

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2604

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(JERVOLINO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(TREMELLONI)

E COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(MANCINI GIACOMO)

Programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative
per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri

Presentato alla Presidenza il 16 settembre 1965

ONOREVOLI COLLEGHI! — 1. — Il presente disegno di legge trae origine dalle particolari esigenze dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, impegnata ad estendere la disponibilità di alloggi per il proprio personale, per far fronte alle crescenti esigenze del servizio.

L'Azienda non può però assumersi la parte esecutiva delle nuove costruzioni di alloggi perché deve impiegare tutto il proprio personale e l'organizzazione aziendale a fini esclusivamente ferroviari. Il difetto di personale tecnico ed il carico di lavoro conseguente all'esecuzione del piano decennale ferroviario di 1.500 miliardi in via di avanzata realizzazione per la prima fase, costringono a ricercare soluzioni nuove.

Sulla base della legge 14 febbraio 1963, n. 60, relativa alla « Liquidazione del patrimonio edilizio della Gestione I.N.A.-Casa e istituzione di un programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori », è stato formulato il presente progetto, che però si differenzia dalla citata legge come sarà di seguito precisato.

Il ricordato provvedimento promosso dal Ministero del lavoro e della previdenza so-

ciale comprende anche i ferrovieri, i quali, peraltro, considerati nel quadro generale di tutti i lavoratori e di tutti i dipendenti statali non trovano in esso una considerazione corrispondente alle particolari esigenze di servizio dell'Azienda ferroviaria.

2. — Il disegno di legge autorizza la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad attuare un programma decennale di costruzioni di alloggi per i ferrovieri e ne prevede il finanziamento, affidandone l'amministrazione alla Gestione speciale case per i ferrovieri.

I mezzi finanziari convogliati alla Gestione speciale case per ferrovieri, da iscrivere in apposito paragrafo delle Gestioni Speciali ed Autonome del bilancio ferroviario, sono indicati nell'articolo 2.

Il progetto esclude contributi del personale, in quanto i ferrovieri già contribuiscono ora alla Gestione Case Lavoratori (Gescal) e non prevede contributi di costruzione a carico dello Stato. Infatti, come sarà poi precisato, i ferrovieri fruiranno di un basso livello di interesse, in misura tale da consentire l'ammortamento degli alloggi a condi-

zioni favorevoli. È previsto, per altro, che affluiranno al fondo globale:

— 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 n. 789 del 14 agosto 1962, 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.

Trattasi di un complesso ingente di fondi che può valutarsi nel primo quinquennio, a titolo orientativo, come segue: 1966 miliardi 8; 1967 miliardi 2,5; 1968 miliardi 3,5; 1969 miliardi 4; 1970 miliardi 4,5; in complesso nel primo quinquennio miliardi 22,5.

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

3. — La predisposizione del programma di costruzione spetta alla 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. I progetti tecnici saranno sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

4. — Le rate mensili di ammortamento trentennale degli alloggi assegnati in proprietà con garanzia ipotecaria, sono calcolate all'interesse del 3 per cento in base a costi convenzionali da stabilire o, in via definitiva, in base ai costi effettivi (art. 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:

— alloggio di 2 vani e servizi lire 4.050.000 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.

5. — 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 (artt. 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 (art. 10).

Le quote mensili di ammortamento dei 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.

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.

6. — 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 di previdenza e credito delle comunicazioni.

Questo Istituto - ente di diritto pubblico e il cui statuto è stato approvato con regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2574, e successive modificazioni - 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 nell'articolo 19 (art. 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 (art. 13).

Poiché questo tasso è inferiore al costo bancario del denaro, è previsto un contri-

buto dell'Azienda ferroviaria a titolo di concorso negli interessi sui prestiti concessi (artt. 13 e 16).

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

E già stato presentato uno schema di disegno di legge concernente il nuovo statuto dell'I.N.P.C.C., nel quale è prevista l'estensione dell'attività dell'Istituto anche nel settore del credito edilizio per i ferrovieri.

Infatti, l'articolo 2 del ricordato provvedimento che elenca i settori di attività dell'Ente, recita testualmente al IV comma:

« la concessione di mutui, con modalità ed a condizioni speciali, a favore dei dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per agevolarli nell'acquisto di case popolari ed economiche ».

Il concorso dell'Azienda negli interessi viene finanziato con le somme affluite al fondo globale a titolo di interessi sulle quote di ammortamento alloggi e prestiti e di interessi 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 (artt. 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 28.230.

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 che affluiranno annualmente al fondo globale siano di 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 5,50 per cento.

Considerate le finalità dell'Istituto e la ricordata formula adottata nel disegno di legge

di approvazione del suo statuto, che contempla « condizioni speciali » per queste operazioni, si dovrebbe ritenere che il tasso di interesse non supererà il 6 per cento.

7. — I provvedimenti finora esaminati si rivolgono 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, essi vengono a trovarsi 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 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 20.000, 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 (artt. 14 e 15).

Il personale in possesso dei requisiti richiesti può avvalersi di una assicurazione mista, di capitalizzazione a termine fisso (data di 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 alla 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, 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 (art. 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, della 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 infatti 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 sarebbero 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, esteso all'intero capi-

tale assicurato, con un corrispondente contributo riduttivo del premio di assicurazione (art. 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 porre questi in posizione non dissimile da coloro che, non fruendo di alloggi di servizio, si siano avvalsi delle altre provvidenze previste dal presente 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 (art. 14).

Le norme comprese nell'articolo 14 sono estese anche agli agenti che risiedono nelle località straniere previste dall'articolo 26 delle disposizioni sulle competenze accessorie di cui alla citata legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni, 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.

8. — Con la legge 27 aprile 1962, n. 211 che ha previsto il rinnovamento, riassetto, riammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, è stata specificatamente disposta (punto « C » dell'art. 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 patrimo-

niali 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 c) dell'articolo 2 del presente disegno di legge, sono destinati alla costruzione od acquisto di alloggi da cedere a riscatto unitamente a quelli realizzabili 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 cessione 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 17 gennaio 1959, n. 2, 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 provvedimento è demandata al Ministro dei trasporti e dell'Aviazione civile, il quale 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 17 gennaio 1959, n. 2 e successive modificazioni.

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

Nella valutazione delle suddette peculiari esigenze della Azienda si dovrà tenere con-

to in linea di massima: della originaria destinazione degli alloggi; della loro attuale classificazione secondo le norme relative alle concessioni di alloggi al personale ferroviario ai sensi del Capo V 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 trasformazione immobiliare per evitare speculazioni individuali da parte dei concessionari, ai quali sarebbe comunque assicurato altro alloggio a riscatto (art. 20).

9. — La gestione dei fondi da impiegare ai sensi del presente 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 (art. 22).

10. — Gli articoli del provvedimento finora non menzionati sono quelli che riproducono norme analoghe alla citata legge n. 60 del 1963 per quanto vi è di comune fra i due provvedimenti:

a) art. 3. — circa i ferrovieri ammessi a concorrere ai benefici del progetto (articolo 12 della legge n. 60 del 1963);

b) art. 5 — circa l'esecuzione del piano di costruzione affidata all'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 del 1963);

c) art. 6 — circa l'assegnazione in proprietà immediata con garanzia ipotecaria (articolo 29 della legge n. 60 del 1963);

d) art. 7 — circa la determinazione dei costi massimi di costruzione a vano (articolo 31 della legge n. 60 del 1963);

e) artt. 11-17 — circa le cautele per la concessione dei prestiti (articolo 18 della legge n. 60 del 1963);

f) art. 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 del 1963);

g) art. 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 del 1963).

DISEGNO 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) 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;

b) 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;

c) la somma di 5 miliardi che, nel piano di costruzione alloggi per i ferrovieri approvato con decreto interministeriale n. 789 del 14 agosto 1962, in applicazione della legge 27 aprile 1962, n. 211, è stata riservata alla costruzione di alloggi di tipo economico.

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 all'assegnazione di alloggi costruiti in base alla presente legge ed alla concessione di prestiti 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 ed 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 Ministro dei lavori pubblici ed è sottoposto all'approvazione del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio d'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, in riferimento alla costruzione degli alloggi, è affidata 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 Ministero dei lavori pubblici.

I predetti Enti provvederanno direttamente all'esecuzione dei piani ovvero delegando tale funzione 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. 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 agli Istituti autonomi per le case popolari ed all'Istituto nazionale case

impiegati dello Stato quale rimborso di spese sostenute 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.

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.

Allo scopo suddetto è ammessa l'espropriazione per causa 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 o dati in locazione 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 a 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 d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il superamento di tali limiti potrà, in casi eccezionali e per fondati motivi, essere auto-

rizzato 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.

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

I pagamenti effettuati da questi ultimi 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 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 oppure sulla base dei costi effettivi.

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'articolo 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 ed alle norme tecniche ed ai costi fissati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Nel caso di prestito per costruzione, l'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 di previdenza e credito delle comunicazioni è autorizzato a concedere mutui con garanzia ipotecaria d'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.

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 d'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 presente articolo, possono chiedere di prenotare la costruzione o l'acquisto di un alloggio in qualsiasi località e di avvalersi della polizza di assicurazione, autorizzando la 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 della 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 della legge 31 luglio 1957, n. 685 e successive modificazioni, 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 terri-

torio 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 predetto 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 d'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 delle provvidenze previste dalla presente legge, fissando altresì 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 assunte a base della formulazione del programma di cui al precedente articolo 4.

Alla formazione delle graduatorie, 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 della 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 d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ha facoltà di determinare, in rapporto alle peculiari necessità dell'Azienda, quali siano gli alloggi di proprietà aziendale costruiti od acquistati prima dell'entrata in vigore della presente legge, che possano 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 attribuita 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 alla 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 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 nell'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge, non godranno dell'esenzione dai contributi di miglioria specifica di cui al Titolo II 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 un apposito paragrafo delle Gestioni speciali ed autonome del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.