Dopo la vittoria nel Giro d'Italia il fenomenale belga tenta la «doppietta»

Tutti contro Merckx!

In gara 34 italiani divisi in 4 squadre: gli uomini da classifica sono Boifava, Zilioli e Panizza

LIMOGES 26 giugno
Per chi l'avesse dimenticato lo scorso anno Eddy Merckx ha esordito nel Tour con uno strepitoso trionfo: primo nella classifica finale con 17'54" su Pingeon, 22'13" su Poulidor, 29'24" su Gimondi e 33'01" su Gandarias; primo nella classifica a punti, nella classifica a squadre, nel gran premio della montagna, nella combinata e nella combattività; primo in tutto con una supremazia che non ha precedenti. Un dominio tale assoluto e adesso, mentre è in svolgimento il prologo della «grande boucle» (57ª edizione) ci chiediamo se il campionissimo belga si ripeterà come nel 1969, se non lascerà nulla, manco le briciole ai suoi avversari.

Forse qualcosa lascerà perché il Merckx 1970 è cambiato stando al recente Giro d'Italia. E' cambiato avendo compreso di poter vincere frenando l'istinto, giocando al risparmio e ciò significa maturità nonché un mezzo per farsi qualche amico. Nel Giro Bitossi e Dancelli erano più nemici di Gimondi che di Merckx, vedere per credere la corsa della Marmolada. E poi quest'anno Eddy affronta il Tour con un obiettivo ben preciso: realizzare quella «doppietta» che finora è riuscita soltanto a Coppi (due volte) e Anquetil. L'importante, insomma, è salire sul podio della Cipale di Parigi magari con un piccolo vantaggio e senza strafare.

Un collega fiammingo ci ha confidato che Merckx ha un piano di battaglia. Quale? Vincere le prove a cronometro e giungere primo sulle vette del Ventoux e della Mourne per trovarsi a cassetta con cinque-sei minuti. Nelle altre tappe Eddy lascerebbe sfogare i rivali tenendoli naturalmente sotto controllo in maniera da non concedere loro eccessivo spazio. Nel piano di Merckx figura nuovamente Zilioli. Noi pensiamo che due competizioni di lunga durata siano troppe per l'esile piemontese è comunque Italo è una «palla» di valore, un prezioso e temibile luogotenente, una carta utilissima a disposizione di Merckx.

Ma si la bilancia oscilla nettamente a favore del più forte, a quel Merckx che nel Giro non ha eccessivamente entusiasmato lasciando la porta aperta a qualche discussione, è in leggera fase calante? corre con cautela per convinzione o perché obbligato dalle circostanze? il dolore alla gamba sinistra (conseguenza della caduta di Blois, dicono) lo lascerà in pace? Come vedete andiamo a cercare il pelo nell'uovo e intanto Eddy è giunto a Limoges con una sonante vittoria nel campionato belga.

Certo il Tour è sempre stato una brutta bestia: chi lo vince deve essere in piena salute, diversamente ogni pezzo di strada è buono per una cotta (il Gimondi formato 67 e 69 insegna) ed è vero è vero che Merckx la prova del nove («doppietta» Giro-Tour) deve ancora fornirla, però chi sono i suoi oppositori? Buttiamo giù alla rinfusa un elenco di nomi (Pingeon, Aimar, Van Impe, Pintens, Janssen, Ocana, Roger De Vlaeminck, Letort, Delisle, Poulidor, Wolfshohl, Gandarias, Wagtmans, Van Springel, Gosta Pettersson, Boifava, Panizza, Primo Mori, Michelotto, Balmamion, Polidori, Schiavon) e non scopriamo nulla di particolare. Gente che un Merckx in condizioni normali tiene a bada con un dito e nessuno dei corridori citati si illude pur non rinunciando in partenza alla battaglia e a proposito del fronte anti-Merckx lasciateci aggiungere il nome di Zoetelmelk, l'olandese vincitore dell'ultimo Tour dell'Avvenire, un regolarista che promette, e fra i debuttanti è da citare pure Walter Ricci, il ventiquattrenne italiano di Pesaro impostosi nel Midi Libre e inquadrato nella francese Sonolor.

Tutto considerato quelli in grado di dare maggior fastidio a Merckx rimangono a casa. Ci riferiamo a Gimondi, brillante protagonista nel Giro del Veneto, al campione d'Italia Bitossi e un po' anche a Dancelli, sebbene Michele abbia bisogno di tirare il fiato. Gimondi e Bitossi si sono sprecati in Svizzera, nessuno dei due pur essendo nettamente i migliori in campo ha vinto ed entrambi si mangeranno le unghie seguendo il Tour in poltrona. Soprattutto Gimondi aveva ottime probabilità di terminare secondo, nonostante l'allergia alle m[illegible] troppe come stima giustamente Felice e qui il discorso è rivolto al signor Le Titan che doveva fare il possibile per avere nella lista dei 150 concorrenti il controaltare di Merckx, appunto Gimondi.

C'è fra i 31 italiani distribuiti nelle quattro squadre italiane (Ferretti, Molteni, Salvarani, Scic) e nel Faemino l'uomo capace di conquistare la seconda moneta? C'è o non c'è. Gli elementi da classifica si chiamano Boifava, Zilioli, Panizza, Michelotto, Schiavon, Primo Mori e Balmamion. Non nascondiamo che i nostri sguardi sono concentrati su Boifava, un ragazzo che in questo Tour subirà l'esame più severo della sua giovane carriera. Il quartetto della Salvarani (Panizza, Balmamion, Primo Mori, Schiavon) è qui con l'intenzione di ben figurare. I francesi hanno già battezzato Panizza «il Robic italiano». Pari a Robic? «Già il per la stima avrebbe girasse a mio favore ora che il vento della fortuna».

I pretendenti alla seconda moneta sono molti: per noi sarebbe un grosso successo finire alle spalle di Merckx e non escludiamo che una soddisfazione del genere tocchi a Zilioli che di Merckx è compagno e amico. Per quanto riguarda i traguardi parziali ci affideremo in primo luogo a Basso e quindi ad Armani, Durante, Polidori, Beghetto, Tumellero, Guerra, Chemello, Paolini, Santambrogio e Conti. E adesso la parola è al libro di bordo: domani da Limoges a La Rochelle (chilometri 221,500) la prima tappa di pianura, una tappa che strizza l'occhio ai velocisti e a ragion veduta Giorgio Albani spera in Marino Basso.

Gino Sala

Tre partecipanti al Tour: da sinistra lo spagnolo OCANA, l'italiano BEGHETTO, e il belga VAN SPRINGEL

Dancelli vittorioso a Monsummano

Michele Dancelli ha battuto in volata Franco Bitossi e Felice Gimondi ed ha vinto il secondo Gran Premio della Calzatura. Organizzato dall'Unione ciclistica Monsummanese, svoltosi ieri sera a Monsummano.

ORDINE DI ARRIVO: 1) Michele DANCELLI (Molteni), km. 102 in due ore e 17' alla media oraria di km 44,672; 2) Franco Bitossi (Filotex), 3) Felice Gimondi (Salvarani), 4) Roberto Poggiali a 15", 5) Roberto Ballini a 20", 6) Grassi, 7) Fontanelli, 8) Fabbri, 9) Rosmans, 10 Zandegu.
Nella foto DANCELLI

Boxe di lusso al Palasport (ore 21,15)

Stasera Italia-USA

Stasera al Palazzo dello Sport grande sagra del pugilato dilettantistico. Saranno di scena i ragazzi che rappresentano l'Italia e gli Stati Uniti i quali si ritroveranno di fronte dopo che nel settembre dello scorso anno gli azzurri vinsero di misura allo stadio di Madison Square Garden a Nuova York.

Il confronto italo-americano si articola in undici incontri con in palio il trofeo intitolato a Rocky Marciano.

Gli americani dopo la visita al Centro federale di Formia dove gli italiani si stanno allenando, si sono allenati ieri nella palestra del Flaminio. Ieri sono stati ricevuti in Campidoglio. Quanto agli azzurri la loro vigilia sta trascorrendo serenamente nonostante il guaio capitato a Curcetti. Il minimosca infatti mentre giocava a pallacanestro a causa di uno scontro con Tecchinetti è caduto rovinosamente a terra. La conseguenza è stata una brutta botta alla spalla che lo ha costretto a riprendere anzitempo la strada di casa. L'allenatore federale Rea parlando dell'incontro di questa sera ha dichiarato: «I ragazzi stanno tutti benissimo, hanno tanta fiducia nelle loro possibilità e sono certi di fare bella figura». Ha aggiunto che spera di bissare il successo ottenuto al Madison anche se il compito appare difficile soprattutto a causa dei forfait di Grasso e Curcetti.

Gli statunitensi dal canto loro appaiono decisissimi a riscattare la sconfitta dello scorso anno e a questo proposito presenteranno una formazione di tutto rispetto nella quale spiccano l'italo-americano Rudolph Donato nei superleggeri, Jesse Valdev che ha al suo attivo ben 153 vittorie e il massimo Lyle, un colosso di oltre cento chilogrammi che ha già ricevuto numerose offerte per passare professionista. Le operazioni di peso avranno luogo stamane allo stadio Flaminio alle 10. Gli incontri avranno inizio alle ore 21,15.

Ed ecco il tabellone degli incontri secondo le formazioni annunciate:

minimosca Bol (It) Cooper (USA)
mosca Udella (It) Santiago (USA)
gallo Onori (It) Mullins (USA)
piuma Morbidelli (It) Lunny III (USA)
leggeri Bergamasco (It) Parks (USA)
superleggeri Capretti (It) Donato (USA)
welters Lassandro (It) Dennis (USA)
superwelters Facchetti (It) Valdez (USA)
medi Dalla Rosa (It) Mangun (USA)
mediomassimi Facchinetti (It) Jackson (USA)
massimi Laureati (It) - Lyle (USA)

Foster - Tessman stasera «mondiale»

BALTIMORE 26. Domani sera sul ring di Baltimore, Bob Foster metterà in palio il suo titolo di campione del mondo di pugilato dei pesi medio massimi contro Marck Tessman. Secondo le previsioni generali, *il successo del negro di Washington* è dato per scontato in partenza.

Foster, picchiatore formidabile con il suo eloquente curriculum di 40 vittorie, di cui 35 prima del limite, con tre 4 sconfitte soltanto, è infatti il dominatore incontrastato della categoria: ha disputato finora quattro campionati del mondo e ogni volta i suoi avversari che sono stati nell'ordine Dick Tiger. Al quale strappò il titolo nel maggio del 1968, Frank De Paula, Andy Kendall e Roger Rouse, sono stati tutti *demoliti in quattro riprese* e anche meno.

Buon tecnico, Tessman, un texano di 23 anni, ha subito su 35 incontri una sola sconfitta (abbandono per ferita) nel 1968, sconfitta cui è presto seguita la rivincita ai punti sullo stesso precedente vincitore, Henry Hank

I Giochi della Gioventù

Domani le finali

«Che cosa sono i Giochi della Gioventù?», è l'interrogativo che ha posto e si è posto il presidente del CONI Onesti nel *corso della conferenza stampa* tenutasi ieri al Foro Italico durante la quale ha riferito sui lavori dell'ultimo Consiglio nazionale. La sua risposta è stata questa: **«I Giochi della Gioventù sono la rivoluzione permanente»**.

Cosa voleva dire Onesti con questa espressione è facile da intendere. Innanzitutto gli serve per continuare con una accentuazione di tono una certa polemica contro il disinteresse dello Stato per i problemi dello sport e certe altre sue espressioni lo confermano — **«L'educazione fisica è un diritto del cittadino, un dovere dello stato», «L'Italia riesce a cogliere dei validi *risultati agonistici, ma non è* un paese sportivo»** — ma gli serve anche per mascherare certe deficienze del CONI.

I Giochi della Gioventù difatti in questa seconda edizione hanno ottenuto una adesione di massima inferiore a quella dell'anno scorso. È certo c'è ancora la possibilità che il numero delle adesioni dello scorso anno venga raggiunto ma tutto l'ottimismo di Onesti non è giustificato.

Probabilmente in molte province pesa l'esperienza fatta nella scorsa edizione perchè non dappertutto le cose andarono come dovevano andare malgrado l'impegno degli enti di propaganda nei confronti dei quali Onesti ha ribadito che esistono nel consiglio nazionale delle riserve che egli d'altronde sembra avallare.

Onesti ha indirettamente ammesso che qualcosa non ha funzionato nelle varie «prefetture» come egli ha definito le delegazioni provinciali del CONI quando ha detto che nell'istituendo servizio per coordinare le attività regionali ci saranno provvisoriamente gli attuali delegati provinciali del CONI ma che questa presenza non garantisce un intervento qualitativo. La qual cosa significa quanto meno che il CONI non si è preoccupato di fare una politica di quadri.

Lamentandosi inoltre che il totocalcio ha dato parecchi soldi in meno rispetto a quello che si sperava (solo 612 milioni di incremento) ha infine annunziato che il primo luglio il presidente della Repubblica riceverà 6.000 partecipanti ai Giochi della Gioventù al Quirinale per premiarli.

Domani alle Terme il III Trofeo Castello

Avrà luogo domani, con *inizio alle ore 17, allo stadio* delle Terme, la manifestazione di atletica popolare promossa dalla società *«Giovanni Castello»*, con la partecipazione degli atleti e delle società sportive popolari di atletica leggera di Roma e del Lazio.

Che cosa si propone la società organizzatrice con questo III trofeo «Giovanni Castello»? Si propone di portare sulla pista dello stadio delle Terme, una delle dieci piste per atletica esistenti a Roma per una massa di oltre tre milioni di cittadini, non già dei giovani che debbono inseguire un record come è sempre avvenuto finora, ma dei ragazzi che cercano di realizzare una *proposta diversa anche attraverso* una occasione agonistica.

Prenderanno parte attiva a questa manifestazione, di *fatti, oltre a quei giovani* che nell'atletica hanno già sperimentato le loro possibilità agonistiche, anche quelli che nel corso delle diverse iniziative di propaganda hanno mostrato vivo interesse per l'atletica leggera. Anche questa manifestazione, d'altronde, si propone di diffondere la pratica sportiva tra i giovanissimi della periferia e delle borgate, e vuol realizzare questo scopo attraverso una festa popolare. E difatti a conclusione delle gare tanti folk, come Giovanna Marini e Caterina Bueno proporranno momenti di cronaca e di storia con le loro chitarre.

totip

PRIMA CORSA	1 1 2
	2 x x
SECONDA CORSA	x
	1
TERZA CORSA	2 2
	1 x
QUARTA CORSA	2 1
	1 x
QUINTA CORSA	1 x
	x 1
SESTA CORSA	1
	1

Alitalia

LINEE AEREE ITALIANE S p A capitale L. 50 000 000 000 (interamente versato)

Assemblea generale ordinaria degli azionisti

Il giorno venticinque giugno 1970 presso la Sede sociale in Roma Palazzo Alitalia P.le dell'Arte (EUR) sotto la Presidenza dell'Ing Bruno Velani si è riunita l'Assemblea ordinaria degli Azionisti della Società Alitalia.
La relazione presentata agli Azionisti considera soddisfacenti i risultati conseguiti dall'Alitalia nel corso del 1969 nonostante la persistenza di perturbazioni di ordine politico e di tensioni valutarie in alcune zone del mondo. Lo sviluppo della Compagnia è stato documentato dai traguardi raggiunti in diversi settori dell'attività sociale.
L'esercizio ha fatto registrare un aumento della capacità offerta, al quale ha corrisposto un più consistente aumento del traffico con conseguente *incremento del coefficiente di utilizzazione*. Tali risultati sono nettamente superiori alle medie di incremento realizzate nell'anno dall'industria mondiale del trasporto aereo.
Nel 1969 l'Alitalia ha trasportato oltre 5 milioni di passeggeri con un incremento del 20,8% rispetto al 1968, e realizzato circa 6,9 miliardi di passeggeri/km, con un aumento del 18,8%. Il trasporto delle merci ha presentato una accelerazione molto maggiore: il tasso di incremento merci e posta è stato del 39%, per le sole merci del 42,8%, in termini di *tonnellate/km trasportate*.
Nel corso dell'anno si sono sviluppate opportune azioni per fronteggiare le accresciute esigenze aziendali: è stata ulteriormente potenziata l'automazione ed è stato predisposto quanto necessario per le operazioni del Boeing 747. In particolare sono state costruite tempestivamente le apposite aviorimesse, approvvigionate nuove e più moderne attrezzature di rampa e rafforzata la rete di vendita. Ci si è prodigati per l'introduzione della nuova immagine che nella dinamica sociale, risponde alle esigenze di rinnovamento stilistico.
Le ragioni che motivarono la ristrutturazione di cui fu fatto cenno nel bilancio del precedente esercizio, sono state convalidate dai risultati finora ottenuti.
Al 31 dicembre 1969 il personale della Compagnia ammontava a 12.431 effettivi, con un incremento di 1.291 *unità rispetto all'anno precedente*.
In sostanza l'Alitalia continua ad operare in funzione del raggiungimento degli obiettivi futuri: l'organica espansione della rete e degli scali, l'incremento delle frequenze, il costante miglioramento della qualità dei servizi offerti.
A questo riguardo alcune gravi incertezze che per lungo tempo hanno pesato sulla programmazione sono state superate nei primi mesi del 1970: è stato infatti siglato il rinnovo dell'accordo aereo con gli Stati Uniti, in termini soddisfacenti per le *due parti*.
Restano peraltro alcune preoccupazioni per il prossimo futuro. Una riguarda la ricettività dell'aeroporto di Fiumicino nei confronti dei Boeing 747: gli aeroplani, infatti, sono arrivati mentre i lavori di ampliamento della aerostazione internazionale e di costruzione della terza pista sono appena incominciati. L'altra preoccupazione concerne la non completa efficienza e, talvolta, la saltuarietà dei **servizi di «Controllo del Traffico Aereo». Nel** 1969 non si sono fatti concreti passi avanti per il loro miglioramento e, in conseguenza anche dell'aumentato traffico, la penalizzazione che l'esercizio ha subito è stata molto più pesante di quella dell'anno precedente: ne sono confortanti le prospettive che si presentano attualmente.
Nel corso del 1970 dovranno poi essere prese importanti decisioni riguardanti lo sviluppo della *flotta sociale, con particolare riferimento alla scelta del trigetto a grande capacità*.
Per quanto concerne invece il futuro meno immediato il problema dell'aeroporto di Fiumicino, base di armamento dell'Alitalia, sembra avviato a soluzione. Infatti è già al Parlamento per l'esame ed approvazione un disegno di legge in virtù del quale verrebbe affidata alla Compagnia la costruzione e la gestione di una nuova aerostazione (internazionale e nazionale) indipendente da quella esistente. L'esecuzione dell'opera comporterà notevole impegno sotto ogni aspetto.
La relazione esprime quindi la fiducia che la Compagnia continui ad essere efficacemente sostenuta dagli organi di Governo, ai quali è stato reso omaggio con un sentito ringraziamento al Ministero delle Partecipazioni Statali, al Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile e all'IRI per la *proficua e valida assistenza prestata alla Compagnia*. Infine dopo aver espresso agli Azionisti la gratitudine del Consiglio di Amministrazione per la fiducia accordata la relazione passa al rendiconto dettagliato dell'attività sociale.

FLOTTA

Nel 1969 sono stati immessi in servizio quattordici nuovi aerei: tre DC 8/62 e undici DC 9/30 di cui uno in versione «cargo».
Al 31 dicembre 1969 la flotta della Società disponeva di 74 aerei a getto. Risultavano inoltre ordinati due DC 8/62, tre DC 9/30 e quattro aerei a grande capacità del tipo Boeing 747; come noto da tempo sono stati prenotati dei supersonici.

ATTIVITA' SVOLTA NEL 1969

Con detta flotta si è realizzata l'attività riportata nel prospetto seguente:

	1968	1969	Variazioni % 68/69
Km volati n	106 22[illegible]	11[illegible] 055 833	+ 11,1
Ore di volo n	[illegible]	204 143	+ 5,1
Passegg. n	4 149 [illegible]	5 010 98[illegible]	+ 20,8
Passegg./km n	5 795 152 681	6 886 231 753	+ 18,8
Utilizzazione posti %	52,2	53,2	+ 1,0
Posta trasp. tonn/km n	17 822 841	19 399 008	+ 8,8
Merci trasp. tonn/km n	174 114 651	248 576 519	+ 42,8
Totale tonn/km offerte	1 377 201 460	1 647 579 395	+ 19,6
Totale tonn/km trasp.	713 501 811	887 737 168	+ 24,4
Utilizzazione globale %	51,8	53,9	+ 2,1

La conclusione più importante che si deve trarre dai dati sopra esposti è quella inerente all'incremento complessivo del trasportato (24,4%) nettamente superiore all'aumento dell'offerto totale (+ 19,6%). Questo lusinghiero risultato si è naturalmente riflesso nel coefficiente di utilizzazione globale che presenta un incremento di punti 2,1 (dal 51,8% al 53,9%).

ANDAMENTO DELLE LINEE

Nel 1969 le linee esercite hanno avuto il seguente andamento:
A) Le linee intercontinentali hanno partecipato in misura preminente al conseguimento di un positivo risultato di esercizio.
In particolare:
a) sulle rotte del Nord Atlantico (USA e Canada) l'Alitalia occupa una buona posizione partecipando ai traffici nella misura del 5,15% (nel 1968 5,07%): ha registrato, nel numero dei passeggeri trasportati, un incremento (16,0%) superiore a quello medio (14,2%) con*seguito dagli altri vettori operanti nel settore*;
b) sul Sud Atlantico si è ottenuto un buon risultato attribuibile per la maggior parte al positivo andamento dei traffici da/per l'Argentina che hanno consentito di compensare la flessione verificatasi in Brasile e Cile a causa della congiuntura economica sfavorevole;
c) i servizi per l'Africa hanno continuato ad essere negativamente influenzati dal perdurare dello stato di tensione in Nigeria e nel Medio Oriente. Ciò nonostante, i risultati conseguiti *attribuibili anche alla maggiore competitività* di alcuni nuovi servizi come, ad esempio, la Roma-Johannesburg diretta, si possono considerare soddisfacenti. Nel mese di aprile il Cameroun (Douala) è stato collegato con l'Italia via Lagos;
d) sulle linee del Medio Oriente la persistenza delle divergenze arabo-israeliane ha esercitato una forte remora ai flussi turistici. Si è però continuato nell'azione di penetrazione nel settore con l'apertura di nuovi collegamenti con il Kuwait e con Jeddah;
e) i risultati ottenuti sulle linee dell'Estremo Oriente e dell'Australia sono stati superiori alle previsioni e ciò per la evoluzione dei mercati interessati che hanno reagito in maniera positiva alle azioni promozionali della Società, la quale tra l'altro ha inserito il nuovo scalo di Manila nella *rotta per Sydney e Tokio*. Nel corso del corrente anno 1970 Roma, come è noto, è stata collegata con Tokio via rotta polare.
B) Le linee continentali sono state caratterizzate da una positiva ripresa dei traffici dopo la stasi del 1969. In particolare in tutti e tre i mercati principali (Regno Unito, Germania e Francia) l'andamento è stato favorevole. La rete si è estesa con l'apertura dei nuovi scali di Colonia, Varsavia, Belgrado e Bucarest. Inoltre sono stati potenziati i collegamenti Bruxelles-Napoli via Milano (cinque *volte alla settimana*) e *Venezia-Londra via Milano* (quattro volte la settimana), è stato attuato il raddoppio del collegamento giornaliero Roma-Francoforte ed un secondo servizio tre volte la settimana Roma-Malta; è iniziata l'attività della nuova linea Roma-Atene-Roma.
C) Alle linee nazionali è stata dedicata una cura particolare: il traffico su di esso si è notevolmente incrementato nonostante il verificarsi di alcune circostanze imprevedibili come la chiusura per alcuni mesi dell'Aeroporto di Capodichino (Napoli). Sono state anche cedute alcune linee alla ATI onde assicurare un migliore coordinamento ed un più organico svolgimento dei servizi. Il positivo risultato ottenuto sulle linee nazionali è da mettere anche in relazione con la buona ripresa del traffico turistico.
D) I servizi cargo hanno registrato un incremento *del traffico del 42,8% superiore alle aspettative*. Questa notevole lievitazione è stata favorita, incrementando l'offerta mediante la progressiva immissione in esercizio dei DC 9/F, intensificando i voli sulle linee già esistenti ed inserendo nuovi **collegamenti sui mercati del Nord e Sud Africa**, il rafforzamento in quest'ultimo settore dei servizi tutto merci ha comportato il conseguimento di un netto successo. A Londra è stata aperta una aerostazione merci sociale che dal punto di vista tecnologico può essere catalogata tra le più evolute del nostro continente.

SOCIETA' COLLEGATE

Per quanto riguarda le Società collegate la relazione fornisce i seguenti dati:
La «Aero Trasporti Italiani - ATI» proseguendo la sua politica di consolidamento e di espansione ha potenziato i servizi immettendo in esercizio i nuovi Douglas DC 9/30. Alla fine dell'anno la Società disponeva di quattro DC 9/30 e di tredici Fokker 27.
L'attività nonostante l'inagibilità dell'Aeroporto di Capodichino dal mese di ottobre può considerarsi soddisfacente e si compendia nelle seguenti cifre: tonnellate chilometro trasportate 13 006 220 (+ 34,4%) passeggeri trasportati n. 632 305, con un incremento di circa il 21%.
Per il 1970 è prevista l'entrata in linea dal 1° luglio di altri due aeromobili DC 9/30 che saranno impiegati sulle linee esercite per conto Alitalia e su quelle proprie maggiormente redditizie.
La «SAM - Società Aerea Mediterranea» ha proseguito il processo di rammodernamento della flotta ed ha potuto disporre per i voli a domanda, di quattro Caravelle. L'attività del 1969 è risultata *superiore alle previsioni*.
Il proseguito, con lusinghieri risultati, il servizio merci operato con due Douglas DC 6A mentre dei cinque DC 6B passeggeri presenti all'inizio del 1969 due sono stati alienati ed un terzo è stato demolito: sono in corso trattative per la vendita degli ultimi due.
La **«ELIVIE - Società Italiana Esercizio Elicotteri»** ha continuato la propria attività nell'area del Golfo di Napoli potenziandola ulteriormente con l'entrata in linea del secondo Sikorsky S 61 N. Il settore del *«lavoro aereo» si è sviluppato in linea con* le previsioni.
La **«SO.GE.ME. - Società Gestione Mense»** ha continuato la propria attività nei settori tradizionali e cioè provveditoria per Compagnie aeree, gestione mense, gestione punti di vendita. Per conto dell'Alitalia sta inoltre gestendo con successo il ristorante del padiglione italiano della EXPO 70 di Osaka.
Nel corso dell'anno la «SO.GE.ME.» ha assunto una partecipazione del 40% al capitale della «Valtur Servizi». Tale operazione ha comportato un aumento del capitale sociale della «SO.GE.ME.» da L. mil. 100 a L. mil. 200.
La **«SOMALI AIRLINES»** sta attuando il suo programma di sviluppo istituendo nuove linee e potenziando la flotta. È continuata l'attività addestrativa del personale somalo. Dal 1° gennaio del 1970 la *maggioranza del pacchetto azionario* (51%) è stata acquistata dal Governo somalo e la direzione della Società è passata in mani somale.
La **«IMMOBILIARE AZ»** ha terminato nello scorso mese di giugno la realizzazione di un lotto di alloggi destinati ai dipendenti della Società. L'immobile risulta già interamente affittato.
Per provvedere alle necessità finanziarie il capitale sociale è stato elevato, come programmato, da L. mil. 102,4 a L. mil. 300.
La **«VALTUR»**, nella quale l'Alitalia ha una partecipazione paritetica del 66%, ultimata la realizzazione dei villaggi turistici di Capo Rizzuto e Marina di Ostuni ne ha iniziato la gestione nel mese di giugno 1969 secondo i programmi. La percentuale di presenze è stata lusinghiera e ha superato le previsioni. Per la copertura delle necessità finanziarie legate ai suoi programmi di sviluppo la «Valtur» ha provveduto ad elevare all'inizio del 1970 il capitale sociale da L. mil. 1.500 a L. mil. 3.000.
La **«AERHOTEL - Società per lo sviluppo di attività alberghiere»** (l'Alitalia partecipa nella Società pariteticamente con la SME e la CIGA) ha in avanzato studio di progettazione la realizzazione su suolo acquisito in Roma, di un insediamento alberghiero della capacità ricettiva di circa 1.000 letti. Sono continuate inoltre le ricerche sulla possibilità di assumere in gestione alberghi già costruiti.
Sempre nel quadro delle iniziative alberghiere, sono in corso trattative per la partecipazione con altre Compagnie aeree europee alla «European Hotel Corporation EHC», una Società avente lo scopo di realizzare in Italia ed in altri Paesi europei una catena di alberghi di tipo economico.
Nel 1969 è stato acquistata una partecipazione del 3% al capitale della **«Società Italiana Sistemi Informativi - ITALSIEL»** il cui capitale è stato elevato nel corso dello stesso anno da L. mil. 300 a L. mil. 1.000.
Pure nel 1969 è stato acquistato il 40% del pacchetto azionario dell'**«AIRTOUR ITALIA»** (capitale sociale 30 milioni di lire elevato a 45 milioni all'*inizio del corrente anno). Società che opera come grossista nel campo degli agenti di viaggio.*
L'Alitalia ha infine continuato ad esplicare con apprezzabili risultati l'incarico affidatole dell'organizzazione e della direzione della **«Zambia Airways»**.

CONTO ECONOMICO

Il Conto Profitti e Perdite per il 1969 chiude con i seguenti risultati:

Proventi traffico	L. 211 313 186 595	
Proventi vari	» 8 358 587 009	L. 219 671 773 604
Spese di esercizio e generali		» 192 589 269 194
Saldo		L. 27 082 504 410
Ammortamenti:		
Immobili	L. 653 158 072	
Installazioni	» 575 854 706	
Impianti ed agenzie	» 2 911 221 894	
Mobili ed arredi	» 399 043 080	
Automezzi	» 103 049 840	
	L. 4 642 327 592	
Flotta	» 18 728 910 259	L. 23 371 237 851
Utile		L. 3 711 266 559

DECISIONI DELL'ASSEMBLEA

L'Assemblea degli Azionisti dell'Alitalia - Linee Aeree Italiane S.p.A., udita la relazione del Consiglio di Amministrazione, preso atto del rapporto *del Collegio Sindacale, presa conoscenza del Bilancio* al 31 dicembre 1969 e del relativo Conto Profitti e Perdite ha approvato la relazione del Consiglio di Amministrazione ed il Bilancio e Conto Profitti e Perdite dell'esercizio 1969, dando scarico agli Amministratori per la loro gestione e destinando l'utile come segue:

— utile	L. 3 711 266 559
— 5% alla riserva legale	» 185 563 328
	L. 3 525 703 231
— dividendo di L. 700 (pari al 7%) a ciascuna delle numero 2 500 000 azioni di categoria «A» e delle numero 2 500 000 azioni di categoria «B»	» 3 500 000 000
— riporto a nuovo del saldo di	L. 25 703 231

da aggiungere al residuo dell'esercizio 1968.
Il dividendo sarà pagabile a decorrere dal 1° luglio 1970 presso la Cassa Sociale o presso gli sportelli dei seguenti Istituti Bancari: Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano, Banco di Roma, Banca Nazionale del Lavoro, Banco di Napoli, Banco di Santo Spirito, Banco di Sicilia, Banca Nazionale dell'Agricoltura, Istituto Bancario San Paolo di Torino, Banco di Sardegna.
L'Assemblea inoltre ha nominato Consiglieri di Amministrazione il dottor Cesare Romiti ed il dottor Donato Saracino.
Il Consiglio di Amministrazione, riunitosi subito dopo l'Assemblea, ha deliberato di nominare il dottor Romiti Amministratore Delegato nominando altresì quest'ultimo ed il dottor Saracino membri del Comitato Esecutivo.