

ENTE NAZIONALE METANO

11

249

*Regio metano**Allegato prezzo di vendita metano**Fattori che concorrono a formare il prezzo del metano
Costo di produzione**Costo della compressione del gas di produzione**Da decreto del 24-5-944 per il gas di produzione**Circulari del 25-10-943**Circulari Ministero Economia Corso Italia 30-11-947**Articolo del 1944 per il prezzo del metano (no. 1944)**Circulari facenti del 11-11-944 del 1944*

metano e gassogenizzare le altre.

"Il DUCE ha ricevuto il Senatore Squadrista Silvio Gai Presidente
"dell'Ente Nazionale Metano e i suoi principali collaboratori, squadri-
"sti Ing. Terzo De Angelis, Ing. Renato Maestrelli, Prof. Guido Bona-
"relli.

"Il Senatore Gai ha presentato al DUCE il bilancio dell'esercizio
"1941-1942 e un dettagliato rapporto sull'attività metanifera nazio-
"nale, dal quale risulta con precisi dati statistici, il continuo au-
"mento della produzione, il forte sviluppo dei metanodotti e il pas-
"saggio del metano biologico dagli impianti sperimentali agli impian-
"ti industriali, per l'utilizzazione dei rifiuti urbani liquidi e so-
"lidi e dei rifiuti agricoli.

"Il DUCE ha rilevato che il bilancio si chiude in attivo, pur con
"un notevole insieme di ammortamenti e di accantonamenti per i fini
"che la legge assegna all'Ente.

"Il Senatore Gai ha inoltre riferito sugli studi e i provvedimenti
attuati secondo gli ordini precedentemente ricevuti, per il coordina-
"mento del metano e del carbone carburante.

"Il DUCE ha dato particolari istruzioni in proposito disponendo che
"l'Ente Nazionale Metano assuma la denominazione di Ente Nazionale Me-
"tano e Carbone Carburante.

"Nell'esprimere al Senatore Gai la sua alta soddisfazione per i
"risultati raggiunti, il DUCE ha esteso il suo elogio ai dirigenti e
"funzionari dell'Ente che lavorano con fede e tenacia alla soluzione
"nazionale del problema dei carburanti".

NOTA DEI DOCUMENTI RICHIESTI PER OGNI DOMANDA DI
PERMESSO DI RICERCA

=====

1°-Domanda originale in carta da bollo da L.32: più una non bollata indirizzata al Ministero dell'Industria & Commercio-Direzione Generale dell'Industria e delle Miniere. Deve contenere:

a) Generalità del richiedente: se Società designare chi la rappresenta.

b) Domicilio del richiedente o di chi lo rappresenta.

c) limiti della zona richiesta e sua località.

d) oggetto delle ricerche.

Le domande debbono essere presentate direttamente al Distretto delle Miniere da cui dipende la zona prescelta.

2°-ALLEGATI ALLA DOMANDA:

a) Estratto al 25.000 della Carta d'Italia dell'Istituto Geografico Militare ove siano segnati i limiti della zona richiesta.

b) Quattro esemplari bollati ed uno non bollato del piano topografico in scala non inferiore al 10.000 nel quale siano segnati i limiti stessa con tracciati facilmente reperibili sul terreno (cigli di strade, sponde di corsi d'acqua, linee di cresta, linee di impluvio ecc) oppure con linee rette appoggiate a capisaldi facilmente rintracciabili, e siano possibilmente tracciati gli affioramenti del giacimento minerario da esplorare: il piano deve essere alla scala di 1.000 quando la zona ha un'estensione minore di 10 Ettari. Il piano dovrà portare la leggenda: "Piano relativo alla domanda in data ... della Società per ricerca di in località Comune di Provincia di".

Nel piano dovrà inoltre figurare il Nord, la scala e l'area.

In via di massima l'area di ciascun permesso non dovrà superare i 600 ad 800 Ettari. Nel caso che si ritenga per ragioni speciali (domande di petrolio, gas idrocarburi) di richiedere permessi con superfici molto vaste, i 4 piani bollati e la copia non bollata saranno non più ingrandimenti al 10.000 ma le stesse carte al 25.000 dell'I.G.M. In tali casi non occorre più l'esemplare 1/25.000 di cui al comma a) dell'art. 2°

c) Breve relazione in carta libera in duplice copia sugli indizi minerari della zona in cui si propongono di fare le ricerche.

=====

In relazione al provvedimento P. 174 del 20 novembre scorso anno (Notiziario I72, nota II88), il Ministero delle Corporazioni con disposizione P. 214 del 10 Gennaio corrente, ha stabilito che i rivenditori dovranno continuare ad effettuare il versamento della quota di 91 centesimi per metro cubo all'Ente Nazionale Metano, in attesa che siano definiti i rapporti fra i rivenditori stessi e l'Ente Nazionale Metano.

Detto versamento dovrà avvenire entro due giorni dalla riscossione e in ogni caso secondo gli accordi che saranno presi con l'Ente Metano.

È stato, inoltre, precisato che in aggiunta al prezzo di L. 2.05 fissato per le vendite dal produttore, gli acquirenti di metano dovranno versare ai produttori, senza il diritto di rivalsa, quattro centesimi al metro cubo effettivo per il rimborso dell'imposta sull'entrata.

Comunichiamo, infine; che a seguito di quesiti prospettati al riguardo dalla Confederazione degli Industriali dietro interessamento anche della nostra Federazione (Notiziario I71, nota II86), il Ministero delle Corporazioni con lettera 7 corrente diretta alla Confederazione stessa ha precisato quanto segue:

" Rimborsio agli utenti di prestazioni varie eventuali. = Quando il consumatore si rifornisce direttamente dal produttore alla stazione di compressione e i quantitativi ritirati sono di notevole quantità; la quota prezzo di L. 0.65, che costituisce il compenso riservato ai distributori deve andare a beneficio dei consumatori stessi.

" Misurazione del gas compresso. = Si conferma che la misurazione del gas venduto deve avvenire alla pressione effettiva del metano in bombola applicando un coefficiente di comprimibilità non superiore a 1.25."

Il Ministero stesso si è riservato di far conoscere il proprio parere in merito alla questione dei contratti per fornitura di gas in corso fra utenti e produttori al momento della emanazione delle nuove norme sulla disciplina di vendita del metano, nonché sull'altra questione relativa al rimborso del sovrapprezzo ad alcuni particolari settori di trasporti azionati a metano.

I produttori di metano della valle Padana, convocati in Rovigo per l'esame dei problemi inerenti all'esercizio della loro attività;

ricordato che l'industria del metano è sorta e si è sviluppata senza alcun intervento statale, ma per soli sforzi e sacrifici dei suoi pionieri, e che non ha neppure usufruito di vantaggi o agevolazioni finanziari o fiscali;

considerato che il progressivo, noto e cospicuo aumento di tutti i fattori di costo della produzione, del trasporto e della distribuzione di metano non consente la copertura delle spese di estrazione, compressione, trasporto e distribuzione del metano;

al fine di potenziare, o quanto meno di mantenere in efficienza l'attività metanifera secondo i crescenti bisogni del paese

ritengono necessario

che il prezzo del metano sia adeguatamente aumentato elevandolo a L. 10 (dieci) per metro cubo, in modo che sia consentito al produttore di realizzare L. 5 (cinque) il metro cubo, al distributore L. 1 (una) il metro cubo e siano riservate al trasporto L. 3, 10 (tre e cent. 10) il metro cubo. =
Invocato a tale fine l'urgente intervento dell'U.M.M. e C.C. presso il Commissario Nazionale dei Prezzi, e fanno voti affinché nessun'altra maggiorazione di prezzo possa eventualmente essere accordata per finalità diverse da quelle della produzione del metano. =

Rovigo 6 giugno 1944

RENDICONTO SULLA SEDUTA PRESSO IL COMMISSARIATO DEI PREZZI
del 22 Maggio 1944.

La seduta è stata presieduta dal Prof. Aldrighetti.

Vi hanno partecipato:

- un Rappresentante del Ministero delle Finanze - Sezione Imposte di Fabbricazione -;
 - due Rappresentanti del Ministero delle Finanze - Ragioneria di Stato - Prof. Amidei e Dott. Spagnoli;
 - due Rappresentanti probabilmente del Ministero delle Corporazioni e dell'Agricoltura;
 - L'A.G.I.P. rappresentata: dall'Avv. Peroni - Ing. Sommariva - Ing. Carnevali;
 - L'Ente Metano rappresentato dall'Ispettore Generale Quadri e Ing. Osella.
-

La seduta odierna faceva seguito ad un'altra tenutasi presso il Ministero delle Finanze.

Lo scopo era di esaminare la richiesta avanzata dall'A.G.I.P. per sanare il proprio bilancio. L'A.G.I.P. ha un deficit di 50 milioni mensili. Ha proposto di sanarlo ricorrendo ai seguenti tre sistemi:

- 1°) sovvenzione da parte del Governo nella proporzione di £. 16.700.000 e la modifica del regime doganale dei prezzi dei carburanti (compresa l'abolizione del protezionismo a favore dei carburanti destinati all'agricoltura);
- 2°) aumento del prezzo della benzina da £. 9,35 a £. 15,63 il Kg. e della benzina per uso agricoli da £. 3,95 a £. 4,95;

3°) aumento dei prezzi dei carburanti succedanei della benzina cioè dell'alcole, del pentolo e del metano.

La discussione è continuata a lungo tra i rappresentanti dell'A.G.I.P. e i vari rappresentanti dei Ministeri venendo alle seguenti conclusioni:

il Ministero delle Finanze - Ragioneria di Stato - è contrario a continuare il regime delle sovvenzioni Governative a favore dell'A.G.I.P.

Se i carburanti costano cari sono i consumatori che devono pagare il maggior prezzo. Il protezionismo dei carburanti per l'agricoltura è notoriamente uno dei principali alimen-
tatori del mercato nero.

I principali acquirenti di benzina sono oggi gli organi di Stato e specialmente le Forze Armate. E' bene che l'A.G.I.P. ricavi direttamente dalla vendita dei suoi prodotti le somme che le occorrono e non chieda nulla allo Stato.

L'A.G.I.P. dichiara che la sua situazione finanziaria è in sostenibile e che comunque all'A.G.I.P. non interessa tanto che vengano date sovvenzioni o vengano aumentati i prezzi: l'essenziale è per lei di avere i fondi necessari alla sua sussistenza.

Le richieste di sovvenzione da parte dell'A.G.I.P. sono mo-
tivate col fatto che per il passato queste sono sempre sta-
te corrisposte.

Il rappresentante del Ministero delle Finanze - Imposte Fab-
bricazione - fa notare che gli ultimi aumenti concessi sui
carburanti e sul metano non sono stati seguiti dall'aumento
corrispondente di tassa di entrata e fa notare che in sede
di revisione prezzi deve essere assolutamente tenuto conto
anche di questo cospite a favore dello Stato.

I rappresentanti del Ministero delle Corporazioni ritengono
che l'A.G.I.P. abbia già aumentato sensibilmente i prezzi
dei carburanti agendo sulle cauzioni degli imballaggi.

Chiedono all'A.G.I.P. dettagli sul funzionamento delle causioni imballaggi.

L'A.G.I.P. risponde che la cauzione alta degli imballaggi è fatta allo scopo esclusivo di evitare l'appropriazione dei medesimi da parte dei clienti.

La situazione imballaggi è poi complicata dalle attuali condizioni. Nell'Italia Centrale la distribuzione della benzina è fatta ora esclusivamente dalle Forze Armate tedesche che consegnano solo benzina pura in fusti.

Colle attuali difficoltà di trasporto moltissimi imballaggi si perdono.

La discussione sull'alcole e sul benzolo è presto superata dopo alcuni chiarimenti richiesti dal Ministero delle Finanze.

Il commercio di questi prodotti rappresenta un utile per l'A.G.I.P. e con gli aumenti di prezzo per la benzina l'utile che deriva dal commercio di questi prodotti è notevole (si pare 4milioni).

Alle Forze stesse l'A.G.I.P. deve restituire in Italia Settentrionale un quantitativo di carburante non miscelato ad alcole pari a quello da esse distribuito nell'Italia Centrale e perciò chiede che il contingente di alcole messo a disposizione dei carburanti (30% in volume di alcole) venga considerato come una percentuale media e quindi possa essere superato in alcune zone dell'Italia Settentrionale per compensare le deficienze che si vengono a riscontrare nella miscelazione che non si fa nell'Italia Centrale.

Se venisse tolto il dazio di protezione sulla benzina agricola si ricaverebbe un altro utile di 4milioni.

Se invece questo dazio non venisse tolto allora le sovvenzioni a carico dello Stato richieste dall'A.G.I.P. in £.16.700.000 dovrebbero diventare 20.700.000 lire mensili.

Il Prof. Aldrichetti ritiene che la discussione che si sta facendo esorbiti dai compiti del Commissariato dei prezzi. L'A.G.I.P. dovrà documentare i costi dei carburanti con dati positivi, e non con la esposizione della sua situazione particolare. Invece pone il Commissario di fronte ad una soluzione già bella prospettata in tutti i suoi particolari. Comunque come prezzo della benzina può prendere in considerazione la richiesta dell'A.G.I.P. di aumento da L. 9,35 a L. 15,63 il Kg.

Si apre quindi la discussione sul prezzo del metano.

Il Prof. Aldrichetti fa subito notare che i rappresentanti dell'Ente Metano sono presenti in qualità di ascoltatori perchè anche da parte dell'Ente Metano è stata avanzata una richiesta di aggiornamento del prezzo stesso che sarà esaminata in altra sede.

L'A.G.I.P. richiede che sulla produzione del metano venga applicata una tangente a favore dell'A.G.I.P. stessa che metta a disposizione della medesima la somma di circa L. 4.000.000.

L'Ente Metano fa notare che l'industria del metano è autonoma, a differenza di quella petrolifera, che è sempre vissuta con messi propri.

La revisione dei prezzi del metano deve essere considerata indipendentemente dai problemi esaminati nell'adunanza odierna. Il prezzo del metano va aumentato per dare all'industria del metano la possibilità di continuare a vivere e prosperare con messi propri.

Sarà prossimamente presentata dall'Ente al Commissario dei prezzi una documentazione sui costi di produzione.

Il Prod. Aldrichetti conferma che è già al corrente di questa richiesta.

Dietro domanda su quale sarà l'aumento richiesto dai metanisti viene precisato che esso sarà di circa L. 10.- al mc.

L'Ing. Carnevali dell'A.G.I.P. conferma che la produzione dell'A.G.I.P. in metano non può essere remunerativa coi prezzi attuali del metano stesso e si associa all'Ente nel riconoscere che la richiesta di revisione prezzi del metano è degna di considerazione.

I rappresentanti del Ministero delle Finanze - Ragioneria di Stato - osservano che l'Industria del metano ha già guadagnato molto e che quindi presto lo Stato la deve tassare adeguatamente. Il Rappresentante del Ministero delle Corporazioni fa notare che il metano ha avuto in data abbastanza recente, cioè nell'ottobre 1943 un aumento considerevole di prezzo e quindi si deve ammettere che un ulteriore aumento del suo prezzo non è necessario per il produttore. Il consumatore invece può pagare un maggior prezzo perchè il prezzo di vendita deve essere adeguato agli altri carburanti, ed una parte di questo aumento può essere messa a disposizione dell'A.G.I.P.-

A questo punto arriva S.E. Fabbrizi Commissario dei prezzi. Dopo aver premesso che come criterio generale i prezzi al consumo devono essere limitati al minimo possibile, ma che molto spesso l'aumento di alcuni prodotti è inevitabile, espone la situazione dell'A.G.I.P. alla quale è necessario porre rimedio. Non è il caso di parlare dell'abolizione della protezione sui carburanti destinati all'agricoltura. Si può accordare al massimo un aumento del 12% sui medesimi.

Sulla benzina l'aumento del 60% che è stato richiesto dall'AGIP è accettabile.

Prega il Ministero delle Finanze di ristudiare la possibilità di continuare le sovvenzioni all'A.G.I.P.

Ritiene che il prezzo del metano che ha avuto un aumento in data abbastanza recente, possa senz'altro essere aumentato nei riguardi del consumatore e che offra un margine da riservare all'A.G.I.P.

Viene scartata dal Ministero delle Finanze la proposta di aumentare la tassa sulle vetture a metano.

Viene proposta di applicare questa tassa all'atto stesso della vendita dei buoni del metano, £2 4 per le autovetture, oppure £. 1 su tutto il metano venduto per autotrazione.

L'Ente Metano fa notare tutti gli inconvenienti a cui ha sempre dato luogo la distribuzione con buoni.

L'A.G.I.P. ritiene che gli inconvenienti lamentati debbano cessare perchè in settimana si inizierà il servizio di corrieri per portare a destinazione i buoni.

L'Ente Metano insiste sul suo punto di vista.

A questo punto arriva l'Ing. De Angelis.

L'Ecc. Fabbrisi riepiloga brevemente la discussione fatta prima.

L'Ing. De Angelis osserva che per la prima volta in Europa viene avanzata la proposta di tassare un'industria antarchica a favore di altre industrie.

Si oppone recisamente all'accettazione di questo principio e prega tutti gli intervenuti di ponderare molto bene quanto ci sta per deliberare perchè le conseguenze potrebbero anche portare alla distruzione dell'Industria del metano che mai nulla ha chiesto allo Stato per sorgere e vivere.

S.E. Fabbrisi replica osservando che non è possibile scindere il problema del metano da quello degli altri carburanti e che è di estrema urgenza provvedere alla sistemazione dell'A.G.I.P. per motivi che non può esporre, e che comunque una decisione di massima è già stata presa al riguardo.

L'Ing. De Angelis si dichiara nettamente contrario alla tesi sostenuta dal Commissario dei press. Se sarà necessario porterà al Commissario tutti gli industriali del metano che confermeranno la sua tesi. Si opporrà con tutte le sue forze a che il metano venga aggravato anche solo di una lievissima tassa a favore degli altri carburanti.

Invita anche tutti quanti ad assumere ognuno le proprie responsabilità; se necessario ricorrerà anche alla stampa per sostenere la sua tesi.

La seduta viene tolta senza nulla avere concluso nei riguardi dei prezzi del metano.

Castellano, 22/5/1943 XXII

L'Agip è stata sempre una azienda a prevalente carattere commerciale vissuta lautamente insieme a tutto il contorno di agenti e distributori, sopra l'importazione di petrolio estero (Inghilterra, America, Russia).

La produzione sul territorio nazionale ha rappresentato una quota trascurabile cui aggiungendo la produzione in territorio albanese, si è arrivati ad un massimo di 1/20 del fabbisogno.

Le ricerche petrolifere eseguite dall'Agip sul territorio nazionale sono state pagate dallo Stato ed hanno avuto risultati negativi.

Dopo la dichiarazione della guerra il Governo pose sotto sequestro le aziende petrolifere appartenenti a stati nemici affidandone l'Amministrazione all'Agip.

Tali aziende furono successivamente assorbite dall'Agip.

L'operazione ha consentito all'Agip di figurare con il capitale di un miliardo, ma in effetto furono assorbite delle aziende morte, il cui patrimonio già deprezzato dalla inattività è in grandissima parte soggetto a progressivo deperimento.

La situazione attuale dell'Agip è la seguente :

- a) cessato il commercio di petrolio estero è cessata la fonte principale di guadagno;
- b) perduta una notevole parte del patrimonio rappresentato dalle attività rimaste in territorio occupato dal nemico;
- c) perdute le attività dell'Albania ;
- d) altre perdite patrimoniali sono rappresentate da impianti danneggiati dai bombardamenti e da altri asportati dai tedeschi;
- e) deve mantenere un'enorme quantità di personale, inutile alla sua limitatissima attività attuale, derivante dal già pleotorico organico proprio e delle aziende straniere assorbite;
- f) unica risorsa attuale la produzione di metano ottenuta dalle ricerche petrolifere negative.

Tale situazione si può considerare fallimentare.

Aggiungere che l'Agip ha preminente responsabilità nella mancata organizzazione petrolifera del Paese che, per affrontare una guerra già prevista da lunghi anni, avrebbe dovuto avere in casa e in Africa una potente attrezzatura di depositi sotterranei e di oleodotti sì da costituire una grandiosa riserva di quel petrolio senza del quale le guerre non si fanno.

Oggi sarebbe nel pensiero dell'Agip di riparare alla sua catastrofica situazione, prodotto di incapacità e di errori grossolani, con le attività dell'unico Ente che va veramente bene, ossia dell'Ente Nazionale Metano e Carbonio Carburante".

=====

ENTE NAZIONALE METANO E CARBONIO CARBURANTE

NOTE SULLA COMPILAZIONE DEL COSTO DI PRODUZIONE DEL METANO SECONDO LE NORME
PRESCRITTE DAL COMMISSARIATO NAZ. DEI PREZZI

CASTENASO, 16/5/1944=XXII

NOTE SULLA COMPILAZIONE DEL COSTO DI PRODUZIONE DEL METANO
SECONDO LE NORME PRESCRITTE DAL COMMISSARIATO NAZ. DEI PREZZI
DEL 21.1.1944

— ° 0 ° —

Costo delle perforazioni:

Si è tenuto come base il costo delle perforazioni calcolate nella
"Analisi costo esercizio di una sonda Bedeschi".

La durata del sondaggi è stata prevista a mesi due e mezzo che rap-
presenta la media delle perforazioni attuali. La durata del pozzo in
mesi 18.....£. 1,94 per mc.

Quota di noleggio bombole:

£.900 di cauzione.

5% di interesse per 360 giorni.

10 mc. di capacità per ogni bombola.....£. 0,0125 per mc.

Imposta sull'entrata a carico del produttore:...£. 0,04 per mc.

Costo di esercizio di una centrale:

E' troppo difficile fare un'analisi dei costi delle diverse centrali
in base ai consuntivi che si conoscono.

Le centrali grandi darebbero costi troppo bassi e quelle piccole
troppo alti.

Il calcolo è stata basato sulla potenzialità media ottenuta dividendo
la produzione totale del mese di marzo 1944 per il numero delle centra-
li che hanno dato tale produzione (92).

Su questa produzione si è fatto lo scarto del 15% per tener conto
della aleatorietà della produzione che può derivare imprevedibilmente
da cause impreviste.

Il personale da adibire è stato calcolato sui seguenti dati conosciuti:

Centrali da mc.	10.000	5.000	3.000	2.000	1.000
Direttori	1	1	1	1	1
Impiegati	6	4	3	2	2
Capi centrale	1	1	1	1	1
Operai qualificati	11	8	6	4	4
Manovali specializz.	14	12	10	7	7
	33	26	20	16	16

Gli stipendi e le paghe sono stati fissati in base alla media ora in vigore presso la maggior parte delle centrali medie.

Costo per mc.....£. 0,515

I contributi legali sono stati conglobati in un'unica quota pari al 70% della paga lorda percepita che è data dalla media di quanto si paga nel caso di rimborso puro e semplice delle spese di mano d'opera degli appalti dell'Ente Metano.

Costo per mc.....£. 0,36

Consumi - Il consumo di energia elettrica in KW/h 0,400 per mc. compresso è un dato ricevuto dall'esperienza. Il prezzo di L.0,30 il KW/h è il prezzo medio attuale.

Costo per mc.....£. 0,12

Consumo di olio lubrificante grammi 3 per mc. di gas compresso al prezzo di £.22 il kg.

Costo per mc.....£. 0,033

Consumo di ginhie trapezoidali: sono previsti due ricambi all'anno dell'importo globale di circa £.10.000.

Costo per mc.....£. 0,0148

Per i consumi dei rubinetti, di raccorderia per tubazioni, guarnizioni per rubinetti e valvole, pezzi di ricambio delle valvole, flangie, ecc. è prevista una spesa globale di £. 14.500 all'anno.

Costo per mc.....£. 0,0214

Per i consumi di altri materiali, utensileria di officina, carbone coke, ossigeno, carburante di calce, stracci, scope, tele smeriglie, spuntiglie, grasso, ecc. si prevede una spesa annua di circa £. 29.000.

Costo per mc.....£. 0,0428

Comspese di assicurazioni, spese postali e telegrafiche, viaggi, trasferte ecc. sono comprese esclusivamente il costo dei trasporti fatti con mezzi propri dal personale direttivo della centrale.

Circa £. 50.000 all'anno = Costo per mc.....£. 0,088

La spesa di £. 30 al giorno cioè £. 10.800 all'anno per cancelleria, stampati, libri, riviste, ecc. è presunta.

Costo per mc.....£. 0,016

Assicurazioni incendi, furti, danni alle macchine, ecc. è presunta una spesa annua di £. 15.000, comprensiva dei premi di assicurazioni incendi, furti, responsabilità civile, (compresi quelli su autoveicoli ed i danni per piccoli furti, smarrimenti, ecc.).

Costo per mc.....£. 0,0223

Contributi per partecipazione a consorzi di produttori: i piccoli e medi produttori sono spesso ~~sempre~~ riuniti in Consorzi volontari per la difesa dei propri interessi, per il coordinamento delle vendite, per gli accordi di scarico acqua, ecc.

La spesa di £. 40 al giorno è prevista in via di gran massima.

Costo per mc.....£. 0,0214

Le spese per bolli, tasse comunali, tasse sui trasporti, per il tipo di centrali considerate si possono presumere in £.1.800,= all'anno.

Costo per mc.....£.0,00265.

Per le concessioni minerarie si pagano £.2 per ettaro, la superficie media delle concessioni è di ettari 700 quindi la spesa è di £.1.400 all'anno circa.

Costo per mc.....£.0,00205

I contributi ai consorzi di scolo e bonifica per lo scarico delle acque si possono presumere in media:

£.500 annue posa delle tubazioni sugli argini (£.250 per km.)

" 250 somma per servitù di passaggio

£.750 costo per mc.....£.0,0011

Contributo ai Consorzi per il sollevamento delle acque con le idrovore £.19 per 1000 mc. d'acqua.

Costo per mc.....£.0,019

Per il laboratorio sperimentale combustibili liquidi e gassosi. Il contributo alla Federazione delle Industrie estrattive è di £.0,005 per mc.

I rimborsi dei danni per occupazione del terreno per la perforazione, posa di condotte, separatorie, sentieri per la sorveglianza degli impianti, è di circa £.19.000 all'anno.

Costo per mc.....£. 0,0284

I rimborsi dei danni ai proprietari terrieri per lo scarico delle acque salate nei loro fossi privati è di circa 7 centesimi per mc. di gas prodotto

Costo per mc.....£. 0,07

I costi di questi paragrafi, sono quindi: £.0,00265

" 0,00205

" 0,0011

" 0,019

" 0,005

" 0,0284

" 0,07

che gravano sui mc. di gas prodotto in

£.0,12820

I criteri di determinazione della quota di ammortamento sono stati basati esclusivamente sul precedente " SCHEMA DI PROGRAMMA DI IMPIANTO E DI ESERCIZIO PER UNA CENTRALE DI COMPRESSIONE METANO DI 10.000 mc/g DEL 4.5.1944" = Costo per mc.....£. 0,288

I criteri di determinazione della quota di interessi sono pure stati basati su tale schema; come tasso di interesse si è però assunto il 6%. = Costo per mc.....£. 0,1752

Spese per riparazioni ai macchinari - £. 67.000 all'anno -
Costo per mc.....£. 0,10

Spese per luce, riscaldamento, ecc. - Sono previste in
£. 50 al giorno = Costo per mc....." 0,0265

Quote di profitto

- a) Il compenso per rischio generale di impresa deve essere stabilito dal Commissariato Nazionale dei Prezzi. Se si dovesse fare una proposta si ritiene utile proporre almeno £. 0,50 per mc. per tenere conto di tutte le ricerche infruttuose che si devono svolgere specialmente nelle zone dell'Appennino.
- b) La quota di rimborso dei tributi diretti sul reddito è subordinata alla conoscenza dei tributi medesimi che sono fissati dall'Ufficio delle Imposte in base ai Bilanci delle singole Società. Non si conoscono gli elementi per la determinazione di questi tributi e perciò la quota di £. 0,05 per mc. si ritiene molto approssimata.
- c) La quota di utile per riconoscerla al produttore sarà determinata dal Commissariato Nazionale dei Prezzi. Dovendo avanzare una proposta si ritiene di contenerla in circa lire 0,50, per dare incoraggiamento alla industria metanistica, ancora in corso di affermazione.

FATTORI CHE CONCORRONO A FORMARE IL PREZZO DEL METANO

Deterimento delle macchine	50%
Materiali di consumo	20%
Mano d'opera	20%
Spese generali	10%

Nel 1940 il prezzo al produttore era di $\text{L. } 2,00$ il mc. e secondo le premesse doveva essere attribuito:

Alla mano d'opera	$\text{L. } 0,40$
Al deterimento macchine e impianti	" $1,00$
Al materiale di consumo	" $0,40$
Alle spese generali	" $0,20$

TOTALE LIRE. . . . $2,00$

=====

Gli aumenti verificatisi fin'ora sono:

Mano d'opera	155 %
Macchine	100 %
Materiali di consumo	200 %
Spese generali	300 %

I prezzi attuali dovrebbero essere:

Quota mano d'opera	$\text{L. } 0,65 + 0,40$
" macchine ed impianti	" $2,00$
" materiali di consumo	" $0,80 + 0,40$
" spese generali	" $0,60 + 0,20$

TOTALE PREZZO PER mc. $\text{L. } 4,05$

=====

ENTE NAZIONALE METANO e CARBONIO CARBURANTE

COSTI DI PRODUZIONE DEL METANO

CALCOLATI IN BASE ALLE NORME GENERALI PER IL CALCOLO
DEI COSTI DI PRODUZIONE AI FINI DELLA DETERMINAZIONE
DEI PREZZI DEI PRODOTTI INDUSTRIALI, EMANATE DAL COM-
MISSARIATO NAZIONALE DEI PREZZI IL 22 GENNAIO 1944.

Castenaso, 15 maggio 1944. XXII°

COSTI DI PRODUZIONE DEL METANO

CALCOLATI IN BASE ALLE NORME GENERALI PER IL CALCOLO DEI COSTI DI PRODUZIONE AI FINI DELLA DETERMINAZIONE DEI PREZZI DEI PRODOTTI INDUSTRIALI, EMANATE DAL COMISSARIATO NAZIONALE DEI PREZZI IL 22 GENNAIO 1944.

— * * —

ART.2 = Il costo del prodotto si compone di:

- A) costi diretti di materie;
- B) costi diretti di lavoro;
- C) costi speciali diversi;
- D) costi comuni;
- E) quote di profitto.

ART.3 =

A) Costi diretti di materie.

- a) —
- b) —
- c) —

d) Le materie prime (il metano) impiegate nella fabbricazione del prodotto provengono interne della medesima azienda, e il relativo prezzo di carico sarà commisurato al costo di produzione più le relative quote di costi comuni amministrativi e costi speciali diversi.

Trattandosi di industria mineraria che non acquista materia prima per trasformarla, il costo di produzione è proprio l'oggetto del presente studio. Esso sarà ricavato da tutte le considerazioni che seguono.

- e) —

ART.4 =

B) Costi diretti di lavoro.

Le voci previste da questo articolo non si adattano all'analisi dei prezzi dell'industria mineraria considerata.

C) Costi speciali diversi.

a) Nella fase industriale:

1) --

2) Compensi per lavori da affidare a terzi. Comprendono le spese necessarie per la reintegrazione e la manutenzione dei pozzi che sono affidate nella quasi totalità ad imprese di perforazione. Il costo medio del pozzo perforato è di £.650 per mt. comprese le spese per la perforazione pagate all'impresa, il costo delle tubazioni di protezione, il costo dei filtri, delle teste di produzione, dei trasporti, della manovalanza comune, della sorveglianza, ecc. che sono fornite dal committente. La profondità media di un pozzo è di mt.275. Il costo di un pozzo è quindi di £.178.750. La produzione media del pozzo è di mc.200 al giorno e dura 18 mesi soltanto, perchè i tubi vengono corrosi. Durante questo periodo la produzione totale è di mc.108.000 di cui soltanto l'85% viene praticamente usata per la compressione, cioè mc.92.000. Quindi il costo del gas utilizzato alla bocca del pozzo è di.....£.1,94

3) Attrezzi utilizzati per la lavorazione del prodotto

La maggior parte degli attrezzi sono consumati per la perforazione che essendo generalmente data in appalto, sono già stati conteggiati nella voce precedente.

4) Spese per scarti di prodotti finiti. Rientrano in questa categoria le perdite di produzione per mancata utilizzazione del prodotto. In media questa mancata utilizzazione si aggira sul 15% dell'intera possibilità di produzione. Di essa si è però

già tenuto conto al paragr. C) quando si è determinato il costo della produzione media utilizzata.

b) Nella fase commerciale:

1) quota di noleggio bombole sufficienti a un giorno di produzione.....L. 0,0125

2) —

3) imposta sull'entrata a carico del produttore.....L. 0,04

4) —

5) —

c) Nella fase finanziaria:

—

ART. 6 =

B) Costi comuni.

Sono costi comuni tutti gli oneri non computati nelle parti precedenti compresi gli ammortamenti e gli interessi sul capitale investito nella produzione.

I costi comuni debbono essere suddivisi in:

- Costi comuni di lavorazione;
- Costi comuni di amministrazione.

Il prospetto appropriato di distribuzione dei costi comuni va predisposto dall'azienda.

Non rientrano fra i costi comuni l'imposta di R.M. ed i tributi diretti gravanti sul profitto.

ART. 7 =

D1) Costi comuni di lavorazione.

- a) Stipendi e salari per direzione e servizio tecnico, ufficio lavori, ufficio progettazione laboratorio, uffici e servizi che hanno stretta attinenza con la fabbrica, come: magazzino, ricevimento materiali, ufficio di sorveglianza, portineria, trasporti interni, pulizia e reparti e impianti, manovalanza in genere.

La produzione media di metano è di mc. 200.000 al g.

Il numero delle centrali in produzione è di 92.

La produzione media per ogni centrale è di mc. 2.300 al g., di cui viene utilizzato l'85% cioè circa mc. 1870.

Per l'esercizio di una centrale di questa potenzialità, occorre il seguente personale:

un direttore, - un impiegato amministrativo, - un impiegato d'ordine, - un capo centrale, - cinque operai qualificati, (un meccanico per la manutenzione dei compressori e motori, tre compressoristi, un aggiustatore per la manutenzione bombole), - nove manovali specializzati, (sei rampisti, tre manovali di fatica).

Le paghe lordi del personale sono in media:

- 1 Direttore	L. 120 al giorno
- 1 impiegato amministrativo	" 67 " "
- 1 impiegato d'ordine	" 40 " "
- 1 capo centrale	" 100 " "
- 1 meccanico	" 70 " "
- 3 compressoristi	" 150 " "
- 1 aggiustatore	" 75 " "
- 6 rampisti	" 220 " "
- 3 manovali di fatica	" 120 " "
	L. 962

Costo di ogni mc. di metano per la quota di stipendi e salari.....L. 0,515

- b) Contributi legali per assicurazioni e assistenze sociali e tutti gli altri oneri relativi agli stipendi e ai salari di competenza della mano d'opera ausiliaria, istruzione professionale, contributi Ente assistenziali, contributi volontari per l'assistenza al personale, mensa, spaccio, ecc.

Il 70% degli stipendi e salari lordi.

Costo del metano per contributi legali per assicurazioni.....L. 0,36

c) Consumi:

- di energia elettrica per forza motrice: KW/h 07400 per mc.
di gas compresso a L.0,30 al KW/h -
costo del metano per consumi di energia elettrica L. 0,12;
- di olio lubrificante: grammi 3 per mc. di gas compresso -
costo per mc..... L. 0,033;
- di cinghie trapezoidali (due ricambi all'anno) -
costo per mc..... L. 0,0148;
- di raccorderia e rubinetteria: L.40 al giorno -
costo per mc..... L. 0,0214;
- di utensileria da officina, di carbone coke, di ossigeno,
di carburo di calcio, di stracci: L.80 al giorno -
costo per mc..... L. 0,0428.

d) Materiale ausiliario e spese di manutenzione e riparazioni ordinarie degli impianti fissi e mobili, fabbricati, macchine, attrezzi, ecc. escluse le sostituzioni di impianti e quelle spese che rappresentano incremento di durata plurienale di valore patrimoniale.

Riparazioni normali ai compressori, motori elettrici e apparecchiature elettriche, manutenzione degli apparecchi di misura (revisione al compressore, cambio valvole, sostituzione serpentine, riparazione materiale elettrico, ecc.).

Costo per mc..... L. 0,10.

e) Spese di manutenzione e riparazioni ordinarie degli impianti fissi e mobili (fabbricati, macchine, attrezzature, ecc.).

Già comprese sotto la voce d).

f) Ammortamenti degli impianti fissi e mobili. Se ne terrà conto in corrispondenza dell'art.9.g) Le imposte e tasse in quanto sono da imputarsi tra i costi comuni. Vedere art.5 - i).h) Le altre spese come costi di assicurazione, spese postali e telegrafiche, spese di viaggi, trasferite, ecc. in quanto sono imputabili alla fabbricazione.

Circa L. 150 al giorno corrispondenti ad un costo del metano di L. 0,088 per mc.

ART. 8^oD2) Costi comuni di amministrazione.

Presumo che le spese di amministrazione sono da conteggiarsi separatamente dalle spese di vendita, rientrano in questa categoria le seguenti spese:

- a) stipendi non imputabili ai costi di lavorazione, remunerazione dell'imprenditore.

Generalmente l'imprenditore è lo stesso direttore dei lavori, quindi i costi previsti da questo paragrafo sono già stati conteggiati;

- b) salari ausiliari;

- c) esenzioni sociali; non essendo obbligatorie vengono trascurate;

- d) luce, riscaldamento, condizionamento aria, ecc.: L. 50 al giorno - costo per mc.....L. 0,0265;

- e) materiali ausiliari;

- f) materiali d'ufficio: cancelleria, stampati, libri, riviste, ecc.: L. 30 al giorno - costo per mc. L. 0,016;

- g) manutenzione ordinaria degli uffici e delle attrezzature adibite al reparto di amministrazione e vendite;

- h) ammortamento delle macchine e degli impianti della amministrazione e della vendita - trascurabili -;

- i) imposte e contributi (imposta sul patrimonio, imposta di negoziazione, imposta fondiaria, ecc.) se non sono comprese nei costi comuni di lavorazione.

Sono di difficile valutazione preventiva, comunque si ritengono di così piccola entità da poterli considerare globalmente in una quota di imprevisti aumentando le quote di profitto dell'art. 11.

Altri costi sono:

- 1) interessi passivi per finanziamenti e spese relative ai servizi bancari;
- 2) assicurazioni sulle cose: assicurazioni incendi, furti, danni alle macchine, in quanto non siano compresi nei costi comuni di lavorazione. -
costo per mc.....L. 0,0223;
- 3) contributi e associazioni per partecipazione ai consorzi di produttori -
costo per mc.....L. 0,0214;
- 4) spese per bolli, tasse, concessioni governative, concessioni minerarie, contributi ai Consorzi Agrari, contributi alla Fed. sacro.industrie estrattive per il laboratorio sperimentale combustibili, rimborso danni di occupazione terreno, servitù di scolo acque, servitù di passaggio, ecc. -
costo per mc.....L. 0,1282

ART.9 - Ammortamenti.

Nella determinazione dei costi di produzione le quote di ammortamento sono determinate da criteri tecnici indipendentemente dalle quote calcolate in sede di determinazione del risultato di bilancio, cioè ovvero delle quote ammesse dall'amministrazione fiscale.

Gli ammortamenti tecnici sono riferiti al valore attuale degli impianti poichè alla data 1° gennaio 1941 nessun impianto era praticamente ancora costruito ed in piena efficienza.

La durata dell'ammortamento è presunta corrispondente alla durata di utilizzo dell'impianto, in base alla presunta usura tecnica, in base alla obsolescenza.

- a) La costruzione del fabbricato della centrale e degli accessori relativi costa circa L.0,36 per ogni mc. di produzione annua. Su questi fabbricati viene di regola calcolato un ammortamento in 10 anni. Quindi il costo dell'ammortamento relativo a questa voce per ogni mc. di gas, è di.....L.0,036.

b) Il costo dell'allestimento della centrale (compressori, motori, cabine elettriche, tubazioni interne, ecc.) è di £.0,45 per ogni mc. di produzione annua. Sui macchinari si deve calcolare un ammortamento in quattro anni, quindi il costo per mc. dovuto all'ammortamento dei macchinari è di circa.....£. 0,11.

c) La rete di raccolta gas a bassa pressione dai pozzi alla centrale costa in media £.0,36 per mc. di produzione annua. L'ammortamento della stessa va calcolato in quattro anni (per effetto della corrosione dovuta alla umidità che accompagna il gas).

Il costo per mc. di gas dovuto alla relativa quota di ammortamento è di.....£. 0,09.

d) La spesa di impianto per la condotta di allacciamento di una centrale al metanodotto costa £.0,19 per ogni mc. di gas prodotto in un anno. L'ammortamento di questa condotta va calcolato in sei anni, quindi il costo per mc. di gas dovuto alla relativa quota di ammortamento è di £. 0,032.

e) La spesa d'impianto per la costruzione dei pozzi per mettere in piena efficienza la centrale costa £.1,56 per ogni mc. di gas prodotto in un anno. L'ammortamento di questi pozzi va calcolato in un massimo di 20 mesi per le corrosioni delle tubazioni di pretazione.

Della quota di ammortamento relativa si è già tenuto conto a parte sotto l'art.5) paragr.6) 2) come compenso di lavoro da affidare a terzi perchè nella generalità dei casi il lavoro di rifacimento dei pozzi è affidato a imprese private. La somma di tutte le quote di ammortamento che influiscono sul prezzo del metano si riassume quindi:

- a) £. 0,036
- b) " 0,130
- c) " 0,090
- d) " 0,032
- e) " —

£. 0,288

ART. 10 = Interesse sul capitale investito nella produzione.
Il capitale investito nella produzione va remunerato con congruo
interesse, da computarsi fra i costi comuni.

- a) Il valore di questo capitale è determinato dalla somma del
capitale fisso e del capitale circolante.
- b) I valori da attribuire al capitale fisso sono determinati
sulla base dei valori degli impianti dopo il conteggio degli
ammortamenti, stabilito come in precedenza.
- c) I valori da attribuire al capitale circolante sono determinati
sulla media dei valori relativi al periodo della produzione
considerato.
- d) —
- e) Il tasso di interesse è commisurato sulla base del 6%.
- f) —

— * 0 * —

- 1) Quota di interessi sulla costruzione del fabbricato della
centrale:
capitale investito £.0,36 per mc. di produzione annua £.0,0216.
- 2) Quota di interessi sul macchinario di allestimento della
centrale:
capitale investito £.0,45 per mc. di produzione annua £.0,0270.
- 3) Quota di interessi sulla costruzione della rete di raccolta gas:
capitale investito £.0,36 per mc. di produzione annua £.0,0216.
- 4) Quota di interessi sull'impianto di allacciamento al metanodotto
capitale investito £.0,19 per mc. di produzione annua £.0,0114.

- 5) quota di interessi per impianto per costruzione pozzi:
 capitale investito L. 1,56 per mc. di produzione annua L.0,0936.
 TOTALE DEL COSTO PER MC. PER QUOTE DI INTERESSI L.0,1752

ART.11 = Quote di profitto.

Al costo complessivo degli interessi sul capitale, calcolato secondo gli articoli precedenti, va aggiunto l'equo profitto che spetta all'impresa per le funzioni da essa svolte.

L'equo profitto comprende:

- a) un congruo compenso del rischio generale d'impresa, poichè i rischi speciali sono già scati compresi nel conteggio dei costi, al rischio generale deve essere riservato solo quel ristretto margine che si riferisce all'eventualità dell'andamento sfavorevole dell'azienda, nel suo complesso considerato il particolare ramo d'industria nonché la diversa responsabilità dell'imprenditore.

Viene lasciato al Commissariato Nazionale dei Prezzi il compito di stabilire il valore di questo congruo compenso.

Si fa notare che l'industria metanistica è una industria mineraria e quindi ha comuni con questa tutta l'aleatorietà per ricerche infruttuose, per difficoltà di collocamento del prodotto, per la mancata richiesta, per le difficoltà di trasporto, per la mancata disponibilità di mano d'opera specializzata, ecc.;

- b) il rimborso, secondo appropriati coefficienti, dei tributi diretti sul reddito;

Come accennato nel corso del presente studio, all'art.8(1),

non si è tenuto conto del costo del metano per imposte e contributi, e quindi la quota prevista da questo paragrafo deve tenerne debito conto.

A titolo puramente indicativo, mancando elementi per la sua determinazione si indica la quota di L.0,05 per mc.,

- c) una quota particolare di utile da riconoscersi al produttore quando la sua prestazione sia considerata di elevato valore economico in relazione anche alla modesta entità dei costi raggiunti, comparativamente ad altre similari produzioni.

ALIQUOTE PREZZO VENDITA METANOa £.4.20 il mc.

Produttore	£.2.05
Trasporti	" 1.71
Distribuzione	" 0.60
Autoservizi di linea (rimborso per mc, che per la benzina è a carico dello Stato)	" 0.50
Bombole	" 0.20
Manutenzione valvole	" 0.05
Cassa compensazione	" 0.05
Tassa	" 0.04
	<u>£.4.20</u>
	=====

a £.6.== il mc.

Produttore	£2.56
Trasporti	" 2.00
Distribuzione	" 1.00
Autoservizi	
Bombole	" 0.20
Manutenzione valvole	" 0.10
Cassa compensazione	" 0.10
Tasse	" 0.04
	<u>£.6.00</u>
	=====

Milano, 6 Marzo 1944

Roma, 30 Settembre 1943

P. 831

PREFETTI PRESIDENTI CONSIGLI PROVINCIALI
DELL'ECONOMIA CORPORATIVA

PREZZO DEL METANO.-

A modifica delle disposizioni adottate con i Provvedimenti P. 157 del 31 ottobre 1941 P. 159 del 7 novembre 1941 e P. 785 del 26 agosto 1943, si stabilisce quanto segue:

1) Il prezzo di vendita del metano al pubblico, in tutte le località d'Italia è fissata in L. sei (6) per metro cubo effettivo.-

Tale prezzo è comprensivo di qualsiasi corresponsione per noleggio, manutenzione e manipolazione delle bombole, come pure per servizio alle colonnette e per tutte le altre operazioni relative alla fornitura del metano, come: compressione, trasporto, distribuzione sia in bombole che alla colonnetta, manovalanza per installazione delle bombole sull'automezzo, ecc. Esso comprende anche l'imposta sull'entrata.-

2) Il prezzo da corrispondersi al produttore di metano compresso (naturale e tecnico) con potere calorifero superiore ad almeno 8500 calorie al metro cubo a 15° gradi di temperatura viene fissato in L. 2,60 per metro cubo effettivo.-

I produttori di metano tecnico però dovranno versare all'Ente Nazionale Metano (Servizio distribuzione) L. 0,60 per metro cubo effettivo di metano venduto.-

3) Per la misurazione del metano in nessun caso potrà essere applicato un coefficiente di comprimibilità superiore a 1,25 riferito ad una pressione di 200 atmosfere a 15° gradi di temperatura.-

4) I compensi a favore dei distributori, oltre al rimborso dell'Imposta sull'Entrata, sono stabiliti come segue:

- a) nelle città con più di 500.000 abitanti L. 1 per mc.
- b) nelle altre località " 0,80 per mc.

Sarà inoltre corrisposto un compenso addizionale di L. 0,20 per mc. ai distributori che disimpegnano il servizio di distribuzione a mezzo di stazioni di ricompressione.-

L'Ente Nazionale del Metano darà le istruzioni necessarie per il versamento delle quote che dovranno affluire all'apposita Cassa di Compensazione istituita presso l'Ente stesso.-

Le presenti disposizioni andranno in vigore a partire dal 1° ottobre 1943.-

IL MINISTRO
GAI

produzione	£.2,60
distribuz.	" 0,80
compressione	" 0,20
trasporto	" 2,==
bombole	" 0,20
manut.valvole	" 0,10
spese amm.ne	
Cassa Compens.	0,10
	£.6.==

/mg

ENTE NAZIONALE METANO

B O L O G N A

Via Pignattari, n°3

Bologna li 26 Ottobre 1943

A TUTTE LE DITTE PRODUTTRICI

LORO SEDI

ALLA S. NA. M.

MILANO - Via Generale Papa

e p.c.

A TUTTE LE DITTE DISTRIBUTRICI

ALL'AZIENDA VENETA METANO

AI CONSIGLI PROV.LI DELL'ECONOMIA CORPORATIVA

AGLI ISPETTORI DI ZONA E. N. M.

LORO SEDI

Allo scopo di unificare ed accentrare al massimo possibile il servizio manutenzione delle valvole, e ciò in funzione anche dei trasferimenti del materiale di ricambio relativo, si dispone che con decorrenza 1° novembre p.v. tale servizio dovrà essere effettuato presso le Centrali di produzione a cura e sotto la responsabilità delle Aziende produttrici.-

Il compenso della prestazione suddetta è stabilito in L.0,10 il mc. e verrà trattenuto dalle Aziende produttrici.

Agli effetti dell'applicazione di quanto sopra la S.NA.M. è assimilata alle aziende produttrici, per le stazioni di distribuzione del metano da essa gestite.-

L'AMMINISTRATORE DELEGATO
(Terzo De Angelis)

Bologna li 26 Ottobre 1943

Prot. 4102-40/4

OGGETTO: **Aliquota nuovo prezzo metano**

A tutte le ditte produttrici e distributrici

A tutti gli esercenti servizi pubblici di linea e di pubblico interesse

e p. c.

Ai Consigli Provinciali dell'economia corporativa

Agli Ispettorati Compartimentali della Motorizzazione Civile

Agli Ispettori di Zona dell'E. N. M.

All'Azienda Veneta Metano

S E D I

A seguito della ns/ Circolare in data 1° ottobre u. s. e con riferimento alla Circolare P. 831 in data 30-9-43 del Ministero dell'Economia Corporativa si comunicano le aliquote costituenti il nuovo prezzo del metano ad uso carburante fissato in L. 6 il mc.

1) Prezzo al produttore:

Metano naturale L. 2,60 il mc.

Metano tecnico L. 2,— il mc.

L'imposta generale sull'entrata in L. 0,04 il mc. è a carico del distributore, l'addizionale di guerra in L. 0,02 il mc. è a carico del produttore.

2) Compenso ai distributori:

a) per le ditte che distribuiscono metano in città con più di 500.000 abitanti: L. 1 il mc.

b) per le ditte che distribuiscono metano in altre località L. 0,80 il mc.

Inoltre ai distributori che disimpegheranno il servizio di distribuzione mediante stazioni di ricompressione verrà riconosciuto un compenso di L. 0,20 il mc. A tale scopo gli aventi diritto comunicheranno ad ogni fine di mese, a questo Ente a mezzo di raccomandata con ricevuta di ritorno, i dati mensili concernenti le quantità di gas distribuite come sopra detto.

3) Quota spettante alla Cassa di Compensazione:

per il metano naturale (punto 2 - lett. a) L. 2,30 il mc.

per il metano naturale (punto 2 - lett. b) L. 2,50 il mc.

per il metano tecnico (punto 2 - lett. a) L. 2,90 il mc.

per il metano tecnico (punto 2 - lett. b) L. 3,10 il mc.

per il metano usato dai propri autoveicoli L. 0,30 il mc.

Il prezzo di cui al punto 1) si intende per metano compresso a 200 atmosfere a 15 gradi di temperatura con potere calorifico superiore di almeno 8.500 calorie il mc.

Per la misurazione del metano in nessun caso potrà essere applicato un coefficiente di comprimibilità superiore ad 1,25.

Con inizio dal 1° novembre prossimo i versamenti relativi alla produzione verificatasi nel mese di ottobre dovranno essere effettuati mediante *Assegno bancario o circolare barrato*, intestato all'«Ente Nazionale Metano Bologna», e da consegnare agli Ispettori di Zona di questo Ente che a tale scopo visiteranno, entro i primi 10 giorni del mese, le ditte residenti nella loro giurisdizione.

Unitamente alla rimessa gli Ispettori ritireranno pure la denuncia mensile di produzione che continuerà ad essere stilata sui moduli in uso e compilata con le norme a tal uopo già stabilite. Gli Ispettori rilasceranno regolare ricevuta degli assegni e delle denunce.

In considerazione della ritardata comunicazione dell'entrata in vigore del nuovo prezzo, dovuta alle remore contingenti, la decorrenza del medesimo, per quanto concerne i rapporti fra produttori e distributori, e tra i primi e questo Ente, viene prorogata al 5 ottobre.

Da tale data decorreranno pure le nuove aliquote dei trasporti congruamente maggiorate, ora in corso di revisione e per le quali è imminente la comunicazione alle parti interessate.

L'AMMINISTRATORE DELEGATO

Terzo De Angelis

RACCOLTA ISTRUZIONI MINISTERIALI

n° 2045-- AUTOVEICOLI ADIBITE A LOCAZIONE SENZA CONDUCENTE (Circolare (15-7-42) re Ministeriale n°13946 Serv.V del 16-6-1942).

Con la circolare sopra citata il Ministero, rilevato che alcune Prefetture, per il passaggio di proprietà di autoveicoli in locazione senza conducente, richiedono agli Ispettorati Compartimentali il nulla osta prescritto dall'art.71 delle Norme del Codice della Strada, ha chiarito che, per le autoveicoli predette, non occorre alcun nulla osta. Il Ministero fa presente che per tali autoveicoli la prescrizione dell'obbligo del conducente munito della patente di 3° grado è stata stabilita in via del tutto eccezionale nelle attuali contingenze, ma non è in alcun modo modificato, agli effetti del vigente Codice della Strada, la natura del servizio privato prestato dalle autoveicoli stesse.

n°2046--AUTOCARRI SNODATI A TRE ASSI CON MOTORE ELETTRICO AD ACCUMULATORI (B.U.S. Ministero delle Comunicazioni n°4251/665.S.A.T. del 21-6-42- protocollo d'Ufficio n°15264.065.1)--.

Con il B.U.S. succitato il Ministero ha comunicato che agli autocarri a tre assi snodati, azionati con motore elettrico o costituiti da un avantreno e da un rimorchio e provvisti di speciali attrezzature per la raccolta delle immondizie, deve rilasciarsi un'unica licenza di circolazione, anziché due licenze separate per avantreno o rimorchio.

n°2047--SERVIZI PUBBLICI DA PIAZZA CON AUTOVEICOLI--TASSA OCCUPAZIONE AREA PUBBLICA PER IL POSTEGGIO--. (Circolare Ministeriale n°16062 Serv.V del 24-6-42)--.

Con la circolare succitata il Ministero, rispondendo ad un quesito rivoltagli, sentito il Ministero delle Finanze, ha chiarito che, in dipendenza dell'abolizione delle tasse di circolazione sugli autoveicoli, adibiti al trasporto di persone, la tassa comunale di posteggio per le autoveicoli in servizio pubblico di piazza fissata in base al disposto dell'art.196 del T.U. 14 settembre 1931, n°1175, deve continuarsi ad applicare nella misura massima dei $\frac{2}{3}$ della tassa annua di circolazione che veniva corrisposta allo Stato nel 1931, fermo restando le norme di carattere generale stabilite dall'art.194 del citato T.U. per la graduazione di detta tassa.

n°2048--GASSEGNO F.I.M. PER AUTOVEICOLI INDUSTRIALI CLASSE B/6 (Lettera Ministeriale n°351/682/114 S.A.T. del 26 Giugno 1942).

Con riferimento alla indicazione contenuta nei R.I.M. n°1940 e n°1974 relativa agli elenchi dei gassegni di tipo approvato, il Ministero con la succitata lettera ha comunicato di avere approvato l'apparecchiatura FIM anche per le applicazioni della classe B/6.

n°2049-COLLAUDO BIDONI TERAPEUTICI (Lettera Ministeriale
n°16631 Sovv.V del 30-6-1942).

(15/7/1942)

A seguito ed a conferma del R.I.M. n°2037, il Ministero con la lettera succitata precisa che i collaudi dei bidoni terapeutici che venissero eventualmente richiesti da parte dei Enti Militari devono effettuarsi collegialmente con un Funzionario del Controllo Combustione e percependo la competenza fissata dal Ministero.

n°2050-SOCIETA' ESERCIZIO PUBBLICI SERVIZI DI TRASPORTO-FABRISOGNO
BIGLIETTI (Circolare Ministero delle Comunicazioni n°16798
Sovv.V del 1° Luglio 1942-).

Il Ministero delle Comunicazioni con la circolare succitata comunica che le Società esercenti servizi pubblici di trasporto in concessione che trovano difficoltà per la fornitura di biglietti in cartoncino e di blocchi normali di biglietti per i trasporti che essi effettuano, dovranno rivolgersi, per poter assicurare il fabbisogno dei biglietti stessi, o direttamente o per il tramite della propria organizzazione di categoria, alla Confederazione Fascista della Carta, segnalando i quantitativi occorrenti ed i relativi tipi, nonché i nominativi delle tipografie alle quali le Società sogliono abitualmente rivolgersi per la stampa dei biglietti e, se possibile, la Cartiera presso la quale le Tipografie sogliono rifornirsi.

n°2051-CIRCOLAZIONE AUTOVEICOLI-(Circolare Ministeriale n°015381 del
18-6-1942)-.

Con la circolare succitata il Ministero delle Comunicazioni ha stabilito che la validità delle tessere speciali di circolazione rilasciate dal Consiglio delle Corporazioni e dagli Ispettorati Compartimentali della Motorizzazione venga prorogata de jure fino al 30 settembre 1942 senza bisogno di alcuna domanda da parte dei rispettivi titolari.

Con la circolare stessa il Ministero predetto stabilisce i quantitativi di metano fissati per il mese di luglio per le varie Province del Regno.

n°2052-CONSUMI GAS METANO- A seguito del R.I.M. n°2009, e ad integrazione dell'elenco ad esso allegato dei consumi unitari per gli autobus a metano, si segnalano i seguenti consumi unitari da adottare nelle liquidazioni, per gli autobus Lancia tipo Z.

consumo minimo mc.	0,320
consumo intermedio mc.	0,360
consumo massimo mc.	0,450

n°2053-COMPRESSORI STRADALI E MOTOSCAFI-

Presso l'Ufficio Centrale Automobili è stato impiantato il registro di compressori stradali nel quale dovranno essere elencati tutti i compressori stradali con motore a scoppio ed a compressione man mano che tali autoveicoli vengono collaudati o revisionati.

Gli Ingegneri di Reparto dovranno accertare l'esistenza di tali veicoli ciascuno nella propria giurisdizione ed invitarli alla revisione da effettuarsi in analogia alle altre categorie di veicoli. In sede di revisione dovranno essere sostituiti i certificati rilasciati che non risultano regolari.

Presso l'Ufficio Centrale Automobili, si trovano anche i Registri dei motoscafi, dei fuori bordo e quelli dei relativi conducenti, i quali dovranno essere tenuti aggiornati man mano che vengono effettuate relative operazioni.

n°2054 SERVIZIO MERCI: Aumento tasse di concessione governativa.

(15-7-42)

Il R.D. Legge 21 giugno 1942 n°696, pubblicato nel Supplemento della Gazzetta Ufficiale n°152 del 30 Giugno 1942, supplemento che è pervenuto a questo Ufficio in data di oggi 11 Luglio 1942, stabilisce alcune disposizioni riguardanti l'aumento delle tasse di concessione governativa.

In particolare al numero 78 della tabella allegata A) a tale Decreto, viene stabilito un aumento delle tasse da applicare sulle licenze di autorizzazione e concessione rilasciate in base alla Legge 20 giugno 1935, per il servizio di autotrasporto di merci.

Le nuove tasse sono le seguenti:

1) per ogni veicolo, comprese le appendici e per ogni rimorchio di qualsiasi tipo cui si riferisce la licenza, autorizzazione o concessione:

della portata fino a Kg. 100	L. 30
" " " " q. li 10	" 60
" " " " " 35	" 120
" " oltre " 35	" 240

Tali tasse sono da percepirsi sotto forma di marche di concessione governativa da applicarsi sulle licenze di circolazione.

Le suddette tasse sono anche dovute per i noleggi di automobili per trasporto di merci senza conducente.

Nel caso di passaggio di proprietà di un autoveicolo già munito di licenza od autorizzazione per trasporto di merci, il nuovo proprietario, per poter effettuare il trasporto di merci con detto autoveicolo, deve munirsi di altra apposita licenza od autorizzazione, col relativo pagamento della tassa.

Una nuova licenza di trasporto merci, col conseguente pagamento della tassa, occorre anche nel caso di cambiamento di residenza da provincia a provincia del proprietario dell'autoveicolo.

Sono esonerati dalle tasse sopra indicate, giusto l'art. 3 del R. Decreto Legge 25 Novembre 1935-XIV n°2223:

- a) gli autoveicoli di proprietà delle persone indicate nell'articolo 12 numeri 1 e 2, del R. Decreto 28 Giugno 1866, n°3022;
- b) gli autoveicoli adibiti al trasporto di merci, in dotazione fissa dei Corpi Armati dello Stato, purché siano condotti da militari ed agenti, sia in divisa, sia muniti di apposito distintivo facilmente riconoscibile;
- c) gli autoveicoli esclusivamente destinati al servizio di estinzione degli incendi;
- d) gli autoveicoli di proprietà delle Amministrazioni dello Stato destinati esclusivamente al trasporto di merci necessarie per il normale svolgimento delle attività ad esse demandate;
- e) gli autofurgoni, adibiti al trasporto degli effetti e pacchi postali, nell'ambito dei Comuni;
- f) gli autocarri-attrezzi di ogni genere, le autopompe, le auto-inaffiatrici stradali, e tutti gli altri autoveicoli speciali non adibiti al trasporto di merci e che, a giudizio insindacabile del Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione), siano da considerarsi esclusivamente quali mezzi di opera;
- g) gli autofurgoni destinati al trasporto di salme;
- h) le autovetture e le motocarrozette destinate ad uso privato, per trasporto di persone, allorché trasportino occasionalmente merci per conto esclusivo del proprietario;

(segue R.I.M. n°2054)

(15-7-42)

i) gli autoveicoli adibiti al servizio pubblico di linea per trasporto viaggiatori autorizzati anche al trasporto di bagagli, pacchi agricoli e merci a collettame in servizio di collegamento con le ferrovie e tramvie o ove questo manchi al trasporto dei bagagli e pacchi agricoli.

Le tasse stesse devono avere applicazione dall'11 Luglio 1942-XX, data in cui è stato comunicato a questo Ispettorato il provvedimento di cui trattasi.

Le pratiche in sospeso dovranno essere regolarizzate ai sensi delle disposizioni oggi vigenti.

n°2055-CODICE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA (Circolare Ministeriale n°51 Uff.Nav.Int. del 30-5-1942).

Con riferimento al R.I.M. n°1989 si segnala la circolare Ministeriale 30 Maggio u.s. n°51 Uff.Nav.Int. (protocollo di Ufficio n°13611/070.0) con la quale il Ministero, in attesa della esaminazione del regolamento per l'applicazione del R.D. sopra citato, ha fornito chiarimenti circa le disposizioni contenute nel Decreto stesso e la loro applicazione.

Nella predetta circolare il Ministero chiarisce che il Codice è entrato in vigore nel suo complesso il 21 aprile u.s.; ma l'art.1328 di esso stabilisce che le disposizioni, le quali richiedano per la loro applicazione delle particolari norme regolamentari, non entreranno in vigore sino a quando siano state emanate tali norme.

Dato che tutte le disposizioni relative all'ordinamento amministrativo della navigazione interna richiedono, per la loro applicazione, delle norme di carattere regolamentare, resta inteso che l'attuazione pratica della nuova disciplina data alla navigazione interna medesima resta subordinata alla pubblicazione del regolamento di esecuzione del codice, e per le materie di carattere più specificatamente tecnico, all'approvazione dei rispettivi regolamenti speciali.

Portanto il Ministero si è riservato di emanare particolari istruzioni a misura che le singole parti del nuovo ordinamento accennato saranno per entrare in vigore.

n°2056-NUOVI CONTRASSEGNI DI CIRCOLAZIONE PER AUTOVETTURE E MOTOCICLI (Circolare Ministeriale n°7202/400/RC del 30-6-1942).

Con la circolare succitata il Ministero ha stabilito di sostituire gli attuali contrassegni e tessere di circolazione delle autovetture in servizio pubblico di rimessa con o senza stazionamento in piazza, delle autovetture adibite a locazione senza conducente, delle autovetture e motocicli adibiti a scuola guida, con nuovi tipi di dischi contrassegni e tessere di circolazione, le quali ultime dovranno servire anche come carta carburanti.

Si dovranno pertanto invitare, a cura dell'Ufficio carburanti, i singoli interessati, che attualmente detengono regolarmente le tessere o dischi di circolazione rilasciati da questo Ufficio, a richiedere con lettera in carta semplice la sostituzione con i nuovi, trasmettendo oltre ai vecchi dischi ed alle vecchie tessere di circolazione, anche, in visione, la relativa licenza di circolazione del veicolo.

(segue R.I.M. n°2056)

Tali documenti, non meno, che pervorranno, verranno passati all'Ufficio carburanti, il quale provvederà alla compilazione e all'invio agli interessati della relativa nuova tessera o disco di circolazione annotando i nuovi rilasci sull'apposito registro di cui all'unito modello, e riportando in calce alla licenza di circolazione con apposito timbro (che verrà consegnato allo Ufficio) gli estremi del contrassegno rilasciato.

La nuova licenza di circolazione con i nuovi dischi o tessere verranno poi spediti agli interessati con l'apposito modulo che si allega.

Prima del rilascio dei nuovi dischi contrassegni, il predetto Ufficio carburanti si assicurerà che gli autoveicoli ai quali la sostituzione viene effettuata, possoggano regolarmente i vecchi dischi contrassegno e siano stati revisionati nel 1942.

Naturalmente il nuovo contrassegno permette solo la circolazione limitata giusta quanto venne stabilito col telegramma Ministeriale n° 6900 Serv.V del 6 Marzo 1942 e le occasioni successivamente stabilito e riportate nei R.I.M. n°1946, 1957, 1976 e 1981-.

n°2057-RIMBORSO PARZIALE TASSA CARBURANTI(telegramma Ministeriale n°9982 Servizio 3° del 13-7-42-).

Il Ministero col telegramma succitato comunica che nessuna variazione è intervenuta nel titolo della miscela alcole-benzina durante il trimestre aprile-giugno-. Può pertanto continuarsi a liquidare il rimborso parziale della tassa di fabbricazione carburanti in base all'80% della benzina contenuta nella miscela.

bn./Segr.

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

G. Ferraro

n°

Bologna,

Spett.le Ditta

Oggetto: Nuovi dischi contrassegni e
tessero di riconoscimento--.

Al sensi delle disposizioni Ministeriali in vigore, Vi restituisco la licenza di circolazione dell'autovettura n°....., sulla quale sono stati riportati in calce gli estremi del nuovo contrassegno di circolazione, unitamente al contrassegno stesso, e alla nuova tessera di riconoscimento rilasciata da questo Ufficio.

Vi avverto che i contrassegni predetti non danno diritto alla circolazione normale dell'autovettura, ma solo alla circolazione limitata nei territori e nei casi stabiliti dalle vigenti disposizioni emanate dai Ministeri delle Corporazioni e ^{delle} Comunicazioni in merito.

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

bn./Sogr.

F. Verzani

n°

Bologna,

Spett/Ditta

Oggetto: Nuovi dischi contrassegni o tessere di riconoscimento.

V'informo che il Ministero delle Comunicazioni è venuto nella determinazione di sostituire, con altri di nuovo tipo, i dischi contrassegni e le tessere di circolazione attualmente esistenti per le autovetture in servizio pubblico ^{di rimessa} con o senza stazionamento in piazza, per le autovetture adibite a locazione senza conducente e per le autovetture e motocicli adibiti a scuola guida.

Le nuove tessere dovranno servire altresì per il ritiro del carburante nei casi consentiti; pertanto i Consigli Provinciali delle Corporazioni potranno rilasciare i buoni di prelievo del carburante soltanto dietro esibizione della corrispondente tessera di circolazione, stampigliando sul retro di essa l'avvenuto rilascio dei buoni.

Naturalmente la nuova tessera o ^{disco} contrassegno non danno diritto alla circolazione normale dell'autovettura, ma solo alla circolazione nei territori e nei casi stabiliti dalle ^{delle} vigenti disposizioni restrittive emanate dal Ministero delle Corporazioni e Comunicazioni in merito.

Vi invito quindi a trasmettere a questo Ufficio:

- 1) la licenza di circolazione dell'autovettura a targa.....
- 2) la vecchia tessera di circolazione già rilasciata da questo Ufficio
- 3) il vecchio disco contrassegno applicato sul parabrezza dell'autovettura.

Questo Ufficio, esaminata e riscontrata la regolarità dei prodotti documentati e verificato che l'autovettura ha subito con esito favorevole la revisione del 1942, provvederà alla restituzione della licenza di circolazione o all'invio delle nuove tessere ^{dei} nuovi dischi.

Vi avverto che a partire dal 31 luglio p.v. i vecchi dischi non avranno più valore né per la circolazione limitata né per l'assegnazione di carburante.

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

bn./Sogr/.

F. Lexzani

RACCOLTA ISTRUZIONI MINISTERIALI

n° 2084 RIMBORSO SOVRAPREZZO METANO ALLE DITTE ESERCENTI SERVIZI (22-9-42)
DI PUBBLICO INTERESSE IN APPALTO DI AMMINISTRAZIONI E SER-
VIZI POSTALI.

A rettifica dei dati di consumo di gas metano degli autofurgoni postali indicati in fine al R.I.M. n°2083, si riportano qui appresso i dati stessi opportunamente corretti:

Fiat 509	mc.	0,130
Fiat 500	"	0,085
Fiat 1100	"	0,130
Fiat 501	"	0,150
Fiat 508	"	0,125
Fiat 618	"	0,260
Fiat 514	"	0,150
Bianchi S.9	"	0,200
OM 469	"	0,200

n° 2085 LIBRETTI DI ESERCIZIO

(22-9-42)

A modifica delle disposizioni impartite col R.I.M. n°2076, si avverte che, in seguito a nuovi chiarimenti del Ministero, non occorre che gli interessati presentino domanda in bollo per ottenere il libretto di esercizio.

Pertanto è sufficiente che vengano presentati i moduli predisposti, debitamente compilati e senza che su di essi venga applicata la marca da bollo da L.6- con detti moduli- domanda dovranno venire versate le tasse nella misura di L.18 (L.5 tassa di aggiornamento, L.2 tassa di diritto fisso, L.3 prezzo del libretto, L.8 marca da bollo sul libretto).

Inoltre, a modifica del promemoria del 5 settembre, per ogni rimorchio che viene accodato ad un autocarro o ad un trattore stradale, l'interessato deve presentare il modulo non bollato, debitamente compilato, versando soltanto la tassa di L.7 (per aggiornamento L. 5 + diritto fisso L.2.).

In tutte le domanda finora ricevute, per le quali è stato versato la marca da bollo da L.6 dovrà essere applicata ed annullata detta marca.

Gli Ingegneri di Reparto verificheranno che ciò venga fatto dai propri aiutanti.

Inoltre gli Ingegneri di Reparto faranno opportune comunicazioni ai C.P.C. ed ai vari Enti interessati perchè presentino le domande senza versare l'importo delle marche da bollo, provvedendo a modificare opportunamente i cartelli a stampa apposti per il pubblico nelle varie sedi e sorveglieranno perchè alla disposizione di cui sopra si attengano strettamente i propri aiutanti e gli aiuti locali.

Il Ministero, con la circolare n°24410 Serv.IV del 26-8-1942 ha comunicato che il termine utile per la denuncia degli interessati ai C.P.C. è stato prorogato al 20-9-1942.

Per quanto riguarda i consumi da adottare in sede di compilazione dei libretti di esercizio, il Ministero, con sua circolare n°5276/6080 del 2 settembre 1942, ha inviato un certo numero di esemplari di tabelle dei consumi per i tipi più in uso di autocarri. Per i motocarri e motofurgoncini il Ministero con circolare n°5598/6080 del 28-8-1942 ha inviato una tabella i cui consumi sono stati valutati in dipendenza della cilindrata dei vari veicoli

e della portata degli stessi.

Le tabelle predette sono state distribuite all'Ufficio redazione libretti ed ai Reparti.

Per i tipi di autocarri non previsti negli elenchi occorrerà determinare i consumi per interpolazione, facendo riferimento ai dati di consumo di autocarri di cilindrata e portata approssimativamente uguale. L'Ufficio redazione libretti dovrà sentire caso per caso gli Ingegneri di turno in Ufficio o la Vice Direzione.

n°2086 TRASFORMAZIONE A GASSOGENO DI LOCOMOTORI FERROTRAMVIARI (Circolare Ministeriale 21-8-1942 n°5550/682 S.A.T.).

Con la circolare succitata il Ministero ha rilevato che la Ditta F.lli MARCOTTI di Corte Maggiore (Piacenza) costruisce da tempo gassogeni per locomotori ferrotramviari, pur non risultando la Ditta predetta autorizzata a costruire gassogeni.

Poichè le norme finora emanate per la costruzione di gassogeni non contemplavano l'istallazione di gassogeni su locomotori, il Ministero ha stabilito che, ove i locomotori effettuino servizio sulle ferrovie private di 1ª categoria, non è obbligatorio il preventivo collaudo da parte degli Ispettorati Compartimentali, ma è in facoltà dell'esercente richiedere la visita di accertamento dell'Ispettorato Compartimentale.

Se invece i locomotori sono destinati ad effettuare servizio sulle ferrovie pubbliche e sulle ferrovie private di 2ª categoria, allora il preventivo collaudo da parte dell'Ispettorato Compartimentale è obbligatorio ed il gassogeno da installarsi deve in ogni caso essere di tipo approvato e costruito da ditta autorizzata.

Alla domanda di collaudo deve essere allegato il certificato di origine del gassogeno e possono essere autorizzate, per l'applicazione sui locomotori, apparecchiature del gruppo B della classe corrispondente alla cilindrata-minuto del motore.

In ogni caso, qualora venga richiesto da parte di esercenti ferrovie o tranvie pubbliche o private di 2ª categoria l'autorizzazione alla trasformazione di locomotori pel funzionamento a gassogeno, gli interessati debbono presentare domanda in bollo corredata da due copie bollate ed una semplice del progetto che dovrà comprendere il disegno in scala 1/10 e la relazione tecnica dettagliata con l'indicazione delle trasformazioni da apportarsi al locomotore. Dopo ottenuta l'approvazione del progetto si potrà provvedere all'acquisto od alla trasformazione necessaria.

n°2087 COLLAUDO DI BOMBOLE PROVENIENTI DA PREDA BELLICA (Lettera Ministeriale n°5108/730 del 2-9-1942-KK).

In occasione di prove di bombole provenienti da preda bellica, richieste dalle Officine Automobilistiche del R.Esercito di Bologna si è interpellato il superiore Ministero per conoscere se dette bombole siano o meno da ammettersi alle consuete prove di revisione.

Della questione si è interpellato anche il Ministero della Guerra e all'uso il nostro Ministero ha precisato a quello della Guerra che, se le bombole provenienti da preda bellica necessitano di riparazioni, non è consentito in nessun caso ammetterle in servizio, sia pure con pressioni minori, e pertanto tali bombole vanno destinate alla rifusione. Se invece le bombole pro-

venienti da preda bellica non hanno bisogno di alcuna riparazione, esse, pur presentandosi in buono stato, possono (in conseguenza di eccesso di pressione interna dovuta alla sopraelevazione di temperatura per incendi od altro, o di violenti urti subiti per scoppi di proiettili o di altre bombole) avere subito sollecitazioni superiori ai limiti di elasticità dell'acciaio o alterazioni in tutto o in parte delle caratteristiche del metallo, oppure lesioni interne non rilevabili neppure con visita accurata, e perciò anche tali bombole dovrebbero essere destinate alla rifusione.

Tuttavia, date le contingenze attuali, il Ministero ha stabilito che questa ultima categoria di bombole venga ammessa all'uso nel Regno in base alle disposizioni contenute nell'art. 30 del Regolamento approvato in data 11 settembre 1925 e cioè in seguito ad un collaudo più rigoroso rispetto a quello praticato per le bombole di nuova fabbricazione.

Tale collaudo si praticherà come stabilito dal predetto articolo su lotti che comprendono ciascuno 25 recipienti od un numero minore, prelevando uno dei recipienti per le prove previste dal Regolamento.

Roll
n°2088 TRASFORMAZIONE DI AUTOCARRI A GAS METANO (Telegramma Ministeriale n°10343/400 RC del 10-9-1942).

A seguito del R.I.M. n°2031, il Ministero col telegramma precitato ha autorizzato la trasformazione a gas metano di autocarri nella provincia di Forlì entro il limite di cinquanta autocarri, a partire dall'11 settembre 1942.

Il 3° Reparto dovrà pertanto tenere apposito elenco degli autocarri trasformati: qualora l'aggiornamento della trasformazione a gas metano di autocarri immatricolati nella provincia di Forlì venisse effettuato da altro Reparto, questo dovrà, prima di rilasciare la licenza di circolazione, segnalare al 3° Reparto l'avvenuta trasformazione perchè sia passata nell'elenco per verificare che non sia stato raggiunto il limite di 50 autocarri. Non appena raggiunto il numero di 50 autocarri trasformati, il 3° Reparto ne avvertirà la Vice Direzione perchè possa dare disposizione a tutti i Reparti di non provvedere ad ulteriori collaudi.

Riassumendo le trasformazioni di autocarri a gas metano, possono dunque effettuarsi per autocarri immatricolati nelle provincie di Ferrara e Ravenna senza limitazione di numero, e nella provincia di Forlì fino al limite di 50-.

n°2089 AUTOCARRI ELETTRICI AD ACCUMULATORI ALFA ROMEO T 500 E/o T 800 E (Circolare Ministeriale n°5791/663.28 S.A.T. del 15 Settembre 1942)

Con la circolare succitata il Ministero comunica che la Soc. Alfa Romeo ha iniziato la costruzione di autocarri elettrici ad accumulatori su autotelai T.500 E o T 800 E aventi le seguenti principali caratteristiche:

Apparecchiatura T.I. Brown-Boveri

Motore elettrico della potenza di KW 11 o 13,5, rispettivamente per i due tipi predetti:

Tara Kg. 4000 o Kg. 6200

Portata utile Kg. 3500 o Kg. 5800

Peso a carico massimo Kg. 7500 o Kg. 12.000

Le altre caratteristiche risultano dalla circolare predetta.

venienti da preda bellica non hanno bisogno di alcuna riparazione, esse, pur presentandosi in buono stato, possono (in conseguenza di eccesso di pressione interna dovuta alla sopraelevazione di temperatura per incendi od altro, o di violenti urti subiti per scoppi di proiettili o di altre bombole) avere subito sollecitazioni superiori ai limiti di elasticità dell'acciaio o alterazioni in tutto o in parte delle caratteristiche del metallo, oppure lesioni interne non rilevabili neppure con visita accurata, e perciò anche tali bombole dovrebbero essere destinate alla rifusione.

Tuttavia, date le contingenze attuali, il Ministero ha stabilito che questa ultima categoria di bombole venga ammessa all'uso nel Regno in base alle disposizioni contenute nell'art. 30 del Regolamento approvato in data 11 settembre 1925 o cioè in seguito ad un collaudo più rigoroso rispetto a quello praticato per le bombole di nuova fabbricazione.

Tale collaudo si praticherà come stabilito dal predetto articolo su lotti che comprendono ciascuno 25 recipienti od un numero minore, prelevando uno dei recipienti per le prove previste dal Regolamento.

n°2088 TRASFORMAZIONE DI AUTOCARRI A GAS METANO (Telegramma Ministeriale n°10343/400 RC del 10-9-1942).

A seguito del R.I.M. n°2031, il Ministero col telegramma precitato ha autorizzato la trasformazione a gas metano di autocarri nella provincia di Forlì entro il limite di cinquanta autocarri, a partire dall'11 settembre 1942.

Il 3° Reparto dovrà pertanto tenere apposito elenco degli autocarri trasformati: qualora l'aggiornamento della trasformazione a gas metano di autocarri immatricolati nella provincia di Forlì venisse effettuato da altro Reparto, questo dovrà, prima di rilasciare la licenza di circolazione, segnalare al 3° Reparto l'avvenuta trasformazione perchè sia passata nell'elenco per verificare che non sia stato raggiunto il limite di 50 autocarri. Non appena raggiunto il numero di 50 autocarri trasformati, il 3° Reparto ne avvertirà la Vice Direzione perchè possa dare disposizione a tutti i Reparti di non provvedere ad ulteriori collaudi.

Riassumendo le trasformazioni di autocarri a gas metano, possono dunque effettuarsi per autocarri immatricolati nelle provincie di Ferrara e Ravenna senza limitazione di numero, e nella provincia di Forlì fino al limite di 50-.

n°2089 AUTOCARRI ELETTRICI AD ACCUMULATORI ALFA ROMEO T 500 E/o T 800 E
(Circolare Ministeriale n°5791/663.28 S.A.T. del 15 Settembre 1942)

Con la circolare succitata il Ministero comunica che la Soc. Alfa Romeo ha iniziato la costruzione di autocarri elettrici ad accumulatori su autotelai T.500 E o T 800 E aventi le seguenti principali caratteristiche:

Apparecchiature T.I. Brown-Boveri

Motore elettrico della potenza di KW 11 o 13,5, rispettivamente per i due tipi predetti:

Tara Kg. 4000 o Kg. 6200

Portata utile Kg. 3500 o Kg. 5800

Peso a carico massimo Kg. 7500 o Kg. 12.000

Le altre caratteristiche risultano dalla circolare prodotta.

n°2090 AMMISSIONE DI DONNE ALL'ESAME PER LA PATENTE DI GUIDA (22-9-42)
DEGLI AUTOMOBILI.

Il Consiglio Provinciale delle Corporazioni di Bologna ha richiamato l'attenzione di questo Ufficio su alcuni incidenti verificatisi nell'istruzione di donne alla guida di automobili ed ha disposto che gli esercenti delle scuole guida della provincia di Bologna, prima di ammettere donne a frequentare corsi automobilistici, dovranno ottenere il preventivo nulla osta del C.P.C. stesso.

Prego pertanto ^{di} non accogliere, per la Provincia di Bologna, domande di ammissione di donne agli esami di automobili senza il predetto nulla osta del C.P.C.

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

bn./Segr.

F. Verzani

COPIA

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI
Direzione Generale del Commercio

PROT.N.1707

Roma, 25 gennaio 1942=XX

OGGETTO: Rimborsò a favore delle aziende
esercanti servizi di pubblico
interesse.

ALL'ENTE NAZIONALE METANO

=ROMA=

Com'è noto, al punto 5 della circolare P.159, relativa alla determinazione dei prezzi del metano, è previsto che "i servizi pubblici per trasporti persone e postali concessi" debbono pagare il metano a L.4,20 per mc. salvo rimborso, sul fondo di conguaglio, della eccedenza di prezzo che supera le L.2,70.

La Confederazione degli Industriali ha prospettata però ripetutamente l'opportunità che un prezzo ridotto debba essere praticato non solo nei riguardi degli esercenti servizi pubblici di trasporto, che già beneficiano del rimborso parziale della tassa di vendita sulla benzina e sul gasolio, ai sensi del R.D.L. 14 settembre 1939-XVIII, n.1319, ma anche nei riguardi delle imprese appaltatrici di servizi di trasporto di pubblico interesse (trasporti di immondizie, di latte, e simili) le quali, a causa del blocco rigido dei corrispettivi di appalto, si sono venute a trovare nella impossibilità di sopportare l'onere di un maggior prezzo del metano. Tali imprese, infatti che pagavano in passato il metano interno alle L.2,50/ 2,60 non potrebbero oggi accollarsi il prezzo di L.4,20, senza andare incontro a gravissime perdite, in nessun modo recuperabili.

Questo Ministero ha ritenuto opportuno sentire al riguardo anche il parere del Ministero delle Comunicazioni, il quale si è espresso favorevolmente all'estensione di tale beneficio alle aziende esercenti servizi di trasporto di pubblico interesse, prospettando, però l'opportunità che la differenza di prezzo in L.1,50 debba far carico sul bilancio di questa Amministrazione o di quella dell'Interno, a seconda del genere dei servizi effettuati.

In proposito, lo scrivente, considerato che i propri stanziamenti di bilancio non consentono erogazioni del genere e che in analoga situazione si trova il Ministero dell'Interno, e tenuta presente la necessità di evitare aumenti delle tariffe di trasporto e la tenuità della spesa necessaria per far fronte ai suddetti rimborsi, dispone che alle aziende esercenti servizi di trasporto di pubblico interesse venga praticato il prezzo di L.2,70 per mc., col sistema del rimborso sul fondo di conguaglio di cui al punto 5 della citata disposizione ministeriale n. 159.

Il rimborso suddetto dovrà essere effettuato soltanto nei riguardi di quelle aziende esercenti servizi in appalto o concessione delle Amministrazioni comunali, aggiudicati in data anteriore al 1° novembre 1941-XX., per tutta la durata degli appalti stessi, e per il consumo di metano relativo agli autoveicoli in esercizio, per i servizi previsti dagli appalti o concessioni, alla data suddetta.

La Federazione degli Ausiliari del Traffico e dei Trasporti complementari comunicherà a codesto Ente l'elenco delle ditte aventi diritto a tale rimborso, gli estremi di inizio e di cessazione dei contratti di appalto, l'elenco degli autoveicoli in servizio presso ogni ditta ed il relativo consumo medio mensile di metano.

Per il Ministro
P.(Amicucci)

COPIA

MINISTERO CORPORAZIONI
Direzione Generale Commercio
Servizio Centrale Prezzi

CIRCOLARE P. 214

Roma, 10-1-942 XX°

PREFETTI PRESIDENTI CONSIGLI PROVINCIALI
DELLE CORPORAZIONI DEL

-R E G I O-

et per conoscenza:

ENTE NAZIONALE METANO
CONFINDUSTRIA
MERCATORES

-ROMA-

P.214 FACENDO SEGUITO TELEGRAMMA P. 174 DEL 20 NOVEMBRE SCOR-
SO COMUNICASI CHE RIVENDITORI DOVRANNO CONTINUARE VERSAMENTO
QUOTA NOVANTUNO CENTESIMI AD ENTE NAZIONALE METANO IN ATTESA CHE
SIANO DEFINITI RAPPORTI FRA STESSI RIVENDITORI ED ENTE METANO
ALT DETTO VERSAMENTO DOVRA' AVVENIRE ENTRO DUE GIORNI DALLA RI-
SCOSSIONE ET IN OGNI CASO SECONDO ACCORDI CHE SARANNO PRESI CON
ENTE METANO ALT PRECISASI INOLTRE CHE AGGIUNTA AL PREZZO DI LI-
RE DUE ET CENTESIMI CINQUE FISSATO PER LE VENDITE DAL PRODUTTO-
RE (,) ACQUIRENTI METANO DOVRANNO VERSARE AI PRODUTTORI SENZA DI-
RITTO RIVALSA QUATTRO CENTESIMI AL METRO CUBO EFFETTIVO PER RIMA-
BORSO IMPORTA ENTRATA (.)

p. MINISTRO CORPORAZIONI
AMICUCCI

F/P.

4006/631

C O P U A

MINISTERO delle CORPORAZIONI
Direzione Generale del Commercio
Servizio Centrale Prezzi

Roma, 7/1/42-XX

OGGETTO: Prezzi e distribuzione
del metano.-

Alla CONFEDERAZIONE FASCISTA
degli INDUSTRIALI

R O M A

e p.c.:

All'ENTE NAZIONALE METANO
Piazza Dalmazia n° 1

R O M A

In riscontro alla nota soprarichiamata, riguardante alcune questioni prospettate da codesta Confederazione, in merito alla pratica applicazione del provvedimento P.159 del 7 novembre u.s. che disciplina il prezzo del metano, si comunica quanto appresso:

1) In ordine alla questione del rimborso ai servizi pubblici di trasporto, questo Ministero ha richiesto il parere del Ministero delle Comunicazioni - Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dell'Ente Generale Metano, - e pertanto fa riserva di ulteriori comunicazioni al riguardo.

2) In ordine alla questione dei contratti di fornitura in corso, questo Ministero riconosce che le disposizioni emanate dall'Ente Nazionale Metano non risolvono necessariamente i contratti stipulati prima della emanazione del D.M. ottobre 1941; fa presente tuttavia la opportunità di un approfondito esame, caso per caso dei contratti stipulati fra consumatori, distributori e produttori anteriormente al citato Decreto.

Pertanto prega codesta Confederazione di voler indicare in un prospetto particolareggiato i casi da esaminare.

3) In merito alla questione del rimborso prestazioni varie, fa presente che nel prezzo complessivo di L. 4,20 sono incluse delle maggiorazioni che spettano all'Ente del Metano indipendentemente dai rapporti intercedenti fra i venditori e gli utenti. Questo Ministero riconosce tuttavia che quando il consumatore si rifornisce direttamente dal produttore alla stazione di compressione e i quantitativi ritirati sono di notevole quantità, la quota prezzo di L. 0,65, che costituisce il compenso riservato ai distributori, debba andare a beneficio dei consumatori stessi: nel caso, invece, di prelievi minimi, tale quota prezzo deve andare a beneficio dei produttori. Per le quote afferenti al trasporto e al servizio bombole occorre che codesta Confederazione fornisca più dettagliati elementi per permettere a questo Ministero di decidere caso per caso.

4) Quanto alla misurazione del gas venduto, questo Ministero concorda con codesta Confederazione nel riaffermare che essa debba avvenire in base alla pressione effettiva del metano, imbolato applicando un coefficiente di comprimibilità non superiore a 1,25.

5) Per quanto riguarda l'imposta sull'entrata di L. 0,04 per metro cubo di metano, essa deve essere rimborsata al produttore in aggiunta al prezzo del gas a L. 2,05.

PER IL MINISTRO
F.to: (illegibile)

Per copia conforme
L'ARCHIVISTA

Lo/



Roma, addì 7-11 1941 Anno XX

Ministero delle Corporazioni

SERVIZIO CENTRALE PREZZI

Prot. N. Circ. P. 159

AI PREFETTI PRESIDENTI DEI
CONSIGLI PROVINCIALI DELLE
CORPORAZIONI DEL

R E G I O N E

e per conoscenza:

ENTE NAZIONALE METANO-
CONFEDERAZIONE FASC. INDU-
STRIALI
CONFEDERAZIONE FASC. COLT. ER-
CIANTI

R C M A

OGGETTO: Prezzi del Metano.

32475



Facendo seguito al telegramma circolare P. 157 del 31 ottobre scorso si tiene ancora a precisare che il prezzo stabilito per il metano di L. 4,20 per metro cubo effettivo è comprensivo, oltre che del prezzo al produttore e dell'imposta sull'entrata, di tutte le operazioni relative alla fornitura del metano stesso e cioè: compressione, trasporto, distribuzione sia in bombole che alla colonnetta, manovalanza per installazione di bombole sull'automezzo, noleggio bombole, ecc.

Non è consentita pertanto nessuna maggiorazione sul prezzo come sopra stabilito.

In relazione al nuovo prezzo al consumo si dispone quanto appresso:

1) - Il prezzo al produttore del metano compresso (naturale e tecnico), con potere calorifero superiore di almeno 8.500 al m^3 a 15 gr. di temperatura, viene fissato a L. 2,05 per m^3 effettivo.

I produttori di metano tecnico dovranno versare all'Ente Nazionale Metano, (servizio distribuzione) L. 0,55 per metro cubo effettivo di metano venduto.

2) - Si conferma che, per la misurazione del metano, in nessun caso potrà essere applicato un coefficiente di comprimibilità superiore a 1,25 riferito ad una pressione di 200 atmosfere a 15 gradi di temperatura.

3) - Vengono riconosciuti a favore del distributore i seguenti compensi, oltre il rimborso dell'imposta sull'entrata:

- a) - per il servizio commerciale L.0,60 per metro cubo effettivo
- b) - per la manutenzione bombole L.0,05 " " "

4) - I distributori dovranno versare ogni decade all'Ente Nazionale Metano (Servizio distribuzione) L.0,55 per metro cubo effettivo di metano venduto e, in attesa di ulteriori istruzioni, terranno a disposizione dello stesso Ente le residuali L.0,91 per metro cubo effettivo.

5) - I servizi pubblici per trasporti persone e postali concessi pagheranno anche essi il metano a L.4,20 per metro cubo effettivo, salvo rimborso, con apposite norme, sul fondo di congruaglio che andrà a costituirsi, della eccedenza di prezzo che supera le L.2,76 al metro cubo effettivo.

6) - Le disposizioni contenute nella presente circolare andranno in vigore con decorrenza della stessa data in cui è stata applicata la circolare P.157 del 31 ottobre, data che per i necessari conteggi dovrà essere comunicata a questo Ministero dai Consigli Provinciali delle Corporazioni.

p. IL MINISTRO
AMICUCCI

IL PREZZO DEL METANO

Nel discorrere del metano non va mai dimenticato che per l'Italia è una materia nuova da trattare perciò con criteri adatti alla sua particolare natura e non per semplici analogie; criteri nuovi quindi che impongono soluzioni la cui giustezza deve necessariamente subire il controllo dell'esperienza.

Per affrontare questa realtà vanno saltati molti fossi senza farsi arrestare dal timore di qualche inevitabile inconveniente, il che è sempre la peggiore delle decisioni.

Oltre che nuova la materia è pure in continuo progresso ed evoluzione sicchè alcuni provvedimenti potranno essere solo temporanei, altri da aggiornare di tanto in tanto.

Onde arrivare senza perdite di tempo al miglior assetto dell'organizzazione, come è richiesto dal superiore interesse del Paese, occorre una stretta, vorrei dire fraterna collaborazione fra tutti gli interessati diretti che sono i produttori, i distributori, i consumatori, gli Organi dello Stato.

I soliti scettici potranno sorridere alla enunciazione di una tale possibilità, io invece ho la sicurezza di poterla raggiungere, per la semplice ragione che è già, per gran parte, in atto.

Non va poi dimenticato che eventuali sacrifici, servono in questo campo per realizzare un balzo in avanti nell'autarchia della Nazione.

Dopo questo necessario preambolo parliamo del prezzo del metano il quale va equilibrato al reale costo della produzione e degli speciali servizi che ne permettono l'impiego, e consegnato e difeso in modo da non permettere arbitrari gonfiamenti di quello che si usa chiamare — prezzo bloccato.

Preciso subito che la questione fondamentale per il metano non è di quanto pagarlo, ma di quanto poterne avere, e di averne in quantità sempre maggiori poichè l'attività del Paese ha bisogno, per produrre, di mezzi di trasporto; stando fermi stagna anche la produzione.

Incrementare e consolidare la produzione; appoggiare e proteggere la produzione; tutto il resto è conseguenza di ordine secondario.

Fino a ieri il prezzo del metano è stato commisurato, con disposizione del Ministero delle Corporazioni, ad una base unica comprendente il prezzo di acquisto presso il produttore e il compenso al distributore, più una quota variabile in funzione della lunghezza del trasporto e ne risultarono prezzi diversi da città a città; da 2,30 lire a lire 3,50, a mc.

A questi prezzi diversi veniva aggiunta una eventuale quota per noleggio delle bombole poi, ad arbitrio del distributore, altra quota per manovalaggi di smontaggio e rimontaggio delle bombole sopra gli automezzi, altra per la loro manutenzione, altra di tanto in tanto per riparare o sostituire le valvole, altra spesso per supplemento spese di trasporto cosicchè fatta la somma mensile il prezzo poteva anche raddoppiare, come è documentato.

I singoli rivenditori di metano andavano ciascuno a rifornirsi dove loro conveniva meglio senza obbligo nè possibilità di occuparsi della sua migliore ripartizione e della economia generale dei trasporti.

Il produttore, con un prezzo non adeguato al costo effettivo della produzione e all'alea continua di nuove ricerche e perforazioni si arrangiava quando poteva, ben sapendo che il rivenditore si sarebbe arrangiato a sua volta.

Sorta la necessità di sopperire nella misura del possibile, alla scarsa disponibilità di combustibili liquidi, l'uso del metano si è dovuto estendere ad altre provincie; di qui razionamento del consumo, spostamenti della produzione secondo le nuove esigenze, prezzo unico in tutto il Regno.

Il prezzo unico comprende tutto; prezzo al produttore, trasporto fino al luogo di consumo, consegna al consumatore in qualunque modo fatta, sia con ricambi delle bombole che mediante distributore stradale, servizio delle bombole siano o no di proprietà del consumatore, il quale niente altro ha da pagare per nessuna ragione, analogamente a quanto avviene per i carburanti liquidi.

Il prezzo unico di L. 4,20 a mc. fissato dal Ministero delle Corporazioni con decorrenza dal 1° di novembre, dopo lungo e laborioso esame di tutte le Corporazioni interessate, risulta inferiore alla somma di tutte le quote finora pagate e chiude definitivamente la porta a qualsiasi arbitrio.

Con questa soluzione totalitaria si raggiungeranno tre obiettivi: incremento ulteriore della produzione sorretta da un miglio-

rate compenso (l'incremento medio attuale è di 100.000 mc. al mese); distribuzione organizzata razionalmente con stazioni di rifornimento a colonnette, consolidamento dell'industria metanistica nel quadro dell'autarchia nazionale, come un elemento stabile definitivo dell'attività produttiva nazionale.

Il prezzo unico è suddiviso in diversi elementi, alcuni dei quali saranno versati ad una cassa di compensazione istituita presso la Sezione commerciale dell'Ente Nazionale Metano per provvedere ad alcuni servizi.

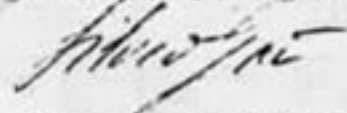
- trasporti, che effettuandosi sopra percorrenze notevolmente differenti fra di loro vanno congruati;
- ammortamento e rinnovamento del parco nazionale bombole, parte già in proprietà dell'Ente, il resto a divenirne gradualmente;
- rimborso agli autoservizi per viaggiatori di una quota del prezzo come avviene per i carburanti liquidi, in conseguenza del blocco delle tariffe;
- spese generali.

Alla gestione della cassa di compensazione è preposto, sotto la diretta sorveglianza e responsabilità del Consiglio di Amministrazione dell'Ente, un Comitato di cui fanno parte industriali e commercianti del metano.

Gli utili della gestione andranno integralmente alla industria metanistica, per incrementarne la produzione, sotto forma di premi, sussidi, sovvenzioni, mutui, come è stabilito dalla legge costitutiva dell'Ente.

Questa è la collaborazione portata sul terreno pratico tra Ente Metano, industriali, commercianti, consumatori, Organi dello Stato, da cui il Paese può sicuramente attendere fecondi risultati.

(Sen. Silvio Gai)
Roma 30 ottobre 1941



XXXXXXXXXXXXX Senatore del Regno

DETERMINAZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DEL METANO E DEGLI ALTRI GAS DESTINATI ALL'AUTOTRAZIONE.=

IL MINISTRO PER LE CORPORAZIONI

VISTO l'Art.3 lett.f), della legge 2 ottobre 1940 - XVIII, n° 1501, con la quale é stato costituito l'Ente Nazionale Metano;
RITENUTA la necessità di fissare le caratteristiche tecniche del metano e degli altri gas destinati all'autotrazione;

D E C R E T A:

ART. I^

I gas combustibili destinati alla compressione in bombole debbono rispondere ai dati analitici di seguito elencati:

- a) tenore di ossigeno massimo 1%
- b) tenore di idrogeno solforato; tale da non dar luogo ad annerimento di una cartina all'acetato di piombo esposta per 30 secondi;
- c) tenore d'acqua massimo: corrispondente al punto di rugiada o limite di saturazione a 0° e 200 atmosfere;
- d) il gas non deve contenere idrocarburi condensabili per passaggio su carbone attivo in misura superiore ai 35 gr. per mc.;
- e) il gas non deve dar luogo a condensazione di liquido per raffreddamento a 15° ed a pressione atmosferica, né deve lasciare liquido nelle bombole dopo svuotamento a pressione atmosferica e 15°.=
- f) tenore di ossido carbonio: non superiore a 20%;
- g) oltre ai componenti dei quali é stato precedentemente fissato il limite, il gas può contenere soltanto: metano ed altri idrocarburi, anidride carbonica. idrogeno, azoto.=

ART. 2.=

Gli esercenti impianti di produzione del gas devono denunciare all'Ente Nazionale Metano, le seguenti caratteristiche:

- a) potere calorifico superiore ed inferiore, determinato in calorimetro Junker o equivalente;
- b) densità relativa all'aria, determinata col metodo Schilling;
- c) analisi tecnica compreso il tenore in idrogeno solforato ed in zolfo totale, con idrocarburi paraffinici superiori calcolati come etano ed idrocarburi non saturi determinati complessivamente;
- d) curva di comprimibilità da 1 a 200 atm. a 15°;
- e) curva pressione-temperatura da 15° a 50°, per pressione di partenza di 200 atm. Nel caso che la pressione a 50°, partendo da 200 atm. a 15°, superi le 260 atm., si dovrà determinare la curva pressione di 260 atm. a 50° fino a giungere alla temperatura di 15°;
- f) tenore in idrocarburi condensabili per passaggio su carbone attivo.

ART. 3.=

Le caratteristiche indicate nell'art. 2 devono risultare da certificato della R. Stazione Sperimentale per i Combustibili.

Esse dovranno essere determinate e denunciate, per i nuovi impianti, prima della loro entrata in funzione e, per quelli in esercizio, la prima volta entro 30 giorni dalla data del presente decreto e successivamente;

- 1) per gli impianti di compressione di gas naturale, ogni volta che un nuovo pozzo venga allacciato all'impianto preesistente ed in ogni caso ogni sei mesi;
- 2) per gli impianti di compressione di metano tecnico e biologico ogni qualvolta si verificchino variazioni nella composizione del gas ed in tutti i casi ogni sei mesi.

ART. 4.=

La sorveglianza per quanto riguarda l'osservanza delle norme stabilite nel presente decreto, spetta all'Ente Nazionale Metano, ed in particolare, per quanto riguarda la produzione del gas addotto ai compressori, agli Uffici Distrettuali Minerari e, per quanto riguarda l'esercizio delle Stazioni di Compressione, agli Ispettorati Compartimentali della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione.

ROMA, addì 25 ottobre 1941-XIX-

IL MINISTRO: RICCI

DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA DISCIPLINA DELLA VENDITA DEL METANO DESTINATO ALL'AUTOTRAZIONE.

IL MINISTRO PER LE CORPORAZIONI
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI

Visto il R.Decreto-legge 27 dicembre 1940-XIX- n°1728, concernente la disciplina della distribuzione e del consumo dei prodotti industriali in tempo di guerra;

VISTA la legge 2 ottobre 1940-XVIII, n°1501, concernente la costituzione dell'Ente Nazionale Metano;

Considerata l'urgente necessità di disciplinare la distribuzione ed il consumo dei gas destinati all'autotrazione;

Decreta:

Art. 1°

A decorrere dal 1° novembre 1941-XX, per l'acquisto di metano e di altri gas destinati all'autotrazione sono istituiti appositi buoni, che saranno distribuiti dai Consigli Provinciali delle Corporazioni.

Per gli autoveicoli destinati a servizio pubblico di linea e ~~ad~~ uso speciale i buoni saranno distribuiti dagli Ispettorati compartimentali della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione.

La stampa e le caratteristiche dei buoni sono disposte dal Ministero delle Corporazioni.

Ogni buono dà diritto al prelievo di mc.2,5 di gas ed è valido solo nel mese per il quale è rilasciato.

Ai venditori di gas destinati all'autotrazione è fatto divieto assoluto di effettuare rifornimenti di carburante senza il ritiro dei corrispondenti buoni di prelevamento.

I Consigli Provinciali delle Corporazioni e gli Ispettorati Compartimentali della Motorizzazione Civile, nell'ambito delle rispettive competenze, ove occorra, potranno, sentito l'Ente Naz.Metano

./.

disporre che i buoni siano spendibili esclusivamente presso un determinato rivenditore.

Art.2.=

Per ogni Provincia in cui é consentito l'impiego dei gas nell'autotrazione, il Ministero delle Corporazioni fissa mensilmente il contingente da destinare agli autoveicoli in relazione alle disponibilità delle varie fonti di produzione.

L'Ente Nazionale Metano ha la facoltà di prescrivere ai produttori di gas in quali Provincie ed a quali rivenditori il prodotto debba essere destinato in relazione alle esigenze dell'autotrazione autorizzata.

Art.3.

Le assegnazioni mensili di gas per gli autoveicoli ammessi alla circolazione sono stabilite come appresso:

a) autovetture.....mc.	60
b) autocarri con potenza fino a 15 HP compresi "	60
c) automobili in servizio di noleggio da rimessa e promiscuo di noleggio e piazza ed autocarri con motore di potenza da 16 a 20 cavalli compresi.....mc.	100
d) autocarri con motore di potenza da 20 a 30 cavalli"	160
e) autocarri con motore di potenza superiore a 30 cavalli"	200
f) tassi che fanno servizio in città con popolazione fino a 100.000 abitanti.....mc.	100
g) tassi che fanno servizio in città con popolazione da 100.000 a 500.000 abitanti.....mc.	150
h) tassi che fanno servizio in città con popolazione oltre 500.000 abitanti.....mc.	200.=

Art.4.

Nel limite del contingente stabilito per ciascuna Provincia i Consigli Provinciali delle Corporazioni hanno facoltà di concedere assegnazioni supplementari di gas alle persone o ditte che ne facciano motivata richiesta, osservando rigorosamente il seguente ordine di preferenza:

- a) autocarri adibiti a trasporti bellici od interessanti le fabbricazioni di guerra;

- b) autocarri adibiti ai trasporti alimentari di prima necessità od anche di combustibili e carburanti;
- c) autovetture di sanitari;
- d) autovetture in servizio pubblico da piazza e da rimessa;
- e) autovetture di organi statali e di Enti pubblici;
- f) autovetture appartenenti a stabilimenti ausiliari;
- g) autovetture appartenenti ad aziende agricole, industriali, commerciali, svolgenti attività di particolare interesse per la difesa e la economia del Paese.

Le domande per ottenere assegnazioni di gas in misura superiore a quella normalmente stabilita per ciascun tipo di autoveicolo, debbono essere inoltrate direttamente ai Consigli Provinciali delle Corporazioni.

Art.5.=

In ogni caso in cui il contingente di gas stabilito venga ad essere per qualunque motivo ridotto, o quando debbasi col contingente stesso far fronte ad esigenze straordinarie di carattere inderogabile, i Consigli Provinciali delle Corporazioni hanno facoltà di assegnare ai singoli utenti di autoveicoli un quantitativo di gas inferiore a quello stabilito nell'Art.3, tenendo presente l'ordine di preferenza indicato nell'articolo precedente.

Analoga facoltà di assegnare un quantitativo di gas inferiore a quello normalmente stabilito, spetta ai Consigli ogni qual volta essi ritengano che tal minor quantitativo risulti adeguato agli effettivi bisogni dell'utente dell'autoveicolo.

Art.6.=

I venditori di gas destinati all'autotrazione hanno l'obbligo di tenere un apposito schedario, che sarà loro rimesso dall'Ente Nazionale Metano, su cui debbono essere annotate le caratteristiche degli autoveicoli giornalmente riforniti ed i rifornimenti di gas effettuati ad ogni autoveicolo.

Art.7.

Gli utenti di autoveicoli azionati a gas sono tenuti ad esibire al venditore, al momento del rifornimento, un apposito libretto che sarà rimesso dall'Ente Nazionale Metano, pel tramite dei Consigli Provinciali delle Corporazioni, e su cui debbono essere annotati dal venditore i quantitativi di gas prelevati.

La predetta disposizione non si applica ai pubblici servizi automobilistici di linea per i quali provvedono già Ispettorati Comparti-

mentali della motorizzazione civile, secondo le modalità che saranno stabilite dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile.

Art.8.=

Per le violazioni delle disposizioni di cui agli articoli 1,2, 6,e 7 si applicano le sanzioni previste dalla legge 8 luglio 1941-XIX, n°645.=

Art.9.=

Il presente Decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del Regno.

Roma, addì, 2 ottobre 1941-XIX-

IL MINISTRO PER LE CORPORAZIONI
RICCI

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
HOST. VENTURI

Me/

Prezzi del metano.

Roma, 14-6-1940 -

Con provvedimento P.806 del 14 giugno corrente sono state modificate come appresso le disposizioni contenute nella circolare 466 del 20 Settembre 1939, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n°287 del 28 dello stesso mese:

1) Il prezzo di vendita del metano (naturale e tecnico) viene fissato in L.1,50 al mc.cubo effettivo per gas compresso ceduto dallo stabilimento di compressione presso la miniera o presso la cokeria, in bombole del cliente.

Il suddetto prezzo si riferisce al metano con potere calorifico superiore, di almeno 8500 calorie.

I produttori di metano tecnico dovranno versare alla Confederazione Fascista degli Industriali L.0,25 per mc. effettivo di metano venduto, a decorrere dall'entrata in vigore del presente provvedimento.

Il prezzo del metano naturale venduto a mezzo colonnetta, a Firenze dal produttore ai rivenditori e agli esercenti pubblici trasporti, non potrà superare L.2 per mc.effettivo.

2) I prezzi per mc.effettivo del metano fornito in bombole, nella vendita al consumo dovranno essere contenuti nei limiti sottoindicati, valevoli per tutti i comuni appartenenti alla stessa provincia:

Imperia, 2,60; Savona 2,40; Genova 2,50; Torino 3; Asti 2,60; Alessandria 2,60; Vercelli 2,80; Novara 3; Varese 2,80; Como 2,80; Bergamo 2,80; Milano 2,60; Brescia 2,70; Pavia 2,50; Cremona 2,50; Mantova, 2,70; Verona 2,80; Vicenza 2,60; Padova 2,50; Treviso 2,50; Venezia, 2,40; Rovigo 2,50; Piacenza 2,40; Parma 2,50; Ravenna 2,50; Pistoia 2,60; Lucca 2,80; Pisa 2,90; Apuania 3,20; Livorno 2,90; Grosseto 3,20; Siena 2,80, Arezzo 2,90.-

Per il noleggio delle bombole il venditore potrà farsi corrispondere un compenso non superiore a L.0,40 al giorno per ogni bombola da 40 litri consegnata al cliente.

I prezzi per mc.effettivo del metano trasportato per gasdotto e venduto al consumo a mezzo colonnetta, per travaso in bombole fisse sull'auto veicolo, non potranno superare L.2,30.

3) Nei prezzi sopraindicati non è compresa l'imposta sulle entrate

4) Per la misurazione del metano, in nessun caso potrà essere applicato un coefficiente di comprimibilità superiore a 1,25 riferito ad una pressione di 200 atm. a 15 gradi di temperatura.

5) La decorrenza dei prezzi come sopra stabiliti viene fissata dal 16 corrente mese. =

0. + 0. + 0. + 0. + 0. + 0. + 0. +

He/