SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 2274)

DISEGNO DI LEGGE

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

(PANDOLFI)

di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(BODRATO)

col Ministro del Tesoro

(GORIA)

e col Ministro del Commercio con l'Estero

(CAPRIA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 APRILE 1983

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

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 allocamento 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 commer-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (500) — 2-3-4

ciali sia e soprattutto le ricadute tecnologiche e la 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 attribuiscano 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 1981-90 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, nuove tecnologie 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 Efficency 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 sè 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 testè iniziato l'industria aeronautica nel suo complesso effettuerà un salto di qualità tecnologico che escluderà dal mercato internazionale quelle industrie nazionali che non avranno avuto le capacità tecniche ed i mezzi finanziari per mantenersi nel flusso principale della 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 6-7 anni — può costare oltre 30 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 un'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.

Una più bilanciata distribuzione delle capacità produttive fra settore civile e militare delle produzioni aeronautiche postula un intervento governativo per lo sviluppo di autonomi programmi — nelle fasce di mercato ove ciò si appalesi compatibile con le risorse finanziarie disponibili — e la qualificata partecipazione a grandi programmi internazionali tecnologicamente avanzati.

Orbene, poichè per le ragioni sopra indicate l'industria aeronautica è paradigmatica del reticolamento della nostra industria nell'economia internazionale, è evidente che solo con una norma *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) — sarà possibile assicurare agli operatori nazionali del settore 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.

Il presente disegno di legge, che si inserisce in un'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 — specie di collaborazione internazionale — del comparto aeronautico), è principalmente diretta a rendere possibile un maggiore coinvolgimento delle aziende aeronautiche nazionali nelle collaborazioni internazionali orientate alle produzioni per i mercati civili.

Di fatto i grandi programmi aeronautici civili non possono — principalmente per gli obiettivi vincoli finanziari sopra evocati — essere realizzati che mediante una forma di collaborazione produttiva fra più imprese di più stati. La struttura operativa che si sta rivelando più consona alle specifiche necessità dell'industria aeronautica è la *joint-venture*. Tale formula economico-giuridica, adeguandosi alla realtà dei moderni processi produttivi, si articola dinamicamente in una serie di fatti in continua evoluzione. Occorre quindi innovare 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. Ed è a tale esigenza che risponde il sistema delineato agli articoli 3, 4 e 5 del disegno di legge.

Non si può inoltre dimenticare che l'industria aeronautica — come tutti i settori produttivi ad elevato livello tecnologico — si fonda su un patrimonio di risorse umane altamente selezionato.

Si pensi che lo studio delle nuove versioni del bimotore G222 (che sono anche per usi civili) ha richiesto l'impiego nel 1980 di 285.000 ore di *engineering*.

Tale qualificazione tecnologica, assieme alle disponibilità finanziarie, è indispensabile per assicurare un valido inserimento in programmi internazionali.

È solo mantenendo alla nostra industria aeronautica la capacità di sviluppare, produrre e commercializzare propri aeromobili che sarà possibile far valere la propria qualificazione in campo internazionale. A tali esigenze risponde l'articolo 6 del disegno di legge.

L'intervento statale a sostegno dell'industria aeronautica mira a colmare il *gap* tec-

nologico verso l'estero e a programmare uno sviluppo armonico dei vari sottosettori del comparto, al fine di portare tutta la nostra industria — entro la fine del decennio — a livelli comparabili con quelli ai quali tendono i nostri maggiori concorrenti. Tutto ciò esige l'accentramento, in una sola sede, delle attività di programmazione e di coordinamento svolte dall'autorità di Governo. A tale fine è previsto l'apposito comitato di cui all'articolo 2 che opererà assicurando pure una continua informazione del potere legislativo.

Il comitato potrà anche in un prosieguo di tempo formulare, sulla scorta degli effettivi elementi di valutazione che avrà raccolto, eventuali proposte di razionalizzazione strutturale di un comparto che in alcuni sottosettori (in particolare gli equipaggiamenti) registra una relativa disaggregazione in aziende non sufficientemente dimensionate per rispondere alle esigenze del mercato mondiale.

Con il presente disegno di legge — che dà organicità all'intervento dello Stato in un settore strategico per lo sviluppo tecnologico di tutto il sistema industriale italiano — il nostro Paese effettua una scelta diretta a superare quella soglia critica, sia tecnologica che gestionale, al di là della quale operano le industrie aeronautiche capaci di sviluppare, produrre e commercializzare completi sistemi di volo.

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 autorizzati gli interventi di cui alla presente legge.

Ai sensi della presente legge sono considerati preminenti i programmi che prevedono:

1) l'accrescimento dell'autonomia tecnologica dell'industria sia con programmi preminentemente nazionali, sia con la partecipazione qualificata a programmi internazionali tecnologicamente avanzati;

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 agli articoli 3, 4 e 6, 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 e un dirigente dell'ufficio del Ministro per il coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica; nonchè da tre esperti in materia di economia aziendale e di industria aeronautica.

Per ogni componente effettivo è nominato un supplente.

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

Il comitato rende a maggioranza assoluta dei componenti i pareri previsti dalla presente legge.

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 nonchè sui finanziamenti 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 novembre di ciascun anno, le imprese, che abbiano ottenuto i benefici di cui agli articoli seguenti, devono presentare al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato in ordine all'impiego dei benefici stessi.

La relazione è presentata al Presidente del Consiglio dei Ministri per la trasmissione al Parlamento, unitamente alla relazione previsionale e programmatica di cui all'articolo 15 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

Art. 3.

(Finanziamenti e contributi per la partecipazione dell'industria nazionale a programmi di collaborazione internazionale)

Per la partecipazione dell'industria nazionale a programmi di collaborazione internazionale per la realizzazione di aeromobili,

motori, equipaggiamenti e materiali aeronautici, possono essere concessi a favore di imprese nazionali:

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

b) contributi in conto interessi sui finanziamenti 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.

Gli interventi di cui al precedente comma sono effettuati anche in relazione alle attività svolte nei dodici mesi precedenti la presentazione della domanda di cui all'articolo 5 e possono altresì riguardare il finanziamento, da parte delle imprese nazionali, delle attività di programma di loro pertinenza.

Art. 4.

(*Finanziamenti e contributi per la produzione di beni e servizi e loro commercializzazione in Paesi non appartenenti alla CEE*)

Per la produzione dei beni e dei servizi di cui al terzo comma dell'articolo 1 possono essere concessi alternativamente:

a) finanziamenti a tasso agevolato sino alla concorrenza dell'80 per cento dei costi previsti dal programma di produzione;

b) contributo in conto interessi su finanziamenti concessi da istituti di credito in favore delle imprese produttrici, fino alla concorrenza dell'80 per cento dei costi previsti dal programma di produzione.

Qualora si tratti dei programmi di cui al primo comma dell'articolo 3, l'intervento è rapportato alla quota di partecipazione del-

l'impresa nazionale al programma di collaborazione internazionale.

I benefici di cui ai commi precedenti saranno concessi anche per i beni e i servizi già in fase di produzione alla data di entrata in vigore della presente legge limitatamente alle attività svolte nei dodici mesi precedenti la presentazione della domanda di cui all'articolo 5.

Il tasso dei finanziamenti e la misura dei contributi di cui al presente articolo sono calcolati in modo che l'onere complessivo a carico delle imprese beneficiarie non risulti superiore al 40 per cento del tasso di riferimento di cui all'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1976, n. 902.

Per la commercializzazione, in Paesi non appartenenti alla Comunità economica europea, di aeromobili realizzati nell'ambito di autonomi programmi nazionali nei quali siano interessate più aziende italiane, possono essere concessi contributi sino ad un massimo del 20 per cento del valore del contratto, nel caso di prodotti che presentino caratteristiche di particolare rilievo tecnologico e la cui realizzazione abbia richiesto rilevanti investimenti.

Art. 5.

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

Entro novanta giorni dall'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 — 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, nonchè le procedure e le modalità per la concessione dei benefici di cui agli articoli 3 e 4.

Le imprese interessate, per ottenere i benefici di cui al precedente comma, presentano domanda al Ministero dell'industria,

del commercio e dell'artigianato, indicando in particolare:

1) il programma delle attività da svolgere;

2) i risultati economici previsti con particolare riguardo alle esportazioni;

3) la localizzazione delle attività e gli effetti sui livelli e sulla qualificazione dell'occupazione con preminente riferimento alle aree meridionali;

4) le previsioni sui tempi di attuazione e sui fabbisogni finanziari del programma.

Nel caso dei programmi di cui al primo comma dell'articolo 3, nella domanda vanno specificati le condizioni e i modi della collaborazione internazionale.

Le imprese richiedenti debbono allegare alla domanda una dichiarazione attestante che per lo stesso programma non hanno ottenuto nè richiesto agevolazioni creditizie per un ammontare che nel complesso ecceda i limiti indicati agli articoli 3 e 4, limiti che in ogni caso non possono essere superati.

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

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, in caso di ammissione del programma ai benefici previsti dagli articoli 3 e 4, con proprio decreto adottato di concerto con il Ministro del tesoro stabilisce:

a) la misura, i tempi, i modi e i criteri di erogazione dei finanziamenti e dei contributi nonchè 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 da parte dell'impresa beneficiaria, senza corresponsione di interessi ed in funzione della quota parte del programma che verrà effettivamente svolta, dei finanziamenti ottenuti ai sensi dell'articolo 3 mediante quote predeterminate delle somme incassate per vendite a clienti finali.

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

Per gli interventi di cui agli articoli 3 e 4 della presente legge è costituito, presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, un apposito fondo rotativo con amministrazione autonoma e gestione fuori bilancio ai sensi dell'articolo 9 della legge 25 novembre 1971, n. 1041.

Al fondo di cui al comma precedente è conferita nel periodo 1983-1988 la complessiva somma di lire 580 miliardi.

La quota di conferimento relativa a ciascuno degli anni 1983 e 1984 è determinata in lire 75 miliardi.

Le disponibilità del fondo di cui ai precedenti commi affluiscono ad apposita contabilità speciale istituita, presso la tesoreria provinciale dello Stato di Roma, ai sensi dell'articolo 585 del regolamento di contabilità dello Stato e dell'articolo 1223, lettera *b*), delle istruzioni generali sui servizi del Tesoro.

I relativi ordini di pagamento sono emessi a firma del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato o di un suo delegato.

Entro il mese di maggio di ogni anno il rendiconto della gestione dell'anno precedente viene trasmesso alla Ragioneria centrale presso il Ministero del'industria, del commercio e dell'artigianato che, verificata la legalità della spesa e la regolarità della documentazione, lo inoltra alla Corte dei conti per l'esame e la dichiarazione di regolarità.

Art. 6.

(*Contributi per la promozione commerciale di aeromobili prodotti dall'industria nazionale*)

Per la promozione commerciale di aeromobili realizzati nell'ambito di autonomi programmi nazionali nei quali sono interessate più aziende italiane, il Mediocredito centrale può concedere contributi in misura non superiore all'80 per cento delle spese per la realizzazione di programmi di penetrazione commerciale, comprendenti studi di mercato, azioni di dimostrazione e pubblicità e partecipazione a gare od appalti.

L'ammissione ai benefici è disposta dal Ministro del commercio con l'estero con proprio decreto adottato di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il comitato per lo sviluppo dell'industria aeronautica di cui all'articolo 2.

Entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge il Comitato interministeriale per il coordinamento della politica economica estera — su proposta del Ministro del commercio con l'estero — stabilisce i criteri, le procedure e le modalità per la concessione dei benefici di cui al presente articolo.

Per gli interventi di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 300 miliardi per il periodo 1983-1988.

La quota relativa a ciascuno degli anni 1983 e 1984 è determinata in lire 10 miliardi.

Art. 7.

(*Nuova autorizzazione di spesa per l'esecuzione di studi, ricerche, progettazione e avviamento alla produzione di aeromobili per percorsi internazionali*)

Per il completamento dell'attuazione dei compiti di cui all'articolo 1 della legge 26 maggio 1975, n. 184, affidati in concessione con le modalità di cui agli articoli 2 e 3 della stessa legge, è autorizzata la complessiva spesa di lire 137 miliardi per il periodo 1983-1988.

La quota relativa a ciascuno degli anni 1983 e 1984 è determinata in lire 25 miliardi.

Il comitato tecnico-amministrativo di cui all'articolo 4 della legge 26 maggio 1975, n. 184, è integrato da un rappresentante del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato avente qualifica non inferiore a dirigente superiore.

Art. 8.

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

Il Ministro del tesoro, tenuto conto delle peculiari caratteristiche del mercato in cui operano le imprese aeronautiche, stabilisce con la procedura di cui al quarto comma dell'articolo 18 della legge 24 maggio 1977, n. 227, le condizioni, le modalità e i tempi di intervento del Mediocredito centrale nelle operazioni finanziarie di cui al primo comma dello stesso articolo relative a programmi industriali di collaborazione internazionale ammessi ai benefici della presente legge.

Art. 9.

(*Garanzie assicurative per le attività connesse alla commercializzazione all'estero dei prodotti dell'industria aeronautica nazionale*)

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 commercializzazione dei prodotti indicati nel terzo comma dell'articolo 1 della presente legge, anche se realizzati in partecipazione con imprese straniere e commercializzate attraverso un ente di diritto straniero.

In caso di prodotti realizzati in partecipazione con imprese straniere, la garanzia assicurativa è rapportata alla quota di partecipazione delle imprese nazionali al programma comune.

Art. 10.

(*Copertura finanziaria*)

L'onere complessivo derivante dall'attuazione della presente legge resta determinato in lire 1.017 miliardi per il periodo 1983-1988.

All'onere di lire 110 miliardi relativo all'anno 1983 si provvede:

quanto a lire 75 miliardi, mediante corrispondente trasferimento dal fondo speciale rotativo per l'innovazione tecnologica di cui all'articolo 14 della legge 17 febbraio 1982, n. 46, al fondo di cui al precedente articolo 5;

quanto a lire 35 miliardi, mediante corrispondente riduzione del capitolo n. 7548 dello stato di previsione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato per l'anno 1983, che, per l'anno finanziario medesimo, verranno iscritti, per lire 25 miliardi, in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle partecipazioni statali; per lire 10 miliardi, in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero del commercio con l'estero.

All'onere di lire 110 miliardi relativo all'anno 1984 ed a quello relativo agli anni successivi si fa fronte a carico delle disponibilità di cui alla citata legge 17 febbraio 1982, n. 46.

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