestione case lavoratori (GESCAL), continuando, quindi, a godere anche dei relativi benefici.

Insomma, il programma decennale di costruzione di case per ferrovieri, da noi proposto, si pone accanto al programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori, come provvidenza a sé stante, del tutto autonoma e indipendente dalla GESCAL.

2. — I mezzi finanziari occorrenti, non solo, come abbiamo detto più sopra, escludono contributi del personale, ma non prevedono neanche contributi di costruzione a carico diretto dello Stato.

Né, d'altra parte, è un effettivo onere per l'azienda ferroviaria il previsto contributo annuo di 1 miliardo, con decorrenza per altro solo dal 1° gennaio 1967 (articolo 2). Infatti, esso è, senza dubbio, largamente controbilan-

ciato dalla minore erogazione di indennità di missione, conseguente alla sistemazione dei ferrovieri e dei loro familiari nelle località di lavoro. È da tener conto, poi, dei notevoli vantaggi, anche finanziari, derivanti all'azienda ferroviaria dalla possibilità di poter utilizzare più razionalmente il proprio personale, procedendo ai necessari trasferimenti e agli opportuni concentramenti di alcune categorie di dipendenti in centri più funzionali per l'esercizio ferroviario.

3. — I mezzi finanziari occorrenti sono indicati nell'articolo 2, per il quale affluiranno al fondo globale occorrente per questa legge:

il suddetto finanziamento annuo di lire 1 miliardo a carico del bilancio ferroviario, controbilanciato delle economie da realizzare sulle indennità di missione in seguito ad una sistemazione dei ferrovieri nelle località di lavoro;

gli introiti derivanti dai riscatti di alloggi assegnati e da assegnare, in base al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 e successive modificazioni, e degli altri da ammettere a riscatto in base al presente provvedimento;

la quota parte di 5 miliardi dello stanziamento di 40 miliardi di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211, che nel piano di costruzione alloggi per ferrovieri, approvato con decreto interministeriale del 14 agosto 1962, n. 789, è stato destinato alla costruzione di alloggi di tipo economico (colonna *b* del prospetto di ripartizione di cui all'allegato 1 annesso al predetto decreto);

i reintegri al fondo per ammortamento alloggi e per scomputo dei prestiti concessi per costruzione ed acquisto di alloggi.

È inoltre prevista la facoltà dell'azienda di destinare al finanziamento del programma, con versamento al fondo globale, gli introiti derivanti dalla vendita di aree ferroviarie non necessarie all'esercizio.

Trattasi di un complesso ingente di fondi che può valutarsi nel primo quinquennio, a titolo orientativo, come segue: nel 1966, 2 miliardi; nel 1967, 5,5 miliardi; nel 1968, 6 miliardi; nel 1969, 6,5 miliardi; nel 1970, 7 miliardi; in complesso, nel primo quinquennio, 27 miliardi.

Il 70 per cento dei suddetti fondi viene riservato alla concessione dei prestiti, per costruzione ed acquisto di alloggi, a singoli ferrovieri.

È da concludere su questo punto con la osservazione che, come sarà poi precisato, i

ferrovieri fruiranno di un basso livello di interesse, in misura tale da consentire l'ammortamento degli alloggi a condizioni favorevoli.

4. — La predisposizione del programma di costruzione spetta all'Azienda delle ferrovie dello Stato che deve indirizzare le nuove disponibilità di alloggi verso le località ove maggiormente si incontrano difficoltà ad assumere e trasferirvi il personale ove vi sono maggiori difficoltà di alloggi economici. I progetti tecnici saranno sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici ed ai suoi organi decentrati, secondo legge.

5. — Le rate mensili di ammortamento trentennale degli alloggi assegnati in proprietà con garanzia ipotecaria, sono calcolate all'interesse del 3 per cento in base ai costi convenzionali da stabilire e, in via alternativa, in base ai costi effettivi (articolo 8).

Il basso livello dell'interesse consente di contenere le rate mensili di ammortamento entro limiti economici, da ritenersi accettabili dalla massa del personale di qualifiche anche modeste, come appresso indicato a titolo esemplificativo e variabile col costo delle costruzioni:

alloggio di 2 vani e servizi lire 1.550.000 a vano, costo complessivo lire 3.675.000, rata mensile, lire 15.624;

alloggio di 3 vani e servizi, costo complessivo lire 5.250.000, rata mensile lire 22.320;

alloggio di 4 vani e servizi, costo complessivo lire 6.300.000, rata mensile, lire 26.784.

6. — I prestiti di cui all'ultimo comma dell'articolo 2, nei limiti dell'apposito fondo di rotazione (70 per cento dei fondi disponibili), sono concessi direttamente dall'Azienda delle ferrovie dello Stato; senza il tramite degli istituti di Credito (articoli 9, 10 e 11).

I prestiti, gravati dell'interesse del 3 per cento, vengono ammortizzati in 20 anni.

Il tasso di interesse è uguale a quello previsto dall'articolo 17 della legge 14 febbraio 1963, n. 60 (articolo 10).

Le quote mensili di ammortamento di questi mutui concessi sull'85 per cento del costo degli alloggi, esemplificati al precedente punto 4, sono le seguenti:

alloggi di 2 vani e servizi: 85 per cento, lire 3.123.750, rata mensile lire 17.475;

alloggi di 3 vani e servizi: 85 per cento, lire 4.462.500, rata mensile lire 24.996;

alloggi di 4 vani e servizi: 85 per cento, lire 5.355.000 rata mensile lire 29.994.

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

I beneficiari di queste concessioni potranno poi chiedere all'attuale Gestione mutui dell'Azienda prestiti integrativi, qualora non fossero in grado di disporre del 15 per cento occorrente a completare il finanziamento.

7. — Al fine di estendere il numero dei beneficiari di prestiti di favore per costruzione ed acquisto di alloggi, viene chiesto il concorso dell'Istituto nazionale previdenza e credito delle comunicazioni.

Questo Istituto viene autorizzato a concedere mutui ipotecari d'importo pari all'80 per cento del costo dell'alloggio, ma in ogni caso non oltre i 6 milioni a favore di ferrovieri aventi titolo per alloggi compresi nelle località programmate e con i criteri di preferenza previsti nell'articolo 19 (articolo 12).

L'ammortamento del mutuo può essere fatto per la durata richiesta dall'interessato; ma in ogni caso non oltre i 20 anni.

Il tasso d'interesse è del 3,50 per cento senza altri oneri aggiuntivi (articolo 13).

Poiché questo tasso è inferiore al costo bancario del denaro, è previsto un contributo dell'azienda ferroviaria a titolo di concorso negli interessi sui prestiti concessi (articoli 13 e 16).

La determinazione del contributo viene rinviata ad apposita convenzione da stipulare tra l'azienda e l'I.N.P.C.C.

Il concorso dell'azienda negli interessi viene finanziato con le somme affluite al fondo globale a titolo di interessi tanto sulle quote di ammortamento alloggi e prestiti che sulle giacenze dei fondi presso lo stesso I.N.P.C.C., al quale viene pure affidato il servizio di cassa e bancario per la gestione del fondo globale (articoli 16 e 18).

Le quote mensili di ammortamento dei prestiti come sopra concessi, con riferimento alle esemplificazioni di cui al punto 4, sono le seguenti:

alloggi di 2 vani e servizi: 80 per cento, lire 2.940.000 rata mensile lire 16.467;

alloggi di 3 vani e servizi: 80 per cento, lire 4.200.000 rata mensile lire 23.524;

alloggi di 4 vani e servizi: 80 per cento, lire 5.040.000 rata mensile lire 28.330.

L'intervento dell'I.N.P.C.C. potrebbe assumere un valore rilevante nell'amplificazione del piano, se venisse contemporaneamente svolta un'efficace propaganda per la raccolta presso i ferrovieri di risparmio speciale da impiegare in queste operazioni.

A titolo orientativo, partendo dalle valutazioni di larga massima di cui al punto 2, si può calcolare che gli interessi affluti an-

nualmente al fondo globale siano d'importo sufficiente a finanziare nel primo quinquennio il contributo di interessi all'I.N.P.C.C. per circa 1.300-1.400 milioni, cui corrispondono mutui dello stesso istituto, nel quinquennio, di circa miliardi 10-10,5, se calcolati all'interesse del 6 per cento e di circa miliardi 13-13,5, se al 3,50 per cento.

Considerate le finalità dell'istituto si dovrebbe ritenere che il tasso di interesse non superi il 6 per cento.

8. — Il provvedimento finora esaminato si rivolge alla generalità dei ferrovieri, ma meritano una particolare considerazione coloro che, a causa delle qualifiche rivestite e delle mansioni esercitate, sono alloggiati, con obbligo di reperibilità, nelle case di servizio dell'azienda ai sensi degli articoli 33 e 34 della legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni.

Infatti, questi ferrovieri sono vincolati al servizio nei posti di lavoro per i quali l'amministrazione fornisce l'abitazione e sono soggetti a non infrequenti trasferimenti.

Tuttavia, pur fruendo del beneficio di bassi canoni di affitto e di una speciale riduzione dei medesimi in relazione al loro obbligo di reperibilità, si vengono a trovare nella più grave situazione economica con il collocamento a riposo. Questi ferrovieri debbono liberare l'alloggio di servizio e procurarsi un alloggio privato a ben più elevato canone, nel momento in cui il trattamento di quiescenza subentra, con sensibile decurtazione di guadagno, a quello di servizio.

E ancora più grave, spesso pietosa, è la sorte della famiglia di un ferroviere morto prima del collocamento a riposo, la quale deve affrontare due grossi problemi: il trasferimento in alloggio privato con una sensibile maggiore spesa; la perdita dal 60 al 70 per cento della retribuzione del capo famiglia deceduto.

La particolare situazione di questi ferrovieri, che in numero di circa 20 mila, in atto occupano alloggi di servizio e la necessità impellente per l'azienda di disporre prontamente degli alloggi al momento della cessazione dal servizio per garantire, con altro personale di immediata utilizzazione, la continuità e la sicurezza dell'esercizio, hanno indotto a proporre una speciale forma di finanziamento assicurativo con il concorso dell'azienda (articoli 14 e 15).

Il personale in possesso dei requisiti richiesti può avvalersi di una assicurazione mi-

sta, di capitalizzazione a termine fisso (data del collocamento a riposo) ed in caso di morte, con le seguenti finalità:

a) — *Per la data del collocamento a riposo.*

Prenotazione di un alloggio economico da costruire od acquistare impiegando la liquidazione della polizza di assicurazione.

Poiché l'entità di questa liquidazione dipenderà dalla somma mensile che il ferroviere intende destinare all'accumulazione (con un minimo prestabilito come sarà poi precisato) e dalla durata di validità della polizza in rapporto all'età dell'assicurato alla data di inizio dell'operazione, la liquidazione stessa potrà essere insufficiente a finanziare la costruzione o l'acquisto dell'alloggio prenotato.

In questo caso, molto frequente nella prima fase di applicazione nei confronti di ferrovieri anziani, è previsto il finanziamento integrativo dell'Istituto nazionale previdenza e credito delle comunicazioni fino a raggiungere l'ottanta per cento della somma occorrente, alle stesse condizioni previste per gli altri ferrovieri dagli articoli 13 e 14, senza però, il vincolo della località e, quindi, della programmazione di cui all'articolo 4.

Infatti, oltretutto l'azienda ha interesse di agevolare la liberazione dell'alloggio, lasciando al dipendente non più in servizio di scegliere la località di suo gradimento.

Per porre l'assicurato in condizioni di parità rispetto a coloro che si avvalgono delle altre forme di finanziamento, è previsto inoltre un contributo dell'azienda a riduzione del premio di assicurazione, pari al valore attuale degli interessi integrativi che sarebbero stati corrisposti all'I.N.P.C.C. su un mutuo di importo uguale al capitale di liquidazione spettante all'assicurato (articolo 15).

b) — *Per l'eventualità di morte del dipendente, qualunque ne sia la causa, prima del collocamento a riposo.*

Prenotazione di un alloggio come al precedente punto a), alla condizione però che la polizza di assicurazione deve prevedere la liquidazione, al momento della morte, dell'intera somma necessaria per costruire od acquistare l'alloggio prenotato.

Anche in questo caso deve essere porre l'assicurato in posizione di parità rispetto ai benefici conseguibili con le altre forme di finanziamento. È stato così previsto di ridurre il premio di assicurazione per il caso di morte, di un contributo dell'azienda pari al valore attuale degli interessi integrativi che sareb-

bero stati corrisposti all'I.N.P.C.C. su un mutuo di importo uguale al capitale assicurato. La morte dell'assicurato esclude il ricorso al mutuo del fondo di rotazione e dell'I.N.P.C.C. ed il beneficio che il dipendente avrebbe tratto da questa operazione viene riversato a suo favore ed esteso all'intero capitale assicurato, con un corrispondente contributo riduttivo del premio di assicurazione (articolo 15).

All'articolo 14 è prevista una somma minima di contribuzione dei ferrovieri che intendano avvalersi di questa forma assicurativa, soggetta a riduzione se esuberante in relazione al capitale da assicurare.

La quota mensile, al netto del contributo dell'azienda, deve essere proporzionata alle possibilità economiche del ferroviere e porlo in posizione non dissimile da coloro che, non fruendo di alloggi di servizio, si siano avvalsi delle altre provvidenze previste dal presente schema di provvedimento.

Al ferroviere alloggiato nelle case di servizio e che intenda preconstituire i mezzi necessari per assicurarsi un alloggio proprio al termine del servizio, si può chiedere di accantonare mensilmente una quota tale che, aggiunta alla ritenuta operata sulle sue competenze per canone di affitto ridotto, si avvicini alla quota mensile richiesta a scomputo di prestiti concessi per costruzione o acquisto di alloggi.

Tale quota è stata calcolata mediamente nella misura di tre volte l'importo della riduzione concessa sui canoni di affitto per i fabbricati di costruzione anteguerra e di due volte e mezzo per quelli costruiti successivamente.

In ogni caso la quota di premio a carico dell'assicurato deve essere di importo tale da coprire, in aggiunta al contributo dell'azienda, il capitale assicurato nel caso di morte che corrisponde al valore dell'alloggio prenotato (articolo 14).

Le norme comprese nell'articolo 14 sono estese anche agli agenti che risiedono nelle località straniere previste dall'articolo 26 delle D.C.A., i quali, però, in quanto godono del soprassoldo di località, sono esclusi dal beneficio del contributo dell'azienda e devono provvedere al relativo premio di assicurazione per intero.

9. — Con la legge 27 aprile 1962, n. 211, che ha previsto il rinnovamento, riclassamento, riammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, è stata specificatamente disposta (punto C dell'articolo 4) la

destinazione di una congrua somma alla costruzione di alloggi patrimoniali ed economici.

Dei previsti 40 miliardi, 35 sono stati destinati alla costruzione di alloggi patrimoniali di servizio, il che, tenuto conto della consistenza attuale di detti alloggi, delle possibilità di trasferimento di agenti, con titolo o meno alle provvidenze del Capo V delle D.C.A., da alloggi patrimoniali di esercizio ad alloggi patrimoniali non di esercizio ed in case economiche, permette di integrare quasi il fabbisogno aziendale di alloggi di servizio.

I rimanenti 5 miliardi, secondo il punto *d*) dell'articolo 2 del presente schema, sono destinati alla costruzione od acquisto di alloggi da cedersi a riscatto unitamente a quelli realizzabili con l'integrazione annuale aziendale, e con gli introiti derivanti dalla cessione in proprietà ai ferrovieri degli alloggi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e successive modificazioni. Ciò permette di ritenere fondatamente che potranno essere soddisfatte le giuste aspettative dei ferrovieri.

La nuova situazione riguardo la consistenza degli alloggi, nonché quella che in un prossimo futuro si verificherà in seguito all'attuazione della nuova attività edilizia, come sopra prevista, in aggiunta alle realizzazioni per i ferrovieri, attuabili mediante la gestione case per lavoratori — ex I.N.A.-Casa — consentono oggi di rivedere i criteri di legge che l'azienda sarebbe tenuta ad osservare in materia di cessioni ammettendo a riscatto, nel limite del possibile, sia gli alloggi a suo tempo inclusi nella quota di riserva ai sensi dell'articolo 3 del citato decreto del Presidente della Repubblica 2/1959, sia eventuali alloggi patrimoniali non di servizio.

La facoltà della determinazione degli alloggi non di servizio da cedere a riscatto, costruiti od acquistati anteriormente all'entrata in vigore della legge, secondo il presente schema, è demandata al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, il quale vi provvederà sentito il parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato. Le norme per la detta concessione sono le stesse previste dal decreto del Presidente della Repubblica 2/1959 e successive modificazioni.

Per altro gli intendimenti aziendali conseguenti ai nuovi programmi costruttivi non potrebbero prescindere dalle peculiari ed inderogabili necessità funzionali dell'azienda e pertanto di essi dovrà tenersi debito conto nella determinazione degli alloggi da alienare.

Nella valutazione delle suddette peculiari esigenze dell'azienda si dovrà tenere conto in linea di massima: della originaria destinazione degli alloggi; della loro attuale classificazione secondo le norme relative alla concessione di alloggi al personale ferroviario, ai sensi del capo quinto delle disposizioni sulle competenze accessorie; della preminenza nello stesso complesso degli alloggi di servizio rispetto a quelli non di servizio; della ubicazione e distanza dei fabbricati rispetto agli impianti ferroviari; delle eventuali particolari esigenze locali, nonché della possibilità di trasformazioni immobiliari per evitare speculazioni individuali da parte dei concessionari, ai quali sarebbe comunque assicurato altro alloggio a riscatto (articolo 20).

10. — La gestione dei fondi da impiegare ai sensi del presente schema di provvedimento viene inserita nel bilancio ferroviario mediante iscrizione in un apposito paragrafo del titolo V « Gestione delle case economiche per i ferrovieri » da modificare nella denominazione e da integrare con l'istituzione dei necessari capitoli di entrata e di spesa (articolo 22).

11. — Gli articoli dello schema di provvedimento finora non menzionati sono i seguenti che riproducono norme analoghe alla citata legge 14 febbraio 1963, n. 60, per quanto vi è di comune fra i due provvedimenti:

a) Articolo 3. — Circa i ferrovieri ammessi a concorrere ai benefici del progetto (articolo 12 della legge n. 60);

b) Articolo 5. — circa l'esecuzione del piano di costruzione, affidata allo « I.N.C.I.S. » ed agli « I.A.C.P. » — Resta alla competenza delle ferrovie dello Stato il reperimento delle aree e quindi la scelta delle ubicazioni dei nuovi alloggi (articoli 25 e 27 della legge n. 60)

c) Articolo 6 — circa l'assegnazione in proprietà immediata con garanzia ipotecaria (articolo 29 della legge n. 60);

d) Articolo 7. — circa la determinazione dei costi massimi di costruzione a vano (articolo 31 della legge n. 60);

e) Articoli 11 e 17 — circa le cautele per la concessione dei prestiti (articolo 18 della legge n. 60);

f) Articolo 19 — circa la formazione e l'approvazione dei bandi di concorso e delle graduatorie per la costruzione di alloggi e la concessione dei prestiti (articolo 15 della legge n. 60);

g) Articolo 21 — circa la concessione di particolari agevolazioni fiscali su tutti gli atti connessi alla attuazione del programma di costruzioni (articolo 33 della legge n. 60).

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

L'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad attuare un programma decennale di costruzione di alloggi per i ferrovieri, con inizio dal 1° gennaio 1966.

ART. 2.

Al finanziamento del programma di cui all'articolo 1 sarà provveduto con i seguenti fondi:

a) un contributo annuo di lire un miliardo da prelevarsi dalle entrate di bilancio dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, a partire dall'esercizio 1967;

b) il gettito degli introiti derivanti dalla cessione in proprietà, ai ferrovieri, degli alloggi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e successive modificazioni;

c) il gettito degli introiti derivanti dai riscatti anticipati e dalle rate di ammortamento degli alloggi comunque assegnati in proprietà ai sensi della presente legge, nonché dall'ammortamento per capitali ed interessi dei prestiti concessi per la costruzione o l'acquisto di alloggi;

d) la somma di cinque miliardi che, nel piano di costruzione alloggi per i ferrovieri approvato con decreto interministeriale del 14 agosto 1962, n. 789, in applicazione della legge 27 aprile 1962, n. 241, è stata riservata alla costruzione di alloggi di tipo economico.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, può inoltre destinare al finanziamento del programma di cui all'articolo 1 gli introiti derivanti dalla vendita di terreni ferroviari non necessari all'esercizio.

Il 70 per cento dell'importo complessivo dei fondi suddetti è riservato alla costituzione di un fondo di rotazione per la concessione di prestiti a favore dei ferrovieri, singoli o consociati in cooperative, i quali intendano costruire od acquistare un alloggio per uso di abitazione familiare.

ART. 3.

Hanno diritto a concorrere alla concessione di prestiti ed all'assegnazione di alloggi costruiti, in base alla presente legge, tutti i ferrovieri in attività di servizio.

Ne sono esclusi quando essi stessi, o membri del loro nucleo familiare, conviventi ed a carico, siano o siano stati assegnatari di un alloggio acquisito in qualsiasi località con il concorso od il contributo dello Stato o di ente pubblico, o con mutuo di favore parimenti concesso dallo Stato o da ente pubblico, ovvero quando essi stessi o membri del loro nucleo familiare, conviventi ed a carico, siano proprietari di un alloggio idoneo, iscritto alle conservatorie del registro immobiliare delle località in cui sorgono le costruzioni, ovvero risultino proprietari, in qualsiasi località, di alloggio che consenta un reddito netto annuo superiore a lire 200.000. Si ritiene idoneo l'alloggio composto di un numero di vani, esclusi gli accessori, pari a quello dei componenti la famiglia con un minimo di tre ad un massimo di cinque vani.

L'esclusione si applica altresì nel caso in cui il ferroviere sia iscritto nei ruoli dell'imposta complementare per un reddito tassabile che, esclusa la parte afferente ai redditi di ricchezza mobile di categoria C/2, risulti superiore a lire 1.200.000 annue.

ART. 4.

Il programma decennale di costruzione di case per i ferrovieri è predisposto dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, ed è sottoposto alla approvazione del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Nella formulazione del programma sarà tenuto conto delle esigenze del servizio ferroviario, in modo da incrementare la disponibilità di alloggi nelle località ove l'azienda deve assumere o trasferire personale, per adeguarlo alle necessità degli impianti e del servizio.

ART. 5.

L'esecuzione dei programmi nelle singole province per la costruzione degli alloggi può affidarsi agli Istituti autonomi delle case popolari ed all'Istituto nazionale case impiegati dello Stato, i quali agiranno in base a quanto disposto dalla presente legge, previa approvazione dei progetti tecnici da parte del ministro dei lavori pubblici.

I predetti enti provvederanno direttamente all'esecuzione dei piani ovvero delegando tale funzione tutte le volte che sia possibile e conveniente alle cooperative costituite fra gli assegnatari, o ad altri enti specializzati scelti fra

quelli inclusi in apposito elenco redatto dalla Gestione case per lavoratori di cui all'articolo 30 della legge 14 febbraio 1963, n. 60. Le cooperative e gli enti stessi sono in ogni caso responsabili, nei confronti dell'azienda delle ferrovie dello Stato, dell'esecuzione dei piani e del buon uso dei fondi impiegati.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sarà fissata la percentuale spettante alle cooperative, agli Istituti autonomi per le case popolari ed all'Istituto nazionale case impiegati dello Stato quale rimborso di spese incontrate per le funzioni da essi esercitate.

All'acquisizione delle aree edificabili necessarie all'attuazione delle costruzioni previste dalla presente legge, provvederà l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, a carico dei fondi di cui all'articolo 2, salvi i casi previsti nell'ultimo comma del predetto articolo 2, sentite le cooperative per quanto riguarda le costruzioni per alloggi dei propri soci.

Le aree fabbricabili necessarie all'attuazione delle costruzioni previste dalla presente legge dovranno essere prescelte per ogni località, nell'ambito delle zone destinate alla costruzione di alloggi a carattere economico popolare dai piani di cui alla legge 18 aprile 1962, n. 167, salvo per le costruzioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 2, per i quali si applicano le norme della legge 14 febbraio 1963, n. 60.

Allo scopo suddetto è ammessa l'espropriazione per cause di pubblica utilità, con l'applicazione delle norme della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

La dichiarazione di pubblica utilità è fatta dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, cui spetta altresì di dichiarare l'urgenza e l'indifferibilità delle opere agli effetti della occupazione temporanea dell'area della quale è chiesta l'espropriazione.

ART. 6.

Gli alloggi costruiti in base ai piani previsti dalla presente legge, sono assegnati ai richiedenti in proprietà, con pagamento rateale e con garanzia ipotecaria.

Gli alloggi assegnati in proprietà con garanzia ipotecaria non potranno essere alienati dall'assegnatario prima che siano trascorsi 10 anni dalla data di assegnazione; tale vincolo non sussiste per gli agenti trasferiti in altre località, per esigenze di servizio.

I contratti stipulati in violazione di quanto stabilito al precedente comma sono nulli.

Gli alloggi così assegnati saranno riscattabili in 30 anni.

ART. 7.

La progettazione delle costruzioni previste dal programma dovrà tener conto dei limiti relativi ai costi massimi a vano che, per ciascuna località o gruppi di località, saranno fissati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il superamento di tali limiti potrà in casi eccezionali e per fondati motivi, essere autorizzato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile anche durante il corso dei lavori. Fuori di tali casi gli Istituti autonomi case popolari e l'Istituto nazionale case impiegati dello Stato saranno responsabili dell'eccedenza sui limiti stessi, delegate in base al precedente articolo 5.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato, entro i limiti stabiliti dagli stanziamenti effettuati, provvederà ai conseguenti accreditamenti alle cooperative, agli Istituti autonomi case popolari ed all'Istituto nazionale case impiegati dello Stato.

I pagamenti effettuati a questo titolo dovranno avere luogo esclusivamente attraverso Istituti bancari.

ART. 8.

La determinazione delle rate mensili costanti di ammortamento da corrispondersi dagli assegnatari degli alloggi di cui all'articolo 6 sarà effettuata, prima della consegna degli alloggi, sulla base dei costi convenzionali o di quelli effettivi a vano che, per ciascuna località o gruppi di località, saranno fissati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, tenuto conto dell'interesse del 3 per cento.

L'importo delle rate determinate come sopra, da versare al fondo globale di cui all'articolo 2, sarà definitivo agli effetti del contratto da stipularsi all'atto dell'assegnazione.

ART. 9.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad impiegare il fondo di rotazione di cui all'ultimo comma dell'articolo 2, per la concessione a favore di ferrovieri, trovantisi nelle condizioni previste dall'arti-

colo 3, di prestiti con garanzia ipotecaria per l'85 per cento della spesa necessaria agli scopi in esso previsti.

ART. 10.

L'ammortamento delle operazioni di credito previste dall'articolo precedente sarà compiuto in 20 anni.

I prestiti saranno gravati del tasso annuo d'interesse del 3 per cento.

Le annualità di ammortamento e gli interessi saranno versati al fondo di rotazione.

Non potranno essere gravati sui mutuatari altri oneri a qualsiasi titolo, ad eccezione degli interessi di mora da determinarsi ai sensi dell'articolo 1224 del Codice civile.

ART. 11.

La concessione dei prestiti ai singoli ferrovieri che saranno stati ammessi ad usufruirne, in seguito a richiesta di costruzione di nuovo alloggio o di acquisto, sarà subordinata all'accertamento sulla idoneità dei progetti predisposti a cura degli interessati o sull'idoneità degli alloggi da acquistare in relazione alla loro residenza e dalle norme tecniche ed ai costi fissati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Nel caso di prestito per la costruzione, la erogazione di esso sarà effettuata a misura dell'avanzamento regolare dei lavori di costruzione dell'alloggio cui il prestito stesso ha riferimento.

ART. 12.

L'Istituto nazionale previdenza e credito delle comunicazioni è autorizzato a concedere mutui con garanzia ipotecaria di importo non superiore a sei milioni di lire a favore di ferrovieri, i quali si trovino nelle condizioni previste dall'articolo 3 per finanziare la costruzione o l'acquisto di alloggi fino all'80 per cento del costo, nelle località comprese nel programma predisposto secondo i criteri stabiliti nell'articolo 4 e tenuto conto dei criteri di preferenza previsti nell'articolo 19. I mutui ai ferrovieri uniti in cooperative saranno chiesti e concessi individualmente, ma versati alle cooperative applicando l'ultimo comma del precedente articolo.

Per la concessione dei mutui di cui al comma precedente, l'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni utilizzerà le disponibilità derivanti dalle proprie riserve matematiche delle assicurazioni sulla vita.

ART. 13.

L'ammortamento delle operazioni di credito previste dall'articolo precedente sarà compiuto nel termine non superiore ai 20 anni.

I prestiti saranno concessi al tasso annuo di interesse del 3,50 per cento e non potranno essere gravati sui mutuatari altri oneri a qualsiasi titolo, ad eccezione degli interessi di mora da determinarsi ai sensi dell'articolo 1224 del Codice civile.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a stipulare con l'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni apposita convenzione per determinare il concorso della stessa azienda ferroviaria a favore del predetto istituto negli interessi sui prestiti concessi.

Tale convenzione sarà approvata con decreto del Ministro del tesoro e del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

ART. 14.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a stipulare, con l'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni, una polizza collettiva di assicurazione per la costituzione di un fondo a favore dei ferrovieri tenuti ad abitare in alloggi di servizio dell'Amministrazione ai sensi degli articoli 33 e 34 della legge 31 luglio 1957, n. 685 e successive modificazioni, da impiegare nella costruzione o nell'acquisto di alloggi economici da assegnare in proprietà ai medesimi dopo il collocamento a riposo o, in caso di premorienza, alla famiglia superstite.

I ferrovieri che si trovino nelle condizioni di cui all'articolo 3 ed al precedente comma del precedente articolo, possono chiedere di prenotare la costruzione o l'acquisto di un alloggio in qualsiasi località e di avvalersi della polizza di assicurazione, autorizzando l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a trattenere sulla propria retribuzione una somma non inferiore a tre volte, per i fabbricati di costruzione anteriore al 1945, e a due volte e mezzo per i fabbricati costruiti successivamente, la riduzione sul canone mensile di affitto di cui all'articolo 33 della legge 31 luglio 1957, n. 685 e successive modificazioni.

Se la quota di premio a carico dell'assicurato così determinata è superiore, tenuto conto del concorso dell'azienda ferroviaria di cui al successivo articolo, al premio occorrente

per la liquidazione del capitale da assicurare per la prenotazione dell'alloggio, la trattenuta sulla retribuzione viene proporzionalmente diminuita.

In ogni caso la quota di premio, a carico dell'assicurato, deve essere di importo sufficiente ad assicurare la liquidazione in caso di morte, tenuto conto del concorso dell'azienda ferroviaria di cui al successivo articolo, della somma occorrente per la costruzione o l'acquisto dell'alloggio prenotato.

Le norme di cui ai precedenti commi sono estese anche agli agenti che risiedono nelle località straniere previste dall'articolo 26 delle D.C.A., i quali godono del soprassoldo di località, quando si verifichi la cessazione dall'incarico in territorio estero o quando siano collocati a riposo con rientro in territorio nazionale e, in caso di premorienza, alla famiglia superstite, ed il relativo premio di assicurazione grava integralmente a carico degli interessati.

ART. 15.

L'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni è autorizzato a concedere, nei limiti delle disponibilità derivanti dalle proprie riserve matematiche delle assicurazioni sulla vita, mutui integrativi con garanzia ipotecaria ai ferrovieri il cui fondo individuale, risultante dalla polizza assicurativa di cui al precedente articolo, non abbia raggiunto alla data del collocamento a riposo almeno l'80 per cento della somma occorrente per la costruzione o l'acquisto dell'alloggio prenotato.

I prestiti integrativi, fino a raggiungere il predetto 80 per cento, saranno concessi alle condizioni e con il concorso dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ai sensi dell'articolo 13.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato concorre al pagamento del premio di assicurazione con un contributo corrispondente al valore attuale degli interessi integrativi che sarebbero stati corrisposti all'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni su un mutuo di importo uguale al capitale di assicurazione, in caso di morte dell'assicurato, e uguale all'importo della liquidazione spettante allo stesso assicurato in caso di collocamento a riposo.

Le condizioni della polizza collettiva di assicurazione e la stipulazione della medesima, sono approvate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

ART. 16.

Le somme necessarie al pagamento dei contributi di concorso ai prestiti ed alle assicurazioni di cui agli articoli 13 e 15 saranno prelevate dagli interessi versati al fondo globale di cui all'articolo 2:

in conto ammortamento alloggi assegnati in proprietà, ai sensi dei precedenti articoli 6 ed 8;

in conto ammortamento prestiti concessi a singoli ferrovieri per costruzione ed acquisto alloggi, ai sensi dei precedenti articoli 9 e 10;

in conto deposito bancario dei fondi di cui all'articolo 2, durante la loro giacenza presso l'istituto di credito incaricato del servizio di cassa, ai sensi del successivo articolo 19.

ART. 17.

L'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni è tenuto ad accertare, prima della concessione del mutuo, se sussistano le condizioni stabilite dagli articoli 3 ed 11 circa il titolo del richiedente e l'idoneità dei progetti di costruzione o degli alloggi da acquistare.

La concessione del mutuo, di cui al precedente comma, avrà luogo secondo le risultanze dei bandi di concorso, di cui al successivo articolo 19.

ART. 18.

I servizi di cassa e bancari inerenti alla gestione case per i ferrovieri oggetto della presente legge, sono affidati all'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni.

ART. 19.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, approva i bandi di concorso per la concessione ai ferrovieri singoli od associati in cooperative delle provvidenze previste dalla presente legge, fissando così i criteri di formazione delle graduatorie dei richiedenti, distintamente per costruzione di alloggi ed erogazione di prestiti.

I criteri di preferenza per l'assegnazione dei punteggi di graduatoria dovranno tener conto delle esigenze del servizio ferroviario assunto a base della formulazione del programma di cui al precedente articolo 4, ma alle cooperative non potrà destinarsi meno

del 60 per cento dell'importo di cui all'ultimo comma del precedente articolo 2.

Alla formazione delle graduatorie dei singoli e delle cooperative, secondo i criteri fissati dal comma precedente, provvedono commissioni compartimentali formate da tre rappresentanti dell'azienda, tre rappresentanti del personale e da un presidente nominato dal Direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

I tre rappresentanti dell'azienda verranno nominati dal Direttore compartimentale, quelli del personale pure dal Direttore compartimentale, su designazione dei sindacati.

ART. 20.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, ha facoltà di determinare, in rapporto alle peculiari necessità dell'azienda, quali siano gli alloggi di proprietà aziendale costruiti o acquistati prima dell'entrata in vigore della presente legge, che possono essere ceduti in proprietà, oltre quelli previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2.

La stessa facoltà, ferme restando le peculiari necessità dell'azienda, è attribuito altresì al suddetto Ministro per la cessione in proprietà degli alloggi inclusi nella quota di riserva ai sensi dell'articolo 3 del precitato decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2.

Per la cessione degli alloggi di cui ai precedenti commi saranno da osservare le norme del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 e successive modificazioni.

ART. 21.

Tutti gli atti e contratti che si rendono necessari per le operazioni inerenti all'attuazione dei piani di costruzione previsti nella presente legge, godono della esenzione delle imposte di bollo, fatta eccezione per le cambiali, e sono soggetti ad imposta fissa minima di registro ed ipotecaria, salvi gli emolumenti dovuti ai conservatori dei registri immobiliari.

Le aree edificabili occorrenti per l'attuazione della presente legge, così come le costruzioni realizzate per l'azienda ferroviaria dalle cooperative tra ferrovieri, dagli Istituti autonomi case popolari e dall'Istituto nazionale case impiegati dello Stato, godranno della esenzione dei contributi di miglioria. Tuttavia, le aree sulle quali i singoli

ferrovieri costruiranno alloggi per uso di abitazione familiare, fruendo a tal fine del fondo di rotazione, previsto all'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge, non godranno dell'esenzione dai contributi di miglioria specifica di cui il titolo secondo della legge 5 marzo 1963, n. 246.

Non sono dovuti diritti o tasse per l'approvazione da parte delle competenti autorità comunali, dei progetti delle costruzioni effettuate in base alla presente legge.

Non sono, del pari, dovuti diritti per il rilascio della licenza di abitabilità degli alloggi costruiti in applicazione della presente legge.

ART. 22.

La gestione dei fondi destinati, ai sensi della presente legge, a finanziare il programma decennale di costruzione di case per ferrovieri, è iscritta in apposito paragrafo delle gestioni speciali e autonome del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.