

(N. 1460)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro delle Finanze
(ANDREOTTI)

di concerto col Ministro del Bilancio
(ZOLI)

col Ministro del Tesoro
(MEDICI)

e col Ministro della Difesa
(TAVIANI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 APRILE 1956

Autorizzazione all'Amministrazione finanziaria della spesa di lire 1.734.080.000 per la sottoscrizione di nuove azioni della Società per azioni « Linee Aeree Italiane » (L. A. I.).

ONOREVOLI SENATORI,

1. Con la realizzazione dell'accordo 11 febbraio 1946, intervenuto tra il Ministero della difesa-Aeronautica e la Società americana « Transcontinental Western Air.Inc. » (T.W.A.), venne costituita, il 16 settembre 1946, la Società per azioni « Linee Aeree Italiane (L.A.I.) », per l'esercizio delle linee aeree in Italia e in altri Paesi.

Il capitale iniziale dell'Azienda, fissato in lire 10 milioni fu sottoscritto, per il 60 per cento dall'Istituto per la Ricostruzione industriale (I.R.I.) e per il 40 per cento dalla Società americana suindicata.

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Nel febbraio del 1947 e nel maggio 1951 il capitale della L.A.I. venne portato gradualmente a lire 200 milioni e lire 500 milioni e, a seguito di altro aumento deliberato dall'Assemblea dei Soci nel maggio 1954, risulta attualmente di lire 1.500 milioni così ripartiti:

		Valore nominale	Azioni
STATO			
Azioni sottoscritte con fondi dello Stato	} dal Demanio L. 400.000.000 dall'I.R.I. » 200.000.000		
Azioni sottoscritte con fondo I.R.I.		L. 50.280.000	
		650.280.000	N. 65.028
(Totale partecipazione 43,352 per cento)			
GRUPPO SOCIETÀ ITALIANE			
FIAT	L. 108.920.000		
Piaggio	» 107.300.000		
Ital strade ferrate meridionali	L. 33.500.000		
		249.720.000	N. 24.972
(Totale partecipazione 16,648 per cento)			
SOCIETÀ STATUNITENSE			
Trans World Airline T.W.A.	L. 600.000.000		N. 60.000
(Partecipazione 40 per cento).			

2. I risultati economici della L.A.I. sono stati sempre attivi e, messi in relazione alla consistenza del capitale sociale, così si presentano:

1947 capitale sociale Lit.	200.000.000	utile Lit.	5.803.886
1948 » » »	200.000.000	» »	13.900.000
1949 » » »	200.000.000	» »	15.021.476
1950 » » »	200.000.000	» »	15.069.483
1951 » » »	500.000.000	» »	21.855.183
1952 » » »	500.000.000	» »	34.772.726
1953 » » »	500.000.000	» »	7.250.475
1954 » » »	1.500.000.000	» »	8.929.894

Per il 1955 non è ancora possibile esporre dei precisi risultati economici, ma si prevede un utile in misura più elevato di quello ottenuto per l'esercizio 1954.

D'altro canto l'attività della L.A.I. è in continuo aumento e si prospetta un programma di nuovi servizi nazionali, europei, mediterranei, transatlantici e transcontinentali che, come quelli disimpegnati attualmente, risultano dagli uniti specchi (allegati A, B, e C).

3. L'assemblea degli azionisti della L.A.I., tenutasi il 25 gennaio c. a., ha deliberato l'aumento del capitale da lire 1.500.000.000 a lire 5.500.000.000 per consentire alla Azienda di attuare il suddetto programma di attività.

In particolare, tale aumento risulta motivato dalla necessità di acquistare nuovo materiale di volo per mantenere e potenziare ulteriormente in primo luogo la linea del Nord Atlantico che risulta la prima linea aerea del mondo per intensità di traffico e per difficoltà tecniche meccaniche e meteorologiche. L'acquisto di nuovi 4 grandi quadrimotori, mentre permetterà di superare il periodo di transizione dalla propulsione a motore a scoppio a quella a motore a reazione, permetterà anche d'impiegare l'attuale materiale di volo in servizio sull'Atlantico per l'attuazione del programma della linea verso l'Estremo Oriente con capolinea Tokio.

Il piano degli ammortamenti, unitamente al concorso di Istituti finanziari, permetterà altresì di considerare positivamente il problema del rinnovo della flotta impiegata nei servizi nazionali non appena ciò sarà reso possibile e dalla preparazione degli aeroporti a ricevere nuovo e più moderno materiale di volo e dal reperimento di apparecchi moderni il cui impiego risulti economico sui percorsi nazionali a tariffa notevolmente inferiore a quelle dei servizi per l'Estero.

Nello stesso tempo la Società verrà dotata delle attrezzature e della strumentazione necessaria all'impiego dei nuovi aeromobili ed al mantenimento in perfetta efficienza dell'attuale ottimo materiale transatlantico.

Nel programma della Società prende notevole posto l'istruzione del personale di volo e quella di maestranza di alta specializzazione, indispensabile per lo sviluppo dei servizi eserciti dalla Compagnia.

Ciò posto, si ritiene che lo Stato abbia convenienza di partecipare all'aumento di cui trattasi con la sottoscrizione della quota di lire 1.734.080.000, dovendosi detto aumento ritenere in effetti giustificato dall'attività quanto mai promettente della L.A.I.

All'uopo è stato predisposto l'unito schema di disegno di legge, con il quale l'Amministrazione finanziaria viene autorizzata a sottoscrivere nuove azioni della L.A.I. fino alla concorrenza di lire 1.734.080.000 da versarsi per 6/10 pari a lire 1.040.448.000 nell'esercizio 1955/1956 e per 4/10 pari a lire 693.632.000 nell'esercizio 1957-1958.

All'onere di lire 1.040.448.000 relativo all'esercizio 1955-56 si farà fronte con il versamento al bilancio della entrata, di uguale somma proveniente dalla gestione speciale dei beni ex corona di cui all'articolo 13, primo comma, della legge 9 agosto 1948, n. 1077.

ALLEGATO A

PROGRAMMA ATTUATO NELL'ANNO 1955

A (Linee nazionali).

LI 400	ROMA-PALERMO-NAPOLI-ROMA	(giornaliera compresa la domenica)
LI 401	ROMA-CAGLIARI e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 401/A	ROMA-CAGLIARI e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 402	ROMA-PISA-MILANO e vv.	(giornaliera esclusa la domenica)
LI 403	ROMA-VENEZIA-TRIESTE e vv.	(giornaliera esclusa la domenica)
LI 404	VENEZIA-MILANO (Linate) e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 405	MILANO-ROMA-NAPOLI-PALERMO e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 406	ROMA-ALGHERO-CAGLIARI e vv.	(giornaliera esclusa la domenica)
LI 407	ROMA-NAPOLI-PALERMO-CATANIA-PALERMO- ROMA	(giornaliera compresa la domenica)
LI 409	MILANO (Linate)-MILANO (Malpensa) e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 409/A	MILANO (Linate)-MILANO (Malpensa) e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 410	ROMA-PALERMO e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 411	ROMA-NAPOLI e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 412	PALERMO-PANTELLERIA e vv.	(lunedì)
LI 413	PALERMO-CATANIA e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 414	MILANO (Linate)-ROMA-REGGIO-CATANIA e vv.	(giornaliera esclusa la domenica)
LI 415	PALERMO-TRAPANI-PANTELLERIA e vv.	(mercoledì-venerdì)
LI 416	ROMA-MILANO (Linate) e vv.	giornaliera compresa la domenica)
LI 417	CATANIA-Comiso e vv.	(giornaliera compresa la domenica)
LI 419	ROMA-BARI e vv.	(giornaliera compresa la domenica)

B (Linee europee e mediterranee).

LI 420	TUNISI-PALERMO	(martedì-giovedì)
LI 421	PALERMO-TUNISI	(martedì-giovedì)
LI 422	ROMA-ISTANBUL-TEHERAN	(venerdì)
LI 423	TEHERAN-ISTANBUL-ROMA	(venerdì)
LI 426	BARCELLONA-NIZZA-MILANO-ROMA	(sabato-domenica)
LI 427	ROMA-MILANO-NIZZA-BARCELLONA	(giovedì-domenica)
LI 428	ROMA-ATENE-TEL AVIV	(mercoledì)
LI 429	TEL AVIV-ATENE-ROMA	(mercoledì)
LI 430	ROMA-TREVISO-MONACO-FRANCOFORTE	(martedì-giovedì-sabato-domenica)
LI 431	FRANCOFORTE-MONACO-TREVISO-ROMA	(martedì-giovedì-sabato-domenica)
LI 434	ROMA-ATENE-TEL AVIV	(domenica)
LI 435	TEL AVIV-ATENE-ROMA	(domenica)
LI 440	TUNISI-PANTELLERIA	(lunedì)
LI 441	PANTELLERIA-TUNISI	(lunedì)

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

LI 446	ROMA-MILANO-ZURIGO	(giornaliera compresa la domenica)
LI 447	ZURIGO-MILANO-ROMA	(giornaliera compresa la domenica)
LI 456	TUNISI-TRAPANI-PALERMO	(sabato)
LI 457	PALERMO-TRAPANI-TUNISI	(sabato)
LI 460	BARCELLONA-ROMA	(giovedì)
LI 461	ROMA-BARCELLONA	(sabato)
LI 462	ROMA-MILANO-MONACO-VIENNA	(lunedì-mercoledì-venerdì)
LI 463	VIENNA-MONACO-MILANO-ROMA	(lunedì-mercoledì-venerdì)
LI 468	BARCELLONA-NIZZA-MILANO-ROMA	(martedì)
LI 469	ROMA-MILANO-NIZZA-BARCELLONA	(martedì)
LI 470	ROMA-ISTANBUL-TEHERAN	(lunedì)
LI 471	TEHERAN-ISTANBUL-ROMA	(martedì)
LI 472	TUNISI-CAGLIARI	(domenica)
LI 473	CAGLIARI-TUNISI	(domenica)

C (Linee transatlantiche).

LI 436	NEW YORK-PARIGI-MILANO-ROMA	(venerdì)
LI 437	ROMA-MILANO-SHANNON-NEW YORK	(giovedì)
LI 438	NEW YORK-SHANNON-PARIGI-NAPOLI-ROMA	(lunedì)
LI 439	ROMA-PARIGI-SHANNON-NEW YORK	(domenica)
LI 448	NEW YORK-SHANNON-MILANO-ROMA	(mercoledì)
LI 449	ROMA-PARIGI-SHANNON-NEW YORK	(martedì)
LI 450	NEW YORK-SHANNON-PARIGI-NAPOLI-ROMA	(sabato)
LI 451	ROMA-MILANO-SHANNON-NEW YORK	(venerdì)
LI 452	NEW YORK-BOSTON-SHANNON-MILANO-ROMA	(martedì)
LI 453	ROMA-MILANO-PARIGI-BOSTON-NEW YORK	(lunedì)
LI 454	NEW YORK-BOSTON-SHANNON-MILANO-ROMA	(giovedì)
LI 455	ROMA-MILANO-SHANNON-BOSTON-NEW YORK	(mercoledì)

ALLEGATO B

TOTALE ATTIVITÀ L.A.I.

Anni 1947-1955

		1947	1948	1949
Rete	Km.	5.539	8.463	9.451
Chilometri volati	n.	1.465.115	3.150.811	3.819.284
Passeggeri trasportati	n.	54.314	94.541	98.689
Passeggeri-Km.		24.253.070	43.226.029	52.311.310
Posta	Kg.	47.331	94.914	99.687
Merci e giornali	Kg.	405.419	1.133.167	1.172.805
Tonn.-Km.		2.318.932	4.278.611	5.318.072
		1950	1951	1952
Rete	Km.	17.512	20.324	23.766
Chilometri volati	n.	4.266.757	5.356.056	6.929.110
Passeggeri trasportati	n.	95.434	107.806	159.004
Passeggeri-Km.		56.644.915	79.363.997	116.902.356
Posta	Kg.	314.021	378.332	534.656
Merci e giornali	Kg.	1.395.598	1.608.099	2.197.010
Tonn.-Km.		6.265.665	9.422.828	13.323.914
		1953	1954	1955
Rete	Km.	26.856	36.917	34.832
Chilometri volati	n.	7.605.902	9.694.110	10.697.416
Passeggeri trasportati	n.	151.641	194.854	236.220
Passeggeri-Km.		127.802.264	184.881.490	226.328.845
Posta	Kg.	693.609	969.268	1.029.713
Merci e giornali	Kg.	2.375.927	2.664.685	3.331.411
Tonn.-Km.		14.155.146	20.641.040	25.789.136

ALLEGATO C

PROGRAMMA CHE SI PREVEDE DI ATTUARE COL NUOVO MATERIALE DI VOLO

A (Linee nazionali).

È allo studio e potrà essere attuato non, appena le sistemazioni aeroportuali lo permetteranno, il collegamento plurigiornaliero, con distanze variabili da 3 ore ad un'ora fra una partenza e l'altra, dagli Scali del Nord, del Centro e dell'Italia insulare.

Tale programma renderà possibile normali corse notturne, che permetteranno l'esercizio economico della rete interna nazionale a parità con qualsiasi altro mezzo ferroviario o su strada.

B (Linee europee e mediterranee).

Roma-Lyddà (la frequenza viene portata a trisettimanale)
 Roma-Istanbul-Teheran (la frequenza viene portata a trisettimanale)
 Roma-Venezia-Monaco-Vienna . (la frequenza viene portata a giornaliera fra i capilinea)
 Roma-Monaco-Vienna (id. id. id.)
 Roma-Milano-Monaco-Vienna . (id. id. id.)
 Roma-Milano-Bruxelles (trisettimanale)
 Roma-Milano-Zagabria-Belgrado (bisettimanale)

C (Linee transatlantiche e transcontinentali).

Roma-New York (la frequenza verrà portata a 9 voli alla settimana)
 Roma-Karachi e/o Bombay-Delhi-Calcutta (bisettimanale)

IN PROGETTAZIONE

Prolungamento della linea Roma-Karachi e/o Bombay-Delhi-Calcutta-Rangun-Bangkok-Hongkong-Manila (o Taiwan)-Tokio (da attuare in un primo tempo settimanalmente ed in seguito bisettimanalmente).

DISEGNO DI

A t. 1.

L'Amministrazione finanziaria è autorizzata ad assumere una ulteriore partecipazione al capitale della Società Linee Aeree Italiane (L.A.I.) mediante sottoscrizione di un numero di azioni corrispondente all'importo di lire 1.734.080.000, da versarsi per 6/10 (pari a lire 1.040.448.000) nell'esercizio 1955-56 e per 4/10 (pari a lire 693.632.000) nell'esercizio 1957-58.

Art. 2.

All'onere di lire 1.040.448.000 relativo all'esercizio 1955-56 si farà fronte col versamento al bilancio dell'entrata, di ugual somma proveniente dalla gestione speciale dei beni ex corona di cui all'articolo 13, comma 1°, della legge 9 agosto 1948, n. 1077.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.