

**TABELLA N. 10**

**Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e aviazione civile  
per l'anno finanziario 1968**

---

**ANNESSE N. 2**

---

**RENDICONTO CONSUNTIVO**

**ENTE AUTOTRASPORTI MERCI  
(E. A. M.)**

**PER L'ESERCIZIO 1966**

---



## I. — RELAZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE SULL'ATTIVITÀ DELL'ENTE

### NOTE INTRODUTTIVE SULLA SITUAZIONE DELL'AUTOTRASPORTO DI MERCI

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 realizzamenti.

Una certa stasi si è invece riscontrata nell'impiego di veicoli con carrozzeria isoterma 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, della Azienda delle ferrovie dello Stato e per attuare il coordinamento fra i sistemi di trasporto concorrenti.

Nel 1966 sono stati avviati, inoltre, i prescritti controlli sul permanere dei requisiti previsti 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 C.E.E., 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 la 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.

2. — I fatti rilevati trovano riscontro nei seguenti *elementi statistici* ed in quelli delle tavole allegate, relativi 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 tavola I è riportata la consistenza suddetta, suddivisa per tipo di concessione e per categoria di veicoli.

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

Nel grafico — tavola 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 — tavola IV — la valutazione dell'entità del traffico in tonnellate e tonnellate al kilometro rilevate per questionario nel 1965, nonché la utilizzazione media della capacità di trasporto e la percorrenza media di una tonnellata desunte dalla stessa rilevazione — tavola V.

La maggior parte dei dati esposti si riferiscono a rilevazioni effettuata dall'E.A.M. 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 o per relazione, distinti cioè da quelli del traffico locale nel settore della distribuzione e 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 con 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 tavola 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.

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.

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 autorizzazioni.

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 C.E.E.

Dai dati relativi alla utilizzazione delle autorizzazioni, da quelli rilevati alle frontiere dalle stazioni E.A.M. in collaborazione con le Dogane e da quelli sull'impiego dei Carnets T.I.R. (tavola VII), si può desumere che i trasporti stradali internazionali hanno avuto un notevole incremento.

## ATTIVITÀ DELL'ENTE

1. — 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. — La organizzazione intesa ad assicurare, ove occorra la 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'E.A.M., all'epoca disponibile, per essere impiegato nella assistenza ai trasportatori e nella organizzazione dei servizi di soccorso.

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

In esecuzione poi alla delibera del 15 aprile 1965, sulla base degli accordi intervenuti con l'ISTAT e sotto la guida tecnica degli esperti della Commissione statistica E.A.M., 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 E.A.M. compresi nella zona dell'Italia centrale ed alle rivelazioni 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 E.A.M., per cui le rilevazioni sono state estese ed effettuate contemporaneamente nella zona nord-occidentale, in quella nord-orientale e, in quella meridionale.

La 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, 1963 e 1965 per conto della C.E.E., 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 T.I.R., dei trasporti liquidi con autocisterne, di quelli in regime di freddo, ecc.

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'E.A.M., 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 esecuzione di tutti gli adempimenti che sono richiesti per l'esercizio dell'autotrasporto.

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, ecc.);
- n.478.163 inerenti ad operazioni di immatricolazioni, di duplicazione di carte di circolazione, di duplicazione di targa, passaggi di proprietà, estratti cronologici, bollatura di patenti, iscrizioni e cancellazioni C.C.I.A., legalizzazione di documenti, demolizione di autoveicoli, autorizzazioni per il trasporto di bestiame, autorizzazione per il trasporto di persone e cose, ecc.;
- 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 articolo 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 di informazioni dell'Ente.

5. — Per quanto riguarda l'attività a favore 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.

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 stati 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 (E.C.E.), la Comunità economica europea (C.E.E.), la Camera di commercio internazionale (C.C.I.), la Transfrigoroute-Europe ed in particolare l'International road transport union (I.R.U.), 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 C.E.E. 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 C.E.E. 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'I.R.U.: organizzazione del mercato dei trasporti, armonizzazione delle disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti, Regolamento n. 11 della C.E.E. 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 C.E.C.A., revisione della Convenzione per il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (C.M.R.), 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 T.I.R.* l'Ente ha svolto, in collaborazione con la Direzione generale delle dogane e con l'I.R.U., una intensa attività rilevata 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 T.I.R.) 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'E.A.M. 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 T.I.R. 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 nei trasporti internazionali di merci su strada effettuati sotto la copertura di carnets T.I.R. È stata particolarmente intensa l'attività dell'E.A.M. 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 (tavola VII).

Il Comitato centrale per la disciplina T.I.R. 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 T.I.R., 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 la 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'auto-transporto. 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.

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, 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 sulla attività dell'autotrasporto interno ed internazionale.

In merito al trasporto combinato strada-rotaria 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 ferrovie dello Stato e con la STEMA, cui è attribuito tale servizio dalle Ferrovie francesi, per seguire 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 all'esigenza di una maggiore qualificazione dell'autotrasporto internazionale ed all'applicazione delle norme previste dallo accordo di Ginevra 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.

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'onorevole 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 (UNI-DROIT), al fine di pervenire in materia, ad una regolamentazione uniforme.

4. 3. — La *Commissione Costi e condizioni di trasporto*, presieduta dal professore 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 la intensa attività svolta che ha consentito, in pratica, l'attività 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 dei 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 caratte regenerative.

Nel corso delle 1.924 riunioni tenute dai predetti Comitati nel 1966, oltre al parere sul rilascio della licenza 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.

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. 2, 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 divanzo 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 decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, n. 39.

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 milioni 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 218.983.060.

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.

## II. — 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. milioni 635.000 con una diminuzione di lire 760.365.000 in confronto alle previsioni basate sulla misura del diritto di statistica autorizzato con il decreto ministeriale 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 né gli ammortamenti (dei mobili, degli immobili, ecc.) né i consueti accantonamenti (imposta 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
		=====

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, compresi 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 ecc., 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

RENDICONTO ECONOMICO DELL

ENTRATE

Incassi diritti di statistica . . . . .	L.	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 . . . L. 2.095.609.091

PARTITE DI GIRO

Ritenute al personale per contributi previdenziali . . . . .	L.	111.365.115
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 associazione mutua assistenza . . . . .	»	63.855.220

TOTALE ENTRATE PER PARTITE DI GIRO . . . L. 337.390.614

RIEPILOGO

TOTALE ENTRATE . . . . .	L.	2.095.609.091
TOTALE ENTRATE PER PARTITE DI GIRO . . . . .	»	337.390.614

DISAVANZO . . . L. 2.432.999.705  
L. 218.983.060

L. 2.651.982.765

*Il Capo Contabile*  
ARTURO GRIFONE

*Il Direttore Generale*  
UGO BERNIERI



ESERCIZIO FINANZIARIO 1966

U S C I T E				
Spese per il personale	{	stipendi e compensi accessori . . . . .	L. 1.458.342.774	
		contributi e oneri previdenziali . . . . .	» 194.106.267	
		accantonamento fondo trattamento quiescenza e pre-videnza e indennità anzianità . . . . .	» 169.346.028	
		visite mediche fiscali . . . . .	» 949.645	
				L. 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 gas) . . . . .	» 334.539	
		portiere Via Tronto . . . . .	» 1.762.875	
		L. 65.103.657		
Affitti figurativi . . . . .		»	19.264.000	
Affitti 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 rappresentanza . . . . .		»	1.056.415	
Spese per manutenzione	{	riparazione — adattamento mobili . . . . .	L. 3.433.585	
		pulizie locali . . . . .	» 16.807.895	
		immobili . . . . .	» 4.258.451	
		L. 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	
TOTALE USCITE . . . . .			L.	2.314.592.151
P A R T I T E D I G I R O				
Contributi previdenziali a carico personale . . . . .			L.	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
TOTALE USCITE PER PARTITE DI GIRO . . . . .			L.	337.390.614
R I E P I L O G O				
TOTALE USCITE . . . . .			L.	2.314.592.151
TOTALE USCITE PER PARTITE DI GIRO . . . . .			»	337.390.614
			L.	2.651.982.765
			L.	2.651.982.765

*Il Presidente*  
GIUSEPPE LIGUORI

*I Sindaci*  
FERDINANDO SQUITIERI  
LUIGI GIORGI  
ITALO DANESE

SITUAZIONE PATRIMONIAL

A T T I V I T À		
Cassa . . . . .	L.	6.453.083
Banche . . . . .	»	354.632.355
Depositi cauzionali dati a garanzia . . . . .	»	6.457.529
Titoli di proprietà . . . . .	»	640.310.193
Immobili . . . . .	»	482.222.251
Macchine, mobili, impianti . . . . .	»	141.335.093
Partite da liquidare attive . . . . .	»	8.748.838
Debitori diversi . . . . .	»	71.565.802
Attività varie — Carnets e targhe T.I.R. . . . .	»	5.385.995
	L	1.717.111.139
C O N T I D ' O R D I N E		
Terzi per nostri depositi dati a garanzia . . . . .	L.	6.457.529
Trattamento di quiescenza — Conto B . . . . .	»	16.712.590
	L.	1.740.281.259
	DISAVANZO . . . . .	L.
	L.	218.983.060
	L.	1.959.264.318

*Il Capo Contabile*  
**ARTURO GRIFONE**

*Il Direttore Generale*  
**UGO BERNIERI**

P A S S I V I T À		
Creditori diversi . . . . .	L.	242.351.728
Partite da liquidare passive . . . . .	»	32.394.949
Fondo ammortamento immobili . . . . .	»	62.164.051
Fondo ammortamento mobili e macchine ufficio . . . . .	»	63.287.115
Fondo svalutazione crediti . . . . .	»	3.166.320
Fondo per trattamento quiescenza e previdenza . . . . .	»	1.170.848.191
Fondo centri assistenza e sosta autoveicoli . . . . .	»	361.881.944
Fondo imposte e tasse da pagare . . . . .	«	1
	L	1.936.094.199
C O N T I D ' O R D I N E		
Depositi dati a garanzia . . . . .	L.	6.457.529
Creditori per trattamento di quiescenza — Conto B . . . . .	»	16.712.590
	L	1.959.264.318
	L	1.959.264.318
<i>Il Presidente</i>		<i>I Sindaci</i>
GIUSEPPE LIGUORI		FERDINANDO SQUITIERI
		LUIGI GIORGI
		ITALO DANESE



## DATI STATISTICI



CONSISTENZA COMPLESSIVA DEI VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO DI COSE  
SITUAZIONE AL 31 DICEMBRE 1966

CATEGORIA VEICOLI	Conto proprio		Conto terzi		Totale	
	N.	Q.li	N.	Q.li	N.	Q.li
Totale autoveicoli U.P. e Motocarri . . . . .	351.392	1.651.299	16.979	155.889	368.371	1.807.188
Totale autocarri fino a 25 q.li	363.500	3.882.275	40.846	750.109	404.346	4.632.384
Totale autocarri oltre 25 q.li fino a 50 quintali . . . . .	51.298	2.060.350	62.113	2.673.449	113.411	4.733.799
Totale autocarri oltre 50 q.li	49.742	3.632.315	48.932	4.076.767	98.674	7.709.082
Totale autocarri . . . . .	464.540	9.574.940	151.891	7.500.325	616.431	17.075.265
Totale trattori . . . . .	5.157	—	2.783	—	7.940	—
Totale rimorchi . . . . .	14.002	1.371.114	35.129	4.442.615	49.131	5.813.729
Totale semirimorchi . . . . .	5.557	482.908	3.295	538.938	8.852	1.021.846
Totale . . .	840.648	13.080.261	210.077	12.637.767	1.050.725	25.718.028
Autoveicoli esenti (non soggetti alla legge 20-6-1935, n. 1349)					2.802	76.489
Totale generale . . .					1.053.527	25.794.517

Il 1.053.527 veicoli registrati all'E.A.M. si riferiscono a complessive 804.243 ditte delle quali:  
 — ditte esercenti attività conto terzi: n. 140.882;  
 — ditte esercenti attività economiche varie, che utilizzano veicoli propri: n. 663.361.

RAPPORTO NUMERICO E PERCENTUALE DEL PARCO — ANNI 1966-1965

CATEGORIA VEICOLI	Conto proprio			Conto terzi			Totale		
	1966	1965	%	1966	1965	%	1966	1965	%
Totale autoveicoli U.P. e motocarri	351.392	331.726	5,92	16.979	16.530	2,71	368.371	348.256	5,77
Totale autocarri fino a 25 q.li . .	363.500	334.546	8,65	40.846	40.401	1,10	404.346	374.947	7,84
Totale autocarri oltre 25 fino a 50 q.li . . . . .	51.298	44.153	16,18	62.113	57.910	7,25	113.411	102.063	11,11
Totale autocarri oltre 50 q.li . .	49.742	46.768	6,35	48.932	50.085	2,30	98.674	96.853	1,88
Totale autocarri . .	464.540	425.467	9,18	151.891	148.396	2,35	616.431	573.863	7,41
Totale trattori . .	5.157	4.773	8,04	2.783	2.204	26,27	7.940	6.977	13,80
Totale rimorchi .	14.002	13.706	2,15	35.127	34.268	2,51	49.131	47.974	2,41
Totale semirimorchi . . . . .	5.557	5.141	8,09	3.295	2.626	24,57	8.852	7.767	13,96
Totale . . .	840.648	780.813	7,66	280.077	204.024	2,96	1.050.725	984.837	6,69
Autoveicoli esenti (non soggetti alla legge 20-6-1935, n. 1349)							2.802	2.680	4,55
Totale generale . . .							1.053.527	987.517	6,68

NUMERO MEDIO VEICOLO E CAPACITÀ MEDIA DI CARICO PER DITTA DAL 1957 AL 1966

ANNI	N. ditte	N. veicoli	N. medio veicoli per ditta (col. 2: col. 1)	Portata in Tonn.	Capacità media di carico per ditta (col. 4: col. 1)
	col. 1	col. 2	col. 3	col. 4	col. 5

CONTO PROPRIO

1957	306.642	389.684	1,27	531.206	1,73
1958	323.971	415.996	1,28	557.897	1,72
1959	364.061	459.903	1,26	610.472	1,68
1960	387.925	500.544	1,29	680.271	1,75
1961	438.351	565.776	1,29	775.788	1,77
1962	475.705	626.273	1,31	868.925	1,83
1963	492.352	670.895	1,36	969.384	1,97
1964	567.376	728.578	1,28	1.098.909	1,94
1965	604.763	780.813	1,29	1.181.336	1,95
1966	663.361	840.648	1,26	1.308.026	1,97

CONTO TERZI

1957	80.169	121.144	1,51	625.942	7,81
1958	83.682	126.435	1,51	650.163	7,77
1959	87.690	132.027	1,50	681.882	7,78
1960	98.219	147.686	1,50	766.325	7,80
1961	116.793	178.606	1,52	965.407	8,26
1962	124.449	194.433	1,56	1.076.826	8,65
1963	125.402	203.672	1,62	1.145.460	9,13
1964	135.435	203.142	1,49	1.194.613	8,82
1965	135.847	204.024	1,50	1.199.184	8,83
1966	140.882	210.077	1,49	1.263.777	8,97

TOTALE

1957	386.811	510.828	1,32	1.157.148	2,99
1958	407.653	542.431	1,33	1.208.060	2,96
1959	451.751	591.930	1,31	1.292.354	2,86
1960	486.144	648.230	1,33	1.446.596	2,97
1961	555.144	744.382	1,34	1.741.195	3,14
1962	600.154	820.706	1,36	1.945.751	3,24
1963	617.754	874.567	1,41	2.114.844	3,42
1964	702.811	931.720	1,32	2.293.522	3,26
1965	740.610	984.837	1,32	2.380.520	3,21
1966	804.243	1.050.725	1,30	2.571.803	3,19



RILEVAZIONE DEL TRAFFICO MERCI SU STRADA A MEZZO QUESTIONARIO 1965

a) Tonn. e Tonn./km.

— In milioni

TIPO DI TRAFFICO	Conto proprio		Conto terzi		Totale	
	tonn.	tonn./km.	tonn.	tonn./km.	tonn.	tonn./km.
Per relazione . . . . .	69,4	9.700	144,6	31.339	214 -	41.039
Locale, sussidiario e distribuzione . . . . .	288,5	4.835	240,2	4.033	528,7	8.868
Totale . . . . .	357,9	14.535	384,8	35.372	742,7	49.907

b) Utilizzazione media della capacità di trasporto dei veicoli in movimento.

TIPO DI VIAGGIO	Conto proprio	Conto terzi	Totale
Viaggi a carico . . . . .	72,18 %	81,15 %	77,46 %
Viaggi in complesso carichi + vuoti . . . . .	49,43 %	55,44 %	53,04 %

c) Percorrenza media di una tonnellata.

PERCORSO MEDIO	Conto proprio	Conto terzi	Totale
Chilometri . . . . .	40,6	91,9	67,1

COSTI TEORICI MEDI E NOLI MEDI PRATICATI

TIPO AUTOCARRO	percorrenza media annuale - km.	costi noli	Costi teorici medi (C) — Noli medi praticati (N)						
			1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Autocarro medio 50 q.li . . . . .	42.000	C	69,80	68,33	69,11	77,02	82,02	83,63	83,62
		N	77,89	75 —	76,25	73,16	74,16	80,15	89,36
Autocarro pesante 80 q.li . . . . .	48.000	C	84,98	82,85	85,01	92,20	97,60	99,45	99,87
		N	97,10	94,70	97,85	94,66	98,05	104,38	105,95
Autotreno medio 140 q.li . . . . .	48.000	C	116,01	115,84	115,02	130,26	134,76	139,02	139,89
		N	120,52	115 —	115,89	112,66	115,55	124,61	128,63
Autotreno pesante 180 q.li . . . . .	68.400	C	125,11	123,39	117,08	127,65	133,07	136,65	136,16
		N	133,94	131,17	138,39	134,33	136,11	144,23	146,95
Autotreno pesantis. 220 q.li . . . . .	68.400	C	128,55	126,77	119,87	130,81	136,48	141,78	145,02
		N	146,57	142,05	151,96	146 —	151,38	155,38	153,27

CARNETS RILASCIATI DALL'E.A.M. ED UTILIZZATI DA AUTOTRASPORTATORI ITALIANI  
NEGLI ANNI 1965-1966 PER TRAFFICI INTERNAZIONALI

NAZIONI	A n n i			
	1 9 6 5		1 9 6 6	
	N. Carnets	Q.li trasportati	N. Carnets	Q.li trasportati
E N T R A T A				
Austria . . . . .	438	42.276	765	76.199
Belgio . . . . .	2.971	308.978	3.978	438.368
Bulgaria . . . . .	2	199	131	14.843
Cecoslovacchia . . . . .	2	222	—	—
Danimarca . . . . .	33	3.529	93	10.001
Francia . . . . .	4.439	345.817	5.287	429.611
Germania . . . . .	8.938	950.719	11.208	1.155.134
Gran Bretagna . . . . .	5	484	26	1.286
Jugoslavia . . . . .	139	18.048	193	22.915
Lussemburgo . . . . .	88	8.913	27	3.098
Olanda . . . . .	4.466	476.012	5.248	589.189
Polonia . . . . .	—	—	3	504
Romania . . . . .	—	—	103	12.346
Spagna . . . . .	658	59.833	597	53.805
Svezia . . . . .	—	—	3	561
Svizzera . . . . .	369	15.495	451	23.800
Ungheria . . . . .	—	—	—	—
Totale . . . . .	22.548	2.230.525	28.113	2.831.660
U S C I T A				
Austria . . . . .	43	4.316	47	3.909
Belgio . . . . .	3.878	375.661	4.474	437.909
Bulgaria . . . . .	2	217	2	264
Cecoslovacchia . . . . .	—	—	—	—
Danimarca . . . . .	7	853	12	1.324
Francia . . . . .	7.303	558.000	8.657	719.430
Germania . . . . .	5.514	524.370	5.746	514.124
Gran Bretagna . . . . .	3	399	521	2.979
Jugoslavia . . . . .	59	6.002	91	7.915
Lussemburgo . . . . .	96	8.846	85	7.335
Olanda . . . . .	3.844	376.103	4.144	413.897
Polonia . . . . .	—	—	—	—
Romania . . . . .	—	—	2	100
Spagna . . . . .	1.734	143.990	2.032	170.130
Svezia . . . . .	6	402	3	147
Svizzera . . . . .	278	11.449	399	20.741
Ungheria . . . . .	2	145	—	—
Totale . . . . .	22.769	2.010.753	25.715	2.300.204