

ATTI PARLAMENTARI

IV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI ^{Doc. XIII}
_{N. 1}

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI AL PARLAMENTO

*sulla gestione finanziaria degli enti sottoposti a controllo in applicazione
della legge 21 marzo 1958, n. 259*

VOLUME CCIC

ENTE AUTOTRASPORTI MERCI

(Esercizio 1966)

Presentata alla Presidenza il 4 marzo 1968

PAGINA BIANCA

I N D I C E

Determinazione della Corte dei conti n. 817 del 23 gennaio 1968	Pag.	5
Relazione sul controllo eseguito sulla gestione finanziaria per l'esercizio 1966 dell'Ente autotrasporti merci	»	6
DOCUMENTI ALLEGATI:		
Bilancio consuntivo 1966	»	13
Relazione del Comitato di gestione	»	18
Relazione del Collegio sindacale	»	29

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 817

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DEGLI ENTI A CUI LO STATO CONTRIBUISCE IN VIA ORDINARIA

nell'adunanza del 23 gennaio 1968;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto il decreto del Presidente della Repubblica, in data 31 marzo 1961, con il quale l'Ente autotrasporti merci è stato sottoposto al controllo della Corte dei conti;

visto il conto consuntivo dell'Ente suddetto, relativo all'esercizio finanziario 1966 nonchè le annesse relazioni del Comitato di gestione e del Collegio sindacale trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

vista la pronuncia su tale conto, resa il 27 luglio 1967 dal Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile, cui compete la vigilanza sull'Ente;

esaminati gli atti;

udito il relatore e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per l'esercizio 1966;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del conto consuntivo — corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perchè ne faccia parte integrante;

DETERMINA

di comunicare alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il conto consuntivo per l'esercizio 1966 — corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — dell'Ente autotrasporti merci, l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

IL RELATORE

F.to Zanini

IL PRESIDENTE

F.to Carbone

**RELAZIONE SUL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA
PER L'ESERCIZIO 1966 DELL'ENTE AUTOTRASPORTI MERCI**

Sulla gestione finanziaria dell'Ente autotrasporti merci (E.A.M.) la Corte ha già riferito al Parlamento per gli esercizi dal 1961 al 1965 (1); riferisce, ora, per l'esercizio 1966.

Con le relazioni sugli esercizi 1962 e 1963-1965, è stato in particolare rilevato che, venute meno le principali finalità per le quali l'Ente era stato costituito, residuavano ad esso, di quelli originariamente attribuitigli dalla norma istituzionale, i compiti di minor rilievo, che si concretavano nell'espletamento della funzione assistenziale in materia di autotrasporti di cose e nell'esecuzione d'indagini e di rilevamenti statistici sui medesimi.

Mette conto invero ricordare che l'Ente autotrasporti merci fu istituito con D.L.C.P.S. 19 luglio 1946, n. 39, per assicurare, nel difficile periodo immediatamente successivo all'ultimo conflitto bellico, l'esecuzione — previ accordi con i competenti organi del Ministero dell'industria e del commercio — dei trasporti di prima necessità e di interesse pubblico; per curare l'equa ripartizione dei trasporti medesimi al fine di garantire il servizio; per provvedere alla razionale distribuzione del carburante, dei lubrificanti e dei pneumatici ai proprietari ed ai detentori degli autoveicoli adibiti al trasporto merci e per eseguire i recuperi e le vendite degli automezzi di preda bellica, temporaneamente affidati in consegna a privati, ditte o enti, realizzandone il relativo prezzo da versare al bilancio dello Stato.

Oltre a tali finalità, all'Ente furono anche attribuiti dei compiti assistenziali in materia di autotrasporti di cose; l'incarico di svolgere gli accertamenti statistici sui medesimi, nonchè di espletare « quelle altre analoghe mansioni che gli venissero affidate dal Ministero dei trasporti ».

Con il ritorno alla normalità della vita economica del Paese, quelli che erano gli scopi essenziali dell'Ente, in quanto intimamente collegati con la particolare situazione dell'immediato periodo post bellico, sono da ritenersi da tempo esauriti o superati.

L'attività, di cui è cenno nella relazione del Comitato di gestione al consuntivo in esame, che tuttora l'E.A.M. persegue per « assicurare, ove occorra, i trasporti di prima necessità e di pubblico interesse », ha finalità diverse da quelle che originariamente avevano informato in tale campo l'azione dell'Ente.

L'organizzazione a tal uopo predisposta viene, infatti, attuata in collaborazione con gli organi competenti della Difesa, ai quali l'Ente fornisce, come precisato nella nota del 17 novembre 1967, i dati statistici riferiti alle ditte di autotrasporti e loro infrastrutture, da inserire in determinati « piani » di trasporti militari; ciò in vista di eventuali situazioni di emergenza che rendano necessaria la temporanea requisizione delle prestazioni di trasporto delle suddette ditte.

Siffatta collaborazione, espletata in via di fatto fin dal 1949, ha avuto il « nulla osta » da parte del Ministero dei trasporti con nota n. 184043 VA dell'11 maggio 1964.

È anche da rilevare che in occasione delle alluvioni che hanno devastato, nell'autunno del 1966, varie regioni d'Italia, l'attività dell'Ente si è concretata nel porre a di-

(1) Cfr. *Atti parlamentari*, IV legislatura, Camera dei deputati, doc. XIII, n. 1, vol. XIX per l'esercizio 1961, vol. LXXXIII per l'esercizio 1962 e vol. CCXXXI per gli esercizi 1963, 1964 e 1965.

sposizione delle competenti autorità la propria organizzazione, e che all'infuori delle spese di trasferta del personale, concentrato nelle località maggiormente colpite, nessun altro onere è stato sostenuto dall'Ente.

Vale poi osservare che, in relazione al disposto della legge istitutiva, che prevedeva la possibilità per il Ministero dei trasporti di affidare all'Ente mansioni « analoghe » ai suoi compiti di istituto, sono state via via delegate all'EAM attribuzioni che esulano dalle sue finalità, quali, tra l'altro, la istruttoria delle pratiche per il rilascio delle autorizzazioni al trasporto per conto terzi e delle licenze di trasporto per conto proprio, di specifica competenza del suddetto Ministero.

Al proposito è da segnalare che, con i decreti 26 gennaio 1966 e 10 gennaio 1967, concernenti la fissazione dell'importo del diritto di statistica, per tali anni è stato contestualmente affidato all'EAM il compito di accertare, in occasione della « denuncia degli automezzi », il permanere dei requisiti e delle condizioni richieste per il rilascio delle autorizzazioni e delle licenze al trasporto di merci, precedentemente assolto dall'Ispettorato della motorizzazione civile.

La Corte, con le precedenti relazioni, aveva pertanto segnalato l'esigenza di un riesame della posizione dell'Ente, al fine di valutare l'opportunità o meno della sua sopravvivenza, in relazione anche alla sua utilità tecnica ed economica ed agli oneri imposti agli autotrasportatori.

Risulta che in data 11 gennaio 1968, è stato dal Governo presentato alla Camera dei deputati un disegno di legge (n. 4739) che prevede la soppressione e la messa in liquidazione dell'EAM e l'assorbimento del relativo personale da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Con decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1968, registrato alla Corte il 19 gennaio successivo (Reg. 112 — Trasporti, direzione generale MCTC — foglio n. 354) sono stati sciolti il Comitato di gestione dell'Ente — peraltro scaduto dalla carica fin dal 30 aprile 1966 — ed il Comitato consultivo centrale ed è stato nominato un Commissario straordinario con l'incarico di esercitare, in via temporanea, i poteri attribuiti dalla legge al predetto organo di amministrazione.

2. — Come accennato nelle precedenti relazioni, l'organico del personale dell'Ente, stabilito in 688 unità con la tabella annessa al regolamento approvato con decreto interministeriale 12 luglio 1961, ed aumentato di 92 unità con il decreto interministeriale 1962, è stato, con decreto 16 gennaio 1965 del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro, integrato con due nuovi ruoli, uno della carriera di concetto e uno della carriera esecutiva, entrambi di 18 unità, per i servizi doganali e dell'autotrasporto internazionale di merci. Così la dotazione degli organici dell'Ente è salita a 816 unità, a fronte della quale, al 31 dicembre del 1966, la consistenza del personale alle dipendenze dell'Ente risultava di 667 unità di ruolo (2) ripartite nella carriera direttiva (n. 132), di concetto (n. 249), esecutiva (n. 247) e ausiliaria (n. 39) e di 30 avventizi, mantenuti in servizio ai sensi dell'articolo 85 del precitato regolamento.

Il trattamento economico del personale di ruolo e avventizio per stipendio, tredicesima mensilità e indennità integrativa speciale, è pari a quello stabilito per i corrispondenti gradi e qualifiche dell'Amministrazione statale.

Nel corso dell'esercizio 1966 è stato esteso al personale stesso l'aumento dell'indennità integrativa speciale, ed il conglobamento, negli stipendi, dell'assegno mensile, in conformità a quanto al riguardo previsto per gli impiegati civili dello Stato.

(2) Alla data del 15 ottobre 1967 la situazione numerica del personale di ruolo risulta di 654 unità.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'importo dei nuovi stipendi, risultante dalle operazioni di conglobamento dell'assegno temporaneo e dell'assegno mensile, è stato fissato con la tabella approvata con decreto interministeriale 29 ottobre 1966.

Al personale, inoltre, vengono concessi premi di rendimento che complessivamente, nell'anno, non superano l'importo di due mensilità di stipendio.

Il compenso per prestazioni di lavoro straordinario è corrisposto nella stessa misura ed alle medesime condizioni previste per i dipendenti dello Stato.

Per il trattamento di previdenza il personale dell'Ente è iscritto, a norma di legge, alla assicurazione obbligatoria per invalidità la vecchiaia ed i superstiti.

All'atto della cessazione dal servizio il personale di ruolo ha diritto ad un trattamento di quiescenza costituito mediante capitalizzazione finanziaria dei contributi mensili corrisposti dall'Ente e dallo stesso personale sui conti individuali « A » e « B », accesi a favore di ciascun dipendente (3).

È da segnalare che, oltre al personale di ruolo e agli avventizi, l'Ente si avvale anche dell'opera di estranei, conferendo incarichi, ai sensi dell'articolo 77 del regolamento organico, per affari legali, per servizi tecnici e amministrativo-contabile.

Anche nel 1966, come negli antecedenti esercizi, sono stati rinnovati incarichi precedentemente attribuiti, e da più anni, alle medesime persone. Tale fatto è giustificato dall'Ente con le vacanze esistenti negli organici e l'impossibilità di provvedere alla loro copertura a causa dell'incertezza sul futuro dell'Ente; tuttavia la Corte non può non rilevare che gli incarichi contemplati nel richiamato articolo 77 hanno carattere del tutto temporaneo, onde i frequenti rinnovi disposti alle rispettive scadenze sono da ritenersi in contrasto con la natura stessa dei rapporti di lavoro a tempo determinato, instaurati ai sensi di tale norma regolamentare.

3. — Il conto consuntivo per l'esercizio 1966, sul quale si è espresso in senso favorevole il Collegio sindacale, è stato deliberato dal Comitato di gestione in data 28 aprile 1967 ed approvato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile il 27 luglio successivo (4).

Come già per i precedenti esercizi, il consuntivo consta di un rendiconto economico che, oltre alle entrate ed uscite della gestione, considera altresì quelle per partite di giro, e di una situazione patrimoniale.

I risultati della gestione relativa all'esercizio in esame, desunti dal rendiconto economico, si compendiano nei seguenti dati:

Entrate	L. 2.095.609.091
Uscite	» 2.314.592.151
	<hr/>
Disavanzo	L. 218.983.060
	<hr/> <hr/>

Le partite di giro pareggiano in entrata ed in uscita per lire 337.390.614.

Le entrate sono essenzialmente costituite dagli « incassi per diritti di statistica » il cui importo, in lire 1.900.635.000, presenta una diminuzione di lire 4.580.000 rispetto al-

(3) A norma dell'art. 72 del R.O. i suddetti conti sono vincolati a favore dell'Ente, le somme ad essi accreditate ed i relativi interessi devono essere investiti in titoli di Stato o garantiti dallo Stato, ovvero entro il limite del 30% nell'acquisto di immobili ad uso ufficio per l'Ente; sentito il dipendente le somme stesse possono essere destinate al pagamento del premio di un contratto di assicurazione.

(4) È questa la prima volta che il Ministero vigilante adotta una formale pronuncia sul conto dell'E.A.M.; nei precedenti esercizi, infatti, si era limitato a dare atto della regolarità della gestione e dell'assenza di rilievi sul conto consuntivo.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

l'ammontare degli introiti conseguiti allo stesso titolo nell'esercizio precedente. Tale flessione, seppure modesta, in cifra assoluta appare considerevole se riferita all'aumento verificatosi nella consistenza del parco camionistico (5).

Si richiamano, pertanto, al proposito, le osservazioni formulate con le precedenti relazioni in ordine sia alla incompleta esazione del tributo dovuto dagli autotrasportatori, sia all'equa distribuzione del carico del tributo stesso tra i vari soggetti.

Altra entrata di notevole rilievo è rappresentata dai proventi per « carnets TIR » saliti da lire 88.186.350 nel 1965 a lire 112.201.485 (6) nell'esercizio in esame.

Seguono poi, in ordine di importanza, gli « interessi attivi bancari » per lire 39 milioni 822.778, gli « interessi attivi sui titoli » in lire 17.742.248 ed i proventi derivanti dalla vendita degli stampati denunce per lire 5.417.580.

Figurano poi tra le entrate i « fitti attivi » dei locali di proprietà dell'Ente ceduti in locazione per lire 526.000, e la posta dei « fitti figurativi », per l'importo di L. 19.264.000, che trova esatta corrispondenza nell'analoga voce dell'uscita.

Le entrate e le uscite per partite di giro riflettono le ritenute al personale per contributi previdenziali per R.M. e I.C. e per cessioni del quinto dello stipendio e i relativi versamenti, gli incassi e versamenti per IGE su diritti di statistica, *carnets* e targhe TIR e per diritti doganali, contributi e prestiti dell'Associazione mutua assistenza.

Le spese per il personale costituiscono la parte più considerevole delle uscite dello esercizio. A tale titolo nel rendiconto figura l'importo di lire 1.858.153.219, ma è da osservare che tale somma non esaurisce tutto l'onere che l'Ente sostiene per il proprio personale, perchè alla suddetta cifra è da aggiungere la spesa in lire 97.613.000 per il personale addetto alla gestione TIR, che nel consuntivo risulta compresa fra gli oneri della gestione stessa; onde la spesa complessiva del personale dell'Ente si determina in lire 1 miliardo 955.766.219 così ripartita:

— stipendi e compensi accessori	L.	1.536.991.774
— contributi oneri previdenziali	»	208.069.267
— accantonamento al fondo per trattamento di quiescenza e previdenza e indennità di anzianità	»	172.652.028
— visite mediche fiscali	»	949.645
— trasferte, viaggi, missioni	»	37.103.505
	Totale	L. 1.955.766.219

che rappresenta l'85 per cento del totale delle uscite ed incide sull'ammontare complessivo delle entrate per il 93 per cento circa.

Nell'esercizio, ancora, le spese generali sono assommate a lire 243.291.962 (11 per cento circa del totale delle uscite); le « spese per particolari compiti di istituto » a lire

(5) Al 31 dicembre 1966 risultavano adibiti al trasporto di merce n. 1.053.527 veicoli per una portata complessiva di 25.794.517 quintali. Rispetto alla situazione accertata al termine dell'esercizio precedente, si è avuto un incremento del parco di 65.888 automezzi pari al 6,68% ed un incremento della portata complessiva di ql. 2.122.101 pari all'8% circa.

(6) Il servizio trasporti internazionali merci in regime « Transport International Routier TIR » ha registrato nel corso del 1966 un incremento valutabile del 20% circa rispetto all'esercizio precedente, con un totale di n. 53.828 « carnets » utilizzati dagli autotrasportatori italiani così ripartiti: n. 28.113 in entrata in Italia, n. 25.715 in uscita dall'Italia.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

46.377.120 (2 per cento circa) (7); la « spesa per gestione *carnets TIR »* a lire 16.648.000 (esclusi gli oneri per il personale addettovi che, come sopra indicato, sono stati di 98 milioni circa) e le imposte e tasse a lire 5.452.696.

Sono state poi erogate a favore dell'Associazione di mutua assistenza tra i dipendenti dell'Ente lire 21.500.000, per contribuzioni deliberate in varie riprese dal Comitato di gestione, oltre a lire 5.148.472, costituenti l'utile derivante dalla cessione degli stampati per la denuncia degli automezzi.

Richiamati i rilievi formulati con la precedente relazione sulla illegittimità della devoluzione alla suddetta associazione dell'utile ricavato con la vendita degli stampati (8), si osserva, quanto alla erogazione di contributi a favore della Mutua, che, sebbene la possibilità della concessione dei medesimi sia contemplata dall'articolo 7 dello statuto dell'Associazione stessa approvato con decreto del Presidente della Repubblica 26 febbraio 1967, n. 272 (9), l'andamento deficitario della gestione, chiusasi come innanzi cennato con un *deficit* di 219 milioni circa avrebbe dovuto sconsigliare l'Ente dal disporre erogazioni di spese, per loro stessa natura di carattere del tutto discrezionale.

4. — La situazione patrimoniale al 31 dicembre 1966 è prospettata nel bilancio dell'Ente nelle seguenti misure:

Attività	L.	1.717.111.139
Passività	»	1.936.094.199
Disavanzo	L.	218.983.060

oltre i conti d'ordine che pareggiano in lire 23.170.119.

Nella parte attiva del conto patrimoniale, assume particolare rilievo la posta « Titoli di proprietà », aumentata di lire 352.634.853 rispetto al precedente esercizio, a seguito degli investimenti in titoli garantiti dallo Stato effettuati in conformità del disposto dell'articolo 72 del R.O. del personale, delle somme accreditate ai conti individuali « A » e « B ».

Fra le altre attività i depositi in banca risultano diminuiti di lire 688.507.086 mentre è aumentata di lire 19.852.985 la voce debitori diversi.

Immutata è rimasta la consistenza dei beni immobili, espressa per il loro costo in lire 482.222.251; lieve diminuzione (lire 1.690.707) ha registrato invece la voce mobili, macchine e attrezzi, il cui valore sempre indicato al prezzo di costo, figura per lire 141.335.093.

Nella parte passiva la variazione di maggior rilievo riguarda la voce « partite da liquidare passive », che, da lire 147.453.323 nel precedente esercizio, risulta diminuita a lire

(7) Tali spese riguardano gli oneri per i comitati consultivi centrali e provinciali, per le commissioni centrali, per le collaborazioni, stampe propaganda, ecc.

(8) Il Ministero dei trasporti con la nota n. 6172 del 27 settembre 1967 diretta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ha assicurato che tali erogazioni sono venute a cessare nel corso del 1966 a seguito della applicazione delle nuove modalità deliberate l'11 marzo dello stesso anno dal Comitato di gestione, per la raccolta delle denunce degli autotrasportatori consistenti nell'abbinamento della denuncia medesima con il versamento del relativo diritto di statistica in apposito c/c postale. Con la stessa nota, è stato, altresì, chiarito che la destinazione a favore della Mutua delle somme messe a disposizione della BNL che intrattiene rapporti in c/c con l'Ente oggetto di rilievo con la precedente relazione è venuta a cessare con il 1964 e che gli importi successivamente versati dal suddetto Istituto quali « conguaglio interessi » sono stati direttamente accreditati all'Ente.

(9) Secondo il disposto del suddetto art. 7 le entrate della Mutua sono costituite: a) da contributi mensili degli iscritti nella misura dell'1% dello stipendio mensile a carico dell'EAM; b) da contributi disposti dall'EAM a favore della Associazione; c) dal prodotto dell'impiego dei fondi; d) da ogni eventuale entrata.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

32.394.949; lieve aumento ha registrato invece la posta creditori diversi, passata da lire 240.779.386 a lire 242.351.728 al termine dell'esercizio in esame.

La consistenza dei fondi ammortamento immobili e ammortamento mobili e macchine d'ufficio, è rimasta invariata, non essendosi provveduto, a causa dell'andamento deficiente della gestione, ad effettuare accantonamenti a tali conti, così, come, per la stessa ragione, non è stato eseguito alcun accantonamento al fondo imposte e tasse da pagare, fondo che risulta esposto nel consuntivo solo per memoria, avendo l'Ente con l'importo di lire 99.496.285, costituito nei precedenti esercizi, provveduto al pagamento di parte delle imposte e tasse arretrate.

Sostanzialmente immutata, rispetto al passato esercizio, risulta altresì la consistenza del Fondo centri assistenza e sosta autoveicoli (lire 361.881.994); nel corso dell'esercizio, infatti, non solo non sono state accantonate somme al suddetto fondo, ma nessuna concreta iniziativa è stata attuata per la costituzione dei centri da tempo progettati.

Ciò porta a rilevare uno stato di carenza nell'espletamento dell'attività assistenziale che si ricollega ai residui compiti istituzionali dell'Ente. E di tale fatto è indice anche l'estinzione avvenuta nel 1964, e di cui si è data notizia con la precedente relazione, dei due fondi, a suo tempo costituiti, per l'istituzione di corsi di perfezionamento per autotrasportatori e per l'assistenza sociale ai trasportatori, con il trasferimento dei relativi importi al fondo imposte e tasse (10).

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il controllo sulla gestione finanziaria dell'Ente autotrasporti merci per l'esercizio 1966 ha posto in evidenza una situazione di squilibrio che, non v'è dubbio, tenderà sempre più ad accentuarsi nei successivi esercizi, stante l'insufficienza delle entrate, essenzialmente rappresentate dai proventi del diritto di statistica, a coprire i crescenti costi di esercizio, costituiti per la quasi totalità dagli oneri per il personale.

Ciò è reso palese dal fatto che al 30 settembre del 1967 il disavanzo fra le entrate e le uscite, secondo gli accertamenti eseguiti dal Collegio dei revisori (verbale dell'8 novembre successivo), aveva già raggiunto la somma di lire 156 milioni circa; vale aggiungere che il Comitato di gestione, nell'impossibilità di reperire diversamente i fondi necessari per fronteggiare le spese di carattere indilazionabile, ha ritenuto, con delibera del 4 ottobre dello stesso anno, di dover attingere le somme occorrenti al pagamento degli stipendi del personale, dalle disponibilità liquide del Fondo trattamento di quiescenza.

Tale stato di fatto e le considerazioni cui all'inizio e nel corso della presente relazione si è fatto cenno, circa l'esaurimento dei principali compiti istituzionali per i quali l'Ente venne costituito, inducono pertanto la Corte a ribadire l'esigenza di una definitiva soluzione del problema concernente il futuro dell'Ente, in conformità, del resto, con gli intendimenti in proposito manifestati dal Governo con la presentazione del menzionato disegno di legge al Parlamento.

(10) Cfr. vol. CCXXXI citato.

PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSUNTIVO

Esercizio 1966

PAGINA BIANCA

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SITUAZIONE PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 1965

ATTIVITA'		PASSIVITA'	
Cassa	6.453.083	Creditori diversi	242.351.728
Banche	354.632.355	Partite da liquidare passive	32.394.949
Depositi cauzionali dati a garanzia	6.457.529	Fondo ammortamento immobili	62.164.051
Titoli di proprietà	640.310.193	Fondo ammortamento mobili e macchine ufficio	63.287.115
Immobili	482.222.251	Fondo svalutazione crediti	3.166.220
Macchine, mobili, impianti	141.335.093	Fondo per trattamento di quiescenza e previdenza	1.170.848.191
Partite da liquidare attive	8.748.838	Fondo Centri assistenza e sosta autoveicoli	361.881.944
Debitori diversi	71.565.802	Fondo imposte e tasse da pagare	1
Attività varie - Carnet e targhe T.I.R.	5.385.995		
	1.717.111.139		1.936.094.199
CONTI D'ORDINE			
Terzi per nostri depositi dati a garanzia . L. 6.457.529		Depositi dati a garanzia	L. 6.457.529
Trattamento di quiescenza - conto B . . . » 16.712.590		Creditori per trattamento di quiescenza	» 16.712.590
		- conto B	
			23.170.119
			1.740.281.258
			218.983.060
			1.959.264.318
			1.959.264.318
DISAVANZO			

IL CAPO CONTABILE
Arturo Grifone

IL DIRETTORE GENERALE
Ugo Bernieri

IL PRESIDENTE
Giuseppe Liguori

I SINDACI
Ferdinando Squitieri
Luigi Giorgi
Italo Danese

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

RENDICONTO ECONOMICO DELL'

ENTRATE	
Incassi diritti statistica	1.900.635.000
Affitti attivi	526.000
Affitti figurativi	19.264.000
Interessi attivi bancari	39.822.778
Interessi attivi su titoli	17.742.248
Carnets T.I.R.	112.201.485
Proventi vari - Stampati denuncia I.G.E. compresa	5.417.580
TOTALE ENTRATE	
2.095.609.091	
PARTITE DI GIRO	
Ritenute al personale per contributi previdenziali111.365.115
Ritenute al personale e diversi per R.M. e I.C.	64.753.700
Ritenute al personale per cessione del quinto	7.140.200
Incassi I.G.E. su D.S. e Carnets e targhe T.I.R.	6.720.386
Incassi per diritti doganali	83.555.993
Contributi e prestiti Associaz. mutua assistenza	63.855.220
TOTALE ENTRATE PER PARTITE DI GIRO	
337.390.614	
RIEPILOGO	
Totale entrate	2.095.609.091
Totale entrate per partite di giro	337.390.614
DISAVANZO	
2.432.999.705	
218.983.060	
2.651.982.765	

IL CAPO CONTABILE
Arturo Grifone

IL DIRETTORE GENERALE
Ugo Bernieri

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ESERCIZIO FINANZIARIO 1966

USCITE			
Spese per il personale	stipendi e compensi accessori	L.	1.458.342.774
	contributi e oneri previdenziali	»	194.106.267
	accanton. fondo trattam. quiescenza e previd. e indemn. anz.	»	169.346.028
	visite mediche fiscali	»	949.645
			1.822.744.714
Trasferte			35.408.505
Organi dell'Ente			13.765.864
Spese per particolari compiti d'istituto			46.377.120
Spese per gestione carnets T.I.R.			114.261.000
Spese di cancelleria e stampati			29.765.312
Spese per locali	affitti passivi	L.	52.012.972
	riscaldamento	»	6.392.661
	illuminazione	»	4.600.610
	varie (acqua e gas)	»	334.539
	Portiere Via tronto	»	1.762.875
			65.103.657
Affitti figurativi			19.264.000
Affitto macchine I.B.M.			8.319.752
Spese postali e telegrafiche			72.186.346
Spese telefoniche			17.776.837
Assicurazioni varie			860.270
Bolli			3.160.031
Spese legali			1.321.530
Spese bancarie ed interessi passivi			215.848
Spese di locomozione			4.694.693
Imposte e tasse			5.452.696
Spese di rappresentanza			1.056.415
Spese per manutenzione	riparazione adattamento mobili	L.	3.433.585
	pulizie locali	»	16.807.895
	immobili	»	4.258.451
			24.499.931
Contributi vari assistenziali			22.448.154
Spese varie			565.476
Stampati denuncia autoveicoli ed I.G.E.			195.528
Devoluzione stampati all'Associazione di mutua assistenza			5.148.472
			2.314.592.151
TOTALE USCITE			
PARTITE DI GIRO			
Contributi previdenziali a carico personale			111.365.115
Ritenute erariali a carico personale e diversi			64.753.700
Istituti vari per cessione del quinto			7.140.200
Ufficio registro Roma per I.G.E.			6.720.386
Dogane per diritti doganali			83.555.993
Associazione mutua assistenza per contributi e prestiti			63.855.220
			337.390.614
TOTALE USCITE PER PARTITE DI GIRO			
RIEPILOGO			
Totale uscite			2.314.592.151
Totale uscite per partite di giro			337.390.614
			2.651.982.765
			2.651.982.765

II PRESIDENTE
Giuseppe Liguori

I SINDACI
Ferdinando Squitieri
Luigi Giorgi
Italo Danese

RELAZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE

NOTE INTRODUTTIVE SULLA SITUAZIONE DELL'AUTOTRASPORTO DI MERCI

1.1. — L'attività dell'autotrasporto di merci, nel periodo in esame, è caratterizzata da un notevole sforzo di ripresa dei traffici e di affiancamento alle altre principali attività economiche per il superamento delle difficoltà registrate nel mercato interno ed in quello internazionale, dopo il periodo congiunturale degli scorsi anni.

Tale impegno ha sensibilmente favorito il miglioramento della organizzazione aziendale ed il ricorso a tecniche più affinate sia con l'ammodernamento spontaneo del parco, sia con la utilizzazione di autoveicoli di portata più rispondente al loro impiego.

Una più diffusa utilizzazione delle *casse mobili*, delle *palette*, dei veicoli speciali per il trasporto di prodotti chimici e delle cisterne particolarmente predisposte per liquidi alterosi, ha inciso positivamente nella qualità del servizio e nei realizzi.

Una certa stasi si è invece riscontrata nell'impiego di veicoli con carrozzeria isotermica per il trasporto a temperatura controllata, così come si è registrato un accentuato disagio nel settore dei ribaltabili che, ovviamente, ha continuato a risentire della crisi edilizia e dell'arresto della costruzione delle grandi autostrade. Si è invece mantenuto soddisfacente il volume di trasporto stradale in rapporto al traffico portuale e si è ulteriormente incrementato il trasporto internazionale, nei limiti fissati dai vigenti accordi.

Nella regolamentazione dell'esercizio, meritano una particolare attenzione l'impegno del Governo per adeguare i pesi e le dimensioni dei veicoli industriali mediante le modifiche degli articoli 32 e 33 del Codice della Strada ed una intensa attività legislativa nella elaborazione di proposte per la riforma di struttura del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato e per attuare il coordinamento fra i sistemi di trasporto concorrenti.

Nel 1966 sono stati avviati, inoltre, i previsti controlli sul permanere dei requisiti prescritti dalle vigenti disposizioni per l'esercizio del trasporto per conto di terzi e per l'uso di veicoli per il trasporto di merci in conto proprio, onde evitare il trasporto abusivo o la illecita concorrenza.

In campo internazionale, nonostante la intensa attività degli organi della CEE, viene registrato il rinvio della prevista tarifficazione a forcella per il trasporto di merci su strada. Hanno invece inizio le trattative fra gli organismi interessati per una armonizzazione delle disposizioni in materia sociale e di altre norme nazionali interessanti l'autotrasporto. Viene deciso di regolamentare l'ammissione alla professione degli autotrasportatori ed il controllo della capacità di trasporto. Tali misure vengono considerate, dagli organi comunitari e dai Governi, valide per la instaurazione della nuova politica comune dei trasporti.

1.2. — I fatti rilevati trovano riscontro nei seguenti *elementi statistici* ed in quelli delle tavole allegate, relative al parco degli autoveicoli adibiti al trasporto di merci.

Al 31 dicembre 1966 il parco nazionale risulta composto da n. 1.053.527 veicoli, di cui n. 840.648 in conto proprio, n. 210.077 in conto terzi e n. 2.802 « esenti », per una portata complessiva di quintali 25.794.517.

Nella Tav. I è riportata la consistenza suddetta, suddivisa per tipo di concessione e per categoria di veicoli.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il rapporto numerico del parco nelle varie categorie, per gli anni 1965 e 1966 — Tav. II — indica le variazioni verificatesi nel periodo in esame.

Nel grafico — Tav. III — è riportata la consistenza numerica del parco, per tipo di concessione e classe di portata, per gli anni dal 1957 al 1966.

Per una valutazione generale del fenomeno assumono fondamentale interesse i dati rilevati dall'Ente, specialmente per quanto concerne il numero medio dei veicoli e la capacità media di trasporto per azienda, per gli anni dal 1957 al 1966 — Tav. IV — la valutazione dell'entità del traffico in tonn. e tonn./km. rilevata per questionario nel 1965, nonché la utilizzazione media della capacità di trasporto e la percorrenza media di una tonnellata desunte dalla stessa rilevazione — Tav. V.

La maggior parte dei dati esposti si riferiscono a rilevazioni effettuate dall'EAM in collaborazione con l'ISTAT, per conto dell'Ufficio Statistico delle Comunità europee.

Dagli studi condotti dall'Ente, attraverso la propria Commissione Statistica ed in collaborazione con l'ISTAT, si rileva che i dati sul tonnellaggio trasportato assumono un valido significato soltanto se riferiti ai percorsi extraurbani e per relazione, distinti cioè da quelli del traffico locale nel settore della distribuzione o sussidiario di altri mezzi di trasporto.

L'Ente ha seguito l'andamento dell'autotrasporto, rilevando gli elementi più indicativi, anche in rapporto all'andamento del reddito lordo nazionale e dell'indice generale della produzione industriale; da ciò si è rilevato che l'autotrasporto è stato sensibile alle variazioni verificatesi nell'economia e la capacità di trasporto si è spontaneamente adeguata alla domanda — nonostante il blocco in atto delle autorizzazioni — sia l'aumento delle licenze per il trasporto in conto proprio, sia con la sostituzione di veicoli con altri di portata maggiore, della stessa categoria.

La tendenza all'aumento di portata dei veicoli nel conto terzi è accentuata nella categoria dei veicoli con portata superiore ai 50 quintali; infatti, pur riscontrandosi un leggero decremento nel numero rispetto al 1965, la portata è passata da quintali 3.997.776 a quintali 4.076.767.

La cessione globale di aziende verificatesi in numerosi casi, è stata regolarizzata sulla base del decreto ministeriale 7 maggio 1965, che consente il trasferimento delle autorizzazioni e, quindi, dei mezzi alla nuova azienda, in caso di cessione totale.

I costi, secondo le rilevazioni dell'Ente, hanno subito un incremento medio del 4,60 per cento rispetto a quelli dell'anno precedente e l'andamento dei noli, sulle principali relazioni, è riportato nella Tav. VI. Dal confronto fra i primi ed i secondi, possono agevolmente rilevarsi utili aziendali estremamente ridotti; situazione questa che si riflette sull'andamento generale di tale attività e determina il disagio di larghi strati degli operatori in questo settore.

1.3. — Nei *Trasporti internazionali*, a seguito degli aggiornamenti degli accordi bilaterali, intervenuti nel corso dell'anno, si sono avute, nel 1966, le seguenti disponibilità:

AUSTRIA: n. 600 autorizzazioni a carattere continuativo di destinazione e di transito; n. 100 autorizzazioni di transito riservate a veicoli in conto proprio; n. 120 autorizzazioni valide soltanto per i transiti; n. 100 autorizzazioni speciali riservate ai trasportatori del Trentino-Alto Adige e del Friuli-Venezia Giulia.

BELGIO: n. 110 autorizzazioni per il conto terzi. I trasporti in conto proprio sono liberi. Per il transito le autorizzazioni non sono contingentate.

CECOSLOVACCHIA: n. 300 autorizzazioni a viaggio per i trasporti in conto proprio e conto terzi, riservate ai trasporti da e per il porto di Trieste; n. 150 autorizzazioni a viaggio per i trasporti in conto proprio e conto terzi nell'intero territorio dell'altro Paese.

LEGISLATURA IV — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

FRANCIA: *zona di corta distanza*: n. 13.000 autorizzazioni per il trasporto di legname di cui 3.000 valide per il trasporto di merci varie in un sol senso; n. 5.000 autorizzazioni per il trasporto di merci varie (andata e ritorno); n. 500 autorizzazioni per il trasporto di derrate deperibili, valide dal 1° aprile al 30 settembre; *zona di lunga distanza*: n. 3.000 autorizzazioni per il trasporto di merci varie; n. 4.000 autorizzazioni per il transito (di cui 1.500 utilizzabili anche per destinazione zona lunga).

GERMANIA: n. 400 autorizzazioni per trasporti a carattere continuativo di destinazione o di transito, per conto terzi. Il trasporto per conto proprio è esente da autorizzazione.

GRECIA: n. 500 autorizzazioni a viaggio per trasporti conto proprio e conto terzi di destinazione e di transito; n. 500 autorizzazioni a viaggio per trasporti conto proprio e conto terzi, esclusivamente in transito.

JUGOSLAVIA: n. 12.000 autorizzazioni per trasporti frontalieri; n. 220 autorizzazioni permanenti a lungo raggio; n. 2.000 autorizzazioni per viaggio singolo a lungo raggio; n. 20 autorizzazioni di transito.

SPAGNA: n. 1.300 autorizzazioni per viaggi singoli in conto proprio e per conto terzi. Fruiscono di autorizzazioni extra-contingente i trasporti previsti al 2° gruppo della 1ª Direttiva della CEE.

Dai dati relativi alla utilizzazione delle autorizzazioni, da quelli rilevati alle frontiere delle Stazioni EAM in collaborazione con le Dogane e da quelli sull'impiego dei *Carnets TIR* (Tav. VII), si può desumere che i trasporti stradali internazionali hanno avuto un notevole incremento.

2.1. — ATTIVITÀ DELL'ENTE.

L'attività degli uffici centrali e periferici dell'Ente si è svolta rigorosamente nell'ambito dei compiti fissati dalla legge istitutiva e di quelli attualmente delegati dal Ministero dei trasporti. Pur mantenendo il più assoluto rispetto per l'autonomia sindacale delle categorie, si è favorita e stimolata al massimo la loro collaborazione, per cui è stato possibile mantenere con le stesse proficui contatti e consultarle sui vari problemi di loro interesse, dei quali l'Ente è chiamato ad occuparsi.

2.2. — L'organizzazione intesa ad assicurare, ove occorra, l'esecuzione dei *Trasporti di prima necessità e di pubblico interesse* ha formato, come in passato, oggetto di particolare attenzione da parte dell'Ente che, in ossequio a quanto stabilito dal decreto luogotenenziale 19 luglio 1946, n. 39, mantiene in atto una predisposta collaborazione fra i suoi uffici centrali e periferici e gli organi competenti della Difesa.

L'attività svolta al riguardo, nel 1966 si è rivelata particolarmente utile in occasione delle alluvioni abbattutesi su diverse Regioni. Fra l'altro tale attività ha richiesto la dislocazione presso la Sede regionale di Firenze dell'Ufficio mobile dell'EAM, all'epoca disponibile, per essere impiegato nella assistenza ai trasportatori e nella organizzazione dei servizi di soccorso.

2.3. — Gli *accertamenti statistici*, nel corso dell'esercizio in esame, hanno particolarmente impegnato l'Ente anche in relazione alla esigenza di attuare, con il concorso di tutti i mezzi a disposizione, gli accertamenti disposti con decreto ministeriale 26 gennaio 1966.

Le rilevazioni ed elaborazioni statistiche sono state svolte secondo il programma approvato dal Comitato di gestione in sede di formulazione del piano di previsione per l'anno 1966 e nei limiti consentiti della spesa preventivata. Fra l'altro si è proceduto allo

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

aggiornamento degli schedari provinciali, nonchè all'acquisizione, tramite il nuovo modello di denuncia, di elementi relativi all'attività delle ditte ed alla regolarità amministrativa dei veicoli.

In esecuzione, poi, alla delibera del 14 aprile 1965, sulla base degli accordi intervenuti con l'ISTAT e sotto la guida tecnica degli esperti della Commissione Statistica EAM presieduta dal Prof. Costanzo — che ha costituito all'uopo un apposito Gruppo di lavoro — sono proseguiti, nel 1966, i lavori di rilevazione del traffico su strada richiesti dalla Comunità economica europea, nel quadro della indagine sulla utilizzazione delle infrastrutture.

Fino al mese di ottobre, utilizzando l'ufficio mobile a disposizione, si è proceduto alla prevista rilevazione, nei punti di osservazione EAM compresi nella zona dell'Italia centrale, ed alle rilevazioni sperimentali — valide, peraltro, ai fini del programma — nelle zone di Torino, Padova e Napoli, anche per addestrare le squadre di operatori.

Successivamente sono entrati in funzione altri due uffici mobili EAM, per cui le rilevazioni sono state estese ed effettuate contemporaneamente nella zona nord-occidentale, in quella nord-orientale ed in quella meridionale.

L'esecuzione di queste rilevazioni ha richiesto un notevole sforzo organizzativo, nonchè lo studio e l'adozione di criteri metodologici idonei ad assicurare la migliore rappresentatività ed attendibilità dei dati raccolti. I lavori proseguono in modo soddisfacente.

Infine, in attuazione della delibera del Comitato di gestione del 4 marzo 1966 ed in collaborazione con l'ISTAT, è stata effettuata nel 1966, come già negli anni 1962 e 1965 per conto della CEE, una rilevazione campionaria a mezzo questionario.

La rilevazione, che ha avuto carattere trimestrale, ha consentito, per il 1966, il rilevamento di un complesso di 25.000 autoveicoli ed è stata regolarmente portata a termine nell'anno.

Durante il 1966 sono state inoltre, svolte diverse indagini ed effettuati studi statistici su particolari aspetti dell'autotrasporto, come quelli del trasporto internazionale ed in regime TIR, dei trasporti di liquidi con autocisterne, di quelli in regime di freddo, eccetera.

2.4. — L'attività di *assistenza all'autotrasporto di merci* svolta dall'Ente, si è mantenuta nel quadro delle finalità pubbliche e di pubblico interesse, proprie dei suoi compiti istitutivi, che tendono, pur nel rispetto degli interessi degli operatori del settore, a promuovere tutte le iniziative che concorrano al perfezionamento ed alla valorizzazione dell'autotrasporto quale strumento dell'economia generale.

Nell'ambito di tale sua funzione, l'EAM, attraverso i suoi organi consultivi, quali i Comitati consultivi provinciali, il Comitato consultivo centrale e le varie Commissioni di studio, ha esaminato molti problemi che si presentano sul piano nazionale ed internazionale e che, se da un lato interessano gli autotrasportatori, dall'altro hanno particolari riflessi sulla pubblica e privata economia, in quanto influiscono, attraverso la organizzazione e la specializzazione dell'autotrasporto, sul suo razionale ed economico esercizio.

In tal modo l'Ente ritiene di avere contribuito al miglioramento del servizio, alla riduzione dei costi per i singoli e di quelli globali per la collettività.

Inoltre nell'intento di favorire, nell'interesse pubblico, un ordinato sviluppo dell'autotrasporto, con l'applicazione delle leggi e delle disposizioni che regolano l'impiego degli autoveicoli industriali, ha messo la propria organizzazione a disposizione degli operatori per l'esecuzione di tutti gli adempimenti che sono richiesti per l'esercizio dell'autotrasporto.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Nel corso del 1966 ha svolto, presso i propri uffici, complessivamente n. 1.085.053 pratiche, delle quali:

n. 230.357 relative alla concessione di licenze o di autorizzazioni per il trasporto di merci;

n. 332.968 inerenti l'aggiornamento tecnico o comunque derivanti dall'applicazione delle norme attinenti alla disciplina stradale (revisioni, collaudi, agganciamenti, permessi di traino, prove idrauliche, rilascio MC 378, eccetera);

n. 478.163 inerenti ad operazioni di immatricolazione, di duplicazione di carte di circolazione, di duplicazione di targa, passaggi di proprietà, estratti cronologici, bollatura di patenti, iscrizioni e cancellazioni CCIA, legalizzazione di documenti, demolizione di autoveicoli, autorizzazioni per il trasporto di bestiame, autorizzazione per il trasporto di persone e cose, eccetera;

n. 43.565 concernenti il rilascio di autorizzazioni per il trasporto internazionale.

Quanto ai compiti delegati che gli sono stati affidati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in forza della sua legge istitutiva — art. 3 della legge 5 gennaio 1953, n. 33 — l'E.A.M., oltre a svolgere istruttorie e ad esprimere il prescritto parere sulle domande tendenti a conseguire il rilascio di licenze al trasporto di cose proprie o di autorizzazioni al trasporto per conto di terzi, nel 1966 è stato incaricato, con apposito decreto ministeriale 26 gennaio 1966, di svolgere accertamenti sul permanere delle condizioni e dei requisiti, previsti dalle disposizioni vigenti, nei riguardi di circa 775.000 ditte di autotrasporti merci.

Trattasi di un compito di estrema delicatezza, oltre che di notevoli dimensioni, in quanto, attraverso una generale revisione amministrativa — che comporta controlli, esami e valutazioni sulla permanenza o meno delle condizioni e dei requisiti in base ai quali furono rilasciate a suo tempo le autorizzazioni e le licenze al trasporto di cose — potrà stabilirsi se le ditte intestatarie di tali concessioni siano tuttora idonee ad esercitare tale attività.

In relazione alle difficoltà che hanno continuato a condizionare le attività economiche di taluni settori, si è provveduto a redigere, per ciascuna regione e con la collaborazione delle rispettive sedi regionali, periodici rapporti sull'andamento degli autotrasporti di merci, tendenti a rilevare ogni utile e valida indicazione, non solo per lo studio delle cause del fenomeno in se stesso, ma anche per determinare gli orientamenti che eventualmente potevano essere seguiti nell'intento di ovviare, per quanto possibile, agli inconvenienti che ne derivano. In particolare, è stata portata l'attenzione sull'andamento della domanda di trasporto, sia sotto l'aspetto della sua entità, sia sotto quello dei prezzi relativi e delle loro variazioni, in rapporto all'evolversi della situazione economica generale. Tali elementi sono stati tempestivamente resi noti attraverso la circolare d'informazioni dell'Ente.

2.5. — Per quanto riguarda l'attività dell'*autotrasporto internazionale* l'Ente ha innanzi tutto, svolto, in base ad apposite deleghe del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, i servizi relativi all'accettazione delle domande per il trasporto internazionale di merci ed alle istruttorie su tali domande, curandone la rispondenza alle disposizioni in vigore.

Ha provveduto, inoltre, sempre in base ad apposita delega ministeriale, al rilascio delle autorizzazioni speciali al trasporto internazionale in Austria e di quelle di transito, presso i propri uffici di frontiera di Coccau (Tarvisio) e del Brennero e presso la propria sede di Bolzano, onde consentire una più razionale utilizzazione di tali autorizzazioni.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Come già ricordato, negli uffici centrali e periferici dell'Ente, sono state curate complessivamente n. 43.565 pratiche concernenti l'effettuazione di trasporti internazionali da parte degli autotrasportatori interessati, ai quali è stata prestata anche tutta la necessaria assistenza.

Particolare cura è stata altresì dedicata, dai propri uffici di confine, all'assistenza agli autotrasportatori italiani e stranieri, nell'espletamento delle operazioni doganali e delle varie formalità connesse con l'attraversamento delle frontiere.

Per quanto riguarda gli accordi bilaterali con i vari Paesi per la determinazione dei contingenti di autorizzazioni, l'Ente, d'intesa con le categorie interessate, ha fornito la propria collaborazione. I risultati conseguiti sono riportati in altra parte della presente relazione.

Da notare che nel 1966 sono stati anche conclusi nuovi accordi per i trasporti stradali con la Romania, la Cecoslovacchia e la Grecia.

La maggior parte degli accordi esistenti sono stati rinnovati, mentre, per alcuni di questi, i contingenti sono stati modificati a seguito delle riunioni internazionali di Dinard, 24-26 maggio, per la Francia; di Salisburgo, 20-21 ottobre, per l'Austria; di Ferrara, 13-15 dicembre, per la Jugoslavia.

Per quanto riguarda la partecipazione delle rappresentanze di categoria ai lavori degli organismi internazionali, come la Commissione Economica per l'Europa (ECE), la Comunità Economica Europea (CEE), la Camera di Commercio Internazionale (CCI), la Transfrigoroute-Europe ed in particolare l'International Road Transport Union (IRU), l'Ente, oltre a fornire i consueti mezzi, ha curato il funzionamento dell'apposita Commissione Internazionale per la trattazione dei numerosi problemi all'esame e per mettere in condizione gli esperti di partecipare utilmente alle riunioni degli organismi di cui sopra.

A questo fine, nel corso del 1966, la Commissione per l'Autotrasporto internazionale ha tenuto numerose riunioni durante le quali sono stati trattati i problemi più attuali ed importanti dell'autotrasporto di merci internazionale e comunitario.

Notevole rilievo hanno avuto l'esame dell'accordo dei Ministri dei trasporti della CEE del 22 giugno 1965 sull'organizzazione del mercato dei trasporti nella Comunità e le proposte di armonizzazione delle disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti, presentate dalla CEE sulla base di documenti predisposti dall'Ente, sono stati pertanto esaminati i seguenti argomenti e per ognuno di essi è stato rimesso il parere all'IRU: organizzazione del mercato dei trasporti, armonizzazione delle disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti, Regolamento n. 11 della CEE riguardante l'abolizione di discriminazioni nel campo dei prezzi e condizioni di trasporto, pubblicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto nell'ambito del Trattato CECA, revisione della Convenzione per il Contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), normalizzazione delle contabilità nelle aziende di autotrasporto, trasporti a mezzo containers e numerosi altri, tendenti alla instaurazione della politica comune dei trasporti.

Sempre nel quadro dell'assistenza all'autotrasporto internazionale, e per incarico del Ministero dei trasporti e della aviazione civile, si sono effettuate delle rilevazioni e condotti degli studi per una regolamentazione tariffaria fra l'Italia e la Germania. A tale scopo sono stati rilevati gli itinerari in corrispondenza delle relazioni maggiormente praticate, i tempi ed i programmi di viaggio per ricavare, con sufficiente aderenza, i costi ed i prezzi praticati.

3.1. — Nella *applicazione della convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci sotto copertura di carnet TIR* l'Ente ha svolto, in collaborazione con la Di-

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

reazione generale delle Dogane e con l'IRU, una intensa attività rilevatasi di estremo interesse ed importanza per l'economia nazionale. In mancanza di norme adeguate, l'Ente, d'intesa con le Amministrazioni competenti, ha stabilito un regolamento in base al quale è stato istituito un apposito Comitato (denominato Comitato centrale TIR) del quale fanno parte i rappresentanti di tutte le organizzazioni interessate. Tale Comitato ha il compito di riscontrare il possesso dei requisiti da parte dei trasportatori da ammettere al sistema e di esprimere il parere per la loro iscrizione nell'apposito Registro e per la sospensione o la cancellazione, nei casi in cui tali requisiti siano venuti a cessare.

L'EAM fornisce inoltre, mediante personale specializzato, dislocato presso gli uffici doganali di frontiera e presso alcune dogane interne, una assistenza per il regolare funzionamento del sistema TIR. Tale attività, particolarmente apprezzata dagli autotrasportatori, dagli utenti e dalle stesse Dogane, ha indubbiamente contribuito allo sviluppo registrato nei traffici internazionali e rappresenta un concreto apporto allo snellimento delle procedure doganali, nonché un incentivo per gli scambi di merci con autocarri.

Anche nel 1966, infatti, si è registrato un notevole incremento nei trasporti internazionali di merci su strada effettuati sotto la copertura di carnets TIR. È stata particolarmente intensa l'attività dell'EAM in tale campo, sia presso la Direzione centrale, sia presso le 48 sedi dipendenti, abilitate al rilascio dei carnets. Nel corso dell'anno sono stati infatti utilizzati dagli autotrasportatori italiani circa 55.000 carnets che, di fronte ai 45.317 del 1965, costituiscono un aumento di circa il 20 per cento (Tav. VII).

Il Comitato centrale per la disciplina TIR ha tenuto, nel 1966, varie riunioni ed, a norma del Regolamento, ha espresso il proprio parere su complessive n. 381 domande di iscrizione al Registro, delle quali n. 85 relative a ditte di nuova iscrizione e n. 296 di ditte già in esercizio internazionale.

La trattazione delle pratiche relative a contestazioni insorte con le Dogane italiane e straniere, ha richiesto un delicato, intenso ed oneroso lavoro, attraverso il quale si è però riusciti ad ottenere la definizione di vari casi, senza il contestuale pagamento dei diritti doganali e delle penalità richiesti dall'Amministrazione finanziaria, evitando le ripercussioni che si sarebbero altrimenti avute sulla continuità del sistema TIR, nei trasporti da e per l'Italia.

3.2. — Per quanto attiene all'*assistenza di carattere tecnico* l'Ente ha continuato, nel corso del 1966, a trattare la materia relativa alle autostazioni merci e alle altre questioni, di cui si forniscono alcuni elementi.

Per le *Autostazioni merci*, in base al parere espresso dal Comitato consultivo centrale, si è avviata l'elaborazione di uno schema di provvedimento legislativo atto a regolamentare adeguatamente le iniziative di carattere pubblico o privato per la realizzazione di una rete di Autostazioni o di Centri di assistenza e sosta in grado di soddisfare le esigenze dell'autotrasporto. Ciò in considerazione che tali iniziative possono anche costituire il punto di incontro fra la domanda e l'offerta, facilitare il reperimento dei carichi di ritorno e contribuire ad una migliore organizzazione del mercato dei trasporti.

Il Comitato di gestione, nell'anno 1966, ha trattato in varie sedute le situazioni riguardanti la realizzazione dei previsti centri di assistenza e sosta.

Per quanto riguarda in particolare il *Centro di assistenza e sosta di Napoli*, il Comitato di gestione, in conformità alle decisioni adottate dalla Giunta speciale presso la Corte d'Appello, ha disposto di perfezionare le pratiche per l'acquisizione dei terreni, già appartenenti a ditte diverse, ritenuti sufficienti per la realizzazione del Centro.

Per il *Centro di assistenza e sosta nel Comprensorio della Dogana di Torino* di corso Sebastopoli, nonostante fossero stati perfezionati gli accordi con la Direzione generale delle Dogane, si è ritenuto, in armonia ad analoghe direttive impartite dal Ministero dei trasporti, di soprassedere all'assunzione definitiva di impegni.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per gli altri centri, in rapporto ad iniziative assunte da privati, l'Ente ha fornito la propria collaborazione, mettendo a disposizione dati e studi di massima, come per l'Autostazione di Firenze, per la quale sono intervenuti, oltre al Ministero dei trasporti e della aviazione civile, anche quello dei lavori pubblici, su parere del relativo Consiglio superiore.

3.3. — Sulla base degli elementi rilevati in campo internazionale e delle direttive impartite dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Comitato consultivo centrale, è stato trattato il problema dei *trasporti combinati*, sia sotto il profilo tecnico che sotto quello economico, per i riflessi che tale servizio avrà indubbiamente sull'attività dell'autotrasporto interno ed internazionale.

In merito al trasporto combinato strada-rotaia con il sistema « Kangourou », si è riconosciuto che il sistema potrà assumere una sua validità, subordinatamente ad un incremento del volume di traffico fra le zone industriali dell'Italia settentrionale e la rete francese. Tale consistenza non si è ancora concretamente manifestata. Ciò nonostante, si sono presi accordi con l'Azienda delle F.S. e con la STEMA, cui è attribuito tale servizio dalle Ferrovie francesi, per eseguire l'esperimento in atto fra la rete francese e la stazione di Novara, anche allo scopo di stabilire le modalità pratiche di esecuzione, il reale interesse degli operatori a collaborare per la realizzazione di tale sistema, quello dell'utenza ed i reali costi di esercizio. È stata predisposta quindi una completa documentazione tecnica dei sistemi di trasporto combinati « Kangourou » e « Flex-Van ».

3.4 — Le *caratteristiche tecniche* di tutti gli autoveicoli industriali in uso, sono state raccolte in apposite tavole che contengono i dati di omologazione e le indicazioni di dati tecnici di ciascun veicolo.

3.5. — Sono stati inoltre predisposti: un piano di segnaletica stradale per l'indicazione della Dogana di Concorrezzo, uno studio per la realizzazione del Centro doganale di Turbigo. Infine, è stata data la più ampia collaborazione nello studio dei programmi urbanistici regionali ed in particolare l'Ente ha partecipato al Congresso di Urbanistica di Palermo, trattando l'inserimento del traffico merci nel programma urbanistico di quella regione.

3.6. — Per i *trasporti speciali ed in regime di freddo*, l'Ente ha seguito l'evoluzione delle nuove tecniche in materia ed, avvalendosi della apposita Commissione di studio presieduta dal prof. Del Nunzio, ha particolarmente approfondito la materia concernente le attrezzature dei magazzini frigoriferi per il collegamento con l'autotrasporto, segnalando, con un'apposita comunicazione presentata al XV Congresso nazionale del freddo di Padova, i necessari miglioramenti di tali attrezzature per le operazioni di carico e scarico dei veicoli stradali.

L'Ente, sentita la Commissione, anche in relazione alla esigenza di una maggiore qualificazione dell'autotrasporto internazionale ed alla applicazione delle norme previste dall'Accordo di Ginevra del 15 gennaio 1962 — che regolano l'impiego di mezzi speciali per il trasporto internazionale delle derrate deperibili — ha sottolineato l'opportunità di una sollecita realizzazione, in Padova, del Centro progettato, in accordo con il Consiglio Nazionale delle Ricerche, per il collaudo di detti mezzi, anche ai fini del rilascio dell'attestato di idoneità richiesto dall'Accordo medesimo.

4.1. — Gli *organi consultivi dell'Ente* hanno svolto una intensa attività con la collaborazione di rappresentanti ministeriali e di categoria e di esperti qualificati, in ordine ad importanti questioni attinenti l'autotrasporto di merci.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Oltre a quanto è stato già riferito, trattando i vari argomenti, sia il *Comitato consultivo centrale* che le Commissioni di studio, hanno preso parte attiva allo studio ed alla soluzione di tutte le questioni attinenti l'autotrasporto di merci.

4.2. — La *Commissione del traffico e della circolazione*, presieduta dall'on. Francesco Colitto, oltre alle questioni già rese note, ha esaminato la proposta di modifica di alcuni articoli del Codice stradale tendenti alla revisione delle vigenti norme sulla disciplina della circolazione stradale, con particolare riferimento alle esigenze dell'autotrasporto di merci.

La Commissione ha preso inoltre in esame le proposte, elaborate dall'apposito Gruppo di esperti costituito in seno all'I.R.U., per la revisione della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (C.M.R.). Ha esaminato anche il progetto di Convenzione per il Contratto di trasporto internazionale combinato di merci, sulla base del progetto a suo tempo predisposto dall'Istituto Internazionale per l'Unificazione del Diritto Privato (UNIDROIT), al fine di pervenire in materia, ad una regolamentazione uniforme.

4.3. — La *Commissione Costi e Condizioni di trasporto*, presieduta dal professor Alessandro Petriccione, ha trattato l'aggiornamento dei costi di esercizio degli autoveicoli adibiti al trasporto di merci, la pubblicazione dei relativi dati e la proposta di Regolamento della Commissione C.E.E. per la instaurazione di una tarifficazione a forcella nel settore dei trasporti di merci per ferrovia, per strada e per via navigabile.

Sul primo argomento si è proceduto, oltre che alle rilevazioni dei dati necessari per l'aggiornamento in questione, anche all'esame dei noli praticati, allo scopo di stabilire, attraverso il rapporto fra costi e prezzi, l'andamento economico dell'autotrasporto.

Per ciò che concerne il secondo argomento, la Commissione ha ampiamente trattato ed esaminato il problema connesso con la instaurazione di una regolamentazione tariffaria a forcella, da applicare ai trasporti stradali in base ai principi enunciati nel programma C.E.E.

4.4. — Sulla attività della *Commissione per l'autotrasporto internazionale*, presieduta dall'onorevole Antonio Carcaterra, si è già riferito nel corso della presente relazione. È doveroso peraltro sottolineare l'intensa attività svolta che ha consentito, in pratica, l'attiva partecipazione agli organismi internazionali dei rappresentanti dell'autotrasporto italiano.

4.5. — La consultazione delle categorie interessate all'autotrasporto e di organismi periferici qualificati, è avvenuta con la maggiore regolarità, attraverso i *Comitati consultivi provinciali*.

La collaborazione tra i vari rappresentanti di categoria nei suddetti Comitati e le Sedi provinciali dell'Ente continua, di anno in anno, ad assumere maggiore importanza ed a rendersi sempre più efficiente, consentendo anche una più appropriata assistenza al settore con il tempestivo esame di tutti i problemi di attualità, nel quadro delle esigenze di carattere generale.

Nel corso delle 1.924 riunioni tenute dai predetti Comitati nel 1966, oltre al parere sul rilascio delle licenze al trasporto di cose proprie, in relazione alle 22.367 domande sottoposte all'esame dei Comitati medesimi, sono stati trattati e discussi argomenti e problemi vari come, ad esempio, la situazione economica dell'autotrasporto, le norme sulla circolazione e sicurezza stradale ed i trasporti abusivi.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

5. — Il *personale dell'Ente* è costituito, alla fine dell'esercizio in esame, da 667 unità di ruolo e da n. 30 avventizi.

Si è provveduto, ai sensi dell'articolo 19 del R. O., alla compilazione ed alla pubblicazione dei « Ruoli di anzianità del personale al 1° gennaio 1966 ».

Nell'anno 1966 sono state conferite, ai sensi dell'articolo 27 del R. O., le previste promozioni.

Nel corso dell'anno si è provveduto, altresì, agli adempimenti di cui alle disposizioni di legge vigenti in materia di assunzione obbligatoria di invalidi di guerra e delle altre categorie previste, immettendo nei ruoli organici n. 1 unità nella qualifica iniziale della carriera esecutiva e n. 3 unità nella qualifica iniziale della carriera ausiliaria.

Per quanto concerne il trattamento economico del personale, l'Ente ha esteso al proprio, in conformità a quanto previsto per gli impiegati civili dello Stato, l'aumento della indennità integrativa speciale ed il conglobamento negli stipendi dell'assegno mensile. La nuova tabella degli stipendi, di cui alla delibera 11 marzo 1966 del Comitato di gestione, sostitutiva della Tabella B annessa al R. O., è stata approvata con decreto interministeriale 29 ottobre 1966.

6. — *Situazione patrimoniale.*

Le voci costituenti l'attività dell'Ente sono esposte nella Situazione patrimoniale e si riferiscono a valori numerari, a beni immobili, mobili, macchine e attrezzi.

I beni immobili ed i mobili, macchine e attrezzi, sono riportati tra le attività nella consistenza reale accertata al 31 dicembre 1966, per il loro costo.

La particolare situazione dell'esercizio in esame non consente accantonamenti al fondo ammortamento immobili ed al fondo ammortamento mobili e macchine ufficio, nonché a quello imposte e tasse da pagare.

D'altro canto è da considerare che i primi di tali accantonamenti non sono strettamente necessari in quanto, per ciò che si riferisce agli immobili, il valore di mercato degli stessi, quasi tutti di nuova costruzione, può ritenersi superiore al valore di acquisto e, per di più, già al passivo risulta un ammortamento di lire 62.164.051.

Per quanto si riferisce ai mobili, macchine ed impianti, il valore di realizzo non sembra inferiore alla differenza tra il valore di acquisto, in base al quale sono stati registrati all'attivo del conto patrimoniale, e l'ammortamento già operato per lire 63.287.115, risultante al passivo dello stesso conto.

Alla data del 31 dicembre 1966 resta ancora da pagare, a saldo di tutti gli acquisti di immobili effettuati dall'Ente, la somma di lire 2.729.148, per mutuo sulla porzione immobiliare di Via Ludovico di Savoia n. 4 - Roma.

La differenza in più di lire 352.634.853, tra la consistenza della voce « Titoli di proprietà » al 31 dicembre 1965 e quella al 31 dicembre 1966, è costituita da altri investimenti in titoli garantiti dallo Stato, in relazione a quanto disposto dall'articolo 72 del Regolamento organico del personale, per i conti A e B al netto di titoli rimborsati per sorteggio.

In rapporto al risultato economico di gestione dell'esercizio 1966, la Situazione patrimoniale dell'Ente si chiude con un disavanzo di lire 218.983.060.

7. — *Rendiconto economico.*

Le entrate realizzate dall'Ente nell'esercizio 1966 sono rappresentate, per la quasi totalità, dai proventi per diritti di statistica di cui all'articolo 5 (lettera a) del D.L.C.P.S. 19 luglio 1946, n. 39.

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Rispetto all'anno precedente, seppure in cifra assoluta, la flessione che si è registrata negli introiti per diritti di statistica è modesta — nel 1965 incassati a tale titolo lire 1.905.215.000, e nel 1966 lire 1.900.635.000 — essa è notevole se riferita alla consistenza del parco camionistico.

La voce « Carnets T.I.R. » ha registrato un maggiore gettito di lire 24.015.135.

Nel complesso, le spese di esercizio 1966 sono superiori a quelle dell'esercizio precedente principalmente per quanto riguarda quelle del personale, in conseguenza del conglobamento e del relativo conguaglio delle competenze.

Tutte le spese sono state comunque contenute nei limiti degli stanziamenti deliberati dal Comitato di gestione in rapporto alle esigenze funzionali dell'Ente, seguendo criteri di oculata economia e contenendo le spese stesse anche in rapporto alle previsioni a suo tempo formulate.

La diminuzione degli introiti di cui sopra, anche in relazione al mancato adeguamento del diritto di statistica e l'inevitabile aumento delle spese, hanno determinato un *deficit* di esercizio di lire 218.938.060.

8. — *Concludendo*, si può affermare che, nonostante le particolari, difficili condizioni nelle quali si è svolta l'attività dell'Ente, i risultati conseguiti possono considerarsi soddisfacenti.

Di ciò va dato merito a quanti hanno collaborato allo sforzo comune, nell'interesse dell'autotrasporto ed, in particolare, al personale che con sacrificio ed abnegazione ha compiuto il proprio dovere.

Roma, 28 aprile 1967

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

Il Bilancio dell'E.A.M. per l'esercizio 1966 risente ovviamente della incerta situazione venutasi a creare fra gli autotrasportatori in conseguenza, in un primo tempo, della campagna denigratoria intrapresa da certa stampa a danno dell'Ente, campagna intensificatasi durante l'anno 1966 e, successivamente, dal preannunciato provvedimento del suo scioglimento.

Infatti, a causa delle anzidette due ragioni, il gettito del diritto di statistica, principale, se non unica cospicua fonte di entrate dell'Ente, ha raggiunto appena la cifra di lire 1.900.635.000 con una diminuzione di lire 760.365.000 in confronto alle previsioni basate sulla misura del diritto di statistica autorizzato con il D. M. 26 gennaio 1966.

Sebbene le spese dell'anno siano state rigorosamente limitate allo stretto indispensabile per il normale svolgimento dei servizi, il bilancio dell'Ente, per la prima volta dopo diversi anni di gestione attiva, risulta gravato del disavanzo di lire 218.983.060, e ciò nonostante che non siano stati effettuati nè gli ammortamenti (dei mobili, degli immobili, ecc.) nè i consueti accantonamenti (imposte e tasse, ecc.).

D'altra parte per quanto riguarda gli immobili ed i mobili va tenuto presente che, per i primi, il valore di mercato è notevolmente superiore a quello di inventario e che esiste al passivo della situazione patrimoniale un ammortamento di lire 62.164.051; per i mobili invece, avendo l'Ente già accantonato la somma di lire 63.287.115, il Collegio ritiene che, dato lo stato di efficienza dei mobili e l'eseguito ammortamento di circa il 50 per cento del loro valore di inventario, data infine la particolare situazione dell'Ente, possano temporaneamente evitarsi ulteriori aggravii al bilancio.

Per quanto riguarda in particolare il mancato accantonamento per imposte e tasse arretrate, il Collegio raccomanda che, quando la situazione dell'Ente possa consentirlo, si provveda ad un congruo accantonamento per tale voce di spesa.

L'anzidetto disavanzo emerge dal seguente raffronto:

Entrate (comprese le partite di giro)	L.	2.432.999.705
Uscite (comprese le partite di giro)	»	2.651.982.765
		<hr/>
Disavanzo	L.	218.983.060
		<hr/> <hr/>

Come negli scorsi esercizi, la spesa del personale ha notevolmente inciso sulle spese complessive dell'Ente, in conseguenza, tra l'altro, dell'evolversi, di anno in anno, della complessa sua attività, e, nonostante che, per la precaria situazione dell'Ente, non si sia fatto luogo alla completa integrazione dei quadri organici del personale.

Il suaccennato disavanzo di esercizio ha creato per l'Ente serie difficoltà finanziarie, difficoltà che permangono tuttora aggravandosi con il tempo dato che l'Ente deve fronteggiare le spese per l'espletamento dei servizi che, nonostante il preannunciato suo scioglimento, deve seguitare a svolgere.

La situazione patrimoniale al 31 dicembre 1966 che, ponendo in evidenza l'anzidetto disavanzo di lire 218.983.060, pareggia all'attivo ed al passivo in lire 1.959.264.318, com-

LEGISLATURA IV - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

presi i conti d'ordine, presenta attività per complessive lire 1.717.111.139, costituite principalmente da disponibilità in banca, da titoli di proprietà, da immobili da macchine, mobili ed impianti, eccetera, cui fanno riscontro al passivo, i vari fondi accantonati tra i quali il più rilevante è quello per il trattamento di quiescenza e previdenza del personale (lire 1.170.848.191) e ciò per un totale complessivo di lire 1.936.094.199.

È da notare che il fondo di lire 99.496.285, costituito nei precedenti esercizi, per il pagamento delle imposte e tasse arretrate, risulta esposto solo per memoria (per una lira) a causa del pagamento delle imposte e tasse degli esercizi precedenti.

Il Collegio, che durante l'anno 1966, come quelli precedenti, ha eseguito frequenti visite alla contabilità ed alla Cassa della Direzione centrale, constatandone sempre la regolarità ed esattezza, ha altresì assistito a tutte le riunioni del Comitato di gestione e di presidenza.

Anche per l'anno 1966 il Collegio ha infine accertato la perfetta rispondenza delle cifre esposte nel consuntivo in esame con i saldi delle rispettive schede contabili e conclude esprimendo parere favorevole all'approvazione del consuntivo del 1966.

Roma, 28 aprile 1967

IL COLLEGIO DEI SINDACI

F.to Squitieri

» Giorgi

» Danese