

(N. 1786)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(CAMPILLI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(PELLA)

NELLA SEDUTA DEL 12 LUGLIO 1951

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

ONOREVOLI SENATORI. — Con decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, allo scopo di disciplinare giuridicamente la gestione di fatto dei Centri autocarri (ex *Truckpools*) costituiti dagli Alleati all'atto della liberazione del territorio italiano per far fronte alle richieste più inderogabili di trasporto dei generi essenziali per i bisogni delle popolazioni civili, cui non si poteva provvedere data la situazione dei trasporti in quel momento, fu disposto che la gestione di fatto G.R.A. (Gestione Raggruppamenti Autocarri) operasse quale azienda autonoma dipendente dal Ministero dei trasporti e fosse sottoposta alla vigilanza ed al controllo del Ministero del tesoro; nel contempo furono precisati i compiti e l'organizzazione della Gestione medesima.

Con il progressivo ripristino delle attrezzature ferroviarie e del materiale rotabile, danneggiati dalla guerra, e con la normalizzazione dei trasporti su strada, sono venute meno le ragioni che avevano consigliato la costituzione della G.R.A., l'attività della quale è diminuita negli ultimi anni con ritmo crescente, tanto da suggerire un provvedimento di soppressione.

La necessità di tale provvedimento è dimostrata dalla progressiva deficitarietà del bilancio della Gestione, verificatasi dal 1947 in poi e che ha raggiunto l'importo complessivo, al 31 dicembre 1949, di circa lire 1.680 milioni, cui dovranno aggiungersi circa 600 milioni di passività dell'esercizio 1950 (ancora non definitivamente accertata).

D'altra parte, come si è già detto, le ragioni politiche, sociali ed economiche che determinarono a suo tempo la costituzione dei *truck pools* e successivamente dei « centri autocarri » della G.R.A. sono venute a mancare con la ormai completata ricostruzione delle linee e dell'esercizio ferroviario e con la normalizzazione del mercato degli autotrasporti. Si deve anzi aggiungere che l'eccesso di offerta di automezzi, rispetto alle richieste di trasporto, ha determinato una acuta crisi nel settore dei trasporti in genere e, specificatamente, dei trasporti su strada; crisi, che solo ora accenna ad avviarsi a soluzione.

La G.R.A. sorta per esercitare una azione calmieratrice in un periodo di carenza di mezzi di trasporto e di « mercato nero » di trasporti,

si è trovata, quindi, nella paradossale necessità di dover fronteggiare la concorrenza dei privati, particolarmente difficile da sostenere, data la caratteristica forma di esercizio familiare della maggior parte delle aziende autotrasportatrici italiane.

La G.R.A. ha tentato di superare la nuova situazione, cercando di adeguare la propria attrezzatura e la propria organizzazione alle mutate esigenze (mediante riduzione di oltre il 50 per cento del personale, rimodernamento del parco, ecc.) e fissando le proprie tariffe sulla base di quelle correnti, senza peraltro riuscire a pareggiare le spese con gli introiti. Da ciò la precarietà della situazione economica e finanziaria, che ha reso sempre più difficile la vita dell'Azienda ed ha determinato la situazione che si intende definire, allo scopo di eliminare il sempre crescente onere da essa derivante per l'Erario. All'uopo è stato predisposto l'unito schema di disegno di legge che stabilisce la messa in liquidazione e la successiva soppressione della G.R.A. (articoli 1 e 2).

Nel predisporre il provvedimento destinato a disciplinare la liquidazione e la soppressione della G.R.A. sono state particolarmente tenute presenti le considerazioni che seguono:

1) non disperdere quelle attività aziendali, costitutesi ed affermatesi nel corso dell'evoluzione della G.R.A., e che pertanto costituiscono un acquisito avviamento commerciale;

2) non immettere massivamente sul mercato il materiale da alienare, per ovvie ragioni di migliore realizzo, tenendo, in particolare, presente la possibilità di trasferire il materiale di maggior valore ad altre Amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo;

3) sistemare presso altre aziende ed amministrazioni la maggior parte possibile dei dipendenti della G.R.A., i quali, per la soppressione dell'Azienda, verrebbero a trovarsi senza lavoro e, data la loro specializzazione, con limitatissime possibilità di trovare altra occupazione, a causa dell'accennata crisi tuttora in atto nell'industria degli autotrasporti e della caratteristica familiare, già ricordata, della maggior parte delle aziende autotrasportatrici.

Al fine di realizzare le premesse dei punti precedenti, il Ministero dei trasporti, d'intesa con quello del tesoro, ha anzitutto dato dispo-

sizioni al Commissario straordinario della G.R.A. perchè fossero gradatamente effettuate le vendite del materiale di provenienza alleata, avvalendosi delle facoltà previste dall'articolo 1 del decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 502. Tali vendite hanno già avuto inizio e procedono attualmente in modo soddisfacente, beneficiando anche della particolare congiuntura che recentemente ha fatto aumentare la richiesta del materiale automobilistico e dei rottami metallici ed ha consentito, pertanto, di realizzare prezzi particolarmente vantaggiosi.

Inoltre, è stata posta allo studio, a cura della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, in relazione alle proprie esigenze, la possibilità di rilevare il nucleo dei servizi « attivi » della G.R.A., unitamente ai mezzi ed al personale in essi impiegati. Dallo studio di massima compilato da apposita Commissione delle Ferrovie dello Stato, è risultato che queste potrebbero utilizzare, per mezzo dell'I.N.T. — Istituto Nazionale Trasporti — un complesso di circa quaranta autocarri, di cui oltre la metà muniti di rimorchi.

A tale fine è ispirata, particolarmente, la disposizione del secondo comma dell'articolo 4 che dà un titolo di preferenza sulle alienazioni alle Amministrazioni statali anche con ordinamento autonomo.

Si è tenuto presente inoltre che lo Stato deve intervenire soltanto alla chiusura delle operazioni di liquidazione (articolo 7). Peraltro, poichè potrebbe verificarsi la necessità di poter disporre immediatamente di somme liquide è previsto che lo Stato possa anticipare somme anche durante le operazioni di liquidazione. Con tale facoltà si evitano le maggiori spese che deriverebbero da un eventuale ricorso al creditore e comunque, la lentezza delle operazioni.

Unitamente agli automezzi che, come più sopra posto in rilievo, sarebbero ceduti all'I.N.T., sarebbe trasferito al predetto Istituto anche il rispettivo personale di guida per complessive circa 100 unità, che verrebbe impiegato in servizi di trasporto a collettame, in sostituzione di treni merci in analogia a quanto già da tempo le Ferrovie dello Stato stanno effettuando, servendosi appunto della G.R.A., su linee a scarso traffico e non elettrificate.

Il personale che, in base a tale piano, do-

vrebbe essere dimesso dalla G.R.A. e riassunto dall'I.N.T., non è menzionato nel provvedimento predisposto, in quanto l'I.N.T., per la sua natura di ente privatistico, non può essere obbligato, per legge, ad assumere personale; ma di fatto le predette 100 unità vanno aggiunte a quelle che, come si dirà appresso, potranno essere assunte dal Ministero dei trasporti, in qualità di personale non di ruolo alle dipendenze sia delle Ferrovie dello Stato che dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Tenute, infatti, presenti le possibilità di assorbimento di personale da parte dell'Amministrazione ferroviaria, si è potuto prevedere il passaggio alle Ferrovie dello Stato di 800 unità specificate al punto 1) della tabella allegata al provvedimento che si propone. Il calcolo di dette unità è stato fatto intendendo riservare al personale, proveniente dalla G.R.A., il 30 per cento dei posti, per i quali si prevede di bandire i pubblici concorsi nel corrente o nel prossimo anno, naturalmente solo per quelle categorie professionali alle quali si presume che possa accedere il personale proveniente dalla G.R.A. In tal modo l'assunzione di detto personale non potrà alterare l'organico delle Ferrovie dello Stato, in quanto è previsto che nei gradi iniziali dei singoli ruoli, corrispondenti alle categorie in cui saranno disposte le assunzioni dei dipendenti della G.R.A., dovrà essere lasciato libero un pari numero di posti.

Quanto all'Ispettorato generale della M.C.T.C., è stata prevista l'assunzione di 50 unità, come risulta al punto 2) dell'unita tabella. Giova tener presente che si tratta di personale che già da tempo è distaccato presso l'Ispettorato della motorizzazione civile, per particolari esigenze, e che, pertanto, risulterebbe difficoltoso sostituire stante anche il divieto di nuove assunzioni di impiegati non di ruolo.

Nel complesso, dei circa 1.800 dipendenti, fra salariati e stipendiati, attualmente in forza alla G.R.A., ne verrebbero utilizzati 950, cioè circa il 55 per cento; percentuale che si ritiene più che soddisfacente date le particolari difficoltà del momento (articolo 9).

Per il personale che non potrà o non vorrà avvalersi della facoltà di passare alle Ferrovie dello Stato od all'Ispettorato generale M.C.T.C., è prevista una corresponsione di una congrua

indennità, in aggiunta a quella dovuta per legge e per contratto di lavoro e d'impiego.

Tale indennità è prevista, per gli impiegati, in sei mensilità dello stipendio e, per i salariati, in 180 giornate di paga, con tutti i relativi accessori, per coloro i quali non chiedano di essere assunti dal Ministero dei trasporti. La medesima sarà concessa, rispettivamente, in misura pari a tre mensilità di stipendio e a 90 giornate di paga, a coloro i quali avanzino domanda per essere assunti dall'Amministrazione dei trasporti, ma non ottengano la nomina (articoli 10 e 11). Tale disposizione è fondata sulla opportunità di concedere un trattamento più favorevole ai dipendenti della G.R.A. che volontariamente lascino l'impiego, rinunciando alla possibilità di essere assunti presso il Ministero dei trasporti.

Al personale che venga assunto dal Ministero dei trasporti si applicheranno le disposizioni per gli impiegati non di ruolo dello Stato, anche ai fini della loro eventuale futura sistemazione. Si intende che poichè agli agenti straordinari delle Ferrovie non si applicano le disposizioni del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262 e della legge 5 giugno 1951, n. 376, ai dipendenti della G.R.A. che saranno assunti dalle Ferrovie stesse come straordinari dovranno essere estese le disposizioni che regoleranno la posizione della categoria degli straordinari.

Alla scelta del personale da assumere che deve essere in possesso di determinati requisiti provvederanno apposite commissioni nominate dal Ministro dei trasporti e composte da funzionari di ruolo delle Ferrovie dello Stato e della Motorizzazione civile.

Alle spese per la liquidazione delle passività della G.R.A. e delle indennità al personale, si fa fronte utilizzando le somme provenienti dalla realizzazione delle attività della G.R.A. stessa e, ove queste non saranno sufficienti, con i fondi che saranno stanziati in base all'articolo 12 della presente legge.

Con l'articolo 13 si dispone infine l'entrata in vigore della legge nello stesso giorno della sua pubblicazione, data la necessità di evitare che la situazione finanziaria della Gestione sia ulteriormente aggravata nel periodo della normale *vacatio legis* che dovrebbe intercorrere tra la fine della Gestione ordinaria e l'inizio di

quella di liquidazione, nel quale periodo la Gestione verrebbe a trovarsi nella impossibilità di funzionare il che, creerebbe una situazione di maggior disagio che è necessario evitare.

Si confida che il disegno di legge proposto, di cui sono indubbie le necessità e l'urgenza, possa essere approvato sollecitamente sia per

evitare l'aggravarsi della posizione della Gestione, già preoccupante anche per i procedimenti giudiziari in corso ad iniziativa di creditori insoddisfatti, sia per definire la situazione del personale da tempo in agitazione per il ritardo e la irregolarità nella corresponsione degli stipendi e delle paghe.

DISEGNO DI LEGGE

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.

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 liquidazione 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 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.

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 ed 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 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 dei trasporti, a finanziamenti bancari.

Art. 6.

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

Art. 7.

Le attività residue eventualmente risultanti dalla liquidazione della G.R.A. sono devolute allo Stato. Qualora invece le attività non siano sufficienti a 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 e 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, nel limite massimo della metà del presunto onere residuo finale risultante dalle situazioni predette.

Art. 8.

Il personale dipendente dalla 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 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, nei limiti numerici stabiliti dall'allegata tabella A 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 per i trasporti e composte da non più di cinque membri scelti rispettivamente tra i funzionari di ruolo delle Ferrovie dello Stato e dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

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

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.

Al personale di cui al precedente articolo 8, che non chieda di essere 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. 11.

Al personale che, avendone fatta domanda, nel termine previsto dal precedente articolo 9, non venga assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti, è concessa, se trattisi di personale impiegatizio, un'indennità pari a tre 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, un'indennità pari a 90 giorni della paga e delle altre indennità accessorie, nelle misure spettanti alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 12.

Alla copertura, agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, dell'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in

3,500 milioni di lire, sarà provveduto mediante prelievo e versamento al bilancio dell'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.

Art. 13.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

TABELLA

I) *Ferrovie dello Stato*

Sottocapo delle Stazioni	75
Aiuto macchinista	150
Capo tecnico di III classe	35
Manovale	120
Cantoniere	420
	<hr/>
Totale	800

II) *Ispettorato generale M.C.T.C.*

Giornalieri di I categoria	1
» » II »	5
» » III »	26
» » IV »	18
	<hr/>
Totale	50