

Crisi nel governo algerino

Ben Bella sostituisce Khider alla testa dell'ufficio politico del F.L.N.

ALGERI, 17. Radio Algeri ha annunciato che questo sera il primo ministro Ben Bella succede a Khider alla testa della segreteria dell'ufficio politico del F.L.N. Khider, fino ad oggi principale collaboratore del primo ministro, si era dimesso stamane.

Circola inoltre la voce di dimissioni imminenti di un gruppo di personalità governative, e più precisamente del ministro dell'Informazione, Hady Hamou; della giustizia, Bentoumi; e del lavoro, Boumazou.

Le notizie, fino ad ora sempre smentite ad Algeri, di gravi divergenze interne nel seno del F.L.N. riprendono consistenza e confermano, e gli avvenimenti sono tanto più preoccupanti in quanto l'Algeria attraversa il periodo di maggiore e più grave tensione nei suoi rapporti con la Francia, e sembra volersi muovere verso una revisione degli accordi di Evian.

Gli oppositori attuali del primo ministro, e già suoi amici e collaboratori fedeli, sono anche avversari alla linea politica che proprio ieri era stata illustrata da Ben Bella nella sua conferenza stampa. Il comunicato firmato da Khider parla soltanto di «fondamentali divergenze nell'ufficio politico, riguardanti l'opportunità della preparazione di un Congresso nazionale del F.L.N. prima della fine del mandato dell'Assemblea».

La situazione interna algerina è resa ancora più confusa dal misterioso attentato contro Khenkelt (il ministro degli esteri si trovava tuttora in stato di coma), attentato cui molti hanno attribuito significato politico.

Dopo la tragica scomparsa

Il segreto militare sul «Thresher»

Nessuna indiscrezione è trapezata dagli interrogatori della Commissione d'inchiesta

NEW YORK, 17. Sta calando un silenzio di tomba sull'inchiesta sulla tragica scomparsa del sommergibile atomico statunitense «Thresher», colato a picco esattamente una settimana fa a 350 chilometri al largo di Boston, con l'intero equipaggio di 129 uomini. D'altra parte, solo fra 10 giorni, cioè il 27 prossimo, il bastimento «Thresher» si avventurerà nelle acque dove è avvenuta la catastrofe. E' molto probabile che fino ad allora non si saprà assolutamente nulla sulle cause che provocarono l'affondamento del sommergibile.

A Portsmouth, sono continuati gli sterili interrogatori almeno stando alle agenzie di stampa americane. Ma chi può dire che in effetti, dai numerosi testi fin qui ad oggi ascoltati, non sia venuta nessuna informazione chiarificatrice? E' più arguibile ritenere che, se informazioni determinanti ci sono state, esse siano custodite dal segreto militare. Si ignora persino quando la commissione d'inchiesta riterrà opportuno citare il capitano Stanley Hecker, comandante della «Skylark», nave scorta del «Thresher», colpevole di non aver segnalato con la dovuta tempestività gli ultimi messaggi del sommergibile alle massime autorità della marina americana. Fra le segnalazioni ricevute da Hecker, ve ne è una che pare di grande importanza. Dal sommergibile, venne alla nave-scorta il seguente messaggio: «Ore 8.53. Abbiamo raggiunto la profondità sperimentale. Ab-

biamo qualche difficoltà minore. Abbiamo adottato l'angolo di immersione. Cerchiamo di espellere l'acqua dalle intercapedini. Vi terremo informati».

Qualche minuto dopo la tragedia. Lo scafo del «Thresher» non ha resistito alla enorme pressione esercitata dalla massa d'acqua. Dal radio-telefono a bordo della «Skylark» si ascolta il ritmo affannoso delle pompe e, alle 9.17, un ultimo tentativo di comunicazione. Forse è il capitano West Harvey che tenta di fornire dettagli sulle cause della fine del suo sommergibile, perché in seguito altri sottomarini non abbiano a seguire la stessa sorte. Ma sullo «Skylark» non si affermano le parole. Qualcuno crede di avere sentito un «Supere». Poi lo schianto, la fine.

Da Washington, intanto, un portavoce del ministero della Marina statunitense ha dichiarato oggi che quando il sommergibile atomico si inabissò, nello specchio d'acqua circostante si trovava solo un battello straniero, e precisamente un peschereccio batte bandiera norvegese. Questa precisazione ufficiale dovrebbe mettere definitivamente a tacere le voci circolate nei giorni scorsi in merito alla presenza di una fantomatica nave sconosciuta nei paraggi del «Thresher» e della sua nave scorta.

Le cause della tragedia vanno quindi ricercate nel sommergibile atomico perduto. E' quello che dovrà fare fra 10 giorni il battello «Thresher».

autostrade

CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE S.p.A.



RELAZIONE ALL'ASSEMBLEA PER L'ESERCIZIO 1962

L'11 aprile 1963 si è riunita a Roma nella sede sociale di Via Nibby 10, sotto la presidenza dell'Avv. Ezio Donatini, l'Assemblea ordinaria degli Azionisti che ha ascoltato la relazione del Consiglio di Amministrazione, illustrata dall'Amministratore Delegato Ing. Fedele Cova, ed ha quindi approvato il bilancio ed il conto profitti e perdite dell'esercizio 1962.

L'Amministratore Delegato, collegandosi a quanto esposto nella precedente relazione 1961 circa i compiti affidati alla Società dalla legge 24 luglio 1961 e successiva convenzione del 2 febbraio 1962, ha fatto presente il ridimensionamento dei quadri dei Servizi di Sede in relazione all'indispensabile fabbisogno connesso alla portata dei nuovi lavori ed ai tempi di esecuzione. La Società, avvalendosi dell'organizzazione tecnica ed amministrativa della neo costituita S.P.E.A. Società Progettazioni Edili Autostrade (Gruppo I.R.T.), ha affidato alla medesima il servizio di progettazione e di direzione lavori delle autostrade in concessione, con esclusione della Milano-Napoli e Firenze-Mare per le quali sono stati riconfermati con la Società Italstrade (Gruppo I.R.T.) i preesistenti accordi.

Anche con la Società Italstrade è stato confermato l'affidamento, di volta in volta, dei lavori che la Società eseguirà in proprio.

In esecuzione della legge e convenzione sopra menzionata, la Società e subentranti in tutti i diritti ed obblighi precedentemente assunti dalla Consociata «Firenze-Mare».

In conseguenza della cessazione della sua attività di Concessionaria dell'Autostrada Firenze-Mare, la predetta Società, con assemblea straordinaria del 12 aprile 1962 ha modificato la propria denominazione sociale in «FIREMA S.p.A.» ed ha apportato variazioni all'oggetto sociale, fermo restando peraltro l'ammontare del capitale sociale; la percentuale di proprietà del medesimo, per parte della Società Autostrade, è rimasta invariata.

Alla Consociata «FIREMA S.p.A.» che svolgerà essenzialmente attività editoriale e pubblicitaria sono stati affidati tutti i compiti precedentemente espletati dal Servizio Stampa e Propaganda, nonché quelli di pubblicità attiva e passiva.

Per quanto riflette la gestione autostradale estesa, alla data del 31 dicembre 1962, su una rete di 817 km, è stato provveduto al ridimensionamento ed alla riorganizzazione dell'Esercizio; tenuto conto delle esigenze future, oltre che dell'avvenuto subentro in data 1° luglio 1962 nella gestione delle autostrade ex A.N.A.S. (Voltri-Albisola, Genova-Serravalle, Milano-Laghi, Milano-Brescia) e della realizzata apertura al traffico, sia dell'Autostrada Firenze-Mare raddoppiata per la quasi totalità, sia del tronco Roma-Napoli dell'Autostrada Milano-Napoli, si è articolato l'Esercizio in Tronchi aventi una proporzionalità ed omogeneità competenza territoriale.

| Autostrade Milano-Napoli e Firenze-Mare | | | |
|--|----------|----------------|--|
| — lavori eseguiti o in avanzato stato di esecuzione | km 835 | L/mil. 264.781 | |
| Altre Autostrade | | | |
| — lavori a base d'asta appaltati | km 1.376 | L/mil. 155.340 | |
| — lavori a base d'asta ancora da appaltare | | » 252.160 | |
| — spese inerenti a espropri e opere complementari tutte ancora da eseguire | | » 40.000 | |
| | km 2.211 | L/mil. 712.281 | |

Su un complesso di lavori a base d'asta di L/milioni 407.500 previsti per le nuove autostrade in concessione sono stati appaltati, nell'ultimo scorcio del 1962 e nei primi del 1963, lavori per L/mil. 155.340, pari al 40% circa. Si può pertanto prevedere che entro la primavera del 1964, potranno essere completati gli appalti delle opere a base d'asta di tutte le autostrade della rete. Ovviamente, tale programma potrà essere mantenuto se saranno risolte entro la fine del 1963 le varianti richieste da vari enti pubblici ai tracciati, che in alcuni tratti ritardano lo sviluppo dei progetti esecutivi.

| DATI STATISTICI DEI LAVORI | |
|-------------------------------|----------------|
| Giorate lavorative | n. 13.103.522 |
| Scavi all'aperto | mc. 48.961.468 |
| Scavi in galleria | » 1.714.923 |
| Rilevati | » 59.950.363 |
| Calcestruzzi, murature e c.a. | » 4.610.034 |
| Pavimentazione (massicciata) | mq 11.329.957 |

ESPROPRI

L'attività degli espropri, mentre nelle sue fasi conclusive di definizione bonaria e liquidazione delle indennità o di emissione dei decreti di espropriazione si è concentrata verso l'esaurimento delle pratiche delle autostrade Milano-Napoli e Firenze-Mare nei limiti consentiti dalla progressione dei lavori di costruzione degli ultimi tronchi, è stata estesa, nelle sue fasi iniziali di formazione del piano particolareggiato di esproprio e di emissione dei decreti di occupazione temporanea di urgenza, ai tronchi delle nuove autostrade alla cui costruzione si è dato l'avvio nel corso del 1962.

— **Sull'autostrada Milano-Napoli**, a tutto il 31-12-1962 con 8.474 Dite proprietarie, rispetto alle 9.000 circa, in totale interessate, è stata definita l'acquisizione di mq 40.521.318 di terreno mediante un impegno di spesa, salvo conguaglio, di L. 9.478.870.552 delle quali L. 7.973.146.264 già liquidate mediante atti di compravendita o decreti di esproprio.

Risultano quindi ancora da definire le indennità di esproprio con n. 516 Dite proprietarie di circa mq 7.000.000, salvo variazioni che possono verificarsi sul tratto Roma-Firenze in corso di costruzione.

— **Sull'autostrada Firenze-Mare**, a tutto il 31-12-1962 con 1.456 Dite proprietarie, rispetto alle 1.876 circa in totale interessate, è stata definita l'acquisizione di mq 1.842.583 di terreno mediante un impegno di spesa, salvo conguaglio, di circa Lire 923.501.500, delle quali Lire 660.297.942 già liquidate mediante atti di compravendita o decreti di esproprio.

Salvo variazioni, quindi, risultano ancora da definire le indennità di esproprio con circa 420 ditte proprietarie di circa mq 368.000 di terreno.

— **Sulle nuove autostrade** sono state completate le procedure di occupazione di urgenza su una superficie di mq 8.108.663 per 3.652 ditte. L'eccessivo frazionamento della proprietà rende difficile ed estremamente costoso il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

PROGETTAZIONE E SITUAZIONE LAVORI

I progetti di massima relativi alle autostrade in concessione vennero approvati con decreto del Ministro dei LL.PP. n. 3038 del 27-12-1961.

La **progettazione esecutiva** e la **situazione dei lavori** si presentavano al 31 dicembre 1962 come segue:

— **Milano-Napoli**: aperti al traffico km 482, in corso di esecuzione i restanti km 271, da Firenze a Roma.

— **Firenze-Mare**: raddoppiati km 66; in corso di ultimazione i restanti 15 km da Lucca a Chiavari.

— **Come-Miagrio**: approvati i progetti esecutivi; in corso di appalto i lavori dei primi due lotti.

— **Genova-Sestri L.**: appaltati i lavori del tronco Genova-Rapallo.

— **Bologna-Padova**: approvati i progetti esecutivi del tronco Bologna (Sabbioneto)-Ferrara; in corso l'appalto dei lavori.

— **Bologna-Canoa**: ultimata la progettazione esecutiva della tangenziale di Bologna.

Approvati i progetti esecutivi del tronco Bologna-Firenze; in corso l'appalto dei lavori.

— **Ultimata** la progettazione esecutiva del tronco Firenze-Rimini.

La stampa nazionale ed estera ha dedicato lunghi e particolareggiati articoli all'Autostrada del Sole, il cui numero ha superato largamente quello dello scorso anno. Numerosi sono stati i congressi, le riunioni, le conferenze e le mostre cui i rappresentanti della Società hanno partecipato.

I documenti della Società sono stati richiesti da diversi Organismi, anche stranieri. In particolare modo, dagli Istituti Italiani di cultura di Colonia, Amburgo, Budapest, Madrid, Monaco, Parigi e Stoccolma, dalle Delegazioni ENIT di Barcellona, Francoforte e Düsseldorf, dal Centro studi italiani in Svizzera; dal Rotary di Addis Abeba.

Con tali documenti, inoltre, la Società ha partecipato a diverse rassegne cinematografiche in Italia ed all'Estero; fra l'altro a Parigi, Madrid, Varsavia, Seattle ed infine, alla IX Rassegna Internazionale del Film Scientifico organizzata dall'Istituto per la Cinematografia Educativa, Scientifica e Sociale, che ha assegnato un premio al documentario «Viadotti fra Riveggio e Serrà Ripoli».

ESERCIZIO

Durante il 1962 la rete autostradale sociale si è arricchita dei nuovi tronchi dell'Autostrada del Sole, aperti al traffico, e delle Autostrade ex A.N.A.S. raggiungendo gli 817 chilometri.

Con il consolidarsi dell'organizzazione di Esercizio, mentre per un verso si è dimostrata la validità del sistema adottato, per l'altro si è dovuta constatare la inadeguatezza della formula che la Convenzione 2-2-1962 prevede per far fronte alle spese che ai predetti sistemi conseguono.

Sul finire del 1962 sono state quindi poste le basi per la richiesta, rivolta all'Ente concedente A.N.A.S., di una revisione della Convenzione, intesa a rendere più aderenti ai risultati economici dell'esercizio 1962 la formula che stabilisce i criteri di revisione dei costi, legati ai fattori mano d'opera e traffico.

Nuovi tronchi aperti al traffico o assunti in gestione

Il 2 giugno 1962 è stato aperto al traffico il tronco Roma-Frosinone di km 67, ed il 22 settembre il tronco Frosinone-Capua di km 96, completando così l'intero percorso Roma-Napoli.

Il 10 giugno 1962 è stato aperto al traffico, ad avvenuta raddoppiata, il tronco Firenze-Lucca, di km 66, della Firenze-Mare.

Le operazioni di subentro nella gestione A.N.A.S. delle autostrade Milano-Laghi, Milano-Brescia, Genova-Serravalle e Genova-Savona si sono svolte il 2 luglio secondo modalità e tempi concordati con i Compartimenti A.N.A.S. territorialmente competenti.

Il subentro nella gestione ha avuto regolare effettuazione senza alcun inconveniente per il servizio. Problemi di adeguamento degli impianti e di rimessa a punto lo stesso ritmo della motorizzazione, sono perenni di assicurare notevoli miglioramenti per gli utenti.

Manutenzione Ordinaria e Straordinaria

L'organico e l'attrezzatura dei servizi di manutenzione si sono adeguati alle nuove dimensioni della rete sociale, applicando anche sulle autostrade ex A.N.A.S. lo schema organizzativo dell'Autostrada Milano-Napoli.

Alla fine del 1962 la struttura del Settore Manutenzione, si articolava su 23 Poles, ciascuno dei quali competente per circa km 40.

La manutenzione dell'autostrada si è esplicata, come in precedenza, nelle due forme di conduzione diretta con personale dipendente, e di appalto a terzi.

La stagione invernale 1961-1962 è stata caratterizzata da notevoli difficoltà di manutenzione delle piste nevose fino a primavera inoltrata, mentre l'inverno 1962-1963 si è meteorologicamente iniziato fino dai primi di novembre con nevicate sull'Appennino ligure e su quello toscano-emiliano e temperature sotto lo zero sulla rete Centro-Nord, con conseguente necessità sia di sgombero neve che di massiccio impiego di prodotti chimici per combattere la formazione del ghiaccio. Tutti i tronchi autostradali hanno potuto così essere mantenuti in permanenza aperti al traffico.

TRAFFICO

Nel corso del 1962 sono entrati nell'autostrada della rete in esercizio 29.271.755 veicoli, di cui 22.895.524 nelle autostrade di nuovo impianto (Milano-Napoli e Firenze-Mare) e 16.236.231 nelle autostrade ex A.N.A.S. (limitatamente per quest'anno, al periodo dal 2 luglio al 31 dicembre 1962).

Come per il passato, i valori minimi dei veicoli entrati su tutte le autostrade sono stati registrati nel mese di gennaio, con eccezione del tratto Capua-Napoli, sul quale le punte minime si sono avute nel mese di febbraio.

Sempre in veicoli entrati, il traffico merci ha rappresentato complessivamente per le autostrade di nuovo impianto (Milano-Napoli e Firenze-Mare), il 17,82% del totale; per le autostrade ex A.N.A.S. il 23,21%; questo elevato valore medio è da imputarsi alla Genova-Serravalle dove il traffico merci ha raggiunto il 43,40%.

La punta massima di traffico per le autostrade di nuovo impianto si è verificata sulla Milano-Bologna il giorno 25 aprile con 27.181 unità; per contro sulla Milano-Brescia (Autostrada ex A.N.A.S. quasi tutta raddoppiata), si è avuta la punta più alta con 30.093 unità il giorno 4 agosto.

Una dettagliata analisi dei valori di traffico indica che tutte le autostrade hanno registrato volumi notevolmente superiori alle previsioni. Poiché non è sufficiente l'aumento della motorizzazione a spiegare da solo valori così alti, si può affermare che tale aumento di traffico deve considerarsi per l'anno, percentuale "come generatore".

L'incremento di traffico complessivo, in veicoli km, sulle autostrade di nuovo impianto è stato nel 1962, rispetto al 1961, del 27,56%; il maggior valore si è avuto sulla Bologna-Firenze, col 32,06%; distinguendo il traffico per categorie, si osserva che esso è stato di gran lunga maggiore per i veicoli merci che per i veicoli passeggeri; ciò dimostra che gli autotrasportatori anche più restii ad accettare l'autostrada, una volta che ad essa abbiano ricorso per particolari motivi (neve, ghiaccio, traffico eccezionale, ecc.), ne divengono gli utenti più assidui e convinti.

L'incremento di traffico sulla Firenze-Mare, nel secondo semestre dell'anno in concomitanza con l'aumento delle tariffe conseguente all'avvenuto raddoppio della sede stradale, è valida prova, che tale aumento era stato, contenuto nei limiti di vantaggio dell'utente.

Anche negli anni precedenti si era avuto un costante e notevole incremento del traffico, il perdurare di questo fenomeno non deve però indurre a troppi ottimistiche illusioni per il futuro; e ciò sia perché la generazione del traffico scarseggia entro pochi anni dall'entrata in esercizio di una nuova autostrada, sia perché difficilmente la circolazione continuerà ad incrementarsi con lo stesso ritmo della motorizzazione.

Sicurezza

Su tutte le autostrade gestite dalla Società (quindi, durante l'intero anno per le autostrade di nuovo impianto e nel secondo semestre per quelle ex A.N.A.S.) si sono verificati in totale 2.333 incidenti così ripartiti:

- autostrade di nuovo impianto 1.849
- autostrade ex A.N.A.S. 484

Sulle autostrade di nuovo impianto, rispetto al precedente anno 1961, l'indice di incidenti è disceso al 31 dicembre 1962 da 143,21 a 110,70 per ogni 100 milioni di veicoli/km.

Lo stesso indice sulle autostrade ex A.N.A.S. è risultato pari a 69,32.

Non è però assolutamente possibile istituire un raffronto fra i due indici per la valutazione delle diverse condizioni di sicurezza valide in ordine al grado di sicurezza offerto dai due distinti gruppi di autostrade, essendo controllo diversi i sistemi di controllo e segnalazioni di incidenti praticati sulle autostrade di nuovo impianto da quelli che si è potuto parzialmente attuare sulle autostrade ex A.N.A.S. nel semestre di gestione sociale.

Oltre all'aumento dei minimi tabellari, nella misura dell'11%, è opportuno ricordare i miglioramenti apportati ad alcuni istituti contrattuali quali la riduzione

dizito: ciò richiede un eguale sistema di rilevazione.

Mentre sulle autostrade di nuovo impianto vengono rilevati tutti gli incidenti, anche se di lieve entità, invece coi sistemi di controllo adottati sulle autostrade ex A.N.A.S. (così come sulle strade statali), sfuggono praticamente ad ogni indagine i numerosi incidenti che provocano solo danni alle cose.

Anche i dati relativi ai veicoli/km, sono determinabili esattamente solo sulle autostrade di nuovo impianto, dotate di sistemi di controllo dei transiti, mentre sulle autostrade ex A.N.A.S., così come sulla rete stradale normale, essi vengono ricavati col metodo del campione, in base a rilevamenti saltuari dei volumi di traffico controllati da numero limitato di località e pertanto i valori così ottenuti sono da considerarsi a titolo largamente indicativo.

Ne consegue che l'unico raffronto concernente la sicurezza sulle autostrade di nuovo impianto gestite dalla Società e sulle altre autostrade e strade statali, può essere fatto per gli incidenti mortali (e sempre con la riserva del diverso modo di rilevazione dei veicoli/km).

Orbene gli incidenti mortali occorsi nell'intero 1962 sono stati 56 sulle autostrade di nuovo impianto e 24 su quelle ex A.N.A.S. (durante il solo semestre di gestione della Società).

L'indice di mortalità sulle autostrade di nuovo impianto risulta di 4,75 morti per 100 milioni di veicoli/km, con una lieve diminuzione rispetto al precedente 1961; quello sulle ex A.N.A.S. (sempre per il solo semestre di gestione della Società) del 4,87.

Il leggero scarto tra i due indici potrebbe indurre a ritenere che per i due gruppi di autostrade il grado di sicurezza si equivalga; basti invece osservare che l'indice della Genova-Serravalle è stato del 5,51 e quello della Milano-Brescia del 7,09; e questa l'unica autostrada ex A.N.A.S. raddoppiata pressoché per intero, ma sulla quale non sono stati ancora realizzati gli impianti di servizio di sicurezza del traffico in uso sull'Autostrada del Sole.

Il ridotto indice del 2,28 sulla Milano-Laghi e l'assenza completa di incidenti mortali sulla Genova-Savona che determinano l'abbassamento della media generale, trovano facile spiegazione nell'avvenuto raddoppio della sede stradale, è valida prova, che tale aumento era stato, contenuto nei limiti di vantaggio dell'utente.

Anche negli anni precedenti si era avuto un costante e notevole incremento del traffico, il perdurare di questo fenomeno non deve però indurre a troppi ottimistiche illusioni per il futuro; e ciò sia perché la generazione del traffico scarseggia entro pochi anni dall'entrata in esercizio di una nuova autostrada, sia perché difficilmente la circolazione continuerà ad incrementarsi con lo stesso ritmo della motorizzazione.

AREE DI SERVIZIO

Durante il 1962, completati i lavori sul tratto Roma-Capua e Firenze-Lucca, sono entrati in esercizio sulle autostrade di nuovo impianto 15 nuovi punti di vendita carburanti e 6 nuovi posti di ristoro, oltre ai due modelli di S. Donato Milanese di Firenze.

I seguenti dati, possono, in forma riassuntiva, caratterizzare l'attività delle Aree di servizio:

- Ogni 100 km percorsi in autostrada da veicoli passeggeri sono stati venduti, presso le Aree di servizio, litri 3,03 di benzina.
- Ogni 100 km percorsi in autostrada da veicoli trasportatori merci (motrici) sono stati venduti presso le Aree di servizio, litri 6,70 di gasolio.
- Ogni 100 km percorsi in autostrada da veicoli passeggeri e merci (motrici) sono stati venduti presso le Aree di servizio, generi di conforto per un valore di L. 187.

PERSONALE

Alla fine del 1962 risultava alle dipendenze dirette della Società il seguente personale:

| Personale della Società | Dirigenti | Impiegati tecnici ed amministrativi | Impiegati addetti alla esecuzione pedaggi | Lavoratori manuali |
|-------------------------|-----------|-------------------------------------|---|--------------------|
| Sede | 19 | 206 | — | 38 |
| Esercizio | 8 | 291 | 651 | 125 |
| Totale | 27 | 493 | 651 | 163 |

L'iniziativa realizzazione dell'orario di lavoro, (consueto piano autostradale, la quale al riconoscimento dell'apertura al traffico dell'intera autostrada, la quale determina categorie di lavoratori tra cui gli esattori, la rivalutazione di alcune che il passaggio in concessione alla Società delle autostrade ex A.N.A.S., hanno reso necessario l'adeguamento degli organici.

Il reclutamento, la selezione e l'assunzione del personale hanno richiesto un notevole impegno.

Si è svolto all'Aquila un corso di aggiornamento per il personale in costruzioni stradali e autostradali per geometri e periti edili, affidato dalla Società al Consorzio per la Istruzione Tecnica di quella Provincia e di cui fu data notizia nella relazione dell'Esercizio 1961.

Per provvedere al fabbisogno di personale impiegato nell'Esercizio nei settori tecnico ed amministrativo, è stata organizzata in Firenze una apposita selezione di geometri, ragionieri ed altri diplomati.

Per provvedere infine all'istruzione del nuovo personale di esazione sono stati effettuati numerosi corsi di qualificazione presso la Direzione di Esercizio.

Il 2 maggio 1962, in sostituzione del Regolamento aziendale, è stato stipulato tra l'Associazione Sindacale Inter-sind, con la partecipazione di rappresentanti della Società e la Fililat-Cisl, il contratto per la disciplina del rapporto di lavoro del personale dipendente.

Oltre all'aumento dei minimi tabellari, nella misura dell'11%, è opportuno ricordare i miglioramenti apportati ad alcuni istituti contrattuali quali la riduzione

PRESTIO OBBLIGAZIONARIO

Prima di passare alla illustrazione del Bilancio al 31 dicembre 1962, l'Amministratore Delegato, a completamento dell'illustrazione fornita sulle attività svolte dalla Società nell'anno decorso, ha ricordato al Consiglio di Amministrazione l'avvenuta emissione del prestito obbligazionario «Autostrade 5,50% 1963-1968» di L. 60 miliardi dotato di premi.

Un primo collocamento di L. 50 miliardi, al prezzo di emissione di L. 96 per ogni cento lire, è stato interamente coperto durante il periodo di sottoscrizione compreso tra il 2 e il 15 gennaio 1963.

L'Assemblea ha infine confermato nella carica di Amministratore il prof. Gianfranco DE VITO, già nominato per cooptazione dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 9-10-1962.