

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 1069)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato**
(ALTISSIMO)

di concerto col **Ministro degli Affari Esteri**
(ANDREOTTI)

col **Ministro del Tesoro**
(GORIA)

col **Ministro della Difesa**
(SPADOLINI)

col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**
(ROMITA)

col **Ministro delle Partecipazioni Statali**
(DARIDA)

col **Ministro del Commercio con l'Estero**
(CAPRIA)

col **Ministro per il Coordinamento delle Iniziative per la Ricerca
Scientifica e Tecnologica**
(GRANELLI)

e col **Ministro per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno**
(DE VITO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 DICEMBRE 1984

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

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — Fra gli obiettivi primari del Governo vi è quello di superare l'emergenza economica attraverso una politica che tenda ad uno sviluppo delle capacità produttive della Nazione che sia in grado di assicurare il progressivo allentamento del vincolo soffocante della bilancia dei pagamenti. Tutto ciò, dal lato dell'investimento, esige un rigoroso programma di allocazione delle risorse diretto a conseguire — stimolando l'offerta di prodotti ad alto contenuto tecnologico — un recupero di competitività sui mercati internazionali.

Una economia, come quella italiana, altamente reticolata negli scambi internazionali, non può isolarsi da tale quadro di riferimento. Peraltro ciò esige che i conti con l'estero si rafforzino anche attraverso il miglioramento della competitività nei principali elementi di prezzo, produttività, innovazione e qualità.

Orbene l'industria aeronautica rappresenta uno dei settori di valore strategico per lo sviluppo tecnologico ed industriale del nostro Paese. Sono infatti note sia le specifiche prospettive produttive e commerciali sia e soprattutto le ricadute tecnologiche e l'induzione di nuove attività produttive che caratterizzano l'industria aeronautica.

Lo scenario economico nel quale — a livello internazionale — si trova ad operare la nostra industria aeronautica, nella prospettiva degli anni '80, tende ormai a chiarire le sue grandi linee di tendenza. Si tratta quindi di dotare la nostra industria di strumenti che le consentano di inserirsi sempre più validamente nei programmi più qualificanti del settore.

Una pausa di riflessione nell'espansione del trasporto aereo potrà rallentare il programma di realizzazione dei nuovi vettori con fusoliera a grande sezione. Peraltro autorevoli indagini di mercato prevedono che le compagnie aeree assorbiranno — entro la metà degli anni '90 — oltre 3.500 velivoli complessivamente nelle due categorie degli oltre 200 posti e dei 130-150 posti (esclusi gli aerei a lungo raggio). Inoltre la fortissima lievitazione dei costi operativi totali — nell'ambito dei quali ad esempio la quota

percentuale del carburante è passata, nel corso degli anni '70 dal 24,5 per cento al 55,9 per cento — impone che gli utilizzatori attribuiscono una particolare attenzione al rapporto fra costo ed efficacia nel tipo dei vettori, che deve essere sempre più specificamente adattato alle utilizzazioni. Tutto ciò ha consentito di individuare una sostanziale domanda di mercato per nuovi velivoli da trasporto regionale caratterizzati da grande affidabilità, basso costo iniziale, ridotti costi di esercizio. D'altro canto la presentazione sul mercato, in tempi economicamente validi di un tale prodotto, presume l'applicazione industriale entro un ragionevole lasso di tempo di sostanziali innovazioni tecnologiche. Per gli aeromobili ad ala rotante il mercato civile presenta nel 1981-1990 prospettive di assorbimento per oltre 20.000 macchine (su un totale, compresa la domanda militare, di 30.000 elicotteri) che esigono apprezzabili elementi di sostanziale progresso tecnologico (uso di nuovi materiali quali il kevlar, fibre di carbonio, nuovetecnologie produttive) e notevoli riduzioni dei costi operativi totali (altissima affidabilità, allungamento dei periodi senza manutenzione e semplicità della medesima).

La realizzazione di tali programmi postula il contemporaneo sviluppo da parte dei motoristi di grandi motori a consumo molto ridotto (si pensi che negli Stati Uniti la NASA ha finanziato al riguardo un apposito *Energy Efficiency Engine Programme*) i cui costi di sviluppo sono preventivati in oltre 1.500-1.800 miliardi di lire, di nuovi tipi di turboeliche per gli aerei *commuter* (trasporto regionale), di più efficienti turboalberi nelle classi da 1.000, 1.500 e 1.800 cavalli per gli elicotteri. Va infine da sé che questa nuova generazione di aeromobili civili dovrà poter utilizzare equipaggiamenti frutto di una simmetrica evoluzione dello stato dell'arte (nuovi sistemi di avvicinamento ed atterraggio a microonde, sistemi globali di individuazione della posizione, ed altri).

È quindi evidente che nel decennio testé iniziato l'industria aeronautica nel suo complesso effettuerà un salto di qualità tecnologico che escluderà dal mercato interna-

zionale quelle industrie nazionali che non avranno avuto le capacità tecniche ed i mezzi finanziari per mantenersi nel flusso principale dell'innovazione tecnologica. D'altra parte l'impegno finanziario dei nuovi programmi e la relativa lentezza del recupero trascendono le possibilità non solo delle aziende aeronautiche ma anche dei singoli Stati dell'Europa occidentale. Si pensi a titolo di esempio che la realizzazione prototipica di un nuovo aereo — che impegna un'azienda per sei-sette anni — può costare oltre trenta volte il valore di un singolo aereo di serie: inoltre il pareggio finanziario delle spese non viene raggiunto prima che un lustro sia trascorso dall'inizio delle vendite di serie.

Poichè l'industria aeronautica genera fra l'altro un complesso di ricadute tecnologiche di entità comparabile solo a quello dell'elettronica professionale (elettronica che, nel settore equipaggiamenti, si è sviluppata in stretta simbiosi con l'aeronautica) il Governo ha individuato tale settore come uno di quelli il cui sviluppo assume interesse rilevante ai fini della crescita industriale del Paese e per il quale si ritiene necessario uno specifico quadro programmato di interventi.

Il programma finalizzato, elaborato dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato ai sensi dell'articolo 2, quarto comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, approvato con deliberazione del CIPI del 21 maggio 1981 e sul quale l'apposita Commissione bicamerale ha espresso parere favorevole nella tornata del 28 gennaio 1982, fornisce, insieme ad una analisi approfondita del settore, le indicazioni sugli interventi ritenuti necessari ad accrescere la competitività delle aziende nazionali perseguendo con realismo obiettivi di sviluppo compatibili con il vincolo oggettivo delle risorse finanziarie effettivamente disponibili.

Dal quadro delineato nel programma finalizzato emerge, tra l'altro, l'esigenza di dedicare particolare attenzione ai programmi di collaborazione internazionale, ritenuti in prospettiva una scelta obbligata dell'industria aeronautica italiana per il conseguimento degli obiettivi di sviluppo: è noto che di fatto i grandi programmi aeronautici

non possono — principalmente a causa dei vincoli finanziari sopra evocati — essere realizzati che mediante forme di collaborazione produttiva fra imprese di più Stati.

Il qualificato inserimento delle industrie italiane in programmi di collaborazione internazionale è peraltro concretamente possibile solo se gli operatori nazionali potranno fare riferimento ad un quadro normativo che consenta loro di muovere da quella comparabilità delle basi di partenza — con la concorrenza estera — senza la quale è irrealistico qualsiasi obiettivo di recupero di competitività.

Negli altri Paesi aeronauticamente avanzati è stata da tempo ravvisata la necessità di interventi per accrescere la competitività a livello internazionale dell'industria aeronautica e, di conseguenza, sono stati creati strumenti specifici di intervento a sostegno di tutte le varie fasi di programma.

Per porre le imprese aeronautiche italiane in grado di operare, nell'ambito di collaborazioni internazionali, in condizioni di parità con le industrie straniere, è quindi indispensabile una normativa *ad hoc*, che si integri organicamente con le recenti norme sull'innovazione tecnologica (il cui nesso inscindibile con le norme specifiche per l'aeronautica era stato già sottolineato al punto 3 della ricordata delibera CIPI del 21 maggio 1981).

Il presente disegno di legge, che si inserisce in una organica manovra di politica industriale assieme alla soprarichiamata legge sulla innovazione tecnologica (che per la sua stessa natura generale non poteva farsi carico delle specifiche esigenze del comparto aeronautico per quanto riguarda le attività nell'ambito di collaborazioni internazionali), è diretto a rendere possibile un maggiore coinvolgimento delle aziende aeronautiche nazionali in impegnativi programmi di collaborazione internazionale.

Poichè i programmi aeronautici si articolano dinamicamente in una serie di fasi in evoluzione, l'assunzione di un ruolo significativo nel loro ambito comporta l'impegno a partecipare a tutte le attività previste nelle suddette fasi: dalla ricerca e sviluppo, all'avviamento della produzione, all'indu-

strializzazione, alla produzione di serie, alla commercializzazione.

Tenuto conto di ciò, va innovato il sistema normativo italiano prevedendo, limitatamente a tale fattispecie, la possibilità di assumere impegni preventivi di copertura globale — *pro quota* — validi per tutta la vita di grandi programmi aeronautici sviluppati congiuntamente a livello di collaborazione internazionale.

Ciò posto quanto alle finalità generali del presente disegno di legge, va segnalato, quanto ai contenuti delle disposizioni in esso previste, che l'articolo 1, dopo avere individuato i parametri di valutazione della preminenza dei programmi aeronautici in ragione dell'accrescimento dell'autonomia tecnologica, dell'occupazione e della competitività dell'industria aeronautica nazionale, determina i requisiti soggettivi per l'accesso ai benefici previsti dalla legge medesima.

L'articolo 2 dispone che la politica industriale correlata all'erogazione delle particolari provvidenze per il settore aeronautico sia coordinata da un comitato presieduto dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e composto da rappresentanti dei Ministeri direttamente interessati: il comitato, oltre a deliberare l'ammissione dei progetti predisposti dalle aziende in base a criteri predeterminati in via generale, può proporre piani di ristrutturazione del comparto industriale in questione o dei suoi sottocomparti. Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato è attribuita la competenza a presentare 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, che si distinguono in finanziamenti alle fasi di studio, progettazione ed avvio della produzione a regime e in contributi in conto interessi sia per lo svolgimento dell'attività produttiva di serie sia per l'apertura di linee di credito a favore della clientela.

L'articolo 4 disciplina la determinazione — da parte del comitato di cui all'articolo 2 — dei criteri generali di priorità per la valutazione dei progetti da incentivare

e le norme procedurali fondamentali per la presentazione dei progetti e per la loro approvazione; al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato compete di determinare la misura, i tempi ed i modi dell'erogazione concessa, nonchè i criteri di documentazione dell'esecuzione del progetto ed i modi di recupero degli esborsi nel caso di totale o parziale inesecuzione del progetto incentivato.

L'articolo 5 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 siano 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, a condizione di una previa favorevole valutazione nell'ambito dei sistemi normativi costituiti dalla legge 12 agosto 1977, n. 675, o dalla legge 17 febbraio 1982, n. 46, siano incentivabili anche i progetti dell'impresa aeronautica già eseguiti in regime di collaborazione internazionale prima della domanda ai sensi della legge o anche prima della stessa entrata in vigore di questa.

L'articolo 9 prevede l'autorizzazione di una spesa complessiva di lire 690 miliardi, per il quinquennio 1985-1989, nonchè di limiti di impegno quinquennale di lire 30 miliardi e di lire 20 miliardi, rispettivamente, per gli anni 1986 e 1988 e del limite di impegno decennale di lire 50 miliardi per il 1988.

L'articolo 10, infine, contiene la norma di copertura finanziaria degli oneri previsti dal disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

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.

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 nonché 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;

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 mi-

sure 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.

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. 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 prodotti 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.

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 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.