CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 3567}

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI
(BISAGLIA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(ANDREOTTI)

Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche,
progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili
per percorsi internazionali

Presentato alla Presidenza il 7 marzo 1975

ONOREVOLI COLLEGGHI! — A partire dalla seconda metà degli anni '60, comincio ad essere avvertita sia in sede governativa sia da parte delle forze politiche l'esigenza di una azione organica di rilancio dell'industria aeronautica, cui venne riconosciuto un ruolo primario nello sviluppo industriale del Paese, tenuto conto, come sottolineato nel programma economico nazionale 1966-1970, del suo carattere di « settore d'avanguardia i cui progressi scientifici e tecnologici si ripercuotono favorevolmente in tanti altri settori dell'economia ».

Nel 1966 fu costituito presso il Ministero del bilancio un gruppo di lavoro che rassegnò nel 1967 le sue conclusioni in un documento in cui, riconosciuta l'importanza primaria del settore, si sottolineava la necessità di una sua

ristrutturazione, di un potenziamento della sua attività e di un intervento pubblico per svilupparne la ricerca.

Il 28 luglio dello stesso anno il CIPE, auspicando un ampliamento dell'impegno delle partecipazioni statali nei settori a tecnologia avanzata e ad alto rischio, decise la costituzione di una Commissione interministeriale per lo studio delle possibilità di sviluppo e degli investimenti necessari nel settore aeronautico. Detta Commissione, presieduta dal Sottosegretario per il bilancio e la programmazione economica, stabili, nella sua relazione conclusiva, i seguenti indirizzi fondamentali:

riconoscimento del settore aeronautico come « settore di punta »;

necessità che lo strumento produttivo fondamentale della futura industria aeronau-

tica italiana derivasse dalla collaborazione delle due maggiori aziende nazionali del settore (FIAT e Aerfer);

localizzazione nel Mezzogiorno dei centri di ricerca e produzione aeronautica.

Nello stesso periodo si ebbero numerosi interventi da parte di esponenti politici che, sottolineando la peculiare importanza dell'industria aeronautica per la conoscenza e la diffusione delle più moderne tecnologie, auspicavano un intervento diretto dello Stato (Ministero delle partecipazioni statali).

In tale quadro venne elaborato dalle maggiori industrie del settore un programma di sviluppo che, sottoposto al Governo nel febbraio del 1971, fu oggetto di approfondito esame da parte degli uffici del piano; fu discusso dal Consiglio dei ministri e fu, infine, approvato dal CIPE nella seduta dell'11 novembre 1971, nella quale venne suggerita la realizzazione di un nuovo stabilimento nel Mezzogiorno (la cui ubicazione, con successiva delibera dello stesso CIPE del 22 settembre 1972, fu stabilita nella zona di Foggia) e furono invitati i ministeri competenti a predisporre le misure necessarie per la realizzazione del programma.

La delibera del CIPE non ha avuto concreto seguito per la perdurante carenza di un regime di sostegno pubblico adeguato alle esigenze del settore aeronautico e diretto a finanziare i costi non ricorrenti dell'iniziativa.

Siffatta carenza, deve osservarsi, è quasi esclusivamente propria del nostro Paese ateso che le legislazioni europee prevedono estesi interventi pubblici a favore di un'industria che, per la sua attitudine a stimolare produzioni connesse e per il suo elevatissimo livello tecnologico, non può non trascendere il normale ambito degli investimenti privati. Così:

in Gran Bretagna viene erogato un contributo per il 50 per cento delle spese di esecuzione dei programmi (progettazione, sviluppo, attrezzature e avviamento della produzione); in casi particolari (come quello del *Concorde*) il contributo può raggiungere il 100 per cento e possono essere concessi prestiti per il finanziamento della produzione;

in Germania il contributo senza interessi per i medesimi costi (escluso l'avviamento) alla produzione oscilla fra il 60 per cento e il 90 per cento. E inoltre prevista una garanzia statale sui crediti bancari per la produzione di serie. Per l'*Aerobus* sono stati recentemente stanziati 720 milioni di marchi (180 miliardi di lire) per il finanziamento della

produzione e per i contributi in conto interessi relativi alle vendite;

in Francia la sovvenzione dello Stato varia a seconda della importanza del progetto e può raggiungere il 100 per cento (*Concorde*, *Aerobus*); sussiste altresì la garanzia sui crediti bancari per la produzione di serie;

nei Paesi Bassi lo Stato interviene con finanziamenti da parte di apposito ente per il 50 per cento e con garanzia sui crediti per l'altra metà.

L'elevato costo delle iniziative nel settore delle produzioni aeronautiche non consente, peraltro, il ricorso al fondo IMI, che è pari a soli 150 miliardi, e perciò assolutamente insufficiente a far fronte alle esigenze evidenziate, che non solo postulano investimenti di ammontare almeno pari all'intera disponibilità del fondo ma abbisognano, inoltre, di speciale disciplina.

Si è ritenuto, così, di predisporre un sistema di finanziamento poliennale che, direttamente inteso all'esecuzione di studi, ricerche, progettazioni e avviamento della produzione di aeromobili, non mancherà di incidere favorevolmente sull'attuale congiuntura economica.

Deve considerarsi, invero, che l'iniziativa consente di cogliere l'occasione, oggi concretamente configurabile, di un inserimento italiano in programmi internazionali di ampio respiro e, così, l'acquisizione di esperienze e di dati tecnologici del massimo interesse. Né sono da sottovalutare, in prospettiva, i benefici di ordine valutario che non mancherebbero di seguire al successo dell'iniziativa.

Questa poi, per le caratteristiche proprie del settore in cui incide, è senz'altro idonea non solo ad incentivare il settore medesimo, di per se stesso rilevante ed ormai munito di strutture tali da consentire un inserimento non marginale nel più competitivo dei mercati mondiali, ma a sollecitare iniziative connesse in numerose altre attività industriali e di ricerca, con palese beneficio della situazione economica complessiva, della quale da più parti si segnala la stagnazione.

L'iniziativa concorre, infine, in notevole misura, a favorire il processo di industrializzazione del Mezzogiorno, localizzandovi unità produttive altamente qualificate e gruppi di ricerca di uno dei settori tecnologicamente più evoluti.

Tutto ciò, mentre conferma il preminente interesse pubblico al proposto intervento, dà adeguata giustificazione della spesa che, ripartita in più anni, è di dimensioni congrue ma non eccessive.

Quanto alle disposizioni particolari, si è ritenuto, conformemente ad uno schema ormai provato, di affidare ad una società per azioni con partecipazione dello Stato l'esecuzione dei compiti di cui all'articolo 1 utilizzando, a tal uopo, lo strumento della concessione che, mentre si attaglia ad attività di interesse eminentemente pubblico, non costituisce ostacolo alla partecipazione privata allo sviluppo produttivo.

Per il necessario controllo dell'attività del concessionario è prevista la competenza del Ministero delle partecipazioni statali di concerto con il Ministero del tesoro. A questo fine è istituito un apposito comitato tecnico-amministrativo nell'ambito del Ministero delle partecipazioni statali.

La composizione del comitato tecnico-amministrativo tiene conto dei criteri che il legislatore generalmente adotta in analoghe occasioni e la presenza di esperti del settore interessato fa sì che la valutazione da compiere non si esaurisca in un mero fatto burocratico, ma sia integrata da un apprezzamento di merito basato sulla speciale conoscenza dei problemi del settore medesimo.

L'amministrazione concedente preciserà nell'apposita convenzione le modalità di esecuzione dei compiti affidati alla società concessionaria, provvedendo alla erogazione della

spesa sulla base di stati di avanzamento. Sono tuttavia indicate alcune prescrizioni da inserire nel disciplinare della concessione, al fine di garantire in modo puntuale il raggiungimento delle considerate finalità pubbliche.

L'obbligo imposto alla concessionaria di versare al Tesoro dello Stato una quota del ricavato della vendita degli aerei trova fondamento nella esigenza di consentire una forma di recupero della spesa, così da coprire, in tutto o in parte, l'onere del finanziamento, e di rendere possibile una più accentuata vigilanza statale in ordine alla realizzazione delle prefisse finalità.

In considerazione della notevole dimensione dell'impegno industriale e finanziario necessario per l'esecuzione dei compiti previsti, viene poi espressamente consentito che la società concessionaria si avvalga anche della collaborazione di terzi.

L'onere finanziario trova capienza nel capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1975 utilizzando, a tal fine, parte dell'accantonamento relativo alle disposizioni per l'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie Nord Milano. Per gli anni successivi si provvederà con i normali stanziamenti di bilancio e con le eventuali entrate previste nell'articolo 3.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazioni e avviamento alla produzione di aeromobili idonei a percorsi internazionali, è autorizzata la spesa di lire 150 miliardi, che sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero delle partecipazioni statali, in ragione di lire 10 miliardi in ciascuno degli anni 1975 e 1976, di lire 15 miliardi nell'anno 1977, di lire 25 miliardi nell'anno 1978, di lire 40 miliardi nell'anno 1979 e di lire 50 miliardi nell'anno 1980.

ART. 2.

L'esecuzione dei compiti di cui al precedente articolo 1, è affidata in concessione alla Aeritalia, società per azioni a partecipazione statale.

La concessione è disposta con apposita convenzione, nella quale sono stabilite le modalità e condizioni per l'esecuzione dei compiti di cui all'articolo 1, che è approvata con decreto del Ministro delle partecipazioni statali, di concerto con quello del tesoro, sentito il comitato tecnico-amministrativo di cui al successivo articolo 4.

Il parere del comitato tecnico-amministrativo tiene luogo ad ogni altro richiesto da disposizioni legislative o regolamentari.

ART. 3.

Nella convenzione di cui all'articolo 2 saranno fra l'altro previsti:

a) il programma e le modalità di esecuzione delle attività da svolgersi dalla concessionaria, tenendo conto che per quelle da svolgere sul territorio nazionale, la quota parte non inferiore al 50 per cento dovrà essere realizzata dalla concessionaria medesima nelle zone di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523, e successive modificazioni;

b) i criteri e le modalità di erogazione delle somme a favore della concessionaria sulla base degli stati di avanzamento delle attività compiute da quest'ultima;

c) l'obbligo a carico della concessionaria di versare allo Stato una quota sul ricavato della vendita degli aerei prodotti in base ai

progetti realizzati in esecuzione dei compiti di cui all'articolo 1, stabilendo i relativi criteri di determinazione;

d) la facoltà a favore della concessionaria di eseguire i compiti indicati all'articolo 1 anche con la collaborazione di terzi;

e) le ipotesi di decadenza dalla concessione, nonché la procedura della relativa dichiarazione.

ART. 4.

Presso il Ministero delle partecipazioni statali è istituito un comitato tecnico-amministrativo, composto da un dirigente generale del Ministero delle partecipazioni statali, che lo presiede, da un dirigente superiore dello stesso Ministero, da un dirigente superiore del Ministero del tesoro, e da quattro esperti del settore aeronautico.

I componenti del comitato sono nominati con decreto del Ministro per le partecipazioni statali, di concerto con quello per il tesoro, e durano in carica cinque anni.

Il comitato può essere sentito su tutte le questioni relative alla concessione e ai rapporti con la società concessionaria.

ART. 5.

Le somme dovute dalla concessionaria ai sensi dell'articolo 3, lettera c), saranno versate al bilancio dello Stato in conto entrate eventuali del tesoro.

ART. 6.

All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge si provvede per l'anno finanziario 1975 con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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