

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 1069-A)

## RELAZIONE DELLA 10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO)

(RELATORI BUFFONI E PACINI)

Comunicato alla Presidenza il 16 settembre 1985

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

Interventi per lo sviluppo e l'accrescimento di competitività  
delle industrie operanti nel settore aeronautico

presentato dal Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato

di concerto col Ministro degli Affari Esteri

col Ministro del Tesoro

col Ministro della Difesa

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

col Ministro delle Partecipazioni Statali

col Ministro del Commercio con l'Estero

col Ministro per il Coordinamento delle Iniziative per la Ricerca  
Scientifica e Tecnologica

e col Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 DICEMBRE 1984

ONOREVOLI SENATORI. — È ormai consolidato il convincimento che il settore aeronautico costituisca uno dei comparti nodali per lo sviluppo industriale e tecnologico di un Paese avanzato in quanto:

a) stimola lo sviluppo di nuove tecnologie e ne favorisce l'applicazione per impieghi produttivi; sistematicamente infatti proprio nel settore aerospaziale hanno trovato seguito ed utilizzo pressochè tutte le tecnologie avanzate (negli ultimi anni in particolare l'informatica, l'elettronica, le tecniche innovative di progettazione, pianificazione e controllo della produzione);

b) rappresenta uno dei principali punti di incontro tra ricerca avanzata e produzione industriale;

c) garantisce un ampio effetto di diffusione delle lavorazioni avanzate nei comparti industriali che le sono tributari (componentistica, meccanica, eccetera).

Le produzioni aeronautiche, inoltre, presentano un alto valore aggiunto e costituiscono normalmente una voce importante della bilancia commerciale.

L'industria aeronautica italiana al momento attuale presenta potenzialità molto interessanti che fanno intravedere, in concomitanza di favorevoli condizioni, positive prospettive di sviluppo.

Tuttavia, nonostante l'innegabile cammino compiuto, tale industria si trova attualmente in una situazione molto delicata. Essa, infatti, si posiziona solo al quarto posto per livelli occupazionali e di fatturato tra quelle dei paesi della Comunità economica europea (e notevolmente distaccata dei primi tre) pur avendo raggiunto i massimi livelli di sviluppo possibili tenuto conto delle sue strutture e delle risorse autonomamente disponibili.

Va sottolineato che tale divario è dovuto non tanto al livello delle conoscenze tecnologiche acquisite, quanto soprattutto alle ridotte dimensioni del mercato nazionale su

cui può contare, nonchè alla carenza di strumenti di politica industriale che pongano le aziende italiane in grado di essere presenti sul mercato internazionale in condizioni comparabili a quelle che i rispettivi governi assicurano alle imprese concorrenti.

In tale situazione non desta meraviglia il fatto che non si sia ancora potuto realizzare un razionale equilibrio tra le due componenti militare e civile; infatti, mentre il settore militare ha potuto avvantaggiarsi della domanda dell'amministrazione della Difesa, nel campo civile è mancato finora un adeguato sostegno pubblico che consentisse di utilizzare nella realizzazione di programmi commerciali il *fall out* tecnologico derivante dall'attuazione dei programmi militari.

Sulle prospettive di posizionamento dell'industria aeronautica italiana incide l'accentuarsi della concorrenza a livello internazionale, largamente determinata dall'ingresso nel settore aeronautico di nuovi Paesi, i quali — consapevoli del ruolo trainante dell'industria aeronautica — hanno puntato fortemente su tale settore per lo sviluppo della propria industrializzazione avanzata, investendo nello stesso risorse notevolissime. È questa la politica di numerosi paesi: emblematici sono il Brasile (che a meno di quindici anni dalla costituzione di un'industria aeronautica nazionale oggi offre con successo propri significativi prodotti), l'Indonesia, l'India, l'Argentina, la Grecia, l'Egitto, la Corea, eccetera. Questi nuovi produttori minacciano seriamente di erodere spazi cui l'industria italiana può legittimamente aspirare.

Nella nostra nazione ci si trova quindi attualmente davanti ad un bivio: o si promuove l'attività del settore aeronautico, con particolare riguardo al campo civile, favorendo la piena utilizzazione delle conoscenze tecnologiche acquisite, in modo da mantenere — e auspicabilmente migliorare — il suo posizionamento a livello internazionale o, fru-

strandolo gli sforzi finora compiuti, ci si avvia sulla strada, più o meno lunga, dell'uscita dell'Italia dal novero dei paesi aeronautici, con tutte le conseguenze negative che ne deriverebbero sul piano tecnologico oltre che commerciale.

Non v'è dubbio — alla luce di tutte le considerazioni relative ai vari aspetti produttivi, commerciale e di arricchimento scientifico-tecnico — che l'unica scelta valida è quella di una politica di promozione dello sviluppo del settore aeronautico, e principalmente della sua componente civile.

Ciò, peraltro, richiede che anche in Italia, come negli altri paesi europei, siano approntati strumenti di sostegno pubblico che assicurino all'industria la disponibilità di mezzi finanziari che l'industria stessa al momento attuale non è in grado di reperire autonomamente.

Nella definizione di tali strumenti di intervento, va tenuto come punto fermo che lo sviluppo dell'industria aeronautica civile passa in larga parte (e totalmente per quanto concerne i programmi di maggiori dimensioni) attraverso la via delle collaborazioni internazionali.

Infatti, la realizzazione di un importante programma aeronautico — non solo per gli aeromobili completi, ma anche per i motori o, in generale, i materiali aeronautici — è caratterizzata da investimenti molto elevati nelle fasi iniziali di ricerca, sviluppo e avviamento alla produzione e di cicli di durata particolarmente lunga nelle fasi di produzione e commercializzazione, che richiedono l'impiego di ingentissimi mezzi finanziari recuperabili solo dopo un lungo periodo di tempo e con elevato grado di rischio data l'incertezza del successo commerciale delle iniziative aeronautiche.

Lo sviluppo di un velivolo di medio raggio e media capacità, ad esempio, è stimato costare almeno 1.500 milioni di dollari.

Per tale motivo, oggi tutti i paesi, quando si tratta di programmi particolarmente impegnativi, invece di compiere lo sforzo gigantesco di impegnarsi nella realizzazione di programmi autonomi, preferiscono operare dando vita a collaborazioni internazionali. D'altra parte, poichè il prodotto aeronautico è destinato non al solo mercato inter-

no ma all'intero mercato mondiale, la collaborazione internazionale si pone come condizione essenziale anche per il successo commerciale delle iniziative.

Anche per l'industria italiana la partecipazione a collaborazioni internazionali appare una scelta obbligata già per l'immediato futuro. Tali collaborazioni internazionali consentono, tra l'altro, di inserirsi in quelle svolte di carattere strategico che possono indirizzare la domanda ed inserirsi in programmi tali da assicurare il mantenimento di volumi di attività adeguati al più alto livello tecnologico.

In tale ottica la competitività della nostra industria si traduce in larga misura nella sua capacità di porsi come valido *partner* per collaborazioni industriali, in grado di svolgere il proprio ruolo in maniera adeguata sia sul piano tecnologico come su quello industriale.

L'ingresso in un programma di collaborazione internazionale, peraltro, comporta il coinvolgimento nelle varie fasi del programma e pertanto richiede l'assunzione dei numerosi impegni connessi a tale coinvolgimento, ivi compresi l'impiego di ingenti mezzi finanziari e l'accettazione di rischi elevati.

Nel quadro di una particolare attenzione all'industria aeronautica, negli altri paesi soprattutto europei sono stati già da tempo creati peculiari strumenti volti a creare una disponibilità finanziaria *ad hoc*, accessibile da parte delle imprese in tempi brevi.

Tali strumenti assicurano il sostegno dello Stato a tutte le varie fasi del programma:

la fase di ricerca e sviluppo (ad esempio sono previsti finanziamenti senza interessi che raggiungono anche il 100 per cento delle spese fino alla messa a punto dei prototipi);

la fase di produzione (in alcuni Paesi a sostegno delle attività di produzione sono concessi prestiti del Tesoro, garanzie, finanziamento delle attività di avviamento e sinanche assorbimento in tutto o in parte di materiali prodotti a rischio e non collocati all'estero; in altri lo Stato, oltre a concedere prestiti, si assume il carico dei costi di produzione e di eventuali perdite sulle prime serie prodotte, eccetera);

la fase di commercializzazione (in Germania, Gran Bretagna e Francia, sempre in via esemplificativa, sono previste misure di assistenza finanziaria di ampia portata per la promozione delle vendite).

Il CIPI, nell'approvare nel 1981 il Programma finalizzato per l'industria aeronautica, riconoscendo il ruolo centrale del settore aeronautico nel contesto dello sviluppo industriale e tecnologico nazionale, ha esplicitamente riconosciuto la necessità di promuovere (oltre che lo sviluppo di programmi nazionali nei segmenti di prodotto-mercato in cui si rende possibile una presenza autonoma) la partecipazione qualificata a programmi internazionali tecnologicamente avanzati presentanti interessanti possibilità di affermazione sul mercato mondiale.

Ciò peraltro — come sottolineato dallo stesso CIPI — non è possibile senza una normativa *ad hoc* che concretamente consenta il necessario svolgimento di azione di incentivazione da parte dello Stato.

Le diverse provvidenze previste dalle vigenti leggi generali di incentivazione, infatti, non consentono in concreto un sostegno pubblico comparabile a quello assicurato negli altri Paesi, sia a causa dell'insufficiente livello di incentivazione (contenuti meno favorevoli degli interventi, soprattutto per quanto attiene le condizioni e le modalità di rimborso) sia a causa della difficoltà di coordinare gli interventi previsti da leggi diverse.

Relativamente a quest'ultimo aspetto, va sottolineato che le attuali difficoltà di coordinamento degli interventi su leggi diverse a favore di uno stesso programma rappresentano un elemento negativo per la pianificazione dei programmi di collaborazione internazionale: infatti le imprese che intendono partecipare a tali collaborazioni hanno l'esigenza dall'inizio, cioè fin dal momento dell'assunzione degli impegni con le imprese estere partecipanti al programma, di conoscere con certezza le provvidenze di cui potranno beneficiare e che consentiranno di fatto di poter assolvere il proprio ruolo nell'ambito del programma stesso.

Solo con una normativa *ad hoc* qual è il presente disegno di legge, opportunamente complementare alla legislazione sulla innovazione tecnologica, sarà possibile assicurare agli operatori nazionali del settore un adeguato spettro di interventi.

Quanto ai contenuti specifici del disegno di legge, tenendo conto anche degli emendamenti apportati al testo originario dalla Commissione, si segnala quanto segue.

L'articolo 1 individua i parametri di valutazione della preminenza dei programmi aeronautici. Ai parametri indicati dal Governo (accrescimento dell'autonomia tecnologica, dell'occupazione e della competitività dell'industria aeronautica nazionale) la Commissione ha aggiunto, tra l'altro, quello dell'accrescimento della quota di produzione civile rispetto a quella militare.

Lo stesso articolo determina altresì i requisiti soggettivi per l'accesso ai benefici previsti dalla legge medesima.

L'articolo 2 dispone, per il coordinamento della politica industriale correlata all'erogazione delle particolari provvidenze per il settore aeronautico, l'istituzione di un comitato presieduto dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e composto da rappresentanti dei Ministeri direttamente interessati.

La Commissione ha concordato l'inserimento in questo comitato anche di tre esperti di particolare qualificazione nel settore.

Lo stesso articolo 2 prevede che il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato presenti al Parlamento una relazione annuale sullo stato dell'industria aeronautica e sull'attuazione dei programmi incentivati mediante gli interventi previsti dalla legge.

L'articolo 3 definisce i tipi di intervento ammessi: finanziamenti per la fase di studio, progettazione ed avvio della produzione a regime e contributi in conto interessi per lo svolgimento dell'attività produttiva di serie e per l'apertura di linee di credito a favore di clienti finali. La Commissione ha ravvisato l'opportunità di prevedere anche il finanziamento pubblico *pro quota* delle attività che, pur non incluse nei sin-

goli pacchi di lavoro delle imprese partecipanti, vanno considerate attività comuni di programma (esempio l'acquisto di motori e di equipaggiamenti).

L'articolo 4 — che ha formato oggetto di approfondita verifica da parte della Commissione, la quale ha approvato molteplici emendamenti — prevede la determinazione da parte del CIPI delle condizioni di ammissibilità e dei criteri generali di priorità per la valutazione di progetti da incentivare. Viene stabilito anche che il CIPI aggiornerà annualmente gli indirizzi e gli obiettivi di sviluppo dell'industria aeronautica, che rappresentano criteri per la selezione e la graduatoria delle domande presentate dalle imprese.

Il medesimo articolo 4 detta altresì le norme procedurali fondamentali relative alla presentazione dei progetti, allo svolgimento dell'istruttoria ed all'approvazione dei progetti stessi.

In base a tali norme procedurali — affinate in sede di Commissione — al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato compete di determinare la misura, i tempi ed i modi degli interventi, i criteri di documentazione dell'esecuzione del progetto e le condizioni e i modi di restituzione da parte delle imprese dei finanziamenti ricevuti.

L'articolo 5, in considerazione delle peculiari caratteristiche del mercato aeronautico, demanda al Ministro del tesoro la determinazione delle condizioni e modalità dell'intervento del Mediocredito centrale nelle operazioni finanziarie relative ai programmi aeronautici in collaborazione internazionale.

L'articolo 6 disciplina l'intervento della SACE per la copertura dei rischi commerciali e produttivi inerenti alle particolari condizioni ed esigenze dei programmi realizzati dall'industria aeronautica in regime di collaborazione internazionale: in concreto, si prevede che la copertura assicurativa, rapportata comunque alla quota di partecipazione delle aziende nazionali, operi anche se i prodotti sono commercializzati da soggetti stranieri.

L'articolo 7 amplia le possibilità di disporre ai fini dimostrativi o promozionali

dei prodotti aeronautici dello Stato o di altri enti.

L'articolo 8 prevede che possono essere incentivati anche i progetti di collaborazione internazionale già avviati prima della domanda ai sensi della legge o anche prima della stessa entrata in vigore di questa, a condizione che i progetti stessi abbiano già ricevuto una favorevole valutazione nell'ambito dei sistemi normativi della legge 12 agosto 1977, n. 675, o della legge 17 febbraio 1982, n. 46.

Gli articoli 9 e 10 quantificano l'autorizzazione di spesa per l'attuazione degli interventi previsti dal provvedimento e individuano le relative coperture finanziarie.

Il dibattito in Commissione ha evidenziato il convergere di tutte le forze politiche su alcuni punti di fondo:

a) il riconoscimento che nel settore aeronautico si sta svolgendo (e ancor più si svolgerà nei prossimi anni) una sfida concorrenziale causata sia dall'ingresso nel settore stesso di numerosi nuovi produttori sia dall'accentuarsi di processi innovativi delle aziende;

b) la valutazione che a tale sfida tecnologica, produttiva e commerciale potranno far fronte solo le industrie che abbiano saputo adottare le iniziative necessarie per adeguare la propria efficienza e capacità ai livelli imposti dalle esigenze del mercato e cogliere le opportunità offerte dal mercato stesso; sotto questo profilo le prospettive dell'industria aeronautica italiana sono strettamente legate all'inserimento in programmi di collaborazione internazionale tecnologicamente qualificati ed economicamente validi;

c) la constatazione che gli strumenti di politica industriale esistenti non hanno, per il loro carattere generale, la specificità necessaria a soddisfare le esigenze peculiari di settore quale quello aeronautico.

Conseguentemente è stata unanimemente riconosciuta la necessità di strumenti *ad hoc* per il sostegno del settore aeronautico con particolare riguardo per le iniziative del settore volte alla realizzazione e commercializzazione di nuovi prodotti aeronautici avan-

## IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zati nel quadro del necessario processo di internazionalizzazione dell'industria italiana.

Dall'esame del disegno di legge i senatori appartenenti al Gruppo comunista hanno tratto spunto per rappresentare la necessità di una riorganizzazione delle imprese a partecipazione statale operanti nel settore aeronautico. Nel concordare sull'obiettivo importanza per il settore di una adeguata soluzione dei problemi di natura strutturale, è prevalso l'avviso che tale problema esuli dall'ambito del provvedimento in esame, ne-

cessario per consentire lo sviluppo dell'industria aeronautica in una fase particolare dell'evoluzione dell'intero settore a livello mondiale che si estenderà quantomeno per i prossimi 10-15 anni.

Alla luce degli approfondimenti operanti della Commissione nel corso dell'esame e del relativo dibattito, si ritiene che il provvedimento meriti di essere sollecitamente approvato.

BUFFONI e PACINI, *relatori*

**PARERI DELLA 5<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

**(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)**

(Estensore CASTIGLIONE)

**a) sul disegno di legge**

26 febbraio 1985

La Commissione, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, esprime parere favorevole.

**b) su emendamento**

31 luglio 1985

La Commissione, per quanto di propria competenza, esaminato l'emendamento del Gruppo comunista sostitutivo dell'articolo 9, esprime parere contrario in quanto esso implica una maggiore spesa senza l'indicazione di alcuna clausola di copertura finanziaria.

**DISEGNO DI LEGGE**

## TESTO DEL GOVERNO

## Art. 1.

*(Finalità e beneficiari degli interventi)*

Ai fini di promuovere lo sviluppo tecnologico dell'industria aeronautica, di consolidare ed aumentare i livelli di occupazione e di perseguire il saldo positivo della bilancia dei pagamenti del settore, sono autorizzate per un settennio le determinazioni da assumere ai fini e per gli effetti della presente legge in relazione alle partecipazioni di imprese nazionali a programmi industriali aeronautici in collaborazione internazionale.

Ai sensi della presente legge sono considerati preminenti i programmi che comportino per l'industria italiana:

- 1) l'accrescimento dell'autonomia tecnologica dell'industria;
- 2) l'ampliamento dell'occupazione qualificata con particolare riferimento alle aree meridionali del Paese;
- 3) l'accrescimento di competitività in campo internazionale.

Possono accedere ai benefici della presente legge le imprese la cui attività principale riguarda la costruzione, trasformazione e revisione di aeromobili, motori, equipaggiamenti e materiali aeronautici nonchè di parti degli stessi.

**DISEGNO DI LEGGE**

## TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

## Art. 1.

*(Finalità e beneficiari degli interventi)*

Ai fini di promuovere lo sviluppo tecnologico dell'industria aeronautica, di consolidare ed aumentare i livelli di occupazione e di perseguire il saldo positivo della bilancia dei pagamenti del settore, sono autorizzati gli interventi di cui alla presente legge in relazione alla partecipazione di imprese nazionali a programmi industriali aeronautici in collaborazione internazionale.

*Identico:*

- 1) *identico;*
- 2) *identico;*
- 3) *identico;*

4) l'accrescimento della capacità di collaborazione con tutti i Paesi incoraggiando, in particolare, lo sviluppo di nuove intese sul piano produttivo e tecnologico tra le imprese nell'ambito della CEE;

5) l'accrescimento, per i nuovi programmi, delle quote di produzione civile rispetto a quelle militari delle imprese nazionali.

*Identico.*

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 2.

(*Comitato per lo sviluppo dell'industria aeronautica*)

Per assicurare la coordinata e razionale applicazione degli interventi di cui all'articolo 3, è istituito il comitato per lo sviluppo dell'industria aeronautica presieduto dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato o da un Sottosegretario da lui delegato e composto da un dirigente generale per ciascuno dei Ministeri degli affari esteri, del tesoro, della difesa, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del commercio con l'estero e delle partecipazioni statali, del bilancio e della programmazione economica, un dirigente dell'ufficio del Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica e un dirigente dell'ufficio del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Per ogni componente effettivo è nominato un supplente.

I componenti effettivi e supplenti del comitato sono nominati per un triennio con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con il Ministro del tesoro.

Il comitato è costituito validamente con la maggioranza assoluta dei componenti e delibera i pareri a maggioranza assoluta dei presenti.

Il comitato può valersi per singoli pareri della consulenza di esperti in numero non superiore a tre.

Alla segreteria del comitato provvede il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato redige annualmente una relazione sullo stato dell'industria aeronautica ed in particolare sull'attuazione dei programmi più significativi per gli aspetti tecnologici, economici ed occupazionali non-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 2.

(*Comitato per lo sviluppo dell'industria aeronautica*)

Per assicurare la coordinata e razionale applicazione degli interventi di cui all'articolo 3, è istituito il comitato per lo sviluppo dell'industria aeronautica presieduto dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato o da un Sottosegretario da lui delegato e composto da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri degli affari esteri, della difesa, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del commercio con l'estero e delle partecipazioni statali, un rappresentante dell'ufficio del Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica e un rappresentante dell'ufficio del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno nonché da tre esperti, scelti tra persone di qualificata esperienza nel settore e non legate da rapporti di dipendenza e di partecipazione a consigli di amministrazione di aziende del settore.

*Identico.*

I componenti effettivi e supplenti del comitato sono nominati per un triennio con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

*Identico.*

**Soppresso.**

*Identico.*

*Identico.*

(Segue: *Testo del Governo*)

chè sui finanziamenti e contributi erogati ai sensi della presente legge e sull'attività svolta dal comitato con particolare riferimento ai pareri resi.

La relazione è redatta sulla base di singoli rapporti che, entro il 30 giugno di ciascun anno, le imprese che abbiano ottenuto i benefici di cui all'articolo seguente devono presentare al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato in ordine all'impiego dei benefici stessi.

La relazione è trasmessa dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, entro il 31 luglio di ciascun anno, al Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale per la trasmissione al Parlamento, unitamente alla relazione previsionale e programmatica di cui all'articolo 15 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

Tutti gli oneri derivanti dall'applicazione del presente articolo gravano sul capitolo 1092 dello stato di previsione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Art. 3.

*(Finanziamenti e contributi per la partecipazione di imprese nazionali a programmi industriali aeronautici in collaborazione internazionale)*

Per le finalità di cui all'articolo 1, alle imprese nazionali partecipanti a programmi in collaborazione internazionale per la realizzazione di aeromobili, motori, equipaggiamenti e materiali aeronautici possono essere concessi:

a) finanziamenti per l'elaborazione di programmi e l'esecuzione di studi, progettazioni, sviluppi, realizzazione di prototipi, prove, investimenti per industrializzazione ed avviamento alla produzione fino alla concorrenza dei relativi costi, inclusi i maggiori costi di produzione sostenuti in relazione all'apprendimento precedente al raggiungimento delle condizioni produttive di regime;

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

*Identico.*

*Identico.*

*Identico.*

Art. 3.

*(Finanziamenti e contributi per la partecipazione di imprese nazionali a programmi industriali aeronautici in collaborazione internazionale)*

*Identico.*

a) *identica;*

(Segue: *Testo del Governo*)

b) contributi in conto interessi, non superiori al cinquanta per cento del tasso di riferimento di cui all'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1976, n. 902, sui finanziamenti concessi da istituti di credito, per lo svolgimento dell'attività di produzione di serie, nella misura del 70 per cento del costo del programma di produzione considerato e per un periodo massimo di cinque anni. Per le iniziative localizzate nei territori di cui all'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, la misura è rispettivamente elevata al 60 per cento e all'80 per cento;

c) contributi in conto interessi sui finanziamenti per un periodo massimo di dieci anni di istituti di credito relativi a dilazioni di pagamento ai clienti finali, nelle misure necessarie ad allineare le condizioni del finanziamento a quelle praticate dalle istituzioni finanziarie nazionali delle imprese estere partecipanti al programma.

#### Art. 4.

*(Criteri, procedure e modalità per la concessione dei benefici)*

Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Comitato interministeriale per la programmazione economica, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, d'intesa con il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, stabilisce i criteri, e in particolare quelli di priorità, in relazione agli obiettivi di sviluppo tecnologico, consolidamento ed incremento dell'occupazione, sviluppo del Mezzogiorno ed espansione delle esportazioni.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

b) contributi in conto interessi, non superiori al sessanta per cento del tasso di riferimento di cui all'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1976, n. 902, sui finanziamenti concessi da istituti di credito, per lo svolgimento dell'attività di produzione di serie, nella misura del 70 per cento del costo del programma di produzione considerato e per un periodo massimo di cinque anni. Per le iniziative localizzate nei territori di cui all'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, la misura è rispettivamente elevata al 70 per cento e all'80 per cento;

c) *identica.*

Gli interventi di cui al presente articolo possono essere effettuati anche in relazione all'eventuale finanziamento, da parte delle imprese nazionali, delle attività comuni di programma per la quota di loro pertinenza.

#### Art. 4.

*(Criteri, procedure e modalità per la concessione dei benefici)*

Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, d'intesa con il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, stabilisce le condizioni di ammissibilità dei programmi agli interventi di cui al precedente articolo 3, indica le priorità avendo riguardo agli obiettivi di sviluppo tecnologico, consolidamento ed incremento dell'oc-

(Segue: *Testo del Governo*)

Le imprese interessate, per ottenere i benefici di cui all'articolo 3, presentano domanda al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, indicando in particolare:

- 1) il programma delle attività da svolgere;
- 2) le condizioni e i modi della partecipazione al programma industriale aeronautico in collaborazione internazionale;
- 3) i risultati commerciali ed economici previsti;
- 4) la localizzazione delle attività e gli effetti sui livelli e sulla qualificazione dell'occupazione con preminente riferimento alle aree meridionali;
- 5) le previsioni sui tempi di attuazione e sui fabbisogni finanziari del programma.

Le agevolazioni di cui al precedente articolo 3 non sono cumulabili con quelle previste dalle altre leggi di incentivazione industriale.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

cupazione, sviluppo del Mezzogiorno ed espansione delle esportazioni e determina i criteri per lo svolgimento delle istruttorie.

Il Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale, previa istruttoria del Comitato per lo sviluppo dell'industria aeronautica di cui all'articolo 2 della presente legge, condotta anche sulla base del quadro complessivo dei programmi delle imprese predisposto dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, aggiorna annualmente gli indirizzi e gli obiettivi generali per lo sviluppo dell'industria aeronautica.

Tali indirizzi ed obiettivi costituiscono i criteri per la selezione e per la graduatoria delle domande presentate dalle imprese ai sensi del quinto comma del presente articolo.

L'aggiornamento annuale è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari.

*Identico.*

Entro trenta giorni dalla delibera di cui al primo comma del presente articolo, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato stabilisce con proprio decreto le modalità e le procedure per la presentazione delle domande e della relativa documentazione.

*Identico.*

(Segue: *Testo del Governo*)

A tal fine, le imprese interessate debbono allegare alla domanda una dichiarazione attestante le eventuali agevolazioni richieste e/o ottenute in relazione ai programmi di cui alla presente legge o ad attività ad essi connesse.

L'ammissione del programma ai benefici previsti dall'articolo 3 è deliberata dal Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e previo parere del comitato per lo sviluppo dell'industria aeronautica di cui all'articolo 2.

Nella delibera di approvazione del programma vengono fissati limiti massimi di intervento dello Stato, il periodo complessivo per l'intervento stesso e il fabbisogno riferito ai singoli anni.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, in caso di ammissione del programma ai benefici previsti dall'articolo 3, con proprio decreto adottato di concerto con il Ministro del tesoro, stabilisce:

a) la misura, i tempi e i modi di erogazione dei finanziamenti e dei contributi nonché le condizioni per l'eventuale revoca od interruzione dei benefici o per l'applicazione di penali in caso di totale o parziale mancata realizzazione del programma o di ritardi nella stessa realizzazione;

b) i criteri ai quali dovrà attenersi l'impresa beneficiaria dei finanziamenti e dei contributi per documentare l'attuazione del programma nella relazione di bilancio relativa a ciascuno degli esercizi immediatamente successivi a quelli in cui hanno avuto luogo le singole erogazioni;

c) le condizioni ed i modi per la restituzione allo Stato dei finanziamenti di cui all'articolo 3, lettera a), senza corresponsione di interessi, mediante quote sul ricavato della vendita dei prodotti oggetto del programma in collaborazione, determinate in relazione ai previsti risultati commerciali ed economici e comunque entro dieci anni dall'inizio della fase di commercializzazione dei pro-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

*Identico.*

**Soppresso.**

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, in caso di ammissione del programma ai benefici previsti dall'articolo 3, con propri decreti stabilisce:

a) *identica;*

b) *identica;*

c) le condizioni ed i modi per la restituzione allo Stato dei finanziamenti di cui all'articolo 3, primo comma, lettera a), senza corresponsione di interessi, mediante quote sul ricavato della vendita dei prodotti oggetto del programma in collaborazione, determinate in relazione ai previsti risultati commerciali ed economici.

(Segue: *Testo del Governo*)

dotti stessi. Detto periodo massimo può essere aumentato su richiesta motivata dell'impresa ove il piano di restituzione risulti tale da compromettere l'economicità della partecipazione dell'impresa stessa al programma.

Il decreto di cui al precedente comma può essere modificato con la stessa procedura in relazione all'andamento dell'iniziativa.

Art. 5.

*(Intervento del Mediocredito centrale nelle operazioni finanziarie relative a programmi industriali aeronautici in collaborazione internazionale)*

Tenuto conto delle peculiari caratteristiche del mercato in cui operano le imprese aeronautiche, il Ministro del tesoro stabilisce le condizioni, le modalità e i tempi di intervento del Mediocredito centrale nelle operazioni finanziarie, di cui alla legge 24 maggio 1977, n. 227, relative a programmi industriali aeronautici in collaborazione internazionale ammessi ai benefici della presente legge.

Art. 6.

*(Garanzie assicurative per le attività connesse alla commercializzazione all'estero dei prodotti realizzati nell'ambito di programmi industriali aeronautici di collaborazione internazionale)*

La Sezione speciale per l'assicurazione del credito all'esportazione è autorizzata a concedere le garanzie assicurative previste dalla legge 24 maggio 1977, n. 227, per tutti i rischi connessi alla produzione e commercializzazione dei prodotti indicati nel terzo comma dell'articolo 1 della presente legge, realizzati nell'ambito di programmi di collaborazione internazionale, anche se commercializzati da imprese o enti di diritto estero.

La garanzia assicurativa, ancorchè concessa all'impresa o ente di diritto estero, è rapportata alla quota di partecipazione delle imprese nazionali al programma.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

**Soppresso.**

Art. 5.

*(Intervento del Mediocredito centrale nelle operazioni finanziarie relative a programmi industriali aeronautici in collaborazione internazionale)*

*Identico.*

Art. 6.

*(Garanzie assicurative per le attività connesse alla commercializzazione all'estero dei prodotti realizzati nell'ambito di programmi industriali aeronautici di collaborazione internazionale)*

*Identico.*

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 7.

(Attività dimostrativa sul territorio nazionale e/o all'estero)

I mezzi ed i materiali prodotti dall'industria nazionale ed acquisiti dallo Stato o da altri enti pubblici possono essere messi a disposizione delle industrie, previa autorizzazione del Ministro da cui dipende l'amministrazione o l'ente che li ha in dotazione, per effettuare, a titolo oneroso e con le debite cautele assicurative, prove dimostrative sia in Italia che all'estero, su richiesta di governi stranieri o in occasione di mostre o di visite di alte personalità straniere.

Art. 8.

(Norme transitorie)

In deroga al terzo comma del precedente articolo 4, i benefici di cui al precedente articolo 3, primo comma, lettera a), possono essere concessi in relazione ad attività intraprese precedentemente alla data di entrata in vigore della presente legge, a condizione che:

a) tali attività siano state effettuate nell'ambito di programmi aeronautici in collaborazione internazionale;

b) la partecipazione delle imprese nazionali a tali programmi sia stata favorevolmente valutata dal CIPI ai fini dell'ammissione ai benefici di cui ai fondi previsti dall'articolo 3 della legge 12 agosto 1977, n. 675, e dall'articolo 14 della legge 17 febbraio 1982, n. 46.

Ai fini del presente articolo, i benefici indicati al primo comma hanno carattere integrativo di quelli concessi ai sensi e per gli effetti della normativa indicata alla lettera b) del precedente comma. Le imprese interessate devono presentare apposita domanda, entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, indicando i benefici già ottenuti

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 7.

(Attività dimostrativa sul territorio nazionale e/o all'estero)

*Identico.*

Art. 8.

(Norme transitorie)

In deroga al settimo comma del precedente articolo 4, i benefici di cui al precedente articolo 3, primo comma, lettera a), possono essere concessi in relazione ad attività intraprese precedentemente alla data di entrata in vigore della presente legge, a condizione che:

a) *identica;*

b) *identica.*

Ai fini del presente articolo, i benefici indicati al primo comma hanno carattere integrativo di quelli concessi ai sensi e per gli effetti della normativa indicata alla lettera b) del precedente comma. Le imprese interessate devono presentare apposita domanda, entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, indicando i benefici già ottenuti

(Segue: *Testo del Governo*)

in relazione al programma. Alla domanda si applica il procedimento previsto dai commi quarto e seguenti del precedente articolo 4.

Con il provvedimento di cui al sesto comma del precedente articolo 4 vengono altresì stabiliti i criteri per la determinazione dei benefici da corrispondere a titolo integrativo ai sensi del presente articolo.

Art. 9.

(*Norme finanziarie*)

Per l'attuazione degli interventi di cui al precedente articolo 3, primo comma, lettera *a*), è autorizzata, per il quinquennio 1985-1989, la complessiva spesa di lire 690 miliardi. La quota relativa all'anno 1985 resta determinata in lire 100 miliardi.

Sono altresì autorizzati i limiti d'impegno quinquennali di lire 30 miliardi per l'anno 1986 e di lire 20 miliardi per il 1988, nonché il limite d'impegno decennale di lire 50 miliardi per il 1988, per l'attuazione degli interventi di cui, rispettivamente, alle lettere *b*) e *c*) del precedente articolo 3.

Art. 10.

(*Copertura dell'onere*)

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 100 miliardi per l'anno 1985 e in lire 200 miliardi per ciascuno degli anni 1986 e 1987, si fa fronte mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento « Programma di rilancio del settore aeronautico ».

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

in relazione al programma. Alla domanda si applica il procedimento previsto dai commi ottavo e nono del precedente articolo 4.

Con il provvedimento di cui al nono comma del precedente articolo 4 vengono altresì stabiliti i criteri per la determinazione dei benefici da corrispondere a titolo integrativo ai sensi del presente articolo.

Art. 9.

(*Norme finanziarie*)

*Identico.*

Art. 10.

(*Copertura dell'onere*)

*Identico.*