

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## XXI.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 MARZO 1965

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.
<b>Proposte di legge</b> ( <i>Discussione e rinvio</i> ):	
DE PASQUALE e FIUMANÒ: Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (1383);	
GERBINO: Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato (1647) . . .	181
PRESIDENTE . . . . .	181, 182, 186, 188, 189
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i> . . . . .	181, 186
DE PASQUALE . . . . .	182, 187, 188
GERBINO . . . . .	182, 185, 187, 188, 189
DE CAPUA . . . . .	185
FIUMANÒ . . . . .	186, 187
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . .	186, 187 188, 189

**La seduta comincia alle 10,15.**

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente. (*È approvato*).

**Discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati De Pasquale e Fiumanò: Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (1383); e del deputato Gerbino: Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato (1647).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge di iniziativa dei deputati De Pasquale e Fiumanò: « Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle

ferrovie dello Stato »; Gerbino: « Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato ».

Comunico, innanzitutto, che la V e la IX Commissione hanno espresso parere favorevole ai due provvedimenti.

L'onorevole Mancini Antonio, relatore, ha facoltà di svolgere la relazione.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le due proposte di legge sono identiche nello scopo che si prefiggono così come sono quasi perfettamente identiche nella loro formulazione.

Esse trattano un problema che, come si sa, è insorto in conseguenza dell'incompleta formulazione del decreto del Presidente della Repubblica emanato in data 17 gennaio 1959, n. 2, che fissa quali sono gli alloggi, in uso ai ferrovieri e di proprietà dell'amministrazione ferroviaria, che possono essere concessi a riscatto. L'articolo 2 di tale decreto stabilisce che devono essere concessi a riscatto gli alloggi non di servizio costruiti con fondi appositamente iscritti nei bilanci delle ferrovie dello Stato. Ora, mentre è chiaro che l'amministrazione ferroviaria non può concedere a riscatto gli alloggi di servizio, non si comprende bene la seconda limitazione, quella cioè che prescrive che gli alloggi devono essere stati costruiti con fondi appositamente iscritti nei bilanci dell'amministrazione ferroviaria. Essa, infatti, sarebbe senza dubbio ragionevole se in tutti i tempi l'amministrazione ferroviaria avesse potuto seguire una linea di condotta coerente nell'impegnare i propri fondi per la costruzione di alloggi da destinare al personale dipendente. Ma ci sono

stati momenti in cui per eventi straordinari, ad esempio calamità naturali o terremoti, l'amministrazione è stata costretta affrettatamente, per necessità inderogabili non di servizio ma di allocamento di ferrovieri, a costruire le case senza che nei bilanci dell'amministrazione ferroviaria risultasse un apposito stanziamento di fondi. Si tratta nella maggior parte di case costruite con i soccorsi che si sono avuti dalla solidarietà nazionale in occasione di calamità naturali ed in special modo in occasione del terremoto di Messina.

Le due proposte di legge tendono ad assimilare questi alloggi, che fanno parte del patrimonio delle ferrovie, ma che non sono di servizio e che sono sorti non in base ad appositi stanziamenti di bilancio ma in maniera, per così dire, irregolare, a quelli per i quali è prevista la possibilità di riscatto.

La proposta naturalmente è ragionevole perché non si incide con essa sulla esigenza dell'amministrazione ferroviaria di disporre liberamente e a titolo perpetuo degli alloggi di servizio. Gli alloggi di cui si parla, infatti, sono stati costruiti non per esigenze di servizio, ma per la necessità di dare una casa ai ferrovieri.

Quindi, la limitazione contenuta nel decreto del 1959, effettivamente non ha un valido fondamento. Rimangono, però, da considerare: 1) la possibilità, da parte dell'amministrazione ferroviaria, di avere una certa disponibilità di alloggi per il normale movimento del personale in relazione alle esigenze di servizio; e ciò anche per gli alloggi non di servizio ma di proprietà dell'amministrazione ferroviaria; 2) che ove gli alloggi non di servizio, appartenenti al gruppo di cui ci stiamo occupando, fossero dislocati nell'ambito dei recinti ferroviari, dovrebbero essere esclusi dal riscatto, poiché le aree su cui insistono potrebbero risultare successivamente necessarie per ampliamenti e miglioramenti.

Queste sono le due uniche preoccupazioni che hanno un certo peso. Per il resto credo che le due proposte di legge, che dovrebbero essere approvate in un testo unificato perché in sostanza sono identiche, possano essere approvate con le due limitazioni di cui ho detto prima e mediante gli opportuni emendamenti. Un primo emendamento dovrebbe riguardare la riserva di una certa percentuale, che non dovrebbe essere superiore a quella prevista dalla legge del 1959 per tutti gli altri alloggi costruiti con stanziamenti in bilancio, e si dovrebbe trovare anche la forma opportuna per raccomandare al Governo che tale percentuale di riserva sia applicata approfittan-

do della circostanza che molti assegnatari di alloggi non chiedono la assegnazione in proprietà dell'alloggio stesso. Sarebbe cioè opportuno che l'amministrazione ferroviaria includesse in questa quota (del 10 per cento) soltanto gli appartamenti dei quali non viene chiesto il riscatto dagli attuali locatari. Un altro emendamento, da introdursi magari in forma di articolo aggiuntivo, dovrebbe affermare il principio che il riscatto viene concesso purché gli alloggi non siano dislocati entro i recinti ferroviari.

Con queste precisazioni e riserve, sarei pienamente favorevole all'approvazione del provvedimento.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

**DE PASQUALE.** Onorevoli colleghi, ringrazio prima di tutto il relatore per la sua accurata relazione. Vorrei soltanto ricordare alla Commissione i precedenti, abbastanza travagliati, che ci hanno indotto a presentare questa proposta di legge. Quando venne approvato il decreto presidenziale n. 2 del 17 gennaio 1959, che regola il riscatto degli alloggi popolari, compresi quelli delle ferrovie dello Stato, tutti abbiamo ritenuto, e segnatamente i membri della Commissione che ha assistito il Governo nella formulazione del decreto, che la questione delle case dei ferrovieri sarebbe stata risolta nel senso che avrebbero dovuto essere dati a riscatto tutti gli alloggi, salvo la quota di riserva del 10 per cento, costruiti con fondi « appositi » iscritti nel bilancio dell'amministrazione ferroviaria. Ritenevamo in altri termini — e credo fondatamente — che non potessero esistere case costruite senza i relativi stanziamenti iscritti in bilancio. Però successivamente, in sede di interpretazione del decreto n. 2, l'Amministrazione ferroviaria ritenne che il riscatto era possibile soltanto per quegli alloggi regolarmente costruiti con appositi fondi secondo l'articolo 1 del citato decreto. Ma si sa che non tutti i fondi appositamente costituiti sono destinati agli alloggi. È evidente che la questione degli alloggi di servizio è fuori causa ed è bene che ciò sia ben tenuto presente dalla Commissione perché nessuno di noi ha osato immaginare di proporre un assurdo del genere. C'è tuttavia da considerare che il 70 per cento, e forse più, degli alloggi di servizio sono costruiti nei recinti ferroviari e il 30 per cento fuori dei recinti, sicché noi ritenevamo che il problema della quota di riserva si potesse interpretare con una certa larghezza; considerato, cioè, che gli alloggi di servizio rappresentano i due

terzi del totale degli alloggi, noi ritenevamo che l'Amministrazione ferroviaria potesse dare una interpretazione più larga, nel senso che la riserva del 20 per cento di case che non doveva essere dato a riscatto potesse essere intesa come compresa dentro gli alloggi di servizio che superano di gran lunga il 20 per cento. Comunque questa interpretazione non passò perché l'Amministrazione disse che si rendeva necessario modificare la legge ed allora noi proponemmo una proposta di legge che interpretasse la legge. La proposta venne presentata alla Camera nella scorsa legislatura e, nel suo primo articolo, fu così approvata: « 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 dalla legge 27 aprile 1962, n. 231. Sono esclusi dalla cessione in proprietà soltanto gli alloggi di servizio, dovunque ubicati. La quota di riserva del 20 per cento, di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 231, si intende pertanto assorbita nel complesso degli alloggi di servizio non soggetti a riscatto. Ogni precedente norma che risulti in contrasto con la presente si intende abrogata ».

Quindi, questa interpretazione fu sancita dalla Camera con la sopracitata proposta di legge, modificata dal Senato negli ultimi giorni della passata legislatura. Il Senato affermò che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato era tenuta a cedere in proprietà, secondo le modalità del decreto presidenziale n. 2, gli alloggi economici e patrimoniali non di servizio, compresi nella quota di riserva del 20 per cento stabilita con l'articolo 3.

A questo punto venne chiesto all'Amministrazione ferroviaria di fissare la prescritta quota del 20 per cento, ma l'Azienda rispose che l'interpretazione della norma non era esatta perché doveva ritenersi, a suo giudizio, che la cessione a riscatto si riferiva ad una parte di quegli alloggi economici inclusi nella quota di riserva e solo quella. Questo è in definitiva il motivo che ci ha spinto a presentare la presente proposta di legge, per chiarire cioè definitivamente la questione, stabilendo che tutti gli alloggi patrimoniali non di servizio (così chiamano questi alloggi costruiti con fondi, diciamo così, anormali), costruiti con qualsivoglia fondi e in qualunque epoca, siano ceduti in proprietà, secondo le modalità previste dal decreto del Presidente della Repubblica, già più volte citato. Si tratta del resto di poche case concentrate a

Messina e Reggio Calabria, lontane dai recinti ferroviari e inserite nel tessuto urbano della città, per il novanta per cento occupate da pensionati e quindi indisponibili per le esigenze dell'Amministrazione ferroviaria. E su questo punto debbo dissentire dal relatore, perché l'Amministrazione ferroviaria ha molti alloggi di servizio all'interno dei recinti ferroviari ma tutti esclusi dal riscatto. E ciò conformemente all'articolo 4 della legge 27 aprile 1962, n. 211.

In altri termini, il punto essenziale che desidero porre in rilievo a questo riguardo è che, essendosi per gli alloggi di servizio, esclusi dal riscatto, provveduto separatamente, non mi sembra giusto per questi altri alloggi patrimoniali non di servizio, alloggi vecchi e ormai cadenti, determinare una ulteriore quota del 10 per cento di riserva. Quanto detto dal relatore a proposito di alloggi nei recinti ferroviari, invece, ci trova d'accordo. Cioè, se vi fossero (ma noi sappiamo che non ve ne sono) entro i recinti ferroviari alloggi di questo tipo, patrimoniali non di servizio, anche noi saremmo d'accordo nel dire che non dovrebbero essere dati a riscatto.

E allora, se le cose stanno così, perché includere questa ulteriore riserva? Facciamo un esempio pratico. Cosa si verificherebbe a Messina? In base a questa legge si dovrebbero dare a riscatto 190 alloggi contenuti in un solo isolato e 70 alloggi compresi in alcune palazzine. Ma come è possibile affermare, ad esempio, che soltanto alcuni appartamenti, tra quelli aventi diritto, possono essere dati a riscatto? Come fare per individuarli e stabilire a chi assegnarli? Perché creare, cioè, sullo stesso pianerottolo sperequazioni tra l'uno e l'altro inquilino?

In sostanza, si tratterebbe di assegnare soltanto alloggi a riscatto a persone che li abitano, come nel caso di Messina, da un periodo immediatamente successivo al terremoto del 1908 e, in gran parte, ormai avanti negli anni.

Per queste considerazioni invito la Commissione a volere approvare la mia proposta di legge.

GERBINO. Dopo la chiara relazione dell'onorevole Mancini e l'intervento dell'onorevole De Pasquale ben poco mi resta da aggiungere. Ritengo tuttavia opportuno, al fine di rendere più facile il giudizio ai membri della Commissione, chiarire l'interpretazione delle precedenti disposizioni.

Il problema è sorto a causa dell'inserimento nell'articolo 1 del citato decreto presiden-

ziale n. 2 del 17 gennaio 1959 della parola « appositamente ».

Disciplina del riscatto: non esiste nessuna controversia per quanto riguarda gli alloggi considerati economici.

Alloggi di servizio: esclusi dal riscatto; per essi non esiste alcuna controversia.

Esistono però alloggi che di fatto non sono considerati alloggi economici, ma che non possono nemmeno essere considerati alloggi di servizio. Tuttavia, secondo il disposto del citato decreto presidenziale, gli alloggi non di servizio sono soggetti alla disciplina del riscatto. Esso, infatti, afferma che sono soggetti alla disciplina delle precedenti norme gli alloggi non di servizio, costruiti o da costruire con tutta una serie di leggi o con altri fondi appositamente iscritti nei bilanci delle ferrovie dello Stato. Il problema, ripeto, nasce per il fatto che è stato inserito il termine « appositamente ». Per quale motivo? Perché nel bilancio delle ferrovie dello Stato non risulta nessuno stanziamento di somme destinate alla costruzione di alloggi patrimoniali.

Quindi, la difficoltà sorge dalla presenza di questo termine, in quanto l'amministrazione ferroviaria, esaminati i propri conti, rileva che non esistono somme « appositamente stanziate » per questa categoria di alloggi patrimoniali non di servizio. E poiché non esistono gli stanziamenti appositi, ritiene che questi alloggi-patrimoniali — che di fatto non sono di servizio — debbano essere esclusi dalla disciplina del riscatto.

Nella proposta di legge — presentata con iniziativa distinta dal collega De Pasquale e da me, diventata poi legge n. 146 del 14 febbraio 1963 — si ritenne di aver superato l'anzidetta difficoltà che invece, in effetti, è regolarmente rimasta tale e quale. Di fatto, dunque, accanto agli alloggi economici e popolari la cui disciplina è chiara, accanto agli alloggi patrimoniali di servizio (dei quali ovviamente non si discute), si configura questa terza categoria che possiamo definire di natura ibrida. Vi è da osservare che questi alloggi (ad esempio l'isolato 8 a Messina che comprende 120 alloggi, nonché le palazzine di via La Farina, costituite da 72 alloggi) di fatto non hanno mai avuto una destinazione di servizio. Essi furono costruiti dopo il terremoto di Messina del 1908 nel quadro generale della riedificazione delle due città di Messina e Reggio Calabria. E questo spiega anche il motivo per cui non sono situati entro i recinti ferroviari, bensì nel contesto urbanistico cittadino come se, riferendoci a Roma, sorgessero in via del Corso o al Tritone.

Ma la cosa anomala è appunto questa: che pur avendo avuto *ab origine* una destinazione non di servizio, tale destinazione non risulta dai bilanci dell'amministrazione ferroviaria, cioè non è reperibile in alcun modo l'« apposto stanziamento ».

Da qui sorge il quesito se essi debbano ricadere sotto la disciplina degli alloggi di servizio o degli alloggi economici. Noi riteniamo senza alcun dubbio che sia vera la seconda ipotesi, cioè debbano essere considerati alloggi economici e come tali essere ammessi al riscatto.

Ma debbo aggiungere con franchezza che, a parte tutte queste considerazioni, con un po' di buona volontà da parte dell'amministrazione ferroviaria la questione avrebbe potuto essere superata tenendo conto sia dell'articolo 1 che dell'articolo 2 del decreto presidenziale che abbiamo più volte citato, dove ad un certo punto si parla degli alloggi di servizio veri e propri: « Sono esclusi dalla cessione in proprietà — dice testualmente l'articolo 2 — gli alloggi la cui concessione sia essenzialmente condizionata alla prestazione in loco di un determinato servizio per le pubbliche amministrazioni ».

E del tutto evidente che gli alloggi cui ci riferiamo non possono rientrare in questa categoria per la quale è prevista l'esclusione.

Successivamente il Ministero dei lavori pubblici, in data 10 luglio 1962, ha emanato una circolare, che reca il numero di protocollo 2810, nella quale si afferma che le norme contenute nelle lettere a) e c) dell'articolo 2 non avevano dato luogo a dubbi di sorta e che invece, per quanto si riferisce agli alloggi di cui alla lettera b) dello stesso articolo 2, occorre chiarire che tale disposizione non andava interpretata — come è accaduto addirittura in alcuni casi — nel senso più restrittivo tanto da escludere dalla cessione tutti gli alloggi costruiti dalle amministrazioni locali per gli impiegati, ma nel senso che andavano esclusi « soltanto quegli alloggi che i predetti enti assegnano ai loro dipendenti nell'interesse pubblico e la cui cessione verrebbe a procurare danno all'interesse generale dei cittadini ». E la circolare continua: « Si tratta nella quasi generalità dei casi di alloggi oggetto di concessione amministrativa più che di locazione ».

Ora mi pare che la volontà del legislatore — come si può anche evincere da questo ulteriore chiarimento — sia stata espressa in maniera più che chiara e basterebbe una interpretazione non restrittiva della norma di cui alla lettera b) dell'articolo 2, per pervenire

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 MARZO 1965

alla conclusione che gli alloggi patrimoniali, di fatto non di servizio, delle ferrovie dello Stato sono assimilabili alle case economiche.

Nel periodo intercorrente tra l'approvazione della legge n. 146 e la presentazione delle presenti proposte di legge, il sottoscritto, il collega De Pasquale ed altri, abbiamo avuto dei colloqui col Ministro Jervolino per giungere ad un chiarimento della norma. La risposta che ci è stata data è la seguente: « La parola " appositamente " ci blocca, ossia, poiché non risulta che i fondi siano stati appositamente destinati per la costruzione degli alloggi patrimoniali non di servizio, non è possibile l'ammissione al riscatto.

Con queste due nostre proposte si vuole cercare di rimuovere e superare l'ostacolo costituito dalla presenza del citato termine nel decreto presidenziale. A queste mie osservazioni si possono aggiungere quelle addotte dal collega De Pasquale e cioè che la maggior parte degli alloggi sono occupati da dipendenti in quiescenza o addirittura da vedove di ex dipendenti dell'amministrazione ferroviaria. Inoltre, poiché i canoni sono molto bassi, il ricavato non basta all'amministrazione nemmeno per la manutenzione ordinaria, per cui il risultato è che gli alloggi continuano a deperire.

Infine — ultima considerazione — gli alloggi di cui ci occupiamo sono lontani dagli impianti ferroviari.

Per tutte queste considerazioni nella proposta di legge da me presentata ho ritenuto di usare una formulazione che consentisse di superare le difficoltà derivanti dall'uso del termine « appositamente ». Dice, infatti, l'articolo unico da me formulato: « L'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è tenuta a cedere in proprietà, secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2 e successive modifiche, gli alloggi patrimoniali non di servizio, costruiti con qualunque fondo prima dell'entrata in vigore della presente legge, e comunque tali risultanti anche di fatto ».

In altri termini, poiché è impossibile trovare nei bilanci dell'amministrazione ferroviaria la destinazione specifica, cerchiamo allora di individuare un altro parametro.

Quale potrebbe essere il punto di riferimento?

Il semplice fatto che per 40 anni, cioè da quando gli alloggi sono stati costruiti, essi non siano serviti come alloggi di servizio, dovrebbe, a mio avviso, far ricadere, logicamente e giustamente, tali alloggi patrimoniali

non di servizio sotto la disciplina degli alloggi economici.

Ritengo inoltre che confermare la riserva della quota del 10 per cento; valida per gli alloggi economici, anche per questo tipo di alloggi non servirebbe a niente; soprattutto sul piano umano si verificherebbe l'inconveniente per cui alcune persone potrebbero riscattare ed altre no; inoltre la quota di riserva non potrebbe essere utilizzata dall'amministrazione per immettere negli alloggi il personale trasferito negli impianti di Messina o di Reggio Calabria.

Per tutte queste considerazioni mi permetto di chiedere alla Commissione di voler esaminare col massimo senso di comprensione quanto ho esposto e di procedere rapidamente all'approvazione dell'articolo unico.

DE CAPUA. Vorrei chiedere all'onorevole relatore se, per la proposta di cui al primo emendamento — riserva del 10 per cento — esistano motivi tecnici o giuridici che suffragano la richiesta stessa.

GERBINO. La quota di riscatto del 10 per cento, per ciò che concerne gli alloggi economici, ha una sua giustificazione; ma essa servirebbe, a mio avviso, assai poco per gli alloggi patrimoniali non di servizio. Quale sarebbe il motivo tecnico? Che l'amministrazione ferroviaria possa disporre del 10 per cento degli alloggi per i trasferimenti del personale e delle loro famiglie da altra zona.

L'amministrazione potrebbe dare lo sfratto; bisogna però tener presente che negli alloggi in questione abitano famiglie da trenta-quaranta anni. Si tratta di 19 alloggi (il 10 per cento su 192) e non credo che su di essi l'amministrazione voglia esercitare un diritto che finora non ha assolutamente mai esercitato. Perché? Non sono certo in grado di valutare quali siano state, nel trascorrere dei decenni, queste ragioni semplici o complesse: sta di fatto, però, che l'azienda non l'ha mai fatto.

DE CAPUA. Uno dei motivi per cui dovrebbe essere soppressa la quota di riserva del 10 per cento, a detta dei proponenti, sarebbe quello che nei capitoli corrispondenti dei bilanci dell'amministrazione ferroviaria non è possibile reperire le voci di spesa per la costruzione di questi alloggi. Ma questo, debbo dire la verità, mi sembra un argomento valido proprio nel senso opposto a quello sostenuto dagli onorevoli Gerbino e De Pasquale, nel senso cioè che l'amministrazione ferroviaria non può disporre di questa aliquota di riserva proprio perché i fondi non sono stati dati dall'amministrazione ferroviaria, bensì dalla collettività nazionale.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Invece, ritengo che le ragioni per cui l'amministrazione ferroviaria abbia interpretato le disposizioni in senso restrittivo siano dovute alla preoccupazione di non creare precedenti per il futuro. E questo penso sia giusto. Del resto è noto che nell'applicare le leggi, in genere la pubblica amministrazione tende ad un'interpretazione restrittiva quando vede minacciati i propri scopi istituzionali o funzionali; e anche questo dal punto di vista dell'amministrazione interessata è comprensibile.

Ritornando al merito della questione, sia che questi alloggi si vogliano assimilare a quelli di servizio sia a quelli economici, mi sembra che creare una terza categoria non sia opportuno: dobbiamo tendere, invece, magari con una interpretazione autentica per legge, a far sì che questi alloggi siano compresi tra quelli economici e quindi tra quelli ammessi a riscatto. Questo, del resto, è lo scopo delle due proposte di legge. E per conseguenza dobbiamo ritenere giusto applicare anche in questo caso la limitazione vigente per le case economiche e ciò con l'approvazione degli emendamenti di cui ho parlato nella relazione. Sarà poi la stessa amministrazione, nell'ambito della sua facoltà regolamentare, a considerare l'opportunità o meno di non applicare la riserva del 10 per cento, trattandosi di una misura economica. Evidentemente, se vi fossero ragioni obiettive per l'applicazione della quota di riserva non sarebbe giusto costringere l'amministrazione a rinunciarvi. Credo che solo in tal modo il Governo avrà la possibilità di esprimere parere favorevole al provvedimento.

FIUMANO'. Debbo ringraziare il relatore che ha sottolineato lo spirito della nostra proposta di legge tendente a superare talune difficoltà per l'assegnazione in proprietà di quella parte degli alloggi dell'Amministrazione ferroviaria, che ricadono sotto la denominazione di alloggi patrimoniali non di servizio e che, secondo una interpretazione invero restrittiva del decreto presidenziale, non potrebbero essere concessi a riscatto. Secondo l'amministrazione ferroviaria — tesi confermata da una lettera del Ministro — poiché anteriormente al 1946 non figurano appositi stanziamenti nel bilancio dell'Amministrazione, deve ritenersi che la legge non abbia voluto prendere in considerazione la questione.

Di fronte a questa presa di posizione che sembra avviare la questione ad un punto morto, abbiamo presentato la nostra proposta di legge con la speranza che finalmente sia

possibile giungere ad una soddisfacente soluzione.

Per quanto si riferisce poi alla quota di riserva del 10 per cento, debbo dire che l'argomento messo in evidenza dal Relatore sembra inoppugnabile. In effetti, una volta approvata la nostra proposta di legge, questi alloggi diventerebbero alloggi economici e come tali rientrerebbero nella generale disciplina che prevede la riserva di una quota. Tuttavia, nel 1963, l'allora Ministro Matteralla, in occasione dell'approvazione della prima modificazione del decreto presidenziale del 1959, ammise che si sarebbe potuto fare a meno di detta quota di riserva, anche se poi, in linea di fatto, il Senato dispose in maniera diversa e inappellabile venne poi a spirare la legislatura.

È stato detto qui che, non tanto bisogna tener conto di questi precedenti, quanto della situazione di fatto. Ora, quale è la situazione di fatto? Che tanto a Messina quanto a Reggio Calabria, come in altre località, gli alloggi sono occupati da ferrovieri ormai in pensione e dalle loro famiglie superstiti. Come è possibile, dopo trenta o quaranta anni, sul piano umano e con una legislazione tutta tesa a favorire l'acquisizione di un alloggio ai meno abbienti, non riconoscere a queste famiglie la possibilità di avere una casa?

Quindi mi pare che, anche da questo punto di vista, dovrebbe cadere la riserva ipotizzata. D'altro canto si sa che l'ultima legislazione, quella cioè che ha abolito l'I.N.A.-Casa ed ha creato la Gescal, permette il riscatto nella misura maggiore possibile; il che significa che il legislatore è entrato nell'ordine di idee di allargare al massimo il sistema del riscatto. Quindi, a mio avviso, l'interpretazione restrittiva è proprio soltanto dell'amministrazione ferroviaria. Gli alloggi di cui ci occupiamo sono ormai cadenti perché non vengono effettuate le ordinarie riparazioni sicché, se non sarà concesso il riscatto, essi deperiranno completamente.

Anche da questo punto di vista mi pare che si imponga la necessità di giungere ad una definitiva soluzione del problema.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Giunte le cose a questo punto ed in considerazione della discussione svoltasi, sono posto nella necessità di chiedere un rinvio della discussione sulle proposte che sono state presentate dai colleghi De Pasquale e Gerbino.

Accenno sommariamente alle ragioni che mi inducono a formulare questa richiesta. Dalla discussione è emerso che in sostanza i colleghi proponenti si stanno preoccupando di un complesso di alloggi esistenti a Messina.

FIUMANO'. Anche a Reggio Calabria.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io ho sentito parlare particolarmente di Messina. Ora se si dovesse varare la legge secondo lo spirito dei proponenti, si finirebbe per fare una leggina per gli alloggi ferroviari solo di Messina. Il che mi sembrerebbe una cosa strana perché una siffatta legge costituirebbe un abito su misura. Se non che, forse preoccupati di questo fatto, i proponenti hanno dato alle loro proposte di legge una formulazione ampia, per cui la richiesta, che dovrebbe praticamente servire solo per Messina, potenzialmente può riguardare altri stabili ferroviari che si trovano nelle medesime condizioni di quelli di Messina, nel resto della rete nazionale.

Ora io non ho una idea della situazione generale e della portata che può avere questo provvedimento; perciò ho necessità di approfondirne l'esame per poter poi, in questa sede, dare una risposta in relazione alla reale portata delle proposte di legge.

Senza dilungarmi ulteriormente, concludo pregando il Presidente e la Commissione tutta di voler consentire alla mia richiesta di rinvio.

GERBINO. Le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, di cui gli sono grato, fanno soprattutto rilevare che quella dell'onorevole De Pasquale è stata forse una esposizione fatta sotto una angolazione particolare. Mi spiego meglio: l'onorevole Sottosegretario giustamente ha avuto l'impressione che queste proposte di legge fossero fatte su misura per Messina e per Reggio Calabria.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Del resto ciò è dichiarato esplicitamente nelle relazioni introduttive premesse alle due proposte di legge.

GERBINO. Però c'è una considerazione da fare: gli alloggi che si trovano in questa situazione non sono alloggi economici, ma nello stesso tempo non sono alloggi di servizio.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'amministrazione conosce bene la situazione e ritiene che vi siano compresi anche alloggi di servizio.

GERBINO. Dò atto che questo tipo di alloggi esiste non solo a Messina ma in altri centri, ma il motivo per cui si è fatto riferimento a Messina ed a Reggio Calabria è che, in dipendenza di particolari circostanze protrattesi nel tempo, la grande maggioranza de-

gli alloggi da comprendere in questa categoria non nettamente definibile si trova esattamente a Messina ed a Reggio Calabria. Non abbiamo potuto però indicare le percentuali perché non ci è stato possibile attingere i dati relativi; ovviamente la Amministrazione ferroviaria è in grado di fornire chiarimenti al riguardo. Resta però il fatto che la legge non riguarda esclusivamente Messina e Reggio Calabria (non abbiamo, quindi, inteso fare la legge soltanto per Messina). Per quale motivo a Messina ed a Reggio Calabria si è verificata tale circostanza? Perché — come ho precisato nel mio precedente intervento — a Messina ed a Reggio Calabria questi alloggi sono stati costruiti all'epoca dei soccorsi per il terremoto del 1908. Il problema nasce per il fatto che non si riesce a stabilire con quali fondi l'amministrazione abbia costruito gli alloggi; sta di fatto però che all'epoca si poté disporre di somme raccolte attraverso diverse iniziative. Ad esempio, a un certo momento i ferrovieri di tutta Italia hanno rinunciato ad una giornata di paga a favore dei ferrovieri di Messina e di Reggio Calabria colpiti dal terremoto ed è logico pensare che le somme raccolte non servirono per risanare i bilanci dell'amministrazione o per costruire le stazioni ferroviarie, ma per costruire alloggi per i colleghi ferrovieri di Messina e di Reggio Calabria che ne avevano urgenza.

Ecco come si è venuta a creare questa categoria di alloggi che in un certo senso non è definibile.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vorrei chiarire che l'amministrazione si è resa conto che tutta questa materia deve essere organicamente riorganizzata perché troppe sono le leggi che si sono sovrapposte in un lungo arco di tempo e che in parte non brillano per chiarezza. Pertanto l'amministrazione, già qualche anno fa, volendo — ripeto — munirsi di uno strumento legislativo che la ponesse in condizioni di riordinare la materia, ha preparato uno schema di provvedimento.

DE PASQUALE. Come?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lo ha trasmesso al Ministro dei lavori pubblici che ha dato il suo consenso, al Ministero delle finanze e al Comitato del credito, che pure hanno dato il consenso, e infine al Ministero del tesoro che ancora non ha risposto. A titolo informativo, se la Commissione lo consente, vorrei leggere l'articolo 20 di detto schema: « Il Ministro dei trasporti, sentito il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, ha facoltà di

determinare, in rapporto alle peculiari necessità dell'Azienda, quali siano gli alloggi patrimoniali non di servizio costruiti o acquistati prima dell'entrata in vigore della presente legge, che possano essere ceduti in proprietà, oltre quelli previsti dal decreto presidenziale n. 2 del 1959. 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 sopracitato decreto del 1959. Per la cessione degli alloggi di cui ai precedenti commi, dovranno essere osservate le norme del decreto presidenziale n. 2 del 1959 e successive modificazioni ».

Come la Commissione può constatare, vi è qui una impostazione generale del problema, tesa a riordinare tutta la materia. E poiché questo disegno di legge comprende anche la costruzione di un lotto di alloggi per ferrovieri al cui scopo l'amministrazione già dispone di una certa somma, potrebbe essere messo subito in movimento un notevole piano di costruzioni di alloggi per ferrovieri, da valere anche come misura anticongiunturale.

Questo ho voluto dire per vostra tranquillità e per dimostrare che l'amministrazione si preoccupa del problema. Però ha bisogno di vederci chiaro perché vuole dare un assetto definitivo ed organico a tutta la materia relativa al suo patrimonio edilizio.

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, la discussione generale è stata sufficientemente ampia ed è stata anche chiusa. Ora ci troviamo di fronte ad una richiesta di rinvio fatta dal rappresentante del Governo.

**DE PASQUALE.** Certo, non possiamo non accogliere questa richiesta, non fosse altro per deferenza nei confronti del Governo, ma desidero precisare che gli argomenti addotti, secondo me, sono inconsistenti. Uno di questi consisterebbe nella necessità di stabilire l'ampiezza delle aree su cui insistono gli alloggi. Come è possibile ignorare che si tratta di una questione nota agli uffici fin dal 1963 e che gli uffici avrebbero avuto il dovere di informarne in ogni dettaglio l'onorevole Sottosegretario prima che egli si recasse alla nostra seduta? L'altro argomento prospettato dall'onorevole Mannironi è più importante, ma non per questo meno inconsistente. Si vuole chiamare in causa quel famoso schema di provvedimento preparato dal Ministero dei trasporti, quando tutti sappiamo che la questione è ferma da più di un anno e, soprattutto, quando tutti abbiamo visto che il contenuto di quello schema è stato escluso dalla cosiddetta superlegge, cioè dal complesso dei prov-

vedimenti anticongiunturali presentati di recente al Parlamento. Senza contare che in sostanza quello schema si riferisce ai mutui che l'Amministrazione ferroviaria dovrebbe concedere nel quadro di una diversa impostazione e concezione dei piani edilizi, in quanto non si tratterebbe più di alloggi costruiti dall'amministrazione, ma di semplici prestiti con mutui concessi ai ferrovieri che direttamente dovrebbero provvedere all'acquisto.

È evidente che il contenuto della nostra proposta di legge non può essere ricondotto a questi futuri provvedimenti, perché si tratta di tutt'altra cosa. Quindi, giunte le cose a questo punto, occorre essere chiari, perché non vorrei che il rinvio chiesto dall'onorevole Mannironi acquistasse il valore e il significato di un rinvio a quando il Parlamento sarà investito dall'esame di questo ipotetico schema.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Non è affatto ipotetico.

**DE PASQUALE.** Se si tratta di questo, dico la verità, sono nettamente contrario a qualsiasi rinvio. Se, invece, l'onorevole Mannironi ci assicura che si tratta di un breve rinvio nel senso che la discussione sarà ripresa entro la prossima settimana, per acquisire nel frattempo ulteriori dati, ovviamente il discorso cambia.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Il riferimento al disegno di legge che l'amministrazione ha in animo di presentare, è stato da me fatto *ad abundantiam*, per dimostrare che l'amministrazione è sensibile e si preoccupa del problema, tanto che intende riordinare tutta la materia, ma non riguarda specificamente l'attuale argomento.

**GERBINO.** Anche io desidero intervenire sulla proposta di rinvio. Non sono contrario a questa richiesta perché sono certo che con il tempo necessario è con un esame più attento sia il Governo sia la nostra Commissione saranno in grado di meglio valutare i termini e l'estensione della nostra proposta di legge.

Circa il riferimento al disegno di legge in corso di presentazione, il quale per altro attende ancora l'assenso del Tesoro, mi permetterei di fare osservare che il problema che noi oggi esaminiamo non concerne una disciplina nuova della materia ma un punto chiaramente precisato nel decreto presidenziale del 1959. E per noi era pacifico che ciò fosse sufficiente. Ma questa ulteriore proposta di

legge la presentammo in seguito al chiarimento successivamente dato dall'onorevole Jervolino e dall'ufficio legislativo del Ministero dei trasporti.

Il problema potrebbe essere risolto abolendo il termine « appositamente »: infatti, si tratta di precisare l'interpretazione di una disciplina già esistente.

Per quanto riguarda il disegno di legge cui faceva riferimento l'onorevole Sottosegretario posso dire che ad un certo punto in esso è detto che la nuova situazione relativa alla consistenza degli alloggi, nonché quella che in un prossimo futuro si creerà, in seguito all'applicazione delle norme che sono contenute nel disegno di legge « consente oggi di rivedere i criteri di legge che l'azienda sarebbe tenuta ad osservare in materia di cessione, ammettendo a riscatto, nei limiti del possibile, sia gli alloggi a suo tempo inclusi nella quota di riserva ai sensi dell'articolo 3 del citato decreto presidenziale, sia eventuali alloggi patrimoniali non di servizio ».

In altri termini, stando a quanto si afferma in questo disegno di legge, l'amministrazione non sarebbe contraria.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ha però sempre valore la frase « nei limiti del possibile », onorevole Gerbino.

GERBINO. L'espressione « nei limiti del possibile » potrebbe però anche significare che, ferma restando la quota del 10 per cento, il resto degli alloggi, soprattutto per il caso di Messina, potrebbe essere dato a riscatto.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 12,05.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI