

CAMERA DEI DEPUTATI^{N. 3567-A}

RELAZIONE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE

(BILANCIO E PROGRAMMAZIONE - PARTECIPAZIONI STATALI)

(RELATORE MOLE')

SUL

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)

alla Presidenza il 7 marzo 1975

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

Presentata alla Presidenza il 6 maggio 1975

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le considerazioni in cui si articola la presente relazione traggono origine dai dati che il comitato ristretto appositamente costituito in seno alla Commissione bilancio ha acquisito in una serie di udienze prelegislative, in cui sono stati separatamente ascoltati dirigenti pubblici e privati

del settore interessato alla questione, i rappresentanti dei lavoratori dell'Aeritalia nonché il rappresentante della compagnia aerea di bandiera. Tali elementi informativi hanno permesso di integrare e completare adeguatamente la relazione governativa al disegno di legge n. 3567 che prevede l'autorizzazione di

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

Ritengo perciò doveroso in primo luogo, come relatore, ringraziare i colleghi del comitato ristretto che con i loro interventi hanno dato un contributo valido per l'approfondimento della complessa materia cui il provvedimento si riferisce.

Come i colleghi ricorderanno il disegno di legge in esame autorizza il finanziamento, da parte dello Stato, di una collaborazione tra la società Aeritalia e la Boeing per lo studio la progettazione e l'esecuzione di un aviogetto civile a medio-lungo raggio che potrebbe trovare ampio favore sul mercato internazionale dei velivoli civili intorno agli anni '80, quando cioè saranno in gran parte obsoleti i velivoli dello stesso tipo attualmente in servizio.

L'industria aeronautica mondiale dei velivoli civili ha attraversato nell'ultimo ventennio una prima fase di rapidissimo e tumultuoso sviluppo, come conseguenza e in parallelo alla eccezionale espansione del trasporto aereo, che oggi costituisce un servizio essenziale e strettamente collegato allo sviluppo dell'economia mondiale.

Questo ritmo notevolissimo, negli ultimi sette-otto anni ha visto decrescere il proprio indice di incremento man mano che l'industria delle aerolinee si è avvicinata ad uno stadio di maturità operativa. Si è cioè verificato per l'industria dei trasporti aerei quanto è accaduto per altri tipi di industrie che avendo raggiunto una fase di espansione « matura », vedono sempre più collegarsi, in termini reali, l'indice di incremento annuale alla misura dell'effettivo aumento lordo nazionale della produttività e del reddito.

La crisi economica internazionale che tuttora continua a manifestarsi ha provocato un arresto nel ritmo di sviluppo del traffico aereo e in qualche settore di mercato, come quello dei traffici intercontinentali, ha provocato addirittura un regresso con pesanti conseguenze economiche per gli operatori. Governi e operatori economici sono tuttavia concordi nel prevedere una possibile ripresa dell'economia mondiale, cioè dei paesi industrializzati dell'occidente, a partire dal 1976, salvo, ovviamente, il verificarsi di irreparabili rivolgimenti di natura politica.

In parallelo a tale possibile ripresa è prevedibile una rivitalizzazione del traffico aereo e quindi la crescita della domanda per nuovi velivoli; e ciò sia per assorbire gli aumenti di traffico, quanto per sostituire i veli-

voli tecnicamente ed economicamente obsoleti che verranno ritirati dal servizio.

Pertanto pur calcolando i futuri valori medi di incremento annuale del traffico con criteri nettamente più prudenti che nel passato, si può prevedere che il trasporto aereo mondiale nel 1985 potrà essere intorno al doppio di quello di oggi e riguarderà un volume di scambi di merci, persone e servizi largamente superiore ai 40 miliardi di dollari (in valori 1975), che interesserà per un terzo velivoli a « lungo raggio » con autonomia di volo intercontinentale ed i rimanenti due terzi a « raggio corto e medio » con una autonomia di volo tra i 1.500 e i 5.000 chilometri. Espresso in quantità tale valore può corrispondere all'incirca ad un totale di 3.500-3.600 velivoli di tutti i tipi. Alla conquista di questo mercato muoveranno le maggiori industrie aeronautiche mondiali. Ovviamente diverse sono le possibilità di successo di queste industrie e molto dipenderà dalle condizioni di partenza.

La serratissima concorrenza, i crescenti investimenti e i costi per la ricerca necessari al lancio di nuovi programmi per velivoli civili hanno operato una severa selezione anche tra i costruttori degli Stati Uniti, paese dove l'industria aeronautica è indiscutibilmente all'avanguardia nel mondo.

Rimangono oggi in campo, in quel paese, la Boeing, assoluta dominatrice del mercato mondiale, del quale controlla oltre il 50 per cento. Segue poi la McDonnell Douglas, formata a metà degli anni '60 per l'assorbimento da parte della McDonnell della famosa e valorosa Douglas, finita in situazione fallimentare malgrado ottimi successi passati. Infine la Lockheed, oggi però in pericolosa e forse irrecuperabile situazione finanziaria (800 milioni di dollari di debiti) a causa del tentativo, per ora mal riuscito, di contendere il mercato con il suo *L-1011* al *Boeing 747* ed al *McDonnell Douglas DC-10*. Non è improbabile perciò che gli anni '80 vedano concentrarsi la rosa dei costruttori americani di velivoli civili alle sole Boeing e Douglas.

Questa severa selezione e il conseguente incremento di competitività dell'industria americana ha provocato in quella europea una reazione difensiva.

Condizioni politico-sociali nettamente diverse da quelle americane hanno fatto sì che in Europa non si siano avute chiusure di aziende, ma, come primo passo, una serie di concentrazioni a livello nazionale su poche aziende di una certa dimensione. Così la BAC (*British Aircraft Corporation*), Hawker Sidde-

ley, Snias, Bréguet Dassault, MBB, VFW Fokker, e una quasi totale scomparsa delle piccole aziende. Il passo successivo è stato quello di formare consorzi internazionali per programmi quali il *Concorde*, l'*A300B* e il *Mercurie* al fine di ripartire rischi ed investimenti.

Malgrado massicci investimenti e appoggi governativi, i programmi europei si sono tradotti in episodi economicamente irrecuperabili, non solo per la serrata concorrenza americana ma anche per la scarsa credibilità che i costruttori europei trovano presso le industrie di trasporto aereo, e non solo per l'assistenza post-vendita. Infatti l'impostazione dell'industria aeronautica europea fondata sul concetto del *productor oriented*, cioè costruire un nuovo velivolo e poi cercare di venderlo, ha avuto la peggio, in modo fallimentare, rispetto a quella statunitense del *market oriented*, fondata invece su una preventiva analisi di mercato volta a stabilire con certezza i requisiti richiesti al prodotto, per far costruire un velivolo fatto « su misura ». Si può ritenere quindi che le tecnologie di *marketing* dell'industria USA potranno garantirle un progressivo allargamento del mercato mantenendo un suo sempre più marcato dominio nel campo dei velivoli civili.

In Italia il processo di integrazione è iniziato molto più tardi e si è limitato per ora alla costituzione dell'Aeritalia risultante dalle due maggiori aziende del settore, l'Aerfer a partecipazione statale e la FIAT, divisione aviazione. L'Aeritalia oggi riorganizzata e dotata di rinnovati quadri dirigenti, può costituire un valido interlocutore per i programmi multinazionali.

Sembra pertanto che l'Italia debba orientare la propria industria aeronautica verso attività di collaborazione con industrie efficienti, in modo da garantirsi partecipazioni economicamente e produttivamente valide.

Le industrie aeronautiche di tutto il mondo, pur con sistemi e modi diversi, vengono sostenute finanziariamente dai loro governi, dati gli enormi costi di ricerca e di sviluppo e gli altri rischi che l'attività del settore comporta. Si tratta infatti di oneri sempre più difficilmente sopportabili dai soli investimenti privati.

Negli Stati Uniti gli ingenti mezzi finanziari che occorrono per affrontare gli elevatissimi costi dei nuovi programmi civili vengono reperiti non soltanto dai profitti di programmi precedenti che hanno avuto grande successo (il *Boeing 747* ha venduto 900 unità e il *727* ha superato di già le 1.200 unità) ma anche dagli ampi margini di profitto dei pro-

grammi spaziali e militari finanziati dal governo, e dal finanziamento per la ricerca e lo sviluppo di questi programmi, i cui risultati ed esperienze poi sono ampiamente disponibili per l'utilizzazione nel settore civile.

In Europa, in mancanza di programmi spaziali e militari di portata pari a quelli statunitensi, si è ricorso a finanziamenti diretti da parte dei singoli governi, ritenendo che l'impiego di personale ad alto livello e lo sperato *fall out* tecnologico che ne sarebbe derivato a tutta l'industria nazionale avrebbero costituito fondata motivazione.

Così il governo inglese negli ultimi dieci anni ha speso oltre 450 miliardi di lire per finanziare il solo settore « cellule » dei progetti civili, con contributi che vanno da un minimo del 50 per cento dei costi di ricerca fino ad un massimo del 100 per cento per particolari velivoli quale il trasporto supersonico *Concorde*. Quest'ultimo velivolo, come è noto, è stato totalmente finanziato dai governi di Francia e di Inghilterra.

Il governo tedesco per il programma *VFW 614* ha coperto l'80 per cento dei costi di sviluppo e garantito mutui per oltre 70 milioni di dollari per la fase di produzione del velivolo. In Olanda il governo ha contribuito al 50 per cento per i costi di sviluppo della Fokker pari al 20 per cento dell'intera occorrenza della produzione.

Da ultimo il programma di sviluppo dell'*Airbus industriale A300B* (oltre 700 milioni di dollari valore 1974) è stato finanziato per il 43 per cento dal governo francese, per il 43 per cento da quello tedesco e per il 7 per cento da quello olandese. Recentemente il solo governo tedesco ha stanziato altri 180 miliardi di lire per il finanziamento della fase di produzione e commercializzazione del velivolo. Il governo francese dovrebbe fare altrettanto garantendo crediti bancari.

Quanto considerato precedentemente per le altre nazioni non si è purtroppo verificato per l'industria italiana. Infatti quest'ultima, non avendo potuto realizzare programmi militari sufficienti a finanziare il settore civile, si è dovuta limitare ad un lavoro di subfornitura.

Solo sul finire degli anni '60 si è riconosciuta l'esigenza di una ristrutturazione del settore da potenziare e da finanziare con intervento governativo e si è proceduto alla costituzione dell'Aeritalia. Questa società, nell'intento di superare il dislivello esistente con le industrie europee più avanzate, si prospettò, fin dal suo sorgere, come unica alternativa ragionevole, quella di trovare una col-

laborazione valida con altro *partner* affermato in campo internazionale. Contemporaneamente essa segnalò agli organi di governo la necessità di ottenere finanziamenti agevolati per lavori di ricerca e di acquisizione tecnologica e per coprire i costi non ricorrenti e di industrializzazione del prodotto.

Malgrado numerosi tentativi per ottenere finanziamenti IMI, l'Aeritalia ha finora dovuto provvedere ad autofinanziare gli investimenti di ricerca e sviluppo sostenendo pesantissimi oneri finanziari. Il disegno di legge che stiamo esaminando dovrebbe, appunto, consentire finalmente all'Aeritalia una partecipazione soddisfacente a concrete iniziative di produzione per il futuro mercato dei velivoli civili.

L'Aeritalia, come si è detto, fin dal suo primo sorgere, si dedicò alla ricerca di un *partner* che desse garanzie di un programma industrialmente valido e che rispondesse alle linee indicate nella relazione della Commissione interministeriale per l'industria aeronautica che il Ministero del bilancio e della programmazione compilò fin dal novembre 1969. Fin da allora l'Aeritalia, dopo un esame delle sue possibilità e dopo una accurata analisi dei programmi civili europei in corso concluse orientandosi verso la ricerca di un *partner* USA e non verso *partners* europei. A sostegno di questa decisione stavano e stanno i risultati di programmi europei quali il *Caravelle*, il *Trident*, il *BAC 111* i quali, pur avendo ottenuto un qualche successo, non hanno raggiunto recupero di costi per scarsità di vendite con conseguenti larghissime esposizioni finanziarie e limitato impegno di mano d'opera. Le esigenze dell'Aeritalia erano e sono esattamente all'opposto e quindi si considerò non opportuno ed eccessivamente rischioso partecipare a programmi europei dello stesso tipo.

L'Aeritalia quindi volse la sua attenzione a progetti originali molto avanzati che permettessero l'utilizzazione dell'unica fonte di finanziamento governativo, cioè il fondo IMI allora disponibile che contemplava possibilità di sostegno finanziario a programmi di sviluppo per tipo di aereo da caratteristiche tecnologiche decisamente innovative. Fu perciò scelta la collaborazione ad un programma Douglas per un velivolo *STOL*. Fu però soltanto un tentativo, che fallì per difficoltà di natura economico-finanziaria.

Si intraprese allora la collaborazione con la Boeing per un nuovo programma che partisse dal preventivo studio dei requisiti di mercato sia tecnici che operativi, da realiz-

zarsi per gli anni '80. Si trattò di un programma di modeste dimensioni che permise di impostare il rapporto di collaborazione con la Boeing su basi di parità.

Furono intrapresi innanzitutto studi sulle caratteristiche di un nuovo possibile sistema di trasporto aereo che nel futuro rendesse rapido il collegamento tra città, alleviando le attuali condizioni di congestione aeroportuali. La soluzione migliore per tale problema sembrò essere la creazione di un sistema *STOL*, da centro a centro città utilizzando un velivolo a decollo ed atterraggio cortissimo (*Short-take-off-and Landing*).

Dall'esame attento dei vari elementi componenti il sistema (velivolo, aeroporti, flusso di passeggeri e controllo del traffico aereo), gli studi di mercato rivelarono infondata la aspettativa. Infatti si andava prevedendo una domanda di velivoli capaci di collegare aeroporti periferici in prossimità di grandi quartieri residenziali e pertanto diventava fondamentale la necessità di un nuovo aeromobile, dotato, fra l'altro, di caratteristiche di estrema silenziosità.

Pertanto il programma Boeing-Aeritalia si orientò verso il sistema *QSH* (*Quiet Short Haul*). Ma anche questo programma calcolati i tempi di sviluppo, si rivelò non conveniente per l'alto costo del sistema *QSH* che richiedeva velivoli dispendiosi sia come prezzo di acquisto che come consumi.

Dalla somma dei contatti con i potenziali operatori, Boeing ed Aeritalia conclusero che il trasporto aereo degli anni '80 era aperto ad un velivolo competitivo nel sistema convenzionale e le cui caratteristiche tecnologiche soprattutto per quanto attiene al consumo di carburante ed alla rumorosità ne facessero una base di partenza per eventuali successivi sviluppi. Attualmente Boeing ed Aeritalia sono impegnate a sviluppare la prima fase di questa strategia, cioè un nuovo velivolo convenzionale per gli anni '80 denominato *7X7*.

Si tratta di un programma che oltre ad assicurare all'Aeritalia l'inserimento in un mercato mondiale può dare notevoli possibilità di occupazione di mano d'opera, assicurando per un lungo periodo (un programma civile dura 15-20 anni) fatturati in valuta pregiata.

Le potenziali ampie dimensioni assunte dal programma hanno però costretto l'Aeritalia a diminuire realisticamente la propria partecipazione dal 50 al 20 per cento del programma. Va notato infatti che il velivolo *7X7* è diretto a conquistare una quota

di mercato considerevole dei velivoli a medio raggio, i cui ritmi previsti portano a stimare la produzione in 700-800 esemplari per i primi dieci anni.

Il velivolo 7X7 è una macchina di medie capacità (circa 200 posti), per medie distanze, che ha il vantaggio di poter utilizzare motori di nuova generazione in corso di sviluppo. Il primo *Pratt & Whitney JT 10D* risultante dalla collaborazione della Pratt & Whitney con la FIAT motori avio, l'Alfa Romeo motori avio e la tedesca MTU; il secondo il *CFM 56* risultante dalla collaborazione tra General Electric e Snecman. Entrambi i motori danno all'aereo caratteristiche di bassa rumorosità e bassi consumi di carburante. I velivoli dello stesso tipo attualmente in servizio e da sostituire sono invece tutti equipaggiati con motori ormai superati con elevati consumi specifici e progettati senza tener conto dei requisiti ecologici. Così il 7X7 sarà il primo ad essere equipaggiato con questi nuovi motori e si assicurerà un margine sensibile in termini di economicità operativa.

Accanto a questi vantaggi di fondo il 7X7 potrà usufruire dei progressi tecnici conseguiti nell'avionica e nei sistemi di navigazione a comando, di una configurazione aerodinamica alare studiata per minimizzare i consumi di materiali e di trattamenti protettivi che garantiscano una lunga durata dell'aereo.

Aeritalia e Boeing si apprestano a lanciare la fase realizzativa di detto programma, non appena il mercato si sarà risollevato dalla attuale fase negativa della recente crisi mondiale. Frattanto si impone di intensificare gli sforzi e gli impegni comuni richiesti dalla lunga e difficile qualificazione del personale e dalla messa a punto del programma stesso in ogni sua parte.

L'Aeritalia, come già accennato, partecipa attualmente da sola e per il 20 per cento allo sviluppo del programma 7X7 con la Boeing, tuttavia sono in corso contatti ed iniziative discrete per inserire altre aziende europee ed extraeuropee. Essa, in base al contratto, per altro non ancora definito in tutte le sue parti avrà il 20 per cento del *management* dell'intero programma e produrrà inoltre, quando si passerà alla fase di produzione, il 20 per cento della cellula.

Personale Aeritalia ha partecipato a tutte le fasi del programma (dalla definizione del sistema *STOL* a quello *QSH* all'attuale 7X7) e in tutti i settori di concetto.

Gli studi di mercato ai quali ha partecipato anche l'Aeritalia danno la certezza di essere sulla buona strada e che questo pro-

gramma in collaborazione con la Boeing consente alla nostra società di realizzare obiettivi aziendali prefissati e quindi la certezza di un margine di profitto sufficiente per restituire in tempi opportuni allo Stato il finanziamento ottenuto.

In dettaglio, la partecipazione dell'Aeritalia al progetto 7X7 fino al lancio della produzione prevedibile tra la fine del 1976 e la fine del 1977 comporta una partecipazione alla definizione della configurazione finale dell'aereo, allo studio di riduzione dei costi, alla determinazione del programma operativo di produzione ed a tutti gli altri studi che meglio definiscano l'aereo, il metodo per produrlo e che ottimizzino il risultato economico dell'intero programma.

Dal momento in cui si entrerà in produzione la partecipazione dell'Aeritalia riguarderà il *management* del programma nei suoi molteplici aspetti per una percentuale del 20 per cento della forza totale necessaria, la progettazione di tutte le parti della cellula affidata alla nostra esecuzione, nonché delle relative attrezzature di produzione.

Il carico di lavoro che si prevede per parte Aeritalia per n. 700 velivoli ammonterà a 36 milioni di ore dirette, da svilupparsi in un arco di undici anni. Il personale addetto al programma crescerà dalle 100 unità di oggi a circa 4.000 unità a 4 anni dal lancio del programma.

Tenuto conto del calo di altri programmi in esecuzione, l'incremento netto rispetto al 1975 dovrebbe aggirarsi sulle 2.000 unità rappresentanti la forza prevista per lo stabilimento di Foggia. Il nuovo stabilimento di Foggia svolgerà la parte di montaggio strutturale del 7X7 oltre alle attività che sarà possibile trasferirvi da Torino e da Pomigliano, grazie al carico di lavoro che il 7X7 porterà a questi due stabilimenti.

In definitiva i compiti dell'Aeritalia dall'inizio dell'attuazione del programma fino alla fase del decollo produttivo prevedono la partecipazione, negli Stati Uniti, alla completa messa a punto del progetto e, in Italia l'inizio dell'addestramento dei quadri e la messa a punto dell'organizzazione produttiva e la costruzione dello stabilimento di Foggia.

Dopo l'avvio alla produzione l'attività dell'Aeritalia prevede in USA la partecipazione al *management* generale del programma e all'attività prove volo; in Italia la gestione del *management* del programma per la nostra parte, la progettazione delle strutture e delle attrezzature di produzione, la produzione della fusoliera centrale e posteriore, gli impen-

naggi, superfici mobili dell'ala, e di parte delle gondole-motore.

Ciò comporta non solo una lavorazione meccanica di alta precisione ma anche acquisizione delle tecniche relative ai sub-assemblaggi di grandi serie spinti fino alla installazione parziale dei sistemi di bordo!

Come anche è dato vedere da queste sintetiche note, si tratta di un programma importante per la nostra industria aeronautica che, oltre a permetterci il concreto reingresso sulla scena mondiale, consentirà un sostanziale miglioramento delle condizioni in cui versa l'Aeritalia. Abbiamo infatti appreso sia dall'imprenditore pubblico sia dall'imprenditore privato lo stato economico non florido dell'azienda. Ricorderemo gli oneri finanziari dovuti a mancanza di finanziamenti, perdite per spese non ricorrenti e costi di avviamento sul programma *Mercure*, tassi orari riconosciuti dall'amministrazione militare inadeguati a coprire i costi aziendali, strutture aziendali eccessive rispetto al volume di attività produttiva, mancanza di riconoscimento del costo sociale relativo alla dislocazione della direzione generale a Napoli e dello stabilimento di Foggia.

Lo stato di insicurezza per la mancanza di un flusso di lavoro costante è stato peraltro rilevato e segnalato al comitato ristretto anche dai rappresentanti sindacali dei lavoratori metalmeccanici. Questi ultimi pur approvando l'iniziativa di collaborazione tra Aeritalia e Boeing per il progetto 7X7 hanno segnalato la necessità di dar vita al progetto per un centro di ricerche aerospaziali così come previsto dalle delibere a suo tempo prese dal CIPE.

Per quanto attiene all'articolato del disegno di legge in esame, va segnalata la innovazione introdotta nella tecnica legislativa con l'adozione del cosiddetto provvedimento-contratto. Un modello cioè che corrisponde pienamente alle peculiari caratteristiche della società a partecipazione statale incaricata della esecuzione del progetto.

L'istituto della concessione, come rilevato nella stessa relazione governativa, pur soddisfacendo alle esigenze di attività eminentemente pubbliche non è incompatibile con finalità di sviluppo produttivo da perseguirsi mediante partecipazione privata al relativo processo di attuazione. Proprio utilizzando lo strumento della concessione in favore di una società a partecipazione statale si consegue il duplice risultato di evitare da un lato lungaggini burocratiche che avrebbero certamente appesantito e intralciato la realizzazione

del progetto e dall'altro di conservare comunque idonee e sufficienti garanzie di regolarità e di controllo, quali forse non si sarebbero potute conseguire affidando l'esecuzione del progetto ad un'impresa totalmente privata.

Un'altra significativa innovazione si ritrova nell'obbligo per la concessionaria di versare allo Stato una quota sul ricavato della vendita degli aerei prodotti. Disposizione che consente di operare una sorta di recupero, sia pure parziale, del finanziamento di 150 miliardi erogato dallo Stato. In tal modo l'onere addossato all'erario potrà risultare ridimensionato in misura tanto più sensibile quanto più positivi saranno i risultati finali di tutta l'operazione. E qui si innesta un'altra considerazione: l'obbligo per la concessionaria di reintegrare parzialmente, con una quota del ricavato delle vendite di aeromobili, i finanziamenti ottenuti dallo Stato rende possibile un più rigoroso ed ampio controllo circa la esecuzione degli impegni dettati nella convenzione e quindi costituisce un'altra garanzia circa la regolarità del progetto Aeritalia.

Onorevoli colleghi, a queste considerazioni di natura tecnica e legislativa non si possono non aggiungere considerazioni di natura politico-economica più generale e di natura sociale. La necessità per il nostro Paese di farsi avanti e partecipare a produzioni tecnologicamente nuove e avanzate che diano respiro e sicurezza ad alcuni comparti produttivi e concorrano a costituire un patrimonio tecnico e soprattutto umano a disposizione di tutto l'apparato economico-produttivo nazionale. Come pure non sfugge la portata dell'impegno che consentirà di dar vita ad un nuovo stabilimento nel meridione e 2.000 posti di lavoro per operai specializzati. Si tratta di un impegno che il Governo ha già preso da tempo e che, sia pure in ritardo, cerca di realizzare con il presente disegno di legge.

L'urgenza di dare nuova linfa morale oltre che materiale alle migliaia di lavoratori dipendenti dell'Aeritalia, scarsamente occupati, si unisce all'urgenza di iniziare in concreto la collaborazione con la Boeing evitando ritardi che potrebbero farci perdere il passo e mettere quindi in pericolo le nostre partecipazioni al progetto. Questi sono motivi di per sé sufficienti, se non ci fossero altre considerazioni, a chiedervi, onorevoli colleghi, la rapida approvazione di questo disegno di legge.

MOLÈ, *Relatore.*

**DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO**

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

**TESTO
DELLA COMMISSIONE**

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

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.

ART. 4.

Identico.

ART. 5.

Identico.

ART. 6.

Identico.