

Le modifiche delle commissioni del Senato all'originario progetto governativo

Equo canone: quanto è cambiato e quanto ancora deve cambiare

Riscritti 61 degli 82 articoli della legge - I punti principali ancora da affrontare e risolvere per giungere ad una organica disciplina delle locazioni - Indispensabile una nuova proroga del blocco dei fitti - Le resistenze della DC

ROMA — Non esistono più scorsi orario. Il Parlamento non riesce ad approvare in tempo le nuove discipline delle locazioni. Si va, quindi, verso una nuova proroga del blocco dei fitti. Provvedimento indispensabile per non mandare allo sbando milioni di inquilini spacciati dalle disciolte. Infatti occorre una proroga generalizzata, che sia limitata al tempo stesso necessario al varo della legge. Non dovranno beneficiare tutti gli inquilini, indipendentemente dal reddito (il tetto attuale è di cinque milioni e mezzo).

Sull'equo canone (in discussione al Senato la commissione LL.PP.) e Giustizia hanno anche le loro lavorate al progetto del PCI abbiano fatto il punto con i quattro Cebrelli, Ottaviani e Cifolini delle commissioni LL.PP. del Senato e della Camera e Gravano della commissione riforme e programmazione della Direzione.

La complessità della materia — veniamo da trent'anni di blocco — la mancanza di una documentazione (il ministero dei LL.PP. l'ha presentata soltanto il 14 giugno, con dati peraltro incompleti) hanno volentieri allungato i tempi. Si è dovuto riscrivere daccapo il testo della legge. Quello presentato dal governo non era sufficientemente documentato, tanto che su 82 articoli ne sono stati ridefiniti 61. Del resto, neppure le posizioni dei due ministeri (Giustizia e LL.PP.) erano convergenti, tanto che quello della Giustizia ha fatto cambiare 18 articoli.

E' vero, si tratta di una legge complessa e organica, ma scritta a tavolino. Eppure, tempi a disposizione i vari governi ne hanno avuto. La prima richiesta di equo canone fu concretizzata nel 1968 con una proposta legislativa (De Pasquale-Amendola). Nel '73 il governo Rumor si impegnò per una nuova disciplina delle locazioni. Fu costituita persino una commissione al ministero del Bilancio e poi un'altra al ministero della Giustizia. Ma rimasero inerti ed ora scattiamo un ritardo ventennale, anche se è ancora possibile arrivare ad una legge ordinatrice di un mercato distorto come quello edilizio. Il nostro Paese dovrà passare da una posizione di confusione a una di certezza, con un riferimento comune per inquilini, proprietari, operatori dell'edilizia, enti pubblici, istituti assicurativi, ecc. Solo così si potrà riordinare il settore.

Tuttavia, nonostante l'incertezza con cui il Parlamento ha dovuto lavorare, il tempo spesso non è stato inutile. Intanto, è servito a prendere contatto con le categorie interessate (Sindacati, confederali, Associazioni dei costruttori, Coiedil, Unione piccoli proprietari, Sindacato inquilini). Al disegno governativo sono state apportate delle modifiche, anche se restano ancora da affrontare e risolvere molti punti fondamentali. Certo, la materia è oggettivamente complessa e ci troviamo di fronte a interessi contrastanti. La legge però non è più rinviabile se si vuole realizzare finalmente una riforma organica.

Vediamo dunque i punti principali ancora da affrontare.

LIVELLO DEL CANONE. — Cerchiamo di fotografare la situazione. Oggi il canone medio è di 470 mila lire annue e dà un rendimento alla proprietà del 2,6% del valore delle abitazioni. Con l'applicazione dei meccanismi che fissano il tasso di rendimento sul valore locativo al 3% la redditività sale al 3,3 per cento, mentre il valore degli appartamenti passa da 18 a 20 milioni.

Nel '70-'74 il risparmio che è andato nei depositi bancari, postali, in obbligazioni, pur avendo usufruito di tassi di interesse crescenti negli anni, ha registrato perdite complessivamente valutate intorno ai 40 mila miliardi. L'inflazione ha divorziato il risparmio, ad eccezione di quello investito nell'edilizia, che si è rivalutato con un rendimento costante del 10% annuo. Il solo valore dell'immobile si è accresciuto ogni anno del 20%. Attestarsi dunque al 3% significa dare un giusto riconoscimento ai proprietari e sollecitare investimenti nell'edilizia. Inglesi, infatti, appaiono invece tutte le proposte che puntano ad aumentare la percentuale, a esclusivo danno dell'inquilino.

Il dato globale del fitto, con la nuova legge passerebbe da 470 a 600 mila lire con un aumento medio del 29,5%. Questi incrementi tengono conto anche delle riduzioni delle quali beneficerebbe un terzo degli inquilini. Ci sarà un trasferimento dagli affittuari ai proprietari di mille miliardi in quattro anni. Il trasferimento tuttavia, è troppo alto

e non ben distribuito territorialmente. Nel Sud e nelle medie città, gli aumenti vanno ad incidere sulle fasce più deboli. Ecco perché non si possono accettare dei parametri rigidi come prevede il governo. Si deve riconoscere la durata condiziona tutto: se prattutto la transitorietà dell'inquilino. Se di breve durata e aleatoria, incentiva il mercato nero delle locazioni e la «buona entrata». Ciò avrebbe in misura maggiore se non venisse mutato il congegno di determinazione del canone. Si deve riconoscere la durata del canone.

COMMISSIONI. — La DC si è dichiarata contro. Non vuole una presenza democratica nelle contrattazioni. E' una posizione irresponsabile, che schiaccia tutto il contendere sulla magistratura, specie nella prima fase della legge. Dato la macchinistica dei convegni, le commissioni «comuni» farebbero meglio nelle zone «calde» e l'azione del PCI tende a contrastare le posizioni estremamente rigide del governo e più ancora della DC che vorrebbe una legge limitata a zone e solo per le abitazioni.

GRADUALITÀ DEGLIUMENTI. — Gli aumenti dovranno essere graduati, diluiti nel tempo previsto di quattro anni. Ciò significa un aumento del 25% annuo. Le diminuzioni invece dovranno verificarsi immediatamente.

FONDO D'INTEGRAZIONE. — Si demanderà delega al governo perché istituisca un fondo sociale destinato all'integrazione dei fitti per gli inquilini in particolare di bisogno e che non superino il reddito annuale di 2 milioni e 400 mila lire. Il fondo ha anche un altro scopo, quello di erogare crediti per i piccoli proprietari per il risanamento degli alloggi. Per evitare forme di intrallazzo e impedire che nasca un altro danno «carrozza», gli interventi nuovi.

Claudio Notari

DURATA DEI CONTRATTI. — Come si può accettare la proposta del governo che prevede un termine di tre anni?

Interessa circa 850 mila studenti

Con la prova di italiano sono iniziati ieri gli esami di terza media

Oggi faranno lo scritto di lingue straniere - Fatti di cronaca e personaggi storici gli argomenti dei temi

ROMA — Sono iniziati ieri, con lo scritto di italiano, gli esami di scuola media che interessano quest'anno circa 850 mila studenti. Per la prima volta i risultati dei candidati hanno avuto la possibilità di scegliersi fra due temi proposti dalle varie commissioni esaminate. Il calendario degli esami, fissato dal ministero stabilisce, per oggi la prova scritta di italiano, storia, domande ed esercizi, matematica, lunes; matematica, martedì, latino (è una prova facoltativa e interessa quindi solo una parte degli studenti, dal prossimo anno inoltri non sarà più materia di insegnamento); mercoledì applicazioni tecniche, giovedì e domenica, esercizi.

Naturalmente, come avviene ogni anno, lo scritto di italiano ricalca spesso il tipo di insegnamento che nelle varie scuole è stato portato avanti dagli insegnanti. Mentre, ad alcuni studenti è stata offerta la possibilità di un intervento critico, ad altri di scegliersi fra due temi tradizionali. Fra le migliaia di proposte, prendiamo a caso alcuni titoli.

Alla scuola media «Gaeta non Amali» di Piano di Sorrento, in provincia di Napoli, è stato scritto su un foglio scegliere fra i due di «Tutti i partiti e la loro politica» e «Tutti i partiti e la loro politica». Alla scuola media «Esopo» di Nola, non sarà più materia di insegnamento; mercoledì applicazioni tecniche, giovedì e domenica esercizi.

«La prova scritta di italiano continua comunque ad essere fatta in un modo vecchio: il tema non è certamente la forma migliore per verificare la capacità degli studenti.

Errata corrigere

Per errori di trascrizione, due frasi dell'articolo pubblicato ieri in 2 pagina sulla parte del mondo («Marxista sono risultate spesso incomprensibili e quindi difficilmente comprensibili. Nella prima si accennava all'autocritica di questo gruppo sul concetto di democrazia; nella seconda, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà essere ristvato tutto il settore della viabilità stradale in un quadro coordinato tra competenze statali e competenze delle Regioni, con la prospettiva di sgravare l'Anas del compito di gestione di gran parte della viabilità ordinaria da affidarsi alle Regioni. In particolare, per le autostrade, la relazione, fatta propria dalla Commissione, è fortemente critica verso le scelte operate in passato che hanno portato, per la mancanza di una programmazione, ad investimenti errati, da questo esame, le Commissione ha ricavato alcune conclusioni che provengono dalla premessa della necessità e della necessità di un piano generale dei trasporti e dell'istituzione di un ministero unico. In questo ambito, dovrà