(N. 151)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(MATTARELLA)

di concerto col Ministro del Tesoro

(GAVA)

NELLA SEDUTA DEL 29 OTTOBRE 1953

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

ONOREVOLI SENATORI. — Con decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 231, allo scopo di disciplinare giuridicamente la gestione di fatto dei centri autocarri (ex Truck Pools) organizzati dagli alleati all'atto della liberazione del territorio italiano per far fronte alle esigenze più inderogabili di trasporto dei generi essenziali per i bisogni delle popolazioni civili, fu disposto che la G.R.A. (Gestione Raggruppamenti Autocarri) operasse quale Azienda Autonoma dipendente dal Ministero dei trasporti e fosse sottoposta alla vigilanza e al controllo del Ministero del tesoro; nel contempo furono indicati i compiti e fissata la struttura della gestione medesima.

Ma con il progressivo ripristino dell'attrezzatura ferroviaria e del materiale rotabile danneggiato dalla guerra e con la normalizzazione dei trasporti su strada, vennero meno le ragioni che avevano consigliato la costituzione della G.R.A., l'attività della quale, nel corso degli ultimi anni, denunziava, sul piano economico, risultanze così deficitarie da suggerire un provvedimento di soppressione.

L'opportunità di tale orientamento risulta palese dall'esame del bilancio dell'Azienda, da cui risulta, a partire dal 1947 in poi, un disavanzo complessivo, alla data del 31 dicembre 1951, pari a lire 3.906.261 .483.

D'altra parte, come già si è accennato, le considerazioni d'ordine politico, sociale ed economico che giustificarono a suo tempo il sorgere dei Truck Pools e successivamente dei « Centri Autocarri », sono venute gradualmente scomparendo, vuoi per la ormai più che completa ricostruzione delle linee e dell'esercizio ferroviario, vuoi per la conseguita stabilità nell'assetto del mercato degli autotrasporti, che se mai riflette ora preoccupanti aspetti di inflazione del mezzo rispetto al suo potenziale di impiego.

La G.R.A. ha indubbiamente esercitato una proficua influenza calmieratrice durante

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

il periodo di « borsa nera » dei trasporti e nonostante che l'attrezzatura tecnica a disposizione fosse anche allora di scarse risorse e fortemente depauperata dall'usura della precedente destinazione bellica, tuttavia l'Azienda fu parimenti in grado di fornire all'utente ottimi servizi, a tariffe di assoluta concorrenza.

Ma a questa fase di sana conduzione subentrò inevitabilmente, a causa anche dell'impossibilità di attuare un organico e tempestivo programma di trasformazione tecnico-commerciale, un periodo di lunga crisi, caratterizzata da disavanzi che progressivamente andavano aumentando, nonostante gli sforzi compiuti all'interno dell'Azienda per arginarne il flusso mediante l'adozione di drastiche misure nel settore delle spese, come in quelle del personale, i cui organici subirono dei massicci tagli, fino a toccare il 60-70 per cento della consistenza iniziale.

In difetto di nuovi compiti, la dimostrata impossibilità di tenere il passo della concorrenza, sia per la insufficienza della dotazione tecnica, sia per la pesantezza sempre crescente della situazione deficitaria in conseguenza determinatasi, indusse a suo tempo a predisporre lo schema di disegno di legge che pone la G.R.A. in liquidazione.

E poichè, anche se nel periodo successivo, e proprio nel corso della presente gestione commissariale, a seguito dei provvedimenti adottati, sia attraverso ulteriori licenziamenti di personale, sia attraverso la semplificazione di taluni servizi, l'andamento economico della Azienda ha manifestato una qualche tendenza al miglioramento, purtuttavia, dovendosi ritenere sempre operanti le ragioni di principio illustrate nella premessa, si reputa conveniente riproporre lo schema di disegno di legge di soppressione della G.R.A. nel testo già approvato dal Senato della Repubblica durante la passata legislatura.

Nel predisporre il provvedimento sono state in particolare tenute presenti le considerazioni che seguono:

1° non disperdere quelle attività aziendali costituitesi ed affermatesi nel corso dello sviluppo della G.R.A. e che dimostrano un avviamento commerciale effettivamente acquisito;

2° non immettere nello stesso tempo sul mercato il materiale da alienare, per ovvii motivi di migliore realizzo, tenendo presente la convenienza di trasferire il materiale di maggior valore ad altre Amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo;

3° sistemare presso altre Aziende, ed Amministrazioni la maggiore aliquota possibile dei dipendenti della G.R.A., i quali, per la chiusura dell'Azienda, verrebbero a trovarsi senza lavoro e, data la loro specializzazione, con limitatissime probabilità di trovare altra occupazione, a causa anche dell'accennata crisi, tuttora in essere, nell'industria degli autotrasporti.

Al fine di realizzare le premesse dei punti precedenti, il Ministero dei trasporti, d'intesa con quello del tesoro, ebbe a dare istruzioni al Commissario straordinario della G.R.A. affinchè fossero gradatamente effettuate le vendite di quella parte del materiale di provenienza alleata tecnicamente superato, avvalendosi in ciò delle facoltà previste dall'articolo 1 del decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 502.

Tali vendite, peraltro ormai prossime allo esaurimento, hanno sortito esito soddisfacente, beneficiando della favorevole congiuntura che fece aumentare la domanda del materiale automobilistico e dei rottami metallici ed ha consentito quindi di realizzare prezzi vantaggiosi.

Nel quadro delle finalita sopra indicate va inserita la disposizione del secondo comma dell'articolo 4 secondo cui viene concesso un titolo di preferenza sulle alienazioni alle Amministrazioni dello Stato, anche con ordinamento autonomo, nonchè a formazioni cooperativistiche composte da ex dipendenti della Gestione.

L'intervento dello Stato cui fa carico l'onere delle passività aziendali è in linea di massima previsto al termine delle operazioni di liquidazione (articolo 7).

Peraltro, poichè è fondato presumere che vi sia la necessità di disporre con immediatezza di somme liquide, è altresì concesso che lo Stato anticipi fondi anche durante le operazioni di liquidazione. In tal modo si eviteranno le maggiori spese che deriverebbero da un eventuale ricorso al credito e sicuro intralcio allo svolgimento delle operazioni stesse.

Inoltre sempre al fine di evitare la dispersione delle migliori attività aziendali, venne posta allo studio, a suo tempo, a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, in relazione alle proprie esigenze funzionali, la possibilità di rilevare il nucleo dei servizi attivi della G.R.A. o di quelli che comunque corrispondessero a caratteristiche di sicuro e proficuo impiego, quali i trasporti sostitutivi, e ciò ben s'intende unitamente ai mezzi ed al personale addetti. Da tale indagine emerse allora che convogliandolo verso l'Istituto nazionale trasporti si sarebbe potuto utilizzare un complesso di circa quaranta automezzi pesanti, in gran parte con relativi rimorchi.

Come ovvio al seguito degli automezzi passerebbe all'Istituto nazionale trasporti il rispettivo personale di guida per un contingente di circa 100 unità, da impiegare in servizi di trasporto a collettame, in sostituzione dei treni merci, in conformità del resto a quanto già da tempo, le Ferrovie dello Stato stanno praticando, servendosi anche della G.R.A. su linee a scarso traffico e non elettrificate. Il piano di assorbimento in parola non è menzionato dal provvedimento predisposto in quanto l'Istituto nazionale trasporti per la sua fisionomia di ente privatistico, non può essere obbligato, per legge, ad assumere personale; ma di fatto è lecito ricomprendere tale contingente nell'aliquota di unità che saranno assunte dal Ministero dei trasporti come verrà appunto indicato.

Considerata difatti la capacità di assorbimento di personale da parte dell'Amministrazione ferroviaria, si è potuto prevedere il trasferimento presso le Ferrovie dello Stato di 800 unità specificate al punto primo della tabella allegata. A tale determinazione è stato possibile pervenire riservando al personale della G.R.A. il 30 per cento dei posti per i quali si era previsto di bandire concorsi lungo il periodo di tempo immediatamente successivo alla prima presentazione del presente disegno di legge, con la materiale limitazione, come ovvio, a quelle categorie professionali per le quali è presumibile sia in grado di accedere il personale proveniente dalla G.R.A.

In tal modo l'assunzione del suddetto personale non comporterebbe alcuna alteräzione dell'organico delle Ferrovie dello Stato, in quanto l'immissione degli elementi G.R.A. sarà resa possibile solo ed in quanto corrispondentemente verrà lasciato libero un pari numero di posti nei gradi iniziali dei singoli ruoli per le varie categorie messe a disposizione.

Quanto all'Ispettorato generale della motorizzazione è stata aumentata a 100 unità la originaria aliquota di assorbimento prevista, come risulta al punto secondo delle unite tabelle.

È il caso di rilevare che trattasi di personale in buona parte già da tempo distaccato presso l'Ispettorato della motorizzazione civile per particolari esigenze e che sarebbe oltremodo difficoltoso sostituire, stante anche il divieto di nuove assunzioni di impiegati non di ruolo.

Non va inoltre omessa la circostanza che a seguito della avvenuta cessione in favore del Ministero delle poste e telecomunicazioni dell'attrezzatura tecnica di esercizio già impiegata dalla G.R.A. per il disimpegno del servizio di trasporti postali nella città di Roma, il relativo personale pari a 15 unità già trovasi in servizio presso quell'Amministrazione e riceverà una definitiva sistemazione in base al punto terzo dell'allegata tabella.

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 interessano n. 1.000 unità, cioè oltre il 70 per cento, percentuale che si deve ritenere più che soddisfacente stante le particolari difficoltà del momento (articoli 9 e 10).

Per il personale che non potrà o non vorrà avvalersi della facoltà di passare alle Ferrovie dello Stato o all'Ispettorato generale M.C.T.C., è prevista la corresponsione di una congrua indennità, in aggiunta a quella dovuta per legge o per contratto di lavoro o di impiego.

La misura di 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 (articolo 11).

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 non potendosi estendere agli agenti straordinari delle Ferrovie le disposizioni del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, e della legge 5 giugno 1951, n. 376,

a quei dipendenti della G.R.A. che saranno assunti dalle Ferrovie stesse come straordinari, dovranno essere applicate le disposizioni che regolano la posizione della categoria degli straordinari.

Alla scelta di 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 (articolo 9).

Alla copertura delle spese per la liquidazione delle passività della G.R.A. e delle indennità al personale si farà fronte, a parte l'utilizzazione delle somme provenienti dal ricavato delle residue attività patrimoniali della G.R.A. stessa, con i fondi che saranno stanziati in base all'articolo 12 della presente legge.

Ove, come sembra probabile, lo stanziamento anzidetto non sarà sufficiente a fronteggiare il carico effettivo e finale delle passività aziendali, all'integrale copertura si provvederà a mezzo di successivo provvedimento legislativo.

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 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 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.

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 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 inderigabile 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.

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 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 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.

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. 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