

COMUNICAZIONI EFFETTUATE L'11 DICEMBRE 1974 DAL SOTTOSEGRETARIO DI STATO PER LE PARTECIPAZIONI STATALI, BOVA, DAVANTI ALLA X COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI, SULLA SITUAZIONE DELL'ALITALIA.

*(Allegato al Resoconto stenografico dell'indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile).*

Il bilancio della società per azioni ALITALIA, chiuso al 31 dicembre 1973 ed approvato dall'assemblea degli azionisti in data 28 giugno 1974, ha presentato una perdita di gestione di 6,6 miliardi di lire che, aggiunta a quella relativa all'esercizio 1972, ammontante a 4,9 miliardi di lire, ha raggiunto il totale di 11,5 miliardi di lire.

Le cause di tale andamento negativo possono con certezza individuarsi: *a)* nel contesto sfavorevole del trasporto aereo mondiale contrassegnato da problemi congiunturali e valutari; *b)* in una inadeguata dinamica delle tariffe a fronte della rilevante ascesa dei costi; *c)* in un insoddisfacente andamento del traffico sul nord Atlantico; *d)* nelle conseguenze dei disservizi causati dagli scioperi del 1972; *e)* nelle disfunzioni del sistema aeroportuale nazionale nel cui ambito la limitazione dei movimenti orari autorizzati su Milano-Linate e Roma-Fiumicino ha ostacolato lo sviluppo dei servizi a medio e breve raggio; *f)* e soprattutto nel vertiginoso incremento del prezzo dei combustibili che ha comportato una maggiore spesa, rispetto al 1972, di 11 miliardi di lire, nonostante che l'aumento di tale costo abbia gravato soltanto sugli ultimi mesi dell'anno.

I suddetti fattori, comunque, hanno inciso negativamente soltanto sull'aumento economico-finanziario dell'ALITALIA, poiché il traffico da questa acquisito nel 1973 è risultato sensibilmente superiore al livello raggiunto nel 1972.

Infatti, ad un incremento delle tonnellate chilometro offerte del 9 per cento, è corrisposto un aumento del 17,7 per cento nelle tonnellate chilometro trasportate, con conseguente miglioramento di 4,2 punti del coefficiente globale di utilizzazione, passato dal 52,7 per cento al 56,9 per cento.

Il numero dei passeggeri trasportati, inoltre, è sensibilmente cresciuto passando da 5,4 a 5,9 milioni di unità con un incremento del 9,8 per cento rispetto al 1972.

Deve rilevarsi, infine, l'aumento del 41,4 per cento, rispetto al precedente esercizio, delle tonnellate chilometro trasportate di merci e posta.

Tale favorevole andamento registrato nell'attività della società può attribuirsi alla maggiore competitività che, in un quadro di generale sviluppo del trasporto aereo internazionale, la compagnia di bandiera ha saputo esprimere, grazie anche alla introduzione del nuovo aeromobile DC 10/30 sulle rotte per il sud America, per l'Australia e per il sud Africa.

Lo sviluppo dell'attività dell'ALITALIA è continuato anche nei primi sei mesi del 1974 grazie allo sforzo compiuto dall'azienda per intraprendere un'opera di adeguamento e razionalizzazione delle proprie strutture al fine di fronteggiare le mutate condizioni di mercato venutesi a creare. Tutto ciò, infatti, ha permesso alla società di conseguire dei risultati di traffico apprezzabili ove si tenga conto del miglioramento del coefficiente di occupazione posti, che al 30 giugno 1974 ha fatto registrare un incremento di 4,3 punti rispetto allo stesso periodo del 1973 (50,6 per cento nel 1973; 54,9 per cento nel 1974).

Per quanto concerne, invece, la dinamica economica della società si è dovuto constatare un andamento fortemente negativo della gestione a causa, soprattutto, dell'aumento del costo dei carburanti.

Tale costo, infatti, che nel giugno 1973 era in media di lire 21 al litro, è passato,

nel giugno 1974, a lire 65 il litro con un incremento di oltre il 200 per cento.

In termini di costi aziendali ciò sta a significare che la spesa per i carburanti, il cui importo al 30 giugno 1974 è stato di 40 miliardi di lire circa, ammonterà a fine anno ad oltre 90 miliardi di lire con un incremento, rispetto al 1973, di circa 55 miliardi di lire.

Le conseguenze della crisi energetica, hanno, inoltre, avuto l'effetto di far levitare tutti gli altri costi che, ammontanti a 177 miliardi di lire al 30 giugno 1974, con esclusione degli ammortamenti, si prevede raggiungeranno a fine anno 357 miliardi di lire, con un incremento, rispetto al precedente esercizio, di circa 82 miliardi di lire.

Lo squilibrio di gestione trova la propria causa anche nelle spese del personale che al 30 giugno 1974 sono ammontate a lire 81,3 miliardi e che alla fine dell'anno faranno registrare un incremento del 26 per cento circa rispetto al 1973, con un maggior onere di oltre 34 miliardi di lire dovuto essenzialmente al notevole aumento della contingenza e dei contributi INPS e INAM, all'applicazione del contratto integrativo siglato nel dicembre del 1973, al rinnovo dei contratti all'estero, nonché all'incremento degli organici anche a seguito di alcuni accordi sindacali intervenuti.

Altro notevole incremento si registra negli oneri finanziari, che già al 30 giugno 1974 sono ammontati a 18,8 miliardi di lire e che si stima raggiungeranno i 30 miliardi alla fine dell'anno in conseguenza dell'incremento del volume dell'indebitamento, dell'aumento dei tassi vigenti nonché dell'allineamento, in base ai cambi correnti, del valore dei debiti in dollari.

Va, comunque, sottolineato che il forte incremento dei costi di esercizio ha interessato tutta l'industria del trasporto aereo, che ha tentato di reagire promuovendo, sia in sede nazionale sia in sede internazionale, iniziative volte ad adeguare i livelli tariffari ai modificati rapporti costi-proventi.

Infatti, dal novembre 1973 fino ad oggi sono stati approvati graduali incrementi tariffari che, a seconda dei diversi settori internazionali, vanno da un minimo del 18 per cento nel settore « Australia » ad un massimo del 29 per cento nei settori « Europa » e « nord Atlantico », mentre le tariffe nazionali in Italia sono state incrementate, gradualmente, del 33 per cento.

In conseguenza dei suddetti aumenti tariffari intervenuti e della migliorata produttività aziendale, i proventi realizzati dall'azienda sono ammontati al 30 giugno 1974 a 180,3 miliardi di lire e raggiungeranno presumibilmente a fine esercizio i 410 miliardi con un incremento di 78 miliardi di lire rispetto al 1973.

L'entità di tale incremento, se in valore assoluto può sembrare notevole, commisurata, invece, agli incrementi di costo sopra riportati, lascia totalmente scoperto il maggior costo dei carburanti e parzialmente anche quello degli altri costi di esercizio.

La situazione al 30 giugno 1974, pertanto, ha evidenziato una perdita di gestione di 36,9 miliardi di lire che, sommata a quelle degli esercizi precedenti, fa ascendere il *deficit* complessivo a 48,5 miliardi di lire.

Tale perdita, non comprendente alcuno stanziamento per ammortamenti, sospesi per non aggravare il già pesante risultato di gestione, supera ampiamente il terzo del capitale sociale (articolo 2446 del codice civile) e non potrà essere recuperata nel breve-medio periodo.

Per adeguare il servizio offerto all'effettivo andamento della domanda, la compagnia ha riveduto il piano operativo per l'anno 1975 adottando una serie di misure dalle quali si attendono sostanziali miglioramenti rispetto al risultato di gestione che si sarebbe ottenuto operando con il pieno utilizzo della flotta disponibile.

Tali misure comprendono una riduzione dell'attività sociale in termini di capacità offerta, ma non in termini di volume del trasportato, che dovrebbe permanere al livello del 1974, attraverso l'abbandono di linee non remunerative, la rinuncia per il momento all'avvio di nuovi servizi, la rarefazione di alcune frequenze, la radiazione dalla flotta dei tipi di aeromobili ormai obsoleti.

Nel complesso, si tratta della radiazione di 14 aeromobili, della riduzione del 17 per cento della capacità nel servizio nord Atlantico, dell'abbandono o della rinuncia a 16 scali, della cessazione dell'attività nel settore dei voli a domanda a breve e medio raggio e dell'inizio dell'attività del settore dei voli a domanda a lungo raggio.

Per gli anni successivi al 1975, la compagnia sta elaborando i dettagli operativi di un programma pluriennale inteso a restituire all'azienda, insieme con la piena

funzionalità ed efficienza, il ritorno all'equilibrio economico.

Tale programma si propone di realizzare un profondo rinnovamento delle strutture dei servizi, della flotta e dei supporti tecnici ed organizzativi della società, in maniera da consentire in futuro una partecipazione proficua al rilancio dell'industria, espandendo e potenziando nuovamente l'attività sociale.

In particolare, per quanto riguarda la flotta, il programma ne contempla l'adeguamento sia quantitativo sia qualitativo, con priorità riferita ai tipi di aeromobili da destinare al breve e medio raggio.

Mentre per il futuro appare, dunque, plausibile la previsione di un progressivo avvicinamento all'equilibrio economico della gestione, che potrà verificarsi parallelamente al risanamento delle economie dei paesi sviluppati ed al recupero delle dilatazioni dei costi mediante aumenti tariffari, permane, attualmente, il dato di fatto relativo alla dimensione del *deficit* concernente l'esercizio 1974, non correggibile con normali strumenti di gestione.

A tal punto la società si è trovata nella necessità di ripianare il *deficit* economico e di scegliere il modo migliore per effettuare tale operazione.

L'ALITALIA, in quanto azienda a partecipazione statale il cui capitale è posseduto nella misura del 75,5 per cento dall'IRI, avrebbe potuto richiedere allo Stato la sovvenzione del suddetto squilibrio economico anche in considerazione del fatto che un intervento finanziario della misura di 50 miliardi circa, peraltro giustificato dal fatto che le perdite in questione non sono derivate tanto da una errata condotta aziendale, quanto dal rapidissimo aumento del prezzo del carburante, sarebbe stato ben poca cosa rispetto al costo di

esercizio delle ferrovie e delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale.

L'ALITALIA, invece, ha scelto la via più scomoda, forse, ma più coerente con la propria natura giuridica di società per azioni, dando luogo all'operazione finanziaria di riduzione del capitale sociale ed alla sua successiva ricostituzione, così come è previsto dall'articolo 2446 del codice civile.

A tal fine il giorno 6 dicembre 1974 è stata convocata l'assemblea straordinaria degli azionisti della società, che ha deliberato di procedere contestualmente alla copertura del complessivo disavanzo, mediante l'utilizzo della riserva ordinaria e la riduzione del capitale sociale, e all'aumento del capitale stesso con emissione di nuove azioni ordinarie al fine di riportarlo al precedente livello di lire 50 miliardi.

Il capitale sociale è stato ridotto da lire 50 miliardi a lire 2 miliardi e mezzo, con l'azzeramento del valore nominale delle azioni ordinarie di categoria A e con la riduzione da lire 10.000 a lire 1.000 del valore nominale delle azioni privilegiate di categoria B.

L'aumento avverrà mediante l'emissione di 47.500.000 azioni ordinarie di categoria A da lire 1.000 ciascuna che verranno offerte in opzione alla pari agli azionisti in ragione di 19 azioni per ogni due vecchie azioni di categoria A o B possedute.

L'azienda, pertanto, ha avuto il merito di ripristinare la regola, spesso trascurata, secondo la quale in caso di perdite di gestione deve essere chiamato a pagare il capitale della società e non la collettività, poiché rientra nella logica di una economia di mercato l'assunzione del rischio dell'impresa da parte di ciascun azionista; e di avere nel contempo espresso autonomamente un programma di ridimensionamento, razionalizzazione e successivo rilancio della propria attività.