

ACC

ACTUS/R/33/

10000/148/2587

17
MAY

2/33/

10000/148/2587

IMPOUNDED VEHICLE -
MAY-AUG. 1945 CORRESPONDENCE

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Transportation Sub-Commission

17 May 1945

AC/59/33/TN.5

My Dear Mr. Minister.

I am enclosing for your information a copy of our letter AC/59/34/TN.5 dated 17 May 1945 addressed to E.N.A.C., together with a copy of a Report dated 1 May on Inspection of E.N.A.C. Offices in Rome made by one of my staff.

As E.N.A.C. has now been functioning for some 3½ months, I feel it is important that you should be acquainted with present conditions. You will observe that the control of road haulage exercised by E.N.A.C. is very far below that envisaged in the E.N.A.C. Statute, while many other aspects of operation and organization leave a great deal to be desired. Previous reports on inspections made in Naples, Bari, Littoria and Frosinone in March and April revealed that a similar state of affairs existed in those areas. Copies of these reports were sent to E.N.A.C. for attention.

You may wish to take action to ensure a tighter control generally and to obtain a more efficient utilization of civilian trucks available both in the interests of the truck - owners and the community at large. I incline to the view that the E.N.A.C. organization would be materially strengthened by the inclusion in the General Directorate of an experienced road haulage expert with top rank executive status.

I shall be pleased to give any assistance or advice you may require in order to improve the present somewhat disappointing situation.

Yours very truly,

MERRITT H. TAYLOR
Director
Transportation Sub-Comm.

H.E. Francesco Cerabona
Minister of Transport
Piazza della Croce Rossa,
Rome.

6454

TRADUZIONE RS

gb/

QUARTIER GENERALE DELLA COMMISSIONE ALLEATA

A P O 3 9 4

Sottocommissione dei Trasporti

AO/59/33/Tm.5

17 maggio 1945

Caro Signor Ministro

Per sua informazione allego alla presente una copia della nostra lettera AO.50/34/Tm.5 in data 17 maggio 45 diretta all'ENAC, insieme con una copia di una Relazione, in data 1° maggio, relativa ad una visita eseguita da uno dei miei funzionari agli Uffici dell' E.M.A.C.

Poichè l'ENAC funziona ormai da circa tre mesi e mezzo, ritengo importante che Ella sia a conoscenza della situazione attuale. Ella rileverà che il controllo dei Trasporti su Strada esercitato dall'ENAC è molto al di sotto di quello previsto dal Decreto istitutivo dell'ENAC, mentre altri aspetti del funzionamento e dell'organizzazione lasciano molto a desiderare. Le precedenti relazioni in merito a visite eseguite a Napoli, Bari, Littoria e Frosinone in marzo ed in aprile mostrano che in quelle regioni esisteva un analogo stato di cose. Copie di tali relazioni furono inviate all'esame dell'ENAC.

Ella potrà, se crede, prendere provvedimenti intesi ad assicurare in generale un più rigoroso controllo ed a conseguire una più efficace utilizzazione degli automezzi civili disponibili, sia nell'interesse dei trasportatori, sia in quello della collettività in genere. Sono propenso a ritenere che l'organizzazione dell'ENAC verrebbe sostanzialmente rafforzata includendo nella Direzione Generale con qualifica di dirigente del più elevato grado, un esperto pratico di trasporti su strada ordinaria.

Sarò lieto di porgere ogni aiuto o consiglio che Ella potrà richiedere, allo scopo di migliorare l'attuale situazione, alquanto inferiore all'aspettativa.

Sinceramente Suo

TRADUZIONE RS

gbo/

QUARTIER GENERALE DELLA COMMISSIONE ALLEATAA P O 3 9 4Sottocommissione dei Trasporti

AC/59/33/M.5

17 maggio 1945

Caro Signor Ministro

Per Sua informazione allego alla presente una copia delle nostre lettere AC.50/34/M.5 in data 17 maggio 45 diretta all'ENAC, insieme con una copia di una Relazione, in data 1° maggio, relativa ad una visita eseguita da uno dei miei funzionari agli Uffici dell' E.N.A.C.

Poichè l'ENAC funziona ormai da circa tre mesi e mezzo, ritengo importante che Ella sia a conoscenza della situazione attuale. Ella rileverà che il controllo dei Trasporti su strada esercitato dall'ENAC è molto al di sotto di quello previsto dal Decreto istitutivo dell'ENTE, mentre altri aspetti del funzionamento e dell'organizzazione lasciano molto a desiderare. Le precedenti relazioni in merito a visite eseguite a Napoli, Bari, Littoria e Frosinone in marzo ed in Aprile mostrarono che in quelle regioni esisteva un analogo stato di cose. Copie di tali relazioni furono inviate all'esame dell'ENAC.

Ella potrà, se crede, prendere provvedimenti intesi ad assicurare in generale un più rigoroso controllo ed a conseguire una più efficace utilizzazione degli automezzi civili disponibili, sia nell'interesse dei trasportatori, sia in quello della collettività in genere. Sono propenso a ritenere che l'organizzazione dell'ENAC verrebbe sostanzialmente rafforzata includendo nella Direzione Generale con qualifiche di dirigente del più elevato grado, un esperto pratico di trasporti su strada ordinaria.

Sarà lieto di pergere ogni aiuto o consiglio che Ella potrà richiedere, allo scopo di migliorare l'attuale situazione, alquanto inferiore all'aspettativa.

0514

Caro Signor Ministro

Per sua informazione allego alla presente una copia della nostra lettera AG.50/34/In.5 in data 17 Maggio 45 diretta all'ENAC, insieme con una copia di una Relazione, in data 1° Maggio, relativa ad una visita eseguita da uno dei miei funzionari agli uffici dell' E.N.A.C.

Poichè l'ENAC funziona ormai da circa tre mesi e mezzo, ritengo importante che Ella sia a conoscenza della situazione attuale. Ella rileverà che il controllo dei Trasporti su strada esercitato dall'ENAC è molto al di sotto di quello previsto dal Decreto istitutivo dell'ENAC, mentre altri aspetti del funzionamento e dell'organizzazione lasciano molto a desiderare. Le precedenti relazioni in merito a visite eseguite a Napoli, Bari, Litteria e Frosinone in marzo ed in Aprile mostrano che in quelle regioni esisteva un analogo stato di cose. Copie di tali relazioni furono inviate all'esame dell'ENAC.

Ella potrà, se crede, prendere provvedimenti intesi ad assicurare in generale un più rigoroso controllo ed a conseguire una più efficace utilizzazione degli automezzi civili disponibili, sia nell'interesse dei trasportatori, sia in quello della collettività in genere. Sono propenso a ritenere che l'organizzazione dell'ENAC verrebbe sostanzialmente rafforzata includendo nella Direzione Generale con qualifica di dirigente del più elevato grado, un esperto pratico di trasporti su strada ordinaria.

Sarà lieto di porgere ogni aiuto o consiglio che Ella potrà richiedere, allo scopo di migliorare l'attuale situazione, alquanto inferiore all'aspettativa.

Sinceramente suo

A S.E. Francesco CERABONA
Ministro dei Trasporti
Piazza della Croce Rossa

R O M A

Ft^o) HERRITT H. TAYLOR
Direttore
Sotto Commissione
dei Trasporti

TRADUZIONE

gb/

QUARTIER GENERALE DELLA COMMISSIONE ALLEATA

A P O 394

SOTTOCOMMISSIONE DEI TRASPORTI

Prot/ AC.59/34/Tn.5

OGGETTO RELAZIONE SULLA VISITA AGLI UFFICI E STAZIONI E.N.A.C

di R O M A

A : E.N.A.C. Piazza della Croce Rossa

R O M A

1. Si allega una relazione di cui ell'oggetto redatto durante l'ultima settimana di Aprile dal Dr.Ing. Renato Santemaria di questa Sotto-Commissione.
2. La relazione dimostra che si è avuto scarso o nessun miglioramento nel funzionamento dell'ENAC, dalla precedente relazione redatta dal Dr. Santemaria ai primi di Marzo, la quale fu ampiamente discussa con il Signor Costa. Il controllo dei trasporti su strada si è rivelato trascurabile, mentre il movimento, l'organizzazione d'Ufficio e l'Amministrazione sono tutt'altro che soddisfacenti. Senonchè è gradito rilevare che presso la Stazione Garage "FIAT" il sistema di movimento e l'ordinamento dell'Ufficio sono efficienti.
3. I seguenti paragrafi meritano un commento :
 - a) Non si comprende la concessione di 1500 modelli 16 e 17 su richiesta di Autorità Alleate. Si può indicare i casi specifici, fornendo particolari circa le Autorità Alleate che inoltrarono tali richieste e le regioni adotte.
 - b) Par. 7,13,14,e 16 - La designazione sugli "ordini di servizio" provenienti dall'Ufficio Centrale degli automezzi da impiegarsi, non è conforme al principio stabilito secondo cui gli ordini agli autocarri debbono essere dati presso le Stazioni di Movimento, nell'ordine rigoroso con cui si presentano al servizio.
 - c) Par. 10 e 11. Alla Stazione dei Mercati Generali sembra che manchi completamente ogni controllo da parte

1. Si allega una relazione di cui all'oggetto redatta durante l'ultima settimana di Aprile del Dr. Ing. Renato Santamaria di questa Sotto-Commissione.
2. La relazione dimostra che si è avuto scorso o nessun miglioramento nel funzionamento dell'ENAC, dalle precedenti relazioni redatte dal Dr. Santamaria ai primi di Marzo, la quale fu ampiamente discussa con il Signor Costa. Il controllo dei trasporti su strada si è rivelato trascurabile, mentre il movimento, l'organizzazione d'Ufficio e l'Amministrazione sono tutt'altro che soddisfacenti. Senonchè è gradito rilevare che presso la Stazione Garage "FIAT" il sistema di movimento e l'ordinamento dell'Ufficio sono efficienti.
3. I seguenti paragrafi meritano un commento :
 - a) Non si comprende la concessione di 1500 modelli 16 e 17 su richiesta di Autorità Alleate. Si preferisce indicare i casi specifici, fornendo particolari circa le Autorità Alleate che inoltrarono tali richieste e le ragioni adotte.
 - b) Par. 7, 13, 14, e 16 - La designazione sugli "ordini di servizio" provenienti dall'Ufficio Centrale degli automezzi da impiegarsi, non è conforme al principio stabilito secondo cui gli ordini agli autocarri debbono essere dati presso le Stazioni di Movimento, nell'ordine rigoroso con cui si presentano al servizio.
 - c) Par. 10 e 11. Alla Stazione dei Mercati Generali sembra che manchi completamente ogni controllo da parte dell'ENAC. In certi casi si possono prendere in considerazione le ragioni che giustificano l'impiego regolare di un determinato trasportatore da parte di un committente, ma ciò non si può accettare come regola generale. Non vi può essere giustificazione per la flagranza in frazione delle norme tariffarie, le trattative private sui compensi ed il mancato intervento dell'ENAC nell'incasso delle fatture. Qui non sembra vi sia alcun tentativo di rispettare il Decreto Ministeriale del 30 Gennaio 1945, che prescrive le tariffe da applicarsi in tutto il territorio sottoposto al Governo Italiano.

- 2 -

- a) Par. 7, 10, 12, 13, 14 e 15. Nelle 5 stazioni indicate in questi paragrafi, circa il 75% sul totale degli autocarri assegnati, non si presentano al lavoro. E' poco probabile che tutti questi autocarri che escono a circa 3750, siano permanentemente inservibili, e si può soltanto supporre che molti di essi lavorano privatamente, probabilmente con benzina di borsa nera, ed evitando i posti di controllo. Sembra che l'ENAC non prenda provvedimenti abbastanza energici per accertare in ciascun caso le ragioni di questo diffuso contravvenire alla legge, allo scopo di ritirare il permesso di circolazione nei casi provati di esercizio illegale.
- e) Par. 18 e 19. La situazione come descritta in questi paragrafi, è ormai preoccupante e, se sostanzialmente esatta, rivela che l'ENAC disciplina il movimento di appena il 5% di autocarri di Roma. La concessione dei moduli 16 e 17 a 5.000 autocarri viene considerata eccessiva e questa questione verrà posta in discussione con l'ispettorato della Motorizzazione nella riunione del 18 maggio.
- L'affermazione del paragrafo 19 che il lavoro è scarso e che il limitato numero di autocarri che si presenta al lavoro non può essere pienamente utilizzato, sta piuttosto ad indicare che si sta svolgendo una notevole massa di trasporti privati e di borsa nera.
- Si desidera sapere quali passi stia facendo l'ENAC per correggere le suddette condizioni per nulla soddisfacenti. Evidentemente non è nello spirito dello Statuto dell'ENAC che il 95% degli autocarri disponibili rimangano incontrollati in una zona qualsiasi.
- Secondo la relazione, il numero complessivo dei fogli di viaggio emessi ogni giorno ammonta a non più di 510. Se così stanno le cose, non si scorge alcuna deficienza di carburante, poichè in Aprile furono assegnati in tutto alle Stazioni di Roma 865.000 litri fra benzina e gasolio, pari ad una media di 1700 litri per ciascuno dei 510 autocarri regolarmente movimentati.
- f) Par. 20. Si prega specificare le ragioni della riduzione del 22% nella benzina per maggio, rispetto ad Aprile. L'assegnazione complessiva fatta all'ENAC dalla Divisione Combustibili Liquidi del Ministero del Commercio fu forse ridotta nella stessa

caso le regioni di questo diffuso contravvenire alla legge, allo scopo di ritirare il permesso di circolazione nei casi provati di esercizio illegale.

e) Par. 18 e 19. La situazione come descritta in questi paragrafi, è ormai preoccupante e, se sostanzialmente esatta, rivela che l'ENAC disciplina il movimento di appena il 5% di autocarri di Roma. La concessione dei moduli 16 e 17 a 5.000 autocarri viene considerata eccessiva e questa questione verrà posta in discussione con l'ispettore della motorizzazione nelle riunioni del 18 maggio.

L'affermazione del paragrafo 19 che il lavoro è scarso e che il limitato numero di autocarri che si presenta al lavoro non può essere pienamente utilizzato, sta piuttosto ad indicare che si sta svolgendo una notevole massa di trasporti privati e di borsa nera.

Si desidera sapere quali passi stia facendo l'ENAC per correggere le suddette condizioni per nulla soddisfacenti. Evidentemente non è nello spirito dello Statuto dell'ENAC che il 95% degli autocarri disponibili rimangano incontrollati in una zona qualsiasi.

Secondo la relazione, il numero complessivo dei fogli di viaggio emessi ogni giorno ammonta a non più di 510. Se così stanno le cose, non si scorge alcuna deficienza di carburante, poichè in Aprile furono assegnati in tutto alle stazioni di Roma 865.000 litri fra benzina e gasolio, pari ad una media di 1700 litri per ciascuno dei 510 autocarri regolarmente movimentati.

f) Par. 20 Si prega specificare le ragioni della riduzione del 22% nella benzina per maggio, rispetto ad Aprile. L'assegnazione complessiva fatta all'ENAC dalla Divisione Combustibili Liquidi del Ministero del Commercio fu forse ridotta nella stessa proporzione?

Si prega chiarire la dicitura "Assegnazioni Speciali del comma b).

Si spera che riuscirete a ridurre la cospicua assegnazione ai portatori dei modelli 16 e 17 quando il numero eccessivo di tali permessi verrà diminuito.

- g) Par. 21. Si considera che questi "Gruppi" non siano che "parassiti" in quanto risultano assolutamente superflui ove l'ENAC funzioni efficientemente nella raccolta delle richieste di trasporto e nei pagamenti ai trasportatori. E' assolutamente ingiusto che i trasportatori vengano sottoposti al pagamento del 10% a tali Gruppi per servizi che, propriamente, dovrebbero essere prestati dall'ENAC. Si propone per ciò, che tali Gruppi vengano senz'altro aboliti.
- h) Par. 21 e 24 I notevoli ritardi nei pagamenti ai trasportatori e nei rimborsi ai committenti del 20% di garanzia, indicano sistemi d'ufficio e di Amministrazione inefficaci. Si chiede in questo campo un generale accelleramento nella procedura.
- i) Par. 22. Si prevede che tra breve si avranno a disposizione per scopi civili pneumatici in quantità maggiore che per il passato. La distribuzione avverrà per il tramite del Ministero del Commercio.
- j) Par. 25 Il limitatissimo controllo che l'ENAC esercita sui trasporti di merce su strada in Roma è provato dal fatto che solo 180 fatture al giorno vengono emesse, mentre si suppone che l'ENTE movimenti ed incassi fatture per circa 5000- autocarri.
- 4/ - Si richiedono i vostri commenti sulle relazioni, e si desidera essere informati sui provvedimenti da voi presi per sanare le varie manchevolezze rilevate dalla organizzazione e nell'amministrazione.

Per il DIRETTORE

G. FERNYHOUGH
Lt. Col. R.A.

QUARTIER GENERALE DELLA COMMISSIONE ALLEATA

ATO 394

SOTTO-COMMISSIONE DEI TRASPORTI

COMMISSIONE INTERNA

Ref : AG/59/34/Tn.5

22 Maggio 1945

OGGETTO : Relazione sulle visite agli Uffici dell'ENAC in Roma.

A : Ten.Col. G. FERNYHOUGH.

1. Gli Uffici dell'ENAC in Roma comprendono :

- L'Ufficio Centrale a Piazza Sallustio e Via Collina
- Stazioni presso : Gareg Fiat - Via di Porta Maggiore
- Mercati Generali
- Trasstevere Scalo (Staz. Ferroviaria)
- Viale Angelico 25 (Roma Nord)
- Garage STA - Piazza Ragusa
- S. Lorenzo Scalo (Staz. Ferroviaria)
- Via Principe Amedeo 135.

2. Gli Uffici Centrali sono suddivisi fra Piazza Sallustio e Via Collina. Questi ultimi, comprendenti gli uffici del Cspo Movimento, delle iscrizioni autocarri, delle richieste di trasporto ed altri aperti al pubblico sono alloggiati in locali molto infelici. Il pubblico affolla tutti gli uffici, ostacolando il lavoro del personale.

3. Non erano disponibili cifre accertate degli autocarri iscritti all'ENAC per la Provincia di Roma; si accennò a una valutazione approssimata di 13500 autocarri, 10000 dei quali, nella città di Roma.

Circa il 50% di questi hanno ottenuto documenti permanenti di viaggio (modelli 16 e 17); di questi circa 1500 sono stati concessi su richiesta delle Autorità Alleate.

4. Le richieste di trasporto si ricevono sia a Via Collina che presso le Stazioni, ma la grande maggioranza viene trattata a Via Collina che ne riceve circa 200 dal pubblico in genere, oltre a quelle provenienti da Enti pubblici, Consorzio Agrario, ecc., e a quelle respinte a vista, in quanto si riferiscono a trasporti di merce non consentita, o molto bassa nella scala delle precedenza.

6419

1. Gli Uffici dell'ENAC in Roma comprendono :

L'Ufficio Centrale a Piazza Sallustiana e Via Collina
 Stazioni presso : Garage Fiat - Via di Porta Maggiore
 Mercati Generali
 Trastevere Scalo (Staz. Ferroviaria)
 Via e Angelico 25 (Roma Nord)
 Garage STA - Piazza Ragusa
 S. Lorenzo Scalo (Staz. Ferroviaria)
 Via Principe Amedeo 135.

2. Gli Uffici Centrali sono suddivisi fra Piazza Sallustiana e Via Collina. Questi ultimi, comprendenti gli uffici del Capo Movimento, delle iscrizioni autocarri, delle richieste di trasporto ed altri aperti al pubblico sono alloggiati in locali molto infelici. Il pubblico affolla tutti gli uffici, ostacolando il lavoro del personale.

8479

3. Non erano disponibili cifre accorrentate degli autocarri iscritti all'ENAC per le Province di Roma; si eccennò a una valutazione approssimativa di 13500 autocarri, 10000 dei quali, nella città di Roma.

Circa il 50% di questi hanno ottenuto documenti permanenti al viaggio (modelli 16 e 17); di questi circa 1500 sono stati concessi su richiesta delle Autorità Alleate.

4. Le richieste di trasporto si ricevono sia a Via Collina che presso le Stazioni, ma la grande maggioranza viene trattata a Via Collina che ne riceve circa 200 dal pubblico in genere, oltre a quelle provenienti da Enti pubblici, Consorzio Agrario, ecc., e a quelle respinte a vista, in quanto si riferiscono a trasporti di merce non consentita, o molto bassa nelle scale delle precedenti.

Le Commissioni Provinciali e Comptimentale, avendo delegato funzionari idonei per trattare tutti i casi, salvo quelli eccezionali difficili, le decisioni sulle richieste vengono prese entro lo stesso giorno della presentazione della richiesta a stessa.

I pagamenti relativi alle richieste di trasporto vengono fatti presso gli uffici delle banche situati nello stesso

fabbricato, onde, se non fosse per le code abbastanza lunghe, e l'affollamento generale del luogo, le operazioni sarebbero, per il pubblico, abbastanza agevoli e rapide.

5. Approvata la richiesta, l'Ufficio Movimento trasmette un "Ordine di servizio" ad una delle stazioni esterne; in taluni casi, l'ordine reca il numero di targa dell'autocarro da impiegarsi, talvolta perchè lo stesso trasportatore asserisce essere il proprietario della merce, tal altra per altre ragioni riconosciute valide dal Capo dell'Ufficio.

Gli ordini di servizio vengono trasmessi ogni giorno alle stazioni e vi giungono entro 24 ore dalla presentazione della richiesta.

La suddetta procedura viene seguita per tutte le richieste, eccetto che per quelle inoltrate dai portatori di documenti di viaggio permanenti (Mod. 16, 17, e 18) quando richiedono di trasportare merce diversa da quella cui sono autorizzati o di andare oltre la zona loro assegnata. In questi casi, la richiesta è inviata ad un Ufficio Movimento situato nello stesso fabbricato, dove i trasportatori vengono muniti di un foglio di viaggio e di buoni carburante. Questo Ufficio emette in media dai 50 ai 60 fogli di viaggio al giorno.

6. La Direzione Provinciale di Roma ha trasferito presso altre Province eventi scarsi di automezzi, un certo numero di autocarri iscritti a Roma; la maggior parte sono stati inviati per partecipare al movimento del grano, sia per i bisognosi locali, sia per il trasporto del grano destinato a Roma, dai magazzini agli scali ferroviari. Gli automezzi assegnati a Province ove l'ENAC non funziona ancora sono stati posti sotto la sorveglianza di funzionari dell'ENAC, appositamente distaccati da Roma. La portata complessiva fornita a ciascuna località è la seguente:

<u>AQUILA</u>	Qli: 1128 - <u>PESCARA</u>	Qli: 253 - <u>CHieti</u>	Qli 837	64
<u>RIETI</u>	" 1095 <u>CHIUSI</u>	" 451 - <u>GUBBIO</u>	" 328	-
<u>ORVIETO</u>	" 395 <u>ALVIANO</u>	" 174 - <u>GROSSETO</u>	" 526	-
<u>AREZZO</u>	" 679 <u>ASSISI</u>	" 1527 - <u>FOGGIA</u>	" 30	-

7. La Stazione Garage Fiat è destinata al trasporto di merci varie e degli sfolletti, ed alla sorveglianza di tutti gli automezzi permanentemente distaccati fuori della Provincia (Vedi Par. 6.)

Questa stazione è la migliore ch'io abbia visitata sino qui: il Capo Stazione, Cav. Ungaro, funzionario capace e pratico, ha ottenuto dal proprio personale un funzionamento assai ordinato, e dai trasportatori la migliore disciplina ottenibile nelle attuali circostanze. Le scritturazioni, i registri, sono in buona condizione.

ne della richiesta.

La suddetta procedura viene seguita per tutte le richieste, eccetto che per quelle inoltrate dai portatori di documenti di viaggio permanenti (Mod. 16, 17, e 18) quando richiedano di trasportare merce diversa da quella cui sono autorizzati o di andare oltre la zona loro assegnata. In questi casi, la richiesta è inviata ad un Ufficio sovrintendente situato nello stesso fabbricato, dove i trasportatori vengono muniti di un foglio di viaggio e di buoni carburante. Questo Ufficio emette in media dai 50 ai 60 fogli di viaggio al giorno.

6. La Direzione Provinciale di Roma ha trasferito presso altre Province aventi scarsità di automezzi, un certo numero di autocarri iscritti a Roma; la maggior parte sono stati inviati per partecipare al movimento del grano, sia per i bisogni locali, sia per il trasporto del grano destinato a Roma, dai magazzini agli scali ferroviari. Gli automezzi assegnati a Province ove l'ENAC non funziona ancora sono stati posti sotto la sorveglianza di funzionari dell'ENAC, appositamente distaccati da Roma. La portata complessiva fornita a ciascuna località è la seguente:

<u>AQUILA</u>	Qli: 1128 - <u>PESCARA</u>	Qli: 253 - <u>CHIETI</u>	Qli 337	6447
<u>RIETI</u>	" 1095 <u>CHIUSI</u>	" 451 - <u>GUBBIO</u>	" 328	-
<u>ORVIETO</u>	" 395 <u>ALVIANO</u>	" 174 - <u>GROSSETO</u>	" 526	-
<u>AREZZO</u>	" 679 <u>ASSISI</u>	" 1527 - <u>FOGGIA</u>	" 30	-

7. La Stazione Garage Fiat è destinata al trasporto di merci varie e degli sfollati, ed alla sorveglianza di tutti gli automezzi permanentemente distaccati fuori della Provincia (Vedi Par. 6.)

Questa stazione è la migliore ch'io abbia visitata sino qui: il Capo Stazione, Cav. Ungaro, funzionario capace e pratico, ha ottenuto dal proprio personale un funzionamento assai ordinato, e dai trasportatori la migliore disciplina ottenibile nelle attuali circostanze. Le scritturazioni, i registri, gli schedari sono tenuti al corrente; non c'è confusione

nè ritardi nel procedere del lavoro. Il movimento viene comandato secondo i criteri stabiliti compatibilmente con gli "ordini di servizio" che la stazione riceve dall'Ufficio Centrale, i quali talvolta, come detto più sopra designano l'autocarro da spedire. Soltanto poche richieste (circa 10 al giorno) vengono ricevute localmente alla Stazione.

8. A questa stazione sono stati assegnati circa 1050 autocarri, dei quali circa 200 in servizio fuori della Provincia; dei rimanenti, solo una cinquantina sono pesanti (taluni con rimorchio). Tuttavia anche in questa stazione vengono spediti solo quegli autocarri i cui proprietari od autisti il mattino si presentino al Capo Movimento per prendere servizio; cosicchè tutto sommato, egli spedisce dai 150 ai 160 veicoli. Per quanto riguarda quelli che non si sono mai fatti vivi e che raggiungono circa il 70% della forza totale, il Capo Stazione ha inviato un elenco di questi all'Ufficio Centrale; nè altro si può fare. Per quanto riguarda quelli che saltuariamente non si presentano, ove dichiarino che l'autocarro è fermo per riparazioni, vengono visitati da un tecnico che esamina l'automezzo; ma, se non danno alcuna ragione, vengono penalizzati tenendoli senza lavoro per qualche tempo.

9. Quantunque il numero degli autocarri spediti da questa Stazione sia soltanto una frazione (circa il 15%) di quelli in essa iscritti, gli ordini di movimento sono scarsi e consentono la spedizione giornaliera di appena il 50% degli autocarri disponibili. La stazione emette in media dai 60 ai 70 fogli di viaggio al giorno; quasi tutti riguardano il trasporto di merce nel viaggio entrante, tuttavia una buona proporzione, dell'ordine del 40%, dei viaggi uscenti è utilizzata dalla stazione.

10. La Stazione dei Mercati Generali è destinata a soddisfare le necessità dei Mercati Generali; per il trasporto degli alimentari, in prevalenza verdure, frutta, pesce, polle e uova. Vi sono assegnati circa 700 autocarri dei quali circa 100 al di sopra dei 30 Qli; solo il 50% degli automezzi si presentano a prendere il foglio di viaggio, gli altri vengono ignorati; né è stata inviata una lista all'Ufficio Centrale. Questa Stazione dà corso giornalmente a circa 100 richieste locali, e 10 "Ordini di servizio" dall'Ufficio Centrale; tutto il lavoro d'Ufficio è disposto ed eseguito in modo molto ordinato ed efficace, e non si verificano ritardi.

Senonchè in questa stazione, l'ENAC non interviene affatto tra il committente ed il trasportatore; tutte le richieste sono sistematiche in anticipo fra di loro e sono inoltrate.

vengono spediti solo quegli autocarri i cui proprietari od autisti il mattino si presentino al Capo Movimento per prendere servizio; cosicchè tutto sommato, egli spedisce dai 150 ai 160 veicoli. Per quanto riguarda quelli che non si sono mai fatti vivi e che raggiungono circa il 70% della forza totale, il Capo Stazione ha inviato un elenco di questi all'Ufficio Centrale; nè altro si può fare. Per quanto riguarda quelli che saltuariamente non si presentano, ove dichiarino che l'autocarro è fermo per riparazioni, vengono visitati da un tecnico che esamina l'automezzo; ma, se non danno alcuna ragione, vengono penalizzati tenendoli senza lavoro per qualche tempo.

9. Quantunque il numero degli autocarri spediti da questa Stazione sia soltanto una frazione (circa il 15%) di quelli in essa iscritti, gli ordini di movimento sono scarsi e consentono la spedizione giornaliera di appena il 50% degli autocarri disponibili. La stazione emette in media, dei 60 ai 70 fogli di viaggio al giorno; quasi tutti riguardano il trasporto di merce nel viaggio entrante, tuttavia una buona proporzione, dell'ordine del 40%, dei viaggi uscenti è utilizzata dalla stazione.

10. La Stazione dei Mercati Generali è destinata a soddisfare le necessità dei Mercati Generali; per il trasporto degli alimentari, in prevalenza verdure, frutta, pesce, pollame ed uova. Vi sono assegnati circa 700 automezzi dei quali circa 100 al di sopra dei 30 q.li; solo il 50% degli automezzi si presentano a prendere il foglio di viaggio, gli altri vengono ignorati; né è stata inviata una lista all'Ufficio Centrale. Questa Stazione dà corso giornalmente a circa 100 richieste locali, e 10 "Ordini di servizio" dell'Ufficio Centrale; tutto il lavoro d'Ufficio è disposto ed eseguito in modo molto ordinato ed efficace, e non si verificano ritardi.

Senonchè in questa stazione, l'ENAC non interviene affatto tra il committente ed il trasportatore; tutte le richieste sono sistemate in anticipo fra di loro e sono inoltrate agli Uffici dell'ENAC soltanto come formalità occorrenti ad ottenere un foglio di viaggio e l'assegnazione di carburante. Le richieste debbono recare la firma di uno dei 90 "Comissionari" autorizzati dei mercati e vengono presentate

dagli stessi trasportatori per i quali viene subito emesso il foglio di viaggio; anche il pagamento della fattura per il trasporto non è riscosso dall'ENAC, ma regolato direttamente fra committente e trasportatore; l'ENAC riscuote solo i diritti ENAC e le tasse.

11. Avendo investigato sul perchè questa importante sezione dell'Organizzazione ENAC, abbia adottato siffatta linea di condotta con l'approvazione della Direzione provinciale, mi vennero portate talune ragioni che non possono venire ignorate, e che ho avuto occasione di controllare in una intervista avuta con uno dei principali "Commissionari" del mercato, che mi dette, sulla questione, il punto di vista dei committenti. Sembra che i Commissionari del mercato preferiscano assai ingaggiare da sé i trasportatori anzichè farlo fare all'ENAC, in quanto il trasporto delle verdure, del pollame, del pesce, ecc. richiede delicatezze nelle manipolazioni; rapidità nei viaggi, autisti fidati ed autocarri sicuri; inoltre l'autista deve conoscere le varie località di carico e talvolta gli vengono affidati compiti speciali, quali il pagamento delle derrate, ecc. I contratti di trasporto fra Commissionari ed i loro trasportatori di fiducia, sono spesso stipulati per lavoro continuo e con un sistema di tariffe totalmente diverso dalle tariffe dell'ENAC, quali ad esemp/: una tariffa a forfait per quotate trasporto da una determinata zona, un compenso fisso per ciascun viaggio, o a giornata e così via.

Ho anche avuto l'opportunità di rilevare che i prezzi pagati per i trasporti dai Commissionari non sono, in complesso più elevati delle tariffe ENAC, al contrario, in certi casi reggono favorevolmente al paragone. Bisogna anche tener conto che i trasportatori fruiscono spesso svariati benefici: in taluni casi, agli autisti viene fornito vitto ed alloggio al capolinea esterno del viaggio; in altri si consente loro di trasportare passeggeri o merci a loro beneficio nel viaggio di andata e così via.

Nella anche detto che, da principio l'ENAC tentò di mettere in vigore i suoi regolamenti, destinando alla spedizione gli autocarri a turno; molti inconvenienti si verificarono fra trasportatori e Commissionari e si dovette tornare all'antico sistema.

12. La Stazione Trasfondere Scalo ebbe assegnati 742 automezzi, circa 40 dei quali, autocarri pesanti, solo un centinaio di autocarri vengono spediti, gli altri non si presentano. La stazione emette da 25 a 35 fogli di viaggio al giorno, prevalentemente per il trasporto di carbone e legna da ardere, per i quali questa stazione è specializzata.

Provinciale- si vennero portate talune ragioni che non possono venire ignorate, e che ho avuto occasione di controllare in una intervista avuta con uno dei principali "Commissionari" del mercato, che mi dette, sulla questione, il punto di vista dei committenti. Sembra che i Commissionari del mercato preferiscano assai ingaggiare da sé i trasportatori anzichè farlo fare all'ENAO, in quanto il trasporto delle verdure, del pollame, del pesce, ecc. richiede delicatezza nelle manipolazioni; rapidità nei viaggi, autisti fidati ed autocarri sicuri; inoltre l'autista deve conoscere le varie località di carico e talvolta gli vengono affidati compiti speciali, quali il pagamento delle derrate, ecc. I contratti di trasporto fra Commissionari ed i loro trasportatori di fiducia, sono spesso stipulati per lavoro continuo e con un sistema di tariffe totalmente diverso dalle tariffe dell'ENAO quali ad esemp/: una tariffa a forfait per quintale trasportato da una determinata zona, un compenso fisso per ciascun viaggio, o a giornata e così via.

Ho anche avuto l'opportunità di rilevare che i prezzi pagati per i trasporti dei Commissionari non sono, in complesso più elevati delle tariffe ENAO, al contrario, in certi casi reggono favorevolmente al paragone. Bisogna anche tener conto che i trasportatori fruiscono spesso alcuni piccoli vantaggi: in taluni casi, agli autisti viene fornito vitto ed alloggio al capolinea esterno del viaggio; in altri si consente loro di trasportare passeggeri o merci a loro beneficio nel viaggio di andata e così via.

Nella anche detto che, da principio l'ENAO tentò di mettere in vigore i suoi regolamenti, destinando alla spedizione gli autocarri a turno; molti inconvenienti si verificarono fra trasportatori e Commissionari e si dovette tornare all'antico sistema.

12. La Stazione Trastevere Scalo ebbe assegnati 742 automezzi, circa 40 dei quali, autocarri passanti, solo un centinaio di autocarri vengono spediti, gli altri non si presentano. La stazione emette da 25 a 35 fogli di viaggio al giorno, prevalentemente per il trasporto di carbone e legna da ardere, per i quali questa stazione è specializzata. La maggior parte del lavoro viene fatta su merce che i trasportatori asseriscono di loro proprietà, o con autocarri preventivamente designati da committenti sugli "Ordini di servizio" provenienti dall'Ufficio Centrale. Cosicchè per

non meno del 90% del lavoro fatto da questa Stazione, l'ENAC non esercita funzioni di movimento, ma interviene soltanto per incassare diritti ENAC e tasse.

13. La Stazione Roma-Nord è anch'essa specializzata per il trasporto di carbone e legna da ardere e lavora praticamente in modo del tutto analogo alla Stazione di Trastevere; vi sono assegnati 600 automezzi, dei quali solo un 200 vengono spediti, gli altri non essendosi mai presentati. Questa stazione emette dal 60 al 70 fogli di viaggio al giorno. La maggior parte dei quali su "Ordini di Servizio" dell'Ufficio Centrale, e ad autocarri preventivamente designati.

14. La Stazione Garze SIA ha avuto un'assegnazione di 700 Automezzi, 25% dei quali sopra i 30 Qli; solo una cinquantina ne vengono spediti e da 25 a 40 fogli di viaggio vengono emessi ogni giorno. La stazione lavora su trasporto di merci varie, prevalentemente su "Ordini di servizio" provenienti dall'Ufficio Centrale, ed evade solo due o tre richieste locali al giorno. Qui il Capo Stazione fa del suo meglio per ottenere una certa disciplina da parte di trasportatori e committenti, ma non sempre vi riesce, essendochè una discreta percentuale degli "Ordini di Servizio" indica gli autocarri da impiegarsi ed anche perchè talvolta non trova sottomano gli autocarri disponibili, e deve spedire un autocarro designato dal committente.

15. In questa Stazione vengono emessi fogli di viaggio di un tipo inconsueto, su richiesta di un Ente Pubblico il Circolo delle Costruzioni Telegrafiche e telefoniche; essi hanno una validità di 10 giorni entro una certa zona; gli autocarri sono designati dal Committente, talvolta fra quelli assegnati ad altre Stazioni. Poichè il carburante è fornito da questa Stazione, e questo servizio impiega ben 10 autocarri ogni settimana, circa il 50% della benzina assegnata alla Stazione viene consumata per questo scopo.

16. La Stazione di S. Lorenzo ha un'assegnazione di 600 automezzi; non più di un centinaio dei quali sono spediti dall'ENAC, gli altri essendo essenti. Questa stazione è specializzata per il trasporto di merci per il Consorzio Agrario, principalmente patate e fertilizzanti; vengono emessi in media dal 30 al 40 fogli di viaggio al giorno, in massima parte su "Ordini di servizio" dell'Ufficio Centrale; pochissime richieste locali (3 o 4) vengono evase giornalmente.

17. La cosiddetta Stazione "Poli" in Via Principe Amedeo 135, ha un'assegnazione di circa 100 automezzi, tutti al dicotto dei 35 Qli, ed in massima parte autocarri leggeri e vetture trasformate. La Stazione è specializzata per il

14. La Stazione Garage STA ha avuto un'assegnazione di 700 Automezzi, 25% dei quali sopra i 30 Qli; solo una cinquantina ne vengono spediti e da 25 a 40 fogli di viaggio vengono emessi ogni giorno. La stazione lavora su trasporto di merci varie, prevalentemente su "Ordini di servizio" provenienti dall'Ufficio Centrale; ed evade solo due o tre richieste locali al giorno. Qui il Capo Stazione fa del suo meglio per ottenere una certa disciplina da parte di trasportatori e committenti, ma non sempre vi riesce; essendochè una discreta percentuale degli "Ordini di servizio" indica gli autocarri da impiegarsi ed anche perchè talvolta non trova sottomano gli autocarri disponibili, e deve spedire un autocarro designato dal committente.

15. In questa Stazione vengono emessi fogli di viaggio di un tipo inconsueto, su richiesta di un Ente Pubblico il Circolo delle Costruzioni Telegrafiche e Telefoniche; essi hanno una validità di 10 giorni entro una certa zona; gli autocarri sono designati dal Committente, talvolta fra quelli assegnati ad altre Stazioni. Poichè il carburante è fornito da questa Stazione, e questo servizio impiega ben 10 autocarri ogni settimana, circa il 50% della benzina assegnata alla Stazione viene consumata per questo scopo.

16. La Stazione di S. Lorenzo ha un assegnazione di 600 automezzi; non più di un centinaio dei quali sono spediti dall'ENAC, gli altri essendo assenti. Questa stazione è specializzata per il trasporto di merci per il Consorzio Agrario, principalmente patate e fertilizzanti; vengono emessi in media dai 30 ai 40 fogli di viaggio al giorno, in massima parte su "Ordini di servizio" dell'Ufficio Centrale; pochissime richieste locali (3 o 4) vengono evase giornalmente.

17. La cosiddetta Stazione "Poli" in Via Principe Amedeo 135, ha un assegnazione di circa 100 automezzi, tutti al disotto dei 35 Qli, ed in massima parte autocarri leggeri e vetture trasformate. La Stazione è specializzata per il trasporto di alimentari su richiesta di Cooperative, Comunità (eccetto quelle Religiose) ecc. Lavoro su richieste locali;

pochissimi "Ordini di servizio" giungono dell'Ufficio Centrale. Siccome le Cooperative e le Comunità avevano contratti precedenti con trasportatori di loro fiducia, molto spesso gli autocarri vengono designati dai committenti ed il capo movimento sanziona la designazione.

OSSERVAZIONI GENERALI

18 - Uno dei caratteri generali dell'Organizzazione ENAC in Roma è che essa, in realtà, controlla un'assai modesta porzione degli automezzi iscritti. Considerando che:

1) di 10.000 automezzi, 5.000 sono stati muniti di documenti di viaggio permanenti, e lavorano praticamente incontrollati dell'ENAC.

2) circa l'80% dei rimanenti non si presenta mai alle stazioni; essi possono essere immobilizzati per mancanza di gomme o di ricambi, o possono essersi dati ai trasporti locali in città, i quali naturalmente, è impossibile controllare, o, finalmente possono star svolgendo trasporti di borsa nera, in qualche modo evitando i posti di controllo, o facendola "in barba" ai regolamenti dell'ENAC; comunque l'ENAC non sa quello che fanno.

3) Ciò significa che soltanto un 10% degli automezzi iscritti riceve fogli di viaggio regolari dalle Stazioni di movimento ENAC; ma di questi, solo una parte vengono veramente spediti dai funzionari ENAC, un buon numero di essi essendo autorizzato o a trasportare merce di loro sedicente proprietà o di contrattare i loro servizi direttamente coi committenti. (vedi Mercati Generali, Stazioni Roma Nord e Trastevere). Tutto sommato, si può affermare con sicurezza che l'ENAC veramente spedisce non più del 5% degli automezzi iscritti; un altro 5% trasporta merce propria o si accorda direttamente con i committenti; il 50% è munito di documenti di viaggio permanenti; il 40% non compare affatto nel quadro.

19 - Viene generalmente ammesso dai funzionari delle stazioni che, causa la scarsità di merci e di benzina, il lavoro è scerso; e che, qualora tutti gli automezzi iscritti dovessero presentarsi a chiedere lavoro alle stazioni dell'ENAC, un gran numero di essi dovrebbe esser tenuto inoperoso; anche ora che solo una parte ne è controllata dall'ENAC, un certo turno dev'essere tenuto in taluna delle Stazioni, per avvicinare pericoli di sosta e di lavoro con impermissibilità per tutti gli intercessi. Queste necessità sta sollevando lamentele da parte dei trasportatori che reclutano per esser pagati per i giorni di sosta, sostenendo che, se non fossero obbedienti alle norme dell'ENAC, potrebbero dedicarsi ai trasporti di borsa nera, come fanno molti dei loro colleghi.

1) di 10.000 automezzi, 5.000 sono stati uniti di documenti di viaggio permanenti, e lavorano praticamente incontrollati dall'ENAC.

2) circa l'80% dei rimanenti non si presenta mai alle stazioni; essi possono essere immobilizzati per mancanza di gomme o di ricambi, o possono essersi dati ai trasporti locali in città, i quali naturalmente, è impossibile controllare, o, finalmente possono star svolgendo trasporti di borsa nera, in qualche modo evitando i posti di controllo, o facendola "in barba" ai regolamenti dell'ENAC; comunque l'ENAC non sa quello che fanno.

3) Ciò significa che soltanto un 10% degli automezzi iscritti riceve fogli di viaggio regolari dalle Stazioni di movimento ENAC; ma di questi, solo una parte vengono veramente spediti dai funzionari ENAC, un buon numero di essi essendo autorizzato o a trasportare merce di loro sedicente proprietà o di contrattare i loro servizi direttamente coi committenti. (vedi Mercati Generali; Stazioni Roma Nord e Trastevere). Tutto sommato, si può affermare con sicurezza che l'ENAC veramente spedisce non più del 5% degli automezzi iscritti; un altro 5% trasporta merce propria o si accorda direttamente con i committenti; il 50% è munito di documenti di viaggio permanenti; il 40% non compare affatto nel quadro.

19 - Viene generalmente ammesso dei funzionari delle stazioni che, causa la scarsità di merci e di benzina, il lavoro è scarso; e che, qualora tutti gli automezzi iscritti dovessero presentarsi a chiedere lavoro alle Stazioni dell'ENAC, un gran numero di essi dovrebbe esser tenuto inoperoso; anche ora che solo una parte ne è controllata dall'ENAC, un certo turno dev'essere tenuto in taluna delle Stazioni, per avvicendere periodi di sosta e di lavoro con imparzialità per tutti gli interessati. Questa necessità sta sollevando lamentale da parte dei trasportatori che reclamarono per esser pagati per i giorni di sosta, sostenendo che, se non fossero obbedienti alle norme dell'ENAC, potrebbero dedicarsi ai trasporti di borsa nera, come fanno molti dei loro colleghi.

Ove questa flessione di lavoro dovesse continuare o aggravarsi, il compito dell'ENAC nell'assicurare una equa

distribuzione del lavoro, diverrebbe di primaria importanza ed estremamente delicato, e difficile ad adempiersi. Le contrattazioni private, il trasporto delle cosiddette merci proprie, la designazione a priori dell'automezzo, e così via, dovrebbero essere rigorosamente banditi dai metodi dell'ENAC, altrimenti non si potrebbe ottenere una imparziale distribuzione del lavoro.

20 - L' ENAC, ora, adempie due compiti :

a) assicurare il trasporto di generi di prima necessità : alimentari, fertilizzanti, carbone e legna da ardere, materiali da costruzione, ecc. L'ENAC di Roma, questo lavoro lo fa, ed aiuta altresì altre Province, inviandovi automezzi iscritti a Roma.

b) distribuisce carburanti e lubrificanti. Questo vien fatto assegnando alle stazioni una quantità giornaliera da distribuirsi sui fogli di viaggio.

Le assegnazioni di gasolio si riscontrano sufficienti, la benzina è appena sufficiente ad esaudire le richieste giustificate; sembra che per il mese di Maggio, le assegnazioni di benzina verranno sensibilmente ridotte. Ciò significa che altri autocarri saranno tenuti inoperosi, peggiorando decisamente la situazione, come descritta nel paragrafo precedente. Ciò a meno che, naturalmente, l'ENAC non riduca le assegnazioni di benzina ai 5000 portatori di modelli di viaggio permanenti (16 e 17); quantunque già da ora i modelli 16 ottengono solo una assegnazione nominale di pochi litri al mese, lasciando a sé stessi o alla borsa nera per i rifornimenti di benzina.

Le assegnazioni di carburanti e lubrificanti fatte all'ENAC per la provincia di Roma e per i mesi di Aprile e di Maggio, sono le seguenti :

	BENZINA (Lt)	GASOLIO (Lt)	OLIO lub. (Lt)
APRILE	961644	352381	26111
MAGGIO	753385	345000	21968

In Aprile il carburante è stato distribuito come segue :

	BENZINA (Lt)	GASOLIO (Lt)
Stazioni fuori Provincia	145000	25000
Mod . permanenti 16	39275	570
" " 17	63745	1840
" " 18	4800	150
Assegnazioni speciali	71370	87440
Servizi interni	5000	-

rielli da costruzione, ecc. L'ENAC di Roma, inviandovi automezzi fa, ed aiuta altresì altre Province, inviandovi automezzi iscritti a Roma.

b) distribuisce carburanti e lubrificanti. Questo vien fatto assegnando alle stazioni una quantità giornaliera da distribuirsi sui fogli di viaggio.

Le assegnazioni di gasolio si riscontrano sufficienti, la benzina è appena sufficiente ad esaudire le richieste giustificate; sembra che per il mese di Maggio, le assegnazioni di benzina verranno sensibilmente ridotte. Ciò significa che gli tri autocarri saranno tenuti inoperosi, peggiorando decisamente la situazione, come descritte nel paragrafo precedente. Ciò a meno che, naturalmente, l'ENAC non riduca le assegnazioni di benzina ai 5000 portatori di modelli di viaggio permanenti (16 e 17); quantunque già da ora i modelli 16 ottengono solo una assegnazione nominale di pochi litri al mese, lasciando a se stessi o alla borsa nera per i rifornimenti di benzina.

Le assegnazioni di carburanti e lubrificanti fatte all'ENAC per le province di Roma e per i mesi di Aprile e di Maggio, sono le seguenti:

	<u>BENZINA (Lt)</u>	<u>GASOLIO (Lt)</u>	<u>OLIO lub. (Lt)</u>
<u>APRILE</u>	961644	352381	26111
<u>MAGGIO</u>	753385	345000	21958

In Aprile il carburante è stato distribuito come

segue:

	<u>BENZINA (Lt)</u>	<u>GASOLIO (Lt)</u>
Stazioni fuori Provincia	145000	25000
Mod. permanenti 16	39275	570
" " 17	63745	1340
" " 18	4800	150
Assegnazioni speciali	71370	87440
Servizi interni	5000	-
Stazioni della Provincia	10000	10000
Stazioni di Roma	585000	279285
Totali	942190	404285

Per il mese di Maggio si prevede la seguente distribuzione

	BENZINA (Lt)	GASOLIO (Lt)
Stazioni fuori Provincia	179.000	27.000
Mod. Permanenti & assegnati speciali	141.300	110.000
Servizi interni	8.000	10.000
Staz. della Provincia	50.000	198.000
Staz. di Roma	375.000	
Totali	753.300	345.000

Come le cifre qui sopra riportate dimostrano, una porzione considerevole del carburante assegnato, viene destinata ai modelli di viaggio permanenti ed alle assegnazioni Speciali, e tale porzione è in continuo aumento, a spese dei liberi trasporti.

21- Le fatture per trasporti vengono compilate all'Ufficio Centrale; le stazioni vi inviano tutti i fogli di viaggio restituiti alla fine del viaggio, dopo averli controllati. Questo comporta un certo ritardo nel pagamento ai trasportatori che, di solito, debbono attendere dai 10 ai 20 giorni e talvolta anche più, qualora vi sia ritardo nella consegna dei fogli di viaggio alle Stazioni, il che accade abitualmente quando il trasportatore sia iscritto ad uno dei cosiddetti "Gruppi" che si sono costituiti a Roma. Questi Gruppi non rivestono alcuna utilità, e sarebbero assolutamente inutili anche se trasportatori, qualora il funzionamento dell'ENAO fosse rapido ed agevole come dovrebbe essere. Allo stato delle cose, questi Gruppi costituiscono solo un gravame di più per i trasportatori i quali versano loro una percentuale su tutte le fatture di trasporto: di solito il 10%. In cambio, il Gruppo anticipa loro denaro in conto spese di viaggio, incassa le fatture, e disimpegna per loro conto le varie pratiche richieste del regolamento (permessi di circolazione, iscrizione ENAO, ecc). Può darsi che taluni Gruppi evolvano altre attività, quali fornire ai trasportatori gomme e ricambi a prezzi di borsa nera, procurano loro contratti privati di trasporto a tariffa speciale, ma anche in tal caso la loro presenza non è di alcun vantaggio, sia per l'ENAO che per il pubblico in generale.

22 - Una lamentela generale, espressa da tutti loro che ho avvicinato, sia funzionari ENAO, sia trasportatori, riflette la mancanza di gomme e di parti di ricambio, special-
mente auscultatori e sfere, dei quali v'è grande scarsità. I

0535

Come le cifre qui sopra riportate dimostrano, una porzione considerevole del carburante assegnato, viene destinata ai modelli di viaggio pertinenti ad alle assegnazioni speciali, e tale porzione è in continuo aumento, a spese dei liberi trasporti.

21- Le fatture per trasporti vengono compilate all'Ufficio Centrale; le stazioni vi inviano tutti i fogli di viaggio restituiti alla fine del viaggio, dopo averli controllati. Questo comporta un certo ritardo nel pagamento ai trasportatori che, di solito, debbono attendere dai 10 ai 20 giorni e talvolta anche più, qualora vi sia ritardo nella riconsegna dei fogli di viaggio alle stazioni, il che eccede abitualmente quando il trasportatore sia iscritto ad uno dei cosiddetti "Gruppi" che si sono costituiti a Roma. Questi Gruppi non rivestono alcuna utilità, e sarebbero assolutamente inutili anche ai trasportatori, qualora il funzionamento dell'ENAC fosse rapido ed agevole come dovrebbe essere. Allo stato delle cose, questi Gruppi costituiscono solo un gravame di più per i trasportatori i quali versano loro una percentuale su tutte le fatture di trasporto: di solito il 10%. In cambio, il Gruppo anticipa loro danaro in conto spese di viaggio, incassa le fatture, e disimpegna per loro conto le varie pratiche richieste dal regolamento (permessi di circolazione, iscrizione ENAC, ecc). Può darsi che taluni Gruppi svolgano altre attività, quali fornire ai trasportatori gomme e ricambi a prezzi di borsa nera, procurano loro contratti privati di trasporto a tariffa speciale, e anche in tal caso la loro presenza non è di alcun vantaggio, sia per l'ENAC che per il pubblico in generale.

22 - Una lamentela generale, espressa da tutti coloro che ho avvicinato, sia funzionari ENAC, sia trasportatori, riflette la mancanza di gomme e di parti di ricambio, specialmente cuscinetti e sfere, dei quali v'è grande scarsità. I trasportatori sperano nell'ENAC per il rifornimento di gomme e di ricambi a prezzi ragionevoli, invece di essere obbligati, come ora, a ricorrere alla borsa nera. Se l'ENAC fosse messo

0538

in grado di distribuire equamente tali prodotti, una assai migliore disciplina si potrebbe ottenere dai trasportatori, e l'ENAC giustificerebbe la propria esistenza nonché i diritti riscossi a suo favore. Inoltre si potrebbero stabilire le tariffe più economiche e farle rispettare essendo basate su dati e prezzi indiscutibili.

23. Un argomento che merita di essere riesaminato è il complesso delle disposizioni dell'ENAC circa il trasporto dei merci nei viaggi a vuoto (carichi di ritorno). Attualmente i carichi di ritorno regolarmente autorizzati dall'ENAC, non danno praticamente alcun utile al trasportatore; il committente ne ottiene tutto il vantaggio, poiché gli vengono rimborsate le somme pagate per il loro trasporto. Cosicché il trasportatore non ha alcun interesse di trasportare tali carichi; anzi, essi aumentano le sue spese; ne risulta che egli o li evita quanto più può, o porta invece dei passeggeri, o s'ingegna a portarli irregolarmente a trattativa privata.

24. A viaggio terminato i fogli di viaggio, restituiti alla Stazione, vengono inviati all'Ufficio Centrale, dove vien fatta tutta la fatturazione. Le fatture vengono compilate solo in quei casi in cui l'ENAC riscuote il prezzo del trasporto e lo paga al trasportatore. Effettivamente l'ENAC, accettando una richiesta, riscuote dal committente un acconto del 20% a garanzia di deviazioni, soste, ecc.; all'atto del pagamento della fattura il trasportatore la differenza di spettanza del committente deve essergli rimborsata. Di solito le fatture sono completate e i mandati di pagamento all'ordine dei trasportatori, inviati in Banca entro 7 giorni (come è prescritto dalle norme regolamentari) dalla data in cui il foglio di viaggio è mandato all'Ufficio Centrale. Ma i pagamenti vengono ritardati, perchè i "Gruppi" (vedi per. 21) riconsegnano i fogli di viaggio con ritardo, o periodicamente in fascio, cosicché la fattura è ritardata di altrettanto. Or bene quando il committente riceve la fattura egli non viene senz'altro rimborsato della differenza che gli spetta, ma per ottenerla deve inoltrare una domanda, che viene mandata alla sezione amministrativa e, quindi, dopo alcuni giorni, che possono variare da 3 a una settimana, egli può sperare di riscuotere dalla Banca il suo denaro; ciò significa che, attualmente un committente può dover aspettare da 15 a 25 giorni, dopo il termine del viaggio, per riavere il proprio denaro, e lo riavrà soltanto dopo aver fatte varie richieste di notizie, quelle che anticamente, alcune scritture di moduli. Non dovrebbe essere difficile accelerare queste operazioni, eliminando molte della burocrazia burocratica che sta cominciando ad appesantire molti rami del lavoro di Ufficio nell'ENAC.

25. - Non si emette fattura quando la merce è di proprietà del trasportatore, nel qual caso egli paga soltanto i diritti ENAC e le tasse. Ma le fatture non si emettono nemmeno, secondo la decisione della Direzione Provinciale di Roma, per i trasporti

ne ottiene tutto il vantaggio, poiché gli vengono rimborsate le somme pagate per il loro trasporto. Cosicché il trasportatore non ha alcun interesse di trasportare tali cerichi; anzi, essi aumentano le sue spese; ne risulta che egli o li evita quanto più può, o porta invece dei passeggeri, o s'ingegna a portarli irregolarmente a trattativa privata.

24. A viaggio terminato i fogli di viaggio, restituiti alla Stazione, vengono inviati all'Ufficio Centrale, dove vien fatta tutta la fatturazione. Le fatture vengono compilate solo in quei casi in cui l'ENAC riscuote il prezzo del trasporto e lo paga al trasportatore. Effettivamente l'ENAC, accettando una richiesta, riscuote dal committente un supplemento del 20% e garanzia di deviazioni, soste, ecc.; all'atto del pagamento della fattura al trasportatore la differenza di spettanza del committente deve essergli rimborsata. Di solito le fatture sono compilate e i mandati di pagamento all'ordine dei trasportatori, inviati in Banca entro 7 giorni (come è prescritto dalle norme regolamentari) dalla data in cui il foglio di viaggio è mandato all'Ufficio Centrale. Ma i pagamenti vengono ritardati, perchè i "gruppi" (vedi per. 21) riconsegnano i fogli di viaggio con ritardo, o periodicamente in fascio, cosicché la fattura è ritardata di altrettanto. Or bene quando il committente riceve la fattura egli non vi che senz'altro rimborsato della differenza che gli spetta, ne per ottenerla deve inoltrare una domanda, che viene mandata alla sezione amministrativa e, quindi, dopo alcuni giorni, che possono variare da 3 a una settimana, egli può sperare di riscuotere dalla Banca il suo denaro: ciò significa che, attualmente un committente può dover aspettare da 15 a 25 giorni, dopo il termine del viaggio, per ricevere il proprio denaro, e lo rievra soltanto dopo aver fatte varie richieste di notizie, qualche anticamera, alcune scritture di moduli. Non dovrebbe essere difficile accelerare queste operazioni, eliminando molta della burocrazia burocratica che sta cominciando ad appesantire molti rami del lavoro di Ufficio nell'ENAC.

25. - Non si emette fattura quando la merce è di proprietà del trasportatore, nel qual caso egli paga soltanto i diritti ENAC e le tasse. Ma le fatture non si emettono nemmeno, secondo la decisione della Direzione Provinciale di Roma, per i trasporti ordinati dalla Federazione dei Consorzi Agrari o del Consorzio Agrario di Roma, che si fanno mandare le fatture direttamente (dai trasportatori), e per tutti i trasporti spediti dalla Stazione dei Mercati Generali, come abbiamo già visto.

Allo stato delle cose, l'Ufficio Fatturazione, emette attualmente una media di 160 a 180 fatture al giorno. Queste cifre paragonate con i 10.000 automezzi iscritti nella città di Roma, danno una discreta idea delle proporzioni in cui l'ENAC effettivamente controlla il trasporto delle merci in questa città.

1° Maggio 1945

Dr. Ing. RENATO SANTAMARIA

843

HEADQUARTERS REGION "Z"
Allied Control Commission
APO 394

JXD/AN

TO : HQ ACC (RC & MG Section)

21 August 1944

SUBJECT: Transportation

FILE NO: RZ/024. 18

1. Ref your letter 92/47/CA of 17 August. Copy attached, your action noted in respect of Truck 86.

2. Driver was an Italian soldier of No. 1 Composite Truck Detachment, driving one of the TN trucks of that detachment. His work ticket appears to be in order. Lt. Gillespie is officer in charge of No. 1 Truck Detachment and was sick in the hospital on 17 August. The journey was made on my own instructions through Colonel Edwards, Head of Transportation Division.

3. (a) It is agreed that it would be most desirable if a second man could be on every vehicle. Our strength in BM/OR does not permit any such action. We have not enough drivers to man all our vehicles. We have made many representations in this respect to the Establishments Branch. It is hoped that such drivers may soon be forthcoming.

(b) The only return loads available from Chianciano are wine and fresh fruit. We shall be glad to send these down to Rome for messes etc., but containers will have to be provided.

4. The lorry was being sent to Rome to bring back ten American drivers incorrectly ordered to Rome, on the previous Monday, 14 August, as a result of instructions from 2675 Regt. and Company D. These latter instructions were set right by an ACC Special Order on 15 August. Appendices 1, 2, and 3.

5. The organization, training and employment of No. 1 (Composite) Truck Detachment has been the subject of several discussions with Colonel Albright and Colonel Adams, Appendices 4, 5, and 6. Region "Z" has, in its own estimation, borne with patience and dignity, several mutual contradictory instructions emanating from ACC, HQ 2675 Regt. Company D, etc. It was hoped that after the return of the American drivers on truck 86 on Saturday, finality would be achieved. We are only anxious to have a workable, coherent transport organization capable of dealing with the very severe transport problems which, we believe, will shortly confront Region "Z".

If, as a result of this incident, the whole future of No. 1 Truck Detachment is again to be thrown into the melting pot, we would only refer you to the concluding sentence of our telegram of 13 August. "We are anxious to cooperate heartily any decision of the Establishments Branch but may present position be officially

your action noted in respect of No. 1 Composite Truck Detachment, driving one of the TN trucks of that detachment. His work ticket appears to be in order. Lt. Gillespie is officer in charge of No. 1 Truck Detachment and was sick in the hospital on 17 August. The journey was made on my own instructions through Colonel Edwards, Head of Transportation Division.

3. (a) It is agreed that it would be most desirable if a second man could be on every vehicle. Our strength in SW/OR does not permit any such action. We have not enough drivers to man all our vehicles. We have made many representations in this respect to the Establishment's Branch. It is hoped that such drivers may soon be forthcoming.

(b) The only return loads available from Chianciano are wine and fresh fruit. We shall be glad to send these down to Rome for messes etc., but containers will have to be provided.

4. The lorry was being sent to Rome to bring back ten American drivers incorrectly ordered to Rome, on the previous Monday, 14 August, as a result of instructions from 2675 Regt. and Company D. These latter instructions were set right by an ACO Special Order on 15 August. Appendices 1, 2, and 3.

5. The organisation, training and employment of No. 1 (Composite) Truck Detachment has been the subject of several discussions with Colonel Albright and Colonel Adams, Appendices 4, 5, and 6. Region "2" has, in its own estimation, borne with patience and dignity, several mutual contradictory instructions emanating from ACO, HQ 2675 Regt. Company D, etc. It was hoped that after the return of the American drivers on truck 86 on Saturday, finality would be achieved. We are only anxious to have a workable, coherent transport organisation capable of dealing with the very severe transport problems which, we believe, will shortly confront Region "2".

If, as a result of this incident, the whole future of No. 1 Truck Detachment is again to be thrown into the melting pot, we would only refer you to the concluding sentence of our telegram of 13 August. "We are anxious to cooperate heartily any decision of Establishment's Branch but my present position be officially clarified please".

6. In general, it appears to us that Truck 86 was proceeding in a peaceful manner upon its lawful occasions, and we are still in some doubt as to why it should have been subjected to arrest.

Regional Commissioner

COPY

/EO

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION,
APO 394

Regional Control and Military Government Section.

+++++

Ref: 92/47/0A.

17th August 1944.

SUBJECT: Transportation.

TO : R.C., Region "Z".

1. At CEMENTANO 8 miles North of AQUAPENDENTE on Route 2, Region "Z" 3-ton truck, No 86, on its way South, was stopped at 15.15 hours by my order.

2. The driver, with no identification card, was carrying work ticket 4126165 signed by Pfc. Ruggieri on 17th August at 1300 hours for a journey to ROME by order of Lieut. Gillespie.

3. There was no second man in attendance and the lorry was running empty.

4. On its arrival in ROME the lorry was impounded and placed at the disposal of Transportation Sub-Commission pending a satisfactory explanation from Region "Z" as to why it was running in this condition.

5. Will you give reasons as to the necessity for Region "Z" to possess a truck of this sort and if so why it should be permitted to run with no load.

6. Captain Cobb your Liaison Officer here has no knowledge of this vehicle.

M.S. LUSCH
Brigadier
Executive Commissioner.

17th August 1944.

Ref: 92/47/CA.

SUBJECT: Transportation.

TO : H.C., Region "Z".

1. At CERVANO 8 miles North of AQUAFREDDO on Route 2, Region "Z" 3-ton truck, No 36, on its way South, was stopped at 15.15 hours by my order.

2. The driver, with no identification card, was carrying work ticket 4126185 signed by Pfc. Ruggieri on 17th August at 1300 hours for a journey to ROME by order of Lieut. Gillespie.

3. There was no second man in attendance and the lorry was running empty.

4. On its arrival in ROME the lorry was impounded and placed at the disposal of Transportation Sub-Commission pending a satisfactory explanation from Region "Z" as to why it was running in this condition.

8400

5. Will you give reasons as to the necessity for Region "Z" to possess a truck of this sort and if be so why it should be permitted to run with no load.

6. Captain Cobb your Liaison Officer here has no knowledge of this vehicle.

M.S. LUSCH
Brigadier
Executive Commissioner.

0343

Imperial Corporation

Shaw Beater

To Big Lake
office to collect

✓
✓
✓
Waller and
card

✓
Harcourt
to desk

Ex Comm 6434

War Department Form 48
Approved April 10, 1943

U. S. A. No. 4126.55

Driver's name Martinielli Date 8/18/44

DRIVER'S TRIP TICKET AND P. M. SERVICE RECORD

Report to PT Henderson Time out 1300

Organization Co M 2d AF Time in

Department or address Clyde

Kind of work (or route) Home

Requested by J. Gillespie
(Organization or individual)

P. F. G. Dubois
(Dispatcher's signature)

Fuel added (gals.) In

Oil added (qts.) Out

Total: Miles—Hour

I have performed the "Preventive Maintenance Services" of this form and recorded all deficiencies and any accident.

(Driver's signature)

I have noted all entries on this form and taken the necessary action.

(Dispatcher's, etc., signature)

TRIP OR LOAD RECORD	PASSENGERS OR WEIGHT	SPEEDOMETER OR HOUR METER
From		
To		
To		
To		
To		
To		
To		
To		

Vehicle released at (Speedometer—Hour meter) (Date) (Hour)

Official user (Signature) 6430 (Grade)

Region Z 5 Ton Truck E.O. 1A

Attached is trip ticket of Region Z truck coming to Romeaumpy

On its reporting please impound until further instructions from Brig. Lush.

Region Z is being written to.

The driver has no identity card.

Copy of letter to Region Z to Col Adams

Wallet of driver with 70 lire.

[Signature]
Lieut.

P.g. Executive Commission.

2A
neg

Truck in "D" Garage

[Signature]

0 5 4 6 |