

ACC

AC/207/TNS

10000/140/2711

GEN

MAR

TJ5

10000/148/2711

GENERAL REPORTS
MAR.-OCT. 1945

Mod. ENAC 10

10
ac 207 R.D. 3, OTT. 1945 194

Mr. FRANK UPMANN Jr.

Director of the
Transportation Sub-Commission
Allied Commission

R O M E

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

05/61

L. 2

Riposta di L.

OGGETTO:

Egregio Sig. Upmann,

In relazione a quanto esposto verbalmente al Col. Buchanan, durante la sua assenza, ho il pregio di rimetterle con la presente copia e traduzione della relazione redatta dalla Commissione che ha studiato la riorganizzazione della disciplina e del controllo degli autotrasporti di cose.

Tale relazione rappresenta una traccia per il lavoro al quale mi accingo e per il quale conto di poter avere, come per il passato, la cordiale collaborazione della Sua Sotto Commissione.

Distinti saluti,

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

Dear Mr. Upmann,

With reference to the conversation that I had with Col. Buchanan in your absence, I enclose herewith copy and translation of the report worked out by the Commission who has studied the reorganization of the policy and control of the motor transportation of goods.

Such a report will form the approximate scheme for my future work in which I hope to receive, as for the past, the cordial and active collaboration of your Sub Commission.

Yours sincerely,

THE COMMISSIONER

Ente Nazionale Autotrasporti Case

ISTITUTO DI DIRITTO PUBBLICO
DL 17 AGOSTO 1944 N. 185

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

Arrivato 05/6/

Post. N.°

Prospetto di V.°

Avv.

2

del

OGGETTO:

Egregio Sig. Upmann,

In relazione a quanto esposto verbalmente al Col. Buchanan, durante la sua assenza, ho il pregio di rimmetterle con la presente copia e traduzione della relazione redatta dalla Commissione che ha studiato la riorganizzazione della disciplina e del controllo degli autotrasporti di cose.

Tale relazione rappresenta una traccia per il lavoro al quale mi accingo e per il quale conto di poter avere, come per il passato, la cordiale collaborazione della Sua Sotto Commissione.

Distinti saluti,

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

G. G. P. P.

Dear Mr. Upmann,

With reference to the conversation that I had with Col. Buchanan in your absence, I enclose herewith copy and translation of the report worked out by the Commission who has studied the reorganization of the policy and control of the motor transportation of goods.

Such a report will form the approximate scheme for my future work in which I hope to receive, as for the past, the cordial and active collaboration of your Sub Commission.

Yours sincerely,

THE COMMISSIONER

G. G. P. P.

82

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE INCARICATA DI
STUDIARE LA RIORGANIZZAZIONE DELLA DISCIPLINA
E DEL CONTROLLO DELLE MERCI AUTOTRASPORTATE

- 1 -

P A R T E I^aNecessità della disciplina degli autotrasporti di cose; determinazione dell'Ente disciplinatore.

La Commissione si è posta prima di tutto il quesito se nelle attuali condizioni di cose e nella attuale situation dei trasporti e dei traffici in Italia gli autotrasporti delle merci possano svolgersi in piena libertà o debbano in qualche modo essere disciplinati.

Pur riconoscendosi che la piena libertà costituisce un attributo intrinseco degli autotrasporti in discorso e condizione essenziale perchè essi possano prosperare ed inserirsi vantaggiosamente nella economia generale della Nazione, si è concluso che, nella attuale condizione di cose e nella attuale situazione dei trasporti e dei traffici, essa è irrealizzabile; e che una disciplina sia indispensabile anzitutto per garantire i trasporti di prima necessità, poi per conseguire la migliore utilizzazione e distribuzione del carburante, delle gomme e dei pezzi di ricambio.

E' stato esaminato poi se per raggiungere l'auspicata disciplina sia o meno necessario che l'Ente preposto vi ricorra ad una diretta gestione di automezzi.

Si è concluso che non è necessario giungere a tale gestione. Del resto sono già in atto alcune gestioni dirette di truck pools consegnati dagli Alleati all'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione ed è stata già iniziata una gestione diretta di trasporti di cose da parte del-

2 3 3 3

Necessità della disciplina degli autotrasporti di cose; determinazione dell'Ente disciplinatore.

La Commissione si è posta prima di tutto il quesito se nelle attuali condizioni di cose e nella attuale situation dei trasporti e dei traffici in Italia gli autotrasporti delle merci possano svolgersi in piena libertà o debbano in qualche modo essere disciplinati.

Pur riconoscendosi che la piena libertà costituisce un attributo intrinseco degli autotrasporti in discorso e condizione essenziale perchè essi possano prosperare ed inserirsi vantaggiosamente nella economia generale della Nazione, si è concluso che, nella attuale condizione di cose e nella attuale situazione dei trasporti e dei traffici, essa è irrealizzabile; e che una disciplina sia indispensabile anzitutto per garantire i trasporti di prima necessità, poi per conseguire la migliore utilizzazione e distribuzione del carburante, delle gomme e dei pezzi di ricambio.

E' stato esaminato poi se per raggiungere l'auspicata disciplina sia o meno necessario che l'Ente preposto vi ricorra ad una diretta gestione di automezzi.

Si è concluso che non è necessario giungere a tale gestione. Del resto sono già in atto alcune gestioni dirette di truck pools consegnati dagli Alleati all'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione ed è stata già iniziata una gestione diretta di trasporti di cose da parte dell'Amministrazione delle FF.SS. in sostituzione o in integrazione di servizi ferroviari. A queste gestioni l'E.N.A.C. potrà attingere gli elementi necessari per l'espletamento delle sue man-

sioni di disciplina e controllo degli autotrasporti di cose.

A questo riguardo i rappresentanti dei trasportatori esprimono il convincimento della utilità economica e tecnica che i mezzi, cui sopra si è fatto riferimento, vengano affidati in gestione alla industria privata ed alle cooperative di trasporto sotto la osservanza di tutte le cautele ed i controlli necessari per garantire e assicurare la loro utilizzazione secondo i fini proposti.

Ciò posto, è stato esaminato : quale debba essere l'Ente da preporre alla disciplina in discorso, e se esso possa o non essere l'attuale.

A questo riguardo la Commissione ha constatato che :

- a) Le Ferrovie dello Stato non hanno attrezzatura specifica adeguata a questo nuovo incarico;
- b) L'Ispettorato della Motorizzazione Civile non è in questo momento preparato ad assumere senz'altro un così grave compito, sia perchè è in gran parte assorbito dai problemi e dai lavori inerenti alla ricostruzione, sia perchè non è ancora fornito della necessaria organizzazione periferica a carattere provinciale;
- c) Incaricare della disciplina di cui trattasi i vari Enti maggiormente interessati ai trasporti di prima necessità, non sarebbe opportuno, sia perchè nemmeno essi hanno la necessaria preparazione, sia perchè si potrebbe in tal modo andare incontro ad una disuniforme applicazione della disciplina stessa.

La Commissione ha rilevato altresì che l'organo disciplinatore deve essere un Ente di diritto pubblico perchè possa esercitare l' "Jus imperii", ed ha concluso che si pos-

2 3 3 3

A questo riguardo i rappresentanti dei trasportatori esprimono il convincimento della utilità economica e tecnica che i mezzi, cui sopra si è fatto riferimento, vengano affidati in gestione alla industria privata ed alle cooperative di trasporto sotto la osservanza di tutte le cautele ed i controlli necessari per garantire e assicurare la loro utilizzazione secondo i fini proposti.

Ciò posto, è stato esaminato: quale debba essere l'Ente da preporre alla disciplina in discorso, e se esso possa o non essere l'attuale.

A questo riguardo la Commissione ha constatato che:

- a) Le Ferrovie dello Stato non hanno attrezzatura specifica adeguata a questo nuovo incarico;
- b) L'Ispettorato della Motorizzazione Civile non è in questo momento preparato ad assumere senz'altro un così grave compito, sia perchè è in gran parte assorbito dai problemi e dai lavori inerenti alla ricostruzione, sia perchè non è ancora fornito della necessaria organizzazione periferica a carattere provinciale;
- c) Incaricare della disciplina di cui trattasi i vari Enti maggiormente interessati ai trasporti di prima necessità, non sarebbe opportuno, sia perchè nemmeno essi hanno la necessaria preparazione, sia perchè si potrebbe in tal modo andare incontro ad una disuniforme applicazione della disciplina stessa.

La Commissione ha rilevato altresì che l'organo disciplinatore deve essere un Ente di diritto pubblico perchè possa esercitare l' "Jus imperii", ed ha concluso che si possa affidare la disciplina in discorso all'organo attualmente preposto: l' E.N.A.C.; ma che questo Ente debba essere pro-

- 3 -

fondamente modificato nella sua costituzione, nella sua organizzazione e nel suo funzionamento.

In considerazione delle funzioni che l'Ente deve svolgere, non occorre la "iscrizione" dei trasportatori all'Ente medesimo, fermo restando l'obbligo della denuncia degli autoveicoli soggetti a disciplina.

- 4 -

P A R T E II

RIFORMA DELL'E.N.A.C.

La Commissione ritiene che la riforma della costituzione, della organizzazione e del funzionamento dell'E.N.A.C. debba essere improntata ed attuata sulle basi seguenti :

- 1) - Le finalità e le mansioni del detto Ente debbono essere esclusivamente e strettamente tecniche, di disciplina e controllo degli automezzi adibiti al trasporto delle cose; mentre i compiti di carattere economico e sociale connessi ai trasporti in genere e a quelli anzidetti in ispecie, debbono essere devoluti agli organi di cui trattasi nella successiva parte III.
- 2) - La disciplina di cui sopra deve essere limitata ai trasporti di cose di prima necessità, relativi alla alimentazione e alla ricostruzione, per i quali debbono essere stabilite ed imposte tariffe quanto più possibile basse.
- 3) - I trasporti sopra indicati - da assoggettare a disciplina - dovranno essere stabiliti dalle Commissioni Regionali di cui trattasi nella parte III, in base alle classifiche stabilite dal Consiglio o dalla Commissione di cui al comma 1° della parte suddetta, ma con le modifiche che potranno derivare dalle condizioni e dalle necessità contingenti delle singole Regioni. Tutti gli altri trasporti dovranno essere lasciati liberi con le modalità di cui al successivo punto 4) e nei limiti consentiti dalle disponibilità di carburante.

- 4) - Gli uffici preposti alla disciplina dovranno procedere ad una

RIFORMA DELL'E.N.A.C.

La Commissione ritiene che la riforma della costituzione, della organizzazione e del funzionamento dell'E.N.A.C. debba essere improntata ed attuata sulle basi seguenti :

- 1) - Le finalità e le mansioni del detto Ente debbono essere esclusivamente e strettamente tecniche, di disciplina e controllo degli automezzi adibiti al trasporto delle cose; mentre i compiti di carattere economico e sociale connessi ai trasporti in genere e a quelli anzidetti in ispecie, debbono essere devoluti agli organi di cui trattasi nella successiva parte III^a.
- 2) - La disciplina di cui sopra deve essere limitata ai trasporti di cose di prima necessità, relativi alla alimentazione e alla ricostruzione, per i quali debbono essere stabilite ed imposte tariffe quanto più possibile basse.
- 3) - I trasporti sopra indicati - da assoggettare a disciplina - dovranno essere stabiliti dalle Commissioni Regionali di cui trattasi nella parte III^a, in base alle classifiche stabilite dal Consiglio o dalla Commissione di cui al comma 1° della par. te suddetta, ma con le modifiche che potranno derivare dalle condizioni e dalle necessità contingenti delle singole Regioni. Tutti gli altri trasporti dovranno essere lasciati liberi con le modalità di cui al successivo punto 4) e nei limiti consentiti dalle disponibilità di carburante.
- 4) - Gli uffici preposti alla disciplina dovranno procedere ad una equa ripartizione della massa degli autotrasporti di prima necessità delle zone di propria competenza tra tutti gli automezzi efficienti soggetti a disciplina. Ogni autoveicolo avrà così

- 5 -

un certo numero di chilometri da effettuare obbligatoriamente. Finito il lavoro in tal modo assegnato, ad ogni autoveicolo sarà concesso di effettuare altri viaggi, sulla base di documenti di viaggio di tipo speciale, subordinatamente alla disponibilità di carburante e semprechè non intervengano esigenze di carattere contingente per trasporti di prima necessità.

Il periodo di lavoro non obbligatorio dovrà essere determinato in rapporto a quello del lavoro obbligatorio secondo criteri automatici e con principi di equo trattamento per tutti gli automezzi. Per le imprese di trasporto che gestiscono più automezzi è da applicare il principio del congruaggio tra i mezzi esercitati, nel senso che tali imprese potranno destinare mese per mese una parte del loro parco al lavoro obbligatorio ad esse assegnato, utilizzando la parte rimanente per il lavoro non obbligatorio; rimane per altro inteso che l'impresa sottoporrà di volta in volta alla approvazione dei competenti uffici dell'E.N.A.C. l'elenco dei veicoli da adibire al lavoro obbligatorio.

- 5) - Sempre che le esigenze dei trasporti lo consentano, ciascun viaggio obbligatorio sarà utilizzato dall'Ente per una sola delle due corse di andata e ritorno, lasciando libera al trasportatore l'altra corsa.
- 6) - La disciplina di cui sopra deve essere applicata indistintamente a tutti gli autocarri con portata uguale o superiore a 20 qli. e relativi rimorchi. Quelli con portata superiore ai 10 qli. ma inferiore ai 20 e quelli di qualsiasi portata azionati a gassogeno o a metano, potranno essere esclusi dalla disciplina con decreto del Ministro dei Trasporti su proposta dell'E.N.A.C., in relazione alle situazioni contingenti e locali e nel numero che le situazioni stesse renderanno necessario. Quelli con portata non superiore ai 10 qli. inclusi e

- 6 -

quelli elettrici di qualunque portata, dovranno essere esclusi dalla disciplina.

- 7) - Una disciplina più rigida di quella sopra esposta sarebbe sotto ogni punto di vista inopportuna, dovendo la disciplina limitarsi al minimo possibile in relazione al fine da conseguire ed adeguarsi agilmente alle esigenze mutevoli nello spazio e nel tempo, alle continue modificazioni delle condizioni dei traffici e del mercato ed alla disponibilità di carburante.
- 8) - L'E.N.A.C. - poichè, come si è detto, deve avere essenzialmente la funzione di controllare e distribuire i trasporti - non dovrà assumere la fisionomia del vettore e quindi la responsabilità dei trasporti stessi; questa dovrà per contro rimanere - come di norma - a totale carico del trasportatore.
- 9) - Pur non ravvisandosi l'assoluta necessità che il pagamento delle tasse di trasporto avvenga tramite l'Ente, si ritiene tuttavia opportuno che tale procedura sia praticata :
 - a) per i trasporti ordinati dall'Ente stesso e relativi alle merci di prima necessità (ossia per i trasporti che costituiscono il fine e la base del lavoro obbligatorio), con l'avvertenza che speciali accordi potranno essere presi per il pagamento delle tasse di porto con Enti che offrano le dovute garanzie;
 - b) quando la procedura stessa venga richiesta dai singoli Comittenti.

In ogni caso la procedura del pagamento dev'essere improntata alla maggiore possibile semplicità; un rilevante contributo in tal senso sarà dato dalle modificazioni che verranno apportate alla struttura tecnica delle tariffe.

L'organizzazione del servizio anzidetto deve essere tale

- 7 -

le da garantire che le liquidazioni ai trasportatori avvengano con la maggiore sollecitudine.

- 10) - Dovrà essere cura dell'Ente di impiegare - per quanto più possibile e per ragioni tecniche ed economiche evidenti - automezzi di portata adeguata al carico effettivo da trasportare.
- 11) - La tariffa di trasporto ora vigente è basata su presupposti ormai superati. E' perciò necessario procedere allo studio di una nuova tariffa impostata sulle seguenti direttive fondamentali:
 - a) converrà che la tariffa sia del tipo differenziale con zone di percorrenza come al successivo comma b);
 - b) le basi tariffarie dovranno essere stabilite per gruppi di autocarri aventi portate comprese tra estremi distanti non più di dieci q.li per ciascun gruppo. Ogni gruppo di portata dovrà essere suddiviso per zone di percorrenza che si ritiene possano essere fissate come segue : da 1 a 50 Km.; da 51 a 100 Km.; da 101 a 200 Km.; ed oltre 200 Km.;
 - c) la determinazione delle basi tariffarie dovrà essere fatta tenendo presente il costo del trasporto per ciascuna delle anzidette categorie di autocarri, e dovrà raggiungere la finalità di conseguire al massimo grado l'economia generale delle materie di consumo degli autocarri stessi e di realizzare il più possibile, per uno stesso percorso, prezzi di trasporto poco diversi per i vari tipi di autocarri considerati dalla tariffa.

Nella determinazione delle basi tariffarie - che come si è detto dovranno essere adeguate all'effettivo costo di gestione - la quota di spese costanti (ammortamenti, spese generali, di guida ecc.) - da calcolarsi in base ad una percorrenza media annuale che si ritiene possa aggirarsi

- 8 -

intorno ai 30.000 Km. - sarà applicata alla zona media di percorrenza e convenientemente ridotta o incrementata nelle altre zone. Si dovrà tenere anche conto di una adeguata percentuale di percorsi a vuoto, percentuale che - nelle condizioni di cose previste da questo studio - sembra valutabile al 20 %.

- d) L'applicazione di una tariffa differenziale non rende necessaria una quota di ingaggio, purchè le zone tariffarie più basse comprendano le spese fisse di ingaggio.
- e) tutte le prestazioni accessorie (percorsi a vuoto per trasferimento, pernottazioni, soste, eventuale assunzione delle operazioni di carico e scarico ecc.) dovranno costituire elementi di tariffa.
- f) la tariffa deve essere riferita non alla portata dei veicoli quale risulta dalle licenze di circolazione, bensì al peso effettivamente trasportato, purchè questo non superi la portata predetta di una percentuale tale da compromettere la sicurezza della circolazione.
- g) nel caso di carico incompleto per motivi indipendenti dal trasportatore, la tassazione dovrà essere effettuata in base alla portata utile stabilita dalla licenza di circolazione.
- h) per le merci voluminose, nocive o pericolose, e per quelle di notevole valore - da determinarsi le prime tre con criteri analoghi a quelli in uso nelle Ferrovie dello Stato e le ultime tenendo conto dell'effettivo valore contingente delle merci - le tariffe base dovranno essere maggiorate mediante coefficienti che tengano conto della non completa utilizzazione della portata e dei maggiori rischi del trasporto.
- i) per quanto è detto nel precedente punto 5) e in questo punto 11) al comma c), nessun compenso sarà dovuto per gli eventua-

- 9 -

li percorsi a vuoto che non siano quelli considerati nel precedente comma e).

- 1) le tariffe calcolate con le anzidette norme generali, dovranno rappresentare un massimo, al quale, trimestre per trimestre e regione per regione, potranno essere apportate dal Ministro dei Trasporti, su proposta dell'Ente, le necessarie riduzioni percentuali.

Anche gli eventuali aumenti percentuali che si rendessero necessari, dovrebbero essere decisi dal Ministro dei Trasporti senza altre formalità, allo scopo di rendere snella la procedura e tempestivi i provvedimenti.

- m) per i trasporti di massa di determinate merci e su determinati percorsi è da consentire la pattuazione di forfaits calcolati sulla base delle tariffe normali.
- 12) - L'organizzazione dell'E.N.A.C. deve essere improntata ai concetti fondamentali seguenti :

La prima cellula periferica dell'Ente stesso deve essere la Stazione, la quale deve avere la necessaria autonomia per attuare i compiti di carattere normale relativi alla esecuzione dei trasporti. In ogni provincia ve ne potranno essere - a seconda del bisogno - una o più e dovranno essere ubicate nelle località di maggiore importanza per i traffici e per la concentrazione degli autocarri.

In una stessa città potranno esservi più stazioni con ubicazione ed attributi da fissarsi dalla Direzione Compartmentale competente, in base al criterio di realizzare le maggiori facilitazioni per gli utenti.

Le Stazioni dipendono da una Direzione Compartmentale. Per altro, ove se ne manifesti la necessità, tra stazioni e Direzioni Compartmentali potranno essere inseriti Reparti, con 2 giurisdizioni determinate in base all'importanza dei traffici, posti - se occorre - a cavallo di più provincie e con delimita-

- 10 -

zioni indipendenti da quella amministrativa.

Nei capoluoghi di provincia che non sono sede di Direzione Compartimentale o di Reparto, la necessaria funzione di collegamento con le Autorità provinciali verrà assolta dal Capostazione del luogo. Lo stesso Capo stazione, qualora non dipenda da alcun Capo Reparto, assumerà le mansioni di Capo Reparto nei riguardi delle altre eventuali stazioni della provincia.

Nei Comuni non sede di Stazione, sarà dalla legge delegata ai Sindaci la facoltà di disporre il movimento dei mezzi residenti nei Comuni stessi, aventi portata compresa fra 10 e 20 q.li e che non siano esclusi dalla disciplina dell'E.N.A.C. Detto movimento verrà effettuato in base al rilascio di libretti di viaggio analoghi a quelli attualmente in vigore, sotto la diretta responsabilità di ogni Sindaco e col controllo della Stazione più vicina.

La programmazione periodica dei trasporti da eseguire verrà predisposta dalle Direzioni Compartimentali. Alle Stazioni verranno di norma affidate soltanto mansioni di esercizio.

Tanto le Direzioni Compartimentali che i Capi Reparto dovranno avere a propria disposizione almeno un mezzo rapido di trasporto.

Ogni Direzione Compartimentale disporrà i necessari spostamenti temporanei dei centri di lavoro degli autocarri nell'ambito del proprio compartimento. Analoghi trasferimenti tra Compartimenti verranno disposti dalla Direzione Generale.

Per facilitare gli utenti ed i trasportatori, tutte le operazioni di cassa dovranno avvenire presso le Stazioni, le quali dovranno fare i propri versamenti giornalmente. È auspicabile che nelle Stazioni di maggiore movimento, qualche Banca deleghi un suo funzionario per l'espletamento di tutte le operazioni di cui sopra.

- 11 -

Per gli Enti di maggiore importanza, si richiama quanto è stato detto nel precedente punto 9), comma a).

Il controllo amministrativo delle Stazioni dovrà essere eseguito dalle Direzioni Compartimentali.

I principali controlli tecnici da eseguire sono :

- 1) - controllo sulla legittimità del rilascio dei documenti di viaggio;
- 2) - controllo del movimento degli autocarri;
- 3) - controllo dell'efficienza di questi ai fini della regolarità del viaggio da compiersi e dell'assegnazione dei pezzi di ricambio e delle gomme.

Questi ed ogni altro controllo tecnico dovranno essere eseguiti dalle Direzioni Compartimentali.

Il controllo di cui al punto 2) dovrà essere effettuato a mezzo di squadre volanti costituite ciascuna da un agente dell'E.N.A.C. e da agenti di P.S. In relazione a ciò il personale dirigente ed ispettivo dell'E.N.A.C. dovrà essere equiparato ai funzionari ed agenti di cui all'art. 122 del R.D.L. 8 dicembre 1933 n. 1740.

Ogni Direzione Compartimentale avrà uno o più ispettori adibiti a mansioni di vigilanza e di controllo su tutto il Compartimento.

Le Direzioni Compartimentali dipenderanno dalla Direzione Generale. Questa, di massima, non dovrà provvedere a funzioni di carattere esecutivo, ma solo a funzioni direttive, di coordinamento e di controllo.

Essa dovrà essere organizzata su tre servizi con le seguenti attribuzioni di massima : il primo per il movimento e traffico, le questioni tecniche e gli approvvigionamenti, il secondo per le pratiche amministrative, legali e di ragioneria, il terzo per gli affari generali, il personale, stati - 70

- 12 -

stica e la Segreteria. Ogni variazione nelle attribuzioni dei vari servizi sarà decisa dal Consiglio di Amministrazione.

La Direzione Generale specificherà nettamente le attribuzioni di ogni servizio e di ogni Sezione di ciascun Servizio al fine di evitare interferenze e duplicati quanto mai dannosi.

Analoga organizzazione dovranno avere le Direzioni Compartimentali in modo da realizzare perfetta rispondenza fra centro e periferia.

La Direzione Generale avrà un piccolo nucleo di ispettori centrali, costituito da funzionari di provata esperienza e competenza, che provvederà alle ispezioni disposte dalla Direzione stessa.

Alla carica di Presidente non dovrebbero essere chiamati - per ragioni evidenti di incompatibilità - nè il Ministro dei Trasporti, nè il Sottosegretario di Stato ai Trasporti, nè il Direttore Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, nè il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

Il Presidente dovrà essere nominato dal Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei Trasporti, tra le persone che diano maggiori garanzie di esperienza e capacità nel campo dei trasporti.

Non occorre un vice-presidente. In caso di assenza del presidente le sue funzioni verranno disimpegnate da un Consigliere all'uopo designato dal Consiglio di Amministrazione.

Il Consiglio di Amministrazione dovrà essere costituito - oltre che dal Presidente - da :

- due rappresentanti dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile;
- un rappresentante delle Ferrovie dello Stato;

69

- 13 -

- un rappresentante della Marina Mercantile;
- un rappresentante del Ministero dell'Industria e Commercio;
- un rappresentante del Ministero Alimentazione;
- un rappresentante del Ministero della Ricostruzione;
- un rappresentante del personale dell'E.N.A.C.;
- sei rappresentanti dei trasportatori.

Per quanto riguarda la rappresentanza dei trasportatori, questa deve essere ripartita tra le industrie e le cooperative in proporzione all'entità delle rispettive categorie : entità che attualmente può valutarsi nel rapporto da 2 a 1. Le varianti a questa proporzione dovranno essere approvate dal Ministero della Industria.

I Consiglieri delle prime sei categorie dovranno essere designati dai relativi Ministeri. Il rappresentante del personale dell'E.N.A.C. dovrà essere designato dal relativo Sindacato. I rappresentanti dei trasportatori dovranno essere designati rispettivamente dalla Confederazione Generale dell'Industria, Sindacato Trasportatori, e dalla Lega Nazionale delle Cooperative.

Il Collegio dei Sindaci dovrà essere costituito da 5 membri effettivi (nominati : uno dal Ministero del Tesoro, due da quello dei Trasporti, uno dal Sindacato dei Trasportatori della Confederazione Generale dell'Industria, uno dalla Lega Nazionale delle Cooperative) e da tre sindaci supplenti (nominati : uno dal Ministero del Tesoro, uno da quello dei Trasporti, uno dal Sindacato Trasportatori).

Il Direttore Generale dovrà essere nominato dal Ministro dei Trasporti su designazione del Consiglio di Amministrazione.

L'assunzione del personale ed il suo inquadramento dovranno essere oggetto delle più attente cure da parte del Con-

- 14 -

siglio di Amministrazione dell'E.N.A.C., giacchè solo attraverso una accurata scelta del personale, l'Ente potrà assolvere i compiti che gli sono commessi.

Sarà da preferire l'utilizzazione di personale eccedente di Amministrazioni statali, ma che abbia la necessaria preparazione per le funzioni da disimpegnare presso l'E.N.A.C.

Le nuove nomine ad ogni grado di ogni categoria, dovranno essere fatte - di massima - per avanzamento del personale dell'E.N.A.C. più meritevole ed idoneo alle funzioni da assumere.

Presso la Direzione Generale dovranno essere istituite tre Commissioni, per le nuove assunzioni, per gli avanzamenti e per la disciplina. Presso ciascuna di esse il personale dell'E.N.A.C. dovrà avere i suoi rappresentanti designati dal Sindacato.

Il trattamento giuridico ed economico del personale dell'E.N.A.C. dovrà essere informato ai criteri dell'impiego privato.

La difesa e la rappresentanza in giudizio dell'E.N.A.C. dovrà essere affidata all'Avvocatura dello Stato.

L'Ente, non avendo finalità di lucro, dovrà essere equiparato - agli effetti fiscali - alle Amministrazioni dello Stato.

I proventi dell'E.N.A.C. sono costituiti da un apposito diritto, da riscuotersi in occasione della denuncia in sostituzione delle attuali quote di iscrizione, e dai contributi. Questi debbono essere pagati in base ai quintali-chilometri.

L'ammontare del diritto e del contributo dovrà essere fissato dal Consiglio di amministrazione con l'approvazione del Ministro dei Trasporti.

In fine non è superfluo avvertire che il concetto in-

- 15 -

formativo di tutta l'organizzazione dell'E.N.A.C. deve essere quello di rendere possibile il graduale adeguamento di questo Ente alle esigenze generali del Paese, finchè non si siano determinate le condizioni necessarie per addivenire alla auspicata libertà degli autotrasporti delle cose.

13) - Le sanzioni contro gli inadempienti alla disciplina, da disporsi dalle competenti autorità, saranno, a seconda dei casi :

- a) ritiro del permesso di circolazione;
- b) ritiro temporaneo o definitivo - a seconda della gravità della infrazione - della patente del conducente;
- c) ammenda da L. 20.000 a L. 200.000;
- d) sequestro dell'autoveicolo;
- e) arresto da uno a sei mesi del colpevole dell'infrazione;
- f) sequestro della merce trasportata quando emerga - anche sotto forma di connivenza - la colpa del committente.

14) - Dovrà essere esplicitamente conferita al Ministro dei Trasporti la facoltà di requisire, su richiesta dell'E.N.A.C. e per l'espletamento delle funzioni a questa demandate, locali per Uffici, automezzi privati, autorimesse ed officine private col relativo personale direttivo ed esecutivo.

15) - Riconoscendosi l'opportunità che nei percorsi a vuoto venga consentito il trasporto di persone, si fanno voti perchè l'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione emani norme snelle e di facile attuazione per disciplinare, nelle attuali contingenze, tale genere di trasporto.

- 16 -

P A R T E III^a

1) - Le questioni di massima riguardanti i trasporti di ogni genere da effettuare sul territorio nazionale, ivi compresa la classificazione delle merci da ritenersi in ogni caso di prima necessità per l'alimentazione e la ricostruzione, e il coordinamento di essi al fine di realizzarli nelle migliori condizioni di rendimento e di economia dovranno essere devolute - insieme a molte altre questioni ed argomenti similari - ad un Consiglio superiore del traffico del quale ora più che mai si sente la necessità.

E' auspicabile che il detto Consiglio Superiore del Traffico venga costituito contemporaneamente all'emanazione della nuova legge sull'E.N.A.C. Comunque, in attesa che tale costituzione abbia luogo, è necessario che venga per intanto creata, presso il Ministero dei Trasporti, una Commissione con l'incarico di trattare i problemi ed il coordinamento di cui sopra e tutte le questioni di carattere economico e sociale connesse ai trasporti di ogni genere.

Al Consiglio o alla Commissione predetti l'E.N.A.C. potrà avanzare tutte le proposte tendenti al raggiungimento degli scopi e delle attribuzioni dell'Ente stesso e che siano di competenza del Consiglio o della Commissione predetti.

2) - Presso il Ministero dell'Industria e Commercio dovrà funzionare una Commissione composta, oltre che dai rappresentanti del detto Ministero, anche da rappresentanti delle FF.SS., dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, dell'E.N.A.C., del Cogena, del Ministero dell'Agricoltura e degli altri Ministeri o Enti interessati alle principali attività che fruiscono di combustibili liquidi. La Commissione, esaminate le necessità dei vari settori delle attività anzidette, dovrà suddividere

- 17 -

equamente il carburante fra le attività stesse.

- 3) - Il quantitativo globale di carburante che, conformemente alle decisioni dell'anzidetta Commissione, sarà messo a disposizione dell'E.N.A.C., verrà ripartito dalla Direzione Generale di questo Ente fra le varie Direzioni Compartimentali, in relazione alle esigenze da queste manifestate, sentite le Commissioni regionali di cui appresso :
- 4) - Presso ciascun Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, dovrà funzionare una Commissione regionale composta, oltre che dal Direttore dello stesso Ispettorato e dal Direttore Compartimentale dell'E.N.A.C., dai rappresentanti compartimentali dei principali Enti statali o parastatali interessati ai trasporti tramite E.N.A.C., dai rappresentanti dei Prefetti delle provincie comprese nella circoscrizione dello stesso Ispettorato Compartimentale, da un rappresentante del Compartimento delle FF. SS. e - nei Compartimenti marittimi - da un rappresentante della Marina Mercantile.

Le Commissioni regionali dovranno avere essenzialmente i compiti seguenti :

- a) - stabilire quali categorie di trasporti, richiesti dagli Enti interessati all'E.N.A.C., possano essere più convenientemente effettuati - nell'ambito del compartimento - per ferrovia o per via d'acqua (navigazione marittima e navigazione interna);
- b) - stabilire ^{ogni} per regione - in conformità a quanto è detto nel precedente punto 3 di questa parte III ed in relazione alle condizioni ed alle necessità contingenti delle singole regioni - i trasporti da assoggettare alla disciplina dell'E.N.A.C. e la relativa graduatoria; 64

- 18 -

- c) - ripartire l'assegnazione mensile di carburante di cui dispone la Direzione Compartimentale dell'E.N.A.C. tra le varie categorie di merci da trasportare, in relazione alle necessità contingenti e locali.

La Commissione in parola dovrà riunirsi normalmente due volte al mese : una per stabilire il programma di massima dei trasporti da eseguire nel mese successivo, ed in base al quale la Direzione Compartimentale dovrà fare le sue tempestive richieste di assegnazione di carburante alla Direzione Generale; un'altra per procedere alla ripartizione del carburante effettivamente assegnato, secondo quanto detto al precedente punto c). Le eventuali proposte dei trasportatori sulla materia di competenza delle Commissioni Regionali dovranno essere a queste inoltrate per il tramite della rispettiva Presidenza.

- 5) - All'Ispettorato della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione è demandata la funzione di controllo e di vigilanza sull'E.N.A.C. Presso le Direzioni Compartimentali di questo e possibilmente presso i più importanti reparti dovrà essere distaccato apposito funzionario dell'Ispettorato per il disimpegno delle suddette mansioni. Tutti i provvedimenti riguardanti l'E.N.A.C. e di competenza del Ministero dei Trasporti dovranno essere trattati dall'Ispettorato stesso.

- 19 -

P A R T E I V ^

1) - La nuova legge per la disciplina degli autotrasporti di cose dovrà contenere pochi articoli che dovranno stabilire le finalità dell'Ente disciplinatore e le direttive fondamentali per il suo ordinamento e funzionamento, in modo che l'organizzazione della disciplina medesima possa facilmente adattarsi alle varie contingenze, nonchè alle necessità o alle consuetudini già in atto e che hanno dato buona prova nelle varie regioni.

2) - Dato il tempo necessariamente occorrente per l'approvazione e la promulgazione della legge suddetta e date altresì l'importanza e l'urgenza delle modificazioni proposte, la gestione dell'E.N.A.C. dovrebbe essere affidata ad un Commissario straordinario da nominarsi su proposta del Ministro dei Trasporti e da scegliersi con gli stessi criteri suggeriti per la nomina del Presidente.

In proposito, i rappresentanti dei trasportatori, confermando i voti già presentati al Sottosegretario della Presidenza del Consiglio e comunicati al Ministro dei Trasporti in data 4 giugno 1945, fanno presente la necessità che il Commissario straordinario assuma non solo i poteri del Consiglio di Amministrazione, ma anche quelli della Direzione Generale, in guisa da poter provvedere nel modo migliore alla riorganizzazione dell'Ente sulle basi qui determinate. Comunque, il Commissario dovrà essere affiancato da un consiglio tecnico consultivo di esperti.

3) - E' indispensabile ottenere dall'A.C. e dal Ministero dell'Industria e Commercio un congruo aumento della ⁶²assegnazione di carburante : senza di che il funzionamento dell'E.N.A.C. - comunque questo Ente venga trasformato - non potrà non in-

- 20 -

contrare difficoltà praticamente insuperabili ed esserne gravemente compromesso.

In questa occasione si fa presente la necessità di rendere più agile la procedura ora in uso per la distribuzione del carburante e dei lubrificanti ai trasportatori.

- 4) - E' altresì indispensabile ottenere dalle Autorità competenti che i quantitativi di carburante non utilizzati - per cause varie - in un mese non vadano perduti, ma vengano invece portati in aumento alla assegnazione del mese successivo e che si addivenga - se occorre - alla costituzione di depositi di riserva con modalità da concordarsi.
-

REPORT OF THE COMMISSION CHARGED WITH THE
STUDY OF POLICY'S AND CONTROL'S REORGANIZATION
OF GOODS TRANSPORT

PART ONE

Necessity for the control of the motortransportation of goods; designation of the controlling Body

The attention of the Commission was primarily called to the problem whether, in the present general conditions and in the present position of transports and traffics in Italy, the motortransportation of goods may be carried out without any restriction or must be controlled in some way.

Although the due consideration was given to the fact that complete freedom is an essential attribute of the transports in question and a necessary condition for their prosperity and their profitable insert in the economic system of the Nation as a whole, yet the conclusion was reached that, in the present general situation and in the present conditions of the transports and traffics, this freedom can not be obtained; and that a control is indispensable first to ensure the transports of prime necessity and, secondly, to obtain the best utilization and distribution of fuel, tyres and spare parts.

The problem was also examined whether to ensure this desirable control, it be necessary that the appointed Body should handle directly the motortransport industry.

The conclusion was reached that this is not necessary. On the other hand, there is already a direct running of some Truck Pools which have been given up by the Allies to the Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione and a direct handling of transports of goods has already been started by the State Railways Co., in substitution or for integration of railways services. From such managements E.N.A.C. can draw the necessary elements for the bringing into effect of its duties of policy and control of the motortransportation of goods.

At this regard the representatives of the truckers have expressed their belief in the economical and technical advantages which would be obtained if the above referred trucks will be given for management to private industries and to cooperative transport societies maintaining all necessary controls directed to ensuring that their utilization be carried out giving the due respect to the proposed aims.

Subsequently the following was discussed : which Body will have to be appointed to the bringing into effect of the control in question, and whether the Body which is carrying it out at present might be maintained in his activities.

At this regard the Commission ascertained that :

- a) The Italian State Railway Co. have not a proper and adequate equipment.
- b) The Ispettorato della Motorizzazione Civile is not in this moment in a position to undertake such a difficult task, both because it is largely absorbed by the problems and the works connected with the reconstruction, and because it is not yet furnished with the necessary ancillary and provincial organization;
- c) It would not be advisable to entrust with the said control the various Bodies which are largely interested to the transports of prime necessity, both because they too have not the required preparation and because this could lead to an unfair application of the control itself.

The Commission made also clear that the Controlling Body must be a non-profit Body to be in a position to exercise the "Jus imperii"; the conclusion was reached that the said control activity could be performed by the Body which is at present appointed to it: E.N.A.C.; but that this Body will have to be thoroughly modified in its constitution, organisation and functioning .

In consideration of the tasks which are to be performed by this Body, the "inscription" of the Truckers to the Body itself does not appear to be necessary, while the vehicles subject to control will still have to be notified.

PART TWO

E.N.A.C.'s reformation

It is the opinion of the Commission that the reformation of E.N.A.C.'s organisation and functioning should be based and brought into effect in accordance with the following principles:

1. - The aims and the tasks of the Body in question must be of an exclusively and strictly technical nature, and it must only be concerned with the control of the vehicles assigned to the transport of goods; whereas all economical and social tasks connected with the transports in general and to the above mentioned transports in particular are to be transferred to the Bodies referred to in next Part N.3.
2. - The above control will be limited to the movement of prime necessity commodities, and to the transports connected with the supply of food and with the reconstruction. The lowest possible rates will have to be fixed and imposed for such transports.
3. - The above mentioned movements which are to be subject to control will be determined by the Regional Commissions referred to in Part N.3 hereinafter, on the basis of the classifications fixed by the Council or the Commission mentioned at comma 1 of the said Part N.3, subject to the alterations which may derive from the particular conditions and requirements of the single Regions. All other transports will be free, having due respect for the modalities mentioned at comma 4 and within the limits granted by the present availabilities of fuel.
4. - All controlling Offices will proceed to a fair partition of the bulk of the transports of prime necessity of their areas among all efficient vehicles subject to control. In this way each vehicle will be obliged to cover a fixed number of kilometres. When the work assigned with this system will be carried out, authority will be given to each vehicle to undertake other trips, with special travel documents, subject to the availabilities of fuel and to exceptional requirements for transports of prime necessity?

The period of the non-compulsory work will be fixed automatically with regard to the period of compulsory work with the view of ensuring a fair treatment to all vehicles.

For the transports Firms which are operating several vehicles it will be necessary to take into consideration the number of trucks operated, in the sense that such Firms could assign for each month a part of their vehicles to the compulsory work, utilizing the remaining vehicles for the non-compulsory work. It is obvious that the Firm will have every time to submit the list of the vehicles to be assigned to the compulsory work for approval by the proper E.N.A.C.'s Offices.

5. - Each one of the imposed trips will ^{be} subject to the transport exigencies, utilized by the Body for a single trip only leaving free to the trucker the remaining outward or return trip.
6. - The above discipline will be applied indistinctly to all trucks with a capacity equal to or larger than 20 Qls., and to the relevant trailers. Those with a capacity larger than 10 Qls. but under 20 Qls. and those of any capacity run by charcoal gas and methane may be exempted from the above discipline with a decree of the Minister for Transports on proposition by E.N.A.C., with reference to the local and particular conditions and in the number which will be made necessary by the conditions themselves. Those with a capacity up to the 10 Qls. and those run by electricity, of any loading capacity, will be exempted from the discipline.
7. - A more strict control than the one stated above would not be advisable, from every point of view, as such control must be limited as much as possible in respect of the aims to be obtained and must ^{time}adequate itself easily to exigencies changing through ^{time}and place, to the continual alterations of the conditions of the traffic and ^{of}the market and to the availabilities of fuel.
8. - As E.N.A.C. must only exercise controlling and distributive functions on the transports, it will not become a carrier and will not therefore take any responsibilities in connection with the transports themselves; all responsibilities will, as usual, fall entirely on the trucker.
9. - Although the absolute necessity is not contemplated for the haulage charges to be paid through the Body in question, it is however thought to be advisable that such a procedure be followed:
 - a) For the transports directed by the Body itself, and referring to commodities of prime necessity (that's for the transports which constitute the aims and the

basis of the compulsory work), giving due consideration to the fact that special agreements for the payment of the haulage charges might be made with Bodies which are brought to be wholly reliable;

- b) When the procedure itself is asked for by the customers themselves.

In every case the procedure for the payments must be as easy as possible; some alterations of a technical nature to the fares will greatly contribute to the smoothing of such a procedure.

The organisation of the said service will be such to ensure the maximum swiftness in the payments to the truckers.

10. - For obvious technical and economical reasons it will be the care of the Body to employ on the largest possible scale vehicles of a capacity adequate to the actual tonnage of the goods to be transported.

11. - The haulage charges still in force are based on surpassed presuppositions. It is therefore necessary to undertake the planning of new rates based on the following fundamental directives:

- a) It will be expedient that the tariff be of the differential type for different areas of different mileage as for comma b) hereunder;

- b) The basic tariffs should be fixed for various groups of trucks with single loading capacities not differing more than 10 Qls. for every group.

Each group, determined in relation with the loading capacities of its trucks will be subdivided into mileage zones which, it is thought, could be fixed as follows: from 1 to 50 Kms; from 51 to 100 Kms; from 101 to 200 Kms.; above 200 Kms.

- c) The basic tariffs will be fixed bearing in mind the cost of the transport for each of the said categories of trucks, with the view of sparing the fuel for the trucks themselves and obtaining slightly varying charges for the various types of vehicles included in the same tariff.

In the basic tariffs - which will be respondent to the actual cost of maintenance - the quota of constant expenses (ammortizations, general expenses, driving expenses,

a.s.o.) will be calculated on the basis of an average yearly mileage which is thought to be about the 30.000 Kms., and will be applicable to the average zone of mileage and suitably reduced or increased in the others.

Account must be kept of a proportional number of empty trips, which - in the conditions taken into consideration by this study - may be estimated to be the 20%.

- d) The application of a differential tariff does not make it necessary an hiring rate quota, provided the lowest tariff includes the fixed hiring rate expenses.
- e) All extra works (empty trips due to transfer, stays out at night, time or day-time, eventual undertaking of the loading and unloading operations, a.s.o.); will constitute elements for the establishing of the tariff rate.
- f) The tariff must not be referred to the loading capacity of the vehicles, as resulting from the Circulation Permits, but to the actual tonnage involved, provided this does not surpass the said capacity so much as to endanger the circulation.
- g) In case of a load incompleated owing to reasons not depending on the trucker, the tariff must be fixed on the basis of the loading capacity shown in the Circulation Permit.
- h) For goods of great size, unwholesome or dangerous, and for most valuable goods (the first three types to be fixed by criterious analogous to those in use in the State Railways and the last one on the basis of the actual value of the goods) the basic tariff will be increased giving the due consideration to the partial utilization of the capacity and to the larger risks of the transports.
- i) Owing to what stated at para 5) and at comma c) of para 11) no compensations are due for the eventual empty trips not included within those considered at comma e) above.
- 1) The tariffs, calculated on the basis of the above general directions will stand for a maximum to which the necessary reductions may be applied by the Minister for Transports, every three months term and for every region on proposal of E.N.A.C.

Also the other proportional increases which should be considered to be necessary should be decided by the Minister for Transports without other formalities, in

order to make the procedure smoother and to adopt in due time the necessary provisions.

- m) Cumulative charges fixed beforehand on the basis of the normal tariffs can be stipulated for the transports in bulk of some fixed goods for some fixed mileages.

12. - E.N.A.C.'s Organisation should be based on the following essential principles:

The first ancillary unit of the Body must be the Station which must possess the necessary autonomy to carry out the normal tasks connected with the transport operation. There might be one or more stations in every province, according to the necessities, and they should be located in the places of greatest importance for the traffics and for the assembling of the trucks.

There might be several stations in one town; their locations and their duties will have to be fixed by the proper Compartmental Office, with the view of giving the greatest help to the Customers.

The Stations depend on a Compartmental Office. But if the necessity is felt, some Departments can be placed between the stations and the Compartmental Offices, whose jurisdiction will be determined on the basis of the importance of the traffics and will include several provinces, having boundaries independent from the Administrative ones.

In the chief towns of the provinces where no Compartmental Office or Department (Reparto) are to be found, the necessary liaison with the provincial Authorities will be maintained by the local Chief of the Station. The said Chief if not depending on any Departmental Chief will take upon himself the tasks of Departmental Chief in regard of the other eventual Stations of the province.

In the Communes where no stations are located, the faculty of operating the vehicles of the Communes themselves with a loading capacity from 10 Qls. up to 20 Qls. which are not excluded from E.N.A.C.'s policy, will be intrusted to the Mayors. Such operations will be carried out with the issue of Travel Books analogous to those in force at present, under the direct responsibility of every Mayor and under the control of the nearest Station.

The periodical planning of the transports to be carried out will be worked out by the Compartmental Offices.

As a rule movement duties will only be assigned to the Stations, both the Compartmental Office and the Department Chiefs will have at their disposal at least a swift vehicle.

Every Compartmental Office will arrange for the necessary temporary change of the work centers of the trucks within its own department. Analogous transfers amongst Departments will be arranged for by the HQ.

All cash operations will be carried out at the Stations which will have their payments made every single day, in order to give greatest help both to the customers and to the truckers. It would be desirable in the Stations where the movement is the more intense, some Bank would appoint an official to the carrying out of the said operations.

For the Bodies of a greatest importance what stated at the above para 9), comma a), is recalled.

The administrative control of the Stations will be effected by the Compartmental Offices.

The main technical controls to be undertaken are :

1. The check-up on the legitimacy of the issue of the Travel Documents;
2. The control of the activity of the trucks;
3. The control of the efficiency of the trucks in order to ensure a regular trip and a regular allocation of tyres and spare parts.

The above controls and every other technical control will have to be carried out by the Compartmental Directorate.

The control mentioned at comma 2) above will have to be carried out by flying patrols formed by an E.N.A.C. Official and by two Agents of the Civil Police. In reference to that the directive and inspective personnel of E.N.A.C. will be equalled to the Officials and the Agents referred to in art. 122 of the Law Decree 8th December 1933, n. 1740.

Every Compartmental Office will have one or more inspectors assigned to the duties of control on all the Departments.

All Compartmental Offices will depend on the HQ. which as a rule will not perform executive duties, but will only have directive tasks of coordination and control.

It will be organized in three services with the following general attribution: the first one for the dispatching and the traffic; the technical questions and the supplies; the second for the administrative and legal dealings and account matters, the third for the general dealings with the personnel, the statistical reports and the Secretariat. All alterations in the attributions of the various services will be decided by the Board of Directors.

The HQ. will clearly specify the attribution of every service and of every Section of every Service lest interferences and undesirable duplicates should be verified.

The Compartmental Offices should be organized analogously, in order that a perfect liaison be maintained between the HQ. and the ancillary units.

The HQ. will have a little number of general inspectors to be chosen among officials who, since long, have proved to have acquired a deep knowledge of their duties and who will carry out all inspections disposed by the HQ. itself.

Neither the Minister for Transports nor the Undersecretary of State for the Transports, nor the General Director of the Motorizzazione Civile, nor the General Director of the State Railways, should be appointed to hold the Presidency.

The President will be appointed by the Council of the Ministers, on proposition by the Minister for Transports, and should be chosen among those persons who can prove to possess a deep knowledge and a great ability in the field of the transports.

A Vice President is not necessary. If the President should be absent, his tasks will be performed by a Director designed for this purpose by the Board of Directors.

The Board of Directors should be formed a part from the President, by :

- two representatives of the Ispettorato della Motorizzazione Civile;
- a representative of the State Railways;
- a representative of the Merchant Marine,
- a representative of the Ministry for Industry Commerce;
- a representative of the Ministry for Food;
- : - a representative of the Ministry for the Reconstruction;

- a representative of E.N.A.C.'s personnel;
- six representatives of the truckers.

Insofar as concerns the representatives of the truckers, they must be distributed among the transport-firms and the transport cooperatives, taking into consideration the proportion existing between the said categories, proportion which at present may be considered to be of 2 : 1. All alterations to this proportion will have to be approved by the Ministry for Industry.

The Directors belonging to the first six categories will have to be appointed by the respective Ministries. The representative of E.N.A.C.'s personnel will have to be appointed by the relative Syndicate. The representatives of the truckers will have to be respectively appointed by the General Confederation for Industry, by the Truckers Syndicate, and by the National Cooperatives League.

The Auditors will be 5 (one of them appointed by the Ministry for the Treasury, two by the Ministry for Transports, one by the Truckers Syndicate of the General Confederation for Industry, one by the National League of the Cooperatives) and three substitute members (one of them appointed by the Ministry for the Treasury, one by the Ministry for Transports one by the Truckers Syndicate).

The General Manager will be appointed by the Ministry for Transports as from designation by the Board of Directors.

The greatest attention of E.N.A.C.'s Board of Directors will be given to the engagement of personnel and his employment as the Body can fulfill the tasks which are assigned to it only through an accurate selection of the personnel.

It will be preferable to employ personnel in extra number in the Statel Administration, but possessing the necessary preparation for the tasks to be performed at the E.N.A.C.

The new appointments to every rank of categories will be made - as a general rule - promoting to the higher ranks the more deserving ~~E.N.A.C.'s personnel~~ and the more suitable for the tasks to be performed among all E.N.A.C.'s personnel.

Three Commissions should be instituted at the HQ. for the new appointments, for the promotions and for the discipline. The E.N.A.C.'s personnel will have its representatives, appointed by the Syndicate to each of the said Commissions.

The juridical and economical treatment of the E.N.A.C.'s personnel will follow the criterious of the private employment.

The defence and the representative of E.N.A.C. in the law courts will be assigned to the Avvocatura dello Stato (State lawyer).

The Body, being a non-profit Body will have to be equalled as far as taxes are concerned ^{of} to the State Administrations - E.N.A.C.'s revenue consists of a special duty which is to be drawn at the moment of the notification, in substitution of the present rate of inscription and from the customers. It must be paid on the basis of the quintals-kilometres.

The total amount of the duty and of the contribute will be fixed by the Board of Directors, subject to approval by the Minister for Transports.

It is advisable to remember that the main aim of ENAC must be consist in making possible its gradual meeting of the general exigencies of the Country, until the necessary conditions be established for the realization of the desired freedom of the mototransportation of goods.

13. - The sanction against all infringers of the policy, are to be disposed by the proper Authorities and, according to the various cases will consist in :
- a) withdrawal of the circulation permit;
 - b) temporary or definitive withdrawal - according to the importance of the infraction - of the driver's license;
 - c) a fine from £. 20.000 up to £. 200.000;
 - d) confiscation of the vehicle;
 - e) arrest of the infringer from one to six months;
 - f) confiscation of the goods transported if also the customer is proved to be guilty, even if he has been only connivent at the infraction.
14. - Powers will have to be formally given to the Minister for Transports for the requisition, under request of E.N.A.C. and for the carrying out of the tasks assigned to it, of premises for Offices, private vehicles, garages and private workshops with their relative directive and executive personnel.
15. - As the opportunity is recognized that the transport of person be authorized for the empty trips, it is recommended that easy instructions be directed by the Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile, in order to establish a policy for such a kind of transport in the present conditions.

PART N. 3

1. - All general problems regarding the transports of every kind to be undertaken in the territory of the country, including the classification of the goods to be considered of prime necessity for the supply of food and for the reconstruction and the coordination of the transports in order to carry them out in the best economical conditions and to obtain the most satisfactory results, will have to be dealt with together with many other similar questions and problems, by a Superior Council for Traffic, the necessity for which is felt now more than ever.

It is desirable that the said Superior Council for Traffic be considered in the same time when the new law on E.N.A.C. will be issued anyhow, for the moment it is necessary that a Commission be constituted at the Ministry for Transports to deal with the above problems and coordination and with all economical and social questions connected with the transports of all kind.

To such Council or to such Commission E.N.A.C. will forward all proposal connected with the realisation of the aims and attributions of the Body itself, pertaining to the said Council or Commission.

2. - A Commission will be constituted at the Ministry for Industry & Commerce which will be formed, by the representatives of the said Ministry, by representatives of the State Railways, of the Ispettorato della Motorizzazione Civile, of E.N.A.C., of the Cogena, of the Ministry for Agriculture and of the other Ministeries or Bodies, interested in all principal activities which necessitate liquid fuel. The Commission, after having examined the necessities of the various branches of the said activities will fairly distribute the fuel among the various activities.
3. - The total amount of fuel which, in accordance with the decisions of the said Commission will be made available to E.N.A.C. will be distributed by the HQ. of this Body, among the various Compartmental Offices, proportionally to the exigencies declared by them, subject to approval by the regional Commissions mentioned hereunder:
4. - A regional Commission formed by the Director of the Ispettorato Compartmentale della Motorizzazione Civile, the Compartmental Director of E.N.A.C., the Compartmental representatives of the main statal Bodies connected

with the transports through E.N.A.C., the representatives of the Prefetti of the provinces included in the boundaries of the said Ispettorato, a representative of the Department of the State Railways and a representative of the Merchant Marine in the maritime Departments, will be formed at each Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile.

The regional Commissions will be mainly charged with the following duties:

- a) To determine which categories of transports requested to E.N.A.C. by the Bodies in question can be the more suitably effected - within the department - by railway or by water (maritime navigation and internal navigation);
- b) To establish for every region - in accordance with what stated at comma 3) above of this Part N.3 and taking into consideration the particular conditions and exigencies of the single regions - the transports to be subject to E.N.A.C.'s policy and to fix the relevant categories;
- c) To allocate the monthly assignment of fuel made available to E.N.A.C.'s Compartimental Directorate among the various categories of goods to be transported with reference to the local and contingent necessities.

The said Commission will normally meet twice a month: once to lay out the general program for the transports to be undertaken in the next month, on the basis of which the Compartimental Directorate will have to make in time to the HQ. all requests for assignment of fuel; another time to allocate the fuel actually assigned, as from comma c) above. All eventual proposals of the truckers on matters pertaining to the Regional Commissions will be forwarded to them through the respective Presidency.

5. - The Check-up and the control on E.N.A.C.'s activities will be carried out by the Ispettorato della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione. An official of the Ispettorato will be appointed to the said duties at the Compartimental Directorates of the Ispettorato and if possible, at the main Departments. All actions concerning E.N.A.C. and pertaining to the Ministry for Transport will have to be dealt with by the Ispettorato itself.

PART N. 4

1. - The new law for the policy of the motortransportation of goods will be based on a few articles which will lay out the aims of the controlling Body and the basic directives for its establishment and its functions, so that the policy may easily adapt itself to the various exigencies, as well as to the already established customs which in the various regions have proved to be worthwhile.
2. - In view of the time which is necessarily required for the approval and the promulgation of the said law, and also in view of the importance and the urgency of the modifications proposed, the handling of E.N.A.C. should be assigned to a Commissioner to be appointed on proposal by the Ministry for Transports and to be chosen in accordance with the same criterious used for the appointment of the President.

At this purpose, the representatives of the truckers confirming the recomandations already made to the Undersecretary to the Presidence of the Council, notified to the Minister for Transports in date 4th June 1945, represent the necessity that the Commissioner takes upon himself not only the powers of the Board of Directors, but also those of the HQ. in order to undertake in the best possible way the reorganization of the Body on the above principles. Anyhow, the Commissioner will be surrounded by a Council of technical advisers.

3. - It is indispensable to obtain from A.C. and from the Ministry for Industry & Commerce a suitable increase of the allocation of fuel; without which E.N.A.C. although transformed would have to meet practically unsurmountable difficulties and E.N.A.C.'s functioning would be intensely affected.

In this occasion the necessity is represented for making smoother the present procedure for the distribution of fuel and of lubricants to the truckers.

4. - It is also indispensable to obtain from the proper Authorities that the quantities of fuel which remain inutilized in one month may not be wasted, but may be added to the allocation of next month and that, if necessary, some reserve depots be formed, with modalities to be added.

CONFIDENTIAL

To: A.C. of S. G-2

Rome Area Allied Command

276 FSS

Rome Area Allied Command
Phone 478445 Ext 16

Ref: Sec/15

4 June 1945

Major Harvey, Public Safety, HQ AC.

Security Branch

HQ Allied Commission

(2 copies for favour of transmission
to interested Sub Commission A.C.)

Central D.Sec. P.W.B.

Security
Division

Re: 146

Book No 8117

File No 37802

Action

Subject: - E.N.A.C.

1. In various routine security reports by this Sec, ref has been made to the Italian tpt organisation known as ENTE NAZIONALE AUTOTRASPOR= TI DI COSA. Such refs were made on the basis of reliable reports that this organisation was, in a misguided attempt to control the tpt available for alimentation purposes, not only not succeeding in its primary task but even contributing to the rise and growth of the black market and the rapid spiral in prices which has occurred since its inception.

2. Since these reports were made, the matter has been studied more closely and with the assistance of a competent tpt expert, and now that the "cordon sanitaire" has been abolished between North and South Italy and it has been announced that the territorial scope of ENAC will consequently be extended, it is considered opportune to place on record the results of these further enquiries.

3. The ENAC was officially constituted under the supervision of the Ministry of Communications, by Legislative Decree of the Lieutenant General of the Realm No 188 dated 17 Aug 44, published in the Gazzetta Ufficiale No 53 dated 8 Sep 44. According to Art 3 of this Decree all the firms and private owners of goods tpt are obliged to belong to the ENAC, except in certain cases authorized by the Ministry of Communication, but even here, the vehicles must be registered with ENAC.

4. The objects of such an organisation are set out in Art 3 of the "Statuto per l'istituzione e funzionamento dell'E.N.A.C.", appended to the a/q Decree and may be summarised as follows:

- a) Effective control and discipline of means of goods tpt, including co-ordination in order to avoid uneconomic

Subject: - E.N.A.C.

Rec'd. 8/17
 Book No. 37802
 File No. 37802
 Action

Transportation S.C.

1. In various routine security reports by this Sec, ref has been made to the Italian tpt organisation known as ENTE NAZIONALE AUTOTRASPOR= TI DI COSE. Such refs were made on the basis of reliable reports that this organisation was, in a misguided attempt to control the tpt available for alimentation purposes, not only not succeeding in its primary task but even contributing to the rise and growth of the black market and the rapid spiral in prices which has occurred since its inception.

2. Since these reports were made, the matter has been studied more closely and with the assistance of a competent tpt expert, and now that the "cordon sanitaire" has been abolished between North and South Italy and it has been announced that the territorial scope of ENAC will consequently be extended, it is considered opportune to place on record the results of these further enquiries.

3. The ENAC was officially constituted under the supervision of the Ministry of Communications, by Legislative Decree of the Lieutenant General of the Realm No 188 dated 17 Aug 44, published in the Gazzetta Ufficiale No 53 dated 8 Sep 44. According to Art 3 of this Decree all the firms and private owners of goods tpt are obliged to belong to the ENAC, except in certain cases authorized by the Ministry of Communication, but even here, the vehicles must be registered with ENAC.

4. The objects of such an organisation are set out in Art 3 of the "Statuto per l'istituzione e funzionamento dell'E.N.A.C.", appended to the a/q Decree and may be summarised as follows:

- a) Effective control and discipline of means of goods tpt, including co-ordination in order to avoid uneconomic running, non-load-carrying journeys, etc.
- b) Application of tpt tariffs and enforcement of their observance.
- c) Distribution of P.O.L., spares, tyres and technical assistance to improve all forms of rd tpt.

5. The ENAC is therefore declared a public corporation under the Ministry of Communication and run by a Directory Committee. It has offices in each Provincial Admin HQ. The operating method is as follows. The consigner, i.e. the party requiring to tpt a load

of goods from one place to another, makes a request to ENAO for an assignment of tpt. Before the assignment is made from among registered lorries belonging to private firms the consignee must pay the total cost of the tpt, worked out on an average of 60 centesimi per quintal-kilometer. A "foglio di via" (way bill) is then made out for a particular lorry to execute the work and much later, often after several weeks, the owner of the lorry is paid out by the ENAO the sum due for the hire of the tpt, less a percentage (between 3% and 6% for "ENAO expenses").

6. Ever since its inception the ENAO has come under a constant fire of criticism both in the Italian Press and in all departments of the food tpt and distribution trade. Its defects are both general and particular. In general it may be described as a purely bureaucratic imposition which seeks by arbitrary methods to execute functions which it is in reality incompetent to perform for various particular reasons which may be explained as follows (para 7 - 10).

7. Ref para 4 (a) above on intention to direct control and coordinate means of tpt. The ENAO "discipline" only exists in theory or at most on paper. ENAO tries to control means of tpt that do not belong to it but are operated by the actual owners. Its only real control is the checking of the "foglio di via" of a lorry at any of the various ENAO check points that may be seen up and down the main roads of Italy. In order to obtain effective control, ENAO would have either to requisition outright all goods tpt, or appoint as many inspectors or rd police as there are tpt. firms and private owners. Otherwise the control is merely bureaucratic and the lengthy and cumbersome procedure and regulations involved discourage rather than encourage collaboration on the part of operators.

To this may be added the further consideration that the arbitrary imposition of this bureaucratic system cuts right across the fundamental principles and the standard practice of the trucking business. This business depends on the balancing of the opposing interests of consignee and transporter. The consignee's interest is the moving of his goods as rapidly and as cheaply as possible to the selling point, while the transporter's interest is to make his lorries perform the maximum number of paying runs with the greatest economy of petrol and wear and tear at the best profit.

The balance between these two opposing interests is normally struck by the process of contracting between free parties, who, knowing each other can arrange the integration and fulfilment of their interests by a series of operations i.e. a transporter may even be able to do what another certain runs at par or at a loss because he knows that the profit ^{on} other runs on the same contract may make it ultimately worth his while.

The ENAO system abolishes this principle of free contract and can do nothing to secure the good will of either party by safeguarding

6. Ever since its inception the ENAO has come under a constant fire of criticism both in the Italian Press and in all departments of the food tpt and distribution trade. Its defects are both general and particular. In general it may be described as a purely bureaucratic imposition which seeks by arbitrary methods to execute functions which it is in reality incompetent to perform for various particular reasons which may be explained as follows (para 7 - 10).

7. Ref para 4 (a) above on intention to direct control and coordinate means of tpt. The ENAO "discipline" only exists in theory or at most on paper. ENAO tries to control means of tpt that do not belong to it but are operated by the actual owners. Its only real control is the checking of the "foglio di via" of a lorry at any of the various ENAO check points that may be seen up and down the main roads of Italy. In order to obtain effective control, ENAO would have either to requisition outright all goods tpt, or appoint as many inspectors or rd police as there are tpt. firms and private owners. Otherwise the control is merely bureaucratic and the lengthy and cumbersome procedure and regulations involved discourage rather than encourage collaboration on the part of operators.

To this may be added the further consideration that the arbitrary imposition of this bureaucratic system cuts right across the fundamental principles and the standard practice of the trucking business. This business depends on the balancing of the opposing interests of consignor and transporter. The consignor's interest is the moving of his goods as rapidly and as cheaply as possible to the selling point, while the transporter's interest is to make his lorries perform the maximum number of paying runs with the greatest economy of petrol and wear and tear at the best profit.

The balance between these two opposing interests is normally struck by the process of contracting between free parties, who, knowing each other can arrange the integration and fulfillment of their interests by a series of operations i.e. a transporter may even be able to do certain runs at par or at a loss because he knows that the profit on other runs on the same contract may make it ultimately worth his while.

The ENAO system abolishes this principle of free contract and can do nothing to secure the good will of either party by safeguarding their natural business interests.

8. Ref para 4 (b) above, on application of tariffs for tpt operations. The basic ENAO tariff of 60 centesimi per quintal-kilometer has apparently been fixed without any consideration of the realities of transport costs in the present situation.

The main cost arises from wear and tear of tyres and small parts. This cost varies greatly with the type and state of the road and is naturally less on the main national highway than on secondary roads or these in war-devastated areas. These should, it is rightly argued be at least 3 tariffs - for national routes, secondary routes, badly damaged

- 3 -

or surfaced routes.

Even apart from such a technical consideration the fixed tariff quoted does not adequately meet the costs encountered and especially so in the case of small lorries where the margin of profit is far smaller than in the case of large vehicles capable of heavier quintal loads.

9. Ref para 4 (c) above, on distribution of P.O.L. spares tyres etc. ENAC may be able to allot P.O.L., but certainly cannot supply spares and tyres which are most urgently needed if tpt is to be kept running. It has no central or provincial workshops at its disposal, nor breakdown lorries for first aid and recovery duties.

The spare parts question is particularly one quite outside ENAC's possibilities because, in all Southern Italy as far as the Appennines, the stocks of spares held by ~~authorities~~ firms have, in the successive crises and coups d'état (25 July 43, 2 Sept 43, 5 Jun 44 principally) passed into the hands of the workmen who tried to "save" them, or into the stores of private speculators who have created the fantastic Black Market where such articles can alone be got in any quantity (e.g. a set of pistons for a Lancia car was recently priced at 150,000 lire, a set of main bearings 50-60,000 lire etc.) tyres vary in price from 50-120,000 lire each according to size and wear).

10. Furthermore the following general observations may be made on the operating method outlined in para 5 above, in support of the statement made in para 7 to the effect that the practice is arbitrary and counter to all previous commercial practice in this branch of trade. The consignee, as stated in para 5, must pay into ENAC the total cost of the tpt to be hired including ENAC expenses.

The tpt owner must wait some time before he receives from ENAC the money due to him for the hire, less the 3-6% deducted by ENAC. The tpt owner is therefore forced to be, in effect a "creditor" of ENAC, which though a Corporation under Ministerial aegis, could, in theory, go bankrupt, through mismanagement or dishonesty of the directors or employees.

In any case the sums paid into ENAC account by consignors go to swell the bank interest on this account, while the tpt owner's interest on such monies is nil.

Moreover the customary practice in the trucking business is for the consigner to pay one half the tpt costs on ordering the tpt and the second half on completion of the run. The very good reason for this is that the tpt owner must face certain immediate expenses on undertaking the work, and needs ready cash therefore.

11. The foregoing may therefore be summarised as follows, ENAC, by its

9. Ref para 4 (c) above, on distribution of P.O.L. spares tyres etc. ENAC may be able to allot P.O.L., but certainly cannot supply spares and tyres which are most urgently needed if tpt is to be kept running. It has no central or provincial workshops at its disposal, nor breakdown lorries for first aid and recovery duties.

The spare parts question is particularly one quite outside ENAC's possibilities because, in all Southern Italy as far as the Appennines, the stocks of spares held by *autobilles* firms have, in the successive crises and coups d'état (25 July 43, 3 Sept 43, 5 Jun 44 principally) passed into the hands of the workmen who tried to "save" them, or into the stores of private speculators who have created the fantastic Black Market where such articles can alone be got in any quantity (e.g. a set of pistons for a Lancia car was recently priced at 150,000 lire, a set of main bearings 50-60,000 lire etc; tyres vary in price from 50-120,000 lire each according to size and wear).

10. Furthermore the following general observations may be made on the operating method outlined in para 5 above, in support of the statement made in para 7 to the effect that the practice is arbitrary and counter to all previous commercial practice in this branch of trade. The consignee, as stated in para 5, must pay into ENAC the total cost of the tpt to be hired including ENAC expenses.

The tpt owner must wait some time before he receives from ENAC the money due to him for the hire, less the 3-6% deducted by ENAC. The tpt owner is therefore forced to be, in effect a "creditor" of ENAC, which through a Corporation under Ministerial aegis, could, in theory, go bankrupt, through mismanagement or dishonesty of the directors or employees.

In any case the sums paid into ENAC account by consignors go to swell the bank interest on this account, while the tpt owner's interest on such monies is nil.

Moreover the customary practice in the trucking business is for the consignee to pay one half the tpt costs on ordering the tpt and the second half on completion of the run. The very good reason for this is that the tpt owner must face certain immediate expenses on undertaking the work, and needs ready cash therefore...

11. The foregoing may therefore be summarised as follows. ENAC, by its arbitrary methods, by being materially unable to fulfil the aims for which it was instituted, and because it opposes so flagrantly the interests of both parties concerned in its dealings, has degenerated rapidly into a bureaucratic bottleneck through which the trucking business passes by corrupt means or which completely strangles a large part of that trade. The following results:

- a) it is obvious that the consignee with a cargo of perishable or highly profitable goods cannot or will not wait to obtain the necessary "foglio di via" by the normal means of passing in an application to ENAC and waiting till it is agreed or rejected - often a delay of days or even weeks. There is thus

- 4 -

everything to be gained from obtaining the "foglio di via" by bribery and corruption and reliable reports state that a regular trade in these goes on (prices quoted 50,000 - 200,000 Lire each).

b) as the tpt owner needs ready cash to undertake orders and as he frequently considers that the EMAC monies, even when he gets them, are not sufficient to cover his expenses, he refuses to put his lorry at the disposal of the consigner unless the latter agrees to pay a certain sum varying in amount according to the journey or risks, but averaging, it is stated, about 50,000 Lire a time. Such is the state of affairs that discussions ~~concerning~~ for fixing this "forboire" frequently go on in the EMAC offices themselves, under the noses of the officials. Such corruption also arises from the fact that the whole system reduces the actual paying running time off a lorry from its possible 24 hrs out of 24 to an average of about 24 hrs per week, making it necessary for the owner to recoup himself by illicit means.

c) at the various EMAC roadblocks on the main roads further corruption takes place as the officials are not highly paid and can be "persuaded" to allow to pass vehicles with papers not in order. Furthermore at least one case has been reported in the press of an EMAC provincial official refusing to allow to proceed to Rome a load of goods, papers for which were all in order, merely because he happened to be interested in a rival firm to the consignor of the goods.

Also no priorities are observed with regard to which goods are most necessary for feeding the population, but rather preference is given to those goods which bring most ^{profit} ~~money~~, a case has occurred of a load of skins being allowed tpt from MACERATA to ROME while permits to bring food therefore have been refused.

12. The net result therefore of the whole system is to increase the flow of goods into the Black Market both because a) the system is circumvented by corruption and b) because of the expenses involved in the corruption can only be recuperated by selling goods at Black Market prices.

13. In addition, and in the admission of the Director General of EMAC himself in a letter to "LA CAPITAL" dated 11 May 45, this system, instead of assisting the flow of tpt, has almost completely blocked it. The a/q letter states that EMAC can only supply petrol for 4000 of the 20,000 lorries registered with it. On this admission therefore there are at least 16,000 lorries either lying idle or not being used to furnish the legitimate market. It is therefore useless to say that the tpt situation in Italy is bad because there are no lorries available. The tpt situation, as is again pointed out in a long article

put his lorry at the disposal of the owner in amount according to the year. agrees to pay a certain sum varying in amount according to the year. or risks, but averaging, it is stated, about 50,000 lire a time. Such is the state of affairs that discussions ~~discussions~~ for fixing this "Rubeiro" frequently go on in the MAC offices themselves, under the noses of the officials. Such corruption also arises from the fact that the whole system reduces the actual paying running time off a lorry from its possible 24 hrs out of 24 to an average of about 24 hrs per week, making it necessary for the owner to recoup himself by illicit means.

c) at the various MAC roadblocks on the main roads further corruption takes place as the officials are not highly paid and can be "persuaded" to allow to pass vehicles with papers not in order. Furthermore at least one case has been reported in the press of an MAC provincial official refusing to allow to proceed to Rome a load of goods, papers for which were all in order, merely because he happened to be interferred in a rival firm to the consignor of the goods.

Also no priorities are observed with regard to which goods are most necessary for feeding the population, but rather preference is given to those goods which bring most ^{profit} ~~profit~~. A case has occurred of a load of skins being allowed to pass from MACRATA to ROMA while permits to bring food therefore have been refused.

12. The net result therefore of the whole system is to increase the flow of goods into the Black Market both because a) the system is circumvented by corruption and b) because of the expenses involved in the corruption can only be recuperated by selling goods at Black Market prices.

13. In addition, and in the admission of the Director General of MAC himself in a letter to "LA CAPITAL" dated 11 May 45, this system, instead of assisting the flow of tpt, has almost completely blocked it. The a/q letter states that MAC can only supply petrol for 4000 of the 20,000 lorries registered with it. On this admission therefore there are at least 16,000 lorries either lying idle or not being used to furnish the legitimate market. It is therefore useless to say that the tpt situation in Italy is bad because there are no lorries available. The tpt situation, as is again pointed out in a long article in "LA CAPITAL" dated 14 May 45, is bad because of MAC.

14. At the moment of writing the position has become so serious that the personnel employed by MAC have requested the Ministry of Communications to look into it. As a result of this a Commissioner has been appointed. Meanwhile latest reports indicate that a strike of heavy tpt owners is imminent as a protest against the whole system outlined above. A strike of this kind would deprive the Central Markets of essential food - stuffs and might have serious consequences. Indeed the whole reason why this Sec has taken an interest in this matter is that it is obvious that the food situation is the most vital factor in the civil security situation in Italy at the moment.

15.

It is therefore requested that action be taken by the competent authority to end this scandalous state of affairs and to ensure that the best case is made both of the tpt and food available in the country. An obvious method of control of tpt is to control issues of petrol only and encourage tpt owners to use their vehicles and keep them in efficiency. If issue of a basic petrol ration were made dependent on each lorry doing a few days per month "corvée" tpt for the food distributing agencies, the matter would largely solve itself and the end of the Black Market would be in sight.

41

repts

Capt.
THE CORPS.

TRANSLATION

Rome, 11th. June 1945

CA/sy. 12253
 Reply to your letter
 AG/59/34/Tn.5

To the
 ALLIED COMMISSION
 Transportation Sub Commission
R O M E

SUBJECT: report for visit to the ENAC's Rome Offices

To the attention of Mr. Taylor

1. - Reference is made to the report of Eng. Santamaria, of your Sub Commission, on his visit to the E.N.A.C.'s Rome Offices.

2. - The control of the transports by road is assigned to the Armed Corps of the Police, of the Finance and the RR.CC. The Control Posts, with the co-operation of the ENAC's Officials have imposed about 4.000 money penalties in compliance with comma 7 of the law Decree of the 17th. August 1944, n. 188, which have been forwarded on to the proper judicial authorities who, up to now, have only judged a very few cases.

It is admitted that the control is not too efficient and on this respect I point out that in a meeting held at the Cabinet of H.E. the Minister for the Transports, the General Commands of the said Corps have openly stated that they have not a sufficient staff and are in short of arms and ammunitions, uniforms and boots to arm and clothe the staff available.

This had been foreseen by this H.Q. and has been the object of conversations with Col. Desmore of the Allied Commission. On that occasion the proposal was made to the A.C. to institute some mixed Control Posts, formed by Italian and Allied Policemen. With letter n/474 dated 20th. January 1945, in fact, an English translation of a copy of the instructions to be issued to the agents at the Control Posts, was forwarded to your Sub Commission.

This H.Q. has always represented to the proper Authorities the present deficiency of controls on the road and has also made the proposal that they might be assigned only to the Guardia di Finanza Corps who has proved to be more active and more fit to this purpose.

But such a proposal, which would have resolved all problems, has not been accepted; we think that the Guardia di Finanza Corps would have been able to institute some control Posts of their own, with a small increase in work and staff, would have been in a position to

fulfill their new tasks of controlling the transports by motorvehicles, together with their former tasks, among which is also the control on the transports of the monopolised goods (salt and tobacco) of the blocked and rationed goods.

~~on the~~

We must make clear that the deficiency of control on the road is not the fault of the organisation of this Body, which - on the contrary - suffers from its consequences as it is not possible to lay out any policy without the relevant control. We think that an action by A.C. should be taken with the competent Ministries for War, Finance and Interior, and if necessary with the Presidency of the Council. We must also point out that this Body, who is only a Public non-profit Body, cannot in spite of the interest taken in it by the Ministry for Transports, have an effective influence on the said Ministries, on which the C.C.I.R., the Finance and the Police Corps depend.

- a) - With reference to the 1.500 forms n. 16 and 17 issued on the request of the Allied Authorities, it is understood that the requests in question were made by the Engineering Division, through Capt. Caron-Vin Tomacelli. More detailed information on the modalities for the granting of the said authorities can also be given by the Ispettorato per la Motorizzazione also as far as the documents necessary for every request are concerned.

Until last month, ENAC could not check the quantity of fuel used by the said motorvehicles, because it was directly assigned to the Engineering Division by the Chamber of Commerce. Only recently the Ministry for Industry has entrusted this Body with the task of assigning 128.000 litres of Gasoline and 80.000 litres of gasoil to the said Engineering Division.

- b) - Already since the first days of May, every Station was been choosing the vehicles to be employed for every transports equally distributing the work among the truckers and according to the order of arrival of the trucks.

Exception is made for the Station of the General Markets, for the reasons shown in para c) hereunder.

Unfortunately the designation by ENAC of the vehicle for every transport causes many dissatisfactions among the customers who, especially when valuable goods are to be transported, want to choose the most reliable truckers.

Sometimes, therefore, for special transports of most valuable goods, as medicines, clothes, glasses, etc. it is necessary to follow the said directives.

c) - It has been possible, at least up to now, to apply the said directives to the Station of the General Markets, for the under mentioned reasons:

1. - For an old tradition, which we must take in account, the "Commissionari" of the General Markets choose for themselves truckers known by them and considered reliable, to whom they give other special tasks and even let them deal with the purchase of the goods and the payments of them to the sellers.
2. - Some truckers, in order to ensure to themselves a continuous work, accept sometimes to be paid at a lower rate than the official one, or offer to the customer to do for him some extra work, not included in the rate.
3. - The work of the Station is dealt with rushedly in a few hours, so that it is not advisable to complicate it with too many formalities and waste of time.
4. - Many customers are also in the same time truckers.

And also as far as the Station of the General Markets is concerned there is no reason for complaining about infractions and changes to the rates, no complaints have ever been received on this respect. This can very easily be explained by the fact that the price of sale of the wares arriving to the General Markets is fixed by a proper Provincial Food Commission on the basis of the cost of the wares on the places of production and of the cost of the transports, calculated with the National Rates. The customers, therefore, are not in a position to offer to the truckers any rate higher than the official one, nor can the truckers make any requests for an extra rate.

Also at the Rome-North Station some particular cases exist for which S.N.A.C. receives only the contribute of L. 0,06 per ql./km. and does not write the bills because many truckers, in the same time, supply wood and coal to the A.S.A. (Food Service Agency) which pays for the coal and the wood the fixed price, including the transport calculated on the basis of the National Rates. From the other hand it is thought that the A.S.A. is not prepared to pay for the transport a price higher than the fixed one.

d) - The trucks registered with S.N.A.C. in Rome as at the 30th. of April are in all n. 21.398, distributed as follows:

= working daily at the Stations.....	n. 4.158
= working in town for transport of passengers.....	n. 4.158
= supplied with forms n. 16 and 17	n. 4.158

= supplied with forms n. 18 for the transport of goods
 within the town from the General Markets to the mi-
 nor markets. from the wholesalers to the retailers,
 etc..... n. 462
 " 2.215
 = not available at the Stations.....

TOTAL N° 11.398

It is thought that the trucks which work with a trip ticket are about the 36,50% out of the total. If we consider that, in the vast ma-
 jority they are of a medium and large loading capacity, while tho-
 se which work in town for the transport of passengers and those who
 are supplied with forms n. 16, 17 and 18 are usually of little ca-
 pacity, we can assure that E.N.A.C. in some controls, by means of
 trip tickets, more than the 50% of the total loading capacity of
 the registered trucks.

The idea that the trucks supplied with the Forms n. 16 and 17 are
 not controlled by E.N.A.C. is wrong and this is proved by the fact
 that E.N.A.C. has often withdrawn many of such forms, when a case
 of infraction, for transport of goods different from the ones for
 which the forms themselves had been issued, was verified.

Namely the Forms n. 17 are issued to the trucks which work for
 the Engineering Division, for the Telephone Agency, for the Light,
 Water, Gas Agencies and to the trucks which have to bring food
 supplies to the Communes far from the Centres where E.N.A.C.'s
 organisation is effective. On such forms, for each trip, the Di-
 rectors of the said Agencies or the Mayors of the Communes have
 to put their O.K. and assume therefore all responsibilities about
 the necessity for the trip.

It is, therefore, clear that if the Control Posts were efficient,
 E.N.A.C.'s control would be absolute also for the trucks which ha-
 ve been supplied with the said forms.

E.N.A.C. has not adopted rigorous punishment to oblige the 2.215
 trucks absent to report to the Stations, because should such
 vehicles report at their Stations all together, there would not
 be enough fuel to make them work, while that, on the other hand,
 would increase the dissatisfaction already spread among the truckers.

At this regard, it is pointed out that if the work were distribu-
 ted among too many persons, it would be impossible to apply the fixed
 rate, as this one is only remunerative in the case that each truck
 may cover monthly the average distance for which the rate has been
 calculated.

Anyhow, E.N.A.C. has directed that a list of all registered trucks which have never, or very rarely reported to the Station, be made by the Stations themselves, so that information of that kind be given to the Ispettorato della Motorizzazione, and the proposal be made that the Circulation Permit for the next four months be not granted to the vehicles in question.

- e) - In normal times a considerable reduction of traffic was experienced in the months of March and April. But this year the shortage of fuel has reduced the transports much more than has done the shortage of goods to be transported.

We do not exclude the possibility that private transports may have been effected against E.N.A.C.'s directives, but normally such transports were transports of wine and E.N.A.C., as it is known to your Sub Commission, has tried in any way to stop them, while on the contrary the greatest part of such transports is effected with trip tickets issued by the Transport Office still working under A. N. C.

During last May, as for the past, the requests for transports have considerably increased and it is thought that they will grow more and more on the next months of June and July and that it will not be possible to comply with them.

It is true that E.N.A.C.'s H.Q. in Rome has issued, during April n. 15.224 trip tickets, that is to say 510 trip tickets per day, but the working trucks have not been 510 per day, as we must take in account that the time required for the trip is usually 3 days, that some days are necessary to make all the repairs to the trucks and that in Sundays the work is greatly reduced.

About the movement of the trucks and the distribution of fuel during April, we have the following data :

60

A) AVAILABILITIES

	Gasoline litres	Gasoil litres
Remainings of March	18.748	15.311
Assignments for April	949.041	411.286
TOTAL AVAILABILITIES FOR APRIL	967.789	426.597

B) DISTRIBUTIONS

For 15.224 trip tickets	708.345	329.303
For 2.683 Books n. 16	51.500	11.885
For 1.428 Books n. 17	8.675	32.175
For 462 Cards n. 18	61.025	40.450
For internal services (General Directorate, Comartimental Directorate, Provincial Directorate and for the Control Posts)	6.590	20
TOTAL DISTRIBUTION OF APRIL	915.135	413.833

C) QUANTITIES LEFT

Quantities left at the end of April	54.654	12.764
Remainings utilised in May	23.331	6.371
Remainings which it has not been possible to utilise	31.323	6.393

35

7°

P. B. It was not possible to utilise the 31.323 remaining litres of petrol and 6.393 of gasoil, because owing to a directive issued by the Ministry for Industry Commerce and Labour (not arrived in due time) the above remainings could not be drawn, as usual, in the first 10 days of the next month, and also because in certain localities the C.I.P. distributors remained with not fuel in the last days of the month.

- - -

As it may be seen, out of the 1,326.968 litres of fuel consumed, during last April, by the Provincial Directorate of Rome, as much as the 78,25% was used for movements executed with travel orders, issued during the month, while only the 4,75% must be charged for the M.T. entitled to use the form 16, the 8,85% to those entitled to use the form 17, the 7,65% to those entitled to use the form 18, the 0,50% for the inner services of the Provincial Compartmental and General Directorate, as well as for the service of the Control Stations.

Moreover, it is possible to note that if the fuel used for transports made with trip tickets had not been distributed among the 4.158 trucks present at the Stations, each of them should have received $\frac{708.745 + 329.303}{4.158} = 249$ litres for the month, instead of the 1.700

litres as mentioned by the Transportation Sub Commission; similarly if the 15.224 travels had been equally distributed among the 4.158 trucks present at the Stations, each truck could have been granted only 4 trips.

This proves undoubtedly that the quantity of fuel allocated is not sufficient for a adequate work for each carriers present at the Station.

It is agreed with the A.C. that the number of trucks using the form 16 and 17 is too large. Since the authorisation to issue the above form, pertains exclusively to the Ispettorato Generale della Motorizzazione, it is pointed out that E.N.A.C. has many times given information to the said Ispettorato of the necessity of reducing such grantings at the minimum indispensable number, and even of withdrawing the circulation permit to these trucks of a loading capacity inferior to the 16 Qls., which would appear to be not strictly necessary to the Public utilities services, or to the continuous services on behalf of industrial, commercial, agricultural agencies.

In such a way, the present shortage of fuel will be experienced it would be possible to avoid to have such vehicles present at the Stations as their presence - as mentioned in para d) - is to be considered as disadvantageous.

- f) - We do not know what is the monthly assignment of fuel made by the A.C. to the Ministry for Industry and Commerce and what is the distribution of this fuel made by the Ministry itself to the various branches. We only know that in spite of the 17.400 qts. of gasoline and the 9.500 of gasoil assigned to E.N.A.C. during April, during May only 14.600 qts. of petrol and 9.500 qts. of gasoil were received, with the obligation of assigning 50.000 litres to the E.N.D.S.I.; only were we discharged with the necessity of giving the fuel to the trucks supplied with special licence plates.

This Body represented to the Ministry for Industry that such an assignment of fuel is insufficient to meet the most essential needs and requested that an action be taken on this purpose.

- g) - The groups which have been formed by A.N.C. immediately after the liberation of Rome have not been juridically recognized by E.N.A.C. while such an acknowledgment has been recently given by the Minister for Transports to the Co-operative Societies. Considering the present position it does not seem to be possible to avoid free truckers being represented by the Chiefs of the Groups.
- h) - The delays in the payment to the truckers are often caused by the truckers themselves who, in spite of the clear directives of E.N.A.C., do not return in time the trip tickets. But many deficiencies have been formed in the Administration Office of the Provincial Directorate of Rome, so that this General Directorate has sent to that Office an Inspecting Officer, under whose guidance all necessary simplifications are made in order to make the payment easier and earlier.
- i) - Up to now no allocation of tires has been made to the Compartmental Directions of E.N.A.C. in Rome, while such an allocation, although very low, has been made by Regional Control Officers to the Compartmental Direction of Naples. Such a difference of criteria in causing a very strong dissatisfaction among the truckers.
- j) - The delivery of bills is not strictly connected with the movements of trucks: as above said in para c) the payments is made directly by the customer to the truckers when in the Stations of the General Markets for certain commodities. E.g. the Agrarian Consortium fills directly the bills, in case of wheat transportation, and only furtherly bills are forwarded to by E.N.A.C. for control.

90

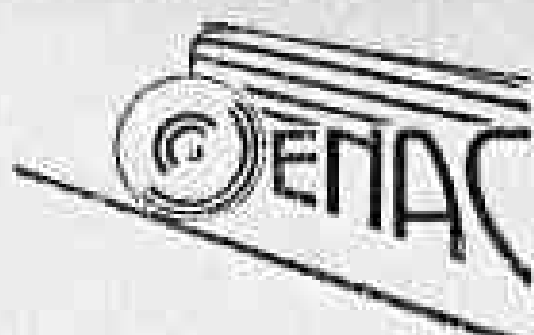
4. - In spite of a number of difficulties met in everywhere and of the aversion of truckers, who very obviously do not intend to be subjected to a policy and a control, it may be affirmed that ENAC has fulfilled its principal task of ensuring all movements of first necessity commodities, as to letter attached herewith in copy, sent to the Committee for the Reconstruction from the Economic Section of the A.C.

THE GENERAL MANAGER
(signed Eng. M. Costa)

Mod. ENAC 10

Roma, 5 - 6 - 1945

194



Ente Nazionale Autotrasporti Case

ISTITUTO DI DIRITTO PUBBLICO
D.L. 17 AGOSTO 1944 N. 188

DIREZIONE GENERALE

Alla COMMISSIONE ALLEATA

Sottocommissione Trasporti

R O M A

Archivio: *CA/Segreteria*
 Protocollo: *12253*
 Registro: *AC/59/34/Tn. 8*

1

OGGETTO: Relazione visita Uffici E.N.A.C. di Roma

All'attenzione del Sig. Taylor

1) - Si riferisce sulla relazione dell'Ing. Santamaria di codesta Sottocommissione relativa alla visite negli Uffici dell'ENAC di Roma.

2) - Il controllo dei trasporti su strada è affidato ai Corpi Armati della Polizia della R. Guardia di Finanza e dei RR.CC.

I Posti di Controllo con il concorso dei funzionari dell'ENAC hanno elevato circa 4.000 contravvenzioni ai sensi dell'art. 7 del D.L.L. 17 Agosto 1944 n°188 che sono state inoltrate alle competenti Autorità Giudiziarie le quali fino ad oggi non hanno giudicato che pochissimi casi.

Si conviene che il controllo non è molto efficiente e al riguardo faccio presente che i Comandi Generali di detti Corpi in una riunione tenutasi presso il Gabinetto di S.E. il Ministro dei Trasporti hanno dichiarato esplicitamente di non avere agenti a sufficienza, armi e munizioni, divise e scarpe per armare e vestire quelli di cui dispongono.

Ciò era stato previsto da questa Direzione Generale ed ha formato oggetto di conversazioni con il Colonnello Desmore di codesta Commissione Alleata. In quell'occasione venne proposto a codesta A.C. di istituire dei Posti di Controllo misti di Agenti di Polizia italiana e Polizia alleata. Con lettera M/474° del 20 gennaio

./.

32

33

- 2 -

1945 venne difatti trasmessa a codesta Commissione copia tradotta in inglese delle istruzioni da fornire agli Agenti dei Posti di Controllo.

Questo Ente non ha mancato di segnalare alle Autorità competenti l'attuale deficienza dei Controlli su strada ed ha anche proposto di affidarli soltanto al Corpo della R.G.F. che si è dimostrato più attivo e più adatto allo scopo.

Tale proposta che avrebbe risolto il problema non è stata accolta mentre, in verità, il Corpo della R. Guardia di Finanza con la istituzione di propri posti di blocco e con lieve aumento di lavoro e di personale avrebbe potuto assolvere al compito del controllo degli autoveicoli abbinandolo ai compiti del suo istituto che, fra l'altro, importano la vigilanza sui trasporti dei generi di monopolio (sale, tabacchi, ecc.), dei generi contingentati e di quelli razionati.

Facendo notare che la deficienza del controllo su strada non dipende dalla organizzazione di questo Ente che anzi ne subisce le conseguenze, in quanto non è possibile concepire una qualsiasi disciplina senza il relativo controllo, si gradirebbe che l'autorevole interessamento di codesta A.C. fosse diretto ai competenti Ministeri della Guerra, delle Finanze e degli Interni ed eventualmente alla Presidenza del Consiglio.

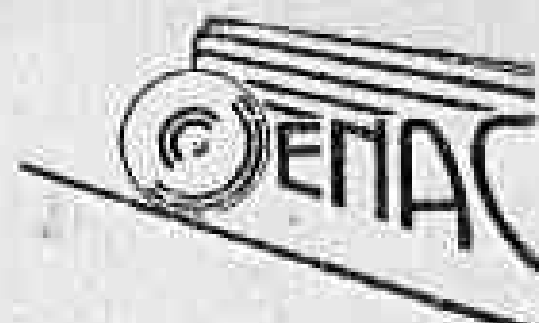
Si fa presente al riguardo che questo Ente nella semplice qualità di Istituto di diritto pubblico, malgrado l'interessamento del Ministro dei Trasporti, non può avere pratica influenza sui suddetti Ministeri dai quali dipendono rispettivamente i Carabinieri, le Guardie di Finanza ed il Corpo di Polizia,

a) - Circa i 1.500 mod. 16 e 17 rilasciati su richiesta di Autorità Alleate risulta che le richieste stesse vennero avanzate dall'ENGINEERING DIVISION per tramite dell'Ufficio del Capitano Caron di Via Tomacelli. Notizie più precise sulle modalità di concessione delle suddette autorizzazioni possono essere fornite dall'Ispettorato della Motorizzazione, anche per quanto riguarda la documentazione

./.

SE

18



Ente Nazionale Autotrasporti Cese

ISTITUTO DI DIRITTO PUBBLICO
D.L. 17 AGOSTO 1944 N. 188

DIREZIONE GENERALE

Scrive

Aut. N.

Proposta di N.

As.

Alleg.

di

OGGETTO:

- 3 -

che deve accompagnare le richieste.

Fino allo scorso mese, il controllo del carburante consumato da detti autoveicoli sfuggiva all'ENAC perchè veniva direttamente assegnato alla Divisione Ingegneria della Camera di Commercio. Solo recentemente il Ministro dell'Industria ha conferito a questo Ente il compito di assegnare alla suddetta Divisione Ingegneria 128.000 litri di benzina e 80.000 litri di gasolio.

b) - Già dai primi giorni del mese di maggio la designazione degli automezzi da impiegarsi per ciascun trasporto viene fatta dalle Stazioni in base al criterio di ripartire equamente il lavoro fra gli iscritti e nell'ordine di frequenza degli autocarri.

E' fatta eccezione per la stazione dei Mercati Generali per i motivi che sono elencati nel successivo punto c).

Purtroppo la designazione da parte dell'ENAC dell'automezzo per ogni trasporto provoca dissensi da parte dei Committenti specialmente quando trattasi di trasporti di merce ricca per i quali i Committenti pretendono di scegliere il trasportatore di propria fiducia. Talvolta, quindi e, per particolari trasporti di merce eccessivamente ricca come medicinali, stoffe, vetri ecc. è necessario derogare da dette disposizioni.

c) - Alla stazione dei Mercati Generali non è stato possibile almeno fino ad oggi applicare le suddette disposizioni per i seguenti motivi:

./.

- 4 -

I° - Per lunga tradizione, della quale non si può fare a meno di tener conto, i commissionari dei Mercati Generali si servono di trasportatori di loro fiducia ai quali oltre al trasporto affidano altri incarichi speciali e addirittura la trattazione dell'acquisto delle derrate e il pagamento delle medesime ai fornitori.

II° - Singoli trasportatori pur di avere lavoro continuativo accettano talvolta tariffe più basse di quelle ufficiali o offrono al committente prestazioni speciali non comprese nella tariffa.

III°) - Il lavoro della stazione si svolge vertiginosamente in poche ore per cui si rende consigliabile non appesantirlo con eccessive formalità e perdite di tempo.

IV°) - Moltissimi sono i committenti che sono nel contempo anche trasportatori.

Del resto proprio alla stazione dei Mercati Generali non si ha motivo di lamentare notevoli infrazioni sulle Tariffe, nè si sono avuti reclami al riguardo. Ciò si spiega facilmente perchè il prezzo di vendita delle derrate che giungono ai Mercati Generali viene fissato da apposita Commissione Annonaria Provinciale in base al costo delle merci nel luogo di produzione e al costo dei trasporti calcolato con le Tariffe Nazionali. Pertanto i Committenti non sono in grado di offrire ai trasportatori compensi superiori alla Tariffa, nè i trasportatori ritengono di avanzare richieste superiori alle loro spettanze.

Anche alla stazione Roma Nord esistono particolari casi per cui l'ENAC percepisce soltanto il contributo di £.0,06 per q.le-Km. e non esegue la fatturazione perchè molti trasportatori sono anche fornitori di legna e carbone alla Azienda Servizi Annonari la quale paga il carbone e la legna a prezzo convenuto compreso il trasporto calcolato sulla base delle Tariffe Nazionali. D'altra parte c'è motivo di ritenere che l'Azienda Servizi Annonari non sia disposta a pagare un prezzo di trasporto superiore al prezzo di Tariffa.

./.



Ente Nazionale Autotrasporti Cose

ISTITUTO DI DIRITTO PUBBLICO
DALL'17 AGOSTO 1944 N. 188

DIREZIONE GENERALE

Arriva
Aut. N.
Ricevuta da N.

Sex
Mig
M

OGGETTO:

- 5 -

d) - Gli autocarri iscritti all'ENAC di Roma al 30 Aprile u.s. ammontavano a 11.398 unità così ripartite:

- | | |
|---|----------|
| - presenti giornalmente alle stazioni | n° 4.158 |
| - distaccati in servizio di città per trasporto viaggiatori | n° 452 |
| - muniti dei Mod. 16 e 17 | n° 4.111 |
| - muniti dei Mod. 18 per i trasporti di merci nell'interno della città dai Mercati Generali ai mercatini, dai grossisti ai dettaglianti, ecc. | n° 462 |
| - non presentati alle Stazioni | n° 2.215 |

Totale n° 11.398

Si desume che gli autocarri che lavorano con foglio di viaggio sono circa il 36,50% del totale. Se si tien conto che essi sono, in massima parte, di media e grande portata mentre quelli che lavorano in città per trasporto di persone e quelli che fruiscono dei Mod. 16, 17 e 18 sono in genere di piccola portata, si può desumere che l'ENAC di Roma controlla con foglio di viaggio, oltre il 50% del tonnelloaggio complessivo degli autocarri iscritti.

Non è esatto il concetto che gli autocarri che fruiscono dei Mod. 16 e 17 non siano controllati dall'ENAC. ne è la prova il ritiro di molti di tali modelli da parte dell'ENAC in seguito ad accertati casi di infrazione per trasporti di merci diverse da quelle per

.../...23

- 6 -

le quali i modelli stessi sono stati rilasciati. In particolare i mod. 17 sono rilasciati per gli autocarri che lavorano per la Divisione Ingegneria, per l'Azienda dei Telefoni, Luce, Acqua, Gas e per gli autocarri che sono destinati al trasporto di Alimentari ai Comuni distanti dai centri di organizzazione dell'ENAC. Su tali modelli, per ogni viaggio, il Direttore delle suddette Aziende o Sindaci dei Comuni devono apporre il preventivo visto ed assumono quindi la responsabilità della necessità del viaggio.

E' chiaro quindi che se i Posti di Blocco funzionassero il controllo dell'ENAC sarebbe assoluto anche per gli autocarri che fruiscono degli anzidetti modelli.

L'ENAC non ha adottato rigorosi provvedimenti per costringere i 2.215 autocarri assenti a presentarsi alle Stazioni perchè, ove tali mezzi si presentassero tutti, non si avrebbe, come si vedrà al successivo punto e), benzina sufficiente per farli lavorare, mentre d'altra parte aumenterebbe il malcontento dei trasportatori.

Si fa rilevare al riguardo che la diluizione del lavoro renderebbe inapplicabile la Tariffa in quanto che essa è remunerativa solo se ogni automezzo riesca ad effettuare la percorrenza media mensile per la quale è stata calcolata.

Tuttavia l'ENAC ha disposto che tutte le Stazioni facciano un elenco degli autocarri iscritti che non si siano mai presentati o vi si siano presentati raramente, affinchè si possa darne notizia all'Ispettorato della Motorizzazione o proporli di non rinnovare per il prossimo quadrimestre il permesso di circolazione.

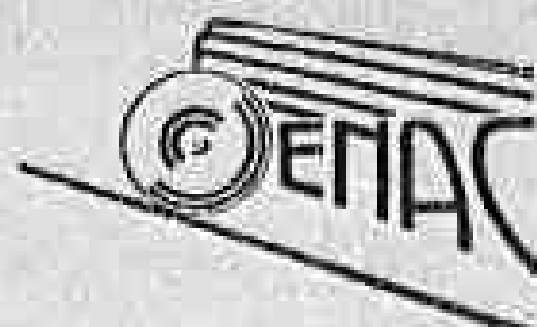
e) - Normalmente nei mesi di Marzo ed Aprile anche in tempi ordinari si è avuta una notevole contrazione di traffico. Tale contrazione però nel corrente anno non è stata purtroppo risentita perchè la insufficienza di carburante ha ridotto il volume dei trasporti più di quanto l'abbia potuto ridurre la insufficienza di merci da trasportare.

Non si esclude che siano stati eseguiti trasporti privati contro ogni disposizione dell'ENAC, ma tali trasporti sono stati in

./.

ES

NE



Ente Nazionale Autotrasporti Case

ISTITUTO DI DIRITTO PUBBLICO
D.L. 17 AGOSTO 1944 N. 188

DIREZIONE GENERALE

Levico
Pel. A.
Regione di A.

Lev.
Reg.
di

OGGETTO:

- 7 -

genere trasporti di vino per i quali, come è noto a codesta Sot-
tocommissione, l'ENAC ha fatto il possibile per arginarli. Vice-
versa la maggior parte di essi si sono eseguiti e si eseguono con
fogli di viaggio rilasciati dagli Uffici Trasporti ancora sotto-
posti all'A.M.C.

Nel mese di Maggio, come per il passato, le richieste di
trasporti sono aumentate notevolmente e si prevede che nei mesi
successivi di giugno e luglio assumeranno proporzioni imponenti e
non potranno essere assolutamente soddisfatte.

E' vero che l'ENAC di Roma nel mese di aprile ha rilascia-
to 15.224 fogli di viaggio pari a 510 al giorno ma non è esatto
che gli autocarri movimentati siano stati giornalmente 510 in
quanto che si deve tener conto del ciclo viaggio che mediamente
è di giorni 3 nonché dei turni di riposo per riparazione dei vei-
coli e dei giorni festivi, nei quali il lavoro risulta molto ri-
dotto.

Circa il movimento degli autocarri e la distribuzione del
carburante nel mese di aprile si danno le seguenti statistiche:

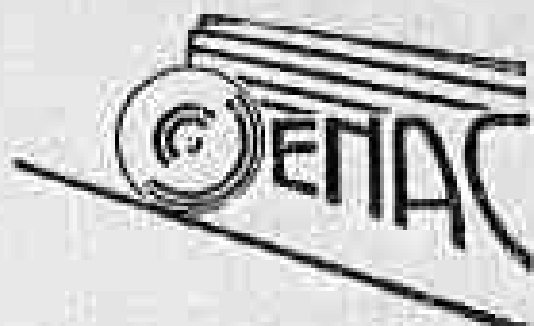
./.

- 8 -

A) <u>DISPONIBILITA'</u>	Benzina Litri	Gasolio Litri
Rimanenze del mese di marzo	18.748	15.311
Assegnazioni per il mese di aprile	949.041	411.286
TOTALE DISPONIBILITA' DI APRILE	967.789	426.597
B) <u>DISTRIBUZIONI</u>		
Per 15.224 fogli di viaggio	708.345	329.303
Per 2.683 libretti mod. 16	51.500	11.885
Per 1.428 libretti mod. 17	85.675	32.175
Per 462 tessere mod. 18	61.025	40.450
Per servizi interni (Direzione Generale, Direz.Comp.le, Direz.Prov.le) e per i Posti di Controllo	6.590	20
TOTALE DISTRIBUZIONI DI APRILE	913.135	413.833
C) <u>RIMANENZE</u>		
Rimanenze a fine aprile	54.654	12.764
Rimanenze utilizzate in Maggio	23.331	6.371
Rimanenze che non si sono potute utilizzare	31.323	6.393

N.B. Le rimanenze di litri 31.323 di benzina e di litri 6.393 di gasolio non è stato possibile utilizzarle perchè per disposizione del Ministero Industria, Lavoro e Commercio non pervenuta in tempo utile dette rimanenze non poterono essere prelevate, come di consueto, nei primi dieci giorni del mese successivo, ed inoltre perchè in alcune località i distributori del C.I.P. negli ultimi giorni del mese sono rimasti sprovvisti di carburante.

./.



Ente Nazionale Autotrasporti Case

ISTITUTO DI DIRITTO PUBBLICO
D.L. 17 AGOSTO 1944 N. 188

DIREZIONE GENERALE

Arrivo

Sex

Aut. N°

Alleg.

Dispositivo al N°

di

OGGETTO:

- 9 -

Come si vede, del carburante consumato dalla Direzione Provinciale di Roma nel mese di aprile ammontante a litri 1.326.968, ben il 78,25% va addebitato ai trasporti eseguiti con fogli di viaggio ri- lasciati durante il mese, mentre appena il 4,75% è da addebitarsi agli autocarri fruanti del Mod. 16, l'8,85% a quelli fruanti del mod. 17, il 7,65% a quelli fruanti del mod. 18 e il 0,50% per i Servizi inter- ni delle Direzioni Provinciale Compartimentale e Generale nonché per il servizio dei Posti di Controllo.

Inoltre si può facilmente notare, che se il carburante consu- mato per trasporti eseguiti con fogli di viaggio fosse stato riparti- to equamente fra i 4.158 autoveicoli presenti alle stazioni sarebbe toccato per ciascuno di essi appena $\frac{708.345 + 329.303}{4.158}$ litri 249 per

tutto il mese e non 1.700 come indicato da codesta Sottocommissione. Analogamente se i 15.224 viaggi fossero stati equamente ripartiti tra i 4.158 automezzi presenti alle stazioni sarebbero spettati a ciascuno di essi soltanto circa 4 viaggi. Ciò prova indiscutibilmente che il carburante assegnato non è sufficiente per dare a tutti i trasporta- tori presenti alle Stazioni adeguato lavoro.

Si conviene con codesta A.C. che il numero degli autoveicoli fruanti del Mod. 16 e 17 è eccessivo.

Premesso che l'autorizzazione a rilasciare i suddetti Modelli è di esclusiva competenza dell'Ispettorato Generale della Motorizza-

./.

28

- 10 -

zione si fa presente che questo Ente ha più volte segnalato al predetto Ispettorato la necessità di ridurre al minimo indispensabile tali concessioni e revocare addirittura il permesso di circolazione per quegli autocarri di portata inferiore ai 16 quintali che risultassero esuberanti per i servizi di interesse pubblico o per quelli di carattere contingente per conto di aziende industriali, commerciali e agricole. In tal modo e fino a quando perdurerà l'attuale deficienza di carburante si eviterebbe anche la presenza di tali automobili alle stazioni, presenza che come si è detto al paragrafo d) è da ritenersi dannosa.

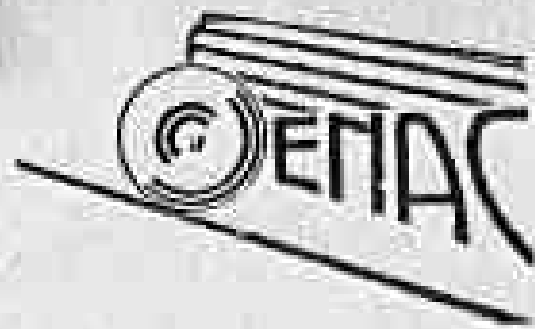
f) - Non si ha conoscenza dell'assegnazione di carburante che mensilmente viene fatta dall'A.C. al Ministero dell'Industria e Commercio, né della ripartizione che il Ministero stesso fa ai diversi settori di consumo, si conosce soltanto che contro i 17.400 quintali di benzina e i 9.500 quintali di gasolio assegnati all'ENAC nel mese di aprile, si sono avuti nel mese di maggio q.li 14.600 di benzina e q.li 9.500 di gasolio con il maggiore obbligo di assegnare 50.000 litri all'ENDSI e con il leggero sgravio del carburante occorrente agli autocarri muniti di targhe speciali.

Questo Ente non ha mancato di fare conoscere al Ministero della Industria che tale assegnazione di carburante è insufficiente ai più elementari bisogni ed ha chiesto provvedimenti al riguardo.

g) - I Gruppi, che sono stati costituiti dalla A.M.G. immediatamente dopo la liberazione di Roma, non hanno avuto riconoscimento giuridico da parte dell'ENAC mentre tale riconoscimento è stato di recente accordato da S.E. il Ministro dei Trasporti alle Cooperative. D'altro canto allo stato attuale delle cose non sembra possibile evitare che liberi trasportatori si facciano rappresentare dai Capi Gruppo.

h) - I ritardi nei pagamenti ai trasportatori spesso sono da addebitarsi ai trasportatori medesimi i quali malgrado le precise disposizioni dell'ENAC non riconsegnano in tempo debito i fogli di viaggio. Si sono dovute notare però molte deficienze nell'Ufficio Amministrazione della Direzione Provinciale di Roma per cui questa Direzione Generale ha inviato presso detto Ufficio un proprio Ispettore sotto la cui guida

./.

*Ente Nazionale Autotrasporti Case*ISTITUTO DI DIRITTO PUBBLICO
DEL 17 AGOSTO 1944 N. 185

DIREZIONE GENERALE

Lettera _____ *da* _____
Prot. N° _____ *Alleg.* _____
Risposta al N° _____ *di* _____

OGGETTO:

- 11 -

si stanno apportando tutte le semplificazioni necessarie per rendere più agevole e più immediato il pagamento.

1) - Fino a questo momento non è stata fatta alcuna assegnazione di pneumatici alla Direzione Compartimentale dell'ENAC di Roma mentre tale assegnazione, per quanto limitatissima, è stata fatta direttamente da Ufficiali Regionali di controllo alla Direzione Compartimentale di Napoli. Tale difformità di criteri porta a vivi malcontenti da parte dei trasportatori.

2) - Il rilascio delle fatture non è intimamente legato con il movimento degli autocarri in quanto, come si è detto al paragrafo c), nelle stazioni dei Mercati Generali, o per alcuni determinati trasporti, il pagamento viene fatto direttamente dal committente ai trasportatori, così ad es. il Consorzio Agrario per i trasporti del grano esegue direttamente la fatturazione che in un secondo tempo passa al controllo dell'ENAC.

3) - Malgrado le molteplici difficoltà incontrate in tutti i campi e malgrado la avversione dei trasportatori che naturalmente non intendono assoggettarsi alla disciplina o al controllo si può affermare che l'ENAC ha risposto in pieno al suo principale compito che è quello di assicurare tutti i trasporti dei generi di prima necessità, come risulta dalla lettera qui allegata in copia, trasmessa dalla Sezione Economica di codesta A.C. al Comitato per la Ricostruzione.

IL DIRETTORE GENERALE
(Ing. Michele Costa) 27

C O P I AQUARTIER GENERALE DELLA COMMISSIONE ALLEATA
APO 394

ES/1517

Sezione Economica

CWW/ab.

16 Maggio 1945

Caro Sig. Bozzi;

faccio riferimento alla Vostra lettera del 19 aprile 1945 in cui si chiedeva alle Autorità Alleate di porre a disposizione dei Consorzi Agrari 200 autocarri.

Fino ad oggi nessun autocarro è stato assegnato ad alcuno in Italia per suo uso esclusivo, e la proposta di mettere a disposizione autocarri per l'Alto Commissariato dell'Alimentazione non è attualmente considerata favorevolmente. Comunque, ove in futuro dovessero essere venduti degli autocarri al Governo Italiano sarà questo che dovrà provvedere alla loro assegnazione ai Consorzi Agrari.

Le notizie di cui disponiamo mostrano che l'E.N.A.C. si è essenzialmente preoccupata del trasporto dei cereali ed ha ottenuto risultati assai soddisfacenti. In taluni casi, la deficienza di mano d'opera ha fatto sì che gli automezzi rimanessero inutilizzabili. L'incapacità dei Consorzi Agrari ad ottenere mano d'opera per lavorare nelle domeniche e nei giorni festivi ha costituito un fattore negativo. La mancanza di sacchi e di spago ha ridotto l'uso degli automezzi dell'E.N.A.C. Si suggerisce che l'Alto Commissariato per l'Alimentazione continui a basarsi sull'E.N.A.C. per i trasporti.

Sinceramente Vostro

E.B. McKINLEY
Brigadiere Generale U.S.A.
V. Presidente della
Sezione Economica

p.c.c.

AC/207.
2

" THE PROBLEM OF THE GOODS TRANSPORTS BY ROAD "

Lecture held by Ing. Michele COSTA, General Manager of S.E.A.C.,
at the
CENTER FOR ECONOMIC STUDIES, ROME, the 18th. of May, 1945

°°°°°°°°°°°°
°°°°°°°°°°°°

THE PROBLEM OF THE MOTOR-TRANSPORT BY ROAD

The dilemma "Free Transport or State-controlled Transport" is not a new one and has already been object of studies and discussions throughout all the World, under the technical as well as the economic and political point of view.

In Italy, only the transport of passengers by motorvehicle had been ruled by the Regulations for motorvehicles with no rails, approved by the Law Decree July 29th, 1909, n° 710, subsequently completed with the instructions contained in the Roads Code and in the Law Decree December 30th, 1923 n. 3283, and finally substituted by the regulations of the Law of 28th September 1939 n. 1822.

The transport of goods was uncontrolled and could enjoy the most absolute freedom until the engine with internal combustion began to be used.

The adopting of this new system marked the beginning of the development of an actual Transport Industry that, up to then, had been limited by the deficient power of engines, the consequently limited loading capacity of the vehicles, and the poor economic results.

In that way it was possible to pass from the type 18 B.L., with its 35/40 qts. of loading capacity, and the average speed of 15/20 Km. per hour, to the motortrucks Fiat 634, 666, Lancia RO, RO RO, 3 RO, O.M. Taurus, Titanus, Ursus, which can carry a weight from 150 to 200 qts. and can reach the speed of 60/70 Km. per hour, real giants of the road that having the possibility of collecting the goods from and of delivering them to the customers house, met at once the favour of the traffic of the most valuable goods, depriving of it the State Railways, to which it had been assigned.

Obviously in such conditions the State had to protect its greatest Enterprise while, from the other hand, it could not and must not hinder the development of the heavy Motor Transport Industry so necessary to the economic life of the Country.

This problem could only be settled by laying out a plan of collaboration between the two types of transport: the plan was laid out by the law of 20th. of June 1935, n° 1349 on the discipline of transport of goods by M.T.

The purposes of the above law were as follows :

1. - To limit the freedom of the Traffic of the lorry requesting a special compulsory authorisation to be issued by the Motorisation Inspectorate (Ispettorato della Motorizzazione) for the movement of goods belonging to the trucker. A Ministerial Decree had to be requested for the transport by hiring and a Royal one had to be requested for regular line transport services.
2. - To entrust in the public interest well equipped firms and societies of proved technical financial and moral reliability with the transport of goods, so that the regularity and safety of the services may be ensured.
3. - To protect the professional carriers from the competition that the owners of trucks are always able to do at their detriment, putting their own vehicles at the disposal of third parties, instead of using them for the transport of their own goods.
4. - To consider the Regular Line Transport Services as a public transport service and to organise them only in those regions where railway transport was not sufficient to meet the exigencies of the traffic.

In such a way, the possibility was given to the State of adapting the number of the vehicles and the power of the firms in charge of the transport to the actual national exigencies, of avoiding the chaotic and in some regions unnecessary birth of small and great agencies, which gave prejudice to the railway traffic and ended by giving themselves a reciprocal prejudice, and of laying out a coordinate plan for motorvehicle transport connected with the plans of the State Railways Co.

Such provision of course owing to the kind of the question being dealt with, which could not allow any restriction and any formality, could obtain the fixed aim only after a certain lag of time while on the other hand obvious reasons advised of the opportunity of putting it in application only by grades and of postponing it.

In fact in a first time the law was only superficially complied with, and succeeded only to create and even not too definitely a distinction between carriers on their own account and carriers on account of third parties.

30

An other provision of minor importance but of a more immediate effect in respect of the protection of Railway traffic was issued by the Royal Law Decree December 2nd, 1935 n. 1097, which establishes the tax on the motorvehicle transport, comparatively to the Quintals/Kilometers of transported goods and which was subsequently included in the circulation tax.

Such a provision had, obviously, the purpose of increasing the taxes on motorvehicles transport, in order to have the transport rates increased and the competition to the State Railway Co. limited or at least, in order to find the mean of recompensing the State for any eventual reductions of the products of its Enterprise.

But very soon the war came and altered the relations of competition between the two different transports. In fact, while from one hand the Railways proved to be more and more insufficient to meet the always increasing exigencies of the traffic, on the other hand the numerous requisitions strongly affected the possibility of transport by heavy motorvehicles.

The raging of the war, while cancelling any reasons for the existence of the two provisions for the protecting of the Railway Traffic, pointed out the necessity of utilizing at the greatest extent all transport for goods.

We come in that way to the Royal Law Decree May 22nd., 1942 n. 772, which issues the directives for the coordination and best utilization of the goods transport by road.

Such Decree gave the Prefetti the undermentioned authorities:

1. - To oblige the carriers to effect those transport which might be regularly or occasionally considered necessary, and, if necessary, to have their vehicles requisitioned.
2. - To constitute compulsory Consortiums for both the owners of vehicles authorized to transport goods and owners of vehicles authorized to transport goods on behalf of third parties.
3. - To fix the degree of importance and urgency to be assigned to the transport, giving them different priorities, in which transports connected with the war effort and transport of most necessary goods would have the first place.
4. - To prohibit all transport by motorvehicles which might be affected by railway or by animals.

It was also laid out that the Prefetti had to bring into effect the plan for the utilisation of the motorvehicles on the basis of the programmes to be submitted to them by the competent Department of the Undersecretary of State to the War Fabrications, by the Provincial Road Section, by the Territorial Defense Command, by the Administration of the Monopolies of State, by the auxiliary offices of the Ministry for Public Works and by the Roads Traffic Office.

We do not want to examine the provisions, or to criticize it. It is enough to say that, in practice, it was not applied with, because the law, while giving the Prefetti the authority of ruling, controlling, organising, coordinating the transports and, if necessary, of requisitioning the vehicles, did not put at their disposal the Competent Body who should have laid out the programmes of transport, and should have ruled the movements of the vehicles in compliance with the idea which had inspired the above law, that is to say the idea of improving the utilisation of the vehicles, avoiding empty return trips and incomplete loadings.

Moreover the Law committed to the Prefetti the task of coordinating the transport system, and owing to the lack of a special coordinating Body with a larger knowledge as to the availability of transport of the goods to be transported, the law itself would have implicitly limited the coordination within the ambit of each province and would have supported the tendency to isolation of each province, tendency which is usually experienced in those very moments when the necessity for an equal distribution of the products is more felt than ever.

By the way, I must say that, unfortunately, such a tendency is being experienced, but surely not for any reasons connected with the transports.

For the above reasons, the Prefetti found themselves in the impossibility of complying with the law, and the Consortium themselves, which were created, more or less cursorily, except a few exceptions did not give sufficiently good results and missed their aim.

As soon as the air raids caused the first interruptions in the Railways Service, a complete chaos began to reign in the whole transport system, and some regions, as the Calabria and subsequently the Campania, found themselves completely isolated because of the impossibility for the Motor Vehicles Transports committed to the initiative of Private Firms to be conveniently conveyed to those areas.

This was the transport position as at the 6th. of September 1943.

50

Everybody knows what devastations the Germans have done in their retreats, but I think that many people do not realize the exact conditions in which the Germans have left the Railways, the plants and the Motorvehicles materials.

Where there were no bridges and viaducts to be mined, or plants and railway stations to be destroyed, they have uprooted the rails and dashed them into pieces, have cut the sleepers, pulled the posts and destroyed the electric wires.

The desolating conditions of the State Railways and for the other Railways assigned to the private industry cannot be described and shown in cyphers.

It would be necessary that movie evidences be given to the Government so that the public might realize the entity of the destructions, and the importance of the sacrifices which have and are being met by the State, in order to recondition the most important State Lines, even if with temporary works.

Railines destroyed	Kms.	1340
Splitting up lines	"	762
Switches.....	n°	3950
Tunnels.....	Kms.	6,5
Stone bridges.....	"	23
Iron bridges.....	"	10
Building destroyed or heavily damaged.....	n°	2400
Telegraph air lines.....	Kms.	40000

Electrical traction

Primary lines destroyed.....	Kms.	3100
Contact line (electrified rail).....	"	500
Transformation cabins.....	n°	30
Alimentation sub-stations.....	"	47

Rolling stock

Steam engine (normal gauge).....	n°	622
" " (narrow ").....	"	19
Electrical engines.....	"	190
Rail cars.....	"	147
Passenger wagons.....	"	1.100
Luggage vans.....	"	450
Goods wagons.....	"	17000

60

In the provinces of Italy at present liberated and handed over to the Italian Government, Sicily and Sardinia excluded, the undermentioned motorvehicles, used for the transport of goods, were on circulation at the date 31.12.1939, as from the figures of the R.A.C.I.

Type	Number of vehicles	Total loading capacity qls.	Average loading capacity in qls.
Motorcyclostrucks	1695	16.900	10
Motortrucks till to 20 qls.	12.652	101.200	8
" from 21 to 40 qls.	5.463	181.800	33
" above 40 qls.	2.821	169.300	60
TOTALS	22.631	469.200	=

At present the undermentioned efficient motorvehicles appear to be registered by E.N.A.C.

Type	Number of vehicles	Total loading capacity qls.	Average loading capacity qls.
Motorcyclostrucks	1.795	17.002	9
Motortrucks till to 20 qls.	13.351	111.139	8
" from 21 to 40 qls.	2.747	89.527	32
" above 40 qls.	1.222	77.514	63
TOTALS	19.115	294.982	=

Checking the a/m. figures it will appear that since 1939 up to now, the total number of the motorvehicles registered in the said provinces has been reduced by No. 3.516 vehicles, equal to the 15,50% of the total number, and has been reduced by 174.218 qls. of loading capacity, equal to the 27% of the total loading capacity.

From a closer examination of the above data, it will appear that, while the motorvehicles with a limited loading capacity have been increased by the 6%, the number of those with a medium and large loading capacity has been reduced, respectively by the 57% of the total loading capacity.

This is due to the fact that the smaller trucks have less suffered from destructions and from German pillages, whereas medium and large ones have been first subjected to requisition and secondly have been plundered.

Besides that, the number of the smaller motorvehicles has been increased by the transformation of motorcars into little trucks. It is known, in fact, that during the whole war period, many owners of cars have transformed their own cars into trucks, in order to be granted the authority to circulate freely, and many others have effected the same transformation in order to avoid requisitions or to be able to gain a colossal amount of money, carrying goods to be sold on the black market.

A provision against the transformation of the said vehicles would still be required even if rather late, in order to avoid the shortage of motorvehicles for transport of passengers as well as the superabundance of such little motorvehicles, which in consequence of the excessive power of their engines in respect of their actual loading capacity, and the subsequent wastage of fuel, do not give good economical results.

If consideration is given to the fact that a heavy Lorry, with one litre of fuel can make a transport of 150 to 200 ql/Km. whilst a transformed motorcar with the loading capacity of 8 qls. can cover only 40 to 50 ql/Km. using the same quantity of fuel, it will be realized that there are no real advantages in employing such vehicles for the industrial transports in which we are at the moment chiefly interested.

Considering that out of 19.115 efficient Trucks at the moment registered by E.N.A.C. N. 15.146 are of a little loading capacity and only N. 3.969 are of a medium and large capacity ~~and only 8~~, it is possible to appreciate how strongly our transport system has been affected.

As it is not possible to rely on the small-size motorvehicles of which only a part can usefully be employed for the capillary services at short distances, the total power of our vehicles is reduced to 166.841 Qls. of motorvehicles of medium and large loading capacity.

Another inconvenient which must be pointed out is the irregular distribution of the motorvehicles throughout the various provinces; in some provinces there is an unnecessarily large number of available vehicles, whilst in some others there is not a number of vehicles sufficient to cover the most urgent and essential exigencies.

It has in fact been necessary to remove many Lorries from Rome to Chieti, Rieti, Pescara, Aquila and Pescara (a total amount of 7,500 Qls) in order to transport the corn from the silos to the collecting centres and from these to the local Railway Stations.

But not only the deficiency of available transport makes the transport position so acute, but many other factors, amongst which the main one is the insufficient allocation of fuel.

The Ministry for Industry has assigned to the motorvehicles transport 15,000 Qls. of Gasoline and 9,600 Qls. of Gasoil. Now, whilst the quantity of gasoil assigned is sufficient to maintain into efficiency n. 1100 out of the 1200 Lorries (Diesel Engine) registered by E.N.A.C., which are supposed to cover a 100 Km daily, the quantity of the gasoline allocated is only sufficient to maintain into efficiency on the basis of the same number of Km. to be covered each day by each vehicle, n. 2100 out of the 2760 Lorries with internal combustion engine, of medium and great capacity. To them a 600 Lorries from the Truck Pools must be added, plus n. 15,146 Lorries of little capacity, which would not be utilised at all.

It is clear that such a limited allotment would greatly reduce the power of our motorvehicles.

After these remarks which do not need any further comments, any discussion on the problem "Freedom of Transport or State-controlled Transport" seems, at least from the technical point of view, to be useless, as the sad present conditions do not allow, for the moment and for the near future, any wastage of vehicles and require the best utilisation of them and above all the most rigorous economy of fuel, in order to have it used exclusively for the transport of the most essential goods.

But also from the economical point of view, it would appear that it is not the case of discussing the possibility of a free transport system because, in order to obtain advantageous results from such a freedom and to obtain a free competition which would equal and fix the transport rates, it would be necessary to ensure the most free supply of fuel.

It is true that to-day it is quite easy to find the fuel on the black market and at a rather cheap price, but we think that, for reasons of morality and honesty as well as for correctness towards the Allies, it is not possible to rely on that market or on any such expedients, to resolve the transport problem inasmuch as such illegal and temporary source must absolutely be stopped.

90

It will not be possible to speak of free competition, until it will be possible to increase the number of the lorries and the quantity of fuel available, that is to say, until it will be possible to increase freely the power of the transports in order to have it automatically adequate to the ever increasing exigencies of the traffic: until then the transport rates fixed by the economic law of the Demand and Supply will always be increasing, and will be even higher than the one fixed by the cost of maintenance and running.

Also in the political field the dilemma, even being a very exciting one, is deprived of any practical interest, because both the tendency towards a free industry and the tendency towards an industry monopolized by the State, butt into technical and economical factors, with which the solution of the problem is to-day strictly connected.

Such a discussion will be better undertaken when both tendencies may be calmly examined without having to meet such a great deficiency of fuel and of technical equipment as the one which is at the moment being experienced in Italy.

A calm and fair discussion can give a real help to the solution of the transport problem, if the attention will be drawn to the laying down of the Policy for the Transport Industry, in accordance with the exigencies of the public and with the present availability of motorvehicles and various motorvehicles materials.

In normal times the development of the transport industry is based on the development of the commercial and agricultural enterprises, while, now, Industry, Agriculture and Commerce are depending on the Transport Industry.

That is to say, that while in normal times the transports are considered as the arteries of the Nation, in the present moment they are its heart, and the centre from which all activities are generated.

If we want to request the greatest effort to an organism of such a vital importance, which shows clear signs of insufficiency, we must ensure that the most complete assistance be rendered to it by the State and the most absolute collaboration be given by the interested Bodies.

The assistance to be rendered to the motor transportation in this first moment consists, in practice, in an adequate allotment of fuel, tires and spare parts.

10°

At the present moment the fuel is supplied by the Allies to the Ministry for Industry, who take care of distributing it to the various Departments.

The cake is small and it is therefore difficult to divide it, but there is no doubt that in such a division the requirements of the transport industry must be given an absolute priority, in respect of the requirements of all the other branches, specially in respect of the requirements for the circulation of private motorcars.

It is true that, if the exigencies of the transport industry should be fully met, only a little quantity of fuel would be left for the other branches, but it is also true that the quantity of fuel ~~as~~ located to the transport Industry is not sufficient to meet the most essential needs.

But also in the branch of the transport Industry we will have to limit the circulation of the little Lorries until a greater quantity of fuel will be available, as they have proved to be not too profitable, and have not given good results under the economical point of view. It is also necessary that the circulation of the motorvehicles carrying goods on behalf of the truckers themselves, be limited to those cases in which an absolute necessity is proved.

There is no good in maintaining in circulation or even in it worst, in putting into circulation more motorvehicles than it is possible to keep running with the quantity of fuel available at present.

The dispersion of fuel and the consequent dilution of the work resolves itself in an increase of the transport rates, because the rates, calculated on the basis of the cost of maintenance and running may be remunerative only if the vehicles can cover that average distance on the basis of which the rates have been calculated.

But even if the above mentioned provisions will be adopted and if consideration will be forcedly given to the necessities of the other branches, it will not be possible to fill the deficiency of fuel and it will not be possible to supply the quantity of fuel necessary to the transport of essential goods.

To give an idea of the present deficiency of fuel, I show here under the statistics of the transports effected in the Rome province during the last month of April and the returns, showing the quantity of fuel which has been necessary, together with the description of the work anticipated for the next month of May.

11°

The carried goods have been :

Cereals	qls.	213.229
Potatoes and vegetables	"	13.900
Olive oil	"	2 1.295
Olive sansa	"	975
Garbages and fruits	"	40.915
Wine and alcohol	"	15.054
Various food stuffs	"	76.844
Coal and lignite	"	458
Charcoal and other fuels	"	65.237
Liquid fuels	"	485
Fertilizers	"	6 .243
Sulphur	"	1.258
Building materials	"	24.933
Sundry goods	"	88.854
Groupages	"	5.682

qls. 555.559

Refugees N. 88

It is case to remark that the allocated fuel has been used almost exclusively for transports of prime necessity goods, obtaining 108 ql/Kmc. per liter of fuel.

In the last month of April 26.900 qls. of fuel in all have been allocated to the Transport Branch, namely 17.100 qls. of Gasoline and 9.500 of Gasoil.

Out of such fuel 10.700 qls. (equal to 1.398.000 liters) which constitute about the 40% of the total availability, have been assigned to the Rome province. It has not been possible to allot a great quantity, because it has been necessary to meet the needs of the other Provinces.

Out of the a/m. 1.398.000 Liters of fuel, 127.000 have been assigned to the public services, and to the Public Utilities (Post, Telegraph, Telephone, Street cleaning society), 65.300 to the Industrial Agricultural and Commercial Firms, who have been authorized to transport goods on their own behalf, 101.500 to the motorvehicles used for the services to be carried out within the Commune itself, for the sorting out of the wares at the Railway Quays at the ~~St.~~ ^{St.}

12°

at the wholesale shops, at the general markets and from these to the broad-markets, to the sellers by retails, a.s.o.

With the remaining 1.106.200 Litres, the following transports have been effected :

Goods imported from other provinces	Qls.	404.988
Goods exported from the Rome province	"	40.805
Goods transported within the province	"	100.566

Qls. 555.359

of products have been transported in all; a total of 119.092.600 Qls/Km. with an average distance covered of 215 Km. has been reached.

In the current month of May, while the fuel has been reduced from 26.900 Qls. to 25.200 Qls., the exigencies of the Agricultural Consortiums have been increased in almost every province, namely in the Chieti, Rieti, Aquila, Pescara, Foggia provinces.

With the advancing of the good seasons, the requests for transport from the General Market have also increased, as well as all the requests connected with the reconstruction work.

In the same Rome province, whilst it has been necessary to reduce the allocation from 10.700 Qls. to 9.900 Qls. it has been necessary to meet a large request for transport from the Agricultural Consortium, a request for the supply of the Lorries employed in the work of reconstruction and those of the E.M.D.S.I. for which about 2.000 Qls. of fuel have been requested.

The anticipations for next June are not more satisfactory; in fact, on the basis of the returns of the previous months, of the returns for June 1944, as well as from the informations obtained from the interested Bodies, it is anticipated that the following quantities of goods and products will have to be transported :

13°

Goods and services	Quantity	Average distan. Kms.	Qls/Kms.	Necessary fuel litres
Cereals	200.000	120	24.000.000	240.000
Potatoes and vegetable	20.000	350	7.000.000	70.000
Meat and animals	7.000	400	2.800.000	35.000
Fish	9.000	250	2.250.000	32.000
Eggs and pultry	11.000	450	4.950.000	60.000
Milk	12.000	150	1.800.000	15.000
Garbages and fruits	140.000	500	70.000.000	650.000
Wine	60.000	150	9.000.000	80.000
Various food stuffs	22.000	400	8.800.000	88.000
Coal and lignite	50.000	280	14.000.000	150.000
Firewood	30.000	120	3.600.000	36.000
Fertilisers	9.000	250	2.250.000	25.000
Olive sansa	15.000	100	1.500.000	15.000
Building materials	25.000	300	7.500.000	90.000
Sundry goods	70.000	270	18.900.000	200.000
Internal transports	300.000	30	9.000.000	100.000
TOTALS	980.000	181	182.850.000	1.884.000

For the above transports 14.000 Qls. of fuel are required and to them the 2.000 Qls. necessary to the E.M.D.E.S.I. and to the work of construction must be added; in total an allotment of 16.000 Qls. would be required for Rome, and it would be necessary to increase the present allotment by at least the 70%.

The position in the other provinces is not too different from Rome one.

The shortage of tyres is not less acute than the shortage of fuel. It does affect not only the possibility of transport, but also and in a rather strong way, the cost of maintenance and running, both because the price of the tyres on the market, which may only be the black one, is phantastically increasing, owing to the rarefaction of the good, and because the duration of the tyres is inferior to the average one, as being the tyres old and badly conserved, they have lost their original elasticity.

14°

To-day the use of the tyres represent the 40% of the cost of the transport.

The Tivoli factory of the Pirelli Ltd. Society, which by a miracle could saved a part of its plants is in the condition to start even from to-morrow, the production of tyres of the most usual industrial sizes. Its plants are such to consent the production of 200 tyres per day.

Within the short time of three months it would be therefore possible to manufacture 18.000 tyres, a quantity sufficient to keep on the road the present number of vehicles of medium and great loading capacity.

We are now awaiting the road materials from the Allies and it seems that, after the cessation of the hostilities it should be much easier to obtain them.

Exact information on the quantity of tyres available in the North has not yet been obtained, but it seems that analogous problems are being experienced in those provinces.

It is understood that the S/A. Pirelli plants are in the possibility of starting the manufacture of tyres, if the necessary materials will be made available to them.

As per as spare parts are concerned the Consortium for the Production of spare parts for motorvehicles, in spite of extremely serious difficulties, has been able to start the manufacturing of the spare parts for the Lorries Fiat 666, 626, 634, but has not been able to do more than that, because it has not been possible to obtain the derequisition of a part of the factories of Naples and to have the necessary materials made available. It is hoped that in the North the position be considerably better, because, even if complete information in this respect has not yet been obtained, we have reason to assure that in those provinces deposits and spare materials are available and that numerous factories in Lombardia and Piemonte are able to start again their activity.

In this respect it would be necessary that both the spare parts at present available there, and the ones recently manufactured, would not pass clandestinely through the Control Line, but were equally divided between the North and the South, and were allocated at reasonable prices to the transporters, in accordance with their requirements.

11

13°

It is obvious that the supply of fuel, tyres and materials necessary to the reconstruction cannot be very easily provided for, as all the materials have to be imported from abroad. We cannot and we do not request the impossible, but we request only that the matter be taken up by the appropriate Ministries in order to obtain what is to-day necessary to meet the most urgent needs.

Another factor which has influence on the transport problem, is the psychological one. In fact we cannot exclude that also this branch be affected by the wish of colossal profits which opposes itself to the disciplinary directives of E.N.A.C. but we must separate the real transporters authentic professional carriers, from those speculators who have turned out suddenly transporters, and as such without belying their origin have forced the morality and are now out of the law, leaving a dark and prejudicial spot on the reputation of the category.

I feel it my duty to deny what has been said and repeated on the transporters, who have even been called "the road-gangsters" by some groups of persons, obviously badly informed.

I can at once affirm that the transporters, being aware of their task in the rebirth of the country, have been the first ones to acknowledge the necessity of a Policy on transports. It would not otherwise be possible to explain why many of them, called by E.N.A.C. have replied to the call and have transferred their vehicles to Perugia, Assisi, Gubbio, Pescara, Chieti, Rieti and Aquila, where they are working to transport the corn on behalf of the Agricultural Consortium who, I think, are not prepared to pay them any black market price.

In the vast majority they ask for a regular work, and the fuel and tyres which may ensure it. One day it will be made clear which ones are the honest transporters and which ones are the speculators.

The Nation counts on the first ones to solve its vital problems; they exist and they are the greatest majority.

The transporters are not wrong in complaining about the inertia to which their vehicles are compelled, neither the Press is wrong in complaining that the situation of the markets could be much better if the possibility was given to the transports to be mostly efficient. It is wished for a way of meeting such real exigencies to be found in order that the present crisis may be overcome in the interest of every body.

16°

I thank this Centre of Studies for its nice and kind hospitality and hope to continue this conference to illustrate the present organisation of transports and the results reached up to now. I am sure that all transport problems will be examined by the students with the scrupulousness and the knowledge which are the prerogative of the members of this Centre.

signed MICHELE COSTA Ing.

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Ac/207 RS/gb

file 1

EXT :- 566

REF :- 207

23 May 1945

SUBJECT :- Summary of debate following
Ing. Costa's lecture on "the
problems of goods haulage by
road" delivered at the Center
for Economic Studies, Rome on
18 May 1945.

TO :- Mr. G.G. GROSS, Junior
Roads Division- Transp/S/C/

Signor MANCINI notices fuel allocations have been reduced by the
Allies, for unknown reasons. If ENAC is going to
enforce the rules set down by its statute and
strictly reduce despatching according to available
fuel, many truckers will be out of work, and all but
essential transport will be stopped. That is
perhaps the reason why truck-owners' representatives
have resigned from the ENAC Board of Directors.

Could not ENAC rules be altered so as to divide
truck operations in two periods each month; in one
period trucks should be strictly despatched by ENAC
for high priority haulages, in the other, truck
owners would have a free hand to haul whatever they
pleased on their own terms, and providing for their
own fuel. Signor Mancini can perfectly understand
Ing. Costa's delicate official position, wherefore
he cannot be expected to support in public, a measure
encouraging the black market of fuel; on the other
hand it is imperative that all measures be taken to
overcome transport restrictions due to insufficient
allocation of fuel, which jeopardise the rehabilitation
of the country.

Ing. COSTA cannot countenance the proposal made by Signor Mancini

REF

:- 207

23 May 1945

SUBJECT

:- Summary of debate following
Ing. Costa's lecture on "the
problems of goods haulage by
road" delivered at the Center
for Economic Studies, Rome on
18 May 1945.

TO

:- Mr. G.G. GROSS, Junior
Roads Division- Transp/S/C/

Sign/MANCINI notices fuel allocations have been reduced by the
Allies, for unknown reasons. If ENAC is going to
enforce the rules set down by its statute and
strictly reduce despatching according to available
fuel, many truckers will be out of work, and all but
essential transport will be stopped. That is
perhaps the reason why truck-owners' representatives
have resigned from the ENAC Board of Directors.

Could not ENAC rules be altered so as to divide
truck operations in two periods each month; in one
period trucks should be strictly despatched by ENAC
for high priority haulages, in the other, truck
owners would have a free hand to haul whatever they
pleased on their own terms, and providing for their
own fuel. Signor Mancini can perfectly understand
Ing. Costa's delicate official position, wherefore
he cannot be expected to support in public, a measure
encouraging the black market of fuel; on the other
hand it is imperative that all measures be taken to
overcome transport restrictions due to insufficient
allocation of fuel, which jeopardise the rehabilitation
of the country.

Ing. COSTA

cannot countenance the proposal made by Signor Mancini
as regards a free hand to truckers, whereby ENAC
would encourage the black market of fuel; The only
remedy to the situation would be a larger assignment
of fuel to ENAC's needs and this is what ENAC is
striving to obtain in order to bring all trucks under
its effective control.
ENAC is also studying a new system of rates, whereby
haulage of cheap merchandises and staple commodities
would pay a lower freight than high priced wares.

However the study of the tariff itself and of its application is encountering many difficulties.

Sig./MANCINI

insists upon his suggestions . If ENAC believes it is really controlling road haulage according to the rules set down for it, then it is an utter failure .Something is to be done to improve matters. If transport is going to be reduced in strict conformity with reduced fuel allocations, this country is going to die .

Sig/MEZZATESTA

suggests , that in order to overcome fuel shortage ENAC should issue trip tickets for non-essential commodities, without any fuel allocation .

Ing/COSTA

Certainly not, sir : it would amount to the same thing . ENAC is not prepared to encourage truck-owners to break the law .

Sig/MEZZATESTA

Then the only thing to do is to despatch only the heavy trucks as being the fittest to utilize fuel most economically ; and to utilize empty return trips for backloads , as much as possible .

Ing/COSTA

That is what ENAC is trying to do; but it must be done gradually: you cannot by the stroke of a pen, put off the road all medium and light trucks . Besides, complete statistics for a reasonable period of operation are only just beginning to come in . Only on the basis of these statistics shall we be able to have reliable data to work on, for the improvement of our operations . We shall also be grateful for any suggestions coming from the truck-owners, as a body; up to now I have been approached by a good many of them, each one having his own suggestion to make, reflecting his own particular case, and usually conflicting with everybody else's . Any bona fide proposal coming from truck-owners as a class will be gladly taken into consideration by ENAC ; we consider ourselves as the truck-owners' representatives .

Dr. SANTORO

is surprised at the fact that both in the present debate and in two articles which appeared on the "Globo" some time ago it was openly hinted that ENAC really do not do all the despatching of trucks . In fact, if ENAC believe that only the despatching

to the rules set down for the failure .Something is to be done to improve matters. If transport is going to be reduced in strict conformity with reduced fuel allocations, this country is going to die .

Sig/MEZZATESTA

suggests ,that in order to overcome fuel shortage ENAC should issue trip tickets for non-essential commodities,without any fuel allocation .

Ing/COSTA

Certainly not,sir : it would amount to the same thing . ENAC is not prepared to encourage truck-owners to break the law .

Sig/MEZZATESTA

Then the only thing to do is to despatch only the heavy trucks as being the fittest to utilize fuel most economically ; and to utilize empty return trips for backloads ,as much as possible .

Ing/COSTA

That is what ENAC is trying to do; but it must be done gradually: you cannot by the stroke of a pen, put off the road all medium and light trucks . Besides,complete statistics for a reasonable period of operation are only just beginning to come in . Only on the basis of these statistics shall we be able to have reliable data to work on,for the improvement of our operations . We shall also be grateful for any suggestions coming from the truck-owners, as a body; up to now I have been approached by a good many of them, each one having his own suggestion to make,reflecting his own particular case, and usually conflicting with everybody else's . Any bona fide proposal coming from truck-owners as a class will be gladly taken into consideration by ENAC ; we consider ourselves as the truck-owners' representatives .

Dr. SANTORO

is surprised at the fact that both in the present debate and in two articles which appeared on the "Globo" some time ago it was openly hinted that ENAC really do not do all the despatching of trucks . In fact; if ENAC believe that only the despatching of heavy trucks is, at the present moment, economically sound, why don't they abide by this line of conduct ? Why is the question of backloads still discussed,when one of the main purposes of ENAC is to coordinate all transport bids ? Are the two articles on "Globo " right ? is it true that in many

Ing/ COSTA

cases ENAC operation is only a Shem ? Outside people , who are interested in these problems would like to be informed of what is really going on . ENAC should circulate to the press reliable news and data of its operations, so that the General Public may form a sound and considerate judgment .

I have tried to keep the public informed by letters to the press, but if ENAC Officials were to reply to everything which is published against ENAC, they would have no time to spare for their ordinary work . I agree that more data should be available to the General Public: as I said : statistics have only just begun coming in ; I will see that they are circulated . I will also promote a Research Commission on Road Transport Problems .

Dr. Ing. RENATO SANTAMARIA

Dr. Renato Santamaria

Translation7201.

MEMORANDUM

A certain Mr. Antonini, wine merchant, has been at this General Direction, Traffic Control Section, telling for account of Mr. Tullio Pacini, owner of the vehicles Ford Roma 83038 and Deutz Roma 84149, that the control post in Benevento had stopped those vehicles loaded with empty barrels running in the direction of Ostuni, and retired their circulation permits because they ~~had not got~~ ^{didn't have} the ENAC travel Orders. One of those vehicles was given a provisional permit by the Provincial Direction in Benevento so that ^{it} was able to reach Rome.

All the vehicles were supplied with the ENAC circulation permit "S" released by Presidenza del Consiglio dei Ministri. On the 26 of last April they asked the Provincial Direction in Benevento ^{for} the permits which had been withdrawn. They received them on the 4th of May, letter reference n;1133 dated 28 April, and sent them to Ispettorato Generale della Motorizzazione CTC ^{at} in the same time ~~as~~ ^{as the} they sent certificates, undated, released by Presidenza del Consiglio dei Ministri.

TRANSLATO
MEMORIA

Si è presentato a questa Direzione Generale - Sezione Controllo del Traffico - certo Sig. Antonini commerciante di vini, che, nell'interesse del Sig. Pacini Tullio, proprietario degli autocarri Ford Roma 83028 e Deutz Roma 24149, faceva presente che il posto di controllo di Benevento aveva fermato gli automezzi carichi di botti vuote che si recavano ad Ostuni e ha proceduto al ritiro dei permessi di circolazione perchè gli automezzi erano sprovvisti di fogli di viaggio ENAC.

Uno degli automezzi è stato munito di un permesso di circolazione provvisorio della Direzione Prov.le di Benevento ed ha potuto raggiungere Roma.

Gli automezzi erano muniti del permesso di circolazione con la lettera "S" rilasciati per l'ENAC (Presidenza del Consiglio dei Ministri).

In data 26 aprile u.s. telegraficamente sono stati richiesti alla Direzione Provinciale di Benevento i permessi ritirati. Pervenuti in data 4 maggio con nota n. 1133 datata 28 aprile, sono stati rimessi all'Ispettorato Generale della Motorizzazione C.T.C. insieme alle dichiarazioni, senza data, rilasciate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Roma, 15 maggio 1945

Lucas

Si è presentato a questa Direzione Generale - Sezione Controllo del Traffico - cento Sig. Antonini commercianti di vini, che, nell'interesse del Sig. Pacini Tullio, proprietario degli autocarri Ford Roma 83038 e Deutz Roma 84149, faceva presente che il posto di controllo di Benevento aveva fermato gli automezzi carichi di botti vuote che si recavano ad Ostuni e ha proceduto al ritiro dei permessi di circolazione perchè gli automezzi erano sprovvisti di fogli di viaggio ENAC.

Uno degli automezzi è stato munito di un permesso di circolazione provvisorio della Direzione Prov. le di Benevento ed ha potuto raggiungere Roma.

Gli automezzi erano muniti del permesso di circolazione con la lettera "g" rilasciati per l'ENAC (Presidenza del Consiglio dei Ministri).

In data 26 aprile u.s. telegraficamente sono stati richiesti alla Direzione Provinciale di Benevento i permessi ritirati. Pervenuti in data 4 maggio con nota n. 1133 datata 20 aprile, sono stati rimessi all'Ispettorato Generale della Motorizzazione C.T.C. insieme alle dichiarazioni, senza data, rilasciate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Roma, 15 maggio 1945

Lucer

Al comm. Baupard



CONFIDENTIAL

Ministero degli Affari Esteri

GABINETTO

Ufficio di Sottosegretario
con la C.A.

[Handwritten signature]

To: the kind attention of Mr. CROSS.

Subject: Capitano Angelatti Ruggero - ERAC -
ORVIETO.

1. The abovementioned person was recently appointed as a representative of ERAC in Orvieto and duly installed as such by the Prefect of Terni and by the ERAC Provincial Director Doct. Lo Vetro on March 11. See attached paper.

2. On March 16, Signor Angelatti was informed by his lawyer that his appointment was going to be cancelled.

3. As the same is favourably known to the local Authorities, I would be very grateful if this case could be reexamined by the appropriate office.

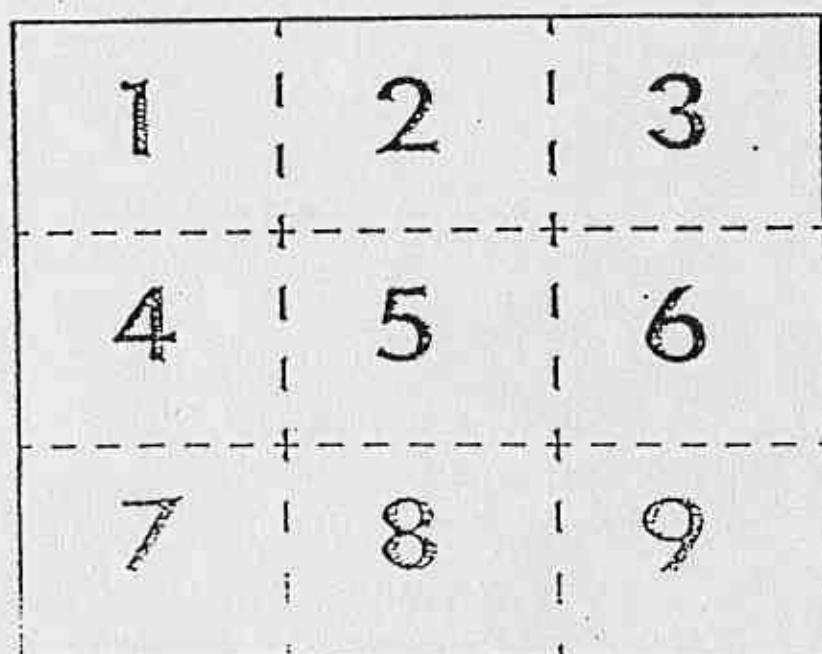
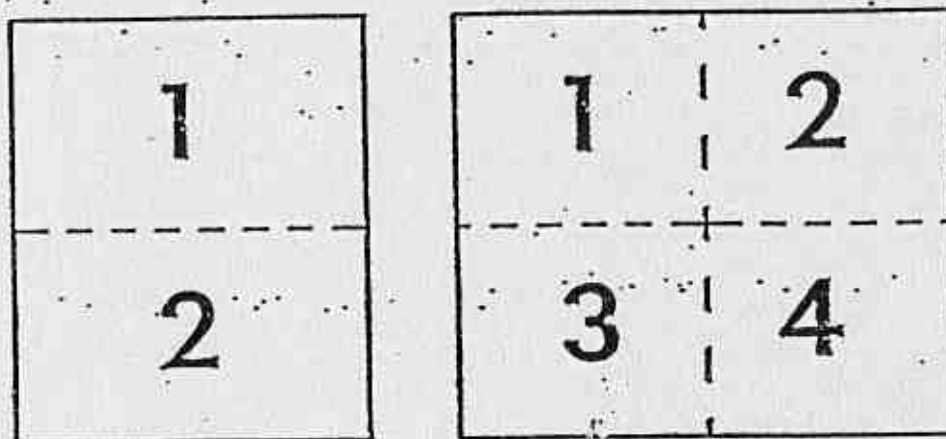
Rome, 20 March, 1946
3^o Floor - Room 5
Ext. 455 - A.G.

Cittadini
(Marchese Cittadini Oesi)

2
472
234

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.



dendosi così di separarsi da complicità a cui sono per sempre legati. E il gioco scende e si propaga da questi elementi più gravemente compromessi, lungo le minori gerarchie, diffondendosi nella pavida atmosfera del filofascismo, raggiungendo le masse operaie e contadine pronte a ritornare alle antiche inclinazioni sovversive con la stessa volubilità con cui se ne erano allontanate per buttarsi nelle braccia della reazione fascista. Tutti pretendono di marciare verso una seconda rivoluzione con lo stesso animo con cui hanno compiuto la prima.

E noi a questo gioco ci prestiamo! Da ogni parte si sente incitare il popolo italiano alla rivolta contro il « fascismo », quasi che fra fascismo e massa degli italiani vi fosse una riconoscibile separazione. Questo è l'errore contro cui insorgiamo, non per il piacere di insistere sulla attribuzione di colpe alle quali ci sentiamo noi stessi, in certa misura, partecipi (ché nessuno,

esclusi pochi martiri e pochi maestri, ha fatto interamente il suo dovere di resistenza), ma perché da una simile deviazione di responsabilità, da un simile condono addormentatore non ci attendiamo nulla di buono. Non vogliamo una sanatoria, vogliamo un risanamento. E ad esso sappiamo di non poter giungere se non per un fermo riconoscimento dei nostri errori e una consapevole espiazione.

Dove finisce il fascismo e dove cominciano gli italiani? Si abbia almeno il coraggio di riconoscere una verità che deve essere interamente scontata se non vogliamo muovere da un iniziale equivoco che infirmerebbe il principio stesso del nostro ravvedimento: fatta eccezione per una minoranza di irreducibili oppositori, gli italiani hanno pienamente condiviso col fascismo le responsabilità di questi venti anni di decadenza ed oggi ne scontano il fio.

ector

CRONACA CITTADINA

S. E. Cingolani in Orvieto

Domenica scorsa, nella sala del Palazzo del Capitano del popolo, alla presenza del Prefetto di Terni, delle autorità locali e di un folto pubblico di tutti i partiti e di tutte le categorie sociali, S. E. Mario Cingolani ha tenuto un forte ed avvincente discorso.

Premessi i rapporti (quali fra l'Italia ed alleati, i danni spirituali del popolo italiano, causati dal fascismo, l'oratore ha fatto una disamina dello stato attuale della nostra penisola, facendo risaltare i coefficienti di sicura ripresa. Ne sono di ciò garanzia i partiti che nella varietà dei programmi si adoperano nel far risorgere le nobili tradizioni politiche degli italiani, e l'entusiasmo con cui tutti si sono posti all'opera di ricostruzione, sicché la vita può riprendere la

leggeriscano » del superfluo, di giorno o di notte, in piazze e vie notevolmente frequentate. Non vogliamo credere che ciò rientri nel quadro di una falsa e ridicola interpretazione della riconquistata... libertà.

Vigilino le guardie e gli spizzini provvedano a rimuovere tempestivamente certe « reliquie ».

Inaugurazione dell'Agenzia Principale dell'E.N.A.C. ad Orvieto

Domenica 11 corrente, alla presenza di S. E. il Prefetto di Terni e del Direttore Provinciale dell'E. N. A. C. a Terni dott. V. Lo Vetro, espressamente qui giunti, ha avuto luogo l'attesa inaugurazione ufficiale dell'Agenzia Principale dell'E. N. A. C. ad Orvieto, affidata alla Direzione del nostro corregionale rag.

Notificazione

L'Esattoria Consorziale avverte che è in corso la notifica delle cartelle delle imposte e tasse per l'anno 1945.

Dato il ritardo nella notifica, dovuto a cause contingenti, la riscossione della 1. rata verrà protratta fino alla scadenza della seconda (10-18 aprile).

Nelle Collettorie esterne verrà affisso altro manifesto con la comunicazione dei giorni di riscossione.

Mattazione clandestina di carne

A proposito di carne mattata clandestinamente l'Ufficio di Polizia Urbana ci informa che svolte le necessarie indagini ha denunciato i responsabili all'Autorità giudiziaria.

In Prefettura

Udienza penale tenuta nel giorno 12 marzo 1945 del dott. L. Pignataro, aiutante P. Coppotelli, P. M. Dott. A. Borghini.

Todini Giocondo da Orvieto, imputato di occultamento di due quintali di grano: condannato a L. 1000 di multa.

Pacifici Amedeo da Orvieto, imputato di oltraggio: condannato a mesi 6 e giorni 15 di reclusione. Pena sospesa per anni 5.

Foscoli Alfredo da Ficulese, imputato di lesioni volontarie in danno di Pierini Paolo: condannato a mesi 3 di reclusione. Pena sospesa per anni 5 e non iscrizione nel certificato del casellario.

Palazzetti Galliano da Orvieto, imputato di aver posto in vendita farina per genuina non genuina: assoluto perché il fatto non costituisce reato.

Le cose che non ci piacciono...

La mancanza dell'acqua in alcune zone della città la cui carenza si ascrive ad un eccessivo consumo che ne fanno i militari;

con

Immag
signorina
giorno un

S'ode p
zato di pl
premonito
è rotto a
per noi son
orecchi »

Le nos
che cosa
venienti
di baiade
siose l'ore

niano ver
« Gli »
mente, è
Si tratta
stanza ne
gusto a
canzoni
vera di r
mente i

A qu
tare una

Sappia
to, all'in
bre, ebb
morale
mura i

L'unico
aver osp
demmo s
nero qu
loro m
non fec
cantando
Sono lor

RISORGIMENTO ORVIETANO

clusi pochi martiri e pochi maestri, ha fatto interamente il suo dovere di resistenza), ma perchè da una simile deviazione di responsabilità, da un simile condono addormentatore non ci attendiamo nulla di buono. Non vogliamo una sanatoria, vogliamo un risanamento. E ad esso sappiamo di non poter giungere se non per un fermo riconoscimento dei nostri errori e una consapevole espiazione.

Dove finisce il fascismo e dove cominciano gli italiani? Si abbia almeno il coraggio di riconoscere una verità che deve essere interamente scontata se non vogliamo muovere da un iniziale equivoco che infirmerebbe il principio stesso del nostro ravvedimento: fatta eccezione per una minoranza di irriducibili oppositori, gli italiani hanno pienamente condiviso col fascismo le responsabilità di questi venti anni di decadenza ed oggi ne scontano il fio.

tector

ONACA CITTADINA

Ingolani in Orvieto

acorsa, nella sala del Palazzo del Popolo, alla prefettura di Terni, delle auto-
li un folto pubblico di
e di tutte le categorie so-
ario Cingolani ha tenuto
vvincente discorso.

rapporti (Quali fra l'Italia
anni spirituali del popolo
ti dal fascismo, l'oratore
disamina dello stato attuale
penisola, facendo risaltare
di sicura ripresa. Ne sono
a i partiti che nella va-
grammi si adoperano nel
e nobili tradizioni politiche
e l'entusiasmo con cui
posti all'opera di ricostru-
a vita può riprendere la

leggeriscano, del superfluo, di giorno o di notte, in piazze e vie notevolmente frequentate. Non vogliamo credere che ciò rientri nel quadro di una falsa e ridicola interpretazione della riconquistata... libertà.

Vigilino le guardie e gli spazzini provvedano a rimuovere tempestivamente certe « reliquie ».

Inaugurazione dell'Agenzia Principale dell'E.N.A.C. ad Orvieto

Domenica 11 corrente, alla presenza di S. E. il Prefetto di Terni e del Direttore Provinciale dell' E. N. A. C. a Terni dott. V. Lo Vetro, espressamente qui giunti, ha avuto luogo l'attesa inaugurazione ufficiale dell'Agenzia Principale dell' E. N. A. C. ad Orvieto, affidata alla Direzione del nostro correzionale rag.

Notificazione

L'Esattoria Consorziale avverte che è in corso la notifica delle cartelle delle imposte e tasse per l'anno 1945.

Dato il ritardo nella notifica, dovuto a cause contingenti, la riscossione della 1. rata verrà protratta fino alla scadenza della seconda (10-18 aprile).

Nelle Collettorie esterne verrà affisso
altro manifesto con la comunicazione
dei giorni di riscossione.

Mattazione clandestina di carne

A proposito di carne mattata clandestinamente l'Ufficio di Polizia Urbana ci informa che svolte le necessarie indagini ha denunciato i responsabili all'Autorità giudiziaria.

In Pretura

Udienza penale tenuta nel giorno 12 marzo 1945 del dott. L. Pignataro, aiutante P. Coppotelli, P. M. Dott. A. Borghini.

Todini Giocondo da Orvieto, imputato di occultamento di due quintali di grano: condannato a L. 1000 di multa.

Pacifici Amedeo da Orvieto, imputato di oltraggio: condannato a mesi 6 e giorni 15 di reclusione. Pena sospesa per anni 5.

Foscoli Alfredo da Ficulles, imputato di lesioni volontarie in danno di Pierini Paolo: condannato a mesi 3 di reclusione. Pena sospesa per anni 5 e non iscrizione nel certificato del casellario.

Palazzetti Galliano da Orvieto, imputato di aver posto in vendita urina per genuina non genuina: assoluto perchè il fatto non costituisce reato.

Le cose che non ci piacciono...

la mancanza dell'acqua in alcune zone della città la cui carenza si ascrive ad un eccessivo consumo che ne fanno i militari;

Basta
con certi scherzi!

Immagino che qualche nostalgica signorina orvietana debba avere ogni giorno un gran tuffo al cuore.

S'ode per la strada il ritmo cadenzato di plotoni in marcia e l'aere terso premonitore della primavera imminente è rotto a mane e a sera da canti che per noi sono «lacerator di ben costrutti orecchi» cosa succede?

Le nostre pupette scattano e qualche cosa sotto l'influsso dei sopravvenienti tepori agita i loro corpi di baiadere e di gitane. Tendono ansiose l'orecchio come il Renzo manzoniano verso l'Adda ed esclamano: « Gli "M., » ! La loro, naturalmente, è una pericolosa allucinazione. Si tratta invece dei nuovi soldati di stanza nella nostra città che provano gusto a cantare canzoni ed arie di canzoni che in questa nostra primavera di resurrezione ci richiamano alla mente i grigiore d'un inverno fatale.

A questi soldati voglia raccontare una nostra triste istoria.

Sappiano dunque costoro che Crivieto, all'indomani dell'infelice 8 settembre, ebbe la disgrazia materiale e morale di ospitare fra le sue vetuste mura i cosiddetti «battaglioni "M"». L'unico compenso che avemmo per aver ospitato troppi di essi fu che perdemmo sette dei nostri. Quei baldi vennero qui per temprare al cimento i loro muscoli ed il loro spirito. Ma non fecero che cantare. Arrivarono cantando. Se ne sono andati cantando. Sono lontani e cantano ancora. Mori-

... S. E. Mario Cingolani ha tenuto un forte ed avvincente discorso.

Premessi i rapporti quali fra l'Italia ed alleati, i danni spirituali del popolo italiano, causati dal fascismo, l'oratore ha fatto una disamina dello stato attuale della nostra penisola, facendo risaltare i coefficienti di sicura ripresa. Ne sono di ciò garanzia i partiti che nella varietà dei programmi si adoperano nel far risorgere le nobili tradizioni politiche degli italiani, e l'entusiasmo con cui tutti si sono posti all'opera di ricostruzione, sicché la vita può riprendere là dove è passata la bufera della guerra.

Comunicati, affinché ne fossero oggetto di meditazione, i danni materiali arrecati dalla guerra, l'oratore invita all'unità di partiti, di gruppi e di individui perché il nostro fattivo lavoro, nel momento attuale si è tenuto nelle giuste considerazioni.

Vive e spontanei applausi hanno coronato la lunga ed efficace dissertazione dell'on. Cingolani, che con la consueta foga oratoria, è sembrato di voler far rivivere tempi che un ventennio di dittatura aveva offuscato.

Richiamo all'urbanità

Ci è stato segnalato ed abbiamo constatato che ad Orvieto comincia a diffondersi un certo senso di civismo. Si nota che i portoni di moltissime abitazioni vengono imbrattati a gesso o a carbone con scritte od osceni attributi. Se ne dà la colpa ai ragazzini delle scuole elementari ma non è fuor di probabilità che ci sia lo zampino di qualcuno più grandicello. E' necessario pertanto che le guardie municipali vigilino per impedire e stroncare questa deplorevole attività minorile.

E' molto più grave poi il dover constatare che individui, di dubbia educazione, siano essi militari o civili, si « al-

vedano a rimuovere tempestivamente certe « reliquie ».

Inaugurazione dell'Agenzia Principale dell'E.N.A.C. ad Orvieto

Domenica 11 corrente, alla presenza di S. E. il Prefetto di Terni e del Direttore Provinciale dell'E. N. A. C. a Terni dott. V. Lo Vetro, espressamente qui giunti, ha avuto luogo l'attesa inaugurazione ufficiale dell'Agenzia Principale dell'E. N. A. C. ad Orvieto, affidata alla Direzione del nostro corregionale rag. Angeletti Ruggero.

Alle parole di vivo compiacimento di S. E. il Prefetto, ha fatto seguito il Maggiore dei Carabinieri Cav. Stabile ed a conclusione ha parlato il dott. Lo Vetro il quale ha illustrato le finalità dell'Eute costituito, che avrà parte preponderante e decisiva nella risoluzione di molti problemi cittadini, specialmente alimentari.

Alla simpatica cerimonia erano presenti il Sindaco Rag. Cinti, il Pro-Sindaco Ing. Leccese, l'Assessore Pesci, il Magg. Stabile e Cap. Lepore dei Carabinieri, Don Giulio Marinangeli e il Cav. Del Grande di Terni, il sig. Perciavalle e sig. Palazzetti di Orvieto, il sig. De Sarro, Direttore del giornale « Risorgimento Orvietano » insieme ad altre personalità di Terni e di Orvieto che hanno concordemente plaudito alla lodevolissima iniziativa dovuta all'instancabile interessamento di S. E. il Prefetto, del sig. Cap. Piper del Comando Alleato e del dott. Lo Vetro.

AL PALAZZO

Al Cinema Teatro Palazzo continua da ieri con successo la proiezione del grande film della stagione:

« PRIGIONIERI DEL PASSATO » con Ronald Colman.

Prezzi: Galleria L. 30 - Distinti L. 20. Per militari e ragazzi: Galleria L. 22 - Distinti L. 15.

sione. Pena sospesa per anni 5 e non iscrizione nel certificato del casellario.

Palazzetti Galliano da Orvieto, imputato di aver posto in vendita farina per genuina non genuina: assoluto perché il fatto non costituisce reato.

Le cose che non ci piacciono...

la mancanza dell'acqua in alcune zone della città la cui carenza si ascrive ad un eccessivo consumo che ne fanno i militari;

l'attuale criterio di distribuzione del latte ed il suo prezzo;

il carbone le cui caratteristiche essenziali lasciano molto a desiderare;

la pasta confezionata con eccessiva percentuale di semola e quindi non facilmente commestibile.

... e quelle che ci piacerebbero

che le guardie municipali verificassero la genuinità o meno del latte;

che la carne, onde semplificare le file, venga distribuita negli appositi giorni in tutte le macellerie;

che le guardie municipali facciano come un tempo qualche visitina nelle ore dei pasti nelle trattorie onde accertare la provenienza di certa carne che spesso fa bella mostra di sé;

che le predette guardie municipali controllino se nelle trattorie il vino viene messo in vendita al prezzo stabilito e secondo il campione presentato;

che l'ufficio di P. U. invii apposito delegato presso il pastificio Federici di Amelia e quello locale onde prelevare i campioni per esaminare se la pasta attualmente in vendita contenga o meno sostanze estranee e sia confezionata in ottemperanza alle vigenti disposizioni sull'abburrimento al 91%.

to, all'indomane, ebbe la morale di ammirare i costi. L'unico con aver ospitato demmo sette nero qui per loro muscoli non fecero cantando. Sono lontani ranno cantare rinati». Un no, un giorno e tremebonda morena « c'era lero. E' chi di essi, che sanguigno, stoso; è chiaro all'udir di delle loro «

Pertanto nostra partita continue non vengono in chiediamo ai loro uffici darci certi carattere ircrediamo, no dito lo stesso

La Signora in Valentini di S. Stefano, ha glie povere di L. 15.000, versatole in Segnaliamo

11. 3. 1958

o Cingolani ha tenuto
ncente discorso.

porti quali fra l'Italia
ni spirituali del popolo
dal fascismo, l'oratore
amina dello stato attuale
isola, facendo risaltare
sicura ripresa. Ne sono
i partiti che nella va-
mmi si adoperano nel
nobili tradizioni politiche
l'entusiasmo con cui
ti all'opera di ricostru-
vita può riprendere la
a bufera della guerra.

finchè ne fossero oggetto
danni materiali arrecati
ratore invita all'unità di
e di individui perchè
lavoro, nel momento at-
o nelle giuste considera-

nei applausi hanno co-
ed efficace dissertazione
ni, che con la consueta
sembrato di voler far
che un ventennio di dit-
fuso.

o all'urbanità

gnalato ed abbiamo con-
Orvieto comincia a difet-
enso di civismo. Si nota
moltissime abitazioni von-
e a gesso o a carbone
sceni attribuiti. Se ne dà
zzini delle scuole elemen-
fuor di probabilità che ci
di qualcuno più grandi-
ario pertanto che le guar-
vigilino per impedire e
a deplorevole attività mi-

grave poi il dover con-
dividui, di dubbia educa-
si militari o civili, si « al-

vedano a rimuovere tempestivamente
certe « reliquie ».

Inaugurazione dell'Agenzia Principale dell'E.N.A.C. ad Orvieto

Domenica 11 corrente, alla presenza
di S. E. il Prefetto di Terni e del
Direttore Provinciale dell'E. N. A. C. a
Terni dott. V. Lo Vetro, espressamente
qui giunti, ha avuto luogo l'attesa inau-
gurazione ufficiale dell'Agenzia Principale
dell'E. N. A. C. ad Orvieto, affidata alla
Direzione del nostro corregionale rag.
Angeletti Ruggero.

Alle parole di vivo compiacimento di
S. E. il Prefetto, ha fatto seguito il
Maggiore dei Carabinieri Cav. Stabile ed
a conclusione ha parlato il dott. Lo Vetro
il quale ha illustrato le finalità dell'Ente
costituito, che avrà parte preponderante
e decisiva nella risoluzione di molti pro-
blemi cittadini, specialmente alimentari.

Alla simpatica cerimonia erano presen-
ti il Sindaco Rag. Cinti, il Pro-Sindaco
Ing. Leccese, l'Assessore Pesci, il Magg.
Stabile e Cap. Lepore dei Carabinieri,
Don Giulio Marinangeli e il Cav. Del
Grande di Terni, il sig. Perciavalle e sig.
Palazzetti di Orvieto, il sig. De Sarro,
Direttore del giornale « Risorgimento Or-
vietano » insieme ad altre personalità di
Terni e di Orvieto che hanno concorde-
mente plaudito alla lodevolissima iniazia-
tiva dovuta all'instancabile interessamen-
to di S. E. il Prefetto, del sig. Cap. Piper
del Comando Alleato e del dott. Lo Vetro.

AL PALAZZO

Al Cinema Teatro Palazzo continua da
ieri con successo la proiezione del grande
film della stagione:

« PRIGIONIERI DEL PASSATO »
con Ronald Colman.

Prezzi: Galleria L. 30 - Distinti L. 20.
Per militari e ragazzi: Galleria L. 22
- Distinti L. 15.

sione. Pena sospesa per anni 5 e non
iscrizione nel certificato del casellario.

Palazzetti Galliano da Orvieto, impu-
tato di aver posto in vendita orina per
genuina non genuina: assoluto perchè
il fatto non costituisce reato.

Le cose che non ci piacciono...

la mancanza dell'acqua in alcune zone
della città la cui carenza si ascrive ad un
eccessivo consumo che ne fanno i mili-
tari;

l'attuale criterio di distribuzione del latte
ed il suo prezzo;

il carbone le cui caratteristiche essenziali
lasciano molto a desiderare;

la pasta confezionata con eccessiva per-
centuale di semola e quindi non facilmente
commestibile.

...e quelle che ci piacerebbero

che le guardie municipali verificassero la
genuinità o meno del latte;

che la carne, onde semplificare le file,
venga distribuita negli appositi giorni in
tutte le macellerie;

che le guardie municipali facciano come
un tempo qualche visitina nelle ore dei pasti
nelle trattorie onde accertare la provenienza
di certa carne che spesso fa bella mostra di
sé;

che le predette guardie municipali control-
lino se nelle trattorie il vino viene messo in
vendita al prezzo stabilito e secondo il cam-
pione presentato;

che l'ufficio di P. U. invii apposito dele-
gato presso il pastificio Federici di Amelia
e quello locale onde prelevare i campioni per
esaminare se la pasta attualmente in vendita
contenga o meno sostanze estranee e sia con-
fezionata in ottemperanza alle vigenti dispo-
sizioni sull'abburrimento al 91 %.

to, all'indomani dell'infesto 8 settem-
bre, ebbe la disgrazia materiale e
morale di ospitare fra le vetuste
mura i cosiddetti « battaglioni "M." ».
L'unico compenso che avemmo per
aver ospitato troppi di essi fu che per-
demmo sette dei nostri. Quei baldi ven-
nero qui per temprare al cemento i
loro muscoli ed il loro spirito. Ma
non fecero che cantare. Arrivarono
cantando. Se ne sono andati cantando.
Sono lontani e cantano ancora. Mori-
ranno cantando che « gli "M." son
rinati ». Un giorno solo non cantaro-
no, un giorno solo li vedemmo pallidi
e tremebondi, ma quel giorno a Ca-
morena « cantarono » i moschetti per
loro. E' chiaro che la popolazione ha
di essi, che tinsero la nostra terra di
sanguigno, un ricordo più che disgu-
stoso; è chiaro che la popolazione frema
all'udir di nuovo certe « arie », alcune
delle loro « arie » di guerra.

Pertanto per iniziativa dovuta a
nostra particolare sensibilità e perchè
continue numerose sollecitazioni ci per-
vengono in redazione in proposito,
chiediamo a questi soldati e soprattutto
ai loro ufficiali di astenersi dal ricor-
darci certi motivi il cui canto, se ha
carattere irrisorio, come fermamente
crediamo, non può non riuscire sgra-
dito lo stesso.

MAB

La Signora Maddalena Argene Rosati
in Valentini di Sugano, residente a Grotte
S. Stefano, ha fatto distribuire alle fami-
glie povere di detta frazione la somma
di L. 15.000, importo di un indennizzo
versatole in una controversia.

Segnaliamo e lodiamo l'atto generoso.