

ATTI PARLAMENTARI

X LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XIII
n. 5-septies

RELAZIONE

SULLO STATO DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA PER GLI ANNI 1989-1990

*(Allegata, ai sensi dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1985, n. 808,
alla Relazione previsionale e programmatica per l'anno 1992)*

**presentata dal Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato
(BODRATO)**

Trasmessa alla Presidenza il 30 settembre 1991

**dal Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica
(CIRINO POMICINO)**

**e dal Ministro del Tesoro
(CARLI)**

PAGINA BIANCA

I N D I C E

PREMESSA	Pag. 5
Il Piano finanziario	» 7
Il quadro internazionale	» 8
I programmi più significativi per l'Italia	» 11
L'attività del Comitato ex articolo 2 della legge 24 dicembre 1985, n. 808	» 16
Le future necessità	» 17
Le prospettive	» 18
ALLEGATI:	
<i>Allegato 1</i> - Finanziamenti sul capitolo 7552	» 23
<i>Allegato 2</i> - Finanziamenti sul capitolo 7553	» 24
<i>Allegato 3</i> - Legge n. 808 del 1985 - articolo 3/A e articolo 8 - finanziamenti concessi ed erogati nel periodo 1985-1990	» 25
<i>Allegato 4</i> - I principali testi normativi in materia	» 26
<i>Allegato 5</i> - Componenti il comitato ex articolo 2 legge n. 808 del 1985 (triennio 1989-1991)	» 27

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLO STATO DELL'INDUSTRIA AERONAUTICA ITALIANA
Anni 1989-1990

PREMESSA

La deliberazione CIPI del 21 maggio 1981, che approva il programma finalizzato per l'industria aeronautica, indica al punto 1° quanto appresso:

"nello scenario economico degli anni '80 l'industria aeronautica italiana si trova a confrontarsi -nel mercato interno ed internazionale- ad una più agguerrita concorrenza estera. In questa prospettiva occorrerà accrescere la competitività delle produzioni nazionali per adeguarle, entro la fine del decennio, agli obiettivi verso i quali tendono i principali Paesi concorrenti così da assicurare il consolidamento e l'incremento degli attuali livelli di occupazione, e del saldo attivo della bilancia commerciale del settore."

Per conseguire questo obiettivo di fondo la deliberazione sopra citata prevede:

- 1) la promozione di un armonico sviluppo delle capacità di progettazione e produzione nonché degli strumenti di commercializzazione nei tre principali comparti dell'industria aeronautica (cellule, motori ed equipaggiamenti);
- 2) una riduzione progressiva della dipendenza tecnologica in alcune aree dove maggiore era il patrimonio di know-how nazionale;
- 3) un incremento della presenza commerciale sui mercati esteri da realizzare non solo con la vendita dei sistemi e sottosistemi ma anche con un incremento della quota dei servizi intesa come assistenza tecnica, trasferimento di know-how e servizi associati.

Nell'imminenza della realizzazione del Mercato Unico Europeo (1993) quanto sopra indicato conferma la validità delle previsioni contenute nel programma finalizzato (dell'11 novembre 1980) preparato dalla Commissione nominata dal Ministro dell'Industria ai sensi e per gli effetti dell'art. 2, 4° c. della Legge 12 agosto 1977, n. 675.

Ad undici anni dalla deliberazione CIPI di approvazione del programma finalizzato per l'industria aeronautica ed a cinque anni dalla promulgazione della Legge 24 dicembre 1985, n. 808 (Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie operanti nel settore aeronautico) è possibile delineare un primo consuntivo -peraltro di larga massima- dei risultati conseguiti e di quanto ancora resta da realizzare.

Si deve quindi sottolineare in questa premessa di carattere generale come la Legge 808/85 sia nata con una dotazione finanziaria (già esaminata nella precedente relazione sullo stato dell'industria aeronautica nell'anno 1988, Doc. XIII, n. 3-

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

septies del Senato della Repubblica, X Legislatura) estremamente contenuta rispetto ad una oggettiva valutazione dei costi da sostenere. Nel quinquennio che ora si chiude le più generali necessità di contenimento della spesa pubblica hanno pure fatto sì che ulteriori, e peraltro assai necessarie, risorse finanziarie non potessero essere dedicate allo sviluppo del settore aeronautico.

Peraltro nonostante i mezzi finanziari molto ridotti e la mancata acquisizione di ulteriori disponibilità l'intervento della legge ha consentito una difesa dei livelli occupazionali senza tuttavia poter mantenere i ritmi di incremento degli anni '85-'88. Si riporta qui a seguito una tabella relativa all'occupazione:

OCCUPAZIONE 1981-1990 (unità)

Anno	Totale	Operai	Impiegati e Dirigenti
1981	42.000	24.500	17.500
1982	42.600	24.200	18.400
1983	42.400	23.900	18.500
1984	42.700	23.400	19.300
1985	43.300	22.700	20.600
1986	44.500	22.500	22.000
1987	47.000	22.800	24.200
1988	49.500	23.600	25.900
1989	50.500	24.200	26.300
1990	50.700	24.100	26.600

(Fonte: Relazioni annuali dell'Associazione Industrie Aerospaziali)

Si desidera infine osservare come tutto ciò sia avvenuto mentre in Italia, grazie anche alla legge 808/1985, mutavano i rapporti percentuali fra fatturato militare e fatturato civile nel periodo 1984-1989:

ANNI	% FATT. MILITARE	% FATT. CIVILE
1984	82,6	17,4
1985	78,9	21,1
1986	73,7	26,3
1987	70,4	29,6

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1988	71,8	28,2
1989	70	30

(Fonte Audizione del Presidente dell'A.I.A. alla Commissione Difesa - 23.10.1990).

A conclusione di questa premessa si osserva che il conseguimento dell'obiettivo di cui al 2° c., n. 5 dell'art. 1 della L. 808/85 richiede la disponibilità di ulteriori, e non contenuti, mezzi finanziari in assenza dei quali appare utopistico perseguire l'obiettivo di un incremento delle quote di produzione civile rispetto a quelle militari.

IL PIANO FINANZIARIO

Per quanto riguarda l'originale piano finanziario questo è stato già esaminato nella relazione, sopra ricordata, per l'anno 1988.

Le successive evoluzioni possono essere reperite sulle due leggi 24 dicembre 1988, n. 541 (Legge finanziaria 1989) e 27 dicembre 1989, n. 407 (Legge finanziaria 1990).

Di fatto la finanziaria per l'89 slitta di un anno (1990) i 100 miliardi originariamente previsti per l'anno 1989 (vds. G.U. s.o. n. 113 del 29.12.1988, tab. A, pag. 14) mentre la finanziaria per il '90 procedeva ad un frazionamento e parziale slittamento temporale della stessa somma attribuita per 50 miliardi al 1990 e per 50 miliardi al 1991 (vds. G.U. s.o. n. 97 del 29 dicembre 1989, tab. F, pag. 79).

In entrambi gli anni non si è ritenuto di presentare le norme di accompagnamento che avrebbero consentito di utilizzare nel settore gli accantonamenti previsti dalla Legge Finanziaria:

- a) per il 1989 (in tab. C, pag. 51) per 80 mld. nel 1990 e per 80 mld. nel 1991;
- b) per il 1990 (in tab. B, pag. 39) per 40 mld. nel 1990, 120 mld. nel 1991 e 120 mld. nel 1992.

Sul finire del 1990 è stato allora presentato un provvedimento di iniziativa parlamentare per effettuare almeno un parziale rifinanziamento degli interventi ex art. 3, 1° c., lett. a) della L. 808/1985. Il Senato ha approvato tale proposta il 19 dicembre 1990 (A. C. 5378) e questa è all'esame della Camera della Repubblica.

Sempre nel corso del 1990 è stato approvato e pubblicato l'ultimo degli strumenti di normativa secondaria necessari all'attuazione della Legge. In particolare si tratta del Decreto 16 febbraio 1990, n. 206 (in G.U. 177 del 31.7.1990) relativo ai

criteri quadro per la erogazione dei benefici a valere sull'art. 3, 1° c., lett. b) della L. 808/1985.

IL QUADRO INTERNAZIONALE

Il biennio 1989÷1990 deve essere considerato come un periodo di grande rilievo per l'industria aeronautica. In esso infatti si sono verificati una serie di eventi internazionali che hanno avuto grande riflesso per questo comparto industriale quali:

- a) l'ampiezza, imprevista, della positiva riduzione delle tensioni internazionali fra le Grandi Potenze;
- b) la crisi del Golfo Persico con i suoi vasti riflessi;
- c) l'incremento del costo del carburante per i velivoli di trasporto civile, che nel gennaio 1991 ha raggiunto 1,14 \$ per gallone contro un massimo di 0,80 \$ per gallone dello stesso periodo del 1990.

All'inizio del 1989 la situazione generale delle industrie aeronautiche del mondo occidentale si presentava con aspetti notevolmente positivi in quanto le grandi compagnie di trasporto aereo avevano avviato i programmi di rinnovo delle flotte troppo a lungo rinviati per le difficoltà finanziarie (nel 1989 volavano 2.440 aerei di linea con più di venti anni e le previsioni erano di passare a 4.102 aerei di tale età nel 1995 ed a 5.731 al finire del secolo). I bilanci 1988 dei vettori aerei avevano invece cominciato a delineare una linea di tendenza positiva e conseguentemente permettevano la programmazione dei cospicui costi di investimento da sostenere per il rinnovo delle flotte.

La domanda militare nell'ala fissa si manteneva su livelli costanti e gli operatori economici potevano fare affidamento sul lancio di programmi quali l'FS-X per l'USAF, l'EFA ed il RAFALE in Europa, il C-17 per l'USAF ed il FLTA per i Paesi europei, il PATS per i Paesi della NATO. Naturalmente tali programmi si riflettevano positivamente in tutti e tre i principali settori del comparto (cellule, motori ed equipaggiamenti).

La domanda militare nel settore dell'ala rotante presentava invece caratteristiche di maggior cautela ma anch'essa permetteva di programmare la futura attività aziendale con un margine di ragionevole certezza riferendosi ai programmi LH-X, V 22 OSPREY negli USA e LAH, FA-H2, EH 101, NH 90 in Europa.

Fra la fine del 1989 ed il primo semestre del 1990 i termini del problema si modificavano sostanzialmente per le ragioni indicate al primo capoverso, ed in particolare:

- 1) la domanda militare registrava sostanziali slittamenti temporali della realizzazione dei nuovi programmi quando non doveva scontare l'annullamento degli stessi;
- 2) la situazione finanziaria dei vettori aerei civili non con-

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

fermava le previsioni di incremento degli utili ed anzi registrava una serie di perdite di bilancio con la conseguente scomparsa di grandi operatori quali ad esempio EASTERN AIRLINES;

- 3) già prima della crisi del Golfo Persico i vettori aerei dovevano prendere atto che erano state sviluppate delle reti di trasporto estese anche a tratte di dubbia redditività;
- 4) i grandi vettori aerei anche europei erano strutturalmente condizionati da un eccesso di personale.

Le non positive linee di tendenza che andavano affermandosi nel settore hanno portato la Commissione delle Comunità Europee ad avviare uno studio sulla competitività dell'industria aeronautica civile in Europa (doc. del 14 maggio 1990). La Comunità infatti non si nascondeva che lo sviluppo dell'industria aerospaziale europea aveva ottenuto dall'utente militare un sostanziale sostegno come emerge dalla seguente tabella:

PERCENTUALE (%) DEGLI AIUTI ALL'INDUSTRIA AERONAUTICA RAPPORTATI AL TOTALE DEGLI AIUTI

ANNI	COMUNITA' (civile)	EUROPEA (militare)	USA
1979	3	30	26
1980	5	24	24
1981	4	24	26
1982	4	23	25
1983	4	25	24
1984	4	26	27
1985	5	23	27
1986	6	23	23
1987	9	20	27
1988	5	20	29

(Fonte CEE-D.G. III / Associazioni Professionali).

Due altri eventi hanno marcato il periodo:

- a) l'apertura della disputa in sede GATT (General Agreement and Trade and Tariffs) da parte degli Stati Uniti in merito al regime degli aiuti governativi alla costruzione aeronautica. Controversia innescata dalla garanzia sul rischio di cambio, concessa dal Governo Federale tedesco alla Deutsche Aerospace, in merito alla vendita degli aerei Airbus. Si asserisce

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

infatti da parte USA che fissando un tasso di cambio garantito fra dollaro e marco di 2,20 marchi per un dollaro di fatto viene concesso un aiuto finanziario alla produzione rappresentato dal differenziale fra il cambio garantito ed il cambio reale (attualmente 1,35 marchi per un dollaro). Tale disputa ha poi portato ad una serie di trattative fra la CEE e gli USA dirette a quantificare il livello massimo di aiuti che i Governi dovrebbero poter concedere ai propri costruttori aeronautici;

- b) il delinarsi sempre più netto di una sovracapacità produttiva nel settore elicotteristico che vede oggi 8 costruttori di sistemi: 4 negli Stati Uniti e 4 nell'Europa Occidentale.

INDUSTRIA ELICOTTERISTICA OCCIDENTALE (1989)

DITTA	NAZIONE	DIPENDENTI	FATTURATO (Mil/\$ cor.)
SIKORSKY	USA	11.500	1.600
BELL	USA	8.000	1.060
AEROSPATIALE	FR.	7.200	1.064
Mc DONNELL DOUG. (Hughes)	USA	7.500	1.000
AGUSTA	ITA	5.100	650
BOEING	USA	6.300	650
WESTLAND	UK	4.600	490
DASA (MBB)	FRG	3.000	250

(Fonte: Delegation Ministerielle pour l'Armement, luglio 90)

La caduta della domanda militare, che per l'ala rotante rappresenta una componente essenziale non bilanciabile dalla domanda civile, induce a ritenere che alla fine del secolo potranno trovare spazio economico solo 3 fabbricanti di elicotteri di cui uno europeo (probabilmente costituito dalle aziende aggregate nell'Eurocoptère), uno statunitense (probabilmente Sikorsky che insieme a Boeing ha recentemente ottenuto il contratto per lo sviluppo e produzione di 1.292 elicotteri LH-X per un valore complessivo di 32,8 mld/\$) ed un terzo soggetto che potrebbe nascere da un'alleanza euro-americana fra Agusta, Westland e Bell.

Nel settore motoristico l'attività è in genere più sicura in quanto il mercato di manutenzione degli aeromobili in servizio consente di assorbire eventuali riduzioni della domanda di motori per aeromobili nuovi. Autorevoli pubblicazioni del settore stimano infatti in 16.500 le turboventole aeronautiche necessarie sino al 1999.

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per quanto infine riguarda la componentistica, rispetto al 1988, si può osservare quanto appresso:

- 1) la avionica si sta razionalizzando soprattutto grazie agli acquisti azionari che vengono effettuati dalla Finmeccanica e dalla Alenia e che di fatto ristrutturano verticalmente il settore;
- 2) la componentistica meccanica resta invece estremamente frazionata con eccezione del passaggio della Magnaghi nell'orbita Alenia. L'altro carrellista italiano (Nardi) è invece in una profonda crisi strutturale ed è estremamente improbabile che possa trovarsi all'appuntamento europeo del 1993.

I PROGRAMMI PIU' SIGNIFICATIVI PER L'ITALIA

Vengono qui appresso aggiornati gli elementi forniti nella relazione del 1988 per i seguenti programmi:

- A. italo-francese per una famiglia di biturbina ad elica per il traffico commuter.

La situazione del programma ATR, al 31 marzo 1991, risulta la seguente:

	OPZIONI	ORDINI FERMI	TOTALE	CONSEGNE
ATR 42	46	279	325	191
ATR 72	87	121	208	24

I dati sopra indicati consentono le seguenti osservazioni:

- 1) l'ATR 42 con 325 fra ordini ed opzioni ha già conseguito il 67,7% del programma di vendita (480 macchine) da raggiungere per il 2005;
- 2) l'ATR 72 con 208 fra ordini ed opzioni ha già conseguito il 69,3% del programma di vendita (300 macchine) da raggiungere per il 2005.

Il rateo produttivo mensile della catena ATR risulta il seguente:

	1987	1988	1989	1990
ATR 42	4	3	3,5	3
ATR 72	0	1	1,5	2

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

In considerazione della positiva evoluzione del mercato viene valutata la possibilità di passare ad una cadenza produttiva mensile di sei macchine con la prospettiva di un ulteriore incremento ad otto.

A valere sulla Legge 808/1985 è stato concesso un contributo interessi (art. 3, 1° c., lett. b) per il programma di produzione ATR 42 per un ammontare di 129.32 mld. Tale programma è stato esaminato dal Comitato ex art. 2 della L. 808/1985 il 12 luglio 1989 ed approvato dal CIPI il successivo 27 ottobre. Per il programma ATR 72 il Comitato per lo sviluppo delle industrie aeronautiche del 31 luglio 1990 ha positivamente valutato un programma approvato dal successivo CIPI del 4 dicembre 1990 per 39,3 mld. di lire riferito alla fase prevista dall'art. 3, 1° c., lett. a) della L. 808/85. In un quadro più generale si può osservare che il programma ha raggiunto quasi tutti gli obiettivi che si era proposti nel campo civile, mentre nel settore militare la riduzione dei bilanci difesa ha reso impossibile la realizzazione della versione a rampa posteriore abbattibile. Particolarmente per tale versione occorre precisare che l'inserimento della rampa posteriore abbattibile avrebbe richiesto forti spese per l'intera riprogettazione del tronco di coda nonché per problemi di pressurizzazione;

- B. italo-britannica per le versioni civili (trasporto passeggeri e trasporto merci con portellone posteriore abbassabile) dell'elicottero medio, trimotore EH 101).

Il programma di sviluppo dell'elicottero non si è ancora concluso e la situazione di volo dei nove prototipi è la seguente (al 31.1.1991):

prototipo	ore volo effettuate	% rispetto programma
PP 1	282.7	109.6
PP 2	231.9	80.5
PP 3	113.3	43.4
PP 4	81	50.6
PP 5	102.9	65.5
PP 6	75.4	49.3
PP 7	34.2	14.4
PP 8	31.4	14.7
PP 9	0	0

Il PP 9 ha effettuato il primo volo il 16 gennaio 1991 in ritardo rispetto alla data prevista del 28 febbraio 1990.

(Fonte International Project Team, Report del 19.2.1991).

Con tali premesse appare oramai inevitabile uno slittamento temporale di tutto il programma, militare e civile, dell'e-

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

elicottero EH 101. Slittamento che è stato pure aggravato dalla volontà britannica di inserire nello sviluppo una ulteriore fase -denominata MSI = Mission System Integration- che attribuisce ad un capo commessa la responsabilità della integrazione dei sistemi elettronici antisommersibile e per converso consente allo stesso capo commessa di rimettere in discussione particolari della struttura cellulistica della macchina.

Tutto ciò premesso occorre pure riconoscere che nel corso dei due anni 1989 - 1990 sono stati conseguiti dei risultati tecnici che fanno ormai ritenere certo il superamento dei problemi che hanno ritardato la fase prototipica:

- 1) sono stati condotti, a Cascina Costa, cicli di sperimentazioni trasferendo dall'Inghilterra il PP 1 in modo da farlo operare integrato con il PP 2 (SSO = Single Site Operation) accelerando così la reciproca messa a punto delle due macchine;
- 2) si è concluso positivamente (il 27 febbraio 1991) l'esame sperimentale (OTC preview) da parte dei reparti prova delle aeronautiche italiana e britannica.

Di conseguenza il programma delle vendite della versione civile dell'EH 101, approvato dal CIPI il 23 febbraio 1988, dovrà essere riaggiornato secondo una cadenza che prevede 245 macchine entro il 2010 in base alla seguente tabella:

PRECEDENTE QUANTITA' (CIPI 23.2.1988)	ANNO	NUOVA QUANTITA'
2	1990	--
8	1991	--
10	1992	--
12	1993	--
14	1994	--
15	1995	4
19	1996	8
17	1997	10
18	1998	12
18	1999	12
112	2000	15
	2001	15
	2002	18
	2003	18
	2004	18
--	2005÷2010	115

Quanto sopra esposto, e la richiesta della ditta Agusta di prolungare di due anni (dal 31.12.1990 al 31.12.1992) la validità dell'intervento a valere sulla L. 46/82, fa ritenere opportuno che sul programma EH 101 civile torni a pronunciarsi il CIPI esaminandolo nella sua globalità.

C. italo-statunitense per la partecipazione allo sviluppo del trisetto a fusoliera larga (wide-body) MD 11.

Rispetto alle informazioni contenute nella relazione per l'anno 1988 il programma MD 11 registra i seguenti risultati:

	OPZIONI	ORDINI FERMI	TOTALE	CONSEGNE
MD 11	195	174	369	8
MD 11 COMBI	2	6	8	-

La minore velocità con la quale il programma Combi tende ad inserirsi sul mercato non intacca la validità della scelta effettuata.

Peraltro l'intervento governativo italiano essendo rapportato ad un programma di produzione di 346 serie -per le parti di competenza dell'azienda italiana- ha già raggiunto il 110,04% dell'obiettivo di vendita (approvato dal CIPI il 27 giugno 1989) da realizzare entro il 2004.

Il rateo produttivo mensile, tenendo conto che il primo volo della macchina è avvenuto il 10 gennaio 1990 e la certificazione il successivo 8 novembre 1990, è di 1 macchina nel 1989 e di 1,5 macchine nel 1990;

D. italo-statunitensi per la conversione in cargo delle cellule dei DC8.

Il programma in questione, approvato dal Comitato Tecnico il 16 luglio 1987 e deliberato dal CIPI il 4 gennaio 1988, sta dimostrando la validità della scelta a suo tempo effettuata ed assicura dei positivi risultati nonostante la modestia dei mezzi impegnati (9,3 mld/lire).

Infatti al 31 marzo 1991 il programma ha ottenuto 30 ordini fermi e 13 opzioni e sono stati già consegnati ai clienti 19 velivoli modificati (1 in più di quanto previsto in sede di approvazione del programma da parte del CIPI).

E) programmi motoristici della FIAT Aviazione

In genere stanno assicurando dei risultati positivi ed in linea con le previsioni portate all'approvazione del CIPI. In particolare la società Fiat Aviazione, che rappresenta oltre la metà della produzione italiana del settore, ha registrato nel 1990 la seguente attività:

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CONSEGNE DI KIT PER MOTORI

PROGRAMMI	Da istanza * - (progressivo)			Consuntivo al 1990 - (progressivo)			
	al 1990	al 2000	TOTALE programma	N° motori	% sul 1990	% sul 2000	% sul Totale
CF6-80	913	3.196	4.170	871	95,4	27,3	20,9
PW4000	485	2.831	4.045	483	99,6	17,1	11,9
PW2037	425	1.570	1.670	414	97,4	26,4	24,8
V25000	125	1.526	3.159	118	94,4	7,7	3,7
T 700	1.860	4.660	6.340	1.897	102,0	40,7	29,9

* Ci si riferisce ai programmi di consegna indicati nelle istanze con le quali la FIAT Aviazione chiedeva l'intervento della L. 808/85 a sostegno dei programmi motoristici indicati nella tabella.

Sono stati pure deliberati interventi a favore:

- * dell'AERITALIA per la fase produttiva (art. 3 b) dei componenti dell'aereo Boeing 767 per un importo di lire/mld. 25,57;
- * della FIAT Aviazione per la fase produttiva (art. 3 b) dei componenti dei seguenti motori: PW 4000, CF6-80, V2500, PW 2037, T-700 per un importo complessivo di lire/mld. 74,5;
- * delle OFFICINE AERONAVALI di VENEZIA per la modifica in cargo (art. 3 b) degli aerei DC8 serie 71 per lire/mld. 4,7;
- * della AERITALIA per la quota 1990 dello sviluppo delle componenti dell'aereo MD11 (art. 3 a) per un importo di lire/mld. 20,63;
- * dell'AERITALIA per la quota 1990 dello sviluppo delle componenti dell'aereo ATR 72 (art. 3 a) per un importo di lire/mld. 39,37;
- * dell'AERMACCHI per la quota 1989 dello sviluppo delle componenti dell'aereo DO 328 (art. 3 a) per un importo di lire/mld. 4,26;
- * della FIAT Aviazione per la quota 1990 dello sviluppo delle componenti delle versioni derivate (A5/D5) del motore V2500 (art. 3 a) per un importo di lire/mld. 7,93.

Debbono essere ancora approvati dal CIPI, mentre sono stati positivamente valutati dal Comitato ex art. 2 L. 808/1985, i contributi -relativi alle quote 1991, e per il caso Aermacchi anche 1990- concessi ai programmi (tutti a valere sull'art. 3 a) MD 11, ATR 72, DO 328 e versioni A5/D5 del V 2500 per un impegno globale di lire/mld. 118,87.

L'ATTIVITA' DEL COMITATO EX ART. 2 DELLA LEGGE 808/1985

Il Comitato ex art. 2 della L. 24.12.1985, n. 808, negli anni 1989-1990 ha tenuto tre riunioni:

Riunione del 12 luglio 1989

Si tratta della prima riunione nel corso della quale sono stati esaminati programmi di produzione a valere sull'art. 3, 1° c. lett. b) della L. 808/1985

Ditta	Programma	Valutazione (*) e importo benef.	Erogazioni al 31.12.1990
AERITALIA	ATR 42	elevato/129.32	-----
AERITALIA	BOEING 767	elevato/ 25.57	-----

(*) per valutazione si fa riferimento ai criteri di cui al punto 3.3, 2° c. della deliberazione CIPI del 15 aprile 1986 (in G.U. 107 del 10.5.1986) attuativa dell'art. 4, 1° c. della L. 808/1985

Riunione del 13 dicembre 1989

Anche questa riunione è stata integralmente dedicata a programmi di produzione a valere sull'art. 3, 1° c., lett. b) della L. 808/1985.

Ditta	Programma	Valutazione (*) e importo benef.	Erogazioni al 31.12.1990
FIAT Avio	PW4000	elevato/ 9.65	-----
FIAT Avio	CF6-80C	elevato/ 35.82	-----
FIAT Avio	V2500 A1	elevato/ 11.16	-----
FIAT Avio	PW2037	elevato/ 11.36	-----
FIAT Avio	T-700	elevato/ 6.06	-----
OFFICINE AERONAV. VENEZIA	DC8-71	elevato/ 4.27	-----

(*) per valutazione si fa riferimento ai criteri di cui al punto 3.3, 2° c. della deliberazione CIPI del 15 aprile 1986 (in G.U. 107 del 10.5.1986) attuativa dell'art. 4, 1° c. della L. 808/1985

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Riunione del 31 luglio 1990

La riunione è stata dedicata a programmi a valere sull'art. 3, 1° c., lett. a) della L. 808/1985. Sono state esaminate le annualità di spesa 1990 del programma ATR 72 (già approvato dal CIPI del 23 febbraio 1988 per le precedenti annualità) ed MD 11 (già approvato dal CIPI del 27 giugno 1989 per le precedenti annualità); nonché le prime annualità dei programmi Aermacchi-Dornier DO 328 (per il solo 1989) e Fiat V2500 A5/D5 (per l'annualità 1990).

Ditta	Programma	Valutazione (*)	Erogazioni al e importo benef. 31.12.1990
AERITALIA	MD 11	elevato/ 20.63	-----
AERITALIA	ATR 72	elevato/ 39.37	-----
AERMACCHI	DO 328 (**)	elevato/ 4.26	-----
FIAT Avio	V2500A5/D5	elevato/ 7.93	-----

(*) per valutazione si fa riferimento ai criteri di cui al punto 3.3, 2° c. della deliberazione CIPI del 15 aprile 1986 (in G.U. 107 del 10.5.1986) attuativa dell'art. 4, 1° c. della L. 808/1985

(**) Al 1° aprile 1991 il programma Dornier 328 dispone di 38 ordini fermi e di 49 opzioni mentre restano in discussione, in quanto la Midway Airlines ha presentato una domanda sul cap. 11 della bankruptcy law, ulteriori 33 ordini fermi e 40 opzioni.

N.B. I decreti di erogazione relativi al Comitato del 31 luglio 1990 sono in registrazione presso la Corte dei Conti e subito dopo daranno luogo alle relative erogazioni.

Per quanto invece si riferisce ai programmi ex art. 3, 1° c., lett. b) esaminati nelle riunioni del 12 luglio 1989 e del 13 dicembre 1989 questi non hanno ancora dato luogo ad erogazioni specifiche in quanto l'iter del D.M. 16 febbraio 1990, n. 206 relativo ai criteri di erogazione dei contributi in conto interesse (in G.U. 177 del 31 luglio 1990) è stato più complesso del previsto e di conseguenza si è creata un'impossibilità oggettiva.

In merito agli impegni assunti, agli importi erogati ed a quelli da erogare sul cap. 7552 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'Industria si rinvia alla unita tabella (All. 3) che riepiloga la situazione in essere al 31 dicembre 1990.

LE FUTURE NECESSITA'

In merito ai futuri programmi di collaborazione internazionale ai quali dovrebbe partecipare il nostro Paese, ove si intenda perseguire la linea che ha ispirato la L. 808/1985, si possono fornire le seguenti indicazioni di massima:

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1) programmi per i quali le aziende hanno già presentato domanda ma per i quali non esiste copertura a bilancio:

Ditta	Programma	Costo lit/mld
AERITALIA	Gondole motori con Rohr	74
AERITALIA	Airbus 321	53
FIAT AVIO	Turboventola GE 90	205
FIAT AVIO	Grande turbine LM6000	40
FIAT AVIO	Scatola riduzione P800	66
FIAT AVIO	Turboventola CF6-80 vers. E1	39
AGUSTA	Integrazione programma industrializzazione EH 101	80
AGUSTA	Versioni civili NH 90	210
totale		767

2) Programmi in corso di avvio per i quali si prevede una presentazione di richiesta di finanziamento.

Ditta	Programma	Costo lit/mld.
AERITALIA	Anfibio avanzato	135
AERITALIA	Boeing 777	60
FIAT AVIO	Turboventola PW4000	32
FIAT AVIO	Scatola riduzione CH 100 PAX	52
FIAT AVIO	Scatola riduzione 363 P	7
FIAT AVIO	Turbo albero T 800	60
totale		346

Il complesso dei programmi sopra indicati importerebbe impegni per lire/mld. 1.113 a condizioni economiche 1° novembre 1990.

LE PROSPETTIVE

Le conseguenze della crisi del Golfo Persico sommate a quel-

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

le dell'allentamento della tensione in Europa e dei limiti del materiale di difesa schierabile in Europa (trattato CFE) sono tali che difficilmente l'industria aeronautica potrà mantenere il positivo trend che si era delineato nel corso del 1989.

E' inoltre da ritenere che la sostituzione delle flotte non potrà avvenire con i ritmi previsti prima di questi grandi eventi internazionali ed è di conseguenza probabile uno slittamento, se non una parziale cancellazione, degli oltre 2.500 ordini per velivoli di linea ricevuti dall'industria aeronautica del Mondo Occidentale.

I programmi dei maggiori costruttori sembrano così orientati:

- Boeing, sviluppo del bigetto a fusoliera larga e grandissima autonomia 777, studi per una versione del 747 capace di 600 passeggeri (ma gli studi sono ad una fase così iniziale da non avere ancora scelto fra una nuova ala sul 747 ed un aereo del tutto nuovo);
- Airbus Industries, le priorità di breve periodo sono lo sviluppo di versioni allungate del A330 e del A340 nonché lo sviluppo di una versione raccorciata del A320 (l'A321 sarebbe un A320 con 7 sezioni di fusoliera in meno). Il programma di lungo periodo è lo sviluppo di un aereo da 6÷700 passeggeri con il quale affacciarsi sul Pacific Rim;
- Douglas, una volta superati i problemi di messa a punto del MD11, i programmi sono di sviluppare l'aereo MD-12X (400 posti a lungo raggio) e l'MD-XX che dovrebbe sostituire gli aerei della classe MD90;
- Fokker, ha in programma di allungare l'F100 in modo da farli coprire la fascia di mercato dei 130 posti per la quale si prevede un mercato di 1.600 macchine. Ha anche in programma l'allungamento del Fokker 50 per portarlo alla capacità di 80 posti;
- British Aerospace, è interessata allo sviluppo in ambito Airbus del A321 ma, ove questo non avvenisse e dovesse invece essere lanciato il programma tedesco-francese-italiano del 130 posti, ha pronto un suo programma 146 NRA (New Regional Aircraft) del costo di un miliardo di dollari.

(Fonte: Aviation Week marzo 18, 1991)

Quanto sopra conferma che sempre più importante diverrà, per il traffico aereo, l'area del Pacifico (il Pacific Rim) e di conseguenza le collaborazioni con l'industria aeronautica statunitense che in quell'area manterrà una posizione predominante. In particolare la prevedibile evoluzione della suddivisione del traffico aereo per aree geografiche dovrebbe essere la seguente:

1970÷1989 (%)	AREA GEOGRAFICA	1990÷2005 (%)
39.7	USA	38.6
25.5	EUROPA	23.7

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

14.1	PACIFICO	21
	(meno Giappone)	
6.3	GIAPPONE	5.7
4.9	MEDIO ORIENTE	2.5
3.3	AFRICA	2.6
3.1	AMERICA LATINA	3.4
3	CANADA	2.5

(Fonte: Aviation Week, 19 marzo 1990).

Per il settore degli aerei commuter da trasporto regionale la domanda, che aveva registrato talune incertezze dovute principalmente alla crisi del Golfo Persico, ha ripreso un andamento positivo anche se talune situazioni di crisi finanziaria di talune aerolinee regionali (Panam Express) potrebbero far ipotizzare un ritmo della trasformazione in ordini fermi delle opzioni meno vivace di quello degli anni 1988÷1989. Le previsioni più accreditate danno il mercato suddiviso sempre di più fra gli aerei superiori ai 20 posti e particolarmente nelle due categorie di 20/40 e degli oltre 40. Le previsioni della Federal Aviation Agency ipotizzano una crescita del reddito per miglio/passeggero su una media del 7,6% l'anno per i prossimi 10 anni: si tratta di una previsione molto positiva ma decisamente inferiore a quella registrata nel 1990 per il 20,5%.

Per quanto riguarda il segmento dell'aviazione generale questo ha registrato una lunga depressione negli anni 1981÷1988 cominciando a riprendersi intorno al 1990 ed ha poi subito una fase di notevole incertezza durante gli avvenimenti del Golfo Persico. Accreditate previsioni (Jane's Information Group, DMS Market Intelligence, Gennaio 1991) indicano in oltre 9.000 macchine la domanda sino alla fine del secolo per un complesso di spesa di 37.5 mld/\$. Tale domanda dovrebbe orientarsi per circa l'80% sui business jets, per il 13% sui corporate turboprops (fra i quali il citato Jane's attribuisce una significativa possibilità di impatto al Piaggio P180), per il 3% sugli aerei a pistoncini e per il residuo 4% sugli elicotteri.

Mentre negli Stati Uniti la recente assegnazione del contratto per il nuovo caccia YF-22 Lightning 2, attribuito al Consorzio Lockheed - Boeing - General Dynamics per 93 miliardi di \$, ha dato un concreto sostegno all'industria aeronautica che aveva già ricevuto la commessa dell'elicottero LH-X (Sikorsky-Boeing) e la conferma del programma C17 (Mc Donnell Douglas), la ricordata caduta della domanda militare in Europa ed i fattori di incertezza che rallentano la domanda civile stanno creando le condizioni per un sottoutilizzo strutturale delle capacità industriali del settore come dimostrano i ricorsi alla cassa integrazione guadagni di due operatori italiani di buon livello quali Aermacchi e Piaggio.

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

I problemi attuali di caduta della domanda di trasporto aereo, che era prevista crescere ad un rateo del 3,5/5,5% annuo sino alla fine del secolo, possono trovare conferma nelle notizie relative a taluni grandi vettori europei che stanno programmando riduzioni del personale di notevole entità. Infatti BRITISH AIRWAYS intende ridurre la propria forza lavoro dell'8,8% (4.600 posti di lavoro), IBERIA intende effettuare riduzioni del 10% (2.500 posti di lavoro), KLM intende effettuare riduzioni del 12% (3.100 posti di lavoro), SABENA intende effettuare riduzioni del 18% (2.200 posti di lavoro). AIR FRANCE ha evitato una riduzione del personale (1.000 unità) ottenendo l'accettazione da parte dei sindacati di una riduzione dei salari dell'8%.

Per l'ala rotante nel comparto militare sono stati avviati i due grandi programmi dell'LH-X negli Stati Uniti e del PANTHER (PAH2) franco-tedesco ma entrambi non daranno risultati sulla produzione che a partire dalla metà del decennio. Per il settore civile le previsioni di mercato più attendibili sono le seguenti:

	1991	1995	2000
monomotori	400	--- 320 per anno ---	
bimotori leggeri	9	--- 150 per anno ---	
bimotori	60	640	910

Le stesse previsioni indicano che la componente militare del mercato dell'elicottero supererà quella civile solo verso il 1997.

Per le ragioni sopra esposte sembrerebbe necessario, per mantenere attivo il nostro paese nel comparto aeronautico, considerare la necessità di due tipi di intervento.

Il primo diretto a riassorbire, per quanto possibile, nelle lavorazioni civili la manodopera specializzata che viene liberata dalla riduzione delle commesse militari. Ed in tale prospettiva si consideri particolarmente lo sforzo che viene effettuato con il programma Dornier 328 dalla ditta Aermacchi che sino ad ora aveva operato esclusivamente nel settore delle produzioni militari.

Il secondo intervento dovrebbe essere mirato ad un aggiornamento della L. 808/1985, in particolare per quanto riguarda gli artt. 1, 3 e 4, in modo da consentire una maggiore selettività degli interventi in modo indirizzare l'attività degli operatori italiani verso obiettivi con elevato valore aggiunto e rilevante livello tecnologico.

Superata la fase di avvio, rappresentata dal primo quinquennio di applicazione di una legge fortemente innovativa, l'intervento dello Stato dovrà essere mirato a programmi di forte contenuto

tecnologico e con apprezzabili prospettive di ritorno economico. Di conseguenza, nel quadro delle compatibilità del bilancio dello Stato, dovranno essere preferiti i programmi:

- a) che per grandi sistemi (aerei grandi vettori, motori, elicotteri) vedano la partecipazione italiana riferita a blocchi tecnologici omogenei;
- b) che per sistemi di costo più contenuto vedano la partecipazione italiana in forma paritetica con i soci stranieri;
- c) che per specifici sottosistemi e/o componenti siano centrati su elementi che apportino al nostro Paese tecnologie effettivamente innovative e non si limitino a semplici miglioramenti o ingrandimenti di prodotti già sviluppati.

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato 1

FINANZIAMENTI SUL CAPITOLO 7552

<u>DITTA</u>	<u>PROGRAMMA</u>	<u>COMITATO TECNICO DEL</u>	<u>CAPI DEL</u>	<u>IMPEGNO (IN LIT/MLD)</u>
AERITALIA	Sviluppo MD11	30/11/1988	27/6/1989	93,32
ALFA AVID	Motore CT7-6	30/11/1988	12/9/1989	35,92
FIAT AVID	Motore CT7-6	30/11/1988	12/9/1989	36,24
AERITALIA	MD11 (quota 1990)	31/07/1990	4/12/1990	20,63
AERITALIA	ATR 72 (quota 1990)	31/07/1990	4/12/1990	39,37
AERMACCHI	DO 328 (inizio programma quota 1989)	31/07/1990	4/12/1990	4,26
FIAT AVID	V2500 AS/D5 (inizio pro- gramma quota 1990)	31/07/1990	4/12/1990	7,93

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato 2

FINANZIAMENTI SUL CAPITOLO 7553

<u>DITTA</u>	<u>PROGRAMMA</u>	<u>COMITATO TECNICO DEL</u>	<u>CIPI DEL</u>	<u>IMPEGNO (IN LIT/MLD)</u>
AERITALIA	ATR 42 (produzione)	12/07/1989	27/10/1989	129,32
AERITALIA	Boeing 767 (produzione)	12/07/1989	27/10/1989	25,57
FIAT AVIO	PW4000 (produzione)	13/12/1989	19/12/1989	9,65
FIAT AVIO	CF6-80 (produzione)	13/12/1989	19/12/1989	35,82
FIAT AVIO	V2500 (produzione)	13/12/1989	19/12/1989	11,16
FIAT AVIO	PW2037 (produzione)	13/12/1989	19/12/1989	11,36
FIAT AVIO	T 700 (produzione)	13/12/1989	19/12/1989	6,06
OFFICINE AERONAVALI VENEZIA	DC8-71 (modifica in cargo)	13/12/1989	19/12/1989	4,27

N.B. L'erogazione dei contributi sugli interessi pagati a fronte di finanziamenti bancari (concessi nel quadro dell'art. 3, 1° c., lett. b) vengono erogati nell'arco di un quinquennio dalla emanazione del relativo Decreto Ministeriale che segue l'approvazione del programma da parte del CIPI.

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato 3

LEGGI 808/85 - ART.3/A E ART. 8
FINANZIAMENTI CONCESSI ED EROGATI NEL PERIODO 1985/1990

		(L/MIL)				
SOCIETA' / PROGRAMMI	ART. / LEGGE	IMPORTO / CONCESSO	EROG. / 1988	EROG. / 1989	EROG. / 1990	IMPORTO / DA EROG.
AERITALIA ATR 42	ART. 8	65.401	65.401			0
FIAT V2500, T700	ART. 8	14.949	13.188	1.761		0
AGUSTA EH 101	ART. 8	35.770		131	15.233	20.406
PIAGGIO P180	ART. 8	11.992				11.992
DAN DC8	ART. 3/A	9.352		5.855	1.464	2.033
AERITALIA ATR 72 (1987/89)	ART. 3/A	90.000		53.844	27.078	9.078
FIAT CF6 - 80	ART. 3/A	31.992		11.364	5.916	14.712
MAGNAGHI	ART. 3/A	11.139		6.020	601	4.518
AERITALIA MD 11 (1987/89)	ART. 3/A	93.320			0	93.320
AGUSTA EH 101	ART. 3/A	122.568			0	122.568
FIAT CT7/6	ART. 3/A	36.241			0	36.241
A.R. AVIO CT7/6	ART. 3/A	35.914			0	35.914
AERITALIA ATR 72 (1990)	ART. 3/A	39.372			0	39.372
AERITALIA MD 11 (1990)	ART. 3/A	20.625			0	20.625
FIAT V2500 (1990)	ART. 3/A	7.931			0	7.931
AERMACCHI DO 328 (1989)	ART. 3/A	4.255			0	4.255
TOTALE		630.821	78.589	78.975	50.292	422.965

Allegato 4

I PRINCIPALI TESTI NORMATIVI IN MATERIA

Deliberazione CIPI 21 maggio 1981 (in G.U. 160 del 12 giugno 1981)

Approvazione del programma finalizzato per l'industria aeronautica

Legge 24 dicembre 1985 n° 808 (in G.U. 5 dell'8 gennaio 1986)
Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività delle industrie nel settore aeronautico

Deliberazione CIPI del 15 aprile 1986 (in G.U. 107 del 10 giugno 1986)

Direttive per interventi nel settore aeronautico ai sensi dell'art.4, 1° c. della Legge 808/1985

D.M. 18 giugno 1986 del Ministero dell'Industria, Commercio ed Artigianato (in G.U. 270 del 20 novembre 1986)
Determinazione delle modalità e procedure per la presentazione delle domande per l'ammissione ai benefici previsti dall'art.3 della Legge 24.12.1985 n.808

D.M. 7 febbraio 1987 del Ministero del Tesoro (in G.U. 84 del 10 aprile 1987)

Condizioni, modalità e tempi dell'intervento del Mediocredito centrale nelle operazioni finanziarie previste dalla Legge 24.12.1985 n°808

Normativa non pubblicata

DD.MM. del Ministero dell'Industria, Commercio ed Artigianato
a) 4 febbraio 1987 registrato alla Corte dei Conti il 13.3.1987)
Criteri generali per la determinazione dei benefici ex art.8 della Legge 808 del 24.12.1985

b) 30 novembre 1987 registrato alla Corte dei Conti l'8 gennaio 1988)
Criteri generali per i tempi e modalità di erogazione del finanziamento ex art.8 della Legge 808 del 24.12.1985

c) 14 marzo 1988 (registrato alla Corte dei Conti il 20.07.1988)
Criteri generali per modalità e tempi di erogazione, condizioni e modo di restituzione dei finanziamenti ex art. 3 lettera a) della legge 808 del 24.12.1985

D.M. 18 febbraio 1988 del Ministero del Tesoro (in G.U. 75 del 30.3.1988)

Assunzione da parte del Mediocredito centrale dell'intero onere agevolato della esportazione di due velivoli ATR 42 in Etiopia.

D.M. 16 febbraio 1990 n. 206 (in G.U. 177 del 31.7.1990)
Criteri per le erogazioni dei contributi in conto interesse di cui all'art. 3, 1° c., lett. b)

Allegato 5

COMPONENTI IL COMITATO EX ART. 2 L. 808/1985 (TRIENNIO 1989+1991)

- Presidente il Ministro dell'Industria, Commercio e Artigianato o un Sottosegretario da lui delegato;
- in rappresentanza del Ministero dell'Industria il Prof. Giuseppe Ammassari, membro effettivo, Dr. Alfredo Cuzzoni, membro supplente;
- in rappresentanza del Ministero Affari Esteri Amb. Raniero Vanni d'Archirafi, membro effettivo, Cons. d'Ambasciata Vittorio Tedeschi, membro supplente;
- in rappresentanza del Ministero della Difesa Gen.le di B.A. Vincenzo Basile, membro effettivo, Col. GA.r.i. Pietro A. Giuliani, membro supplente;
- in rappresentanza del Ministero Commercio con l'Estero Dr. Lamberto Giaccaglioni, membro effettivo, Dr. Claudio Padua, membro supplente;
- in rappresentanza del Ministero Partecipazioni Statali Dr. Sergio Castellari, membro effettivo, Dr. Fernando Callea, membro supplente;
- in rappresentanza del Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica Prof. Carlo Bongiorno, membro effettivo, Ing. Francesco Mazzucca, membro supplente;
- in rappresentanza del Ministero per gli Interventi Straordinari per il Mezzogiorno Dr.ssa Anna Celsan, membro effettivo, Dr.ssa Anna Pascoli, membro supplente;
- in qualità di esperti (art. 2, 1° c. L. 808/1985) di qualificata esperienza e non legati da rapporti di dipendenza o partecipazione a consigli di amministrazione di aziende del settore sono stati riconfermati:
Gen.le di Squadra Aerea (Ris) Lamberto Bartolucci, Presidente del CIRA e già Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica;
Prof. Luciano Guerriero, Presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana;
Prof. Carlo Roma;
- in qualità di Segretario del Comitato è stato riconfermato il Primo Dirigente del Ministero Industria Dr. Antonio Vittori.