(N. 151-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE CANEVARI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

NELLA SEDUTA DEL 29 OTTOBRE 1953

Comunicata alla Presidenza il 25 ottobre 1956

Soppressione della Gestione Raggruppamenti Autocarri (G. R. A.).

ONOREVOLI SENATORI — Il disegno di legge che viene sottoposto al vostro esame riguarda la Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.).

Sono a tutti note le vicende di tale azienda; tuttavia reputo opportuno di fornirvene il quadro completo riassumendole per sommi capi.

Costituita in seguito alla cessione al Governo italiano degli automezzi e dei depositi di materiale automobilistico da parte degli Alleati, che nell'immediato dopoguerra li avevano adibiti al trasporto di cose di essenziale necessità per la popolazione civile, la G.R.A. provvide a gestire il parco automobilistico (costituito in Centri autocarri), i relativi magazzini,

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500)

gli impianti, le officine e tutti gli altri automezzi e materiali comunque ad essa pervenuti, assicurandone la manutenzione e la conservazione per effettuare trasporti di pubblica utilità e per conto di privati.

Due provvedimenti di legge furono in passato emanati in merito alla G.R.A., e precisamente:

a) il regio decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 502, per la vendita a privati dei Centri autocarri, rimasto poi inoperante, per la impossibilità (solo successivamente riconosciuta) di trovare privati disposti ad acquistare, nella loro interezza, Centri autocarri dotati di veicoli tecnicamente sorpassati ed usurati da cinque anni di guerra;

b) il decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, per la disciplina giuridica dell'azienda, chiamata ad operare *quale Azienda autonoma dipendente dal Ministero dei trasporti e sottoposta alla vigilanza e controllo del Ministero del tesoro*. Anche tale provvedimento di legge, ispirato solo dalla necessità di chiarire la natura giuridica dell'Azienda e di darle un assetto formale, ignorava il problema di fondo, che restava quindi insoluto.

Il Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro, presentò al Senato, nella seduta del 29 ottobre 1953, il disegno di legge n. 151 per la soppressione della G.R.A., riproducendo esattamente il testo di cui la fine della precedente legislatura aveva interrotto l'*iter* parlamentare.

I. — Le motivazioni addotte per il provvedimento.

Secondo la relazione che accompagna il disegno di legge n. 151, il provvedimento proposto sarebbe giustificato dalle seguenti considerazioni:

1. Pur avendo indubbiamente l'Azienda esercitato una proficua influenza calmieratrice durante il periodo di borsa nera dei trasporti fornendo all'utente ottimi servizi a tariffe di assoluta concorrenza, con il progressivo ripristino dell'attrezzatura ferroviaria e del materiale rotabile danneggiato dalla guerra e con la normalizzazione dei trasporti su strada, sarebbero venute meno le ragioni che avevano consigliato la costituzione della G.R.A., la cui attività — nel corso degli ultimi anni — denunziava, sul piano economico, risultanze così deficitarie da suggerire il provvedimento di soppressione.

2. L'opportunità del provvedimento risulterebbe palese dall'esame del bilancio dell'Azienda, da cui risulta, a partire dal 1947 in poi, un disavanzo complessivo pari a lire 3.908.261.483 alla data del 31 dicembre 1951.

3. Gradualmente sarebbero venute scomparendo le ragioni di ordine politico, sociale ed economico che giustificarono a suo tempo il sorgere della G.R.A., sia per la completa ricostruzione delle linee e dell'esercizio ferroviario, sia per la raggiunta stabilità nell'assetto del mercato dei trasporti, il quale, ora, rifletterebbe preoccupanti aspetti di inflazione del mezzo, rispetto alle possibilità d'impiego.

4. A causa della impossibilità di attuare un organico e tempestivo programma di trasformazione tecnico-commerciale, alla prima fase di sana conduzione subentrò un periodo di lunga crisi, che andò sempre più peggiorando, nonostante l'adozione di drastiche misure nel settore delle spese e del personale, i cui organici subirono tagli fino a toccare il 60-70 per cento della consistenza iniziale.

5. In difetto di nuovi compiti, l'Azienda avrebbe dimostrato l'impossibilità di tenere il passo della concorrenza, sia per la insufficienza della dotazione tecnica, sia per la pesantezza sempre crescente della situazione che di conseguenza si è determinata.

II. — Particolari considerazioni tenute presenti nel disporre il provvedimento.

Si afferma nella relazione stessa che, nel predisporre il provvedimento, sono state in particolare tenute presenti le considerazioni seguenti:

a) non disperdere le attività aziendali costituite dalla G.R.A., che dimostrano un effettivo avviamento commerciale;

b) trasferire il materiale di maggior valore ad altre Amministrazioni dello Stato, anche a ordinamento autonomo;

c) sistemare presso altre aziende ed amministrazioni la maggiore aliquota possibile dei dipendenti della G.R.A., che, per la chiusura dell'Azienda, venissero a trovarsi senza occupazione.

E al riguardo si assicurava che, a cura della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, in relazione alle proprie esigenze funzionali, era stata posta allo studio, a suo tempo, *la possibilità di far rilevare da parte dell'I.N.T. il nucleo dei servizi attivi della G.R.A., unitamente ai mezzi e al personale addetti,* per un complesso di circa 40 automezzi pesanti e un contingente di circa 100 unità; e che — per la capacità di assorbimento di personale da parte dell'Amministrazione ferroviaria, e per il proposito che si aveva di riservare al personale della G.R.A. il 30 per cento dei posti per i quali si dovevano bandire concorsi — si poteva prevedere il trasferimento presso le Ferrovie dello Stato di oltre 800 unità; e altre 100 unità del personale della G.R.A. si pensava potessero essere assunte dall'Ispettorato della motorizzazione civile e altre 15 rimanere presso il Ministero delle poste e telecomunicazioni, ove già prestavano servizio; onde la tabella annessa al disegno di legge, e la considerazione contenuta nella relazione ministeriale che *nel complesso dei circa 1.300 dipendenti, fra salariati e stipendiati in forza alla G.R.A. al 1° gennaio 1952, le possibilità di teorico assorbimento interessavano 1.000 unità, cioè circa il 70 per cento.*

III. — Disposizioni del disegno di legge.

Il disegno di legge è formato da dodici articoli.

Con l'articolo 1 — stabilita la liquidazione della G.R.A. — si dispone che essa abbia inizio con l'entrata in vigore della legge e vi provveda un Commissario da nominarsi con decreto del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro.

Gli articoli 2, 3, 4, 5 e 6 riguardano le facoltà conferite al Commissario, il termine di chiusura della liquidazione, le norme da seguire e la vigilanza da esercitare al riguardo, il patrocinio e la consulenza dell'Avvocatura dello Stato, di cui il Commissario può avvalersi.

Con l'articolo 7 si dispone che le attività residue della liquidazione sono devolute allo Stato, al quale peraltro è a carico il relativo residuo avere: onde il Ministro del tesoro può anticipare, su richiesta del Commissario governativo e del Ministero dei trasporti, fondi per il pagamento delle passività.

L'articolo 8 riguarda il personale dipendente della G.R.A. che cessa dall'impiego o dal lavoro con l'entrata in vigore della legge, escluso quello trattenuto in servizio per l'espletamento delle operazioni di liquidazione.

L'articolo 9 riguarda l'assunzione del personale medesimo — che ne faccia domanda entro un mese — da parte del Ministero dei trasporti o dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o in qualità di agente straordinario presso la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato o presso l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, nei limiti della tabella più sopra ricordata, annessa al disegno di legge; e traccia le norme da seguire e le condizioni per l'ammissione.

L'articolo 10 estende le provvidenze di cui all'articolo precedente anche al personale licenziato anteriormente all'entrata in vigore della legge, ma posteriormente al 1° gennaio 1952, che ne faccia domanda entro il termine stabilito.

L'articolo 11 dispone perchè al personale licenziato e non riassunto successivamente dalle altre Amministrazioni dello Stato, sia corrisposta, oltre al normale trattamento di licenziamento, una indennità pari a sei mensilità dello stipendio e delle altre indennità accessorie nelle misure spettanti alla data di entrata in vigore della legge, se trattasi di personale impiegatizio, e una indennità pari a 180 giornate della paga e delle altre indennità accessorie (sempre nelle misure spettanti alla stessa data) se trattasi di personale salariato.

All'articolo 12 è detto che *alla copertura dell'onere derivante dalla applicazione della legge, previsto in 3.500 milioni di lire,* sarà provveduto mediante prelievo e versamento al bilan-

cio della entrata dello Stato di una quota di uguale importo dal fondo accantonato presso la Tesoreria centrale denominato « Ministero del tesoro - Gestione viveri importati », e che il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

IV. — L'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE ALLA 7ª COMMISSIONE.

Nelle sedute della Commissione dedicate alla discussione del disegno di legge si rilevò ben presto e andò sempre più radicandosi la convinzione che:

1. La somma prevista in lire 3.500 milioni era insufficiente a coprire gli oneri derivanti dall'applicazione della legge; oneri che — rappresentati dalla perdita totale — raggiungevano la cifra (arrotondata) di lire 4.995 milioni, fin dal 31 dicembre 1953; la quale cifra, depurata dal conferimento alleato esposto con un saldo di lire 1.021 milioni, poteva scendere a lire 3.974 milioni di oneri, cui erano pure da aggiungere le spese di liquidazione, le indennità straordinarie di licenziamento del personale non reimpiegato e gli imprevisti; onde — anche nella felice ipotesi di una accurata, diligente, rapida e fortunata liquidazione — si pensava che il passivo netto da coprire potesse *allora* non essere inferiore ai 4.000 milioni di lire.

Tale previsione sembrò assai ottimistica al Sottosegretario di Stato ai trasporti, che, successivamente (seduta del 16 giugno 1954), la elevò a 6.444 milioni.

Realmente, calcolata in base alla situazione patrimoniale assunta al 30 settembre 1956, la passività totale (escluso il conferimento alleato, ma comprese le indennità straordinarie di licenziamento del personale per 192 milioni e le spese di liquidazione per presunti 200 milioni circa) risulterebbe essere di lire 5.600 milioni (vedi Capo VII).

2. Non si poteva non convenire nel parere nettamente contrario della Commissione permanente finanze e tesoro per quanto concerne la proposta sistemazione senza concorso del personale G.R.A. presso altre Amministrazioni dello Stato (pag. 178-179 del Resoc. 28 aprile 1954 della 7ª Commissione).

3. Le funzioni della G.R.A. non fossero da ritenersi veramente esaurite e che compiti nuovi potessero esserle assegnati specie nel campo della collaborazione con le Ferrovie dello Stato e in funzione dell'auspicato coordinamento fra strada e rotaia.

È emerso altresì con chiarezza, attraverso un'attenta indagine all'uopo condotta, che il dissesto dell'Azienda era derivato:

a) dal peso esorbitante del personale, il cui costo, che nel 1945 (periodo di massimo impiego dovuto alla nota carenza dei mezzi di trasporto e che aveva consentito l'utilizzazione integrale di qualsiasi veicolo) aveva assorbito il 29% degli introiti, era salito al 52% nel 1946, al 67% nel 1947, all'80% nel 1948, all'85% nel 1949, restando poi congelato intorno al 76% fino al 1952, per scendere al 73% nel 1953, al 58% nel 1954, al 51% nel 1955, al 46% nel 1956;

b) dall'onere per interessi passivi dei mutui bancari ottenuti in diversi esercizi e che dal 0,38% nel 1947, salirono al 18% degli introiti negli ultimi anni, costituendo un dare complessivo di circa 1.083 milioni di lire, al 30 settembre 1956;

c) dall'onere eccezionale per indennità di licenziamento al personale, corrisposto per un totale di lire 240.964.506 a tutto il 30 settembre 1956;

d) dalla mancata tempestiva trasformazione della G.R.A. nella sua organizzazione e nella sua attrezzatura tecnica;

per cui: dal 1945 al 30 settembre 1956, sul totale introito di lire 18.423 milioni per merci trasportate, si spesero lire 12.059 milioni per personale, con il supero di circa 6.000 milioni di lire sul normale costo; e altra ingente maggiore spesa (che non abbiamo accertata) per carburante e lubrificante, in relazione ai mezzi antieconomici mantenuti in esercizio.

V. — POSSIBILITÀ DI RIORDINAMENTO DELLA G.R.A. PER ASSOLVERE NUOVI COMPITI.

Accertate in tal modo le cause che determinarono il disavanzo aziendale, sorgeva a quel punto legittimo e fondato il dubbio *se la fun-*

zione della G.R.A. fosse veramente da ritenersi esaurita.

Non potevano invece esserle assegnati nuovi compiti che meglio consentissero di inquadrare il problema insoluto del coordinamento fra strada e rotaia?

Lo stesso Ministero dei trasporti aveva già riconosciuta la necessità di appositi organismi ausiliari atti ad integrare i servizi ferroviari e a facilitare l'afflusso dei traffici all'Azienda ferroviaria, in conformità a quanto già da tempo viene praticato dalle maggiori reti ferroviarie europee e americane. Infatti l'onorevole Corbellini, fin dal 1949, rappresentò alla Camera dei deputati la necessità *di convogliare il traffico autostradale sulle grandi direttrici del traffico ferroviario, concentrandolo in particolari stazioni opportunamente scelte, evitando così l'inconveniente delle lunghe soste dei treni merci e lasciando al servizio integrativo autostradale il compito della raccolta e distribuzione delle merci stesse dalle stazioni ai singoli domicili del mittente o del destinatario*; e nell'occasione, lo stesso Ministro ravvisò nella G.R.A. l'organo più indicato per tale funzione e operò in tal senso, con esito positivo, appositi esperimenti.

Quindi la Commissione accolse e difese tali indirizzi e a grandi linee indicò i nuovi compiti da assegnare alla G.R.A.:

a) effettuare trasporti su strada per conto delle Ferrovie dello Stato ad integrazione e completamento dei trasporti su rotaia, sia per servizi di estremità, sia per servizi paralleli ritenuti più convenienti;

b) assicurare lo svolgimento del servizio collettame per conto delle Ferrovie dello Stato effettuando i servizi di presa e resa e immagazzinamento e smistamento delle merci e gestendo linee raccoglitrici;

c) provvedere all'esercizio di speciali mezzi per il trasporto misto delle merci, quali le casse mobili e le strutture intercambiabili;

d) eseguire, in proprio o sotto la propria direzione e coordinamento, trasporti di merci per conto dell'Amministrazione dello Stato e di Enti ed Aziende i cui bilanci fanno carico all'Erario;

e) assicurare lo svolgimento di trasporti di interesse pubblico in casi di emergenza.

In tale atteggiamento la Commissione decise di persistere quando si rese edotta dei risultati conseguiti in 9 settori aziendali nei quali l'Amministrazione commissariale aveva effettuata (pure in forma incompleta) una riorganizzazione nel personale e nei mezzi.

Negli ultimi tempi, infatti, pur costretta ad attingere alla costosa fonte dei prestiti bancari, l'Azienda (che si era già procurati i mezzi per ridurre gradualmente il personale da 4.004 unità del 1945, a 631 del 30 giugno 1956) era riuscita a procurarsi ulteriori finanziamenti per iniziare anche l'ammodernamento del parco automobilistico; ammodernamento che si iniziò in 9 Centri autocarri (Como, Novara, Roma, Torino, Rovigo, Milano, Padova, Ferrara e Modena); e nella seduta del 2 febbraio 1956 (pag. 1100 dei Resoconti) erano state comunicate le seguenti complessive risultanze economiche per il periodo dal 1° gennaio al 31 ottobre 1955:

Ricavo	L.	513.045.140
Spese e ammortamenti	»	469.822.732
Profitto . . .	L.	43.222.408

Il profitto risultò pertanto dell'8 per cento del ricavo.

Era pure stata prodotta la documentazione dei risultati passivi di esercizio nello stesso periodo di tempo di altri tre Centri autocarri (Foggia, Napoli, Firenze) nei quali non si era attuato alcun ammodernamento nei mezzi di trasporto. Di fronte alla spesa totale di lire 208.092.237, il ricavo fu di lire 179.348.230; e la perdita fu quindi di lire 28.749.007, pari al 14 per cento del ricavo.

Era pertanto da ritenere che la somma delle due predette percentuali (8 + 14 = 22) potesse rappresentare approssimativamente la percentuale del minor rendimento, e quindi il maggior costo dei trasporti effettuati con vecchi autocarri avuti in dotazione dalla G.R.A., nei confronti dei trasporti con autocarri di nuovo tipo.

La 7ª Commissione si convinse così:

che il dissesto finanziario della G.R.A. era stato causato da quanto abbiamo già brevemente ricordato;

che nel 1946 — allorchè la G.R.A. entrò in crisi — non vi sarebbe stata altra alternativa: o di porla in liquidazione o di metterla in grado di svolgere la sua attività in condizioni di normale efficienza.

Non si è fatta nè l'una nè l'altra cosa, certamente a causa delle gravi difficoltà caratteristiche di quel tempo. E così, mentre le imprese private si adeguavano tecnicamente alle nuove e maggiori esigenze dei traffici in un mercato già assestatosi in un certo equilibrio, la G.R.A. era costretta a proseguire con gli antiquati e logori autocarri di provenienza alleata avuti in dotazione e a sostenere il peso di un personale largamente esuberante;

che, dopo aver ridotto il personale da 4.004 unità qual'era nel 1945 a 631 unità del 30 giugno 1956 (dei quali, 570 in servizio presso la G.R.A. e 61 dislocati presso l'I.M.C.T.C.); dopo avere iniziata la riorganizzazione dell'azienda e l'ammodernamento dei suoi mezzi; dopo gli esperimenti fatti e i risultati positivi conseguiti; la soppressione della G.R.A. avrebbe rappresentato un errore incomprensibile, mentre la G.R.A., rinnovata specialmente nei suoi mezzi, potrebbe assolvere a nuovi compiti nel settore dei trasporti, a lato delle Ferrovie dello Stato, nell'interesse generale.

Si aggiunga che la soppressione della G.R.A. potrebbe costare allo Stato più del suo rinnovamento: e ciò come viene nuovamente dimostrato al Capitolo VII.

* * *

In verità, il Sottosegretario onorevole Arcaini, per mandato del Ministro onorevole Gava, aveva accettato di porre allo studio un nuovo strumento legislativo che consentisse alla G.R.A. di iniziare, sia pure in fase sperimentale, un nuovo esercizio, previa sistemazione delle passate pendenze e adeguato rinnovamento della sua attrezzatura tecnica (vedi reseconto della seduta del 16 marzo 1956, pagina 1173).

Il cambiamento nella direzione del Ministero dei trasporti, nel frattempo intervenuto, interruppe gli studi già intrapresi e tale soluzione del problema rimase accantonata in attesa che il nuovo Ministro dei trasporti avesse agio di documentarsi su un problema indubbiamente vasto e complesso.

L'atteggiamento dell'onorevole Angelini non si era discostato da quello del suo predecessore; egli infatti, in un primo momento, ritenne di non poter seguire la Commissione nelle sue vedute; ma successivamente, sia per l'esame più approfondito fatto dai suoi Uffici sulla nuova situazione aziendale, sia per i provvedimenti che aveva in animo di attuare in diversi tronchi delle Ferrovie dello Stato e per i quali aveva felicemente intravista la opportunità di servirsi anche della G.R.A., dopo varie riunioni ad alto livello — tenutesi anche alla presenza del Ministro per il tesoro — promosse la predisposizione, da parte del suo Ministero, di uno schema di proposte che — trasmesse nello scorso mese di maggio al Presidente della 7ª Commissione per l'esame e le decisioni del caso — presero veste nel testo che la 7ª Commissione sottopone al vostro esame.

VI. — Un programma semplice e limitato ma di pronta attuazione.

Il nuovo testo consta di 14 articoli, il primo dei quali prevede la cessazione dell'attività di esercizio svolta dall'Azienda per il conseguimento delle finalità di cui al decreto 13 aprile 1948, n. 321, in quanto da considerarsi ormai superato; con l'articolo 2 viene previsto il contemporaneo inizio di una nuova attività di esercizio per l'assolvimento di particolari nuovi compiti, che si compendiano nell'effettuazione di servizi sussidiari e integrativi delle Ferrovie dello Stato e di servizi di trasporto occorrenti alle pubbliche amministrazioni, ivi compresi gli enti e le aziende con bilancio a carico dello Stato; e questo ad evitare anche l'estendersi della tendenza, purtroppo già in atto, alla costituzione in forma inorganica e spesso incontrollata e comunque sempre dispendiosissima di autonome gestioni interne di parchi camionistici da parte delle singole branche dell'Amministrazione. È prevista altresì l'effettuazione di servizi speciali, sempre

in funzione di uno stretto collegamento con le Ferrovie dello Stato, nonchè l'assunzione diretta o sotto la propria direzione di quei servizi pubblici, specie in particolari contingenze, che sia necessario, nel superiore interesse del Paese, di coordinare e concentrare.

Gli articoli 3, 4, 6, 7 e 8 dettano norme per assicurare il regolare funzionamento della Azienda e indicano i suoi organi di amministrazione e le loro attribuzioni, mentre confermano, per lo stesso carattere statale della G.R.A., la cui natura giuridica rimane pertanto immutata, che essa di diritto si avvale del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato. È altresì previsto che la G.R.A., per assicurare il proprio funzionamento, utilizza il personale già in servizio in misura corrispondente alle sue iniziali esigenze.

Gli articoli 5, 9, 10, 11 e 12 dettano norme circa la costituzione di un patrimonio iniziale di conferimento da parte del Tesoro alla nuova gestione e sanciscono che le risultanze passive, maturate al 31 dicembre 1956, sono a carico dell'Erario, mentre per il fabbisogno finanziario dei futuri esercizi l'Azienda, come ovvio, deve provvedere con i proventi della propria attività.

Inoltre, all'accertamento e alla liquidazione delle risultanze passive nonchè alla trasformazione dell'Azienda per l'assolvimento dei suoi compiti deve provvedere un Commissario governativo che continuerà nella carica fino alla chiusura delle operazioni di liquidazione, e ciò anche quando, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge, saranno costituiti gli organi di amministrazione dell'Azienda.

Per opportune economie di spese le operazioni di liquidazione verranno disimpegnate dal Commissario a mezzo degli Uffici della Azienda e la vigilanza sull'attività di liquidazione sarà, come di consueto, esercitata dal Ministero del tesoro.

L'articolo 13 prevede, come del resto anche il vecchio testo e nella stessa misura, un particolare trattamento integrativo di liquidazione per il personale non ricompreso nell'aliquota riutilizzabile.

L'articolo 14, infine, indica la fonte da cui verranno stornati i fondi occorrenti alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione della legge.

VII. – SITUAZIONE PATRIMONIALE DELL'AZIENDA E OCCORRENZE FINANZIARIE.

A) La situazione patrimoniale della G. R. A., assunta il 30 settembre 1956, si presenta come segue, per una liquidazione dell'Azienda:

Attivo:

1. Cassa e Banche			L.	23.800.000
2. Mobili e arredamenti			»	35.694.739
3. Magazzino	L.	208.100.000		
Svalutazione	»	70.478.782		
			»	137.621.218
4. Autoveicoli	L.	865.152.550		
Ammortamento	»	618.781.680		
			»	246.370.870
5. Attrezzature e impianti officine e autoveicoli			»	57.593.442
6. Adattamenti e sistemazione locali			»	230.025
7. Debitori diversi	L.	326.400.000		
Svalutazione	»	108.699.878		
			»	217.700.122
8. Immobili			»	31.349.532
9. Conti vari			»	40.500.000
Sommano			L.	790.859.948

Passivo:

1. Banche e finanziamenti	L.	2.684.013.929
2. Fornitori	»	1.028.600.000
3. Creditori	»	422.200.000
4. Casse previdenziali – assicurazioni – Tributi	»	922.235.975
5. Conti vari	»	37.300.000
6. Riserva R. C. V. T.	»	156.757.507
7. Indennità licenziamenti	»	184.551.335
Sommano	L.	5.435.658.746
Si deduce l'attivo	»	790.859.948
Residuano	L.	4.644.798.798
Si aggiunga, al passivo, l'accantonamento Gestione speciale vendita materiali	»	555.247.261
Sommano	L.	5.200.046.059
Si aggiungono: Indennità straordinaria licenziamenti L. 192.000.000		
Spese di liquidazione » 200.000.000		
	»	392.000.000
Somma totale occorrente, in via presuntiva	L.	5.592.046.059
E in cifra arrotondata L. 5.600 milioni		

B) Occorrenze per la liquidazione della vecchia gestione e l'ammodernamento della nuova, in base all'impiego dell'attuale personale in servizio presso la G.R.A.

Dirigenti	N.	13
Impiegati	»	156
Salariati	»	380
Totale	N.	549

Saldi per la vecchia gestione:

1. Banche e finanziamenti	L.	2.684.013.929		
Deducesi per Cassa e Banche	»	23.800.000		
			L.	2.660.213.929
2. Fornitori e creditori diversi	L.	1.450.800.000		
Sconti, in previsione (arrotondando)	»	100.800.000		
			»	1.350.000.000
3. Casse Previdenza, Assicurazioni, Tributi			»	922.235.975
4. Conti vari			»	37.300.000
5. Riserva R.C.V.T.			»	156.757.507
6. Indennità licenziamento			»	184.551 335
Sommano			L.	5.311.058.746
A dedurre, per debitori e conti vari (numeri 7-9 conto precedente)			»	258.200.122
Residuano			L.	5.052.858.624
7. Si aggiunge l'accantonamento gestione S.V.M.			»	555.247.261
Sommano			L.	5.608.105.885
8. Si aggiunge, per l'ammodernamento dell'Azienda			»	440.000.000
Somma totale			L.	6.048.105.885

Somma arrotondata nella cifra globale di L. 6.050 milioni.

Di fronte a tale somma abbiamo le seguenti attività, che costituiscono il reale conferimento del Tesoro dello Stato alla nuova gestione:

a) Beni della vecchia gestione:

1. Mobili e arredamenti	L.	35.694.739		
2. Magazzino	»	137.621.218		
3. Autoveicoli	»	246.370.870		
4. Attrezzature e impresa officine	»	57.593.442		
5. Adattamenti e sistemazione locali in uso	»	230.025		
6. Immobili	»	31.349.532		
Sommano			L.	508.859.826
b) Dal Tesoro per completare l'ammodernamento			»	440.000.000
Totale			L.	948.859.826

Somma arrotondata in lire 950 milioni, che — tolta dalla somma di spesa di cui sopra — si riduce, sul piano economico, a lire 5.100 milioni; onde la differenza fra le due soluzioni di L. 5.600 — 5.100 = L. 500 milioni.

* * *

È opportuno tener presente che — per quanto concerne le necessità finanziarie indicate in 6.050 milioni — si ritiene che l'accantonamento « Gestione speciale vendita materiali » rappresenti per il Ministero del tesoro una partita di giro; per cui, in definitiva, il fabbisogno finanziario viene a ridursi a circa 5.500 milioni di lire.

L'erogazione di tale somma potrebbe essere effettuata mettendo a disposizione una somma iniziale di lire 4.000 milioni (che già risulterebbe disponibile) provvedendo in momenti successivi per il restante importo con variazioni di bilancio da farsi dal Ministero del tesoro, espressamente autorizzato.

VIII. — Conclusione.

Con tale disegno di legge, espressione dell'incontro, laboriosamente realizzato, di divergenti punti di vista, il problema appare costruttivamente risolto sulla scorta di dati obiettivi offerti dall'evoluzione dell'andamento aziendale e, quel che più conta, senza che ciò comporti per l'Erario un maggiore aggravio.

A tale dimostrazione va aggiunta la considerazione che, adottando la soluzione proposta, verrebbe risparmiato all'Erario l'onere ingente, anche se non facilmente valutabile, dell'assorbimento — fra l'altro avversato, come detto, dalla Commissione finanze e tesoro — da parte di vari rami della pubblica amministrazione di diverse centinaia di dipendenti particolarmente specializzati e, perciò, di scarsa o nulla utilità per i settori nei quali sarebbero chiamati a operare.

Ragguardevoli, inoltre, sono da considerare le economie realizzabili sulle spese di liquidazione le cui operazioni, come enunciato, verrebbero assolte dagli stessi uffici dell'Azienda, mentre le innumerevoli esperienze, anche recenti, fatte in materia, insegnano che liquidazioni del genere sono interminabili, pesanti e costosissime.

Resta altresì da valutare il vantaggio del mantenimento di una considerevole entità patrimoniale, qualora inserita in una azienda operante, che da una liquidazione verrebbe invece dispersa e inevitabilmente svilita.

Nè d'altra parte avrebbero ragion d'essere le preoccupazioni, manifestate da talune categorie di trasportatori professionali attraverso la stampa (la cui eco è giunta alla nostra stessa Commissione), in quanto la presenza sul mercato dei trasporti su strada di una Azienda come la G.R.A., che in nessun caso dovrà discostarsi dalle caratteristiche di una agile organizzazione, non potrà portare alcuna turbativa al settore, come è dimostrato dal recente sblocco delle licenze di circolazione per tutti gli autocarri di portata inferiore ai cinquanta quintali e dal frequente rilascio, nelle varie Provincie, di nuove licenze per autocarri di portata superiore.

Al contrario la G.R.A., (come già avviene in alcune località) sarà di valida guida e appoggio per la redistribuzione dei trasporti di massa ai piccoli, modesti privati imprenditori che, pur rappresentando la base effettiva della categoria, sono indifesi e alla mercè di ogni forma di sfruttamento, soffocati dal bagarinaggio delle grosse agenzie, e (oppressi dal peso delle scadenze) costretti ad accettare le più basse tariffe.

Canevari, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

—

TESTO PROPOSTO DAL GOVERNO

Soppressione della Gestione Raggruppamenti Autocarri

Art. 1.

La Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.), di cui al decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, è posta in liquidazione.

Alla liquidazione, che ha inizio con l'entrata in vigore della presente legge, provvede un Commissario, da nominarsi con decreto del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro.

DISEGNO DI LEGGE

—

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Riordinamento della Gestione Raggruppamenti Autocarri

Art. 1.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge cessa l'attività di esercizio svolta dalla Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.) per il raggiungimento delle finalità di cui al decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321.

Art. 2.

Con la decorrenza prevista nel precedente articolo 1, l'Azienda inizia una nuova attività di esercizio, con il compito in particolare:

a) di eseguire direttamente o di assumere, dirigere e coordinare servizi di trasporto di merci per conto delle Amministrazioni dello Stato e, comunque, di Enti e Aziende le cui risultanze di bilancio fanno carico all'Erario, nonchè trasporti di interesse pubblico;

b) di effettuare trasporti su strada per conto delle Ferrovie dello Stato ad integrazione o sostituzione dei trasporti su rotaia, sia per servizi terminali, sia per servizi paralleli ritenuti economicamente più convenienti, e sia per assicurare i servizi di presa e resa e di immagazzinamento e smistamento delle merci;

c) di provvedere all'esercizio di mezzi speciali per il trasporto misto delle merci, quali le casse mobili e le strutture intercambiabili.

L'Azienda, inoltre, può gestire parchi automobilistici governativi, nonchè svolgere attività di autotrasporto e utilizzare i propri impianti fissi, ivi comprese le officine, per servizi in conto di privati.

Art. 3.

Il Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro, emana le norme per assicurare il regolare funzionamento tecnico e amministrativo dell'Azienda.

Art. 4.

La G.R.A., in quanto Azienda autonoma dello Stato dipendente dal Ministero dei trasporti, si avvale del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, ai sensi dell'articolo 1 del testo unico 30 ottobre 1933, n. 1611.

Art. 5.

Il patrimonio iniziale di conferimento del Tesoro alla nuova gestione G.R.A., per l'espletamento dei suoi compiti, è costituito dalle attività mobili e immobili esistenti alla data di inizio del nuovo esercizio, nonchè da un fondo di cassa occorrente per il capitale d'esercizio e per l'acquisto di congrui mezzi di trasporto.

Il fondo anzidetto è prelevato dalla somma stanziata ai sensi del successivo articolo 14.

L'Azienda provvede alle ulteriori sue necessità finanziarie con i proventi della gestione, e nei limiti di tali proventi essa risponde per obbligazioni di qualsiasi natura verso terzi.

Art. 6.

L'Azienda utilizza il personale attualmente in servizio, nella misura che sarà determinata dalle iniziali esigenze dell'esercizio.

Art. 7.

L'articolo 5 del decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, è modificato come segue:

« L'Azienda è amministrata da un Consiglio composto:

a) del Presidente, nominato con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro;

b) di due rappresentanti del Ministero dei trasporti, di cui uno dell'Ispettorato generale M.C.T.C. e uno dell'Amministrazione ferroviaria;

c) di un rappresentante del Ministero del tesoro;

d) di due esperti nel settore dell'autotrasporto;

e) del direttore centrale dell'Azienda;

Art. 2.

Il Commissario provvede alla liquidazione della G.R.A. secondo un piano da lui predisposto ed approvato dal Ministro per i trasporti, d'intesa con il Ministro per il tesoro.

Il Collegio dei revisori della G.R.A. resta in carica fino al termine della liquidazione per esercitare le funzioni spettantigli a norma dell'articolo 8 del decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, sull'attività del Commissario.

Con decreto del Ministro per i trasporti, di concerto con quello per il tesoro, sarà stabilito il termine, entro il quale devono essere compiute le operazioni di liquidazione, avuto riguardo alla importanza di esse. Tale termine potrà essere prorogato nello stesso modo; ma complessivamente non potrà essere accordato per il compimento delle operazioni di liquida-

f) del rappresentante del personale, con voto consultivo.

Un funzionario dell'Azienda disimpegna le funzioni di Segretario del Comitato.

I membri del Consiglio previsti alle lettere *b*), *c*), *d*) sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti; quello di cui alla lettera *c*) su designazione del Ministro del tesoro; quello di cui alla lettera *d*), di concerto con quello del tesoro ».

Art. 8.

La competenza ed il funzionamento del Consiglio di cui all'articolo precedente sono regolati dalle norme del decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321.

Rimangono inoltre in vigore gli articoli 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16 e l'articolo 17 (in quanto applicabile) del citato decreto legislativo.

Norme transitorie

Art. 9.

Le risultanze passive maturate dalla Gestione Raggruppamenti Autocarri alla data del 31 dicembre 1956, dedotto il capitale di conferimento alleato, sono poste a carico dell'Erario.

Art. 10.

All'accertamento e alla liquidazione delle risultanze passive di cui all'articolo precedente nonchè alla trasformazione dell'Azienda per l'assolvimento dei nuovi compiti ad essa affidati, provvede un Commissario da nominarsi con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro.

Gli organi dell'Azienda previsti agli articoli 7 e 8 sono costituiti entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, continuando il Commissario nella carica per quanto riguarda le operazioni di cui al successivo articolo 11.

zione un termine superiore a nove mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Con la chiusura della liquidazione e comunque non oltre il termine come sopra specificato la G.R.A. è soppressa. Le vertenze giudiziarie e non giudiziarie non definite alla data della soppressione della G.R.A. vengono proseguite nei riguardi dei terzi dal Ministero dei trasporti, sul cui bilancio faranno carico gli eventuali relativi oneri.

Alla chiusura della liquidazione, il Commissario deve presentare, al Ministero dei trasporti ed a quello del tesoro, il conto della liquidazione medesima, con una relazione illustrativa accompagnata da un rapporto del Collegio dei revisori.

Art. 3.

La vigilanza sull'attività di liquidazione del Commissario sarà esercitata dai Ministeri dei trasporti e del tesoro.

Art. 4.

Le disposizioni dell'articolo 1 del regio decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 502, sono applicabili anche per quanto concerne l'alienazione dei materiali e dei beni non provenienti dalle Autorità alleate.

A parità di condizioni sono preferite, nelle alienazioni, le Amministrazioni statali anche con ordinamento autonomo e i dipendenti della G.R.A., singoli o raggruppati in cooperative, consorzi e società.

Gli articoli 2 e seguenti del citato regio decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 502, sono abrogati.

Al primo acquirente di autocarri idonei alla circolazione e adibiti, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 16 del decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, al servizio della Gestione Raggruppamenti Autocarri, può essere rilasciata, in deroga ai contingenti numerici provinciali previsti dall'articolo 2 della legge 20 giugno 1935, n. 1349, e con l'osservanza di tutte le altre disposizioni di legge, l'autorizzazione

Art. 11.

Alla chiusura delle operazioni di liquidazione, che verranno disimpegnate a mezzo degli Uffici ordinari dell'Azienda e che non possono protrarsi oltre il termine di due anni dall'entrata in vigore della presente legge, il Commissario presenta ai Ministeri dei trasporti e del tesoro il conto della liquidazione stessa con una relazione illustrativa, accompagnata da un rapporto del Collegio dei revisori.

Art. 12.

La vigilanza sull'attività di liquidazione del Commissario viene esercitata dal Ministero del tesoro.

Soppresso.

provvisoria al trasporto di merci per conto di terzi.

L'autorizzazione deve essere richiesta entro sei mesi dalla data di annotazione del trasferimento di proprietà nel registro della Prefettura.

Art. 5.

Per le necessità della liquidazione il Commissario può anche avvalersi dei proventi derivanti dalla vendita di materiali e beni e ricorrere, ove sia indispensabile e previa autorizzazione del Ministero del tesoro di concerto con quello del trasporti, a finanziamenti bancari.

Soppresso.

Art. 6.

Il Commissario, per l'attività di liquidazione, può avvalersi del patrocinio e della consulenza dell'Avvocatura dello Stato.

Soppresso (vedi articolo 4).

Art. 7.

Le attività residue eventualmente risultanti dalla liquidazione della G.R.A. sono devolute allo Stato. Qualora invece le attività non siano sufficienti ad estinguere le passività, il relativo onere residuo è posto a carico dello Stato. Durante lo svolgimento della liquidazione il Ministero del tesoro può, nei casi di inderogabile necessità ed in base alle situazioni patrimoniali ed economiche della liquidazione, anticipare, su richiesta del Commissario governativo e del Ministero dei trasporti, fondi per il pagamento delle passività.

Soppresso.

Art. 8.

Il personale dipendente della G.R.A. alla data di entrata in vigore della presente legge, cessa dall'impiego o dal lavoro alla data stessa, salvo quanto è disposto nel successivo comma, ed è ammesso a liquidare il trattamento di licenziamento che gli compete alla data medesima a norma delle disposizioni di legge e di contratto vigenti.

Per l'espletamento delle operazioni di liquidazione, il Commissario può trattenere provvisoriamente in servizio, previa autorizzazione del Ministero dei trasporti di concerto

Soppresso.

con il Ministero del tesoro, il personale riconosciuto strettamente indispensabile.

Il personale trattenuto a norma del precedente comma è ammesso a fruire del trattamento di licenziamento di cui al primo comma del presente articolo alla chiusura delle operazioni di liquidazione o all'atto del suo licenziamento, qualora questo avvenga durante le predette operazioni perchè non più necessario il suo ulteriore trattenimento in servizio.

Art. 9.

Il personale di cui al precedente articolo 8 può chiedere, entro il termine di un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, di essere assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti, in qualità di impiegato non di ruolo presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, o in qualità di agente straordinario presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato o presso l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, nei limiti numerici stabiliti dall'allegata tabella per ciascuna Amministrazione e per le singole categorie e qualifiche.

L'assunzione è subordinata al possesso da parte dei richiedenti del titolo di studio e degli altri requisiti prescritti dalle vigenti disposizioni concernenti rispettivamente il personale statale non di ruolo ed il personale straordinario delle ferrovie dello Stato ed all'accertamento di una particolare idoneità da effettuarsi da apposite Commissioni nominate, per ciascuna delle Amministrazioni interessate, dal Ministro competente e composte da non più di cinque membri scelti rispettivamente tra i funzionari di ruolo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, dalle Ferrovie dello Stato e dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

In deroga alle citate vigenti disposizioni possono aspirare al passaggio nelle Amministrazioni statali quei dipendenti della G.R.A. che all'atto dell'assunzione alla G.R.A. non avessero superato il 45° anno di età.

Al personale che verrà assunto per effetto del presente articolo si applicheranno le disposizioni di cui al decreto legislativo 7 aprile

Soppresso.

1948, n. 262, ai fini del collocamento nei ruoli speciali transitori istituiti dal decreto legislativo medesimo.

Ai fini stessi, l'anzianità prescritta decorrerà dalla data di assunzione alle dipendenze del Ministero dei trasporti e del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

In corrispondenza alle assunzioni del personale alle dipendenze delle Ferrovie dello Stato, previste dal precedente primo comma, sarà lasciato scoperto un pari numero di posti nei gradi iniziali dei singoli ruoli.

Art. 10.

Le provvidenze previste nel precedente articolo 9 si estendono anche al personale licenziato anteriormente all'entrata in vigore della presente legge, ma posteriormente al 1° gennaio 1952, purchè esso faccia domanda di fruirne nei termini e con le modalità indicate dall'articolo stesso.

L'accettazione della domanda importerà la restituzione di quanto eventualmente percepito in aggiunta al normale trattamento di licenziamento a norma delle disposizioni di legge e di contratto vigenti.

Soppresso.

Art. 11.

Al personale di cui al precedente articolo 8 che non sarà assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti nel termine previsto dal precedente articolo 9, oltre al normale trattamento di licenziamento a norma delle disposizioni di legge e di contratto vigenti, è concessa, se trattisi di personale impiegatizio, una indennità pari a sei mensilità dello stipendio e delle altre indennità accessorie nelle misure spettanti alla data di entrata in vigore della presente legge e, se trattisi di personale salariato, una indennità pari a 180 giornate della paga e delle altre indennità accessorie nelle misure spettanti alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 13.

Il rapporto di lavoro del personale che non viene utilizzato ai sensi del precedente articolo 6 è risolto con il trattamento di licenziamento previsto dalle vigenti norme di legge e di contratto, integrato da una indennità pari a sei mensilità dello stipendio e delle altre indennità accessorie se trattasi di impiegati o 180 giornate della paga e delle altre indennità accessorie se trattasi di personale salariato. Per la determinazione di tali indennità si tiene conto dell'ammontare della retribuzione al momento della risoluzione del rapporto di lavoro.

Art. 12.

Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in 3.500 milioni di lire, sarà provveduto mediante prelievo e versamento al bilancio della entrata dello Stato di una quota di uguale importo dal fondo accantonato presso la Tesoreria centrale denominato « Ministero del tesoro – Gestione viveri importati ».

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

TABELLA

I. - FERROVIE DELLO STATO.

Sottocapo delle stazioni	75
Aiuto macchinista	150
Capo tecnico di III classe	35
Manovale	120
Cantoniere	420
Totale . . .	800

II. - ISPETTORATO GENERALE M. C. T. C.

Giornalieri di I categoria	6
» di II »	27
» di III »	37
» di IV »	30
Totale . . .	100

III. - MINISTERO DELLE POSTE E TELECOMUNICAZIONI.

Giornalieri di IV categoria	15

Art. 14.

Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in lire 5.500 milioni, sarà provveduto mediante prelievo e versamento al bilancio dell'entrata dello Stato di una quota di eguale importo dal fondo accantonato presso la Tesoreria centrale, denominato « Ministero del tesoro — Gestione viveri importati ».

Identico.

Soppressa.