

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 2092-A)

RELAZIONE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

(RELATORE ROSA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 14 maggio 1975

(V. Stampato n. 3567)

presentato dal Ministro delle Partecipazioni Statali

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza

il 14 maggio 1975

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

Comunicata alla Presidenza il 21 maggio 1975

ONOREVOLI SENATORI. — Il dibattito svolto in sede di commissione ha evidenziato il giusto interesse posto dalle parti politiche al « progetto Aeritalia » per il finanziamento del programma 7 X 7, e ha offerto un valido contributo di suggerimenti critici a completamento della mia trattazione e ad approfondimento della materia cui il disegno di legge si riferisce. Ringrazio, pertanto, i colleghi che con il loro atteggiamento in termini di assenso o differenziazione hanno confortato lo sforzo del relatore; così come è gradito ringraziare il Presidente della Commissione, il quale, anche per il dibattito sul provvedimento legislativo in esame, ha confermato le sue doti di sereno, intelligente moderatore.

Il disegno di legge richiede il particolare esame di vari argomenti, perchè si possa avere il quadro più completo delle condizioni del mercato, della situazione, dei programmi, dei finanziamenti e della ricerca dell'industria aeronautica mondiale e nazionale, e, infine e soprattutto, del programma Boeing-Aeritalia.

Pertanto, la trattazione del disegno di legge n. 2092 — approvato dalla Camera dei deputati — richiede brevi note introduttive sulle decisioni adottate sia da parte delle forze politiche sia in sede governativa in ordine al ruolo primario riconosciuto negli anni 1960 all'industria aeronautica per lo sviluppo industriale del paese; tant'è che nel programma economico nazionale 1966-1970 si afferma che tale industria è un « ... settore di avanguardia i cui progressi scientifici e tecnologici si ripercuotono favorevolmente in tanti altri settori dell'economia ».

A chiarimento di questa affermazione, allora, rapidamente in ordine cronologico ricorderò le decisioni adottate:

1966 — Costituzione presso il Ministero del bilancio di un gruppo di lavoro che rassegnò nel 1967 le sue conclusioni riconoscendo l'importanza primaria del settore, la opportunità di una sua ristrutturazione, il potenziamento della sua attività e la necessità dell'intervento pubblico per svilupparne la ricerca;

28 luglio 1967. — Si costituisce presso il CIPE una Commissione interministeriale presieduta dal Sottosegretario per il bilancio, che nella sua relazione conclusiva dichiarava: a) il riconoscimento del settore aeronautico come « settore di punta »; b) la necessità di instaurare una collaborazione tra le due maggiori aziende del settore (AERFER e FIAT); c) la localizzazione nel Mezzogiorno dei centri di ricerca e di produzione aeronautica.

Esponenti politici di diverse parti poi, auspicarono unanimemente un intervento diretto dello Stato (Ministero delle partecipazioni statali) data l'importanza dell'industria aeronautica per la conoscenza delle più moderne tecnologie non solo nel proprio settore, ma in tutti gli altri settori dei comparti economici. Successivamente, fu sottoposto al Governo un programma di sviluppo del settore che dopo essere stato elaborato dagli Uffici del piano, fu discusso prima dal Consiglio dei ministri e dopo fu approvato dal CIPE nella seduta dell'11 novembre 1971. La deliberazione del CIPE suggeriva la realizzazione di un nuovo stabilimento nel Mezzogiorno, che lo stesso CIPE nella seduta del 22 settembre 1972 localizzava nella zona di Foggia; inoltre, invitava i Ministeri competenti a predisporre le misure necessarie per la realizzazione del programma. Si aggiunge che la menzionata delibera del CIPE ha segnato il passo fino a questo momento per la carenza di sostegno pubblico adeguato, non essendo stati predisposti i necessari finanziamenti per motivi connessi con le note condizioni di crisi dell'economia nazionale.

È bene aggiungere che il nostro paese è il solo in Europa a non avere una legislazione di interventi pubblici nel settore aeronautico a differenza di quanto è previsto in Gran Bretagna, Germania, Francia e Paesi Bassi.

Gran Bretagna: viene erogato un contributo pari al 50 per cento delle spese di esecuzione dei programmi — in casi particolari (Concorde) il contributo è elevato al 100 per cento per la progettazione, lo sviluppo e le attrezzature. Per la produzione inoltre, è

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

prevista la concessione di prestiti a tasso agevolato.

Germania: il contributo oscilla tra il 60 e il 90 per cento. È prevista inoltre la garanzia statale sui crediti bancari per la produzione di serie. Recentemente per l'Aerobus sono stati stanziati 720 milioni di marchi (180 miliardi di lire) per il finanziamento della produzione.

Francia: sono erogate sovvenzioni dello Stato sino al 100 per cento (Concorde-Aerobus). È anche prevista la garanzia statale per i crediti di produzione.

Paesi Bassi: lo Stato interviene con finanziamenti pari al 50 per cento, oltre che con garanzia sui crediti per l'altra metà.

A questo punto c'è da chiedersi perchè non si è fatto ricorso al fondo IMI per il finanziamento del programma di cui al presente disegno di legge. La risposta mi sembra di facile intuizione essendo il citato fondo dotato di soli 150 miliardi, somma assolutamente insufficiente alle esigenze del programma Aeritalia.

Per la migliore completezza di esposizione al relatore sembra opportuno evidenziare ora gli aspetti relativi al mercato dei velivoli, alla situazione dell'industria aeronautica, alla ricerca di collaborazione di Aeritalia e al programma Boeing-Aeritalia.

Mercato dei velivoli civili: sua evoluzione e prospettive.

Il mercato dei velivoli commerciali iniziò a crescere in modo costante e sostenuto a seguito dell'introduzione dei velivoli a getto, avvenuta a partire dal 1959.

Il costo di tali aerei era notevolmente superiore a quello dei predecessori ad elica, ma la produttività da essi offerta (costi per Km./anno) dette un impulso impressionante allo sviluppo del traffico aereo, sia d'affari che turistico.

Dopo una fase di sviluppo rapidissimo, dovuta ad una vera e propria esplosione del

traffico aereo, l'industria aeronautica mondiale è entrata, nel corso della seconda metà degli anni '60, in una fase più ordinata di sviluppo, avvicinandosi nel frattempo le aerolinee ad uno stadio di maturità operativa.

Il ritmo di espansione annuale di tale industria è ormai strettamente collegato a quello dei prodotti nazionali lordi dei paesi industrialmente più avanzati; il trasporto aereo costituisce per essi uno dei servizi essenziali per lo sviluppo della loro economia, essendovi strettamente collegato.

La crisi economica, che continua a travagliare il mondo, ha colpito anche questo fondamentale settore, provocando un arresto nell'espansione del traffico aereo.

Studi ed analisi di mercato sono stati svolti e sono in corso di svolgimento da parte dell'industria aeronautica statunitense ed, in particolare, dalla Boeing e dall'Aeritalia, sua *partner*, per seguire e comprendere tale fenomeno.

I loro risultati concordano con quanto viene considerato anche da governi ed operatori economici: attualmente essi prevedono una ripresa dell'economia mondiale a partire dal 1976.

L'industria del trasporto aereo dovrebbe così riprendere il suo grado di espansione, sia per far fronte alla ripresa del traffico aereo, rivitalizzato dalle migliorate condizioni economiche mondiali, sia per sostituire gli aerei obsoleti dal punto di vista tecnico ed economico, che verranno ritirati dalle flotte delle compagnie aeree.

Il volume del traffico aereo mondiale, pur in una fase di crescita più matura e quindi con incrementi meno marcati del passato, dovrebbe raddoppiarsi nel 1985 rispetto al livello raggiunto nel 1974 ed il valore del mercato aperto, espresso in miliardi di dollari, da spendere per nuovi aerei, si prevede che superi i 40 miliardi di dollari, dei quali un terzo per velivoli «lungo raggio», con autonomia di volo intercontinentale, ed i restanti due terzi per quelli «medio e corto raggio», con autonomia fra i 1.500 e 5.000 chilometri.

Tale valore corrisponde a complessivi 3.500 velivoli di tutti i tipi.

È da notare che la Boeing, impegnata con l'Aeritalia nel programma 7x7, ha venduto più della metà (circa il 51 per cento) dei velivoli a getto prodotti ad oggi nel mondo occidentale (2.800 su 5.500), e nel 1974 ha rafforzato tale posizione, raggiungendo il 58 per cento del mercato mondiale.

Situazione dell'industria aeronautica mondiale.

Le maggiori industrie aeronautiche mondiali, sia americane che europee, saranno in lizza su tale mercato, anche se con possibilità di successo molto diverse, per le diverse condizioni di partenza.

I crescenti investimenti e costi di ricerca e sviluppo, necessari al lancio dei nuovi programmi di velivoli civili, e la sempre più serrata concorrenza in campo mondiale hanno già operato una dura selezione tra i costruttori.

Ad oggi rimangono validamente in campo la Boeing, dominatrice assoluta del mercato mondiale, la Mc Donnell-Douglas e, su basi più incerte, la Lockheed.

Tale selezione ed il conseguente incremento di competitività dell'industria USA ha provocato in quella europea una reazione difensiva. In tempi successivi si sono formati consorzi internazionali per programmi quali il CONCORDE, l'A 300B ed il MERCURE per cercare di ripartire i maggiori rischi e poter affrontare i necessari ma enormi investimenti.

In Italia, il processo di integrazione è iniziato molto più tardi e si è limitato per ora alla fusione, nell'AERITALIA, delle due maggiori aziende del settore (AERFER, a partecipazione statale e FIAT-DIVISIONE AVIAZIONE, industria privata).

Oggi l'AERITALIA, riorganizzata e dotata di rinnovati quadri dirigenti, può costituire un valido interlocutore per programmi multinazionali.

È però da notare che in Italia continua a sussistere una rosa di piccole e medie aziende che, per le loro ridotte dimensioni, hanno scarsa o nulla capacità competitiva sul mercato internazionale dei grandi velivoli com-

merciali, ma che, comunque, bisogna trovare il modo di sostenere.

Malgrado i massicci finanziamenti ed il dichiarato appoggio politico, i programmi europei summenzionati si sono tradotti in affari economicamente negativi, sia per la serrata concorrenza americana sia per la scarsa credibilità dei costruttori presso le aerolinee, in particolare modo per l'assistenza post-vendita. Inoltre la filosofia europea « product oriented », cioè di costruire un velivolo nuovo e poi cercare di venderlo, si è dimostrata fallimentare rispetto a quella « Market oriented » americana, cioè stabilire prima con esattezza i requisiti richiesti dal mercato e poi costruire un velivolo fatto su misura per il suo mercato specifico.

Nel campo dei velivoli civili, l'industria statunitense continuerà ad allargare il suo mercato, basandosi sulle sue avanzate tecnologie di *marketing*, raggiungendo una sempre più marcata supremazia.

Verso tale industria l'Italia deve ragionevolmente orientare le sue future attività di collaborazione della propria industria aeronautica, per il raggiungimento di partecipazioni industrialmente valide.

Programmi di velivoli civili USA e nei principali paesi europei: azioni governative di supporto e loro finanziamento.

Negli Stati Uniti, gli ingenti mezzi finanziari necessari per affrontare gli elevatissimi costi di sviluppo di nuovi programmi civili derivano in buona parte dai profitti di quelli precedenti; esempi tipici al riguardo sono i fondi per il 747 provenienti dai programmi 707 e 727, le cui vendite hanno superato rispettivamente le 900 e 1.200 unità.

Altra notevole fonte di finanziamento per tali programmi (e che possiamo considerare quali finanziamenti governativi indiretti) sono gli ampi margini di profitto dei programmi spaziali e militari americani che si rendono disponibili per successive riutilizzazioni nel settore civile per il lancio di nuovi velivoli.

È da considerare inoltre che, oltre allo aspetto del finanziamento vero e proprio, notevolissimo aiuto per la loro riuscita rice-

vono i programmi civili da quelli militari, se si tiene conto dell'enorme esperienza che le industrie costruttrici americane possono accumulare su questi ultimi, sgravandosi così di gran parte delle lunghe e costisissime ricerche in tal modo effettuate e quindi pagate. Questo è stato il caso del Boeing 707, concepito insieme all'inglese COMET, ma con opposta fortuna.

Quest'ultimo infatti scomparve presto dalla lotta per i difetti tecnici, dovuti essenzialmente a mancanza di sufficiente sperimentazione, mentre la Boeing, dopo aver fatto un prototipo del velivolo, ne sviluppò l'aerocisterna KC-135, accumulando sui di esse una notevole esperienza e risolvendo quasi tutti i problemi tecnici relativi a quel tipo di aereo completamente nuovo.

Sulla scorta di tale esperienza il 707 prodotto subito dopo non ebbe alla sua entrata in servizio alcun problema tecnico degno di nota.

In Europa, il finanziamento dei nuovi aerei commerciali, in mancanza dei programmi spaziali e militari simili a quelli USA ed esauritesi abbastanza velocemente le disponibilità per le industrie europee dei fondi derivanti da precedenti programmi civili come l'inglese Viscount ed il francese Caravelle, (fondi in realtà molto più limitati di quelli delle industrie USA per la più bassa penetrazione di mercato e quindi per il minor numero di vendite raggiunte da tali aerei), si è ricorso a finanziamenti diretti da parte dei Governi, che li hanno caricati sulle intere collettività nazionali, considerato il notevole impiego di personale ad alto livello tecnologico che si richiedeva e l'indubbio *fall-out* tecnico che ne derivava per tutta l'industria nazionale.

Situazione in Italia per il finanziamento dei programmi civili.

Quanto considerato precedentemente per le altre nazioni europee, non si è verificato purtroppo per l'Italia, anche per la diversa situazione postbellica nella quale si è trovata la sua industria aeronautica, che non ha avuto grossi programmi militari per finanziare il settore civile, nè precedenti pro-

grammi commerciali, ma che si è dovuta accontentare in tale campo del solo lavoro di subfornitura.

Nell'ultima metà degli anni '60, finalmente, qualcosa si è mosso ed è stata riconosciuta l'esigenza di una ristrutturazione del settore, da potenziare opportunamente e da finanziare con l'intervento governativo, così come era avvenuto con molto anticipo negli altri paesi europei, quali Francia, Germania ed Inghilterra.

Questo ha portato alla costituzione dell'Aeritalia, che, sulla base di tale decisione politica, ha iniziato il suo lavoro, con la volontà di creare o acquisire le indispensabili capacità tecniche e di penetrazione nel mercato, ma dovendo nello stesso tempo procurarsi i mezzi finanziari per poter partire, dati gli elevatissimi costi propri dei programmi aeronautici.

Aeritalia studiò il problema e concluse che la sola possibilità di colmare il dislivello nei confronti delle industrie europee più avanzate e di quelle americane, sia dal punto di vista tecnico, che di penetrazione del mercato e di capacità produttiva, era quella di partire con un programma di collaborazione con un altro *partner*.

Nello stesso tempo segnalò ai propri azionisti e quindi agli organi di Governo (programmazione e bilancio) la situazione nella quale doveva operare e chiese di ottenere finanziamenti agevolati per opere di ricerca ed acquisizione tecnologica e di industrializzazione del prodotto.

Questo concetto fu recepito dai Ministeri competenti e fu presentato il disegno di legge all'esame.

È opportuno aggiungere che Aeritalia ha finanziato fino ad oggi con fondi propri gli investimenti di ricerca e sviluppo che ha dovuto affrontare, con i conseguenti pesanti oneri finanziari.

Ricerca di collaborazione di Aeritalia per il suo inserimento nel campo degli aerei commerciali

L'Aeritalia ha esaminato accuratamente, con piena consapevolezza delle sue capacità e

delle sue conoscenze tecniche e di produzione, i precedenti programmi civili europei e quelli allora in corso, alla ricerca di un valido *partner* per un programma che avesse buone *chances* di successo e valido per i requisiti base delineati nel rapporto della Commissione interministeriale per l'industria aeronautica (novembre 1969), ed è giunta alla conclusione di dover escludere *partners* europei, orientandosi verso la collaborazione con l'industria statunitense, per diversi e fondati motivi.

Le industrie americane quali Boeing e Mc Donnell/Douglas, entrate per prime sul mercato civile, sull'onda della validissima esperienza maturata nel settore militare, hanno raggiunto una posizione di quasi monopolio, che rende difficile l'entrata di altri concorrenti nel mercato.

Le industrie americane, sempre sulla scorta delle precedenti esperienze militari, hanno raggiunto livelli elevatissimi in settori basilari per assicurare buoni successi di vendita per aerei commerciali, quali affidabilità dei sistemi, manutenzione, supporto del prodotto in generale; campi nei quali le industrie europee cominciano a muovere i primi passi, con i conseguenti effetti non favorevoli sulle vendite.

I precedenti programmi europei di successo, quali Caravelle, Trident, BAC 111, non hanno mai raggiunto il punto di recupero costi. Questo fenomeno ha fatto considerare all'Aeritalia non opportuno partecipare a programmi europei similari. Infatti, i bassi ritmi di consegne per anno di tali programmi, con le lunghissime esposizioni finanziarie conseguenti, ed il limitato impegno di mano d'opera sono in netto contrasto con le esigenze della Società italiana.

Programma Boeing/Aeritalia: sua evoluzione e validità delle scelte effettuate.

L'Aeritalia, nel 1969, in considerazione degli obiettivi di sviluppo tecnico e di miglioramento qualitativo che si era posta, ha rivolto la sua attenzione verso un programma molto sofisticato ed originale come quello del sistema STOL, ed ha iniziato in tale

direzione una collaborazione con la Mc Donnell Douglas. Si richiedeva l'originalità del programma per poter ottenere il contributo del fondo IMI, unica fonte di finanziamento governativo allora disponibile.

Dopo poco tempo, tale collaborazione con la Mc Donnell Douglas, fu interrotta per difficoltà di ordine sostanzialmente economico-finanziario.

L'Aeritalia ha iniziato quindi una collaborazione con la Boeing su basi paritetiche (50/50) ed ha studiato dall'inizio ed a fondo il mercato per comprendere gli effettivi requisiti tecnici e di utilizzazione di un velivolo per gli anni '80, con un programma con tempi più lunghi.

Si è partiti studiando per tale periodo un nuovo sistema di trasporto aereo rapido per il collegamento tra città, mossi dalla considerazione delle sempre più critiche condizioni di congestionamento aeroportuale, sia a terra che in aria, nelle quali si trovavano o si sarebbero in breve venuti a trovare gli aeroporti di moltissime aree metropolitane americane.

Inizialmente si considerò che la migliore soluzione tecnica per tale problema era la creazione di un sistema STOL da centro a centro città utilizzando un velivolo a decollo ed atterraggio cortissimo (*Short-Take-Off and Landing*), da operare da « Stolporti » situati nel centro delle città.

Analizzando a fondo i vari elementi componenti il sistema, e non solo il velivolo (cioè anche gli aeroporti, i passeggeri ed il controllo del traffico aereo), la ricerca di mercato portò a concludere però che nel periodo considerato — (1980-1990) — la conformazione del flusso di traffico che generava la domanda si sarebbe andata modificando: l'aliquota dei passeggeri « centro-centro » andava perdendo l'importanza nei riguardi di quelli « periferia-centro » ed ancor più verso quella « periferia-periferia », cioè quella che si generava nelle aree residenziali periferiche e non nel centro-cittadino.

Su questo requisito di mercato, tutto il sistema andava decentrato verso tali aree, ed il parametro critico dell'aereo da utilizzare nel sistema diventava quindi non più

la lunghezza della pista da cui operare (dai costi elevatissimi per metroquadro nei centri-città), ma il rumore da esso prodotto in arrivo e in partenza negli aeroporti situati in prossimità immediata di quartieri residenziali; la sua caratteristica essenziale doveva essere quindi la silenziosità.

Il programma su tale indirizzo fu riformulato e si mise a punto una nuova configurazione dell'aereo per il sistema così modificato e chiamato QSH (*Quiet Short Haul*: « silenzioso » a breve raggio).

Calcolati i tempi di sviluppo e sentite le decisioni delle Agenzie di governo USA circa la loro effettiva volontà di spingere un tale innovamento nel sistema del trasporto aereo inter-città in uso, si vide che tale sviluppo poteva aversi solo con investimenti pubblici di enormi proporzioni, nè si poteva contare sull'aiuto delle aerolinee, i cui interessi contrastavano con il lancio del nuovo sistema QSH. Infatti, tale sistema (utilizzante i nuovi aerei ad alta silenziosità, ma proprio per questo molto più dispendiosi come consumo di carburante e prezzo d'acquisto) non era gradito alle aerolinee, che si sarebbero mosse in tale direzione solo nel caso che fosse stata loro imposta una nuova e più restrittiva regolamentazione del « rumore » negli aeroporti esistenti.

A questo punto Boeing e Aeritalia conclusero che la maniera migliore di risolvere il problema di base (trasporto aereo degli anni '80) era di realizzare e diffondere un velivolo le cui caratteristiche economiche lo rendessero competitivo nel sistema convenzionale e le cui caratteristiche tecniche (soprattutto nel campo della rumorosità) ne facessero una buona base per successivi sviluppi, che potesse rispondere, cioè, alla domanda del nuovo sistema qualora questo si sviluppasse.

Attualmente Boeing e Aeritalia sono impegnate a sviluppare la prima fase di questa strategia, cioè un velivolo nuovo convenzionale per gli anni '80, denominato 7X7.

Tale programma assicura all'Aeritalia un mercato non limitato ad i soli USA, ma di respiro mondiale: esso può fornire migliori e più costanti possibilità per lo sviluppo dell'occupazione, assicurando parimenti un si-

curo afflusso di valuta pregiata con l'esportazione possibile sull'intero mercato mondiale.

L'Aeritalia ha dovuto però diminuire la sua partecipazione, anche se solo quantitativa, dal 50 al 20 per cento del programma, essendo di molto aumentate le dimensioni; è comunque da notare che il velivolo 7X7 è l'unico tra gli attuali programmi allo studio od in corso di realizzazione che abbia reali possibilità di raggiungere le 1.000 unità, di cui 700-800 nei primi 10 anni del programma.

Dopo lunghi studi di *marketing* e notevoli sforzi di progettazione, oggi si ritiene che, con le presenti versioni del velivolo 7X7, si siano acquisiti elementi validi per l'affermazione sul mercato mondiale degli aerei civili degli anni '80.

La versione del 7X7, che consideriamo rispondente alle principali richieste del mercato per tale periodo, è un velivolo di medie capacità (circa 200 posti), per le medie distanze (3.000-5.000 Km.), che ha il grosso vantaggio di poter utilizzare ben due soluzioni di motori di nuova generazione fra cui il Pratt & Whitney J T IOD (in fase di sviluppo in collaborazione tra P & W, Fiat-Motori e la tedesca MTU), che danno all'aereo caratteristiche di bassa rumorosità e bassi consumi di carburante, con grande potenza di crescita della spinta, da utilizzare per gli eventuali futuri derivati.

Il 7X7 sarà il primo aereo della sua classe ad adottare questi nuovi motori e, pertanto, potrà assicurarsi un margine sensibile in termini di economicità operativa sui velivoli concorrenti; in particolare è da notare che i velivoli medio-piccoli, attualmente in servizio, ma di incipiente obsolescenza e quindi da sostituire (DC-9, 737, BAC-111, Mercure), sono invece tutti equipaggiati con motori ormai superati, con conseguenti elevati consumi; inoltre, essi sono progettati senza tener conto di alcun requisito ecologico, quali il basso livello di rumorosità e le contenute emissioni nocive per l'ambiente.

C'è da dire che per la realizzazione del programma Aeritalia-Boeing, i tempi di preparazione sono molto lunghi per la difficile qualificazione del personale, mentre vi è la

necessità di giungere per primi e nelle migliori condizioni sul mercato: sono questi i motivi che più spingono ad intensificare gli attuali sforzi.

L'Aeritalia partecipa attualmente al programma al 20 per cento; sono in corso vari contatti ed iniziative riservate per l'inserimento in esso di altre industrie, non solo europee, per dargli un'apertura ancora più ampia.

Il personale dell'Aeritalia ha partecipato a tutte le fasi del programma, dalla definizione del sistema STOL a quello QSH, all'attuale 7X7, ed è tuttora impegnato nelle attività dei settori più qualificanti del progetto, quali le ricerche di mercato e le analisi dei requisiti tecnici ed operativi del velivolo, i contratti con le aerolinee di tutto il mondo (con la partecipazione alle missioni del personale Boeing), le attività di progettazione e di sperimentazione per la definizione della configurazione ottimale, lo studio di sistemi avanzati di produzione e la loro applicabilità.

L'Aeritalia produrrà il 20 per cento della cellula quando si passerà alla fase di produzione.

Anche se l'assemblaggio finale sarà naturalmente di responsabilità della Capocommessa, l'Aeritalia parteciperà, durante la fase di sviluppo, alle prove di certificazione del velivolo completo. Essa, inoltre, parteciperà a tutti i settori chiave del processo direzionale del programma, entro i limiti del suo 20 per cento di responsabilità globale.

Le ricerche di mercato effettuate dalla Boeing, con piena partecipazione dell'Aeritalia, danno a questa la certezza di essere sulla buona strada, con un programma pienamente capace di raggiungere tutti gli obiettivi prefissati e tale da fornire margini sufficienti per la restituzione del finanziamento dello Stato in tempi opportuni.

A chiusura della relazione ritengo opportuno aggiungere una breve nota sull'articolo del disegno di legge in esame, che si compone di 7 articoli.

Articolo 1. — Definisce il programma ed il relativo finanziamento fissando in lire 150

miliardi la spesa che lo Stato autorizza per lo studio, la ricerca, la progettazione e l'avviamento alla produzione di aeromobili idonei a voli internazionali. La somma complessiva, iscritta nel bilancio delle Partecipazioni statali, è suddivisa in 5 anni: 10 miliardi per ciascuno degli anni 1975 e 1976, 15 miliardi per il 1977, 25 miliardi per il 1978, 40 miliardi per il 1979 e 50 miliardi per il 1980.

Articolo 2. — Stabilisce che i compiti previsti dall'articolo 1 verranno affidati in concessione alla società Aeritalia, che vi provvederà in collaborazione con la Boeing. La concessione verrà disposta mediante apposita convenzione tra il Ministero delle partecipazioni statali, di concerto con quello del Tesoro, e l'Aeritalia. Una speciale Commissione di 15 deputati e 15 senatori esprimerà un parere non vincolante su tale convenzione.

È evidente, nella norma, l'affermazione del potere di controllo politico del Parlamento.

Articolo 3. — Fissa alcuni contenuti della convenzione:

- a) la dislocazione nel Mezzogiorno di almeno il 50 per cento delle attività che dovranno svolgersi nel territorio nazionale;
- b) le somme saranno accreditate sulla base di preventivi da presentarsi annualmente;
- c) l'obbligo per la concessionaria di versare allo Stato una quota sul ricavato della vendita degli aeromobili;
- d) la facoltà della concessionaria di avvalersi della collaborazione di terzi;
- e) le ipotesi di decadenza dalla concessione.

Si ritiene opportuno richiamare l'attenzione sulla norma che stabilisce il recupero delle somme anticipate dallo Stato, fatto veramente innovativo in quanto sinora si era sempre parlato di fondi di dotazione senza nessun impegno di restituzione.

Articolo 4. — Stabilisce l'istituzione, presso il Ministero delle partecipazioni statali,

di un comitato tecnico amministrativo di 7 membri.

L'aspetto interessante della norma è che fra i 7 componenti il suddetto comitato due saranno designati dal Consiglio nazionale delle ricerche.

Articolo 5. — Dispone che ogni 6 mesi il Ministro riferirà al Parlamento sullo stato di avanzamento del progetto.

Articolo 6. — Dispone che le somme che la concessionaria dovrà allo Stato sul ricavato della vendita degli aeromobili verranno versate in conto sulle entrate del Tesoro.

Articolo 7. — Stabilisce, infine, la copertura della spesa per l'anno 1975, con la riduzione di 10 miliardi dal capitolo 9001 del Ministero del tesoro.

Onorevoli colleghi, il tempo a disposizione certamente non mi ha consentito di trattare più compiutamente l'interessante materia oggetto del disegno di legge. Mi scuso, fiducioso che il dibattito vorrà completare la mia esposizione. Alla fine della trattazione sia consentito al relatore di richiamare alcuni concetti innovativi contenuti nell'articolo, uno dei quali riguarda l'adozione del cosiddetto provvedimento-contratto. Si richiama in questo concetto il principio dello istituto della concessione, affermato per soddisfare esigenze eminentemente pubbliche. È un modello, quindi, che si riferisce e di cui fa uso la società a partecipazione statale che viene incaricata dell'esecuzione del progetto. Questo però non impedisce che ai fini dell'attuazione del programma insieme a una società pubblica partecipi anche una società privata.

Altra innovazione molto significativa che ritengo di dover richiamare, riguardo l'obbligo per la concessionaria di versare allo Stato una quota sul ricavato della vendita degli aerei prodotti. Si intende così affermare il principio del « recupero », sia pure parziale, del finanziamento di 150 miliardi erogati dallo Stato.

Le conseguenze del programma 7X7 per l'Aeritalia sono di notevole interesse in quanto nella prima fase all'Aeritalia sono affidati i compiti: in USA di partecipare alla messa a punto del programma; in Italia di iniziare l'addestramento dei quadri e la messa a punto della organizzazione produttiva e i lavori dello stabilimento di Foggia.

Successivamente: in USA partecipare al *management* generale del programma nei suoi molteplici aspetti; in Italia effettuare il *management* generale del programma per la parte italiana; progettare le strutture e le attrezzature di produzione; produrre la cellula (fusoliera centrale e posteriore, impennaggi, superfici mobili dell'ala, parte delle gondole motore).

Il personale addetto al programma crescerà dalla 100 unità di oggi ad oltre 4.000 unità. Tenuto conto del calo di altri programmi, l'incremento netto sarà di 2.300 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 altre attività che sarà possibile trasferire da Torino a Pomigliano, grazie al carico di lavoro che il 7X7 porterà a questi due stabilimenti.

Le note e i dati riportati evidenziano con chiarezza i notevoli vantaggi che si avranno dalla realizzazione del programma per lo sviluppo della tecnologia, per la qualificazione degli operai, dei quadri intermedi e dei dirigenti, per l'occupazione specialmente nel Mezzogiorno, per il rafforzamento dell'industria aeronautica italiana attualmente in crisi.

I vantaggi per l'Italia specialmente meridionale che l'insediamento Aeritalia a Foggia comporta, come occupazione ai vari livelli e come formazione di mentalità manageriale, sono, pertanto, evidenti.

L'insediamento dell'Aeritalia a Foggia risponde, fra l'altro, ad uno degli obiettivi fondamentali di progresso per l'Italia meridionale.

Essa darà lavoro, ma soprattutto apporterà un contributo prezioso in uno dei settori creativi dell'industria, dando possibilità di assorbimento di tecnici e laureati a vari li-

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

velli e permettendo loro di raggiungere sul posto valide motivazioni professionali.

L'industria aeronautica è una delle più adatte per agire da stimolo di sviluppo in un'area industrialmente poco avanzata, ma tanto ricca di potenziale umano, sia manuale che intellettuale. Questo sia per le caratteristiche del suo prodotto che per il tipo di organizzazione che esso richiede.

Se si considera il solo fattore mano d'opera, l'industria aeronautica, essendo fondamentalmente una delle più « artigianali », richiede da parte degli addetti alle lavorazioni in officina molta versatilità e notevole spirito di autocontrollo.

Essi non sono legati a monotone e molto parcellizzate catene di montaggio, ma molte delle sequenze di operazioni sono basate essenzialmente su spirito di osservazione e capacità di giudizio.

Quanto affermato è valido sia per l'assemblaggio finale che per la preparazione al volo dei velivoli, attività entrambe previste per lo stabilimento di Foggia per il velivolo G 222 e per altri velivoli militari.

I vantaggi indicati, già notevoli per le attività manuali e di fabbricazione vera e propria, diventano assai maggiori ed evidenti se si considerano i meriti dell'industria aeronautica come scuola di formazione per tutti i tecnici e gli esperti di ogni tipo e livello.

Le caratteristiche tecniche spinte del prodotto da costruire e le necessità di controllo economico di un prodotto con un elevatissimo valore aggiunto (essendo esso formato in gran parte da ore di lavoro), spingono ad un elevato grado di sofisticazione sia la struttura tecnica (uffici tecnici e di progettazione e laboratori), che la struttura di produzione ed i collaudi, che l'organizzazione manageriale vera e propria (gestione, controllo co-

sti, analisi del valore e miglioramento del prodotto).

Naturalmente, una simile struttura organizzativa non soltanto assorbe un notevole numero di tecnici e specialisti, ma è una palestra molto valida per elementi che possono poi tradurre, in altre aziende ed in altri settori, una mentalità così formata.

Per dare delle dimensioni a tali considerazioni, si prevede per lo stabilimento di Foggia di impiegare alcune centinaia di laureati e diplomati in gran parte tecnici.

Oltre agli effetti diretti prima considerati, è da porre in evidenza in fine, che l'insediamento Aeritalia nell'area di Foggia stimolerà nelle zone adiacenti attività che muoveranno su due linee principali:

creazione di filiali o rappresentanze locali di fornitori di Aeritalia per materiali, equipaggiamenti di bordo e sistemi in genere;

avviamento di attività di subfornitura per lavorazioni specifiche o di fornitura di parti nel campo aeronautico, sia pure in scala più ridotta.

Entrambe presenteranno caratteristiche molto simili a quelle dell'Aeritalia e pertanto contribuiranno con essa alla diffusione di una mentalità industrialmente avanzata, partecipando nel contempo alle funzioni di stimolo e diffusione dell'abitudine al rischio imprenditoriale.

La nostra ferma convinzione, onorevoli colleghi, è che il documento legislativo in esame assicuri le migliori previsioni per un ottimo investimento non solo economico ma anche e soprattutto sociale e scientifico, ed è in questa convinzione che vi invito a non far mancare il vostro voto favorevole al disegno di legge n. 2092.

ROSA, relatore

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.

Gli stanziamenti non impegnati nell'esercizio di iscrizione in bilancio potranno essere utilizzati anche negli esercizi finanziari successivi.

Art. 2.

L'esecuzione dei compiti di cui al precedente articolo 1, è affidata in concessione alla Aeritalia, società per azioni a partecipazione statale, che vi provvederà in collaborazione con la Boeing.

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.

Prima dell'approvazione da parte del Ministro delle partecipazioni statali la convenzione sarà sottoposta al parere non vincolante di una Commissione composta da 15 deputati e 15 senatori, nominata dai Presidenti delle due Assemblee, fra i componenti delle rispettive Commissioni bilancio e partecipazioni statali. Il parere dovrà essere espresso entro 15 giorni dalla trasmissione della convenzione.

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 dei preventivi di spesa presentati annualmente dalla concessionaria medesima e approvati dal comitato tecnico amministrativo di cui al successivo articolo 4;

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 di cui due designati dal Consiglio nazionale delle ricerche.

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

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

Art. 5.

Il Ministro delle partecipazioni statali riferisce semestralmente al Parlamento sullo stato di avanzamento del progetto.

Art. 6.

Le somme dovute dalla concessionaria ai sensi dell'articolo 3, lettera c), saranno ver-

sate al bilancio dello Stato in conto entrate eventuali del tesoro.

Art. 7.

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.