

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XLIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 MAGGIO 1966

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	505, 506
SPAGNOLLI, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i>	506
VERONESI	506
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2604);	
COLASANTO ed altri: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2202);	
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)	507
PRESIDENTE	507, 508, 510, 512, 520, 521
DE PASQUALE	508, 509, 512, 516, 517, 519, 520, 521
DI PIAZZA	521
FIUMANÒ	517, 518
FORTINI	517
GATTO VINCENZO	516
GERBINO	508, 515
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i>	507, 509, 512, 517, 518, 520, 521
SANTAGATI	521
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e della aviazione civile</i>	509, 515, 516, 518, 519, 520, 521

La seduta comincia alle 9,50.

CALVARESI, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico, innanzitutto, che alla discussione dei progetti di legge concernenti il programma decennale di case per ferrovieri, i deputati De Pasquale e Gerbino sostituiscono, rispettivamente, i deputati Bigi e Viale.

Onorevoli colleghi, prima di passare all'ordine del giorno debbo adempiere anche a due doveri. Uno triste, quello cioè di ricordare a tutti noi la drammatica sciagura aerea che, una settimana fa, ha privato l'Assemblea italiana, e in modo particolare la nostra Commissione, di un valoroso collega, alla cui memoria mandiamo il nostro riverente pensiero, il nostro omaggio e la prece del cristiano che sa che egli vive ormai al di sopra di tutti noi. Questo collega carissimo, l'onorevole Gex, è stato da tutti circondato di affetto e di stima; quindi il rimpianto è più acerbo e profondo. Collega valoroso, aveva egli portato nel mandato parlamentare un senso di mai smentita dignità e una serenità di giudizio che tutti apprezzavano. È caduto travolto dalla sua stessa passione aerea. Europeista convinto,

tornava dall'aver adempiuto ad un dovere cui lo aveva spinto proprio quella sua singolare vocazione: la celebrazione del gemellaggio di due città, una italiana e l'altra francese.

La Camera, nella seduta del 28 aprile, lo ha ricordato con le commosse parole del signor Presidente, ma noi, al di là e al di sopra di quelle che possono essere le prassi e le consuetudini, non avremmo potuto far passare sotto silenzio questo lutto, tanto è il vuoto che si è fatto nella nostra Commissione. La stessa ha partecipato alle esequie solenni, in Aosta, inviando come proprio rappresentante l'onorevole Battistella, mentre, lo stesso giorno, la Commissione ha ritenuto di dover rinviare la seduta prefissata, così manifestando il proprio cordoglio per la sciagura.

Desidero dar lettura del telegramma con il quale il Presidente della Val d'Aosta ha ringraziato questa Commissione: « Ringrazio lei e la Commissione trasporti ed aviazione civile per commossa partecipazione al grave lutto che ha colpito la Val d'Aosta ».

Desidero, inoltre, informare i colleghi che, per l'occasione, sono pervenute alla presidenza della Commissione condoglianze da parte di associazioni aeronautiche, dalla Società Alitalia e da altre compagnie aeree.

VERONESI. Desidero, anche se ciò non è forse nella prassi, porgere a titolo personale, l'espressione delle mie condoglianze. Ricordo il collega, onorevole Gex, con il quale ho spesso discusso di problemi aeronautici. L'anno scorso partecipò, in provincia di Trento, ad un convegno sulle cosiddette aviosuperfici per l'utilizzazione dell'aereo anche in località dove manca l'aeroporto. In quella occasione volai con lui sopra Madonna di Campiglio, con quello stesso aeroplano con il quale egli è caduto.

La notizia della sua morte mi ha profondamente colpito ed addolorato. Le sue passioni per l'aeronautica e per l'alpinismo indicavano il suo carattere e le sue aspirazioni di una limpidezza, di una onestà e di una semplicità, ammirevoli in questo nostro mondo politico parlamentare. Desidero esprimere il mio dolore ed il mio rincrescimento per la sua perdita, dichiarando che lo ricorderemo portando avanti quella proposta di legge che porta il suo nome e che è una specie di testamento per quelle che sono state le sue passioni: l'aviazione e l'alpinismo.

PRESIDENTE. Mi si consenta ora di adempiere al secondo dovere: quello di salutare il signor Ministro Spagnolli, nella sua nuova

veste di Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

Il Ministro Spagnolli non è nuovo alla nostra Commissione e con lui abbiamo già lunga consuetudine di lavoro insieme: egli è di casa in questa Commissione. Abbiamo quindi fiducia che il suo lavoro nel nuovo dicastero continuerà a svolgersi in quel clima di collaborazione, di serenità, di coraggio e di ossequio all'istituto parlamentare che ha già ispirato la sua azione a capo del Ministero della marina mercantile.

A lui, dunque, va il nostro augurio di buon lavoro e la rinnovata fiducia di poter continuare ad operare sempre nell'interesse dello Stato e dei lavoratori, che costituiscono parte così eletta del Ministero che egli tanto autorevolmente è andato a dirigere.

SPAGNOLLI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, onorevoli deputati, vorrei rivolgermi soltanto poche parole.

Io ho desiderato essere qui questa mattina, non per una questione di pura formalità, ma per un sentimento di dovere e, innanzi tutto, per ringraziare della collaborazione che questa Commissione mi ha dato nella via vecchia veste di Ministro della marina mercantile. Tutti ricorderanno le riunioni che abbiamo avuto, riunioni, mi pare, complete, veramente ampie e veramente significative dal punto di vista della collaborazione e dei suggerimenti. Direi cosa falsa se negassi che mi è dispiaciuto abbandonare quel dicastero: superiori voleri e le indicazioni raccolte in altra sede mi hanno assegnato al nuovo incarico.

Desidero, poi, rivolgermi un saluto nella mia nuova veste. Sono spiacente di non averlo potuto fare prima, ma, su poco più di un mese e mezzo di gestione nuova, ho dovuto trascorrere tre settimane in clinica per un intervento chirurgico: è questo il motivo per cui non ho potuto adempiere prima a questo mio dovere.

Mi auguro, infine, che anche nella mia nuova veste di Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, non appena avrò acquisito la conoscenza del dicastero, che indubbiamente comporta molti e gravosi problemi, mi sarà consentito di venire in questa Commissione (se il Presidente vorrà fissare delle apposite riunioni), così come ho fatto quale Ministro della marina mercantile per esporre le direttrici della mia azione politica.

PRESIDENTE. In una prossima occasione ascolteremo volentieri questa sua relazione programmatica.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2604); e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Colasanto e altri: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2202); 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 il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri » (2604), e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Colasanto, Canestrari, Amadei Giuseppe, Reale Giuseppe, De Capua, Alba, Cavallaro Nicola, Sinesio, Iozzelli, Amodio, Mancini Antonio, Sammartino: « Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri » (2202); 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).

Gli onorevoli colleghi ricorderanno che, nell'ultima seduta nella quale ci siamo occupati di questo problema, abbiamo esaurito la discussione generale e proceduto alla nomina di un Comitato ristretto, che ha operato con molto impegno sul disegno di legge d'iniziativa governativa, preso come testo base per l'esame degli articoli, secondo la deliberazione adottata nella seduta del 30 marzo. Il relatore, onorevole Mancini, da parte sua, nel frattempo, ha avuto anche degli incontri, sia con il Ministro, sia con il signor Direttore generale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Ma non direi tutto se non sottolineassi, data la presenza qui oggi del signor Ministro, la azione diretta e personale che egli ha espletato per la sospensione delle azioni di sfratto iniziate ai danni dei ferrovieri titolari di pensioni, inquilini delle case di Messina. Nel dare atto al Ministro di questa sua tempestiva azione, lo ringrazio a titolo personale e credo di poterlo fare senz'altro anche a nome di tutta la Commissione.

Ciò premesso, prego l'onorevole Mancini di riferire in ordine ai lavori del Comitato ristretto.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Poiché la discussione generale è ormai chiusa, non è più il caso di fare delle considerazioni generali, o generiche.

Ritengo opportuno dire, invece, che il Comitato ristretto ha condensato il proprio lavoro in una modesta serie di emendamenti al disegno di legge governativo, scelto, come ha ricordato il Presidente, come testo base. Mi auguro che tali emendamenti possano essere accettati dal Governo.

Nello stesso tempo rivolgo vivissima preghiera ai componenti della Commissione perché vogliano concedere fiducia ai lavori del Comitato ristretto e approvarne la conclusione.

Se ciò avverrà, l'approvazione della legge richiederà poco tempo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, prendendo — lo ripeto — come testo base, il disegno di legge d'iniziativa governativa.

Do lettura dell'articolo 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 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 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.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1966

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 d'abitazione familiare ».

Il Comitato ristretto propone di aggiungere, dopo il primo comma, il seguente:

« 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 dei terreni ferroviari non necessari all'esercizio ».

Il Comitato ristretto propone, altresì, di aggiungere, alla fine dell'articolo, il seguente comma:

« Nella ripartizione dei fondi la quota destinata agli acquisti di alloggi non può superare il 25 per cento delle somme annualmente disponibili ».

GERBINO. Signor Presidente, vorrei fare una breve osservazione sul primo emendamento aggiuntivo, quello relativo agli introiti derivanti dalla vendita di terreni ferroviari. In sede di Comitato ristretto noi siamo stati d'accordo su questo emendamento in base ad una considerazione: con questo emendamento non si dà una autorizzazione a vendere (facoltà che l'Amministrazione ferroviaria ha già in forza di altra legge), ma si precisa semplicemente la destinazione degli introiti relativi.

DE PASQUALE. In seno al Comitato ristretto, su questo emendamento, vi è stata una certa discussione in quanto, a parte quanto ha detto l'onorevole Gerbino, non c'è dubbio che esso rappresenta un incentivo alla vendita di aree ferroviarie non necessarie all'esercizio.

Ora, bisogna tener presente che le aree di proprietà dell'Amministrazione delle ferrovie si trovano in località che hanno subito una valorizzazione notevole; pertanto non vorremmo che ciò significasse spingere l'Amministrazione ed entrare nella compravendita delle aree, incentivando un mercato che dovrebbe, anche secondo l'indirizzo programmatico del Governo, essere calmierato e sottoposto ad una certa disciplina legislativa. Insomma, dovrebbero essere vendute solo quelle aree effettivamente superflue, con la conseguenza che sarebbe giusto che i proventi risultanti dalla loro vendita vadano a van-

taggio della costruzione di alloggi per i ferrovieri.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 2 di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione il primo comma aggiuntivo proposto dal Comitato ristretto, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 2, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma aggiuntivo proposto dal Comitato ristretto, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2, che con gli emendamenti testé approvati risulta così formulato:

« 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 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 derivati dalla vendita dei 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 d'abitazione familiare.

Nella ripartizione dei fondi la quota destinata agli acquisti di alloggi non può superare il 25 per cento delle somme annualmente disponibili ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 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 un 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 ».

Non essendovi emendamenti, né osservazioni, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 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 ade-

guarlo alle necessità degli impianti e del servizio ».

Il Comitato ristretto propone di sostituire il secondo comma dell'articolo con il seguente:

« Nella formulazione del programma sarà tenuto conto delle esigenze del servizio ferroviario e della carenza di alloggi nelle diverse località ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ritengo che il concetto sarebbe meglio chiarito se fosse espresso più o meno in questa maniera: la prima cosa della quale bisogna tener conto è quella delle esigenze del servizio ferroviario; a parità di esigenze, si deve dare la precedenza, o un trattamento migliore, là dove maggiore è la carenza di alloggi.

DE PASQUALE. Il Comitato ristretto ha fatto delle considerazioni in proposito. Per quanto riguarda le esigenze del servizio ferroviario, nella legge per l'ammodernamento delle ferrovie dello Stato sono stati stanziati 35 miliardi per la costruzione di alloggi di servizio; quindi, fondamentalmente, le esigenze di servizio sono soddisfatte da questo stanziamento. D'altra parte, questa legge concede tutte le case in proprietà; quindi, le esigenze del servizio non possono essere considerate prioritarie rispetto a quelle della carenza di alloggi in generale, che si ripercuote, come mercato, anche sui ferrovieri.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Con questo emendamento all'articolo 4 il Comitato non ha voluto disconoscere che il piano viene realizzato dall'Amministrazione ferroviaria in un ambito settoriale e per bisogni settoriali. La dizione consente ancora al Ministro, quando ciò sia necessario alle esigenze di servizio, di utilizzare, oltre agli alloggi di servizio, anche quegli alloggi che diventeranno poi di proprietà degli assegnatari.

Dobbiamo, per altro, considerare questo fatto: in certe sedi esiste un alto indice di case per i ferrovieri, ma anche una gravissima carenza di abitazioni in generale. Ciò aumenta il distacco tra i ferrovieri che hanno avuto la fortuna di ottenere la casa dell'amministrazione e quelli che non ci sono riusciti e, per giunta, non trovano maniera di allocarsi adeguatamente; e ciò, con ripercussioni negative, sebbene indirette, anche sul buon andamento del servizio.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. D'accordo. Non insisto nella mia proposta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo del secondo comma, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel suo complesso, che, con l'emendamento testè approvato, risulta così formulato:

« 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 e della carenza di alloggi nelle diverse località ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 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 ».

Il Comitato ristretto propone di sostituire il secondo comma dell'articolo 5 con il seguente altro:

« I predetti Enti provvederanno direttamente all'esecuzione dei piani ».

Il Comitato ristretto propone, altresì, di sostituire, nel quinto comma, le parole finali: « previste dall'ultimo comma dell'articolo 2 », con le altre: « da realizzare nelle aree di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria ».

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo del secondo comma, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo proposto al quinto comma, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 nel suo complesso, che, con gli emendamenti testè approvati, risulta così formulato:

« 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.

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 previ-

ste 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 da realizzare nelle aree di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria.

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 ».

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo 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 ».

Non essendovi emendamenti, nè osservazioni, lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo 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 ».

Il Comitato ristretto propone di sostituire, alla fine del primo comma, le parole: « sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato », con le altre: « conformemente ai criteri stabiliti dalla GES.CA.L. a norma della legge 14 febbraio 1963, n. 60 ».

Pongo in votazione tale emendamento.

(*E approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 7 che, con l'emendamento testé approvato, risulta così formulato:

« 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, conformemente ai criteri stabiliti dalla GES.CA.L. a norma della legge 14 febbraio 1963.

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.

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 ».

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo 8:

« La determinazione delle rate mensili costanti di ammortamento da corrispondersi dagli assegnatari degli alloggi di cui all'ar-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1966

ticolo 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 ».

Non essendovi emendamenti, nè osservazioni, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 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 ».

Non essendovi emendamenti, nè osservazioni, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 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 ».

DE PASQUALE. Vorrei proporre l'allungamento del termine di ammortamento.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. C'è stata una serie di emendamenti in relazione al volume dell'intervento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, emendamenti circa il tasso di interesse, l'entità delle sovvenzioni e la durata dei mutui.

Il Comitato ristretto, dopo lunga discussione, ha concluso che, poiché i fondi disponibili sono quelli che sono, accentuare i benefici degli assegnatari avrebbe voluto dire,

praticamente, ridurre il numero dei beneficiari.

Pregherei, quindi, il collega De Pasquale di volersi rimettere alle conclusioni del Comitato ristretto.

DE PASQUALE. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo, allora, in votazione l'articolo 10 del disegno di legge, di cui ho dato testé lettura.

(È approvato).

Poiché agli articoli 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 e 19 non sono stati presentati emendamenti, se non vi sono osservazioni, li porrò successivamente in votazione:

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.

(È approvato).

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.

(È approvato).

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.

(È approvato).

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 territorio nazionale e, in caso di premorienza, alla famiglia superstite, ed il relativo premio di assicurazione grava integralmente a carico degli interessati.

(È approvato).

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 mede-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 MAGGIO 1966

sima sono approvate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

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.

(È approvato).

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.

(È approvato).

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.

(È approvato).

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.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 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 ».

Il Comitato ristretto propone di sostituirlo con il seguente:

« 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 Re-

pubblica 17 gennaio 1959, n. 2, modificato dalla legge 14 febbraio 1963, n. 146.

Ai fini della legge 14 febbraio 1963, n. 146, sono considerati patrimoniali non di servizio tutti gli alloggi, con qualsiasi fondo costruiti, i cui assegnatari non godano, all'entrata in vigore della presente legge, i benefici di cui agli articoli 33 e 34 della legge 31 luglio 1957, n. 685.

Nelle località colpite dai terremoti del 1908 e 1915 tutti gli alloggi patrimoniali non di servizio debbono essere ceduti in proprietà secondo le modalità del 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 ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Propongo che, alla fine del primo comma dell'articolo sostitutivo proposto dal Comitato ristretto, si aggiungano le parole: « e successive modificazioni ».

Quanto al secondo comma, sono contrario per due ragioni. Una formale, in quanto in tal modo noi inseriremmo in una legge che si interessa di case, una norma interpretativa di un'altra norma: quando si manifestano incertezze o divergenze circa l'applicazione di una legge, l'esatta interpretazione della stessa va data con legge a sè.

Esiste, poi, una seconda ragione che entra nel merito. Per definire quali siano gli alloggi patrimoniali non di servizio si fa riferimento agli assegnatari degli alloggi. Ora, è chiaro che la definizione di servizio attiene a un fatto oggettivo, in quanto l'alloggio, per ubicazione e per una serie di altre ragioni, serve all'impianto e, come tale, è qualificabile di servizio. D'altra parte, può aversi il caso che abitino in alloggi indispensabili al servizio delle persone che in passato hanno potuto entrare in possesso dell'alloggio, in base a titoli personali, ottenendo che lo stesso non fosse giudicato di servizio. Insomma, la definizione di servizio, o no, non può essere che una definizione oggettiva. Ritengo, pertanto, che sia opportuno sopprimere questo comma che creerebbe soltanto delle difficoltà.

Concludendo, dichiaro che la prima osservazione formale è stata fatta solamente per scrupolo, essendo chiaro che non posso imporla alla Commissione; la seconda è, invece, sostanziale e prego la Commissione di esaminarla con cura, affinché non vengano create delle serie difficoltà.

GERBINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, se i funzionari dell'Amministrazione delle ferrovie incaricati dell'attuazione della legge precedente avessero ragionato con la chiara e lineare logica dell'onorevole Ministro, oggi non avremmo assolutamente bisogno di questo emendamento.

Gli alloggi dell'Amministrazione delle ferrovie si possono classificare in tre grandi categorie. Prima: gli alloggi di servizio; e per questa categoria non vi è discussione, in quanto gli stessi sono esclusi da ogni possibilità di riscatto; seconda categoria: gli alloggi cosiddetti economici, che cadono sotto la disciplina del riscatto. Fra queste due categorie estreme la cui configurazione è chiara, si pone una terza categoria intermedia riferentesi agli alloggi patrimoniali che non sono di servizio, ma che a stretto rigore non sono neanche degli alloggi economici. La presentazione della nostra proposta di legge, poi diventata legge n. 146, del febbraio 1963, fu determinata proprio dall'intento di chiarire la effettiva posizione e natura di questo gruppo intermedio di alloggi.

La legge n. 146, all'articolo 1, afferma che, per gli alloggi economici, la quota di riserva, prevista del 20 per cento dal decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, è ridotta al 10 per cento e che la stessa disposizione vale anche per gli alloggi patrimoniali non di servizio.

Però, dal 1963, la legge ha avuto applicazione soltanto per quanto riguarda gli alloggi economici, mentre per quanto riguarda gli alloggi patrimoniali non di servizio — questo è il punto importante e delicato della nostra discussione — dobbiamo constatare che neanche uno di questi alloggi è stato ammesso a riscatto.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Chiedo scusa, ma io non posso conoscere tutti questi problemi.

Vorrei sapere se la questione della messa a riscatto di questi alloggi e della mancata applicazione della legge secondo le intenzioni del legislatore è chiusa in modo definitivo, oppure se l'attuale Ministro può ancora intervenire in materia.

GERBINO, C'è una difficoltà formale. Nella legislazione relativa a questo settore l'espressione « alloggi patrimoniali non di servizio » apparve per la prima volta nella legge n. 146.

L'Amministrazione ferroviaria — e, formalmente, a ragione — si trincerò dietro questa giustificazione: dai miei conti, dai vari titoli di spesa, non risulta che abbiamo destinato delle somme per la specifica destina-

zione di costruzione degli alloggi patrimoniali non di servizio.

Se questa difficoltà, prospettata dall'Amministrazione, fosse una difficoltà puramente formale, non sostanziale, superabile al livello della discrezionalità amministrativa, allora questo emendamento non avrebbe più ragione di essere. Ma, se l'Amministrazione dovesse insistere nel suo rifiuto, allora questo emendamento si renderebbe necessario.

Con tale modifica, quindi, noi non intendiamo innovare nulla, ma soltanto precisare quello che dal disposto della legge n. 146 non risulta chiaro.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io ho chiesto se il problema è ancora aperto, perché questa dizione mi trova veramente contrario, come qualunque dizione che sposti il concetto di servizio da un termine oggettivo a un termine soggettivo.

Per altro, io mi impegno ad esaminare con estrema attenzione la legge n. 146, per vedere i suoi limiti di applicazione.

DE PASQUALE. Io comprendo le osservazioni fatte dal Ministro circa questo metodo escogitato dal Comitato ristretto per stabilire tale distinzione.

La questione da risolvere è nei termini esposti dall'onorevole Gerbino: ne abbiamo avuto una prova clamorosa in questi giorni.

Le categorie di alloggi sono due, e non tre: quelli economici e quelli patrimoniali. Però, nell'ambito di questi alloggi patrimoniali (cioè costruiti con fondi non appositamente iscritti nel bilancio delle ferrovie per la costruzione di case) si è creata in tutta Italia una situazione di fatto, da cui è scaturita la dizione « patrimoniale non di servizio », perché un fabbricato patrimoniale, quando è occupato per l'ottanta per cento da pensionati, non è più in servizio.

L'Amministrazione ferroviaria, però, ha sempre sostanzialmente respinto questa dizione. Ha consentito a che essa entrasse nella legge n. 146, pensando che successivamente avrebbe sempre potuto negare l'esistenza di questi alloggi. Io non ho qui le lettere di sfratto degli isolati di Messina, ma il Presidente le conosce; in esse si dice in pratica che, poiché quelle case servono per il servizio, gli attuali inquilini se ne devono andare. Ma quelle case erano patrimoniali non di servizio nell'accezione di tutti.

Il problema deve essere quindi risolto nel senso della legge n. 146, che dispone di mettere assieme le case economiche (il 20 per cento che è rimasto) e le case patrimoniali non di servizio, di ridurre, in questo coacervo, dal

20 al 10 per cento la quota di riserva e, quindi, di mettere a riscatto il 90 per cento di tali case patrimoniali non di servizio.

Però, l'Amministrazione ferroviaria sostiene di aver già fatto questo, perché ha messo a riscatto l'altro dieci per cento delle case economiche. Queste case patrimoniali non di servizio, secondo l'Amministrazione, non esistono in pratica; si tratta, secondo questa strana interpretazione, di una dizione anomala inserita in una legge.

Di qui sono sorti tutti gli inconvenienti relativi agli sfratti a Messina, a Reggio Calabria, a Roma.

Ora, il Ministro propone di esaminare la questione con una diversa volontà; cioè di stabilire effettivamente quali siano queste case patrimoniali non di servizio, che devono essere messe a riscatto, secondo la dizione della legge.

Se vogliamo, possiamo anche farlo: possiamo cioè rinviare la questione a un più attento studio, fidando sull'impegno del Ministro di studiare questo problema, e di non limitarsi a delegarlo — come è stato fatto per il passato — ai funzionari dell'Amministrazione ferroviaria, la quale da decenni è ferma su questo punto.

Ora, per far questo, onorevole Ministro, occorre anche avere un'altra, sicura garanzia. È necessario cioè evitare, nell'attesa che si definiscano quali siano queste case patrimoniali non di servizio, che gli inquilini, anche se pensionati, vedove o orfani, vengano per qualsiasi motivo disturbati, perseguiti, minacciati e sfrattati. Solo a queste condizioni, da stabilire con un voto formale ed attraverso assicurazioni precise, si potrà attendere con tranquillità al lavoro legislativo volto a definire, una volta per tutte, il grave problema. Dobbiamo in tutti i modi evitare di trovarci di fronte a lettere di sfratto come quelle che il compartimento siciliano ha mandato a Messina.

GATTO VINCENZO. La disarmonia messa in evidenza dal Ministro esiste veramente; però, la nostra intenzione era quella di rendere obiettiva una norma e di chiarire un rapporto complesso riguardante ferrovieri o, meglio, ex ferrovieri, onde evitare a questi di trovarsi di fronte ad una disparità di trattamento da parte dell'amministrazione.

In realtà, occorrerebbe apportare ulteriori precisazioni per evitare, ad esempio, che un alloggio costruito all'interno del recinto ferroviario venga dichiarato alloggio patrimoniale non di servizio.

Pur riconoscendo l'insufficienza della definizione, non possiamo però ignorare la gravità dei problemi di carattere giuridico e sociale che si potrebbero creare, ove si lasciasse l'interpretazione della legge alla valutazione dell'amministrazione. È nostra intenzione evitare questa disparità di valutazione e cioè che ferrovieri ed ex ferrovieri, che attraverso gli anni sono venuti ad usufruire di una casa dell'amministrazione e di un trattamento unico, si trovino di fronte ad un atteggiamento diverso da parte dell'amministrazione stessa. Il Ministro ha potuto constatare l'allarme che fra i ferrovieri in servizio e i pensionati si è diffuso in questi giorni a Messina, a Reggio ed in tante altre città. Questa mattina sono giunto tardi in Commissione perché ho dovuto ricevere una delegazione di ferrovieri e di pensionati romani, i quali erano allarmati per la interpretazione che l'amministrazione potrebbe dare, proprio su questo punto, della legge:

È necessario, quindi, che ci sia uno sforzo da parte dell'amministrazione e da parte del Ministro per giungere ad una valutazione serena che contemperi le effettive esigenze dell'Azienda, da un lato, e i diritti dei lavoratori, dall'altro. Ed, in ogni caso, occorre dare a tutti una sistemazione dignitosa prima di privarli dell'immobile.

FIUMANÒ. Vorrei far presente alla Commissione che la legge n. 146, da noi discussa ed approvata, non ha trovato concreta applicazione per mancanza di volontà politica. È necessario quindi rivolgere i nostri sforzi a rendere operante tale legge. A tale scopo gioverebbe modificare il secondo comma dell'articolo 20 nella seguente maniera: « Ai fini della legge 14 febbraio 1963, n. 146, sono considerati patrimoniali non di servizio tutti gli alloggi che, all'entrata in vigore della presente legge, risultino assegnati con criteri che non abbiano riferimento agli articoli 33 e 34 della legge 31 luglio 1957, n. 685 ».

La situazione di fatto qual è? L'obiettività di questa norma è dovuta praticamente ad un'avvenuta declassificazione degli alloggi patrimoniali non di servizio. Questa non è una considerazione di carattere soggettivo, sorta in mente ad un qualche deputato o ad un qualche ferroviere, ma è un fatto obiettivo che da 10 o 15 o 20 anni (e nel caso specifico di Messina e di Reggio Calabria anche da 30 anni) vi sono alloggi patrimoniali che inizialmente (possiamo ammetterlo) erano di servizio, ma che non sono più, da tempo, considerati alloggi di servizio, se è vero, come è vero, che non sono occupati da agenti in

servizio. Quindi, non per interpretazioni soggettive o per volere di Tizio o di Sempronio, ma per una situazione oggettiva questi alloggi sono stati declassificati e sono diventati alloggi non di servizio. E questa situazione dura da 20 o 30 anni.

Questa è la situazione di fatto obiettivamente da considerarsi, e che è stata d'altronde considerata dall'amministrazione, la quale ha permesso per 20-30 anni che questi alloggi venissero considerati non di servizio, assegnandoli ad agenti non in servizio. È stata quindi l'amministrazione che, praticamente, ha operato questa declassificazione.

Mi pare quindi che la nostra posizione, che tende a chiarire una situazione di fatto e a regolarmentarla in un certo senso, sia giustificata; e, così facendo, rimaniamo nei limiti e operiamo secondo i concetti che ci hanno guidato allorché abbiamo modificato il decreto presidenziale n. 2 attraverso la legge n. 146.

Per questi motivi, penso che, così facendo, veniamo incontro anche alle preoccupazioni che il Ministro dei trasporti ha qui giustamente espresso.

FORTINI. Signor Presidente, al termine dell'esame della situazione, che qui abbiamo sentito, vorrei ricordare che a Messina, come in altre località colpite dai terremoti del 1908 e del 1915, si sono costruite case con fondi di solidarietà nazionale ed internazionale, di speciali comitati, ecc. Dobbiamo, quindi, accertare, innanzitutto, con quali fondi sono state costruite le case occupate dai ferrovieri.

DE PASQUALE. Risulta che l'amministrazione ferroviaria non ha sborsato neppure un soldo di suo, ma purtroppo non abbiamo i mezzi per dimostrarlo. Il Governo, invece, potrebbe e dovrebbe accertare.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Io ho ascoltato le osservazioni di carattere formale e giuridico fatte dall'onorevole Ministro, che vanno aggiunte alle altre emerse nel corso della discussione e che non avevano riferimento alla veste formale, ma alla sostanza del provvedimento.

Ho appreso con piacere che il Ministro intende rivedere l'applicazione della legge n. 146 per i casi in cui evidentemente l'applicazione è stata troppo restrittiva, e penso che di questa intenzione la Commissione debba prendere atto con soddisfazione.

Però, signor Ministro, se è vero che in questo caso si tratta di creare quasi una norma interpretativa di un regolamento (il che oltretutto, è criticabile sotto il profilo della gerarchia delle fonti giuridiche) e se è vero che

il secondo capoverso, così come è formulato nell'articolo 20 modificato, oggettivizza, per così dire, una situazione soggettiva degli assegnatari degli alloggi, è pur vero che la situazione esiste e che gli espedienti per risolverla non si sono trovati o, meglio, si sono trovate, forse, le vie per non risolverla.

In effetti, in alcune città, come Messina e Reggio Calabria, con fondi provenienti sicuramente (anche se non ne abbiamo le prove agli atti) dalla solidarietà nazionale, sono state costruite delle case aventi, non lo scopo di soccorrere l'esercizio ferroviario nelle sue esigenze, ma di soccorrere la popolazione rimasta senza tetto; orbene, queste case, con interpretazioni varie, sono rimaste praticamente a disposizione dell'amministrazione ferroviaria e non di coloro che ne erano naturalmente i beneficiari.

La situazione diventa ancor più seria se si considera che a Messina e a Reggio diverse categorie di lavoratori, con le numerose provvidenze che vi sono state e con l'istituzione dell'addizionale alla sovrimposta sui terreni e fabbricati per il terremoto del 1908, hanno avuto la possibilità di avere assegnata in proprietà una casa; sicché i ferrovieri, che di solito si trovano in una situazione più vantaggiosa rispetto ad altre categorie di lavoratori, in questo caso, si sono venuti a trovare danneggiati: se non avessero avuto quell'alloggio, oggi sarebbero proprietari di un alloggio. Questi sono i dati di fatto.

Teniamo, poi, conto, signor Ministro, del fatto che ci stiamo occupando, oltre che della regolamentazione della concessione delle case, anche di creare fondi per finanziare un certo piano di costruzione: tanto più vasta è la categoria delle case immediatamente ammesse a riscatto, tanto più ampie sono le disponibilità.

Sicché, praticamente, dettare norme in questo particolarissimo campo significa rispondere alla necessità di fornire finanziamenti alla legge.

FIUMANÒ. Questo è un argomento importante.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. In conclusione, signor Ministro, poiché le sue obiezioni al secondo capoverso dell'articolo 20 sono del tutto fondate, ma poiché incombe su di me il dovere di salvare quella che è stata la volontà del Comitato ristretto, io accetterei la soppressione, a patto che nel successivo capoverso sia chiarita, in maniera non equivoca per quanto è consentito ad un testo di legge, la volontà, la determinazione di arrivare alla

soluzione del problema particolare che ho esposto.

E poiché una disposizione di legge non può scendere a certi dettagli e non può interpretare se stessa oltre un certo limite, pregherei pure il signor Ministro, ad integrazione di una nuova formulazione del terzo capoverso che adesso mi permetto di sottoporre alla sua approvazione e a quella della Commissione, di accogliere anche un ordine del giorno esplicativo.

Questo, non per sfiducia nei confronti dell'attuale signor Ministro, ma con riferimento al titolare del dicastero impersonalmente considerato. La nuova formulazione del terzo capoverso dovrebbe essere la seguente: « Nelle località colpite dai terremoti del 1908 e del 1915 saranno cedute in proprietà, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e successive modificazioni, tutti gli alloggi di proprietà dell'amministrazione ferroviaria, comunque costruiti fuori del recinto ferroviario, i cui assegnatari non godano, alla data di entrata in vigore della presente legge, dei benefici di cui agli articoli 33 e 34 ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono favorevole; chiedo soltanto che siano aggiunte, dopo: « comunque costruiti », le parole: « a seguito dei terremoti ».

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. L'ordine del giorno, a sua volta, dovrebbe essere così concepito: « La X Commissione impegna il Ministro dei trasporti ad ammettere a riscatto tutte le case di proprietà dell'amministrazione ferroviaria, comunque costruite fuori del recinto ferroviario, nelle località colpite dal terremoto del 1908 a Messina e a Reggio Calabria, considerandole patrimoniali non di servizio come effettivamente sono ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. — Sul piano della lealtà, alla quale tengo in modo assoluto, ricordo che poc'anzi ho espresso un concetto che mi pareva condiviso dalla Commissione. Ho detto, cioè, che un alloggio di servizio è tale per ragioni obiettive, e non per ragioni soggettive, attinenti a chi lo abita.

Posto questo punto fondamentale, ne pongo un secondo. Si lamenta che l'applicazione che la legge del 1963, n. 146 ha avuto non corrisponde alle intenzioni del legislatore. Allo stato, io non sono in grado di pronunciarmi in proposito. E allora pregherei che il comitato ristretto che ha condotto in porto i lavori (e che io desidero ringraziare — in particolare il Relatore, onorevole Mancini — perché ha

veramente ed attivamente collaborato con il Governo in modo egregio, diminuendo le fatiche della Commissione) continui a collaborare su un piano pratico e concreto con il Ministro, al fine dell'esatta individuazione di ciò che viene lamentato, cioè della inesatta applicazione della legge n. 146. In tal modo, chiarite le posizioni, si potrà veramente stabilire se una norma in merito è indispensabile, oppure se se ne possa fare a meno.

Per stabilire questo non chiedo mesi di tempo: oggi stesso convocherò il Direttore generale e funzionari dell'azienda per esaminare tutto il problema; potrò anche tenermi in contatto con il Relatore e con gli altri commissari che il Presidente ritenesse di voler indicare. Penso che in questo modo potremo veramente fare, con rapidità, il punto della situazione.

Non c'è dubbio, peraltro, che nel frattempo resterebbero sospesi tutti gli sfratti.

Detto questo, non dico di non presentare l'ordine del giorno, se questa è la vostra volontà; però, desidero ricordare alla Commissione lo scarsissimo valore degli ordini del giorno, che finiscono per non vincolare nessuno: io, per esempio, mi sento molto più vincolato dall'impegno che personalmente ed esplicitamente ho preso e che prendo.

Aggiungo che, per quanto riguarda gli alloggi costruiti a seguito dei terremoti del 1908 e del 1915, si tratta più di discutere su di una impostazione più o meno rigida, come per la distinzione tra alloggi di servizio e alloggi di non servizio, perché il fatto che questo problema, dopo tanti decenni ormai, non abbia ancora trovato una soluzione definitiva è di tale gravità da consentire anche una norma di natura eccezionale.

Naturalmente, anche questo problema dovremo esaminarlo nei suoi aspetti concreti, ma su di essi si potrà sempre discutere.

Quello che è certo è che debbono essere, una volta per sempre, eliminate le controversie causate da confusione, e non da ragioni obiettive, e che si deve arrivare ad un punto fermo per sapere esattamente qual è la zona di certezza e qual è la eventuale zona sulla quale si ha pure il diritto e, a volte, il dovere di pensare e di interpretare in modo diverso.

DE PASQUALE. Naturalmente nessuno può non apprezzare quello che ha detto il signor Ministro, dal punto di vista della concretezza. Tuttavia, per quanto riguarda il nostro emendamento che si riferisce alle zone terremotate del 1908 e 1915, pregherei il Ministro di non insistere sull'aggiunta dell'inciso:

« a seguito dei terremoti ». Questa è un'aggiunta che mi permetto di definire velenosa da parte dell'amministrazione. Noi abbiamo già l'esperienza dell'articolo 3 della legge n. 146.

Deve sapere, signor Ministro, che le case in questione furono costruite con l'addizionale per il terremoto. A Messina e a Reggio sono state costruite con quell'addizionale un'enorme quantità di case. E quando si fece il decreto n. 2 si disse: queste case costruite con quei fondi speciali dell'addizionale concediamole a un prezzo ridotto rispetto alle altre che si danno a riscatto, appunto per dare un particolare riconoscimento. E quindi nel decreto n. 2 fu inserito un articolo speciale per Messina, l'articolo 27, in cui si stabilì che la valutazione di quelle case non doveva essere fatta in base al valore venale ridotto del 30 per cento come per tutte le altre che si danno a riscatto, ma in base al costo di costruzione di allora, rivalutato secondo certi parametri. E così furono riscattate le case del terremoto: quelle gestite all'Istituto case popolari, quelle gestite dall'I.N.C.I.S., ecc.

Quando si considerò il settore delle ferrovie, la legge n. 146 disse: « Le disposizioni contenute nell'articolo 27 del decreto presidenziale n. 2 si applicano anche agli alloggi costruiti dall'amministrazione ferroviaria dello Stato nelle città di Messina e di Reggio Calabria prima del 1950 ». Così avevamo detto noi, alla Camera.

L'amministrazione volle, però, aggiungere, al Senato, queste parole: « con i proventi delle imposte addizionali istituite in seguito al terremoto del 1908 »; aggiunta che ci sembrò innocente perché era fuori discussione che quelle case erano state costruite con quei proventi. E l'amministrazione ci disse: si tratta di una maggiore specificazione: sia chiaro che le case sono quelle, è fuori discussione. Ma quando si trattò di applicare le norme, sapete che cosa ci disse con lettera ufficiale l'allora Ministro Jervolino? Ci disse: non si può applicare l'articolo 27 a tutte queste case, perché le sole case costruite a Messina e a Reggio con le addizionali sono le baracche.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Permetta una interruzione. In questi luoghi — Messina e Reggio Calabria — ci sono tante costruzioni che possono dirsi non direttamente legate, anzi non legate, al fatto terremoto?

DE PASQUALE. Le più recenti costruzioni.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ora, se si dice che anche

quelle che si costruiscono oggi sono in fondo legate al terremoto...

DE PASQUALE. No, no.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Permetta, non lo faccio per polemica, ma per chiarire. La soluzione del problema presenta due alternative: o riteniamo che tutte le case, anche quelle costruite ultimamente, devono essere dichiarate collegate al terremoto, e allora il problema va risolto senza distinzioni e, quindi, senza riferimenti; oppure siamo del parere che esiste un momento (che può essere l'anno scorso, o 5 o 10 anni fa o la fine della guerra), a partire dal quale le costruzioni non possono più agganciarsi al fatto terremoto, e allora noi non possiamo non agganciarci al fatto terremoto per il periodo anteriore.

DE PASQUALE. Per questo, allora, io propongo di fissare una data, che potrebbe essere quella del 1940 o del 1945, in modo che possano rientrare nella legge tutte queste case costruite dall'amministrazione. Ora, poiché le addizionali per il terremoto sono durate fino al 1954 come introito, ma con la famosa legge fascista del 1940 lo Stato avocò a sé tutti gli introiti, anche futuri, è chiaro che nel 1940 si chiuse la questione dal punto di vista della erogazione per costruzione di case, sia dell'amministrazione sia dei comuni. La questione finì lì. Gli introiti continuarono, ma servirono per altre spese.

Il punto è, dunque, questo: diciamo « comunque costruite fino al 1940 ».

Ma, per carità, evitiamo di introdurre la dizione suggerita dal Ministro « costruite a seguito dei terremoti » perchè questo equivarrebbe, ancora una volta, a non dare a riscatto le case dell'isolato 8 e delle palazzine di via La Farina, nonché quelle di Reggio Calabria.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Onorevole De Pasquale, io sono disposto a tutti i possibili accomodamenti, ma desidererei che questa mattina il provvedimento giungesse in porto.

Se il signor Ministro può accettare questa data al posto dell'inciso da lui proposto (« a seguito dei terremoti »), io sono favorevole.

Ritengo, per altro, che si tratti di una soluzione possibile, che rende chiaro il problema che ci preoccupa in modo particolare e che non apre una falla di principio nella facoltà del Ministro (che secondo me deve essere garantita), di poter tutelare le esigenze del servizio, esercitando le sue attribuzioni.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Che significato va attribuito a quel « comunque »?

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Quel « comunque » è una garanzia che non ci può essere un'interpretazione restrittiva.

DE PASQUALE. Chiedo scusa se interrompo. Se si stabilisce la data fino al 1940, la specificazione relativa agli articoli 33 e 34 diventa un po' superflua.

PRESIDENTE. Vorrei raccogliere le fila della discussione.

Mi sembra che l'impegno che il signor Ministro ha assunto tanto chiaramente di fronte alla Commissione ci autorizzi a proseguire i nostri lavori di stamane con la maggior possibile tranquillità. Anche perché conosciamo la grande attesa dei ferrovieri ed ex ferrovieri interessati a questo provvedimento, la Commissione è interessata a poter questa mattina annunciare l'approvazione del provvedimento stesso.

Il signor Ministro, se ho ben capito, accetta l'emendamento testé presentato dall'onorevole De Pasquale, secondo il quale ci si dovrebbe riferire agli alloggi costruiti fino al 1940.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sull'emendamento così come è stato proposto dal Relatore e da me integrato, non ho motivo di avere incertezze, ma sulla proposta dell'onorevole De Pasquale di fissare, invece, una data — cosa che, per altro, devo riconoscere, semplificherebbe il problema — siccome non ne conosco l'esatto valore ed il significato e siccome non posso e non voglio sostenere in questa sede una tesi ed al Senato sostenerne un'altra, devo, per ragioni di onestà, dire che, prima di discutere, io devo sapere che cosa in concreto tale data significhi.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. A seguito dei chiarimenti dell'onorevole Ministro e considerando che l'articolo 20 nel suo complesso è largamente sufficiente ad esprimere con chiarezza la volontà del legislatore, personalmente, sono favorevole ad accogliere la richiesta del Ministro, di inserire nel comma da me proposto le parole: « a seguito dei terremoti ».

DE PASQUALE. Siccome abbiamo dimostrato che la derivazione dal terremoto è stata negata sotto tutti gli aspetti, anche sotto l'aspetto di piccole riduzioni di quota del riscatto, se il Ministro desidera accertarsi della data, del 1940, noi siamo pronti ad attendere; oppure, possiamo approvare, però, con una riserva esplicita del Ministro stesso.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Siccome le configurazioni politiche presenti in questa Commissione trovano riscontro anche al Senato, propongo di approvare, oggi, il provvedimento nel testo proposto: vuol dire che, se, nel frattempo, verrà trovata una dizione più concreta e precisa, il provvedimento, dal Senato, tornerà alla Camera.

DE PASQUALE. Stando così le cose, tanto varrebbe allora sospendere la discussione.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Dichiaro nuovamente che, poiché mi sembra di capitale importanza giungere stamane all'approvazione del provvedimento e poiché ritengo che le assicurazioni dateci dal signor Ministro sono del tutto tranquillanti, accetto lo emendamento proposto dal Ministro al mio comma sostitutivo del terzo capoverso.

DE PASQUALE. Non credo che queste dichiarazioni di guerra del collega Mancini siano accettabili in questo clima. Altrimenti, deferiamo il disegno di legge all'Assemblea e non ne parliamo più. Abbiamo detto tutti che vogliamo varare una legge fatta bene; e, allora, impuntarci su un dettaglio di precisazione che vuol dire? Per altro, il Ministro non è contrario ad una definizione diversa, ma soltanto non sa quello che si può dire oggi.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io ho il diritto e il dovere di sapere che cosa faccio votare alla Commissione. D'altra parte, io sono al Ministero dei trasporti da soli 60 giorni e, anche se sono abbastanza vivace...

DE PASQUALE. Siccome è cosa facilmente accertabile, ella potrà compiere anche domani stesso i suoi accertamenti.

PRESIDENTE. Praticamente, onorevole De Pasquale, ella propone di rinviare il seguito della discussione alla prossima settimana.

DE PASQUALE. A mercoledì prossimo.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io non ho niente in contrario. Nel frattempo vedremo di chiarire la situazione.

SANTAGATI. Mi sembra che la questione della data si potrebbe superare, dando una migliore specificazione del concetto di casa

costruita a seguito di terremoto. D'altra parte, giacché sussiste il dubbio che la dizione « a seguito di terremoto » possa essere interpretata dall'amministrazione in modo restrittivo, si potrebbe cercare una migliore dizione che abbia comunque, però, l'aggancio all'evento catastrofico verificatosi. Se ci si mettesse d'accordo su una tale migliore e maggiore specificazione, si potrebbero eliminare i dubbi sorti nell'applicazione della legge n. 146 e si potrebbe oggi stesso procedere alla votazione del provvedimento.

DI PIAZZA. Noi in sede di Comitato ristretto abbiamo cercato di pervenire ad una formulazione della legge tale che non desse possibilità di creare, nel momento dell'assegnazione degli alloggi, situazioni incresciose, specialmente a Messina ed a Reggio Calabria.

Dobbiamo, però, lamentare che in sede di Comitato ristretto, purtroppo, l'amministrazione non è stata mai presente, perché molto probabilmente, se uno dei sottosegretari avesse partecipato alle numerose riunioni, avremmo certamente chiarito questi aspetti che ora ci preoccupano e stamane saremmo certamente pervenuti all'approvazione.

Poiché vi è ora la buona volontà del Ministro di cercare di pervenire, comunque, ad una formulazione chiara e precisa per venire incontro alle esigenze del personale ferroviario, ritengo che giungere all'approvazione mercoledì prossimo, piuttosto che oggi, non cambi nulla, mentre si metterebbe il Ministro in condizioni di determinare gli effetti della inclusione della data del 1940, che è stata suggerita.

Sono quindi d'accordo con la proposta di rinvio alla prossima settimana.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO