

(N. 1786-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

NELLA SEDUTA DEL 12 LUGLIO 1951

Comunicata alla Presidenza il 10 giugno 1952

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

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge, col quale si propone la soppressione della Gestione Raggruppamenti Autocarri, parte, anzitutto, dalla considerazione che sono venute meno le ragioni politiche economiche e sociali che consigliarono il decreto legislativo del 13 aprile 1948, n. 321, e dalla constatazione che i bilanci dell'azienda, dal 1947 in poi, si sono sempre chiusi, nonostante la riduzione del personale, e le modificazioni apportate all'attrezzatura e all'organizzazione, in perdita rilevante.

L'ammontare di tali perdite che, al 31 dicembre 1950, era stato stabilito in due miliardi e cinquecentoquarantadue milioni di lire, deve essere aumentato di un miliardo e duecentoventinove milioni di lire, relative alla passività provvisoriamente accertata per il 1951, secondo quanto risulta dalla seguente tabella:

1945 (in attivo)	L.	131.091.529	
1946 »	»	8.801.565	
1947 (in passivo)	»		L. 279.958.758
1948 »	»		» 591.491.830
1949 »	»		» 945.981.579
1950 »	»		» 865.174.872
1951 (provvisoria)	»		» 1.229.071.093
	L.	139.893.094	L. 3.911.678.132
Differenza passiva	»	3.771.785.038	
	L.	3.911.678.132	L. 3.911.678.132

Inoltre, in base agli accertamenti effettuati nell'esercizio 1952, a tutto il 30 aprile risulta che le spese di pura gestione, cioè le spese di personale, i consumi ed i noleggi (escluse le spese generali) superano di oltre 311 milioni gli introiti totali, il che porterà, fra l'altro, a breve scadenza, ad una grave crisi finanziaria quando sarà esaurito il materiale che fino ad oggi con le continue vendite, ha consentito di realizzare ingenti somme fuori esercizio (circa 200 milioni nelle due gestioni commissariali, al 5 maggio 1952).

Le considerazioni sopra indicate, e soprattutto la crescente gravità delle perdite, dimostrano che l'azienda non può essere considerata vitale, di fronte alla concorrenza dei privati ed hanno persuaso la maggioranza di questa Commissione a pronunziarsi in senso favorevole al disegno di legge che sopprime la G.R.A.

Data, però, la sua importanza, soprattutto per i riflessi e per le conseguenze nei confronti del personale, oggi costituito da milleduecentosessantacinque unità (25 dirigenti, 335 stipendiati, 6 subalterni, 899 salariati) la Commissione ritiene che l'eventuale approvazione della legge debba essere fatta dal Senato.

Nel presentare questa relazione la Commissione ritiene opportuno sottolineare tre punti, come quelli che, a suo parere, dovranno essere tenuti presenti per la formulazione definitiva e per l'approvazione della legge:

1° Impedire la dispersione delle attività aziendali.

2° Impedire la dispersione di quelle attività della attuale azienda che hanno le caratteristiche di un pubblico servizio, quali sono i trasporti sostitutivi, assunti dall'azienda per conto delle Ferrovie dello Stato ed il servizio di col-

lettame, attualmente gestito in collaborazione con l'I.N.T. e fare, anzi, in modo che per nuove attività governative o per enti di nuova costituzione possano essere sfruttati i mezzi ed il personale della G.R.A.

All'uopo sarà opportuno ricordare che il parco automezzi della G.R.A., in origine composto di 3529 automezzi, quasi tutti esclusivamente alleati, comprende oggi il seguente materiale, per il quale si indica altresì la quota parte tutt'ora in servizio:

	Totale carico	Marcianti
Automezzi di tipo alleato (Ford, Dodge, G.M.G., Jeep ecc. a benzina e metano)	462	288
Automezzi del tipo alleato (Mack, Matador, White, ecc. a nafta)	113	68
Automezzi nazionali a nafta (Fiat 634, Fiat 666 Fiat 680, Lancia 3RO, Isotta Fraschini D65)	178	144
Autovetture, motocicli, motocarri	58	32
Rimorchi (leggeri, medi, pesanti, pesantissimi)	295	230
	1.106	762

3° Sistemare, presso altre aziende ed amministrazioni il maggior numero possibile dei dipendenti della G.R.A. aumentando quello previsto nell'attuale disegno di legge e migliorare il trattamento economico per quei dipendenti che non potranno o non vorranno essere assunti da altre Amministrazioni.

Circa il numero dei dipendenti da sistemare la Commissione propone che sia raddoppiato quello delle unità da assorbire nell'Ispettorato generale modificando la tabella II nel modo seguente:

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

Inoltre in considerazione del fatto che il parco automezzi con il quale la G.R.A. effettuava in Roma alcuni servizi per conto dell'Amministrazione postale è stato recentemente rilevato da questa Amministrazione, si riterrebbe opportuno prevedere il passaggio di 15 autisti, prescelti fra quelli adibiti ai servizi di cui sopra, dalla G.R.A. al Ministero delle Telecomunicazioni.

A questo scopo si rende necessario modificare nel senso indicato la tabella II dell'articolo 13 del disegno di legge.

Pertanto, tenendo conto delle cento unità che possono essere assorbite dall'I.N.T., come già illustrato nella relazione al disegno di legge, complessivamente troverebbero sistemazione 1015 unità sulle 1265 attualmente in forza.

La Commissione ritiene anche di dover emendare l'articolo 9 che, emendato, dovrebbe essere formulato come segue:

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 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 competente e composte da non più di cinque membri scelti rispettivamente fra i funzionari di ruolo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, dalle ferrovie dello Stato e dalla Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

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 e del Ministero delle poste e 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 ».

Ritiene anche la Commissione, sempre per quanto riguarda il personale, di dover inserire sotto forma di emendamento costituente l'articolo 9 bis quanto segue:

Art. 9-bis.

« Le provvidenze previste al precedente articolo 9 si estendono anche al personale licenziato anteriormente all'entrata in vigore della presente legge, ma posteriormente al primo 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 ».

L'articolo 9-bis è giustificato dal fatto che nel caso si rendessero necessari dei licenziamenti non volontari durante le more dell'esecuzione di questa legge non sembra equo che il personale così licenziato perda i benefici previsti nel disegno di legge.

Per sveltire le operazioni di liquidazione e perchè possano essere concluse nei termini previsti dall'articolo 2 del presente disegno di legge, sembra opportuno sopprimere la dizione terminale dell'articolo 7 e precisamente il brano che

ora si trascrive « nel limite massimo della metà del presunto onere residuo finale risultante dalle situazioni predette ».

L'esame dell'attuale disegno di legge davanti al Senato potrà consigliare eventuali modificazioni od emendamenti che ancora lo migliorino e giovare alla soluzione del complesso problema del coordinamento di tutti i servizi di trasporto su strada, complementari o sussidiari delle ferrovie dello Stato, sia di merci che viaggiatori.

Si propone, quindi, che il disegno di legge sulla soppressione della G.R.A. sia approvato.

MASTINO, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE
TESTO DEL GOVERNO

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.

DISEGNO DI LEGGE
TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

Identico.

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. 3.

Identico.

Art. 4.

Identico.

Art. 5.

Identico.

Art. 6.

Identico.

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

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.

Art. 8.

Identico.

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.

Direzione generale delle Ferrovie dello Stato o presso l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, 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 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.

Identico.

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.

Identico.

Art. 9-bis.

Le provvidenze previste al 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.

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. 10.

Identico.

Art. 11.

Al personale che, avendone fatta domanda, nel termine previsto dal precedente articolo 9, non venga assunto alle dipendenze del Ministero dei trasporti o del Ministero delle telecomunicazioni, è concessa, se trattisi di personale impiegatizio, una 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, una 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.

Identico.

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
	<hr/> <hr/>

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

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

Art. 13.

Identico.

TABELLA

I) *Identico.*

Giornalieri di I categoria	6
» » II »	27
» » III »	37
» » IV »	30
	<hr/>
Totale	100
	<hr/> <hr/>

III) *Ministero delle poste e telecomunicazioni.*
Giornalieri di IV categoria 15