

richieste presentate a fronte dei finanziamenti attivabili e valutabili globalmente in lire 4.500 miliardi è il seguente:

- n° richieste presentate: 70 (36 ex art.9 e 34 ex art.10);
- finanziamenti richiesti su L.211/92: lire 11.103 miliardi;
- ammontare complessivo degli investimenti attivabili (tenendo conto del cofinanziamento): lire 17.128 miliardi.

E' stata completata l'istruttoria da parte della D.G. M.C.T.C. sui progetti presentati. Detta istruttoria è stata consegnata al Ministro pro-tempore i primi del mese di novembre 1994.

Secondo quanto disposto dalla stessa legge 211/92, così come integrata dal D.L.98/95, è previsto l'esame delle domande presentate da parte di una Commissione di Alta Vigilanza e la trasmissione al CIPE di una proposta di riparto dei fondi.

Nel corso del 1996 con D.I. (Trasporti - Tesoro) n.1835 del 17/7/1996 è stata autorizzata la cessione a favore della Cassa DD.PP. del contributo di lire 1.721.336.812 per 28 anni ai fini dell'ammortamento del finanziamento assentito per lire 17.500.000.000 a favore del Comune di Roma per la realizzazione della tranvia veloce Casaletto - Centro.

Si segnala che, rispetto alle notizie fornite lo scorso anno sullo stesso argomento, sono da evidenziare le seguenti attività relative all'attuazione delle leggi pluriennali di spesa n.910/86 e n.204/95.

LEGGE 22 DICEMBRE 1986, N.910 (LEGGE FINANZIARIA 1987): DISPOSIZIONI PER IL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO (CAP. 7304).

La legge in questione ha disposto la concessione di contributi a carico dello Stato, in misura pari agli oneri per capitali ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie in regime di concessione ed in gestione commissariale governativa possono contrarre nel limite complessivo di lire 5.000 miliardi per la realizzazione di investimenti ferroviari.

Nell'anno finanziario 1996 è stato disposto l'impegno pluriennale, con appositi D.I. (Trasporti - Tesoro), della complessiva somma di lire 450.300.254.282, per la realizzazione delle opere di ammodernamento e potenziamento delle singole linee ferroviarie, somma destinata all'ammortamento dei mutui suddetti.

Nello stesso anno il pagamento delle rate di ammortamento dei mutui contratti negli anni dal 1990 al 1995, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della stessa legge 910/86, ha comportato una spesa complessiva di lire 370.553.014.515.

Per quanto riguarda in particolare gli anni 1994 e 1995, gli impegni e i pagamenti, per il titolo in questione, sono risultati rispettivamente:

anno 1994	di £ 350.352.167.389 (imp)	di £ 261.309.076.112 (pag)
anno 1995	di £ 426.022.473.193 (imp)	di £ 323.553.014.515 (pag)

LEGGE 30 MAGGIO 1995, N.204: CONVERSIONE IN LEGGE DEL D.L. 1 APRILE 1995, N.98 RECANTE MISURE URGENTI IN MATERIA DI TRASPORTI.

ARTICOLO 1 - parziale copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di TPL - (cap. 1668 e cap. 1670).

Il detto articolo, al fine di contribuire al risanamento dei trasporti pubblici di competenza regionale, ha previsto contributi decennali finalizzati alla parziale copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto.

Il comma 2 di detto articolo, così come sostituito dall'articolo 5, comma 3-bis della legge 20 dicembre 1995, n.539, ed il comma 5 prevedono un contributo complessivo di lire 730 miliardi annue in favore delle regioni a statuto ordinario, per il periodo 1987/1993 (a carico del cap. 1668).

Con D.M. 13/6/1996, n.1494 si è provveduto ad erogare, in conformità a quanto previsto dal comma 7 del citato articolo 1, il 50% del contributo di lire 660 miliardi previsto al comma 2.

Con D.I. Trasporti - Tesoro del 4/11/1996, n.2691, il citato contributo di cui al comma 2, è stato ripartito ed assegnato alle regioni, unitamente all'erogazione dei 48 miliardi al Lazio e dei 22 miliardi alla Campania.

Con il medesimo decreto interministeriale è stato altresì assegnato alle regioni a statuto speciale un contributo straordinario decennale complessivo di lire 20 miliardi annue quale concorso dello Stato alla copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private nel periodo 1987/1989, così come previsto al comma 15 dello stesso articolo 1 (a carico del cap. 1670).

ARTICOLO 2 (cap. 1669).

La legge 204/95 prevede, per le aziende esercenti linee in regime di concessione ed in gestione governativa, l'autorizzazione a contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi d'esercizio rilevati al 31/12/1993. La predetta autorizzazione è subordinata alla presentazione di piani finanziari da definirsi con decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con quello del Tesoro, sentite le regioni interessate.

A fronte di detti disavanzi la legge di cui trattasi ha previsto lo stanziamento del limite di impegno decennale a decorrere dal 1995, ammontante a lire 150 miliardi.

Con il D.I. (Trasporti - Tesoro) n.2328 del 25 settembre 1996 sono stati definiti i piani finanziari, predisposti dalle varie aziende sulla base delle direttive impartite con circolare della Direzione Centrale II n.2598 del 7/11/95 e n.2882 del 13/11/95, e con il successivo decreto del Ministero del Tesoro n.751673 del 29 ottobre 1996 sono state impartite le modalità ed i criteri per l'accensione dei mutui a copertura dei deficit a tutto il 31/12/93.

La stipula dei contratti, effettuata per tutte le aziende nel mese di dicembre 1996, ha attivato un finanziamento complessivo di lire 1.053.600.000.000 a fronte di un disavanzo cumulato a tutto il 31/12/93 di circa lire 1.089.900.000.000, rimanendo, pertanto, scoperto a tale ultima data, un ulteriore disavanzo di circa lire 36.300.000.000.

Pertanto, alle scadenze trimestrali del 30 giugno e del 31 dicembre di ciascun anno, a partire dal 1997 a sino al 2006, questa Amministrazione provvederà a corrispondere ai vari istituti bancari mutuanti le rispettive rate di ammortamento per capitale ed interessi maturati secondo i tassi fissi concordati.

LEGGE 16 MARZO 1976, N.86: DISPOSIZIONI PER L'AMMODERNAMENTO E IL POTENZIAMENTO DELLA FERROVIA ALIFANA - CAP.7293 -

Autorizza interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della Ferrovia Alifana in concessione, all'epoca dell'approvazione della legge, alla Società Tramvie Provinciali di Napoli. Alla predetta società concessionaria è subentrato, nella gestione della linea ferroviaria, il Consorzio Trasporti Pubblici di Napoli. A seguito del decreto del Ministero dei Trasporti n.877 del 13.5.86, il C.T.P. di Napoli è stato dichiarato decaduto dalla concessione ferroviaria ed il servizio ferroviario è stato assunto direttamente dal Ministero dei trasporti per svolgerlo tramite un Commissario Governativo. Al 31.12.1994 risulta impegnato l'intero importo di lire 63 miliardi stanziato dalla legge 86/76 e risultano effettuati pagamenti per lire 27 miliardi circa. E' stata altresì richiesta una riassegnazione di somme perente per l'importo complessivo di circa 1.900 milioni di lire necessarie per il pagamento di saldi arretrati. Riassegnazione che è stata disposta dalla R.G.S. nel corso del 1996.

LEGGE 7 AGOSTO 1982, N.526: PROVVEDIMENTI URGENTI PER LO SVILUPPO DELL'ECONOMIA

Con legge 7 agosto 1982, n.526 è stato istituito il Fondo Investimenti occupazione (FIO) finalizzato alla realizzazione di specifici progetti d'investimento collegati a precisi obiettivi di politica economica.

La procedura di finanziamento prevedeva l'approvazione, da parte del CIPE, dei progetti ed il conseguente assenso del finanziamento a carico del bilancio statale in corso con i finanziamenti accordati dalla BEI.

Il quadro complessivo dei fondi, affluiti su appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dei Trasporti, Direzione Generale della M.C.T.C., a valere sui fondi FIO e BEI, espone i seguenti dati contabili:

Finanziamenti complessivi (FIO/82-83-84-85)	(in milioni di lire)	Pagamenti effettuati al 31.12.1996
Cap. 7298	61.000	61.000
Cap. 7299	78.000	78.000
Cap. 7300	38.500	30.800
Cap. 7301	48.891	48.309
Cap. 7302	258.930	257.120
Cap. 7303	84.400	65.100
Importi complessivi	569.821	540.320

Con delibera CIPE del 12.5.1988 (FIO '86), a valere sugli stanziamenti della legge 910/86, sono state deliberate somme per £.207.586milioni per la ferrovia Milano-Malpensa 'progetto n.300 - collegamento ferroviario Saranno Malpensa) e £.55.678milioni per la ferrovia Circumetnea (progetto n.301 - potenziamento e trasformazione del tratto urbano della ferrovia Circumetnea nella città di Catania).

La delibera CIPE 19.12.1989 (FIO '89), sempre a valere sugli stanziamenti della legge 910/86, ha assegnato somme per £.63.656milioni per le ferrovie Nord-Milano (progetto n.186 - soppressione passaggi a livello); con nota n.284 del 30.1.91 la Direzione Generale della M.C.T.C. ha proposto al Ministero del Bilancio - che ha accettato - di far gravare gli oneri relativi a detto progetto sui fondi della legge 385/90 anziché su quelli della legge 910/86. Sul capitolo 7303 sono confluiti, altresì, con di per £.1.635milioni con cui si è provveduto ad integrare quanto occorrente all'acquisto di 10 elettrotreni a favore della Gestione Governativa Ferrovia Circumvesuviana.

COMPLETAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA DI NAPOLI - CAP.7277 -

Per il completamento della linea metropolitana di Napoli sono stati accordati finanziamenti per complessive £.1.125miliardi, rimodulati nel corso degli anni ed inseriti nelle apposite tabelle allegate alle singole leggi finanziarie.

Le autorizzazioni di spesa sono state cadenzate nel modo seguente:

a tutto il 1989: 415 miliardi di lire
per l'anno 1990: 275 miliardi di lire

per l'anno 1991: 250 miliardi di lire (comprendenti il rifinanziamento di 150 miliardi di lire previsto in Tabella D)
per l'anno 1992: 150 miliardi di lire (rifinanziamento disposto con legge finanziaria 1992, n.415/91 per 150 miliardi di lire)
per l'anno 1993: 35 miliardi di lire (rimodulazione disposta dalla legge finanziaria 1992, n.415/91, Tabella F)

I pagamenti effettuati, a tutto il 31.12.1996, ammontano a 1.043 miliardi di lire.

Capitolo 1667

Contributi agli autotrasportatori C.E.E.

D.L. 29.03.93 n.82 convertito con legge 27.05.93 n.162

D.M. 23.04.93

D.L. 22.11.94 n.642 convertito con legge 22.03.95 n.84

D.M. 24.11.94

D.L. 29.03.95 n.92 convertito con legge 5.01.96 n.11

Le succitate norme prevedono la concessione:

- a) a favore degli autotrasportatori italiani di merci per conto di terzi di un credito di imposta da valere ai fini del pagamento dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche, dell'imposta locale sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto, nonché in sede di versamento delle ritenute alla fonte operate dai sostituti di imposta sulle retribuzioni dei dipendenti e sui compensi da lavoro autonomo;
- b) alle imprese di autotrasporto dei Paesi membri della U.E. un contributo rapportato ai consumi di gasolio per autotrazione per i percorsi effettuati sul territorio italiano.

La gestione dei fondi relativi ai benefici di cui alla lettera a) è di competenza del Ministero delle Finanze.

L'ammontare dello stanziamento concernente la concessione dei benefici di cui al precedente punto b), di competenza di questa Amministrazione, ammonta a 53 miliardi in conto residui.

L'avvio di una procedura d'infrazione ai sensi dell'art. 93 paragrafo 2 del Trattato CEE da parte della Commissione Europea ha impedito l'emanazione dei decreti ministeriali necessari per dare attuazione alla normativa in questione.

Tale procedura si è conclusa negativamente nell'ottobre 1996 con la dichiarazione da parte della Commissione Europea di incompatibilità con il Mercato comune degli aiuti concessi.

Avverso tale decisione è stato proposto ricorso alla Corte di giustizia; soltanto dopo la definizione del relativo contenzioso si potrà eventualmente dare attuazione alla normativa in questione.

Capitolo 7309

LEGGE 4.8.90 N.240 Capo II.

Interventi dello Stato in favore dell'intermodalità.

Con l'anno 1995 sono stati portati a termine tutti i pagamenti riguardanti l'erogazione delle provvidenze previste dagli artt. 12 - 1° e 2° comma e 13 - 1° comma della legge 240/90, con l'esclusione di due domande di contributo per le quali è in atto un contenzioso.

In data 3 gennaio 1995 questa Direzione Centrale ha provveduto ad emanare il DD. n.°33/240 con il quale sono state fissate le procedure atte ad effettuare i controlli previsti dall'art. 13 - 2° comma della legge 240/90 e dall'art. 10 del decreto di attuazione del 1° marzo 1991.

Nel corso del 1996 si è dato inizio alla procedura dei controlli riguardanti il permanere del vincolo quinquennale di proprietà e di uso conforme su 881 unità di carico, acquistate o acquisite negli anni 1989 - 1990, che hanno costituito oggetto di contributo.

Allo scadere del 1996 non è stato possibile portare a termine i suddetti controlli in quanto le società interessate non hanno ultimato la trasmissione della documentazione richiesta.

Nel corso del corrente anno si prevede di ultimare l'effettuazione dei predetti controlli e di avviare le procedure riguardanti l'applicazione di quanto previsto dal predetto DD. 33/240 del 3 gennaio 1995 per ciò che attiene alle unità di carico acquistate o acquisite nel 1991.

Capitolo 7294

LEGGE 5.2.92 N.68

Ristrutturazione dell'autotrasporto di cose per conto di terzi.

La legge 5 febbraio 1992, n 68, prevede ai fini del raggiungimento delle finalità elencate all'art. 1 della stessa, una serie di benefici:

- incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli per le imprese risultanti da fusione o da associazione in cooperative o consorzi (artt. 3 e 4);
- agevolazioni per le imprese strutturate (art. 6);
- fiscalizzazione degli oneri sociali per le imprese che sottopongono il personale a corsi di formazione professionale o che assumono alle proprie dipendenze autotrasportatori monoveicolari (artt. 8 e 10);
- incentivi per la cessazione dell'attività di autotrasportatore (art. 9).

Con decreto del Ministro dei Trasporti 29.10.92 sono stati stabiliti i tempi e le modalità per la presentazione delle relative domande da parte delle imprese interessate con riferimento all'anno 1992; in relazione al numero delle domande pervenute ed al corrispondente fabbisogno finanziario è stato predisposto il decreto 29.12.1993 con il quale l'intero stanziamento di lire 30 miliardi sul capitolo di spesa 7294 è stato destinato all'accoglimento delle istanze presentate per l'anno 1992 ai sensi dell'art. 9 della citata legge.

Con decreto del Ministro dei Trasporti 18.11.93 si è provveduto a determinare la graduatoria dei relativi beneficiari ex art. 9 della legge.

Nel corso del 1996 si è provveduto ai sensi dell'art. 9, comma 9 della legge 68/92, al versamento all'INPS dei contributi previdenziali a favore degli imprenditori aventi diritto, relativamente al 2° semestre 1995 e al 1° semestre 1996 per un ammontare complessivo di £. 438.095.894. Nel primo semestre 1997 si è provveduto al pagamento dei contributi INPS con riferimento al 2° semestre 1996 per un importo complessivo di £. 136.545.840.

Nel contempo, benchè l'efficacia della legge in oggetto sia stata prorogata al 31.12.1997 con D.L. 25.11.1995, la procedura d'infrazione avviata dalla Commissione U.E. ai sensi dell'art. 93 - paragrafo 2 - del Trattato di Roma, ha finalmente trovato definizione con decisione dell'11.12.1996 che non consente l'applicazione della legge 68/92, tranne per l'art. 9 concernente gli incentivi per la cessazione dell'attività di autotrasportatore, per i quali tuttora il Ministero dei Trasporti versa semestralmente all'INPS i contributi previdenziali spettanti ai singoli beneficiari.

MINISTERO DELLA DIFESA

**RELAZIONI SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI
A CARATTERE PLURIENNALE**

(ai sensi della legge 5 agosto 1978, n. 468, art. 15, 4° e 5° comma)

RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 21.12.1978, N. 863

realizzazione rete nazionale per il rilevamento dati meteorologici via satellite

A. PRIMA PARTE.

1. Natura e finalità.

Trattandosi di un intervento già finalizzato teso a sviluppare, in campo intereuropeo, un sistema di stazioni in grado di utilizzare ed integrare i dati meteorologici forniti dal satellite "METEOSAT", allo scopo di ampliare le capacità di studio e di ricerca nel settore e di fornire una maggiore e precisa mole di informazione da utilizzare per le attività relative alle previsioni del tempo.

2. Ammontare e durata del programma.

La Legge n. 863 ha previsto uno stanziamento di miliardi 2,5 nell'anno 1978 per la realizzazione del sistema di stazioni, peraltro già realizzato.

Ha previsto, inoltre, che per ciascun anno finanziario successivo alla realizzazione del sistema, debba essere stabilita la somma occorrente alla sua gestione.

Allo stato attuale risultano erogati finanziamenti per complessivi 22,44 miliardi.

3. Procedure previste dalla Legge.

La Legge n. 863 non prevede particolari procedure amministrative.

B. SECONDA PARTE.

1. Dati contabili.

I dati contabili sono contenuti nella scheda allegata.

2. Stato di avanzamento dei programmi.

Il programma per la realizzazione della rete di stazioni è stato avviato nel 1980.

Allo stato attuale l'intera rete di stazioni è stata completata e realizzata e, quindi, risulta operativa a tutti gli effetti.

(CIFRE IN MLN.)

ESTREMI PROVVEDIMENTO	DURATA	MINISTERO-TITOLO-CAT-CAP	IMPORTO COMP.VO	AUTORIZZAZIONI DI SPESA							IMPEGNI			PAGAMENTI			Econ. a tutto il 1996	Perenz. a tutto il 1996	RESIDUI AL 31/12/1996			PAGAMENTI 1997 PRIMI SEI MESI	
				A TUTTO IL 1996	1997	1998	1999	2000	2001 e SUCC.	1996	A TUTTO IL 1996		1996	A TUTTO IL 1996									
											V.A.	% Autor.		V.A.	% imp.	PROPRI			STANZ.	TOTALE	IMP.	PAGAM.	
LEGGE 853		DEFESA II IX 7233	20,82	1,57	1,82					0,61	14,97	71,00	0,74	13,50	90,00	2,73		2,00	0,98	2,98	0,28	0,28	

**RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE
DELLA LEGGE 6.08.1984, N. 456**

1. PREMESSA

- a. Natura e finalità dell'intervento
- b. Durata dei programmi e relativi stanziamenti

2. SITUAZIONE ANNUALE PER OGNI PROGRAMMA

a. Programma AM-X

- 1) Generalità
- 2) Composizione del Comitato e sua attività nel periodo 1.1.1996- 31.12.1996
- 3) Attività contrattuale ed impegni internazionali nel periodo 1.1.1996 - 31.12.1996
- 4) Riepilogo generale dei contratti, degli impegni internazionali e dello sviluppo pluriennale degli oneri:
 - a) Situazione relativa al periodo 1.1.1996 - 31.12.1996.
 - b) Situazione complessiva.
- 5) Settori industriali interessati alle forniture
- 6) Stato di attuazione del programma
- 7) Sviluppi futuri
- 8) Incremento costi del programma

b. Programma EH-101

- 1) Generalità
- 2) Composizione del Comitato e sua attività nel periodo 1.1.1996- 31.12.1996
- 3) Attività contrattuale ed impegni internazionali nel periodo 1.1.1996 - 31.12.1996
- 4) Riepilogo generale dei contratti, degli impegni internazionali e dello sviluppo pluriennale degli oneri:
 - a) Situazione relativa al periodo 1.1.1996 - 31.12.1996.
 - b) Situazione complessiva.
- 5) Settori industriali interessati alle forniture
- 6) Stato di attuazione del programma
- 7) Sviluppi futuri
- 8) Incremento costi del programma

c. Programma CATRIN

- 1) Generalità
- 2) Composizione del Comitato e sua attività nel periodo 1.1.1996 - 31.12.1996
- 3) Attività contrattuale ed impegni internazionali nel periodo 1.1.1996 - 31.12.1996
- 4) Riepilogo generale dei contratti, degli impegni internazionali e sviluppo pluriennale degli oneri:
 - a) situazione relativa al periodo 1.1.1996 - 31.12.1996
 - b) situazione complessiva.
- 5) Settori industriali interessati alle forniture
- 6) Stato di attuazione del programma
- 7) Sviluppi futuri
- 8) Incremento costi del programma

3. CONSIDERAZIONI E PROPOSTE COMPLESSIVE

1. PREMESSA

a. Natura e finalità dell'intervento

La Legge 6 Agosto 1984, n. 456 ha avuto lo scopo di inscrivere nel bilancio della Difesa uno stanziamento pluriennale (996 Mld. per gli esercizi finanziari dal 1983 al 1989) da impiegare per la realizzazione dei sottoelencati programmi di ricerca e sviluppo d'interesse nazionale, da effettuare anche in collaborazione con altri Paesi, nei settori aeronautici e delle telecomunicazioni:

- velivolo ad ala fissa con compiti primari di supporto alle forze di superficie e secondari di concorso alla difesa del territorio (AM-X) ;
- aeromobile ad ala rotante nella versione di difesa antisommergibile (EH-101);
- sistema campale di trasmissioni e informazioni, con il compito di soddisfare le esigenze di collegamento ed acquisizione di dati informativi a livello di corpo d'armata (CATRIN).

La quota di spesa per ciascuno degli esercizi finanziari successivi al 1984 e' stata determinata annualmente con la legge finanziaria.

b. Durata dei programmi e relativi stanziamenti

1) PROGRAMMA AM-X

L'importo di 470 Mld. e' così ripartito :

. esercizio 1984 (compresa quota 1983)	mld. 240
. esercizio 1985	mld. 60
. esercizio 1986	mld. 10
. esercizio 1987	mld. 35
. esercizio 1988	mld. 66
. esercizio 1989	mld. 59

2) PROGRAMMA EH-101

L'importo complessivo di mld.300 e' così ripartito:

. esercizio 1984 (compresa quota 1983)	mld. 100
. esercizio 1985	mld. 60
. esercizio 1986	mld. 10
. esercizio 1987	mld. 85
. esercizio 1988	mld. 41
. esercizio 1989	mld. 4

3) PROGRAMMA CATRIN

L'importo complessivo di Mld.226 e' così ripartito:

. esercizio 1984 (compresa quota 1983)	mld. 20
. esercizio 1985	mld. 60
. esercizio 1986	mld. 10
. esercizio 1987	mld. 85
. esercizio 1988	mld. 41
. esercizio 1989	mld. 10

2. SITUAZIONE ATTUALE DI CIASCUN PROGRAMMA

a. PROGRAMMA AM-X

1) Generalità.

Il "programma AM-X" e' nato intorno alla metà del 1977 dopo l'emissione, da parte dello SMA, di un dettagliato requisito militare per la realizzazione di un cacciabombardiere ricognitore leggero.

Il programma AM-X ebbe inizio come programma nazionale.

A seguito della partecipazione del Brasile, il programma AM-X e' stato trasformato da nazionale a programma congiunto e sono stati definiti quindi anche i nuovi impegni finanziari.

2) Composizione del Comitato.

Il Comitato é costituito dal Ministro della Difesa o da un Sottosegretario di Stato suo delegato, che lo presiede, ed è costituito da:

- un Magistrato del Consiglio di Stato ed un Magistrato della Corte dei Conti, non impegnati in altri incarichi;
- Presidente o Vicepresidente del Consiglio Superiore delle FF.AA., Sezione Aeronautica;
- Direttori Generali delle Costruzioni, delle Armi ed Armamenti Aeronautici e Spaziali, degli impianti e dai mezzi per l'assistenza al volo per la difesa aerea e per le telecomunicazioni;
- Direttore dell'ufficio Centrale Allestimenti Militari;
- Direttore Generale della Produzione Industriale o da un delegato;
- un ufficiale generale designato dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica;
- un funzionario del Ministro del Tesoro con qualifica non inferiore a dirigente superiore;
- un rappresentante del Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica;
- un rappresentante del Ministro degli Affari Esteri;
- un rappresentante del Ministro delle Partecipazioni Statali;
- Segretario Generale del Ministero della Difesa - Direttore Nazionale degli Armamenti (o da un ufficiale generale o ammiraglio da lui delegato),
- un Avvocato dello Stato.

Le funzioni di segretario del Comitato sono svolte da un ufficiale designato dal Ministero della Difesa, coadiuvato da due dipendenti dello stesso Ministero.

I membri del Comitato sono nominati con decreto dal Ministro della Difesa.

3) Attività del Comitato nel periodo 1.1.1996 - 31.12.1996

Nel periodo in esame non è stato sottoposto al Comitato alcun provvedimento di spesa.

4) Riepilogo dei contratti degli impegni internazionali e dello sviluppo pluriennale degli oneri.

a) SITUAZIONE RELATIVA AL PERIODO 1.1.1996 - 31.12.1996

Nessun impegno di spesa.

b) SITUAZIONE COMPLESSIVA

Sono stati sottoscritti diversi impegni tra contratti e MOU per un importo complessivo di Mld. 975,13 (compresi revisione prezzi e differenza cambi).

Per il completamento del programma sono previste, sino al 1998 altre spese per mld. 63,14.

Il programma, ha quindi, un costo complessivo presunto, fino al 1998, di Mld 1.038,27.

5) Settori interessati alle forniture.

Alle forniture sono interessate ditte italiane ed estere operanti nel settore aeronautico, motoristico, ed elettronico.

Il lavoro viene svolto in Italia per il 70% circa.

Le ditte italiane non hanno sede in regioni del Mezzogiorno.

6) Stato di attuazione del programma.

La Fase di Sviluppo del programma AM-X fu suddivisa in tre sottofasce successive.

La prima sottofase prevedeva essenzialmente oltre allo svolgimento di attività proprie di sviluppo, la costruzione di n° 4 prototipi di cui n° 3 in versione base e n° 1 (il quarto) in variante brasiliana e attività di volo per un totale di 177 voli, di cui 27 peculiari della variante brasiliana.

La seconda sottofase prevedeva sia il completamento delle attività peculiari dello sviluppo sia la costruzione di ulteriori n° 2 prototipi (di cui uno in variante brasiliana), sia attività di volo per un totale di 393 voli di cui n° 43 specifici della variante brasiliana; per il raggiungimento dell'Initial Operation Clearance (IOC) sono stati inoltre previsti ulteriori 300 voli (per un totale quindi di 870 voli).

La terza sottofase prevedeva l'esecuzione di altri 570 voli per il raggiungimento delle Final Operational Clearances (FOC) al fine di rendere il sistema d'arma AM-X pienamente operativo. Nella terza sottofase era compreso il conferimento delle FOC anche alla versione biposto.

Sono stati inoltre stipulati altri due contratti relativi ad attività aggiuntive e di sviluppo per il conferimento di ulteriori capacità operative che hanno poi costituito la configurazione base del 3° lotto di velivoli.

7) Sviluppi futuri.

Nel prosieguo dell'evolversi dell'esigenza tecnica ed operativa, anche in funzione della "minaccia futura", sono prevedibili attività fra cui:

- attività aggiuntive di interesse degli SS.MM., alcune già finalizzate ed altre da definire.
- integrazione sul velivolo AM-X dell'armamento specifico ed integrazione di nuove configurazioni di armamento.
- integrazione sul velivolo AM-X dei sistemi JTIDS, GPS, NIS, etc.

8) Incremento costi del programma.

La legge ha assegnato fondi per Mld. 470 mentre le spese effettivamente sostenute e previste sino al 1998 ammontano a Mld. 1.038,27.

I fondi messi a disposizione dalla Legge sono risultati insufficienti in quanto:

- la legge 456/84 ha approvato il programma prevedendo però un finanziamento fisso, non aggiornabile neanche con il tasso di inflazione;
- il finanziamento e' riferito a condizioni economiche antecedenti l'approvazione della Legge stessa, avvenuta circa tre anni dopo la stima degli oneri della impresa;
- la lievitazione dei costi di acquisizione nel settore aeronautico ha talvolta superato lo stesso tasso di inflazione;
- il rapporto di cambio della Lira (interessante l'aspetto contratti motori) con il dollaro si é mediamente modificato in maniera penalizzante per la prima.

Il maggior onere per la realizzazione del programma, pari a Mld. 568,2, e' stato e verrà sostenuto dall'Aeronautica, attingendo ai fondi del bilancio ordinario.

b. PROGRAMMA EH 101**1) Generalità.**

Il programma EH - 101 e' volto a realizzare, in collaborazione con il Regno Unito, un aeromobile ad ala rotante nella versione di difesa antisommersibile (EH 101).

Tale programma prevede l'esecuzione delle attività connesse con lo sviluppo, le prove ed i collaudi degli elicotteri di pre-produzione che verranno realizzati nel numero complessivo di cinque e che saranno destinati :

- i primi tre, alla messa a punto della componentistica basica comune (piattaforma completa dei suoi sistemi dinamici e propulsivi);
- i rimanenti due, per la messa a punto degli allestimenti necessari per il soddisfacimento delle specifiche esigenze operative degli elicotteri (intesi come sistemi d'arma) rispettivamente della Marina Militare Italiana e della Royal Navy.