

ACC

AC/202/TN5

10000/140/2704

WS

10000/140/2704

ENAC PRESS  
DEC. 1944 - MAY 1945

7c/202  
LA CAPITALE

QUOTIDIANO ROMANO DI  
INFORMAZIONI DELLE 12

12 MAY 1945

10  
TRANSLATION RSM

E.N.A.C. HAS BLOCKED UP TRANSPORTATION

We have received the following letter which we publish:

MR. EDITOR

" LA CAPITALE " concerns itself very earnestly with ENAC, but it confers upon ENAC such responsibilities as do not belong to it. Evidently you have not been correctly informed about the problems which ENAC has solved and is faced with and expected to solve day by day.

I deem it to be my duty, therefore, to make a few defining statements, which are not so much intended to defend ENAC, as to place the question of goods haulage in its right light, so that the press, when they intervene, may authoritatively cooperate to the solution of this problem which is of vital importance to the Nation.

To attribute to ENAC, as your paper is doing, the responsibility for the food shortage in Rome, is to put the question out of focus.

ENAC is solely concerned with supplying transportation, with avoiding waste of fuel and tyres, briefly with controlling transport so as to see that available trucks are utilized for essential commodities. And this ENAC is doing as long as fuel is available. If trucks are compelled to remain idle owing to lack of fuel, you may be certain it is not ENAC's fault. And this lack of fuel Mr. Editor, is not a defensive screen, but alas, a hard and pressing reality. Maybe you are not aware that between gasoline and gasoil, ENAC can dispose of a quantity of fuel which is barely enough to keep on the road with an average travelling distance of

E.N.A.C. HAS BLOCKED UP TRANSPORTATION

We have received the following letter which we publish:

MR. EDITOR

" LA CAPITALE " concerns itself very earnestly with ENAC, but it confers upon ENAC such responsibilities as do not belong to it. Evidently you have not been correctly informed about the problems which ENAC has solved and is faced with and expected to solve day by day.

I deem it to be my duty, therefore, to make a few defining statements, which are not so much intended to defend ENAC, as to place the question of goods haulage in its right light, so that the press, when they intervene, may authoritatively cooperate to the solution of this problem which is of vital importance to the Nation.

To attribute to ENAC, as your paper is doing, the responsibility for the food shortage in Rome, is to put the question out of focus.

ENAC is solely concerned with supplying transportation, with avoiding waste of fuel and tyres, briefly with controlling transport so as to see that available trucks are utilized for essential commodities. And this ENAC is doing as long as fuel is available. If trucks are compelled to remain idle owing to lack of fuel, you may be certain it is not ENAC's fault. And this lack of fuel Mr. Editor, is not a defensive screen, but alas, a hard and pressing reality. Maybe you are not aware that between gasoline and gasoil, ENAC can dispose of a quantity of fuel which is barely enough to keep on the road with an average travelling distance of 60 Km. per day, only just 4000 out of the 20.000 registered trucks.

It is then, perfectly clear, that as long as conditions are what they are at present, it is not possible to grant truck-owners a free hand, even though it be only a marginal one. Such is the position, unless it is desired to authorize them implicitly to get their fuel supplies from the black market, which would not only be improper, but would also

be seriously prejudicial to the efforts which ENAC is justly making to induce the Allies into allocating a larger quantity of fuel.

ENAC never asked for more trucks to cope with present requirements) Its concern was ever aimed at getting the greatest value out of existing trucks and its requests were ever intended to obtain an allocation of spare parts and a larger allocation of fuel and tyres. On the other hand as the Premier's Office has specified, the trucks imported by the Allies, are, for the moment, operated and supplied directly by them.

As you can see, the crucial point of the question, for the moment, at least, and until reconstruction work is in full swing, is the necessity of having a larger quantity of fuel available; this is a point that ENAC never failed to explain to the competent Authorities, who, up to now, have not been able to improve matters, but have not neglected this problem which, we hope, may soon be solved.

For the time being, the sole defence in the nation's interest, is a watchful and controlled distribution of fuel and a strict discipline of all transports, even if this should not conform with trucks operator's interests.

You will clearly understand from these explanations, Mr. Editor, that the establishment of ENAC has not, as is written in your paper, a fascist origin, but is the logical issue of a temporary state of affairs which claims for a strict organisation and discipline, with a view to ensure essential transports, consistently with available fuel.

I am supplying this information, as it is the duty of the Office I held, and in order to state facts as they really are, and because I believe it will not be unwelcome to your paper, which is devoted to informations, to get hold to reliable ones.

Believe me, dear Sir

very cordially Yours

M. COSTA

Director General of ENAC

5309

requirements). Its concern was ever aimed at the greatest value out of existing trucks and its requests were ever intended to obtain an allocation of spare parts and a larger allocation of fuel and tyres. On the other hand as the Premier's Office has specified, the trucks imported by the Allies, are, for the moment, operated and supplied directly by them.

As you can see, the crucial point of the question, for the moment, at least, and until reconstruction work is in full swing, is the necessity of having a larger quantity of fuel available; this is a point that ENAC never failed to explain to the competent Authorities, who, up to now, have not been able to improve matters, but have not neglected this problem which, we hope, may soon be solved.

For the time being, the sole defence in the nation's interest, is a watchful and controlled distribution of fuel and a strict discipline of all transports, even if this should not conform with trucks operator's interests.

You will clearly understand from these explanations, Mr. Editor, that the establishment of ENAC has not, as is written in your paper, a fascist origin, but is the logical issue of a temporary state of affairs which claims for a strict organisation and discipline, with a view to ensure essential transports, consistently with available fuel.

I am supplying this information, as it is the duty of the Office I held, and in order to state facts as they really are, and because I believe it will not be unwelcome to your paper, which is devoted to informations, to get hold to reliable ones.

Believe me, dear Sir

very cordially Yours

M. COSTA

Director General of ENAC

5909

---

(NEWSPAPER'S EDITORIAL COMMENT)

The letter which the Director General of ENAC has sent us in reply to the remarks we have made in preceding articles- in respect of the functioning of ENAC, has not

-3-

failed to rouse our interest. It supplies the necessary information for clearing up the problem of transportation, a problem which we decided to attack on behalf of the Roman population.

Considering that our sole intention is, then, to give our frank and honest criticism, as a contribution towards the best solution of this difficult problem, submitting such suggestions which, in our opinion, could improve the functioning of ENAC, we reply to Ing. Costa's letter, making our point still clearer.

He maintains that "to attribute to ENAC the responsibility for the food shortage in Rome, is to put the question out of focus", and that ENAC is solely concerned with supplying transportation, with avoiding waste of fuel and tyres, briefly, with controlling transport so as to see that available trucks are utilized for "essential commodities".

Frankly speaking we cannot agree with him on this point. ENAC cannot be solely concerned with controlling transport.

If the ENTE is concerned solely with this, and does not aim at its ultimate purpose, which is to see that the greatest possible quantity of foodstuff and materials needed for feeding the people and for rebuilding houses are brought in, ENAC does not fulfil its task.

In Italy, at a certain moment the problem has arisen of supplying the various centres with goods and materials indispensable, rather than needful, for the life and rehabilitation of the Country (ENAC having a nation-wide scope and function) drawing them from places where they can be found and carrying them to place where they are lacking, thus helping in balancing markets and favourably influencing those prices which in certain regions have grown artificially high through shortage of many staple commodities.

Up to now the only obstacle to this equitable distribution was to be found in transportation facilities.

It has been supposed that the problem could be solved by an ENTE controlling all transportation activities by authoritative methods.

However discipline of transportation is not an end to itself; it is actually but one of the means to reach the

1278

Considering that our sole intention is, then, to give our frank and honest criticism, as a contribution towards the best solution of this difficult problem, submitting such suggestions which, in our opinion, could improve the functioning of ENAC, we reply to Ing. Costa's letter, making our point still clearer.

He maintains that "to attribute to ENAC the responsibility for the food shortage in Rome, is to put the question out of focus", and that ENAC is solely concerned with supplying transportation, with avoiding waste of fuel and tyres, briefly, with controlling transport so as to see that available trucks are utilized for "essential commodities".

Frankly speaking we cannot agree with him on this point. ENAC cannot be solely concerned with controlling transport

If the ENTE is concerned solely with this, and does not aim at its ultimate purpose, which is to see that the greatest possible quantity of foodstuff and materials needed for feeding the people and for rebuilding houses are brought in, ENAC does not fulfil its task.

In Italy, at a certain moment the problem has arisen of supplying the various centres with goods and materials indispensable, rather than needful, for the life and rehabilitation of the Country (ENAC having a nation-wide scope and function) drawing them from places where they can be found and carrying them to place where they are lacking, thus helping in balancing markets and favourably influencing those prices which in certain regions have grown artificially high through shortage of many staple commodities.

Up to now the only obstacle to this equitable distribution was to be found in transportation facilities.

It has been supposed that the problem could be solved by an ENTE controlling all transportation activities by authoritative methods.

However discipline of transportation is not an end to itself; it is actually, but one of the means to restore the situation to normal, and not the ultimate end.

Ing. Costa acknowledges that barely 4000 out of 20,000 registered trucks can be utilized as the fuel allocation does not allow for more, he acknowledges that the 4000 trucks can travel a daily average distance of barely 60 Kms and yet, it seems he is content with these meagre results.

What ENAC appears to have been mainly concerned with up to now is only in preventing trucks operators from taking any initiative whatsoever and this they have fully succeeded in doing .

How much damage this causes to transportation problems in general, and to truck operators' interests in particular, is absolutely no concern of ENAC .

For a long time it has been thought, it has been stated and it has been foolishly repeated that there were not enough transportation facilities in Italy . How many people, even today perhaps, are convinced that a lot of nice things could be brought to Rome, if only there were enough trucks . It is still believed that the shortage of many commodities on the market is due to lack of means of transport !

Nothing could be false . There are in Italy, God be thanked, such a lot of motor trucks, especially now after the Northern Regions have been liberated, that they are not only enough, but actually too many for our requirements . On the contrary the truth is that the way of utilising them is not known, that ENAC has not had the capability of making them work, that it keeps them idle and takes no action, even when faced with pressures coming from all sides in order to make good this incredible state of affairs .

We have reached the absurd situation in which transportation facilities are available in larger quantity than needed, and yet they must remain idle .

ENAC, the Agency boasting of a complex organisation inspired by the strictest uncompromising principles, maintains through its Director General, that it is not possible to grant a free hand, even a marginal one, to truck operators, unless it is desired to authorize them implicitly to get their fuel supplies from the black market.

By all that's holy, does ENAC really believe this evil has been avoided ?

Were truck operators not compelled to keep their ~~trucks~~ idle during two thirds of each month ( in effect they must keep them at the complete disposal of ENAC and may not, in any case employ them for other haulage ) and were they enabled, instead to take any free initiative, unfettered by the many obstacles set up by ENAC, they would it is true, get their fuel from the black market, but they would also favourably influence the

1277  
in general, and to truck operators' interests in Italy, absolutely no concern of ENAC.

For a long time it has been thought, it has been stated and it has been foolishly repeated that there were not enough transportation facilities in Italy. How many people, even today perhaps, are convinced that a lot of nice things could be brought to Rome, if only there were enough trucks. It is still believed that the shortage of many commodities on the market is due to lack of means of transport!

Nothing could be false. There are in Italy, God be thanked, such a lot of motor trucks, especially now after the Northern Regions have been liberated, that they are not only enough, but actually too many for our requirements. On the contrary the truth is that the way of utilising them is not known, that ENAC has not had the capability of making them work, that it keeps them idle and takes no action, even when faced with pressures coming from all sides in order to make good this incredible state of affairs.

We have reached the absurd situation in which transportation facilities are available in larger quantity than needed, and yet they must remain idle.

ENAC, the Agency boasting of a complex organisation inspired by the strictest uncompromising principles, maintains through its Director General, that it is not possible to grant a free hand, even a marginal one, to truck operators, unless it is desired to authorize them implicitly to get their fuel supplies from the black market.

By all that's holy, does ENAC really believe this evil has been avoided?

Were truck operators not compelled to keep their trucks idle during two thirds of each month (in effect they must keep them at the complete disposal of ENAC and may not, in any case employ them for other haulage) and were they enabled, instead to take any free initiative, unfettered by the many obstacles set up by ENAC, they would it is true, get their fuel from the black market, but they would also favourably influence the markets bringing about an immediate improvement in prices.

Ultimately an increased demand of gasoline would be experienced on the illegal market, but, on the other hand, essential commodities would be available on the official market. And, ultimately, this is what consumers are concerned with, and it is their interest that ENAC was set up.

In order not to encourage the black market of fuel we are obtaining the absurd situation of indirectly supporting

the black market of many other indispensable goods, aggravating thereby the worker's lot, already so very hard.

In exceptional times, exceptional measures are required, albeit provisional ones, and there is nothing to prevent their being revised in due time.

What are the authorities in charge of food supplies doing even now? When they realized that they could not possibly provide the minimum<sup>not</sup> required for living through the rationing system, did they allow, even though unwillingly, that private enterprise supplied the markets?

How many thriving so-called clandestine markets are in existence today in Rome, right under the nose of the Authorities, who, after useless attempts at repression, have been compelled to satisfy themselves that from this evil an advantage can be ultimately drawn for the difficult conditions of the people? We are dealing with a temporary occurrence which will undoubtedly disappear, but to wipe it out at any price, cannot be required to-day on the sole basis of an impracticable moral principle which threatens to make the evil worse.

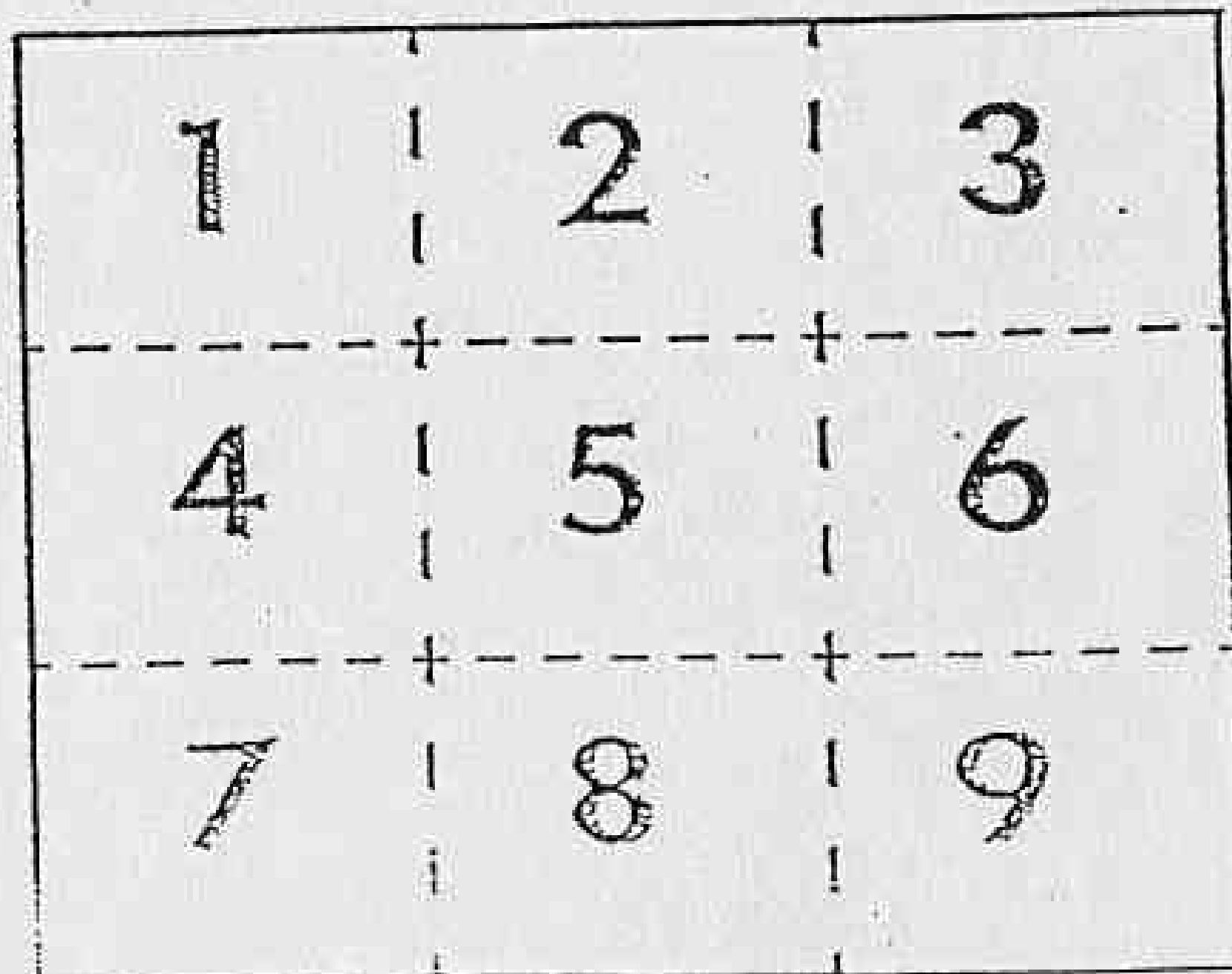
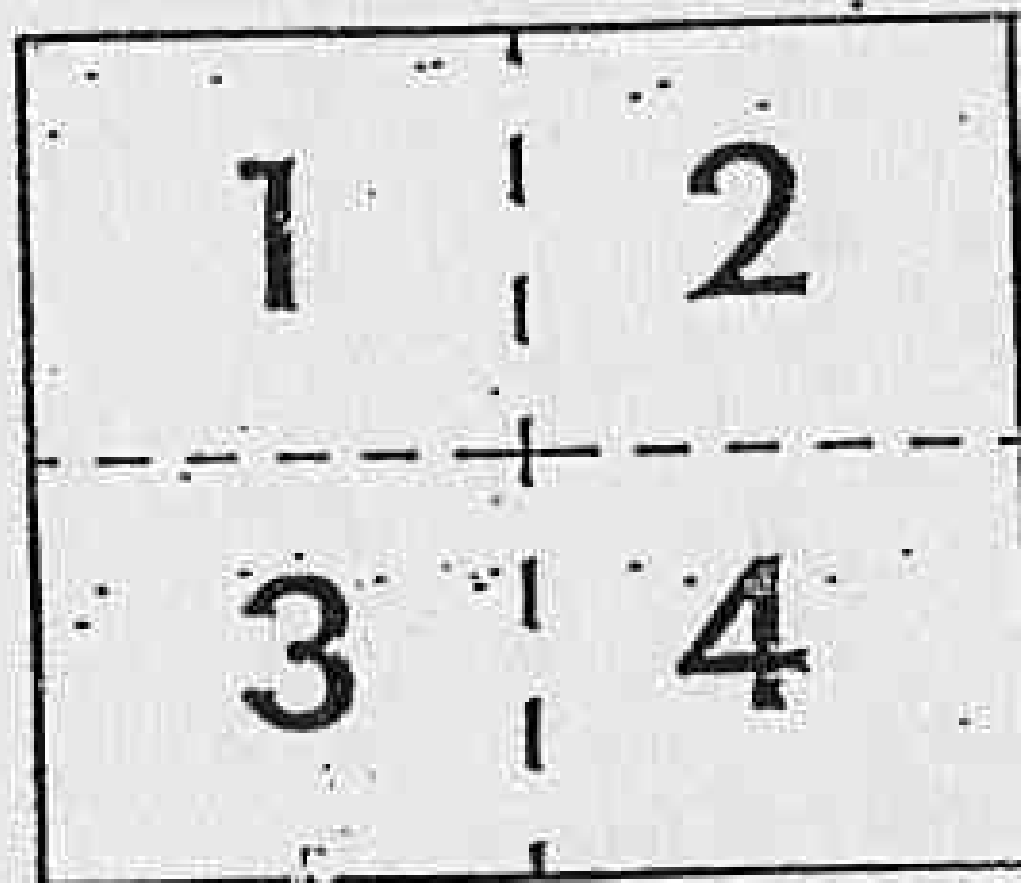
Between two evils, choosing the least has always been the better course.

We look forward to taking up this subject again with new remarks and to continue in expressing our point of view.

5906

MAPS AND CHARTS TOO LARGE TO FILM  
ON ONE EXPOSURE ARE FILMED CLOCKWISE  
BEGINNING IN THE UPPER LEFT CORNER,  
LEFT TO RIGHT, AND TOP TO BOTTOM.

SEE DIAGRAMS BELOW.



Anno I - N. 15 - Una copia L. 3

Direzione, Redazione e Amministrazione  
Roma - Via XX Settembre 89 - Tel. 483753-41981  
Cronaca: Via dell'Orso, 28 - Telefono 52135

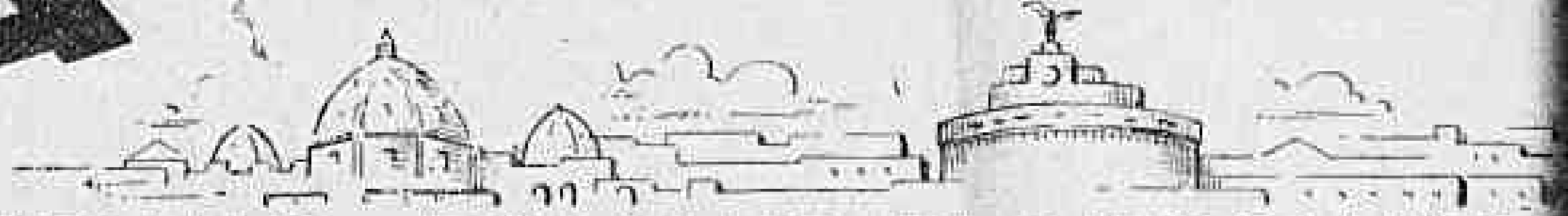
Abbonamenti: Per quattro mesi L. 250 - Per  
due mesi L. 125

Concessionaria per la vendita: Organizzazione  
Diffusione Stampa - Antonio Castelli di - Via  
in Arcione, - Telefono 64865

Spedizione in abbonamento postale

Oggi: S. Mamerto vescovo

# LA CAPITA



QUOTIDIANO ROMANO DI INFORMAZIONE

## Alexander a Belgrado

### Il punto di vista inglese su Trieste

### Come la città insorse contro i tedeschi

TRIESTE, 11. — La città di Trieste è l'unico centro dell'Europa liberata che non ha festeggiato la « V day ». Il giorno sacro alla vittoria 300.000 triestini sono rimasti chiusi in casa « persona bandiera » sventolava nelle finestre. Unica manifestazione in piazza quella dei comunisti sloveni e italiani in tutto poco più di cinquemila persone che si sono radunati in Piazza dell'Unità per chiedere l'incorporazione di Trieste nella federazione jugoslava. Ma Trieste conta ben più di 300 mila abitanti i quali tutti quasi assoluta totalità sono rimasti in casa. Le autorità jugoslave hanno prelevato al arresto di numerosi esponenti del cambraggio italiano ed evasori di chiedere la permanenza di Trieste all'Italia. Sono stati questi partigiani a insorgere contro i tedeschi pochi giorni prima dell'arrivo degli jugoslavi. Data la preponderanza delle forze tedesche presenti in città il movimento è stato soffocato nel sangue e molte vittime generose si sono immolate nella lotta contro i germanici. A l'avvicinarsi delle truppe jugoslave i tedeschi sgombravano retroscena la città tenendo una attiva sorveglianza sul il movimento.

di risolvere la complicata questione dell'entrata del personale delle commissioni di controllo inglese e americano in Austria. Negli ambienti alleati e vaticani si è avuta notizia dell'arresto, da parte degli jugoslavi dell'Arcivescovo di Gorizia Carlo Marcoli e di quello di Lubiana Gregorio Ravman. Il Vescovo di Trieste, Antonio Santin, ha ricevuto l'ordine di non lasciare la propria abitazione.

### L'arresto di Weygand

PARIGI, 11. — La scorsa notte sono stati arrestati, per motivi non ancora specificati, il generale Weygand e Jean Borotra. Quest'ultimo, noto campione di tennis è probabilmente accusato di collaborazione per avere sostenuto varie importanti nel campo dello sport durante il governo di Vichy. Weygand era succeduto a Gamelin nel 1940 dopo lo sfondamento della Maginot operato dai tedeschi.

riviste alleate nonché tutte le imprese giornalistiche alleate saranno bandite dalla Germania per un tempo indeterminato durante l'occupazione del Reich. Egli ha spiegato che la ragione è semplice: la Germania è come un malato. In questo momento essa può prendere soltanto quel che il medico le prescrive. In un secondo tempo potrà avere un regime dietetico più abbondante. Elmer Davis ha aggiunto che per dodici anni la Germania ha avuto versioni uni-

lateral degli eventi mondiali attraverso gli enti di propaganda di Goebbels per cui i tedeschi potrebbero trarre false impressioni della libertà di critica, quale è in atto nei paesi democratici.

### Benes a Praga

LONDRA, 11. (INS) — La radio di Praga ha annunciato che il Presidente Benes della Cecoslovacchia ha fatto ritorno a Praga.

### Due divisioni francesi nella guerra contro il Giappone

WASHINGTON, 11. — Il Ministro francese René Pleven ha chiesto l'aiuto del Presidente Truman per permettere alle truppe francesi di partecipare alla guerra contro il Giappone. « Noi desideriamo — egli ha detto — combattere la guerra nel Pacifico non soltanto in conseguenza della situazione della Francia in quell'Oceano ma anche per dimostrare che questa guerra è indivisibile ». Dopo l'udienza avuta dal Presidente Truman, il Ministro Pleven ha ulteriormente dichiarato: « Attualmente abbiamo due divisioni pronte per la battaglia, cioè circa trentamila uomini. Tra sporti e materiali sono necessari per essi e per gli altri che si offriranno volontariamente per combattere nel Pacifico ». Egli ha insistito comprendendo che il Presidente Truman vede con simpatia la richiesta della Francia.

## Stalin contrario

### allo smembramento della Germania

### L'atteggiamento dei russi nel territorio occupato

MOSCA, 11. (INS) — Molto dalla Russia, Inghilterra, Stati Uniti e Francia. I commentari sono alcuni passi del discorso che Stalin ha radiodiffuso.

# APITALLE

OMANO DI INFORMAZIONI DELLE 12

Venerdì 11 Maggio 1945

## TARIFFE PUBBLICITÀ

Commerciali, spettacoli, necrologie, L. 35 - echi di cronaca, finanziari: L. 40 per millimetri di colonne oltre lasso governativo : : : :

Esclusivista S.N.E.P.I. - Via Due Macelli, 97 p.p. telefoni 60-283 - 60-892 - 60-980 : : : :

Ufficio raccolta annunzi: Galleria Colonna n. 58-59-60 - Telefono 66-360 : : : : :

*I manoscritti non si restituiscono*

Domani: S. Pancrazio m.

**rado**  
**Trieste**  
**tedeschi**

**Trieste**  
**tedeschi**

degli eventi mondiali at-  
gli enti di propaganda di  
a per cui i tedeschi po-  
o trarre false impressioni  
bertà di critica, quale è in  
i paesi democratici.

**enes a Praga**

**RA, 11. (INS)** — La radio  
ha annunciato che il batte-  
te Bones della Cecoslovac-  
fatto ritorno a Praga.

**Contrario**  
**mento della Germania**

**russi nel territorio occupato**

Russia, Inghilterra, Stati  
Francia.

**Due divisioni**  
**francesi nella guerra**  
**contro il Giappone**

WASHINGTON, 11. — Il Mini-  
stro francese René Plevin ha  
chiesto l'aiuto del Presidente  
Truman per permettere alle trup-  
pe francesi di partecipare alla  
guerra contro il Giappone. «Noi  
desideriamo — egli ha detto —  
combattere la guerra nel Pacifico  
non soltanto in conseguenza della  
situazione della Francia in quel-  
l'Oceano ma anche per dimostra-  
re che questa guerra è indivisibi-  
le». Dopo l'udienza avuta dal  
Presidente Truman, il Ministro  
Plevin ha ulteriormente dichia-  
rato: «Attualmente abbiamo due  
divisioni pronte per la battaglia,  
cioè circa trentamila uomini. Tra  
spordi e materiali sono necessari  
per essi e per gli altri che si of-  
firanno volontariamente per com-  
battere nel Pacifico». Egli ha in-  
scritto compiendo che il Presi-  
dente Truman vede con simpatia  
la richiesta della Francia.

**Una scoperta sensazionale**  
**a Buenos Aires**

**Il giornale dei ladri unico al mondo**

(Nostro servizio particolare)

MONTEVIDEO, maggio. Una scoperta sensazionale è sta-  
ta fatta recentemente a Buenos  
Aires. La polizia argentina è vo-  
luta, casualmente, in possesso di  
una pubblicazione unica al mon-  
do: il giornale dei ladri. In un  
locale notturno dell'Avenida 25 de  
Mayo, l'arteria più elegante della  
capitale argentina, alcuni genti-  
luomini del grimaldello e del bor-  
seggio, in seguito ad una contesta-  
zione di « lavoro » sorta per la  
divisione del frutto di una spedi-  
zione notturna, sentirono il biso-  
gno di liquidare immediatamente  
la partita mediante uno scambio  
di revolverate, che misero in sub-  
buglio il caffè. Risultato: un mor-  
to e vari feriti. E fin qui nulla di  
straordinario. Accorsa la polizia  
alcuni agenti operarono la ritua-  
le perquisizione sul morto e i fe-  
riti (gli altri se perano squaglia-  
ta) e su uno di essi rinvennero  
un foglio poligrafato racchiuso in  
busta. Era appunto una copia del  
giornale dei ladri!

Si trattava — ad essere precisi  
— di « El Prospector », organo set-  
timanale dei borseggiatori, scassinato-  
ri, svaligiatori e simili.

cino Uruguay. Ma esaminiamo ora  
il... giornale.  
Si tratta di quattro fogli datti-  
lografici riprodotti con macchina  
duplicatrice. La testata reca sol-  
tanto il titolo: « El Prospector ».  
Casella Postale 671 - Buenos Ai-  
res e l'avvertenza: « Distruggere  
appena letto ». Null'altro.

### La tutela della categoria

Nella prima colonna in prima  
pagina si legge sotto il titolo « No-  
tizie »: « La sottoscrizione per l'a-  
mico Juan Blanco condannato a  
quattro anni di carcere o che si  
trova nel penitenziario di Tucum-  
an ha raggiunto tremila pesos  
che abbiamo rimesso alla persona  
indicata (evidentemente la sua  
amante) dall'interessato, il quale  
sta bene e ringrazia a mezzo no-  
stro gli amici ».

Altra notizia:

« Abbiamo provveduto alla dife-  
sa di El Colibri, arrestato il mese  
scorso. L'avvocato nostro con-  
sente dice che pur essendo il ca-  
so piuttosto complicato, egli se-  
la caverà con poco ».

Ed ecco altre due notizie non

Egli è furibondo per il torto fat-  
togli. Stiano attenti gli amici di  
quella città ».

« Maonel il bruno » è riuscito a  
varcare la frontiera; per info-  
mazioni rivolgersi da noi. Egli aspet-  
ta i 500 pesos che la Patoma de-  
ve ancora dargli ».

« El tratero », la spia, ha avuto il  
suo conto regolato. E' stato rinve-  
nuto strangolato a Puerto Plata  
dove si era rifugiato ».

« El petuquero » (il barbiere) si  
faccia vivo. Potrebbe capitargli un  
grosso guaio o una *sutana* nella  
schiena (cioè una coltellata) ».

### Cin è il direttore

E potremmo continuare ancora  
se lo spazio ce lo consentisse. Ma  
quanto abbiamo riprodotto è più  
che sufficiente a rendersi conto co-  
me la malavita sia abbastanza flo-  
rente nella capitale argentina. La  
polizia sospetta che il propieta-  
rio editore, direttore e compinato-  
e del giornale dei ladri, sia un  
certo Pedro Moreno, un vecchio  
ossatolo ritiratosi da anni dalla  
professione. Egli conduce vita di  
lusso, marcia in una *hamaca*.

5905

ceduto all'arresto di numerosi esponenti del partigiano italiano colpevoli di ostilità. Sono stati questi partigiani a insorgere contro tedeschi pochi giorni prima dell'arrivo degli jugoslavi. Data la preponderanza delle forze tedesche presenti in città il movimento è stato soffocato nel sangue e molte vittime generose si sono immolate nella lotta contro i germanici. All'avvicinarsi delle truppe jugoslave i tedeschi sgombravano frettolosamente la città temendo una nuova insurrezione che li avrebbe messi a mal partito.

Il Maresciallo Alexander è partito alla volta di Belgrado per discutere personalmente con Maresciallo Tito le questioni sorte dall'occupazione di Trieste da parte di truppe non tedesche e jugoslave. Il punto di vista inglese rimane immutato. Essa propone che Trieste deve essere considerata come territorio ex-nemico occupato, e non più una città jugoslava liberata. Stando così le cose, Trieste deve essere amministrata da un governo militare alleato e non passare automaticamente sotto la giurisdizione jugoslava, fino a tanto che la questione non venga decisa alla conferenza della pace. Nel circolo diplomatico bene informati si considerano possibile un accordo temporaneo su queste basi, che la Jugoslavia partecipi al governo militare di Trieste e della Venezia Giulia, ma che tale governo continui ad essere sotto la supervisione alleata. Sembra probabile che Alexander proseguirà da Belgrado per Vienna, per tentare

sono stati arrestati, per motivi non ancora specificati, il generale Weygand e Jean Borotra. Quest'ultimo, noto campione di tennis è probabilmente accusato di collaborazione per avere sostenuto cariche importanti nel campo dello sport durante il governo di Vichy. Weygand era succeduto a Gamelin nel 1940 dopo lo sfondamento della Maginot operato dai tedeschi.

### Prodigioso raccolto granario negli Stati Uniti

WASHINGTON, 11. — Il Ministero dell'agricoltura ha pubblicato la previsione che la produzione di grano nell'annata corrente sarà un nuovo primato assoluto per la Confederazione: essa è prevista in 835 milioni di « bushels » contro 764 milioni dell'anno scorso e una media decennale di 586 milioni di « bushels ».

### Le pubblicazioni alleate proibite in Germania

WASHINGTON, 11. — Il direttore dell'Ufficio informazioni di guerra, Elmer Davis, ha annunciato ieri che tutti i giornali o

# Stalin contrario allo smembramento della Germania

## L'atteggiamento dei russi nel territorio occupato

MOSCA, 11. (INS) — Molto dalla Russia, Inghilterra, Stati Uniti e Francia. Il corrispondente speciale della « Reuter » presso l'Esercito sovietico riferisce che i russi, nelle città della Germania da loro occupate, si attengono a una politica liberale nei riguardi della popolazione civile. Questa, ad esempio, può scegliere da sé il proprio sindaco.

Il Capo del Cremlino ha asserito anzitutto l'avvento di un « periodo di pacifico sviluppo per la Russia » parole che vengono messe in relazione alle tante voci diffuse in questi ultimi giorni sui rapporti nipposovietici e l'eventualità di una dichiarazione di guerra della Russia al Giappone.

Stalin ha poi detto che la Russia non intende smembrare né distruggere la Germania, ma renderla soltanto impotente e inoffensiva.

Infine Stalin ha sottolineato gli speciali interessi della Russia nell'Europa orientale e meridionale senza tuttavia specificarli.

Gli accenti alla Germania sono ritenuti alquanto significativi nel momento in cui le armate alleate si preparano ad occupare l'intero territorio del Reich e ad amministrarlo direttamente, dopo averlo suddiviso in quattro zone di occupazione che saranno controllate

sferiti parte per via aerea, in Belgio, Francia, Olanda dal fronte della seconda armata. L'evacuazione si svolge con un ritmo medio di 4.500 persone al giorno; circa 95.000 persone si trovano tuttora in campi controllati dalla seconda armata; a questa cifra si debbono aggiungere coloro che attualmente si trovano a Brema e ad Amburgo, e che si stanno organizzando. I profughi russi e polacchi, e quelli appartenenti ad altre zone orientali, rimangono in campi od in comunità auto-organizzate, in attesa del rimpatrio.

L'unità base del governo locale è il Kreis. Può trattarsi di un Landkreis, distretto rurale più piccolo di una contea, diviso a sua volta in Gemeinden, oppure di un Stadtkreis, una grande città con una popolazione superiore ai 30.000 abitanti. In Germania ci sono 894 Landkreise, 58.000 Gemeinden, 238 Stadtkreise. Il governo militare ha scelto funzionari tedeschi non appartenenti al partito per presiedere a ciascuna di queste entità. Essi vengono controllati a loro volta da autorità del governo militare, che è diviso nelle seguenti sezioni: esecutiva, amministrativa, pubblica sicurezza, finanza, controllo economico, rifornimenti, profughi.

« Il popolo tedesco — ha detto al corrispondente un colonnello russo — non è fondamentalmente cattivo. Esso è stato infettato dal germe del fascismo e lo attribuisce la sua condotta all'oppressione e insieme alla propaganda. Una volta eliminato il fascismo — ha continuato il colonnello — non vi è alcuna ragione perché in Germania non diventi una nazione normale ».

Ciò, aggiunge il corrispondente, non significa che già i russi trattino con debolezza la popolazione civile della Germania. Nelle varie città, gli abitanti in blocco, indiscriminatamente, vengono costretti a rimuovere le macerie in modo che la vita normale possa riprendere al più presto.

Quanto al contegno dei soldati russi verso la popolazione, il corrispondente scrive che questa, terrorizzata per le idee inculcate dalla propaganda, li vede con stupore giocare coi bambini.

Intanto si stanno svolgendo con rapidità, in Germania, le operazioni per l'entrata in funzione dell'organismo amministrativo.

Uno dei compiti principali che è stato necessario affrontare è stato quello dell'evacuazione di persone, che, per motivi bellici, si trovano lontane dalle loro sedi abituali. Più di 61.000 persone, tra profughi, prigionieri di guerra e lavoratori liberati, sono stati tra-

Le perdite dei Russi dai 12 ai 15 milioni di uomini

BERLINO, 11. — Da fonte degna di fede si apprende che i russi per salvare il loro paese e per giungere al loro grande trionfo a Berlino, hanno perduto dai 12 ai 15 milioni di persone di cui circa la metà erano soldati e metà civili.

# Accordo italo-polacco per il rimpatrio dei nazionali

MOSCA, 11. — A proposito dell'accordo concluso fra il governo italiano e quello provvisorio polacco per la protezione sino al momento del rimpatrio, dei cittadini italiani in Polonia e dei cittadini polacchi in Italia, la « Polpress » comunica i seguenti particolari.

L'atto, firmato a Mosca dall'ambasciatore polacco presso l'URSS, Modzelewski, e dall'ambasciatore italiano presso l'URSS, Quaranta, consta di 10 articoli, in base ai quali ognuno dei due governi si impegna a dare alloggio e nutrimento ai cittadini dell'altro Stato contraente, a facilitare la loro corrispondenza con le famiglie, ad assicurare loro lavoro e remunerazione pari a quelle normalmente corrisposte, a fornire loro aiuto sanitario ed appoggio morale, nonché facilitare il rimpatrio.

L'articolo 8 dell'atto precisa che il governo italiano intende che la

sede del convegno sarebbe caduta su Vienna.

Berlino viene naturalmente esclusa, non consentendo le distinzioni della città un ordinato lavoro politico e diplomatico. Per contro Vienna già occupata da tempo, è ormai sotto il saldo controllo delle forze sovietiche e la sua scelta come sede del convegno a Tre solleticherebbe l'amor proprio di Stalin.

La proposta di Vienna sarebbe stata fatta a Stettinus da Molotov prima che questi lasciasse S. Francisco per fare ritorno a Mosca. Truman e Churchill dovrebbero però ancora dare il loro consenso.

### Gli impianti ferroviari in Alta Italia

MILANO 11. — La situazione

adito a buone speranze e può essere considerata con un certo ottimismo. La situazione del materiale rotabile si è rivelata migliore di quanto si potesse prevedere, per lo meno, nei riguardi delle locomotive e dei carri merci. Dagli ultimi accertamenti si è riscontrato l'esistenza di circa 15.000 carri merci in stato di servizio, oltre ad altri che si potranno riparare, 800 locomotive a vapore e 400 elettriche. Questo materiale viene stimato sufficiente per l'immediata ripresa del servizio dai porti e parzialmente per i traffici locali. Scarse sono però le vetture viaggiatori, circa 800 in tutto, mentre i bagagliai sono più che sufficienti.

Intanto sono entrate in servizio le prime forniture di autocarri americani e appaiono in numero notevole gli automezzi privati salvati dalle requisizioni e dalle di-

MILIARDI CHE TRISTEZZA VITA DI UNA EREDI

(Servizio speciale de "La C...

NEW YORK, maggio. *cost squallida, effonde la sua maleducazione tutta vivissima l'eco linconia in liriche romantiche e del divorzio di Gloria Vanderbilt, in acquarelli a tinte pallide, sfuocati, più ricca ereditiera d'America, mate, pieni di toni cupi e di tri-*

# Contrario ento della Germania

## ussi nel territorio occupato

ia, Inghilterra, Stati  
enueia.

pendente speciale della  
presso l'Esercito sovie-  
ee che i russi, nelle  
Germania da loro oc-  
attengono a una poli-  
e nei riguardi della po-  
civile. Questa, ad esem-  
ecglie da sé il proprio

lo tedesco — ha detto  
endente un colonnello  
on è fondamentalmente  
so è stato infettito dal  
Inseismo e lo attribui-  
condotta all'oppressione  
e alla propaganda,  
eliminato il fascismo  
finuato il colonnello —  
una ragione perché la  
non diventi una nazio-  
e».

unge il corrispondente,  
on che già i russi trat-  
chelezza la popolazione  
la Germania. Nelle va-  
gli abitanti in blocco,  
stantemente, vengono co-  
rinuovare le macerie in  
la vita normale possa  
e al più presto.

al contegno dei soldati  
o la popolazione, il cor-  
te scrive che questa, ter-  
per le idee inenlatele  
aganda, li vede con stu-  
re coi bambini.

si stanno svolgendo con  
in Germania, le opera-  
l'entrata in funzione  
ismo amministrativo.

compiti principali che è  
ssario affrontare è stato  
l'evacuazione di perso-  
per motivi bellici, si tro-  
ane dalle loro sedi abi-  
di 61.000 persone, tra  
prigionieri di guerra e  
liberati, sono stati tra-

sforzi parte per via aerea, in Bel-  
gio, Francia, Olanda dal fronte  
della seconda armata. L'evacu-  
zione si svolge con un ritmo me-  
dio di 4.500 persone al giorno; cir-  
ca 95.000 persone si trovano tut-  
tora in campi controllati dalla se-  
conda armata; a questa cifra si  
debbono aggiungere coloro che at-  
tualmente si trovano a Brema e  
ad Amburgo, e che si stanno or-  
smistando. I profughi russi e po-  
lacchi, e quelli appartenenti ad  
altre zone orientali, rimangono in  
campi od in comunità auto-orga-  
nizzate, in attesa del rimpatrio.

L'unità base del governo locale  
è il Kreis. Può trattarsi di un  
Landkreis, distretto rurale più  
piccolo di una contea, diviso a  
sua volta in Gemeinden, oppure  
di un Stadtkreis, una grande cit-  
tà con una popolazione superiore  
ai 30.000 abitanti. In Germania ci  
sono 894 Landkreise, 58.000 Ge-  
meinden, 238 Stadtkreise. Il go-  
verno militare ha scelto funzio-  
ari tedeschi non appartenenti al  
partito per presiedere a ciascuna  
di queste entità. Essi vengono con-  
trollati a loro volta da autorità  
del governo militare, che è diviso  
nelle seguenti sezioni: esecutiva,  
amministrativa, pubblica sicurez-  
za, finanza, controllo economico,  
rifornimenti, profughi.

### Le perdite dei Russi dal 12 ai 15 milioni di uomini

BERLINO, 11. — Da fonte de-  
gna di fede si apprende che i rus-  
si per salvare il loro paese e per  
giungere al loro grande trionfo  
a Berlino, hanno perduto dai 12 ai  
15 milioni di persone di cui circa  
la metà erano soldati e metà ci-  
vili.

buglio il caffè. Risultato: un mor-  
to e vari feriti. E fin qui nulla di  
straordinario. Accorsa la polizia  
alcuni agenti operarono la ritua-  
le perquisizione sul morto e i fe-  
riti (gli altri se l'erano squaglia-  
ta) e su uno di essi rinvennero  
un foglio poligrafato racchiuso in  
busta. Era appunto una copia del  
giornale dei ladri!

Si trattava — ad essere precisi  
— di « El Prospector », organo set-  
timanale dei bersaglieri, scassinato-  
ri, svaligiatori e simili.

### « El Prospector »

La scoperta di questo unico e  
semplare ha messo in subbuglio,  
non soltanto la polizia, ma anche  
la stampa argentina che si è in-  
teressata di questo strano e poco  
gradito concorrente. Il quotidiano  
« La Nación » ha pubblicato per-  
fino la riproduzione della prima  
pagina del... confratello clandesti-  
no dal quale risultava come « El  
Prospector » si pubblicasse da ben  
quattro anni nella capitale argen-  
tina sotto il naso della polizia.  
Questa ha dovuto incassare un al-  
tro smacco non meno piramidale:  
il fallimento completo delle sue  
indagini per rintracciare i « redat-  
tori », gli stampatori e i distribu-  
tori del prezioso foglio. Peggio  
ancora: la polizia non è riuscita  
neppure a rintracciare l'elenco  
degli abbonamenti e il fascettario  
degli indirizzi. Grazie ai quali a-  
vrebbe potuto effettuare una in-  
sperata retata di pesci grossi e  
piccoli. Unica traccia: il N. 671  
della casella postale presso la po-  
sta centrale di Buenos Aires. Per-  
cotino di disdetta gli agenti posti  
di guardia non poterono acciuffa-  
re il fattorino che quotidianamen-  
te si recava a ritirare la volumi-  
nosa corrispondenza. Infatti, co-  
me per incanto nessuna lettera  
pervenne più alla casella postale  
N. 671. Evidentemente il... gior-  
nale aveva un minuziosissimo ser-  
vizio ben organizzato di informa-  
zioni da far individuare ai massimi  
confratelli.

Si è potuto soltanto sapere dal-  
la direzione delle poste che ogni  
settimana partivano migliaia di  
buste comuni affrancate come let-  
tere semplici per le varie città  
dell'Argentina ed anche per il vi-

man ha raggiunto tremila pesos  
che abbiamo rimesso alla persona  
indicateci (evidentemente la sua  
amante) dall'interessato, il quale  
sta bene e ringrazia a mezzo no-  
stro gli amici ».

Altra notizia:

« Abbiamo provveduto alla dife-  
sa di El Colibri, arrestato il mese  
scorso. L'avvocato nostro consi-  
gente dice che pur essendo il sa-  
caso piuttosto complicato, egli se  
la caverà con poso ».

Ed ecco altre due notizie non  
meno interessanti:

« Nini gambe all'aria è stata  
arrestata l'altra sera alla stazio-  
ne di La Plata (la Viareggio Ar-  
gentina) mentre saliva in treno  
per Buenos Aires. Il « grueso »  
(cioè la refurtiva) non è stato tro-  
vato. El Nino che l'accompagnava  
e che è riuscito a svignarsela, è  
pregato di farsi vivo a scanso di  
dispiaceri ». Evidentemente il ga-  
lante accompagnatore si era squa-  
gliato... con la refurtiva lascia-  
do nella peste la compagna in car-  
cere senza farle pervenire un sol-  
do. « El Muchachito » (il ragazzi-  
no) si trova tuttora all'ospedale  
pian-tonato. Se la caverà con tre  
mesi di letto. Abbiamo sempre  
consigliato di evitare il « lumpo »  
(le revolverate) e torniamo a ri-  
peterlo ». Si trattava evidentemente  
te di scassinatori sorpresi sul fat-  
to e che avevano fatto uso di ar-  
mi da fuoco contro gli agenti.

Non meno interessante è la ru-  
brica degli ammonimenti e noti-  
zie varie:

« L'ispettore di polizia Jose Cor-  
tes verrà trasferito a Cordova.

### Un c u direttore

E potremmo continuare ancora  
se lo spazio ce lo consentisse. Ma  
quanto abbiamo riprodotto è più  
che sufficiente a rendersi conto co-  
me la malavita sia abbastanza flo-  
rente nella capitale argentina. La  
polizia sospetta che il proprieta-  
rio editore, direttore e compilato-  
re del giornale dei ladri, sia un  
tale Pedro Moreno, un vecchio  
borsaiolo ritiratosi da anni dalla  
professione. Egli conduce vita di  
lusso, marcia in una lammante  
autovettura, e frequenta i mag-  
giori ritrovi della capitale, osten-  
tando un grosso diamante sulla  
mano destra. Agli occhi della po-  
lizia, egli si limita soltanto a fre-  
quentare di tanto in tanto qual-  
che antico « compagno di lavoro »  
senza però partecipare alle loro  
imprese. In realtà egli ha organ-  
izzato un mestiere più pacifico e  
tranquillo per lui e utilissimo per  
i suoi ex colleghi creando un per-  
fetto organismo di informazioni  
e di « consulenza speciale ». Evi-  
dentemente egli deve avere meno  
aderenze, anche fra gli stessi po-  
liziotti, che lo mettono al corren-  
te di quanto lo interessa. Questo  
buon compenso. Certo è che il...  
collega passeggia indisturbato per  
la capitale argentina continuando  
il suo solito tenor di vita. Nessu-  
na prova è emersa a suo carico e  
dopo una sommaria perquisizione  
ad un non meno sommario inter-  
rogatorio è stato posto in libertà.  
Si può giurare che il giornale « El  
Prospector » dopo aver cambiato  
indirizzo continuerà le sue pubbli-  
cazioni...

5905

## L'E.N.A.C. ha bloccato i trasporti

Abbiamo ricevuto e pubbli-  
chiamo:

Illustre Direttore,  
« La Capitale » s'interessa con  
molto calore dell'ENAC, ma gli  
attribuisce responsabilità non sue.  
Evidentemente Ella non è stata  
bene informata sui problemi che  
l'ENAC ha risolto, deve risolvere  
ed affrontare giorno per giorno.

Credo mio dovere, pertanto, far-  
Le alcune precisazioni, che non  
vogliono tanto difendere l'ENAC  
quanto porre la questione degli  
autotrasporti di cose nella sua  
giusta luce, di modo che la stam-  
pa intervenendo possa autorevol-  
mente collaborare alla soluzione  
di questo problema che è di vitali  
importanza per la Nazione.

Attribuire all'ENAC, come i  
suoi giornali fa, la responsabilità  
della penuria di viveri a Roma, è  
porre fuori di fuoco la questione.

le attuali esigenze. Il suo interes-  
samento è stato sempre rivolto ad  
un maggiore potenziamento degli  
autoveicoli esistenti, e le sue ri-  
chieste sono sempre state intese  
ad una maggiore assegnazione di  
carburante, di gomme ed alla pos-  
sibilità di avere pezzi di ricam-  
bio. Del resto, come ha precisato  
la Presidenza del Consiglio, gli  
autocarri importati dagli Alleati  
sono per il momento da essi stes-  
si direttamente gestiti e riforniti.

Come Ella vede, il punto cru-  
ciale della questione, almeno per  
il momento e fino a quando non  
sarà in atto la ricostruzione, è la  
necessità di avere a disposizione  
un maggior quantitativo di carbu-  
rante; punto questo che l'ENAC  
non ha mancato di illustrare alle  
Autorità competenti, le quali fi-  
nora non hanno potuto far nulla

(continua in 2. pagina)

ARDI CHE  
STEZZA

## VITA PRIVATA UNA EREDITIERA

(Servizio speciale de "LaCapitale")

NEW YORK, maggio. Così squallida, effonde la sua mat-  
te profondo e sentito; non per-  
tuttora vivissima l'eco linearia in liriche romantiche  
zio di Gloria Vanderbilt, in aquarelli a tinte pallide, sfa-  
rice, anche lei però piena di mi-  
lioni: Gloria Moran-Vanderbilt

# Contrario

## ento della Germania

### ussi nel territorio occupato

ia, Inghilterra, Stati Uniti, Francia, Olanda dal fronte della seconda armata. L'evacuazione si svolge con un ritmo medio di 4.500 persone al giorno; circa 95.000 persone si trovano tuttora in campi controllati dalla seconda armata; a questa cifra si debbono aggiungere coloro che attualmente si trovano a Brema e ad Amburgo, e che si stanno ora smistando. I profughi russi e polacchi, e quelli appartenenti ad altre zone orientali, rimangono in campi od in comunità auto-organizzate, in attesa del rimpatrio.

L'unità base del governo locale è il Kreis. Può trattarsi di un Landkreis, distretto rurale più piccolo di una contea, diviso a sua volta in Gemeinden, oppure di un Stadtkreis, una grande città con una popolazione superiore ai 30.000 abitanti. In Germania ci sono 804 Landkreise, 58.000 Gemeinden, 238 Stadtkreise. Il governo militare ha scelto funzionari tedeschi non appartenenti al partito per presiedere a ciascuna di queste entità. Essi vengono controllati a loro volta da autorità del governo militare, che è diviso nelle seguenti sezioni: esecutiva, amministrativa, pubblica sicurezza, finanza, controllo economico, rifornimenti, profughi.

Le perdite dei Russi dai 12 ai 15 milioni di uomini

BERLINO, 11. — Da fonte degna di fede si apprende che i russi per salvare il loro paese e per giungere al loro grande trionfo a Berlino, hanno perduto dai 12 ai 15 milioni di persone di cui circa la metà erano soldati e metà civili.

Si stanno svolgendo con in Germania, le operazioni di evacuazione di persone per motivi bellici, si trovano dalle loro sedi abituali di 61.000 persone, tra prigionieri di guerra e liberati, sono stati tra-

feriti parte per via aerea, in Belgio, Francia, Olanda dal fronte della seconda armata. L'evacuazione si svolge con un ritmo medio di 4.500 persone al giorno; circa 95.000 persone si trovano tuttora in campi controllati dalla seconda armata; a questa cifra si debbono aggiungere coloro che attualmente si trovano a Brema e ad Amburgo, e che si stanno ora smistando. I profughi russi e polacchi, e quelli appartenenti ad altre zone orientali, rimangono in campi od in comunità auto-organizzate, in attesa del rimpatrio.

L'unità base del governo locale è il Kreis. Può trattarsi di un Landkreis, distretto rurale più piccolo di una contea, diviso a sua volta in Gemeinden, oppure di un Stadtkreis, una grande città con una popolazione superiore ai 30.000 abitanti. In Germania ci sono 804 Landkreise, 58.000 Gemeinden, 238 Stadtkreise. Il governo militare ha scelto funzionari tedeschi non appartenenti al partito per presiedere a ciascuna di queste entità. Essi vengono controllati a loro volta da autorità del governo militare, che è diviso nelle seguenti sezioni: esecutiva, amministrativa, pubblica sicurezza, finanza, controllo economico, rifornimenti, profughi.

Le perdite dei Russi dai 12 ai 15 milioni di uomini

BERLINO, 11. — Da fonte degna di fede si apprende che i russi per salvare il loro paese e per giungere al loro grande trionfo a Berlino, hanno perduto dai 12 ai 15 milioni di persone di cui circa la metà erano soldati e metà civili.

Si stanno svolgendo con in Germania, le operazioni di evacuazione di persone per motivi bellici, si trovano dalle loro sedi abituali di 61.000 persone, tra prigionieri di guerra e liberati, sono stati tra-

L'unità base del governo locale è il Kreis. Può trattarsi di un Landkreis, distretto rurale più piccolo di una contea, diviso a sua volta in Gemeinden, oppure di un Stadtkreis, una grande città con una popolazione superiore ai 30.000 abitanti. In Germania ci sono 804 Landkreise, 58.000 Gemeinden, 238 Stadtkreise. Il governo militare ha scelto funzionari tedeschi non appartenenti al partito per presiedere a ciascuna di queste entità. Essi vengono controllati a loro volta da autorità del governo militare, che è diviso nelle seguenti sezioni: esecutiva, amministrativa, pubblica sicurezza, finanza, controllo economico, rifornimenti, profughi.

Le perdite dei Russi dai 12 ai 15 milioni di uomini

BERLINO, 11. — Da fonte degna di fede si apprende che i russi per salvare il loro paese e per giungere al loro grande trionfo a Berlino, hanno perduto dai 12 ai 15 milioni di persone di cui circa la metà erano soldati e metà civili.

buglio il caffè. Risultato: un morto e vari feriti. E fin qui nulla di straordinario. Accorsa la polizia alcuni agenti operarono la rituale perquisizione sul morto e i feriti (gli altri se l'erano squagliata) e su uno di essi rinvennero un foglio poligrafato racchiuso in busta. Era appunto una copia del giornale dei ladri.

Si trattava — ad essere precisi — di «El Prospector», organo settimanale dei borsaioli, scassinatori, svaligiatori e simili.

### "El Prospector",

La scoperta di questo unico e tempestivo ha messo in subbuglio, non soltanto la polizia, ma anche la stampa argentina che si è interessata di questo strano e poco gradito concorrente. Il quotidiano «La Nación» ha pubblicato per la riproduzione della prima pagina del «confratello clandestino dal quale risultava come «El Prospector» si pubblicasse da ben quattro anni nella capitale argentina sotto il naso della polizia. Questa ha dovuto incassare un altro smacco non meno piramidale: il fallimento completo delle sue indagini per rintracciare i «redattori», gli stampatori e i distributori del prezioso foglio. Peggio ancora: la polizia non è riuscita neppure a rintracciare l'elenco degli abbonamenti e il fascettario degli indirizzi. Grazie ai quali avrebbe potuto effettuare una insperata relata di pesci grossi e piccoli. Unica traccia: il N. 671 della casella postale presso la posta centrale di Buenos Aires. Per colmo di disastri gli agenti posti di guardia non poterono acciuffare il fattorino che quotidianamente si recava a ritirare la voluminosa corrispondenza. Infatti, come per incanto nessuna lettera pervenne più alla casella postale N. 671. Evidentemente il giornale aveva un minuziosissimo servizio ben organizzato di informazioni da far invidia ai massimi confratelli.

Si è potuto soltanto sapere dalla direzione delle poste che ogni settimana partivano migliaia di buste comuni affrancate come lettere semplici per le varie città dell'Argentina ed anche per il vi-

man ha raggiunto trenta pesos che abbiamo rimesso alla persona indicataci (evidentemente la sua amante) dall'interessato, il quale sta bene e ringrazia a mezzo nostro gli angeli».

Altra notizia: «Abbiamo provveduto alla difesa di El Colibri, arrestato il mese scorso. L'avvocato nostro consulto dice che pur essendo il caso piuttosto complicato, egli se la caverà con poco».

Ed ecco altre due notizie non meno interessanti: «Nini gambe all'aria è stata arrestata l'altra sera alla stazione di La Plata (la Viareggio Argentina) mentre saliva in treno per Buenos Aires. Il «grueso» (cioè la refurtiva) non è stato trovato. El Nino che l'accompagnava e che è riuscito a svignarsela, è pregato di farsi vivo a scanso di dispiaceri». Evidentemente il galante accompagnatore si era squagliato... con la refurtiva lasciando nella peste la compagna in carcere senza farle pervenire un soldo. «El Machuchito» (il ragazzino) si trova tuttora all'ospedale piantonato. Se la caverà con tre mesi di letto. Abbiamo sempre consigliato di evitare il «tampo» (le revolverate) e torniamo a ripeterlo». Si trattava evidentemente di scassinatori sorpresi sul fatto e che avevano fatto uso di armi da fuoco contro gli agenti.

Non meno interessante è la rubrica degli ammonimenti e notizie varie. «L'ispettore di polizia Jose Cortes verrà trasferito a Cordova, le attuali esigenze. Il suo interessamento è stato sempre rivolto ad un maggiore potenziamento degli autoveicoli esistenti, e le sue richieste sono sempre state intese ad una maggiore assegnazione di carburante, di gomme ed alla possibilità di avere pezzi di ricambio. Del resto, come ha precisato la Presidenza del Consiglio, gli autoveicoli importati dagli Alleati sono per il momento da essi stessi direttamente gestiti e riforniti.

Come Ella vede, il punto cruciale della questione, almeno per il momento e fino a quando non sarà in atto la ricostruzione, è la necessità di avere a disposizione un maggior quantitativo di carburante; punto questo che l'ENAC non ha mancato di illustrare alle Autorità competenti, le quali finora non hanno potuto far nulla

(continua in 2. pagina)

### Un direttore

E potremmo continuare ancora se lo spazio ce lo consentisse. Ma quanto abbiamo riprodotto è più che sufficiente a rendersi conto come la malavita sia abbastanza fiorente nella capitale argentina. La polizia sospetta che il proprietario editore, direttore e compilatore del giornale dei ladri, sia un tale Pedro Moreno, un vecchio borsaiolo ritiratosi da anni dalla professione. Egli conduce vita di lusso, mangia in una lussuosa auto, frequenta i migliori ritrovi della capitale, ostentando un grosso diamante sulla mano destra. Agli occhi della polizia, egli si limita soltanto a frequentare di tanto in tanto qualche anteo compagno di lavoro senza però partecipare alle loro imprese. In realtà egli ha organizzato un mestiere più produttivo e tranquillo per lui e utilissimo per i suoi ex colleghi creando un perfetto organismo di informazioni e di «consulenza speciale». Evidentemente egli deve avere molte aderenze, anche tra gli stessi poliziotti, che lo mettono al corrente di quanto lo interessa di tutto buon compenso. Certo è che il collega passeggero indisturbato per la capitale argentina continua il suo solito tenor di vita. Nessuna prova è emersa a suo carico e dopo una sommaria perquisizione ad un non meno sommario interrogatorio è stato posto in libertà. Si può giurare che il giornale «El Prospector» dopo aver cambiato indirizzo continuerà le sue pubblicazioni.

# L'E.N.A.C.

## ha bloccato i trasporti

Abbiamo ricevuto e pubblichiamo:

Illustre Direttore, «La Capitale» s'interessa con molto calore dell'ENAC, ma gli attribuisce responsabilità non sue. Evidentemente Ella non è stata bene informata sui problemi che l'ENAC ha risolto, deve risolvere ed affrontare giorno per giorno.

Credo mio dovere, pertanto, farle alcune precisazioni, che noi vogliamo tanto difendere l'ENAC quanto porre la questione degli autotrasporti di cose nella sua giusta luce, di modo che la stampa intervenendo possa autorevolmente collaborare alla soluzione di questo problema che è di vitale importanza per la Nazione.

Attribuire all'ENAC, come il suo giornale fa, la responsabilità della penuria di viveri a Roma, e porre fuori di fuoco la questione, è un errore.

Il suo interessamento è stato sempre rivolto ad un maggiore potenziamento degli autoveicoli esistenti, e le sue richieste sono sempre state intese ad una maggiore assegnazione di carburante, di gomme ed alla possibilità di avere pezzi di ricambio. Del resto, come ha precisato la Presidenza del Consiglio, gli autoveicoli importati dagli Alleati sono per il momento da essi stessi direttamente gestiti e riforniti.

(continua in 2. pagina)

ARDI CHE  
STESSA

# VITA PRIVATA

# UNA EREDITIERA

(Servizio speciale de "La Capitale")

NEW YORK, maggio, [così squallida, effonde la sua malinconia in liriche romantiche e niente è figlia di una grande sentimento di Gloria Vanderbilt, in aquarelli a tinte pallide, sfuocato, anche lei però piena di mitici ed ereditieri d'America, mate, pieni di toni cupi e di trionfi: Gloria Morgan Vanderbilt]

5905

colari.

L'atto, firmato a Mosca dall'ambasciatore polacco presso l'URSS, Modzelewski, e dall'ambasciatore italiano presso l'URSS, Quaroni, consta di 10 articoli, in base ai quali ognuno dei due governi si impegna a dare alloggio e nutrimento ai cittadini dell'altro Stato confinante, a facilitare la loro corrispondenza con le famiglie, ad assicurar loro lavoro e remunerazione pari a quelle normalmente corrisposte, a fornire loro aiuto sanitario ed appoggio morale, nonché facilitarne il rimpatrio.

L'articolo 8 dell'atto precisa che il governo italiano intende che la convenzione non si applichi nei confronti di quanti riconoscono il cosiddetto governo fascista repubblicano e con esso collaborano spontaneamente. Il governo polacco, da parte sua, intende che la convenzione si applichi soltanto a quei polacchi che riconoscono unicamente l'autorità del governo di Varsavia.

## Vienna prescelta per l'incontro dei Tre Grandi?

WASHINGTON, 11. (INS) — I preparativi per il prossimo incontro fra Truman, Churchill e Stalin sono già a buon punto e in questi circoli diplomatici si crede che potrebbe aver luogo al più presto possibile, molto prima di quanto fosse dato pensare nei giorni scorsi. L'urgenza del problema da risolvere sono molti, a cominciare dall'occupazione dei territori nemici e dalla costituzione delle varie Commissioni alleate di controllo. Molto lavoro preliminare era stato fatto in precedenza, ma si tratta ora di dare forma e soluzione definitiva a qualche problema urgente e delicato.

Si ritiene che Stalin non intenda spostarsi di troppo da Mosca, per cui una prima scelta per la

tratta delle forze sovietiche e la sua scelta come sede del convegno a Tre solleticherebbe l'amor proprio di Stalin.

La proposta di Vienna sarebbe stata fatta a Stettin da Molotov prima che questi lasciasse S. Francisco per fare ritorno a Mosca. Truman e Churchill dovrebbero però ancora dare il loro consenso.

## Gli impianti ferroviari in Alta Italia

MILANO 11. — La situazione degli impianti ferroviari delle linee statali dell'Italia del nord da

tratto l'esistenza di circa 15.000 carri merci in stato di servizio, oltre ad altri che si potranno riparare, 800 locomotive a vapore e 400 elettriche. Questo materiale viene stimato sufficiente per l'immediata ripresa del servizio dai porti e parzialmente per i traffici locali. Scarse sono però le vetture viaggiatori, circa 800 in tutto, mentre i bagagliai sono più che sufficienti.

Intanto sono entrate in servizio le prime forniture di autocarri americani e appaiono in numero notevole gli automezzi privati salvati dalle requisizioni e dalle distruzioni, bestialmente operate dai nazi-fascisti.

## Gravi scontri a Trani fra soldati e comunisti

BARI 11. — A quanto apprende l'ANSA in sera dell'11, ne, cor- po di un comico per la celebrazione della vittoria, alcuni soldati del cam- po all'incanto di Trani interrompeva- no l'oratore comunista, avv. Onofrio Alceda. I presenti reagivano contro il gruppo dei provocatori. Rimane- vano feriti un soldato e il brigadiere dei carabinieri. Miglaccio, interve- nuto per strappare una scusa dallo scatto di un giornale mentre questi a lanciava contro un altro soldato, immobilizzato da altri cittadini. L'affareggiamento continuò successivamente dinanzi alla sede della Camera da lavoro senza ulteriori gravi conse- guenze.

I dirigenti comunisti si recavano in mattina seguente a deporre l'accusa presso il comando del pro- dolo. Nella serata del 9, nonostan- te le misure di sicurezza predispo- ste, la lotta si rievolveva dinanzi alla Camera del Lavoro. Lo scop- pio di una bomba a mano provocò, a quanto pare, dal segretario della lega manovale e chimici Giuseppe Trovati, feriva oltre allo stesso Cro-

co anche i caporali Girolamo Cosen- za e Umberto Terrano. Il soldato Dell'Aquila e il civile Savino di Lau- ro, tutti ricoverati d'urgenza all'ospedale.

La situazione nella città è tuttora assai tesa. Per le vie si notano gruppi di militari in prevalenza di origine sarda, armati di bastoni e manganello, nonostante che i pattugliatori girino incessantemente per le vie marci e disarmati.

## Goering sarà processato da una corte internazionale

LONDRA, 11. (INS) — In cir- coli di sicura ufficiosità si esclu- de che Goering venga processato a Londra e si aggiunge che esso sarà giudicato da una corte inter- nazionale, che sarà istituita sul continente europeo. Goering, in- fatti, è nell'elenco dei criminali di guerra di varie nazioni alleate.

profughi, prigionieri di guerra e lavoratori liberati, sono stati tra-

## MILIARDI CHE TRISTEZZA VITA DI UNA ERED

(Servizio speciale de "La

NEW YORK, maggio. *così squallida, effonde la sua ma- Perdura tuttora vivissima l'eco lineonia in liriche romantiche del divorzio di Gloria Vanderbilt, in acquarelli a tinte pallide, sfu- la più ricca ereditiera d'America, male, pieni di toni cupi e di tr-*

*... Cantano i passeri sotto la mia finestra, mentre i piango, insonno; cantano i passeri, e portano l'amore e la bellezza... Non c'è male, no?...*

*Se non che ci sono anche i quat- tro miliardi e mezzo di rendita che in un'aula severa sono stati solennemente aggiudicati alla ere- ditiera ventunenne ora maggio- renne. Ed ecco un altro motivo di tristezza per la povera Gloria, che vuole diventare un'artista; perché questa brava figliola è convinta che gli artisti devono essere po- veri, e devono vivere malati in una povera soffitta, mentre lei ha*

*un capitale di quattro miliardi di dollari interamente versato, crepe di salute, e ha un appartamento di tredici stanze.*

*Sembra un paradosso: eppur- per Gloria Vanderbilt quattro mi- liardi di dollari significano la me- diocrità...*

*Tutti quelli che la conoscono a fondo, e sono molto pochi, la giu- dicano una ragazza piena di ener- gia, di temperamento versatile, piena di fascino, con tutte le su- fisime, tra le quali però non do- biamo mettere l'amore per l'arti- grande casa, così elegante e pure che è in lei qualcosa di veramen-*

profughi, prigionieri di guerra e lavoratori liberati, sono stati tra-

viati. La metà erano soldati e metà ci-

tere semplici per le varie città dell'Argentina ed anche per il vi-

MILIARDI CHE  
TRISTEZZA

# VITA PRIVATA DI UNA EREDITIERA

(Servizio speciale de "LaCapitale")

NEW YORK, maggio. Perdura tuttora vicissima l'eco del divorzio di Gloria Vanderbilt, la più ricca ereditiera d'America, che ha lasciato Pat de Cicco, un-

impresario di Hollywood. Gloria torna a essere celebre. Ma non è felice. Povera, piccola Gloria!... Sei condannata a essere sempre e sol-

tanto « la più ricca ereditiera d'America »; e nessuno saprà mai la tua tristezza, nessuno conoscerà mai i tuoi sogni... Qualcuno riderà: eppure è vero. Nessuno conosce a fondo Gloria Vanderbilt. I giornali americani le hanno dedicato pagine intere; le riviste sono piene di fotografie; Gloria Vanderbilt al « New York's Stork Club », Gloria Vanderbilt a Palm Beach, Gloria Vanderbilt in costume da bagno, Gloria Vanderbilt in tribunale... E' la donna del giorno, tutti credono di sapere quello che fa, tutti credono di conoscere la sua vita, e tutti sono convinti che la sua vita sia fatta di « night clubs », di « party », di villeggiature alla moda.

Niente di più falso; Gloria odiava questa vita. Ed è per questo che ha lasciato Pat de Cicco, che rappresentava tutto quel mondo.

Gloria Vanderbilt è un'artista; è una dolce creatura sentimentale, romantica, che ama sognare al chiaro di luna e ascoltare il canto degli uccelli. E il suo piccolo cuore così solo in quella grande casa, così elegante e pure-

che così squallida, effonde la sua malinconia in liriche romantiche e in acquarelli a tinte pallide, sfumate, anche lei però piena di milioni: Gloria Morgan-Vanderbilt. Ah, continuità di miliardi e di sofferenze, di tristezza e di arte!

Gloria Vanderbilt attira molto gli uomini; c'è chi dice che li attirerebbe lo stesso, anche senza i suoi miliardi. Può darsi... Ad ogni modo è molto sospetosa nei riguardi degli uomini; e la prova è data dal fatto, un pochino strano, che la bella ereditiera ha dato il benservito al buon Pat proprio qualche giorno prima di ricevere in consegna il patrimonio avito. Lungi da noi ogni sospetto!

Però... Ma Gloria Vanderbilt, nonostante il suo clamoroso divorzio, ama la vita di famiglia, e nei suoi giorni c'è sempre la coppia che vive felice fino alla morte nella quiete domestica allietata da molti figlioli, che sono la consolazione dei genitori e dei maestri. Forse è per questo che la bella fanciulla è volata in giuste nozze con Stokowsky, il grande direttore d'orchestra; le tredici stanze che risuonavano di telefonate per i contratti teatrali dell'impresario de Cicco, echeggiano oggi delle note di Beethoven; dal figlio di un venditore di broccoli all'ingrosso, al mago della bacchetta: Gloria è volubile, ma il senso della famiglia triestina... Attenzione all'em-

bra di Greta Garbo...

Tutti quelli che la conoscono a fondo, e sono molto pochi, la giudicano una ragazza piena di energia, di temperamento versatile, piena di fascino, con tutte le sue fisime, tra le quali però non dobbiamo mettere l'amore per l'arte, grande cosa, così elegante e pure-

che così squallida, effonde la sua malinconia in liriche romantiche e in acquarelli a tinte pallide, sfumate, anche lei però piena di milioni: Gloria Morgan-Vanderbilt. Ah, continuità di miliardi e di sofferenze, di tristezza e di arte!

Gloria Vanderbilt attira molto gli uomini; c'è chi dice che li attirerebbe lo stesso, anche senza i suoi miliardi. Può darsi... Ad ogni modo è molto sospetosa nei riguardi degli uomini; e la prova è data dal fatto, un pochino strano, che la bella ereditiera ha dato il benservito al buon Pat proprio qualche giorno prima di ricevere in consegna il patrimonio avito. Lungi da noi ogni sospetto!

Però... Ma Gloria Vanderbilt, nonostante il suo clamoroso divorzio, ama la vita di famiglia, e nei suoi giorni c'è sempre la coppia che vive felice fino alla morte nella quiete domestica allietata da molti figlioli, che sono la consolazione dei genitori e dei maestri.

Forse è per questo che la bella fanciulla è volata in giuste nozze con Stokowsky, il grande direttore d'orchestra; le tredici stanze che risuonavano di telefonate per i contratti teatrali dell'impresario de Cicco, echeggiano oggi delle note di Beethoven; dal figlio di un venditore di broccoli all'ingrosso, al mago della bacchetta: Gloria è volubile, ma il senso della famiglia triestina... Attenzione all'em-

Evidentemente Ella non è stata bene informata sui problemi che l'ENAC ha risolto, deve risolvere ed affrontare giorno per giorno.

Credo mio dovere, pertanto, fare alcune precisazioni, che non vogliono tanto difendere l'ENAC quanto porre la questione degli autotrasporti di cose nella sua giusta luce, di modo che la stampa intervenendo possa autorevolmente collaborare alla soluzione di questo problema che è di vitale importanza per la Nazione.

Attribuire all'ENAC, come il Suo giornale fa, la responsabilità della penuria di viveri a Roma, e porre fuori di fuoco la questione.

L'ENAC è interessata esclusivamente ad assicurare gli autotrasporti, ad evitare lo spreco di carburante e di gomme, a disciplinare, in una parola i trasporti, di modo che gli automezzi disponibili siano utilizzati per i generi indispensabili. E questo fa, fino ad esaurimento della benzina a disposizione. Se gli autoveicoli sono costretti a star fermi per mancanza di carburante, creda pure che la colpa non è dell'ENAC. Né questa mancanza, signor Direttore, è un trinceramento di difesa, ma è, purtroppo, una dura e pressante realtà. Ella, forse, non sa che tra benzina e gasolio l'ENAC dispone di un quantitativo appena sufficiente a mantenere in esercizio, con una percorrenza media di 60 km. al giorno, appena 4.000 dei 20.000 autoveicoli iscritti.

E' chiaro che non si può, fino a quando le cose stanno in questo modo, concedere agli autotrasportatori una libertà sia pure marginale. A meno che non si voglia implicitamente autorizzare a rifornirsi al mercato nero del carburante, il che non solo non sarebbe corretto, ma pregiudicherebbe gravemente gli sforzi che l'ENAC, giustamente, fa, per indurre gli Alleati ad una più larga assegnazione di benzina.

L'ENAC non ha mai chiesto nuovi automezzi per sopprimere al-

circumane, di gomme ed alla possibilità di avere pezzi di ricambio. Del resto, come ha precisato la Presidenza del Consiglio, gli autoveicoli importati dagli Alleati sono per il momento da essi stessi direttamente gestiti e riforniti.

Come Ella vede, il punto cruciale della questione, almeno per il momento e fino a quando non sarà in atto la ricostruzione, è la necessità di avere a disposizione un maggior quantitativo di carburante; punto questo che l'ENAC non ha mancato di illustrare alle Autorità competenti, le quali finora non hanno potuto far nulla

(continua in 2. pagina)

## Arrestiamo la svalutazione

Un esperto finanziario, Pietro Battaglia, per arrestare la svalutazione propone: 1) la consegna alle banche dei biglietti per la stampa; 2) la riconsegna in moneta stampata del 30 per cento delle somme depositate; 3) consegna di titoli speciali nominativi non trasferibili per l'ammontare del 30 per cento delle somme depositate; 4) consegna di titoli trasferibili fra privati del rimanente 30 per cento. L'emissione della moneta stampata è fissata al 40 per cento per riportare il valore del dollaro a 100 lire.

Ma il governatore della Banca d'Italia ritiene che la circolazione dei biglietti in tutto il Regno dovrebbe aggirarsi su una cifra più vicina ai 300 che ai 350 miliardi di lire. Così stando le cose, non appare necessaria l'applicazione delle proposte del Battaglia. Il prestito in corso, al quale è dovere sottoscrivere, l'imposta straordinaria sul patrimonio, la riduzione economica di bilancio e il futuro grande prestito della ricostruzione saranno sufficienti per il definitivo risanamento monetario.

E' pertanto evidente che chi sottoscrive al prestito non soltanto compie un atto di patriottismo, ma fa contemporaneamente i suoi interessi, evitando che vengano adottate misure draconiane per sostenere la lira.

W 08/20/20  
T R A N S L A T I O N

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION

A-C 394

Transportation Sub-Commission

3rd April 1945

DAILY DIGEST OF ROME PRESS

From the "Tribuna dei Ferrovieri":

E.N.A.C.

It has been instituted this organization which is convenient only for past time. It has already been engaged General Directors, Compartmental Directors etc., with enormous salaries. Who Pays for all this? Either the State or the Organization which will reimburse itself on transports. In both cases everything is charged on the population! Was it necessary to create this new organization? Perhaps to settle somebody, as it rumoured! But we do not want to joke! These are not moments to consider certain things too lightly and therefore let us try to explain our considerations which are done in the interest of the Nation.

The present crisis of transports will be solved only when all railways will be operating. In the meantime a rational use of road haulage will surely help the situation, especially if we use all the available vehicles whose operations ought to be completed with adequate supplies from the Allies.

Then owing to these necessities it has been created the National Organization for road-haulage of freights. Was it really necessary to create such an enormous organism, when the Government has already at its disposal a complete organization as the Railway Administration?

This organism in cooperation with the General Inspectorate of Civil Motorization could have organized an efficient system of road-haulage, to substitute and to complete the railway system, even admitting a liberty of the Private initiative. State railways could give their great experience in transport as well as the utilization of all their installations and personnel. This is the argument which we want to point out: "that it would be advisable to utilize the numerous rail personnel who is at present unemployed

3rd April 1943

DAILY DIGEST OF ROME PRESS

From the "Tribuna dei Ferrovieri":

E.N.A.C.

It has been instituted this organization which is convenient only for past time. It has already been engaged General Directors, Compartmental Directors etc., with enormous salaries. Who pays for all this? Either the State or the Organization which will reimburse itself on transports. In both cases everything is charged on the population! Was it necessary to create this new organization? Perhaps to settle somebody, as it rumoured! But we do not want to joke! These are not moments to consider certain things too lightly and therefore let us try to explain our considerations which are done in the interest of the Nation.

The Present crisis of transports will be solved only when all railways will be operating. In the meantime a rational use of road haulage will surely help the situation, especially if we use all the available vehicles whose operations ought to be completed with adequate supplies from the Allies.

Then owing to these necessities it has been created the National Organization for road-haulage of freights. Was it really necessary to create such an enormous organism, when the Government has already at its disposal a complete organization as the Railway Administration?

This organism in cooperation with the General Inspectorate of Civil Motorization could have organized an efficient system of road-haulage, to substitute and to complete the railway system, even admitting a liberty of the private initiative. State Railways could give their great experience in transport as well as the utilization of all their installations and Personnel. This is the argument which we want to point out: "that it would be advisable to utilize the numerous rail Personnel who is at present unemployed owing to the railroad crisis".

Railways have excellent elements, as technicians, managers, who could be used to organize the operation of road-haulage. They are really competent, and serious and therefore they can be more trusted. Their experience will be superior to the one which it will have an un-specialized personnel, which ENAC is at present engaging.

TRANSLATION

FROM "Il Domani d'Italia" 22 March 1945

E.N.A.C. or The Wrong Dress.

The truckers, rather impatient, have not even waited the meeting that they themselves had asked and have held yesterday a noisy meeting against the Director General of ENAC, Ing. Michele Costa.

During the noisy meeting it was not easy to understand what their wished-are. Being most attentive we found out, however, that they did not want any bill of freight, any work-ticket, etc. Too much bureaucracy, they state, and there is something true in it; but it is obvious that they are interested in suppressing any control on the origin and the consumption of gasoline as well as on the itineraries. They would moreover like to choose their customers or the merchandise to be hauled. One trucker, who was shouting louder than the others, stated that during two months he had been hauling unprofitable merchandise, and that he wanted to haul some profitable merchandise too.

We were thinking that since the tariff rate established by ENAC is based on the Q1/Km covered and not on the kind of merchandise hauled, the truckers should not care at all what kind of merchandise they have to haul. But another speaker explained that right away.

Licorice has been transported to Florence - he stated - and the merchant has earned one million lire. Perambulators have <sup>been</sup> bought in Toscana at 3000 lire each and sold here at 18.000 lire each. Why should we not participate on these profits?

The truckers do not want to give up their right to have their part in the black market profits. Everybody is stealing and we want to steal too! This can be all right from the logical point of view but not from the moral one! But who cares for moral any more?

Any how, we left the meeting with the conviction that ENAC is a big mistake. As we have already said ENAC suffers from its immateriality this is the fault that makes it inconsistent and impossible.

Without any control on motor vehicles, without the possibility of giving to the truckers any spare parts, without even fuel (as it has been discovered <sup>when it was discovered</sup> yesterday that since a few days almost no transports are effected for lack of gasoline!) what can ENAC be? An office: a big office, with all the inevitable faults of bureaucracy, and nothing else. ~~ENAC~~ <sup>therefore</sup> is therefore lacking authority and therefore it cannot meet the requirements.

## L'ENAC: ovvero il vestito sbagliato

Gli autotrasportatori, abbastanza impazienti, non hanno voluto attendere nemmeno che fosse ricevuto l'invito da loro stessi lanciato per un'assemblea, in cui avessero potuto illustrare le loro ragioni e, ieri, hanno improvvisato, intorno all'ing. Costa, direttore generale dell'ENAC, una tumultuosa riunione di protesta.

Quali i loro desideri? Nell'assordante vociferare dell'incomposita adunanza, non era facile capirci molto. Con il massimo sforzo di attenzione, siamo tuttavia riusciti a renderci conto che essi, in prima linea, non vogliono saperne di lettera di vettura, fogli di viaggi e libro di percorrenza. Troppa burocrazia, affermano, e ci è del vero; ma, nella sostanza, essi sono interessati a che si sopprima ogni controllo sulla provenienza e il consumo del carburante e su gli itinerari. Poi vorrebbero scegliersi a loro talento, almeno in parte, i clienti da servire, ovvero la merce da trasportare. Uno che sbrattava più degli altri, affermava di aver trasportato per due mesi «merce povera» e, perciò, desiderava trasportare un po' di «merce ricca».

Noi riflettiamo che, essendo la tariffa ENAC puramente per quintale-chilometro e non più merceologicamente distinta, al trasportatore dovesse essere assolutamente indifferente la specie della merce da trasportare. Un altro oratore venne, però, subito ad illuminarci.

Si è fatto — egli affermava — un carico di liquerizia per Firenze ed il commerciante ci ha guadagnato un milione. Si sono comprate, in Toscana, delle carrozzine da neonati per tremila lire l'una e qui sono state vendute a 18 mila: perché non dobbiamo partecipare a questi lucri?

In altri termini, non si vuole mollare il buon diritto del trasportatore alla sua parte sul mercato nero. Si ruba? Dunque, vogliamo rubare! La logica non fa una grinza. Ne fa molte la morale. Alla morale, però, chi volete che ci badi più?

Il fatto è che, a ben rifletterci, non è esatto che la logica stessa non ne soffra, perché, quando il trasportatore è ammesso a tagliarsi a suo bell'agio la fetta della torta, il commerciante giustifica l'alto prezzo dei prodotti con l'alto costo dei trasporti e, così, il circolo vizioso si chiude immediatamente.

Comunque da quella parte della discussione alla quale, per avventura, ci fu dato di assistere, ne uscimmo con il rafforzato convincimento del grosso errore che caratterizza l'ENAC. Ha un bell'affermare l'ottimo Cerubino che perfino quel maestro dei carti, che era il buonissimo di Adolfo De Nicola, aveva bisogno di misurare e rimisurare un vestito per toglierne i difetti.

Qui si tratta di un vestito che è stato proprio malamente tagliato e di aggiustarlo non c'è proprio modo. Quel suo povero «capogiovane», che è l'ing. Costa, in funzione di direttore generale, ieri si affannava in tutti i modi a togliere i difetti, ma proprio non ci riusciva e più si affannava e più appariva chiaro che si tratta di un vestito indossabile.

Diciamo già che questo ente soffre della sua immaterialità e questa è la tara che lo rende inconsistente e impossibile. A conti fatti, esso si riduce appena appena ad una cavalcia di carta e, perciò, è chiaro che non serve a nulla.

Senza il dominio degli automezzi, senza la possibilità di offrire un ricambio, senza nemmeno carburante (come si è scoperto ieri, apprendendosi che si

è dovuto sopprimere il servizio delle camionette e che da alcuni giorni, quasi non si effettuano trasporti, appunto per mancanza di benzina) a che volete che si riduca l'ENAC? A un ufficio: un immenso ufficio con tutti gli inevitabili difetti della burocrazia e niente altro.

Da ciò, l'assoluto difetto di autorità e, quindi, la impossibilità di affrontare praticamente le esigenze.

E allora? Allora siamo come nella famosa «epoché» di Hergé: tutto da rifare.

IL Domani d'Italia  
22 MARCH 1945

5902

**L'ENAC e i trasporti a collettame**

Circa la recente istituzione di una stazione per i trasporti di merci a collettame, l'Enac precisa che la scelta dei locali della Ctt è dovuta esclusivamente a ragioni d'ubicazione, non intendendo con questo dare a nessuno, e neanche alla stessa Ctt, che ha esduto i locali, per l'esclusiva del lavoro di reperimento ed acquisizione dei carichi da spedire. Tale attività rimane, pertanto, di competenza di tutte le aziende di spedizione iscritte come tali alla Camera di Commercio, e appartenenti all'Associazione Nazionale Spedizionieri.

Al riguardo sono in corso accordi fra l'Associazione e l'Enac, per organizzare il funzionamento della stazione, e per fissare le tariffe per i trasporti delle merci a collettame.

fun "Ricostruzione"

7<sup>a</sup> april 1945

VT  
ROAD SECTION  
MR S ROSS  
Room 68

III floor  
Annex

5/10/5

## La colpa è dei trasportatori se l'organizzazione difetta si dice da parte dell'ENAC

L'«Enac», il quale è appena all'inizio della sua attività, con- fida soprattutto nella comprensio- ne dei trasportatori e nella co- laborazione dei committenti; d'al- tra parte il razionamento della benzina impedisce un regime di completa libertà di trasporti; que- ste sono le osservazioni più impor- tanti che al «Globo» sono state fatte presenti, da fonte competen- te, in ordine ai due articoli pub- blicati rispettivamente il 7 e il 25 marzo.

Indubbiamente, ci è stato detto, l'articolista fa delle precisazioni interessantissime ed illustra chia- ramente le norme di applicazione della tariffa nazionale per tra- sporto di cose con autocarri, ap- provate con Decreto Ministeriale 30 gennaio 1945. Ne traslascia di vagliare il sistema, semplice e ret- tilineo, con il quale l'ENAC in- tende regolare il pagamento dei trasporti.

### Un obbligo

E qui è opportuno precisare che con tale sistema l'ENAC ritiene soltanto di adempiere ad un pre- ciso obbligo statutario e garanti- re al trasportatore l'importo del trasporto, giacché, per risolvere il problema del rispetto delle tariffe, l'ENAC dispone di altri mezzi de- rivanti dalla legge e soprattutto confida nella comprensione dei tra- sportatori e nella collaborazione dei committenti.

Interessante è lo specchio pub- blicato nel corpo dell'articolo più recente, nel quale si fa il raffronto tra il costo dei trasporti, calco- lato in base alla tariffa naziona- le, ed il prezzo derivante dalla legge economica dell'offerta e del- la domanda.

Si hanno però precisi elemen- ti, a quanto la fonte competente dichiara, per affermare che non tutti i trasportatori adottano la tariffa così detta corrente. Ad esempio, per il grano da importa- re a Roma, circa 200 autocarri lavorano, fuori della loro residen- za, per trasportare dai silos della Toscana alle più prossime stazio- ni ferroviarie la merce, con com- pensi fortissimi calcolati in base alla tariffa nazionale; e non è da credere che i Consorzi Agrari sia- no anch'essi disposti a pagare il così detto «sottomano».

Non sorprende che trasportato- ri meno scrupolosi adottino la ta-

### L'ENAC IN PROVINCIA DI ROMA

Un comunicato della Direzione generale del- l'ENAC informa che nella seconda decade di marzo sono entrati nella città di Roma su au- tomezzi iscritti all'ENAC 89.924 quintali di merce, comprendente generi alimentari, combustibili, materiali edili ed altro. Nel medesimo periodo di tempo, gli automezzi iscritti all'ENAC hanno trasportato fuori Roma 19.125 quintali di merci.

Nei riguardi dell'intero territorio della pro- vincia l'ENAC ha eseguito trasporti per un to- tale di 96.605 quintali, a cui vanno aggiunti quelli del grano necessario all'alimentazione della città di Roma effettuati dai suoi e magazzini della città scassa e dell'Umbria alle stazioni ferroviarie di Arezzo, Assisi, Chiusi, Gubbio, Grosseto e Orvieto.

5900

# se l'organizzazione difetta si dice da parte dell'ENAC

L'«Enaca», il quale è appena all'inizio della sua attività, co-  
sì fino a quando non sarà chia-  
rida soprattutto nella compren-  
sione dei trasportatori e nella co-  
laborazione dei committenti; d'al-  
tra parte il razionamento della  
benzina impedisce un regime di  
completa libertà di trasporti; que-  
ste sono le osservazioni più impor-  
tanti che al «Globo» sono state  
fatte presenti, da fonte competen-  
te, in ordine ai due articoli pub-  
blicati rispettivamente il 7 e il  
25 marzo.

(Continuo in 2. pag., 5. e 6.)

X

Indubbiamente, ci è stato detto,  
l'articolista in delle precisazioni  
interessantissime ed illustra chia-  
ramente le norme di applicazione  
della tariffa nazionale per tra-  
sporto di cose con autoveicoli, ap-  
provate con Decreto Ministeriale  
30 gennaio 1945, ne traslascia di  
variare il sistema, semplice e ret-  
tilineo, con il quale l'ENAC in-  
tende regolare il pagamento dei  
trasporti.

## Un obbligo

E qui è opportuno precisare che  
con tale sistema l'ENAC ritiene  
soltanto di adempiere ad un pre-  
ciso obbligo statutario e garanti-  
re al trasportatore l'importo del  
trasporto, giacché, per risolvere il  
problema del rispetto delle tariffe,  
l'ENAC dispone di altri mezzi de-  
rivanti dalla legge e soprattutto  
confida nella comprensione dei tra-  
sportatori e nella collaborazione  
dei committenti.

Interessante è lo specchio, pub-  
blicato nel corpo dell'articolo più  
recente, nel quale si fa il raffronto  
tra il costo dei trasporti, calco-  
lato in base alla tariffa naziona-  
le, ed il prezzo derivante dalla  
legge economica dell'offerta e del-  
la domanda.

Si hanno però precisi elemen-  
ti, e quanto la fonte competente  
dichiara, per affermare che non  
tutti i trasportatori adottano la  
tariffa così detta corrente. Ad  
esempio, per il grano da importa-  
re a Roma, circa 200 autocarri  
lavorano, fuori della loro residen-  
za, per trasportare dai silos della  
Toscana alle più prossime stazio-  
ni ferroviarie la merce, con com-  
pensi fortissimi calcolati in base  
alla tariffa nazionale; e non è da  
credere che i Consorzi Agrari sia-  
no anch'essi disposti a pagare il  
così detto «sottomano».

Non sorprende che trasportato-  
ri meno scrupolosi adottino la ta-  
riffa corrente, che si può meglio  
definire di contrabbando, e che al-  
trecenti mittenti possano asso-  
gettarsi a questa tariffa, sicuri di  
poter riversare il maggior onere  
sul consumatore.

## Altri inconvenienti

Inconvenienti simili e altrettan-  
to dannosi si verificano, oggi, per  
tutti i generi, ivi compresi quelli  
di primissima necessità, e non  
per tali motivi si sono chia-  
rati inutili o falliti gli organi pre-  
posti alla disciplina di tali generi.

Ora non è detto che l'ENAC  
non abbia mezzi per far rispet-  
tare la Tariffa nazionale, che an-  
zi molti gliene fanno a disposizio-  
ne la legge, la quale va gradata-  
mente applicandosi; ma certamen-

## L'ENAC IN PROVINCIA DI ROMA

Un comunicato della Direzione generale del-  
l'ENAC informa che nella seconda decade di  
marzo sono entrati nella città di Roma su au-  
tomobili iscritti all'ENAC 69.954 quintali di merce,  
comprendente generi alimentari, combustibili,  
materiali edilizi ed altro. Nel medesimo periodo  
di tempo, gli automezzi iscritti all'ENAC hanno  
trasportato fuori Roma 19.188 quintali di merci.

Nel riguardi dell'intero territorio della pro-  
vincia l'ENAC ha eseguito trasporti per un to-  
tale di 56.655 quintali, a cui vanno aggiunti quelli  
del grano necessario all'alimentazione della città  
di Roma effettuati dai silos e magazzini della To-  
scana e dell'Umbria alle stazioni ferroviarie di  
Arezzo, Assisi, Chiusi, Gubbio, Grosseto e Orvieto.

5900

*giornale*

X. lodevolissima è la proposta di lasciare libero il traffico camionistico per stabilizzare la ~~tariffa~~ <sup>tariffa</sup> dei trasporti, la tariffa sulla base della legge economica dell'offerta e della domanda; Si dimentica però che la benzina è razionata ed appena sufficiente ai trasporti di merci di prima necessità e che pertanto la proposta non può essere accettata a meno che non si voglia attingere al mercato nero dei carburanti al quale non si può, non si deve e non è morale ricorrere.

D'altra parte non si può non convenire che oggi esiste una forte eccedenza della richiesta sulla possibilità di trasporto e non vi è dubbio che in tali condizioni la tariffa corrente risulterebbe esosa ed eccessivamente superiore a quella determinata dall'effettivo costo di esercizio degli autoveicoli tanto più che le attuali condizioni delle Ferrovie non consentono alle medesime di assolvere in pieno la loro specifica funzione calmieratrice.

Circa poi la osservazione sui ritardi dei versamenti, c'è da osservare che l'E.N.A.C. è appena all'inizio della sua attività ed è quindi logico che qualche ritardo si sia verificato o si verifichi; mentre è bene conoscere che sono state prese le necessarie disposizioni ed è stata snellita la organizzazione amministrativa perchè le liquidazioni delle competenze siano effettuate nel periodo stabilito.

5899

Tr. RB/rb

TRANSLATION

From the "GLOBO" 30 March 1945

THE TRUCKERS ARE TO BE BLAMED IF THE ORGANIZATION IS FAULTY,

STATE E.N.A.C.

"ENAC", which just began to operate, relies upon the understanding of the truckers and the co-operation of the consignors; on the other hand the rationing of the gasoline does not permit a free transport policy; this was stated to the "GLOBO" by ENAC in answer to our two articles published on 7 and 25 of March.

No doubt, they told us, the writer has given a clear view of ENAC regulations for the application of the tariff rates and has pointed out some very interesting sides of the situation.

An Obligation

It is necessary to point out that by their simple system of payment of the transport, ENAC mean only to fulfil a precise obligation derived from the ENAC Statute and to guarantee the payment of the transport to the trucker. To solve the problem of the observance of the tariff rates ENAC have at their disposal other means provided by the law and they moreover rely upon the understanding of the truckers and the co-operation of the consignors. The table published in our second article and showing a comparison between the cost of the transport according to the national tariff rate and the prices actually charged by the truckers is very interesting.

But ENAC state that not all the truckers charge the so called current tariff. For the transport of wheat to Rome area, for instance, about 200 trucks are operating, far from their usual residence, to haul the merchandise from the collecting centers of Toscana to the railheads, and are paid on contract rates calculated on the basis of the national tariff rates; nor is it probable that the Consorzi Agrari be willing to pay any extra fares.

No wonder, however, that less scrupulous truckers charge extra rates, and that the consignors can afford to accept the high prices, because they know that they can recover their money by charging high prices to the customers.

"ENAC", which just began to operate, relies upon the understanding of the truckers and the co-operation of the consignors; on the other hand the rationing of the gasoline does not permit a free transport policy; this was stated to the "GICBO" by ENAC in answer to our two articles published on 7 and 25 of March.

No doubt, they told us, the writer has given a clear view of ENAC regulations for the application of the tariff rates and has pointed out some very interesting sides of the situation.

#### An Obligation

It is necessary to point out that by their simple system of payment of the transport, ENAC mean only to fulfil a precise obligation derived from the ENAC Statute and to guarantee the payment of the transport to the trucker. To solve the problem of the observance of the tariff rates ENAC have at their disposal other means provided by the law and they moreover rely upon the understanding of the truckers and the co-operation of the consignors. The table published in our second article and showing a comparison between the cost of the transport according to the national tariff rate and the prices actually charged by the truckers is very interesting.

But ENAC state that not all the truckers charge the so called current tariff. For the transport of wheat to Rome area, for instance, about 200 trucks are operating, far from their usual residence, to haul the merchandise from the collecting centers of Toscana to the railheads, and are paid on contract rates calculated on the basis of the national tariff rates; nor is it probable that the Consorzi Agrari be willing to pay any extra fares.

No wonder, however, that less scrupulous truckers ~~are~~ <sup>are</sup> extra rates, and that the consignors can afford to accept their high prices, because they know that they can recover their money by charging high prices to the customers.

#### Other Inconveniences

Similar inconveniences as much harmful are taking place at present for all commodities, including the most essential ones, and however the organizations controlling these commodities have not been judged useless or unsuccessful as it has been done for ENAC.

It is not true that ENAC have no power to enforce the national tariff rates, on the contrary, the law, which is being enforced by degrees, gives full power to ENAC, but it will not be possible to avoid infringements of the law as long as truckers and consignors will not realize that they must keep their profits within honest limits.

The proposal of allowing the trucks to operate, without

- 2 -

any control, having the tariff established by the economical law of supply and demand would be a very good one; but we must not forget that the gasoline is rationed and is hardly sufficient to meet the requirements for hauling essential goods: the process cannot therefore be accepted unless we do not allow the truckers to buy the gasoline at the black market and this cannot and must not be done, because it would be immoral.

On the other hand we must agree that at present the demand for transports is far exceeding the availability of means of transport and no doubt this would result in a freight rate much higher than the one based on the real cost of operation of the trucks, especially because, in the present condition of the railway system, road transports have no competition.

As far as the blame about the delays which have taken place in the payment of the truckers is concerned, INAC point out that this agency has just begun to operate; this explains why these delays have taken place and are still taking place, but action has been taken to have the payment of the fares due to the truckers effected within the established period of time.

5897

TRANSPORT S/C

# I trasporti dell'ENAC costano dieci volte di più delle tariffe

Bisogna convenire che l'organizzazione è fuori della realtà se i prezzi legali sono tanto diversi dai prezzi effettivi dei trasporti - dichiara un esperto

Da un minimo del doppio ad un massimo del decuplo delle tariffe ufficiali fissate dall'Enac, si pagano effettivamente i trasporti delle merci che vengono effettuati a mezzo di autocarri.

Questo è il più importante, ma non il solo inconveniente che deriva dalla complessa bardatura che l'Enac ha voluto imporre ai trasporti automobilistici; così ha dichiarato al « Globo » un competente, a seguito di quanto è stato già fatto presente nel numero del giornale del 7 corr.

Secondo le norme del Decreto ministeriale 30 gennaio 1945:

« I corrispettivi per i trasporti di cose con automezzi non potranno superare quelli indicati nelle unite tabelle e norme di applicazione ». Nelle norme di applicazione è spiegato che la tariffa è composta: a) da una quota di ingaggio fissa per ogni viaggio, e indipendente dalla distanza percorsa; b) da una quota chilometrica; c) da una maggiorazione del 6 per cento; d) dall'imposta sulla entrata. I corrispettivi di cui alle lettere a) e b) vanno al trasportatore; quello di cui alla lettera c) va all'ENAC per il suo funzionamento; la imposta sull'entrata va all'erario.

## Tabella e norme

L'allegato A al suddetto decreto fissa 75 diverse quote chilometriche da applicarsi agli automezzi secondo la rispettiva portata fiscale. Le norme di cui all'allegato B indicano il modo di applicazione della tariffa arrivando persino a fissare i tempi a disposizione per il carico e lo scarico e le relative penalità, nonché la somma da corrispondere al vettore, da parte del committente, in caso di pernottamenti.

In applicazione di quanto sopra la ENAC comincia con l'imporre ai committenti, dei quali sono state accettate le domande di trasporto, di pagare anticipatamente, prima del ritiro del foglio di viaggio e mediante ver-

| PERCORSI                         | Km.<br>andata<br>e<br>ritorno | Noio<br>legale<br>—<br>Costo<br>Totale<br>L. | NOIO DI FATTO |         |         |         | Totale  |
|----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|
|                                  |                               |                                              | andata        |         | ritorno |         |         |
|                                  |                               |                                              | L. q.l.       | Importo | L. q.l. | Importo |         |
| Roma-Taranto . . . . .           | 1.140                         | 59.590                                       | 3.000         | 150.000 | 3.000   | 150.000 | 300.000 |
| Roma-Messina . . . . .           | 1.600                         | 82.270                                       | 3.500         | 175.000 | 4.000   | 200.000 | 375.000 |
| Roma-Catanzaro . . . . .         | 1.340                         | 69.210                                       | 3.000         | 150.000 | 3.500   | 175.000 | 325.000 |
| Roma-Foggia . . . . .            | 720                           | 37.740                                       | 2.000         | 100.000 | 2.000   | 100.000 | 200.000 |
| Roma-Napoli . . . . .            | 600                           | 26.610                                       | 500           | 25.000  | 1.000   | 50.000  | 75.000  |
| Roma-Pescara . . . . .           | 447                           | 23.925                                       | 1.000         | 50.000  | 1.200   | 60.000  | 110.000 |
| Roma-Ancoli Piceno . . . . .     | 450                           | 24.000                                       | 1.000         | 50.000  | 1.100   | 55.000  | 105.000 |
| Roma-Città di Castello . . . . . | 490                           | 25.100                                       | 1.500         | 75.000  | 1.000   | 50.000  | 125.000 |
| Roma-Perugia . . . . .           | 300                           | 20.535                                       | 600           | 30.000  | 800     | 40.000  | 70.000  |
| Roma-Siena . . . . .             | 470                           | 25.190                                       | 1.000         | 50.000  | 1.200   | 60.000  | 110.000 |
| Roma-Grosseto . . . . .          | 380                           | 20.135                                       | 600           | 30.000  | 600     | 30.000  | 60.000  |
| Roma-Firenze . . . . .           | 610                           | 32.175                                       | 3.000         | 150.000 | 3.000   | 150.000 | 300.000 |

samento in c.e. ad esso intestato: a) l'importo totale del trasporto; b) il 6 per cento di contributo ENAC; c) il 4 per cento di imposta sull'entrata; d) una quota supplementare, a volte sensibile, a titolo cauzionale in considerazione del fatto che, ammettendo la tariffa, a favore del trasportatore, compensi per pernottamenti, soste, ritardi nel carico e nello scarico, non è possibile fissare a priori l'importo esatto di un trasporto.

Effettuato il trasporto, il trasportatore restituisce agli Uffici della ENAC il foglio di viaggio, cont. firma o del committente e debitamente compilato in ogni sua parte per quanto riguarda: data di partenza e di arrivo; data ed ora di inizio e termine del carico e dello scarico. Gli Uffici dell'ENAC provvedono alla fatturazione del foglio dopo la quale emettono il mandato di pagamento, a mezzo banca, a favore del trasportatore dandone avviso al committente. Mentre il trasportatore incassa l'importo del viaggio, il committente provvede a regolare, presso la banca stessa, la propria partita ritardando o versando la differenza risultante tra il prezzo definitivo del trasporto e l'importo anticipatamente versato. Per espressa disposizione del Ministro per i Trasporti i trasportatori dovrebbero essere pagati entro 7 giorni dalla presentazione dei fogli di viaggio alla fatturazione.

Da quanto esposto risulta subito chiaro che l'ENAC ha voluto impedire ogni rapporto diretto di fare ed avere tra committente e trasportatore, ricevendo esso l'ammontare del trasporto e versandolo poi al trasportatore. Mediante questa semplice ma trovata l'ENAC ha creduto di aver risolto il grave problema del rispetto delle tariffe, e poiché, come abbiamo esposto in altro articolo, anche il movimento di ogni automezzo dovrebbe essere regolarizzato per legge dalla ENAC, così l'Ente si è formata la convinzione di aver risolto tutto il problema degli autotrasporti. Ma, come nel precedente articolo abbiamo dimostrato il fallimento della disciplina del movimento, mostriamo ora come sia fallito anche il rispetto delle tariffe.

## Una semplice trovata

Ripetiamo nella tabella il confronto tra tariffe legali e quelle di fatto su vari percorsi tra i più importanti per un autocarro di 50 q.li di portata fiscale.

La tariffa legale è stata calcolata in base alla tariffa senza tenere conto dei pernottamenti e delle penalità per ritardi nel carico e nello scarico e per le soste; elementi variabili da viaggio a viaggio. I noli effettivi sono naturalmente largamente indicativi ma sono da considerarsi, con buona approssimazione, come massimi, poiché in generale in uno solo dei percorsi (nell'andata o nel ritorno) si effettua il carico principale, mentre nell'altro si effettua il cosiddetto carico di recupero il cui corrispettivo può anche essere di molto inferiore a quello da noi registrato. Ciò dipende dalla fretta del trasportatore e dalla sua fortuna nel trovare, all'atto della partenza o del ritorno a vuoto, un

committente pronto a spedire in quella determinata direzione merci che sopportino un aggravio maggiore o minore per il trasporto. A volte, sia pure eccezionalmente, si effettuano viaggi con uno dei percorsi a vuoto; in tal caso il guadagno del trasportatore si riduce corrispondentemente.

Dato l'enorme divario tra prezzi legali e prezzi di fatto si pone subito la domanda: « è l'ENAC fuori della realtà, o le pretese dei trasportatori sono da considerarsi eccessive? ». Per il solo fatto che sul mercato esistono quei prezzi di fatto « senza dei quali » l'ENAC non riesce a far eseguire i trasporti bisogna convenire che esso è fuori della realtà. La questione se i noli di fatto siano da considerarsi eccessivi o meno non rientra nel compito di questo articolo, tuttavia ci corre l'obbligo di affermare, soprattutto per i lettori profani, che i noli legali sono molto più lontani dal costo di quelli effettivi. Per convincersene consigliamo quei lettori a considerare con un po' di attenzione le quotazioni di fatto delle parti di ricambio e delle gomme riportate nell'ultima pagina del settimanale tecnico « MOTOR » e paragonarle a quelle della contabilità di una qualunque azienda di trasporti. Comunque, quale sia la conclusione su questo spinoso punto, a noi basta far rilevare che le tariffe effettive vengono fissate in base al solito gioco della domanda e dell'offerta che l'ENAC ha cercato inutilmente di sopprimere malgrado la lunga e vana esperienza di oltre un decennio di economia regolata.

L'esposizione del sistema amministrativo stabilito dall'ENAC messo in contrapposizione con le tariffe effettivamente praticate ci permette di esporre più comprensibilmente come il sistema di fatto si inverte sul sistema legale.

### Liquidazione dei compensi

Quando tra committente e trasportatore si pattuisce il prezzo globale del trasporto, poiché il primo è obbligato ad effettuare un versamento anticipato all'ENAC, si stabilisce che il committente pagherà al trasportatore la differenza risultante tra il prezzo globale e la parte del versamento che, a fatturazione avvenuta, verrà riscosso dal trasportatore stesso. Siccome però la fatturazione dei fogli di viaggio, contrariamente alle disposizioni, avviene in numerosissimi casi anziché dopo 7 giorni, dopo 10, 15 a volte 30 giorni, per evitare che rimanga sospesa per un tempo così lungo tra committente e trasportatore la liquidazione del compenso di ogni singolo trasporto, alcuni trasportatori, dopo aver fatto un calcolo approssimativo dell'importo del foglio di viaggio, chiedono, come compenso per il viaggio, soltanto un soprapprezzo per ogni q.le trasportato ed il rapporto con il committente si esaurisce con la riscossione di tale soprapprezzo. Altre volte infine, poiché i committenti nella ignoranza delle complesse disposizioni amministrative dell'ENAC, credono che tutto l'importo del versamento anticipato sia poi corrisposto al trasportatore e quindi pretendono di calcolare la differenza tra prezzo globale pattuito ed importo del foglio di viaggio ponendo in detrazione lo importo totale del versamento anticipato, così alcuni trasportatori giungono persino a versare essi all'ENAC l'importo anticipato del viaggio salvo a recuperarlo all'epoca della fatturazione. In questo caso tutto il prezzo pattuito per un trasporto viene pagato alla mano dal committente al trasportatore a viaggio ultimato.

Fin qui l'esposizione dei fatti.

Dopo circa due mesi di esperimento, si può concludere che i viaggi vengono scelti e concordati tra committente e trasportatore sia per quanto riguarda le modalità del trasporto, sia per quanto riguarda la pat. l'autorizzazione si lasci che il committente possa recarsi in un luogo di sua scelta. Inoltre il versamento anticipato di una somma maggiore dell'importo totale del viaggio da trasportare o di quel trasportatore che si accorpate del committente appare una condizione molto onerosa ed altresì inutile dato che tutto viene in pratica liquidato privatamente tra trasportatore e committente. Inoltre tale condizione non trova nemmeno il compenso nel sollecito pagamento al trasportatore; pagamento che avviene in generale molto tempo dopo i termini prescritti. Un simile ritardo oltre a danneggiare il trasportatore che ha bisogno continuamente di danaro il quale per fronteggiare le notevoli spese di manutenzione degli automezzi (oggi nessuno vende più a credito), crea un enorme saldo attivo nel c/c dell'ENAC con danari che non fruttano interesse ai trasportatori che ne sono i proprietari; ma che ne fruttano uno, sia pur tenue (1 per cento), a favore dell'Ente che è il debitore: ed il lucro su tale massa di depositi unito al contributo del 6 per cento percepito sull'ammontare dei fogli di viaggio può dare un'idea della pesantezza dell'organismo. Ma soprattutto durante il periodo di esperimento l'ENAC non è riuscito ad eliminare o a ridurre i prezzi degli autoveicoli, la borsa nera della benzina (quella di assegnazione non è neppure sufficiente per compiere il viaggio), delle gomme, delle parti di ricambio; ma, quel che è peggio, non è riuscito ad eliminare la preferenza dei trasportatori verso le merci ricche ed i percorsi più remunerativi: argomento fondamentale dei sostenitori dell'ENAC.

### Una proposta

Ora noi vorremmo che il Governo avesse il coraggio di effettuare un periodo di esperimento di libero lavoro degli automezzi. Forse quello che non è riuscito ad ottenere la disciplina potrebbe essere ottenuto per mezzo della concorrenza e ci sono elementi per crederlo possibile. Basta ad esempio confrontare nella nostra tabella dei noli effettivi il prezzo dei trasporti sul percorso Roma-Napoli per il quale è facile ottenere fogli di viaggio e sul quale ha cominciato anche ad operare la concorrenza della ferrovia, con quello dei trasporti sul percorso Roma-Firenze per il quale è difficilissimo ottenere fogli di viaggio e sul quale quindi è in servizio forza a mente un numero limitato di automezzi. La differenza di chilometraggio (appena 100 chilometri) non giustifica davvero l'enorme differenza dei prezzi.

Comunque, per tener conto di un eventuale residuo timore delle autorità governative circa la possibilità che rimangano ineffettivi i trasporti di merci potremmo anche consentire un temperamento nella seguente maniera: esista pure un ufficio che vagli le richieste di trasporto nel sen-

to di accoglimento di quelle essenziali (ma non sono essenziali); ma una volta accordata l'autorizzazione si lasci che il committente possa recarsi in un luogo di sua scelta. Inoltre il versamento anticipato di una somma maggiore dell'importo totale del viaggio da trasportare o di quel trasportatore che si accorpate del committente appare una condizione molto onerosa ed altresì inutile dato che tutto viene in pratica liquidato privatamente tra trasportatore e committente. Inoltre tale condizione non trova nemmeno il compenso nel sollecito pagamento al trasportatore; pagamento che avviene in generale molto tempo dopo i termini prescritti. Un simile ritardo oltre a danneggiare il trasportatore che ha bisogno continuamente di danaro il quale per fronteggiare le notevoli spese di manutenzione degli automezzi (oggi nessuno vende più a credito), crea un enorme saldo attivo nel c/c dell'ENAC con danari che non fruttano interesse ai trasportatori che ne sono i proprietari; ma che ne fruttano uno, sia pur tenue (1 per cento), a favore dell'Ente che è il debitore: ed il lucro su tale massa di depositi unito al contributo del 6 per cento percepito sull'ammontare dei fogli di viaggio può dare un'idea della pesantezza dell'organismo. Ma soprattutto durante il periodo di esperimento l'ENAC non è riuscito ad eliminare o a ridurre i prezzi degli autoveicoli, la borsa nera della benzina (quella di assegnazione non è neppure sufficiente per compiere il viaggio), delle gomme, delle parti di ricambio; ma, quel che è peggio, non è riuscito ad eliminare la preferenza dei trasportatori verso le merci ricche ed i percorsi più remunerativi: argomento fondamentale dei sostenitori dell'ENAC.

Tr. RB/rb

TRANSLATIONTHE TRANSPORT BY E.N.A.C. COSTS TEN TIMES MORE THAN THE  
OFFICIAL TARIFF RATES

The Organization must be out of the Reality, Since the Official  
Tariff Rates are so different from the Real Transportation Prices  
States an Expert.

The transportation of goods by motor-vehicles is actually  
paid from a minimum of double to a maximum of ten times the  
official tariff rates established by ENAC.

This is the most important but not the only inconvenience  
that has come from the complicate harnessing of motor-transport  
by ENAC -- so stated an expert as a comment to what we pointed out  
on our newspaper (March the 7th)

According to the regulations of the Ministerial Decree of

30 January 1945:

"The price for transport of goods by motor-vehicles cannot  
exceed the price shown in the attached tariff rates and regulations  
for the application of same." In the regulations for the application  
of the tariff rates it is explained that the tariff is composed  
of a) a fixed hiring rate for each trip to be paid independently  
from the distance covered; b) a tariff rate to be paid according  
to the number of kilometers covered; c) a contribution of 6% for  
ENAC operation; d) the income tax. The rates mentioned in items  
a) and b) are paid to the trucker, the contribution mentioned  
in item c) is paid to ENAC for its operation; the income tax is  
paid to the government.

TABES AND REGULATIONS

In the enclosure A attached to the above decree, 75 different  
kilometric rates are established, to be applied to the vehicles  
according to their load carrying capacity. The regulations set  
forth in enclosure B explain how the tariff are to be applied, and  
they go so far as fixing the time allowed for loading and un-  
loading the vehicles, the penalties in case of noncompliance with  
the above regulations; and the sum to be paid to the trucker by

3393

The Organization must be out of the Reality, since the Real Transportation Prices  
Tariff Rates are so different from the Real Transportation Prices  
States an Expert.

The transportation of goods by motor-vehicles is actually paid from a minimum of double to a maximum of ten times the official tariff rates established by ENAC.

This is the most important but not the only inconvenience that has come from the complicate harnessing of motor-transport by ENAC -- so stated an expert as a comment to what we pointed out on our newspaper (March the 7th)

According to the regulations of the Ministerial Decree of

30 January 1945:

"The price for transport of goods by motor-vehicles cannot exceed the price shown in the attached tariff rates and regulations for the application of same." In the regulations for the application of the tariff rates it is explained that the tariff is composed of a) a fixed hiring rate for each trip to be paid independently of the distance covered; b) a tariff rate to be paid according to the number of kilometers covered; c) a contribution of 6% for ENAC operation; d) the income tax. The rates mentioned in items a) and b) are paid to the trucker, the contribution mentioned in item c) is paid to ENAC for its operation; the income tax is paid to the government.

#### TABLES AND REGULATIONS

In the enclosure A attached to the above decree, 75 different kilometer rates are established, to be applied to the vehicles according to their load carrying capacity. The regulations set forth in enclosure B explain how the tariff are to be applied, they go so far as fixing the time allowed for loading and unloading the vehicles, the penalties in case of uncompliance with the above regulations; and the sum to be paid to the trucker by the consignor in case of over-night trips.

According to these regulations, ENAC require from the consignor whose request of transport has been accepted to pay in advance, before obtaining the work-ticket, through account current: a) the total price of the transport; b) the 6% for ENAC contribution; c) the 4% for the income tax; d) a supplementary sum, sometimes rather high, as a bond, required by the fact that, since the tariff rate forsee a compensation to be paid to the trucker for over-night trips, halts, delays in the loading and unloading of the merchandise, it is impossible to establish in advance the exact amount to be charged for the transport. When the transport has been effected, the trucker returns to the ENAC office concerned the work-ticket countersigned by the consignor and filled out in all its details: date of departure, date of arrival, date and time when the loading and unloading were begun and completed.

- 2 -

The ENAC Office will prepare the bill and issue order of payment for the trucker, through the same bank, giving notice to the consignee. The trucker receives payment for the transport effected and the consignee will settle his position, at the same bank, paying or cashing the difference between the total amount charged for the transport and the sum already paid by him. The Ministry of Transport has issued precise directives to the end that the trucker be paid within 7 days from the time the work-ticket has been returned to the ENAC Office concerned.

It is evident, from what is aforesaid, that ENAC have tried to avoid any direct contact between the consignee and the trucker by having their office collect the money for the transport from the consignee and pay it to the trucker. By this very simple expedient ENAC thought to have solved the difficult problem of the observance of the tariff rates; and since, as we have explained in another article, also the movement of each truck should be controlled by ENAC, this Agency is now convinced to have solved the whole problem of transports. But, as we have proved in our last article the failure of the control of movement, we shall now prove that also the attempt to obtain the observance of the tariff rates has been a failure.

#### A SIMPLE EXPEDIENT

The above table shows the difference between the official tariff rates and the prices actually charged on the most important itineraries for a 5 tons carrying capacity truck.

The official price has been calculated on the basis of the national tariff rate, without taking into account extra fares for over-night trips, penalties for delay in loading and unloading and for halts, which are figures varying in each trip. The prices actually charged by the trucker are to be considered as maximum because generally only on one of the two trips the principal loading is effected, while on the other the so called recovering loading is effected which can be charged much less than the price shown in our table. This may depend on the haste of the trucker and on his chance of finding, on leaving for an empty trip, a consignee wishing to ship to the same place more or less profitable merchandise. Sometimes, though very seldom, the truckers have to effect one empty trip, in this case their profit is accordingly reduced.

As a consequence of the great difference between the legal prices and the real prices charged, one question arises: "is ENAC out of the reality, or are the requests of the truckers to be considered excessive?" The fact that these high prices are

It is evident, from what is aforesaid, that ENAC has to avoid any direct contact between the consignor and the trucker by having their office collect the money for the transport from the consignor and pay it to the trucker. By this very simple expedient ENAC thought to have solved the difficult problem of the observance of the tariff rates; and since, as we have explained in another article, also the movement of each truck should be controlled by ENAC, this Agency is now convinced to have solved the whole problem of transports. But, as we have proved in our last article the failure of the control of movement, we shall now prove that also the attempt to obtain the observance of the tariff rates has been a failure.

#### A SIMPLE EXPEDIENT

The above table shows the difference between the official tariff rates and the prices actually charged on the most important itineraries for a 5 tons carrying capacity truck.

The official price has been calculated on the basis of the national tariff rate, without taking into account extra fares for over-night trips, penalties for delay in loading and unloading and for halts, which are figure varying in each trip. The prices actually charged by the trucker are to be considered as maximum because generally only on one of the two trips the principal loading is effected, while on the other the so called recovering loading is effected which can be charged much less than the price shown in our table. This way depend on the haste of the trucker and on his chance of finding, on leaving for an empty trip, a consignor wishing to ship to the same place more or less profitable merchandise. Sometimes, though very seldom, the truckers have to effect one empty trip, in this case their profit is accordingly reduced.

As a consequence of the great difference between the legal prices and the real prices charged, one question arises: "is ENAC out of the reality, or are the requests of the truckers to be considered excessive?" The fact that these high prices are being charged and that ENAC is unable to have the transport effected at a lower price, shows that ENAC is out of the reality.

It is not our purpose to discuss in this article whether the prices actually charged by the truckers are too high or not, however we are obliged to say, particularly for the common reader, that the prices actually charged by the truckers are much closer to the real cost of transport than the official tariff rates. The reader will be easily convinced of what is aforesaid if he considers carefully the real prices of spare parts and tires as shown in the last page of the weekly technical revue "MOTOR" and look at the accounts of any transportation firm. But what we want to point out is that the tariff rates actually charged are based on the law of supply and demand, which ENAC has in vain endeavoured

- 3 -

to disregard in spite of the long and unsuccessful experience of ten years of controlled economy.

#### PAYMENT OF FREIGHT

When the price for the transport is agreed between the consignor and the trucker, since the former is obliged to effect the payment in advance to ENAC, the consignor pays to the trucker the difference between the total price agreed and the part of the sum paid to ENAC which is destined to the trucker. But since the payment of the work-ticket is effected, instead than within 7 days, 10, 15 and sometimes also 30 days later, to avoid leaving the payment of the transport lie over for so many days, some truckers, after having made an approximate calculation of the amount of the work-ticket, ask for the transportation an extra fare per Ql/Km covered. Sometimes, moreover, since the consignors in their ignorance of the complicate ENAC system believe that all the sum paid in advance to the Agency is later cashed by the trucker, and want therefore to deduct from the price agreed the whole sum paid in advance to ENAC, some truckers go so far as to pay themselves in advance to ENAC the sum charged for the transportation and will recover it later when the work-ticket is paid. In this case the whole amount agreed for the transportation is paid by the consignor to the trucker after the trip has been effected.

These are the facts.

After about two months since ENAC is operating, we can now state that the transport are chosen and agreed upon between the consignor and the trucker, both as far as the condition and the price are concerned. The advanced payment of a larger sum than the total amount of the transport by the consignor is an onerous and useless condition since the payment of the transport is practically effected privately between the consignor and the trucker. This condition is not even compensated by a prompt payment of the bill to the trucker; this payment is generally effected long after the time prescribed. This delay, besides representing a loss for the trucker who is continually in need of cash to meet the high expenses for the maintenance of the vehicles, creates a large active account in favour of ENAC with money which yields no interest to the truckers to whom it belongs, but which yields an interest, though very low (1%), to ENAC who is the debtor. The profit on this amount of deposits added to the contribution of 6% paid to ENAC on the work-tickets can give an idea of how bulky this organization is.

And, what is more important, during the first period of experience, ENAC have not succeeded in reducing the cost of vehicles, the black market of the gasoline (the gasoline allocated by ENAC is not sufficient to effect the trip) of tires and spare

between the total price agreed to the trucker. But since the payment of the work-ticket is destined to the trucker. 10, 15 and sometimes ticket is effected, instead then within 7 days, 10, 15 and sometimes also 30 days later, to avoid leaving the payment of the transport lie over for so many days, some truckers, after having made an approximate calculation of the amount of the work-ticket, ask for the transportation an extra fare per Ql/Km covered. Sometimes, moreover, since the consignors in their ignorance of the complicate ENAC system believe that all the sum paid in advance to the Agency is later cashed by the trucker, and want therefore to deduct from the price agreed the whole sum paid in advance to ENAC, some truckers go so far as to pay themselves in advance to ENAC the sum charged for the transportation and will recover it later when the work-ticket is paid. In this case the whole amount agreed for the transportation is paid by the consignor to the trucker after the trip has been effected.

These are the facts.

After about two months since ENAC is operating, we can now state that the transport are chosen and agreed upon between the consignor and the trucker, both as far as the condition and the price are concerned. The advanced payment of a larger sum than the total amount of the transport by the consignor is an onerous and useless condition since the payment of the transport is practically effected privately between the consignor and the trucker. This condition is not even compensated by a prompt payment of the bill to the trucker; this payment is generally effected long after the time prescribed. This delay, besides representing a loss for the trucker who is continually in need of cash to meet the high expenses for the maintenance of the vehicles, creates a large active account in favour of ENAC with money which yields an interest, though very low (1%), to belongs, but which yields an interest, though very low (1%), to ENAC who is the debtor. The profit on this amount of deposits added to the contribution of 6% paid to ENAC on the work-tickets can give an idea of how bulky this organization is.

And, what is more important, during the first period of experience, ENAC have not succeeded in reducing the cost of motor vehicles, the black market of the gasoline (the gasoline allocated by ENAC is not sufficient to effect the trip) of tires and spare parts, and worse of all, have been unsuccessful in eliminating the preference of the truckers for the most profitable goods and trips: which was the principal argument of the supporters of ENAC.

#### A PROPOSAL

We should like to suggest to the Government to effect an experiment allowing a period of free-work to the motor-vehicles. It may happen that what has not been obtained by rules and regulations may be obtained by competition and there are good reasons to believe it possible. It is sufficient, for instance, to compare on our table the prices actually charged for a transport on the itinerary,

- 4 -

Rome-Naples, for which it is very easy to obtain the work-ticket and on which there is moreover the competition of the railways, with those charged on the Rome-Florence itinerary, on which it is very difficult to obtain the work-tickets and on which very few trucks are in operation. The slight difference of distance (100 kilometers) does not explain the big difference of price.

However, the fear of the authorities that the transports of unprofitable merchandise should not be effected, cannot be disregarded; we suggest therefore the following policy: an office should be kept in operation to release authorization for transport only for essential goods (but how many goods are not essential in Italy at present!); but after the authorization has been granted the consignor should be allowed to have his transport effected by the trucker who request a lower price. A sort of freight exchange should be created and the situation would certainly improve even if in ITALY the number of trucks available is far below the requirements. It would not even be necessary to establish a new office for the releasing of transport authorizations; the Chamber of Commerce could be put in charge of it as well as of the distribution of fuel, lubricants and later also spare parts.

5890

# 250 camionette sono poche

Il Comune impone illogicamente i peregrini dell'A. T. A. C. Che faranno i settecentocinquanta camionettisti senza lavoro?

| LINEA         | PERCORSO                                      |
|---------------|-----------------------------------------------|
| 1) - EF n.    | S. Maria Magg.-IV Font.-P. Colonna            |
| 2) - CP n.    | Colosseo-Via dell'Impero-P. Colonna           |
| 3) - 22 -     | Porta S. Paolo-Garbatella                     |
| 4) - EP n.    | S. Maria Magg.-P. Venezia-Argentina           |
| 5) - MB n.    | Ferrovie-Via Nazionale-Argentina              |
| 6) - CI barr. | Flandino-P. Fiume                             |
| 7) - NT n.    | Porta Pia-P. Fiume-P. Colonna                 |
| 8) - 105 n.   | Piazza Fiume-Piazza Aelia                     |
| 9) - NT r.    | P. Sennino-P. Venezia-P. Colonna-P. Barberini |
| 10) - MIP r.  | P. Risorgimento-P. Cavour-P. Colonna          |
| 11) - 7 -     | P. Indipendenza-V. XXI Aprile                 |
| 12) - EP r.   | P. Cavour-Corso Umberto-Banca d'Italia        |
| 13) - 106 -   | Via Veneto-Corso Trieste-Aniellano            |
| 14) - -       | Flandino-Piazza Milvio                        |
| 15) - EF r.   | Piazza Venezia-Aventino-S. Saba               |
| 16) - 124 -   | Piazza Venezia-Aventino-S. Saba               |
| 17) - 16 -    | S. Maria Magg.-S. Giovanni-V. Tuscolana       |
| 18) - 103 -   | Via Veneto-V. Palestro-V. Stacci              |
| 19) - 17 -    | P. Vittorio E.-Aegia Bullicante               |
| 20) - 55 -    | Piazza Risorgimento-Manicomio                 |
| 21) - 131 -   | Ponte Vittorio-V. Sacchetti                   |
| 22) - 11 -    | Piazza Vittorio-Tiburtina-Portonaccio         |
| 23) - 107 -   | Porta Pia-Monte Sacro                         |
| 24) - 26 -    | Monte Savello-P. Garibaldi-Monte Verde Nuovo  |

N.B. - Prezzi: per le prime 10 linee, L. 8; per le linee dalla 11 alle 18, L. 10; per le linee dalla 19 alla 24, L. 12.

Eccovi la tabella del servizio camionettistico che andrà in vigore lunedì.

Concessionaria del servizio è una cooperativa, la C. I. T. A., costituita tra i camionettisti romani.

Il problema delle camionette è, dunque, risolto? Niente affatto. E' più in alto mare di prima. Ecco il perché.

La C. I. T. A. aveva preparato un piano di servizi rispondente alle esigenze cittadine, in base ai risultati di questi mesi di lavoro: ma il Comune - volendo dispiacientemente metterci le mani - ha imposto le linee che seguivano tram e filobus. Nulla di più illogico, a quanto si vede: poiché non è affatto detto che un percorso che va bene per l'autobus o per il filobus, vada bene anche per la camionetta. Ne è prova lampante il centro di San Silvestro donde partivano pochissimi filobus e donde partivano, invece, moltissime camionette. Diciamo « partivano » perché con la Sasa Silvestro (non lo crediate, ma è così) non partirà più nessuna linea camionettistica.

Ci saranno dunque dei centri di primissima importanza (vedi il caso di piazza Ungheria) che rimarranno scoperti di allacciamento con il centro.

La feroce notizia ci è stata comunicata ieri dall'avv. Carusi, presidente della C. I. T. A., il quale ci ha anche parlato di tutti gli sforzi compiuti per far intendere ragione a quelli del Comune.

Seconda brutta novità: le camionette attualmente in servizio sono più di mille; da lunedì -

Lo sciopero? Poiché si parla già di uno sciopero, i 750 camionettisti che rimarranno senza lavoro è da aspettarsi che faranno qualcosa: indurranno i colleghi più fortunati a mettersi in sciopero per solidarietà. Si pensi che in mezzo a questi 750 ci sono giornalisti, ufficiali in congedo, professionisti, che hanno rassegnato in due-tre la somma per comprare una camionetta, hanno fatto dei debiti, ora hanno delle cambiali da pagare e sono privati del lavoro.

Ma, naturalmente a tutte queste cose nessuno ci pensa. Per carità!

C'è un Ministero, c'è un E. N. A. C. (tecnicismo ferro) c'è niente meno che un Ufficio Provinciale Trasporti, c'è un Ispettorato della Motorizzazione: voi credete che, quanto meno, qualcuno si fosse preoccupato del reimpianto di queste 750 macchine cedendo benzina e permessi di viaggio per fare trasporti di derrate o di persone con le zone vicine prive di comunicazioni? Neanche per sogno. Non ci pensa nessuno. Unica preoccupazione imbastire una elefantiasi burocratica da degradare i più famati « enti » del tempo che fu. L'importante è « controllare ». Questo solo è importante.

Dieci mesi circa di lavoro indipendente hanno dimostrato che, lasciando fare all'iniziativa privata, il mezzo per trasportare cose e persone si trova: nessuno si mette di mezzo tutta la gente che sappiamo e « controlla ». Ridarete di gusto quando saprete che per 250 camionette il Comune ha preteso di imporre niente meno che 60 controllori (pagati dai camionettisti e costoro

Italia - Nuova

13-3-45

TRANSPORTATION  
Sub-Commission

5889

13-8-45

TRANSPORTATION  
Sub-Commission

5589

PERCORSO

LINEA

|               |                                              |
|---------------|----------------------------------------------|
| 1) - EF n.    | S. Maria Magg.-IV Font.-P. Colonna           |
| 2) - CP n.    | Colosseo-Via dell'Impero-P. Colonna          |
| 3) - 23 -     | Porta S. Paolo-Garbatella                    |
| 4) - EP n.    | S. Maria Magg.-P. Venezia-Argentina          |
| 5) - MB n.    | Ferrovie-Via Nazionale-Argentina             |
| 6) - CI barr. | Flaminio-P. Fiume                            |
| 7) - NT n.    | Porta Pia-P. Fiume-P. Colonna                |
| 8) - 105 n.   | Piazza Fiume-Piazza Acqua                    |
| 9) - NT r.    | P. Sonnino-P. Venezia-P. Colonna             |
| 10) - MHP r.  | P. Risorgimento-P. Cavour-P. Colonna         |
| 11) - ? -     | P. Indipendenza-V. XXI Aprile                |
| 12) - EF r.   | P. Cavour-Corso Umberto-Banca d'Italia       |
| 13) - 106 -   | Via Veneto-Corso Trieste-Anielliano          |
| 14) - -       | Flaminio-Piazza Miro                         |
| 15) - EF r.   | Piazzale Clodio-Flaminio-P. di Spagna        |
| 16) - 134 -   | Piazza Venezia-Aventino-S. Saba              |
| 17) - 16 -    | S. Maria Magg.-S. Giovanni-V. Tuscolana      |
| 18) - 103 -   | Via Veneto-V. Palisello-V. Sacchi            |
| 19) - 12 -    | P. Vittorio E.-Acqua Balneante               |
| 20) - 33 -    | Piazza Risorgimento-Manicomio                |
| 21) - 144 -   | Ponte Vittorio-V. Sacchetti                  |
| 22) - 11 -    | Piazza Vittorio-Tiburtina-Portuense          |
| 23) - 107 -   | Porta Pia-Monte Sacro                        |
| 24) - 28 -    | Monte Savello-P. Garibaldi-Monte Verde Nuovo |

N.B. - Prezzi: per le prime 10 linee, L. 8; per le linee dalla 11. alle 18., L. 10; per le linee dalla 19. alla 24., L. 12.

Eccovi la tabella del servizio camionettistico che andrà in vigore lunedì.  
Concess'onaria del servizio è una cooperativa, la C. I. T. A., costituita tra i camionettisti romani.  
Il problema delle camionette è, dunque, risolto? Niente affatto. E' più in alto mare di prima. Ecco i perché.

La C. I. T. A. aveva preparato un piano di servizi rispondenti alle esigenze cittadine, in base ai risultati di questi mesi di lavoro: ma il Comune - volendo disprezzatamente metterci le mani - ha imposto le linee che seguono: tram e filobus. Nulla di più illogico, a quanto si vede: poiché non è affatto detto che un percorso che va bene per l'autobus o per il filobus, vada bene anche per la camionetta. Ne è prova lampante il centro di San Silvestro dove partivano pochissimi filobus e dove partivano, invece, moltissime camionette. Diciamo « partivano » perché con la gente trovata del Comune, da San Silvestro (non lo crederete, ma è così!) non partirà più nessuna linea camionettistica.

Ci saranno dunque dei centri di primissima importanza (vedi il caso di piazza Oignieria) che rimarranno scoperti di allacciamento con il centro.

La ferale notizia ci è stata comunicata ieri dall'avv. Carusi, presidente della C. I. T. A., il quale ci ha anche parlato di tutti gli sforzi compiuti per far intendere ragione a quelli del Comune.

Seconda brutta novità: le camionette attualmente in servizio sono più di mille; da lunedì - data d'inizio del nuovo regolamento - saranno soltanto 250. Numero ridicolo esiguo assolutamente insufficiente.

La colpa di chi? Della mancanza di benzina. Chi deve dare la benzina non ne vuol dare di più. Ogni camionettista avrà in media sei litri e mezzo di benzina al giorno. Cosicché avremo poche camionette con pochissima benzina.

Ve le immaginate le scene che succederanno davanti alle macchine in partenza? I parapiglia? persona infortunata.

Lo scoperò? Poiché si parla già di uno scoperò. I 750 camionettisti che rimarranno senza lavoro - da aspettarsi che faranno qualcosa: indurranno i colleghi più fortunati a mettersi in sciopero per solidarietà. Si pensi che in mezzo a questi 750 ci sono giornalisti, ufficiali in congedo, professori, che hanno rassegnato in due-tre la somma per comperare una camionetta, hanno fatto dei debiti, ora hanno delle cambiali da pagare e sono privati del lavoro.

Ma, naturalmente a tutte queste cose nessuno ci pensa. Per carità!

C'è un Ministero, c'è un E. N. A. C. (tocchiamo ferro!) c'è almeno uno che un Ufficio Provinciale Trasporti, c'è un ispettorato della Motorizzazione: voi credete che, quanto meno, qualcuno si fosse preoccupato del rimpiego di queste 750 macchine cedendo benzina e permessi di viaggio per fare trasporti di derris e di persone con le zone vicine prive di comunicazioni? Neanche per sogno. Non ci pensa nessuno. Unica preoccupazione: imbastire una elefantina burocratica da degradare i più malati e tutti del tempo che fu. L'importante è « controllare ».

Questo solo è importante.

Dieci mesi circa di lavoro indipendente hanno dimostrato che, lasciando fare all'iniziativa privata, il mezzo per trasportare cose e persone si trova; noi, signori si mette di mezzo tutta la gente che sappiamo e « controlla ». Ridere di questo quando saprete che per 250 camionette il Comune ha preteso di importare niente meno che 60 controllori (pagati dai camionettisti, si capisce: cioè dal pubblico).

Qui, invece, non occorrono controlli. Occorrono 3 cose: 1) libertà di movimento; 2) benzina; 3) maggior numero di permessi.

Tutto il resto serve a render difficile il servizio ed ancora più difficile questa già difficile nostra giornata.

Bene, invece, ha fatto la C. I. T. A. a contrarre per le sue camionette (contrassegnate da un particolare distintivo) un'assicurazione di 350.000 lire per ogni persona infortunata.

TRANSLATION

FROM "Italia Libera"

It is known that, after having realized the bad situation of our railway system, everybody felt the necessity of organizing and disciplining the small amount of road equipment available. This was particularly required, first of all to make it possible to haul also the so called "poor" merchandises, i.e. merchandises of little profit for the private transporter but most required for civilian needs; and secondly to try to lower, as far as possible in the present circumstances, the high prices of the black market, of which the truckers had become the principal agents, if not the governors. For both these reasons the truckers were attacked by the press and everybody was asking a discipline against their abuses.

And the Minister of Transport created ENAC, and had it approved - as informs us a fellow journalist - after a discussion which took place in the last ten minutes of a long and tiring council of ministers of the first Bonomi cabinet.

But ENAC, with its big technical deficiencies has produced a phenomenon which apparently is a paradox. The hostile attitude taken at first against the truckers has necessarily evolved in a sense less and less favourable, as the technicians were pointing out the complete lack of competence with which ENAC had been planned and brought into effect.

But this situation is at present superseded.

The movement of the vehicles, after a halt in the first day, is already resumed. What happened is not quite clear. The fact is that the truckers have resumed their normal activity.

Why?

What has happened, what is happening, and what will happen is but the realization of what the critics had already foreseen. Since it is quite impossible for the directors of the new agency to enforce all the absurd regulations of ENAC, it is evident that the procedure for the release of the work-tickets to effect the transport under the control of ENAC had to be so much simplified, under the pressure of the events, to be reduced to a procedure which gives up all the objects for which it was established.

When they decide (for example) that the Provincial Commission, which originally was supposed to establish the priority of the requests of transport, commits its duty only to one of its members; that in case of very urgent or urgent re-

When they decide (for example): that the Provincial Commission, which originally was supposed to establish the priority of the requests of transport, commits its duty only to one of its members; that in case of very urgent or urgent requests of transport, (and such are the greatest part of them) the Direction of ENAC concerned is authorized, without any further action, to effect the transport; that for transportations affecting more than two provinces, even if not urgent, the order to effect the transport will be asked "by phone" or, in default of phone, "by messengers on motor-cycles", and that in case these transports are urgent the opportunity of having them effected will be examined later, after the transport has been carried out

- 2 -

etc., it can be easily inferred that no serious guarantee is left to assure that the transports effected by ENAC correspond to a real requirement of the population. And this means that no guarantee is left to assure that the aims for which ENAC was established will be attained.

The only thing left, unfortunately, is ENAC, with its bureaucracy, its offices, its requests, authorizations, forms of all shapes, etc.

It took one day for the truckers to understand all this. And it is even too much: it shows that there still is in them a certain amount of good faith: they were troubled when they realized the damage that the absurd ENAC law would bring to the Italian economy. But after 24 hours of perplexity they realized that their own personal affairs would not be damaged and they resumed their work.

What do this people of ENAC want in short? That we fill out a few forms and we pay the contribution per Ql/Km covered? It is not too bad! even if ENAC has more than doubled the contribution formerly paid to the Ufficio Trasporti of Rome. This increase does not effect at all the truckers: it is so easy indeed to recover the money from the consumer on the black market.

This is the present situation.

5887

13<sup>th</sup> March - 1945.

Italia Libera

## Il problema dei trasporti

# Un "carrozzone" l'EN.A.C.

E' noto come, dopo l'amara constatazione del triste stato in cui erano ridotte le nostre ferrovie, fosse universalmente sentita la necessità di porre un po' d'ordine negli altri limitatissimi mezzi di trasporto, quelli privati su strada, che ci erano ancora rimasti. Tale necessità di disciplina s'imponesse, innanzitutto per rendere possibile il trasporto anche di quelle merci che, pur essendo "povere", ossia di scarso vantaggio commerciale per l'autotrasportatore privato, sono di prima necessità per la popolazione ossia di interesse pubblico; ed in secondo luogo, per cercare di abbassare nei limiti delle attuali possibilità le punte sempre più alte del diagramma dei prezzi del mercato nero, del quale in linea di massima gli autotrasportatori erano divenuti i maggiori agenti, quando non addirittura i governatori. Tanto per la seconda, quanto per la prima di queste due ragioni, gli autotrasportatori non godevano certo buona stampa, ed era infatti contro i loro eccessi che, tra l'altro, si richiamava a gran voce e da ogni parte una disciplina.

Ed il Ministro dei Trasporti creò l'EN.A.C. facendolo approvare — come ha riferito un confratello della sera — dopo una discussione srotolasi negli ultimi dieci minuti di una laboriosa seduta del Consiglio dei Ministri del primo Gabinetto Bonomi.

Ma l'EN.A.C., con le sue grossolane deficienze tecniche, ha prodotto un fenomeno apparentemente paradossale, e cioè l'aumento ostile assunto — come si è detto — in un primo tempo contro la categoria degli autotrasportatori, e venute necessariamente evolvendo in senso sempre meno sfavorevole, quanto più la critica tecnica contro l'EN.A.C. veniva mettendo in evidenza l'assoluta incompetenza con la quale il nuovo Ente era stato progettato e realizzato.

Ma già non è più questo il punto della situazione. Il traffico degli automezzi, fermatosi per protesta il primo giorno, il giorno successivo era già ripulsiato. Non si capisce bene cosa sia avvenuto, e il fatto che gli autotrasportatori hanno ripreso la loro attività normalmente, e nessun ricordo sembrano conservare della loro iniziale arrabbiatura.

Che, dunque?

Sembra di nuovo per il buon

Quando, all'ultimo momento, si stabilisce (chiamo a caso) che la Commissione Provinciale, che preventivamente dovrebbe decidere il grado di urgenza delle singole domande di trasporto, domanda tale suo compito ad uno solo dei suoi membri, che per le domande di trasporto urgentissime o urgenti, le la maggior parte sono tali) farà a meno anche di tale decisione preventiva, autorizzando senz'altro la Direzione competente dell'EN.A.C. a provvedere direttamente all'esecuzione del trasporto stesso; che per i trasporti interessanti più di due province o che non siano neanche urgenti o urgentissimi, l'esame e la decisione per la loro effettuazione sarà richiesta a mezzo di cortieri in motocicletta o con altri mezzi; ed ove siano tali, ossia urgenti ed urgentissimi, l'opportunità della loro effettuazione sarà esaminata dall'organo di controllo a posteriori, ossia a trasporto effettuato, ecc., ecc.; si può concludere con tutta tranquillità che nessuna seria garanzia rimane più ad assicurare che il trasporto effettuato in conto EN.A.C. risponda ad un riconoscimento pubblico interesse. Quanto dire, che nessuna garanzia rimane più ad assicurare le finalità per le quali l'EN.A.C. è stato voluto.

Quello che rimane di sostanza, le è, purtroppo, solo l'EN.A.C. in quanto burocratista, in quanto uffici, in quanto domande, autorizzazioni, moduli di tutte le fogge, in quanto — in una parola — "carrozzone".

A capire tutto questo, gli autotrasportatori hanno impiegato un giorno. Anche troppo: e ciò ribatte che anche in fondo alla loro coscienza esiste un po' di buona fede, un po' di accoramento nel constatare il danno che non tanto a loro, quanto e soprattutto alla moribonda economia del Paese produrrà l'assurda legge dell'EN.A.C. Ma tant'è: trascorse le prime ventiquattr'ore di perplessità, resistenze, non avrebbero potuto dimostrarsi, ed avendo soprattutto compreso che, se così era, i loro affari personali non ne avrebbero sofferto, anzi sarebbero andati bene come prima e forse meglio di prima, essi rientrarono immediatamente in sé stessi, ripresero coscienza di essere solo degli autotrasportatori e non anche degli amministratori della cosa pubblica cui incombe il dovere di difendere il bene collettivo e — ritornarono alle loro macchine.

aumento gli autotrasportatori non si preoccupano affatto; è, infatti, tutt'altro che difficile per loro accreditarsi ai danni del povero consumatore, in sede di borsa nera.

Questo, più precisamente, il punto attuale della situazione. Al quale — si resti avvertiti — non apporta alcuna variazione il recentissimo secondo "scopero", fermatosi allo stadio di tentativo e in seguito al pronto intervento da parte di S. E. il Ministro dei Trasporti.

Il fatto va classificato fra i semipiù bisticci, i quali — è noto — presuppongono un amore. Di amore, e bisticci di questo genere ne

5586

sono ridotte le nostre ferrovie, forse universalmente sentita la necessità di porre un po' d'ordine negli altri limitatissimi mezzi di trasporto, quelli privati su strada, che ci erano ancora rimasti. Tale necessità di disciplina s'imponesse innanzitutto per rendere possibile il trasporto anche di quelle merci che, pur essendo « povere », ossia di scarso vantaggio commerciale per l'autotrasportatore privato, sono di prima necessità per la popolazione ossia di interesse pubblico, ed in secondo luogo, per cercare di abbassare nei limiti delle attuali possibilità le punte sempre più alte del diagramma dei prezzi del mercato nero, del quale i trasporti di massa gli autotrasportatori erano diventati i maggiori agenti, quando non addirittura i governatori. Tanto per la seconda, quanto per la prima di queste due ragioni, gli autotrasportatori non godevano certo, buona stampa, ed era infatti contro i loro eccessi che, tra l'altro, si reclamava a gran voce e da ogni parte una disciplina.

Ed il Ministro dei Trasporti creò l'EN.A.C. facendolo approvare — come ha riferito un confidente della sera — dopo una discussione svolta negli ultimi dieci minuti di una laboriosa seduta del Consiglio dei Ministri del primo Gabinetto Bonomi.

Ma l'EN.A.C. con le sue grossolane deficienze tecniche, ha prodotto un fenomeno apparentemente paradossale, e cioè l'atteggiamento ostile assunto — come si è detto — in un primo tempo contro la categoria degli autotrasportatori, si è venuto necessariamente evolvendo in senso sempre meno gravevole, quanto più la critica tecnica contro l'EN.A.C. veniva mettendo in evidenza l'assoluta incompetenza con la quale il nuovo Ente era stato progettato e realizzato.

\* \* \*

Ma già non è più questo il punto della situazione. Il traffico degli automezzi, fermatosi per protesta il primo giorno, il giorno successivo era già ripristinato. Non si capisce bene cosa sia avvenuto. Sta di fatto che gli autotrasportatori hanno ripreso la loro attività normalmente, e nessun ricordo sembrano conservare della loro iniziale arrabbiatura.

Che dunque?

Niente di nuovo per il buon senso. Quello che è accaduto, quello che accade e quello che accadrà, non è altro che la realizzazione di tutto quanto la critica aveva sempre e da tutte le parti previsto. Data l'assoluta impossibilità per i dirigenti del nuovo Ente di far aderire il funzionamento concreto del medesimo alle proprie assurde norme istituzionali, è evidente che la procedura del rilascio dei fogli di via per l'effettuazione dei trasporti in conto EN.A.C. si sia dovuta talmente semplificare, sotto la pressione degli avvenimenti, da ridursi alla pura e semplice consegna del documento o poco più, e ad ogni modo ad una procedura che rinunciava a priori a tutte le finalità per le quali la procedura stessa è prevista.

scrivono

ventivamente dovrebbe decidere il grado di urgenza delle singole domande di trasporto, domanda tale suo compio ad uno solo dei suoi membri, che per le domande di trasporto urgentissime o urgenti (e la maggior parte sono tali) farebbe a meno anche di tale decisione preventiva, autorizzando senz'altro l'EN.A.C. a provvedere direttamente all'effettuazione dei trasporti stessi, che per i trasporti interessanti più di due province, ove non siano neanche urgenti o urgentissimi, l'esame e la decisione per la loro effettuazione sarà richiesta a mezzo telefono o, in mancanza, a mezzo di corrieri in motocicletta o con altri mezzi; ed ove siano tali, ossia urgenti od urgentissimi, l'opportunità della loro effettuazione sarà esaminata dall'organo di controllo, le a posteriori, ossia a trasporto effettuato, ecc. ecc.; si può concludere con tutta tranquillità che nessuna seria garanzia rimane più ad assicurare che il trasporto effettuato in conto EN.A.C. risponda ad un riconosciuto pubblico interesse. Quanto dire, che nessuna garanzia rimane più ad assicurare la finalità per le quali l'EN.A.C. è stato voluto.

Quello che rimane di sostanza, le è, purtroppo solo l'EN.A.C. in quanto burocrazia, in quanto uffici, in quanto domande, autorizzazioni, moduli di tutte le logge, in quanto — la una parola — « carrozzone ».

A capire tutto questo, gli autotrasportatori hanno impiegato un giorno. Anche troppo, e ciò ritorna a loro onore, poiché dimostra che anche in fondo alla loro coscienza esiste un po' di buona fede, un po' di accoramento nel constatare il danno che, non tanto a loro, quanto e soprattutto alla moribonda economia del Paese produrrà l'assurda legge dell'EN.A.C. Ma tant'è: trascurate le prime ventiquattr'ore di perplessità, realisti non avrebbero potuto dimostrarsi feroci che in apparenza soltanto, ed avendo soprattutto compreso che, se così era, i loro affari personali non ne avrebbero sofferto, anzi sarebbero andati bene come prima e forse meglio di prima, essi rientrarono immediatamente in essere solo degli autotrasportatori e non anche degli amministratori della cosa pubblica cui incombe il dovere di difendere il bene collettivo e, ritornarono alle loro macchine.

Cosa vogliono in sostanza, quelli dell'EN.A.C.? Che si riempia qualche modulo e si paghi loro il contributo a quintale-chilometro? Poco male; anche se l'EN.A.C. ha più che raddoppiato il contributo che veniva prima applicato dall'Ufficio Trasporti di Roma. Di questo

aumento gli autotrasportatori non si preoccupano affatto: è, infatti, un altro che difficile per loro scaricare sui danni del povero consumatore, in sede di borsa nera.

\* \* \*

Questo, più precisamente, il punto attuale della situazione. Al quale — si resti avvertiti — non apporta alcuna variazione il retentissimo secondo « sciopero », ferissimo allo stadio di tentativo e in seguito al pronto intervento da parte di S. E. il Ministro dei Trasporti.

Il fatto va classificato fra i semplici bisbetici, i quali — è noto — presuppongono un amore. Di amore e bisbetici di questo genere ne abbiamo visti fin troppi, per poterli sbagliare. Chiamo, per tutti, quello fra industriali e ministri delle corporazioni, all'epoca del litorio.

Non è ancora sufficiente?

BET.

TRANSLATION.

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION

AFO 354

Transportation Sub-Commission

7 March 1945

From the "GLOBO"

Values and defects of E.N.A.C. after a month of experiment.

It is difficult to keep records of a vehicle; a technician says that it is not so difficult to understand why there are damaged vehicles on roads and in the garages.

It is operating since the 1st of February the National organization for road haulage of goods. After a month of operation a technician has written his considerations in this article.

In order to understand better his observations we report here to the most important points of the lieutenantcy law decree 17 August 1944, No 184. The Art. 4 says: "From the date which will be fixed with a special decree by the Minister of Communications it is forbidden to everybody to operate or let operate transports not ordered by E.N.A.C. " In the Art. 3, para I, coma A) of the Statute we read that the organization has the aim of "authorizing only the operation of transports which are requested by the competent authorities"; at coma D) it is said that "it will also supervise all fares for transports and compensations which will be fixed by the Ministry of Communications."

Then at para 2 of Art. 8, coma A) of the same Statute it is stated that all persons enlisted in the organization have the duty "to operate or let operate only the transports ordered by the Organization" and in the Art. 9 it is said that "---- all persons enlisted in E.N.A.C. will not operate or let operate transports on their own behalf except a special authorization".

As we can observe, these dispositions are very clear. Let us now consider what practically happened either in the system of operation which is daily fixed by the Organization or in the transportation fares which have been fixed with the M.D. 30 January 1945.

From the "GLOBO"

Values and defects of E.N.A.C. after a month of experiment.

It is difficult to keep records of a vehicle; a technician says that it is not so difficult to understand why there are damaged vehicles on roads and in the garages.

It is operating since the 1st of February the National organization for road haulage of goods. After a month of operation a technician has written his considerations in this article.

In order to understand better his observations we report here to the most important points of the lieutenantcy law decree 17 August 1944, No 182. The Art. 4 says: "From the date which will be fixed with a special decree by the Minister of Communications it is forbidden to everybody to operate or let operate transports not ordered by E.N.A.C." In the Art. 3, para 1, coma A) of the Statute we read that the organization has the aim of "authorizing only the operation of transports which are requested by the competent authorities"; at coma D) it is said that "it will also supervise all fares for transports and compensations which will be fixed by the Ministry of Communications."

Then at para 2 of Art. 8, coma A) of the same Statute it is stated that all persons enlisted in the organization have the duty "to operate or let operate only the transports ordered by the Organization" and in the Art. 9 it is said that "---- all persons enlisted in E.N.A.C. will not operate or let operate transports on their own behalf except a special authorization".

As we can observe, these dispositions are very clear. Let us now consider what practically happened either in the system of operation which is daily fixed by the Organization or in the transportation fares which have been fixed with the M.D. 30 January 1945.

If we consider that each transport cannot be operated if the Organization does not issue a regular travel order, we ought to think that the above mentioned aim (Art. 3 para 1 coma A) of the Statute is realized. In fact things are more difficult.

When a consigner requests to operate a trip he sends his application to the competent territorial offices of E.N.A.C. and he must wait for the approval. According to the law the consigner ought not to designate the vehicle with which he wants to operate the trip: but practically he looks on the market for a motor-transporter, he privately fixes with him the conditions of the voyage and requests in his application the vehicle which he wants to use.

The E.N.A.C. offices do not always accept these applications, but they often accept them.

In regard of all the applications which have been sent without designating a vehicle the competent E.N.A.C. offices fill the necessary travel orders only when they have been accepted. In these stations all motor-transporters are enlisted in Groups. Old transportation Companies and new ones, especially formed for these purposes, are acting as Chief Group and gather all the transporters and owners or drivers of vehicles.

The stations, according to the trips which ought to be operated owing to the movement plan divide travels among the various groups which ought to distribute them among the associated motor-transporters. Then we must point out that most of the vehicles associated by each Chief Group, cannot be present each morning because some of them have already received the travel order directly on designation of the consigner and other are operating or are under repair.

Those who come in the morning are notified of the travels which must be operated during the day and if they found some trip convenient they request to meet the consigner and then they ask him how much he would like to pay besides the tariff and if the price is convenient they operate the traffic. So these transports for which the consigner having no emergency, has paid nothing are not operated. Those voyages are not operated or are operated with the most ruined vehicles only in those days during which it is decided to operate the trip at a legal tariff., not to remain unoperating.

Therefore we would like to ask the following questions:

- 1) Why E.N.A.C. offices issue travel orders to the consigners who designate the vehicles, avoiding in this way the procedures of the stations?
- 2) How can all the motor-transporters associated in Groups, subtract themselves to the duties of remaining at the disposal of the Chief Groups?
- 3) How can a transporter choose or refuse at the station a certain trip?
- 4) Why the organization which according to the law has all the motor-transporters under its control cannot have its instructions obeyed?

5884

all motor-transporters are especially formed for these purposes, are so-Companies and new ones, especially formed for these purposes, are so-ting as Chief Group and gather all the transporters and owners or driv-ers of vehicles.

The stations, according to the trips which ought to be operated owing to the movement plan, divide travels among the various groups which ought to distribute them among the associated motor-transporters. Then we must point out that most of the vehicles associated by each Chief Group, cannot be present each morning because some of them have already received the travel order directly on designation of the consigner and other are operating or are under repair.

Those who come in the morning are notified of the travels which must be operated during the day and if they found some trip convenient they request to meet the consigner and then they ask him how much he would like to pay besides the tariff and if the price is convenient they operate the traffic. So those transports for which the consigner having no emergency, has paid nothing are not operated. Those voyages are not operated or are operated with the most ruined vehicles only in those days during which it is decided to operate the trip at a legal tariff., not to remain unoperating.

Therefore we would like to ask the following questions:

- 1) Why E.M.A.C. offices issue travel orders to the consigners who designate the vehicles, avoiding in this way the procedures of the stations?
- 2) How can all the motor-transporters associated in Groups, subtract themselves to the duties of remaining at the disposal of the Chief Groups?
- 3) How can a transporter choose or refuse at the station a certain trip?
- 4) Why the organization which according to the law has all the motor-transporters under its control cannot have its instructions obeyed?

We think that the fault is not of the Organization but of its officials, who issue to the consigners travel orders for vehicles which are designated by them. Therefore we think that these officials, many of whom know very well the delicate matter of transports, are of the opinion that the limits fixed by the Organization to the vehicle movement is really bad for our Country and provokes a serious situation.

We can answer to the second question that, owing to complicate interests, motor-transporters are not strictly depending from the Chief Groups. All Groups collect from their members, percentages

5884

which go from the 6 to the 10 % on the incomes of the travel orders, owing to administrative and technical assistance which they give.

Then it is very difficult to keep record of a truck. The Group Chief is willingly to assign a certain liberty to the motor-trans-  
porters from whom he can eventually easily obtain facilitations for transports which concern him directly.

We must also consider that the frequent contacts between the officials of the Organization and the employees of a group create a complicate system of sympathy and dislike which influence the distribution of the work. The same happens between the employees of the Group and the motor-transporters and therefore it is not difficult to understand how the work proceeds. Sometimes when a motor-transporter refuses to operate a voyage, he can declare of having the vehicle damaged in the garage or even on the road, or that drivers are ill or that he cannot find spare parts, etc. What a big organization of control ought to be created to stop all these abuses!

According to these considerations we can also answer to the last question. E.N.A.C. has no means which will enable it to supervise all the operation of trucks.

If the Organization will order to a vehicle to work at fixed fares, on fixed distances, surely the vehicle will result damaged. Surely the damage will be one of the most serious because the transporter will surely take away from the vehicle the most important spare-parts. It should be then necessary that the Organization should have equipped repairshops in order to suppress this resistance.

In the next article we will speak of fares and of the procedures of debt and credit between a consigner and a motor-transporter.

5883

5882

# Pregi e difetti dell' E. N. A. C. dopo un mese di esperimento

E' difficile seguire la vita di un automezzo; non è difficile spiegarsi perchè vi siano macchine guaste in rimessa o sulla strada, dice un tecnico

Dal 1. febbraio scorso l'Ente nazionale autotrasporti (E.N.A.C.) è entrato in funzione. Dopo oltre un mese di esperimento, un esperto ha scritto le osservazioni contenute in questo articolo.

Per meglio intendere il valore delle osservazioni che seguiranno stralciamo i punti salienti del D.L.L. 17 agosto 1944, n. 188. Si dice all'art. 4: «Dalla data che sarà determinata con apposito decreto del Ministro per le comunicazioni è vietato a chiunque di eseguire o far eseguire con autoveicoli, anche se propri, trasporti non disposti dall'E.N.A.C.». All'art. 3, capo 1, comma A) dello Statuto allegato al suddetto decreto, si legge che l'Ente ha la finalità di: «...far eseguire prontamente dai propri iscritti tutti e soltanto i trasporti che gli vengono richiesti dall'autorità all'uopo preposta»; ed al comma B) «...vigilare il rispetto della tariffa dei trasporti e della competenza delle risorse determinate dal Ministro delle comunicazioni». Infine, al capo 2, art. 8 comma A) dello stesso Statuto si ribadisce che gli iscritti hanno l'obbligo di: «...eseguire prontamente tutti e soltanto i trasporti ordinati dall'Ente» ed all'art. 9: «...ogni iscritto non potrà eseguire o far eseguire trasporti direttamente per conto proprio o di terzi salvo espressa autorizzazione». Come si vede si tratta di disposizioni precise, categoriche.

Esaminiamo ora che cosa è avvenuto in pratica sia per quanto riguarda il rispetto dei piani di viaggi che gli uffici dell'Ente. In appositi ordini di servizio, predispongono giornalmente, sia per quanto riguarda il rispetto delle tariffe massime di trasporto fissate col D. M. 30 gennaio 1943.

Premesso che ogni trasporto di cose non può essere oggi effettuato che dietro il rilascio da parte dell'Ente di un foglio di viaggio, si dovrebbe

A tal punto e si possono fare le seguenti domande: 1) perchè gli uffici dell'Ente nazionale autotrasporti non accordano i fogli di viaggio ai comitatisti che designano gli automezzi sottostando questi al lavoro delle stazioni?; 2) come i trasportatori ingaggiati nei gruppi si sottraggono agli obblighi contrattuali di rimanere a disposizione dei Capitoli Gruppo?; 3) come un trasportatore può, alla stazione, scegliere o addirittura rifiutare un dato viaggio?; 4) perchè l'Ente che ha tutti i trasportatori soggetti per legge al proprio imperio, non riesce a far rispettare da questi la sua «ferrea disciplina»?; Più che all'Ente crediamo che si debba ai suoi funzionari se vengono accordati ai Comitatisti fogli di viaggio per automezzi da questi destinati. Evidentemente i funzionari, molti dei quali conoscono molto bene la delicata materia dei trasporti e la discriminata situazione in cui si trova il Paese, mostrano di essere convinti per primi del danno grave che viene fatto al Paese stesso dagli intransigenti imposti dall'Ente alla libera circolazione delle merci.

D'altra parte considerando che la libera contrattazione avviene anche presso le stazioni e che un automezzo può, presso di questo, sottrarsi al lavoro con i mezzi che vedremo, la concessione dei fogli di viaggio nei suddetti casi non pregiudica l'assegnazione degli ordini di movimento più di quanto la prevedibili tutto il sistema. La conseguenza dei fogli di viaggio su designazione del mezzo e quindi da considerarsi un atto di amministrazione di cui si deve essere grati ai funzionari dell'Ente.

Quanto alla seconda domanda v'è da rispondere che il veicolo dei trasportatori ai Capitoli Gruppo è molto utile per un complesso di interessi reciproci. I gruppi percepiscono dai dipendenti percentuali variabili dal 6 al 10 per cento sugli incassi dei fogli di

un automezzo è altrettanto difficile come al vedrà meglio in appresso. In fine il Capo Gruppo cede volontariamente l'autonomia al trasportatore dal quale può in qualche occasione ottenere un compenso agevolazioni in trasporti che lo interessino personalmente.

Quanto alla scelta del viaggio, una prima discriminazione tra i migliori ed i meno buoni avviene in sede di ripartizione della massa dei viaggi contenuti negli ordini di movimento ai vari Gruppi.

Occorre considerare che il lavoro in comune tra il funzionario dell'Ente e l'impiegato di un Gruppo porta con sé una rete di simpatie e di amicizie che non può non avere influenza nella distribuzione del lavoro stesso. Analoghe cause psicologiche agiscono nei rapporti tra impiegati dei Gruppi e trasportatori e non è difficile quindi farsi una ragione delle scelte. Quanto ai rifiuti un trasportatore, per desinare un viaggio, può dichiarare di avere l'automezzo guasto in garanzia o meglio ancora sulla strada dell'ultimo viaggio effettuato a centinaia di chilometri di distanza. Il avere automezzi malati, di non poter trovare parti di ricambio ecc. Quale spaventosa organizzazione di controlli occorrerebbe per far cessare tutto questo?

In queste considerazioni discende anche la risposta all'ultima domanda. L'Ente nazionale autotrasporti, esso non ha alcun mezzo che gli garantisca un qualche successo per controllare in maniera sicura il lavoro degli automezzi.

Se l'Ente ordinasse ad un automezzo di presentarsi al lavoro senza eccezioni, alle condizioni di tariffa da esso stabilita e su itinerari prefissati, con quasi certezza l'automezzo risulterebbe guasto. Ed il guasto sarebbe indubbiamente grave perchè il trasportatore si darebbe cura di asportare dall'automezzo il pezzo più delicato e più introvabile. Occorrerebbe che l'Ente possedesse magazzini forniti

# Pregi e difetti dell' E. N. A. C. dopo un mese di esperimento

E' difficile seguire la vita di un automezzo; non è difficile spiegarsi perchè vi siano macchine guaste in rimessa o sulla strada, dice un tecnico

Dal 1. febbraio scorso l'Ente nazionale autotrasporti (E.N.A.C.) è entrato in funzione. Dopo oltre un mese di esperienze, un esperto ha scritto le osservazioni contenute in questo articolo.

Per meglio intendere il valore delle osservazioni che seguiranno studiamo i punti salienti del D.L. 17 agosto 1944, n. 188. Si dice all'art. 4: «Dalla data che sarà determinata con apposito decreto del Ministro per le comunicazioni è vietato a chiunque di eseguire o far eseguire con autoveicoli, anche se propri, trasporti non disposti dall'E.N.A.C.». All'art. 3, capo 1, comma A) dello Statuto, allegato al suddetto decreto, si legge che l'Ente ha la finalità di: «...far eseguire prontamente dai propri iscritti tutti e soltanto i trasporti che gli vengono richiesti dall'autorità all'uopo preposta»; ed al comma B) «...vigilare il rispetto delle tariffe dei trasporti e delle competenze delle esecuzioni determinate dal Ministro delle comunicazioni». Infine, al capo 2, art. 8 comma A) dello stesso Statuto si ribadisce che gli iscritti hanno ilobbligo di: «...eseguire prontamente tutti e soltanto i trasporti ordinati dall'Ente» ed all'art. 9: «...ogni iscritto non potrà eseguire o far eseguire trasporti direttamente per conto proprio o di terzi salvo espressa autorizzazione». Come si vede si tratta di disposizioni precise, categoriche.

Esaminiamo ora che cosa è avvenuto in pratica sia per quanto riguarda il rispetto dei piani di viaggi che gli uffici dell'Ente, in appositi ordinamenti di servizio, predispongono giornalmente, sia per quanto riguarda il rispetto delle tariffe massime di trasporto fissate col L. M. 30 gennaio 1945.

Premesso che ogni trasporto di cui non può essere oggi effettuato che dietro il rilascio da parte dell'Ente di un foglio di viaggio, si dovrebbe dedurre che, in effetti, la finalità sopraindicata (art. 3 capo 1, comma A) dello Statuto, è pienamente

funzionante. In realtà le cose stanno, per territorio e ne deve attendere la accettazione. Ai termini della legge il committente non dovrebbe designare l'automezzo col quale intende effettuare il viaggio; ma, in pratica, esso cerca sulla piazza il trasportatore, pattuisce con esso, a contrattazione privata, le condizioni del viaggio e designa, all'atto della domanda, il di lui autorizzato come quello di cui intende servirsi. Gli uffici dell'Ente non è detto che accettino tutte le richieste; ma, nella maggioranza dei casi, esse vengono accettate.

Per le domande inoltrate senza designazione di automezzo, una volta accettate, gli uffici competenti dell'Ente, redigono appositi ordini di movimento che inviano alle dipendenti stazioni. Presso tali stazioni i trasportatori ricevono i loro documenti di movimento. I loro costituenti funzionano da Capigruppo e raccolgono, mediante volontario contratto di ingaggio, i singoli trasportatori proprietari o detentori di automezzi.

(Continua in 2. pag., 4. col.).

A tal punto e si possono fare le seguenti domande: 1) perchè gli uffici dell'Ente nazionale autotrasporti non accordano i fogli di viaggio ai comitatisti che designano gli automezzi sottraendo questi al lavoro delle stazioni? 2) come i trasportatori ingaggiati nei gruppi si sottraggono agli obblighi contrattuali di rimanere a disposizione del Capigruppo? 3) come un trasportatore può, alla stazione, scegliere o addirittura rifiutare un dato viaggio? 4) perchè l'Ente che ha tutti i trasporti in proprio non riesce a far rispettare da questi la sua «forza disciplinaria»?

Più che all'Ente crediamo che si debba ai suoi funzionari se vengono accordati ai Comitatisti fogli di viaggio per automezzi da questi destinati. Evidentemente i funzionari, molti dei quali conoscono molto bene la «dell'Ente» materia dei trasporti e la disciplina situata in cui si trova il Paese, mostrano di essere convinti per primi del danno grave che viene fatto al Paese stesso dagli irregolari imposti dall'Ente alla libera circolazione delle merci.

D'altra parte considerando che la libera circolazione avviene anche presso le stazioni e che un automezzo può, presso di queste, sottrarsi al lavoro con i mezzi che vedremo, la concessione dei fogli di viaggio nei suddetti casi non pregiudica l'esecuzione degli ordini di movimento più di quanto la pregiudichi tutto il sistema. La concessione dei fogli di viaggio su designazione del mezzo è quindi da considerarsi un atto di amministrazione di cui si deve essere grati ai funzionari dell'Ente.

Quanto alla seconda domanda vale rispondere che il vincolo del trasportatore al Capigruppo è molto tenue per un complesso di interessi reciproci. I gruppi partecipano dal 6 al 10 per cento sugli incassi dei fogli di viaggio in compenso dell'assistenza amministrativa, tecnica o varia ad essi prestata. Se il Capigruppo si mostra intollerante può allo scendere dei contratti di molto revocabili, perdere i propri iscritti che passano ad altri gruppi.

Inoltre il controllo della vita di

un automezzo è altrettanto difficile come si vedrà meglio in appresso. Infine il Capo Gruppo esige volentieri autonomia al trasportatore dal quale può in qualche occasione ottenere in compenso agevolazioni in trasporti che lo interessano personalmente.

Quanto alla scelta del viaggio, una prima discriminazione tra i migliori ed i meno buoni avviene in sede di ripartizione della massa dei viaggi contenuti negli ordini di movimento ai vari Gruppi.

Occorre considerare che il lavoro in comune tra il funzionario dell'Ente e l'impiegato di un Gruppo porta con sé una rete di simpatie e di amicizie che non può non avere influenza nella distribuzione del lavoro stesso. Analoghe cause psicologiche agiscono nei rapporti tra impiegati del Gruppo e trasportatori e non è difficile quindi farsi una ragione delle scelte. Quanto ai rifiuti un trasportatore, per quel che ha a che fare con la scelta di un viaggio, può dichiarare di avere l'automezzo giusto in garage o meglio ancora sulla strada dell'ultimo viaggio effettuato a centinaia di chilometri di distanza, di avere notevoli malati, di non poter trovare particolari di ricambio ecc. Quale spaventosa organizzazione di controlli occorrerebbe per far cessare tutto questo?

Da queste considerazioni discende anche la risposta all'ultima domanda. L'Ente nazionale autotrasporti non ha alcun mezzo che gli garantisca un qualche successo per controllare in maniera sicura il lavoro degli automezzi.

Se l'Ente ordinasse ad un automezzo di presentarsi al lavoro senza eccezioni, alle condizioni di tariffa da esso stabilita e su itinerari prefissati, con quasi certezza l'automezzo risulterebbe guasto. Ed il guasto sarebbe indubbiamente grave perchè il trasportatore si darebbe cura di asportare dall'automezzo il pezzo più delicato e più introvabile. Occorrerebbe cioè all'Ente possedere macchinari forniti di simili, che non ha, per ovviare a simili atti di resistenza.

Della questione delle tariffe di fatto e del modo in cui si svolgono i rapporti di debito e di credito tra un trasportatore e un committente si occuperemo, più ampiamente in un prossimo articolo.

2500

Translation

GB/bm

Headquarters Allied Commission  
APO 394  
Transportation Sub-Commission

1st-2nd-3rd-4th March '45

DAILY DIGEST OF ROME PRESS

Summary

I) - FROM the ITALIA LIBERA.

"Special police Offices for the control of  
motor-transports".

II) - From the GLOBO

"Roads which have been repaired between Rome and  
Leghorn".

---

I) - From the ITALIA LIBERA.

" Special police-offices for the control of the motor-  
transports".

Special police-offices have been formed since few days in the outskirts of Rome to control all the travel-orders, which each person operating motor-transport of freights must have.

These offices, to which are assigned policemen of the special police division, have the only purpose to see if it is obeyed the ordnance regulating road-haulage of freights and according to which no transports can be operated without the travel-order issued by ENAC.

The vehicle which has no permit is confiscated and all the transported commodities are stored for distribution.

---

II) - From the GLOBO.

" Roads which have been repaired between Rome and Leghorn"

Nearby 540 Kms. of national roads and 100 Kms. of secondary roads have been repaired by Italian troops and civilian workmen on the Tirrenic coast from Rome to Leghorn.

These roads have been assigned for this maintenance to Italian Battalions of the P.B.S. and also to the Civil Engineering Unit.

More that 50 important bridges on these roads have been substituted with half-standing bridges.

All bridges of the Bailey type, installed by the advancing troops have been substituted by C.B.S. with half-standing bridges, which will remain on the place until it will be possible to reconstruct bridges.

---

Tramparato - S.C.

'Wah- hiber'

Thursday 1<sup>st</sup> March 1945

### Speciali posti di polizia per il controllo degli autotrasporti

Speciali posti, fissi di polizia, addetti al controllo dei permessi di viaggio di cui devono essere muniti gli autotrasportatori di cose, sono entrati in funzione da alcuni giorni alla periferia di Roma. Tali posti, presso cui prestano servizio agenti della divisione speciale di polizia, si differenziano da quelli di blocco da diverso tempo aboliti, in quanto mirano unicamente ad assicurare il rispetto della recente ordinanza per le discipline degli autotrasporti di cose, che stabilisce che nessun trasporto possa essere effettuato senza il permesso di viaggio rilasciato dall'Enac. Il mezzo che risulta sornio del permesso, viene fermato e sequestrato e le merci trasportate vengono destinate alla distribuzione.

### Le strade riparate tra Roma e Livorno

LIVORNO, 28. Circa 340 km. di strade nazionali e 100 km. di strade secondarie sono state riparate, in massima parte da truppe italiane e da operai civili, della zona costiera tirrenica, a nord di Roma, fino a Livorno.

Tali strade sono state affidate alla manutenzione di Battaglioni italiani delle P. B. S. e in piccola parte al Genio Civile.

Oltre 50 ponti principali su queste strade sono stati sostituiti con ponti semipermanenti.

Ai ponti del tipo «Bailey» impiantati dalle truppe avanzanti, sono stati sostituiti dalla C.B.S. ponti in ferro su pile di legno o in acciaio, detti esemipermanenti. Essi saranno lasciati in posto, fino a quando non si potrà provvedere,

From "X Globo"

Thursday, 1<sup>st</sup> March 1945

ti, in quanto invece unicamente  
ad assicurare il rispetto delle re-  
centi ordinanze per la disciplina  
degli autotrasporti di cose, che  
stabilisce che nessun trasporto pos-  
sa essere effettuato senza il per-  
messo di viaggio rilasciato dal-  
l'Imac. Il mezzo che risulta sfor-  
nito del permesso, viene fermato  
e sequestrato e le merci traspor-  
tate vengono destinate alla distri-  
buzione.

## **Le strade riparate tra Roma e Livorno**

LIVORNO. 28.  
Circa 545 km. di strade nazionali  
e 100 km. di strade secondarie so-  
no state riparate, in massima par-  
te da truppe italiane e da operai  
civili, nella zona costiera tireni-  
ca a nord di Roma, fino a Li-  
vorno.

Tali strade sono state affidate  
alla manutenzione di Battaglioni  
italiani della P. B. S. e in piccola  
parte al Genio Civile.

Oltre 50 ponti principali su que-  
ste strade sono stati sostituiti con  
ponti semipermanenti.

Al ponti del tipo «Bailey» im-  
plantati dalle truppe avanzanti,  
sono stati sostituiti dalla C.B.S.  
pontoni in ferro su pile di legno o  
in acciaio, detti semi-permanenti.  
Essi saranno lasciati in posto, fino  
a quando non si potrà provvedere.

From "X Globo"

Thursday, 1<sup>st</sup> March 1945

5577

/aa

TRANSLATION

From the "Tempo"  
of the 13th Dec. 44

Imminent Improvements as rail-transport

One of the first actions, which the Minister Cerebona did in assuming the direction of the new Ministry of Transport was to preside at a meeting of the administrative Council of E.N.A.C. yesterday morning.

We can announce that this new organization, whose principal task is to integrate the insufficient rail-transport of freights, will operate during next year; we hope that we will be able to solve the problem of the food supplies for Rome and to influence all prices of motor transports - which are really very expensive - and prices of freights.

At present this Ministry is studying the possibility to improve the re-operation of rail-services - according to war necessities - in order to satisfy the requests of the food-supply problems and of persons.

Just on this question we report you a significant episode of our rail-men, who formed squads of volunteer workmen in order to re-operate branch-lines which are still interrupted.

We have good reason to consider imminent the institution of regular communications between Rome and South Italy.

TEMPO

## Imminenti miglioramenti nei trasporti ferroviari

Una fra i primi atti compiuti dal Ministro Ciriaco De Michelis, nell'assumere il nuovo Dicastero dei trasporti, è stato quello di presiedere, ieri mattina, una importante seduta del Consiglio di Amministrazione dell'Ente Nazionale Siciliano per lo studio e l'attuazione di un piano di miglioramento del servizio ferroviario per trasporti di merci, che entrerà in funzione con il prossimo anno. Si sa che esso possa del tutto risolvere l'assillante problema Capita, fornendo un aumento della capacità di trasporto, e influenzando anche sui prezzi, così che gli autotrasporti — che hanno raggiunto vertici di costo assolutamente insostenibili — come delle merci.

Sono allo studio presso il Ministero importanti provvedimenti intesi a riorganizzare il servizio ferroviario — nei limiti consentiti dalle necessità belliche — ad un grado di efficienza tale che possa almeno in parte soddisfare le esigenze degli approvvigionamenti e dei trasporti delle persone. A tale proposito si apprende un significativo gesto compiuto dai nostri ferrovieri, i quali hanno costituito squadre di operai volontari che vengono addebiutate ai lavori di riparazione dei tronconi di linea interrotti.

Si hanno buone ragioni per ritenere imminente un regolare collegamento fra Roma e l'Italia Meridionale.

*Handwritten signature*

TRANSLATION

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION  
APO 394  
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

22 February 1945

## DAILY DIGEST OF ROME PRESS

ENAC.

18 February 1945.

"What is ENAC?" This the question asked by "Remel" on the LIBERA STAMPA. A careful examination of the rules and regulations of this Agency makes one think that, on account of its nature, this Agency cannot completely attain its aims; in fact the technical and juridical nature of ENAC stands between a state controlled agency and a syndicate. The Minister of Transport should acknowledge the necessity of making the changes required to the law and statute of ENAC, so that the Agency could better meet the needs of the present moment and attain its aims.

The INDIPENDENTE publishes the statement of Mr. Cerabona, Minister of Transport, who pointed out in his speech the new provision granting fuller powers to ENAC.

The EPOCA states that the situation of ENAC is still stationary; "this complicated mechanism moves slowly hampered by a harmful bureaucracy."

19<sup>th</sup> February 1945.

Sulla LIBERA STAMPA "Remel" si domanda "Che cosa è l'E.M.A.C.?".  
Sull'esame della costituzionalità dell'Ente, quale risulta dal decesso,  
L'esame della costituzione lascia pensare che esso, per la sua natura non può  
to di creazione, lasciare infatti la fisionomia tecnica  
conseguire compiutamente i propri fini; infatti la parastatale ed il  
co giuridica dell'E.M.A.C. oscilla tra l'Ente delle comunicazioni ricco  
super-consorzio. E' opportuno che il Ministro della legge costitutiva le modificazio-  
nosca la necessità di apportare alla legge costumi ai bisogni ed alle  
ni necessarie, in modo che l'Ente possa adeguarsi ai propri fini.  
necessità del momento e conseguire meglio i propri fini.

L'INDIPENDENTE pubblica le dichiarazioni dell'On. Cerabona, Ministro dei Trasporti, illustranti il provvedimento con cui si concedono nuovi e più ampi poteri all'E.N.A.C. —

L'EPOCA constata una situazione stazionaria dell'E.N.A.C., affermando che "il complesso meccanismo si muove lentamente sperduto in un not-vo groviglio burocratico."

Sulla LIBERA STAMPA "Remel" si domanda "Che cosa è l'E.N.A.C.?".

L'esame della costituzionalità dell'Ente, quale risulta dal decreto di creazione, lascia pensare che esso, per la sua natura non posto di creazione, lasci finì: infatti la fisionomia tecnica conseguire compiutamente i propri fini: infatti la fisionomia tecnica oscilla tra l'Ente parastatale ed il co giuridica dell'E.N.A.C. opportuno che il Ministro delle comunicazioni radio super-consorzio. E' opportuno che il Ministro delle comunicazioni radio super-consorzio, di apportare alla legge costitutiva le modificazioni che la necessità, in modo che l'Ente possa adeguarsi ai bisogni ed alle necessità, in modo che l'Ente possa adeguarsi ai bisogni ed alle necessità del momento e conseguire meglio i propri fini.

L'INDIPENDENTE pubblica le dichiarazioni dell'On. Cerabona, Ministro dei Trasporti, illustranti il provvedimento con cui si concedono nuovi e più ampi poteri all'E.N.A.C.:-

L'EPOCA constata una situazione stazionaria dell'E.N.A.C., affermando che "il complesso meccanismo si muove lentamente sperduto in un nevo-vo groviglio burocratico."

5873

/rd

TRANSLATION

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION  
AFO 394  
Transportation Sub-Commission

Rome, 7 February 1943

DAILY DIGEST OF ROME PRESS

The "TRIBUNA DEL POPOLO" publishes some declaration of the On. Ramella, Chief of the Department of Rome of ENAC. He declared that he does not ignore all the complaints which have been done in regard of ENAC; "but those who will request transports and the users will be surely satisfied of the operation of that organization which has succeeded in reducing, within reasonable limits, costs of transports".

5872

②  
Mr. Spoor  
Transport

9- Feb. - 1945.

7/2/45.

LA TRIBUNA DEL POPOLO pubblica alcune dichiarazioni dell'On. Ramella, Capo del Compartimento di Roma dell'E.N.A.C. Egli ha detto, fra l'altro, che non ignora le diffidenze che ci furono e ci sono nei riguardi dell'E.N.A.C.; « ma ci saranno i commit-tendi dei trasporti ed i consumatori che di fronte ai fatti plaudi-ranno all'Ente che è riuscito a ridurre entro limiti ragionevoli i costi dei trasporti ».

5571

Tr. RB/rb

TRANSLATION

From "ITALIA LIBERA" Action Party.

FIRST STEPS OF ENAC.

ENAC was supposed to start functioning; but practically what was supposed to be a new mechanism, has turned out to be rusty before being used. In these last months the Ufficio Trasporti, which had started functioning with a heavy bureaucratic burden, has thrown it away and was now functioning with speed and simplicity. Now all the work done in seven months looks as if it was going to sink in this new bureaucratic mechanism called National Agency for Motor-Transportation of goods.

To begin with, yesterday morning, the truckers depending on the two principal Dispatch Offices, STA and FIAT, who are about 200, refused to go back to work under the new conditions imposed by ENAC. Among other things, according to the new regulations, a trucker sent from Rome to Bari, may be sent to Naples by the local Direction of ENAC and then to another town before returning to Rome, may be after several weeks. There is a new work ticket, a bill of freight, which did not exist at all, the obligation to avoid any empty trip and other complications of the kind. And there is besides, a slight increase in the present tariff rates: in fact, while the Ufficio Trasporti charged only 3 per cent for general expenses, now this tariff has been doubled, so that instead than 3 per cent the truckers have to pay 6 per cent. Since this tariff is charged for general expenses we can infer that the bureaucracy has also increased accordingly.

In order to reach an agreement to make the truckers return to work and to simplify the whole service, a commission of truckers has been appointed, who, with supported by officials of the Ufficio Trasporti will try to improve the present complicate regulations of ENAC.

Meanwhile ENAC has obtained a very good result: yesterday the old operating system of the Ufficio Trasporti has been used, and so it will be today and probably also in future. Could not all this be foreseen, and avoid the new Agency to be denied before being born?

5870

Note of the Translator:

Mr. Tanfani belongs to the Action Party.

1333