

1997

19,6 miliardi

1998

13,23 miliardi

Per l'attuazione del programma è stato seguito, come è noto, il regime della concessione previsto dal 2° comma del citato articolo 39 della legge 979/82.

Il rapporto concessorio originato da una Convenzione-quadro con la Società Itabo S.p.A. - Società per la realizzazione di programmi integrati - ora Servizi Tecnici S.p.A. - ha ad oggetto la progettazione e la realizzazione degli interventi di cui al citato programma, compreso tutto quel che risulta necessario per la completa fruizione delle opere, affidando ad idonee imprese di costruzione, secondo la normativa vigente, l'esecuzione dei relativi lavori.

L'oggetto della concessione comprende anche l'acquisizione delle aree e degli edifici o parti di edificio che eventualmente occorranza per la realizzazione dei previsti interventi.

La convenzione prevedeva una durata novennale della concessione, decorrente dalla data della stipula del relativo atto, prorogata con atto aggiuntivo fino al 3.11.2000 per consentire il completamento e la collaudazione degli interventi in corso.

Per la disciplina del rapporto concessorio viene fatto espresso rinvio alle norme in tema di concessioni di cui alla Legge 24.6.1929 n. 1137, nonché, per quanto non espressamente previsto dall'atto convenzionale, al Regolamento 25 maggio 1895 n.350 e successive modificazioni ed integrazioni ed alle norme del Capitolato Generale di Appalto per le opere di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici, approvato con D.P.R. 16 luglio 1962 n. 1063, e successive modificazioni ed integrazioni, in quanto applicabili.

Nell'anno 1996 rispetto allo stanziamento annuale di lire 15 miliardi ridotto in corso di esercizio a 14,7 miliardi, sono state impegnate lire 14,7 miliardi.

Detti impegni hanno riguardato:

Marina di Carrara	lire 2.848.595.984
Trapani	lire 501.228.000
Trieste	lire 4.734.296.096
Genova	lire 6.441.202.469
Mazara del Vallo	lire 174.677.451

LEGGE N. 67/88**(Capitolo 7950)**

Il capitolo 7950 (ex 7802 tab. 10, ex 7803 tab. 17) " Spese per l'adozione di un sistema VTS (...) nello stretto di Messina", è stato finanziato con legge finanziaria n. 67/88 per un importo di L. 23 miliardi, ai fini del pagamento delle spese relative alla realizzazione del sistema VTS nello stretto di Messina. In data 22.10.1992 è stato assunto sul capitolo 7803 l'impegno di L. 22,41 miliardi, al fine di fronteggiare le spese derivanti dal contratto stipulato il 16.4.1992 con la società ALENIA S.p.A. per la realizzazione del sistema predetto. Nel mese di settembre 1993 sono stati eseguiti sul capitolo 7803 pagamenti per un totale di L. 2,24 miliardi (anticipazione del 10%).

Negli anni 1994 e 1995 non sono stati effettuati altri pagamenti, a causa di vicende processuali che hanno determinato la sospensione delle attività contrattuali. Tali vicende si sono concluse nel mese di luglio 1995 con il riconoscimento della legittimità del detto contratto. A seguito della ripresa delle attività contrattuali, si è provveduto, al fine di consentire l'avvio dei lavori, alla definizione delle procedure, con altre Amministrazioni, per l'acquisizione delle aree relative alla installazione di alcune apparecchiature, nonché dell'area sulla quale doveva essere costruito il Centro di Controllo del Sistema. Nel 1996, in conseguenza del collaudo delle prime quattro fasi del contratto, sono stati erogati pagamenti per un importo complessivo di circa L. 8,5 miliardi.

La prima tranche di fondi comunitari, pari a L. 0,80 miliardi rispetto ai previsti due miliardi, è stata assegnata sul citato capitolo 7950 nel mese di novembre 1996. Dopo la detta variazione, è stata richiesta al Ministero del Tesoro - Ragioneria Centrale, la conservazione dei fondi 1996 ed il trasporto dei medesimi all'esercizio finanziario 1997.

La successiva legge 23 dicembre 1996, n. 647 di conversione del D.L. n. 535/96 ha disposto, tra l'altro, che il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto esercita le competenze in materia di sicurezza della navigazione. A seguito del passaggio di competenze è stata attribuita al suddetto Comando Generale la relativa gestione amministrativa e finanziaria, insieme con le dotazioni di bilancio, comprese le ulteriori assegnazioni, sui capitoli pertinenti, tra cui il capitolo 7950, per il triennio 1997 - 1999.

LEGGE 23 DICEMBRE 1988, N. 543Disposizioni per la realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ancona e Ravenna.**(Capitolo 8051)**

La legge 23.12.1988, n. 543 ha autorizzato la spesa di Lit. 60 miliardi, in ragione di 20 miliardi annui nel triennio 1989-91, per la costruzione di opere nei due porti idonee a potenziare il loro ruolo di terminali marittimi per i traffici intermodali.

Nel corso degli anni i fondi sono stati riassegnati nel seguente modo:

Anno 1989	20 miliardi
Anno 1990	10 miliardi
Anno 1991	10 miliardi
Anno 1992	10 miliardi
Anno 1993	10 miliardi

I fondi relativi agli anni 1989 e 1990 (30 miliardi in totale) sono stati impegnati nel 1990 in conseguenza della convenzione stipulata tra l'Amministrazione e la SAPIR S.p.A. con la quale è stato affidato a tale società il compito di curare la realizzazione delle opere nel porto di Ravenna individuate con i decreti predisposti ai sensi dell'art. 2 della stessa L. 543/88.

I 10 miliardi relativi al 1991 invece, pur conservati in conto residui fino al 31.12.1992, non sono stati impegnati entro tale data non essendo stata accolta la richiesta di autorizzazione all'assunzione di impegni di cui al D.L. 11 luglio 1992, n. 333, art. 4, comma 3.

Pertanto dal 31.12.1992 devono considerarsi persi.

I restanti 20 miliardi sono tuttora iscritti in conto residui sul capitolo 8051 dello stato di previsione della spesa di questa Amministrazione in virtù dei decreti legge ripetutamente reiterati recanti disposizioni urgenti per i settori portuale, marittimo, cantieristico ed armatoriale, a da ultimo a mente dell'art. 7 del Decreto Legge 21.10.1996, n. 535, convertito con modificazioni dalla L. 23.12.1996, n. 647.

Di tali fondi parte erano stati destinati all'Azienda dei Mezzi Meccanici di Ancona per la realizzazione dell'arredamento della banchina 25 del porto con nastri trasportatori.

Detta Azienda aveva provveduto ad appaltare la realizzazione della progettazione esecutiva e la costruzione dell'impianto a nastri trasportatori quale arredamento della banchina 25 del porto in argomento.

Nel dicembre del 1993 fu autorizzata la stipula del contratto tra l'Azienda dei Mezzi Meccanici e l'impresa che aveva effettuato l'offerta più vantaggiosa. Il relativo contratto veniva approvato con Decreto del Ministro della Marina Mercantile del 31.12.1993, provvedimento successivamente ritirato poiché la Ragioneria Centrale presso l'Amministrazione muoveva una serie di rilievi, ritenuti non superabili, e quindi esso è stato ritirato con provvedimento emanato il 28.11.1994.

Avverso l'atto di ritiro l'impresa che si era aggiudicata i lavori ha presentato ricorso innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale, che solo nel corso dell'anno 1996 si è pronunciato in senso favorevole a questa Amministrazione.

Questo Ministero non dispone, peraltro, di un organo tecnico in grado di provvedere alla progettazione esecutiva di detti nastri trasportatori. Parimenti non in grado di provvedere a tale progettazione si è dichiarato il competente Organo locale del Ministero dei Lavori Pubblici. Pertanto su conforme avviso dell'Avvocatura Generale dello Stato sono state avviate nell'anno 1996 le azioni finalizzate all'acquisizione del progetto a suo tempo redatto dall'impresa che si era aggiudicata i lavori, nel quadro di una transazione che si sta perfezionando.

Gli altri fondi erano destinati al completamento delle opere di potenziamento dello scalo di Ancona.. Per la loro realizzazione originariamente si era determinato di affidare, mediante concessione di servizi o di committenza, la cura delle varie attività all'Azienda dei Mezzi Meccanici

di Ancona che invece, successivamente, ha manifestato di non ritenere opportuno provvedere in proprio alla realizzazione degli ulteriori lavori, pur necessari.

La progettazione delle opere da realizzarsi con questi fondi è quindi stata curata dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ancona che per una sola di esse ha ultimato tale attività sul finire dell'anno 1996.

Da tale periodo, pertanto, sono state avviate le attività finalizzate all'affidamento dei lavori.

**LEGGE 14 GIUGNO 1989, n. 234 - ART.2 e SUCCESSIVE
MODIFICAZIONI****LEGGE 20 FEBBRAIO 1994, n.132 - ARTT. 3 e 4**

(Ultime leggi di rifinanziamento: 31/12/1991, n.431; D.L. 20/05/1993, n.149 convertito nella legge 19/07/1993, n.237; D.L. 24/12/1993, n.564, convertito nella legge 22/02/1994, n.132; D.L. 287/95 convertito nella legge 8/08/1995, n.343, D.L. 535/96 convertito nella legge 23/12/1996, n.647).

Provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni e trasformazioni navali**(Capitolo 7703)**

La legge 14 giugno 1989, n. 234, prevede, all'art. 2, contributi ai cantieri nazionali per le nuove costruzioni, oltre che per le trasformazioni di unità superiori a 1000 T. S. L., realizzata nel periodo di VI Direttiva CEE (1° gennaio 1987 - 31 dicembre 1990).

Il D.L. 535/96 convertito nella Legge 647/96 ha rifinanziato l' art. 2 della Legge 234/89 con L. 110 miliardi (di cui 100 miliardi per il 1996 e 10 miliardi per il 1997) in limiti di impegno della durata di 10 anni, con il sistema previsto dalla Legge 431/91.

In applicazione della VII^a Direttiva CEE, il medesimo D.L. 535/96 convertito nella Legge 647/96, ha rifinanziato gli artt. 3 e 4 del D.L. 564/93 convertito nella Legge 132/94 con L. 95 miliardi (di cui L. 35 miliardi per il 1996, L. 20 miliardi per il 1997 e L. 40 miliardi per il 1998) in limiti di impegno della durata di 10 anni, da erogare sempre con il sistema previsto dalla Legge 431/91, quale contributo ai cantieri nazionali per le nuove costruzioni e trasformazioni di unità navali superiori a 400 tsl. internazionali, per il periodo 1 gennaio 1991 - 31 dicembre 1998.

Nel 1996 sono stati emessi 207 provvedimenti per un impegno annuo di lire 295.040.037.654, inoltre, a fronte degli impegni assunti anche negli anni precedenti, sono stati effettuati pagamenti pari a £ 531.237.052.752.

**LEGGE 14 GIUGNO 1989, n.234 - ART. 6 e SUCCESSIVE
MODIFICAZIONI**

(Ultime leggi di rifinanziamento: 31/12/1991, n. 431; D.L. 24/12/1993, n.564, convertito nella legge 22/02/1994, n.132; D.L. 287/95 convertito nella legge 8/08/1995, n.343).

Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale**(Capitolo 7704)**

L'art. 6 della legge 14 giugno 1989, n. 234, prevede la concessione di un contributo pari, rispettivamente, al 40% e all'80% degli importi relativi ad investimenti programmati dai cantieri navali in conformità alle indicazioni contenute nel piano di settore per l'industria cantieristica.

Nel 1996 sono stati emessi 43 provvedimenti per un impegno annuo di lire 3.812.922.894, inoltre, a fronte degli impegni assunti anche negli anni precedenti, sono stati effettuati pagamenti pari a £ 15.938.947.798.

**LEGGE 14 GIUGNO 1989, n. 234 - ART. 7 e SUCCESSIVE
MODIFICAZIONI**

(Ultima legge di rifinanziamento: 31/12/1991, n.431)

Provvidenze a favore delle industrie cantieristiche di demolizione**(Capitolo 7705)**

L'art. 7 della legge 14 giugno 1989, n. 234, prevede la concessione di contributi per la demolizione di naviglio alle imprese navalmeccaniche di settore per il periodo 1^a gennaio 1987 - 31 dicembre 1990.

La legge 31 dicembre 1991, n. 431, ha modificato le modalità di concessione del contributo tramite il sistema dell'autorizzazione alle imprese beneficiarie ad accendere mutui decennali garantiti dallo Stato con successivo rimborso agli Istituti di credito delle rate di ammortamento .

Nel 1996 sono stati effettuati solo pagamenti, per impegni assunti negli anni precedenti, pari a £ 703.970.655, essendosi ormai esaurito l'intervento dello Stato per il settore.

LEGGE 14 GIUGNO 1989, n. 234 - ART. 9**LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, n. 132 - ART. 10**

(Ultime leggi di rifinanziamento: 31/12/1991, n.431; D.L. 20/05/1993, n.149 convertito nella legge 19/07/1993, n.237; D.L. 24/12/1993, convertito nella legge 22/02/1994, n.132; D.L. 287/95 convertito nella legge 8/08/1995, n.343, D.L. 535/96 convertito nella legge 23/12/1996, n.647).

Norme per l'esercizio del credito navale**(Capitolo 7706)**

Sia l'art. 9 della legge 14 giugno 1989, n. 234, che l'art. 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito nella legge 22 febbraio 1994, n. 132, prevedono la concessione di un contributo alle imprese armatoriali, al fine di ridurre gli oneri derivanti dagli interessi dei finanziamenti finalizzati alla costruzione ed alla trasformazione di navi mercantili ricadenti, rispettivamente, sotto il regime della VI (1° gennaio 1987-31 dicembre 1990) e VII (1° gennaio 1991-31 dicembre 1998) Direttiva CEE.

Il D.L. 535/96 convertito nella legge 647/96 ha rifinanziato l' art. 10 della legge 132/94 con 65 miliardi in limiti di impegno (di cui 15 per il 1996, 10 per il 1997 e 40 per il 1998).

Nel corso del 1996 sono stati emessi 55 decreti di concessione del contributo di credito navale per un importo di £.42.450.231.429 annui per la durata di otto anni e mezzo e, contemporaneamente, sono stati emessi 733 mandati di pagamento per lire 289.504.441.599, a fronte di impegni assunti anche negli anni precedenti.

LEGGE 14 GIUGNO 1989, n. 234 - ART. 11

Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale.

(Capitolo 7706)

L'art. 11 della legge 14 giugno 1989 n. 234 ha disposto, per le imprese che hanno sostenuto oneri relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e lavori di grande riparazione effettuati nei cantieri nazionali o dei Paesi membri della CEE, la concessione di un contributo nel caso che l'impresa proprietaria della nave assuma l'impegno a mantenere o a far mantenere la nave di proprietà italiana per 4 anni dalla fine dei lavori per i quali è stato concesso il contributo ex art. 9, aggiungendo 2 punti al tasso di riferimento risultante dal decreto del Tesoro.

Per le suddette finalità la legge 237/93 ha autorizzato, per la durata di 8 anni e sei mesi, un limite d'impegno di lire 5 miliardi per l'anno 1993 e di L. 5 miliardi per l'anno 1994.

Con la legge 132/94 è stato autorizzato un ulteriore limite d'impegno di L. 5 miliardi per l'anno 1994 e con legge n. 343/95 limiti d'impegno in ragione di L. 12 miliardi per l'anno 1995 e di L. 15 miliardi per l'anno 1996.

Infine con la legge 647/96 è stato autorizzato un ulteriore limite d'impegno di L. 9,45 miliardi a partire dal 1997.

LEGGE 14 GIUGNO 1989, n. 234 - ART. 14

(finanziato con legge 31/12/1991, n.431)

Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale.

Capitolo 7709

L'art. 14 della legge 14 giugno 1989, n. 234, prevede un contributo per il rimborso del Trattamento di Fine Rapporto effettuato dalle imprese navalmeccaniche per operatori usciti dal settore.

La legge 31 dicembre 1991, n. 431, ha stabilito le modalità di concessione del contributo tramite il sistema dell'autorizzazione alle imprese beneficiarie ad accendere mutui decennali garantiti dallo Stato con successivo rimborso agli Istituti di credito delle rate di ammortamento.

Nel corso del 1996 sono stati effettuati solo pagamenti, a fronte delle rate di ammortamento scadute per i mutui accesi secondo la predetta legge n. 431/91, pari a £. 2.053.662.056. L'intervento dello Stato per le finalità previste dalla norma è da tempo esaurito.

LEGGE 14 GIUGNO 1989, N. 234 - ART. 27

Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale.

(Capitolo 7951)

L'art. 27 della legge 14 giugno 1989, n. 234 ha disposto la concessione di un contributo semestrale, pari al 2% del prezzo di acquisto ritenuto congruo dal Ministero della Marina Mercantile, alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli art. 143 e 144 del codice della Navigazione e che, successivamente al 30 settembre 1988 ed entro il 31 dicembre 1990, abbiano acquistato navi di bandiera estera di età non inferiore a tre anni e non superiore a dieci.

Il contributo ha una durata massima di otto annualità per cui nel suddetto articolo è stato autorizzato per l'anno 1988 un limite d'impegno pari a L. 8 miliardi.

Con la legge n. 107/1991 è stato autorizzato un ulteriore limite d'impegno di lire 20 miliardi per l'anno 1990 e con la legge 237/1993, per consentire l'accoglimento delle ulteriori istanze per le iniziative assunte entro il 31 dicembre 1990 rimaste inevase per carenza di fondi, è stata autorizzata la spesa di L. 12 miliardi quale limite d'impegno per l'anno 1993.

Infine con la legge 343/95 vi è stato un ulteriore rifinanziamento di L. 3 miliardi e con la legge n. 647/96 di L. 0,55 miliardi per il 1997 sempre come limite d'impegno per l'elevazione del contributo per le navi altamente specializzate.

LEGGE 9 GENNAIO 1991, N. 19 - ART. 5

Contributo straordinario al Provveditorato al porto di Venezia per la realizzazione delle opere di trasferimento del porto franco, nonché per l'acquisizione e l'attrezzatura delle relative aree funzionali.

(Capitolo 8052)

Con legge 9.1.1991, n. 19, è stato autorizzato il trasferimento del punto franco del porto di Venezia e previsto un finanziamento di Lit. 5.000 milioni quale contributo straordinario al Provveditorato al porto per la realizzazione delle opere di trasferimento, per l'acquisizione e l'attrezzatura delle relative aree funzionali.

La disponibilità di bilancio del capitolo all'uopo istituito, 8052, sono state previste in:

Lit. 3.000 milioni A.F. 1991

Lit. 2.000 milioni A.F. 1992.

Il complesso iter di perfezionamento del prescritto decreto interministeriale per l'individuazione e delimitazione della nuova area, pubblicato sulla G.U. n. 81 del 7.4.1993, non ha consentito l'impegno dei fondi suindicati nei tempi utili, essendo nel frattempo intervenute le disposizioni per il contenimento della spesa pubblica dettate dal D.L. 11 luglio 1993, n. 333, convertito in legge 359/93, e dal D.L. 22 maggio 1993, n. 155, convertito in legge 243/93.

Per tali ragioni non si è potuto utilizzare lo stanziamento per l'A.F. 1991 di Lit. 3.000 milioni che al 31.12.1992 è passato tra le economie di bilancio.

Allo scopo di provvedere, almeno in parte, alla corresponsione del suddetto contributo in data 17 dicembre 1993 è stata chiesta al Ministero del Tesoro - I.G.B. - la conservazione in bilancio per l'A.F. 1994 delle residue

disponibilità del capitolo ammontanti, al 31.12.93, a Lit. 2 miliardi, e con D.M. 31.12.93 è stato assunto l'impegno per il pagamento della suddetta somma.

Il contributo di che trattasi è stato quindi erogato con provvedimento in data 25 ottobre 1994.

La legge in oggetto non ha avuto ulteriori finanziamenti.

LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84 - ART. 28Riordino della legislazione in materia portuale.**(Capitolo 3958)**

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive integrazioni e variazioni, recante il riordino della legislazione in materia portuale ha previsto all'art. 28 che le rate di ammortamento dei mutui contratti dalle organizzazioni portuali al 31.12.93, le somme occorrenti per la copertura degli ulteriori disavanzi per l'anno 1993, nonché gli importi relativi al T.F.R. dei dipendenti in servizio alla medesima data, siano posti a carico dello Stato, che provvede direttamente al relativo pagamento nel limite complessivo di lire 1.000 miliardi.

Per far fronte a tali necessità è stato previsto uno stanziamento annuo di 91 miliardi da iscrivere nello stato di previsione della spesa di questo Ministero - cap. 3958 - a decorrere dal 1994 mediante l'utilizzo di entrate così come individuate al comma 2 del predetto art. 28.

Invero, rispetto al predetto stanziamento, gli oneri complessivi da sostenere nel periodo 1994-1996 risultavano di importo superiore, mentre per gli anni successivi e fino al 2004 detti oneri risultavano essere inferiori.

Inoltre, la cospicua emanazione di disposizioni di urgenza, modificative di significativi tratti della legge 84/94 fin dalla sua emanazione e, in particolare, il differimento dei termini di applicazione delle norme relative alle entrate destinate alla copertura degli oneri hanno condizionato la procedura di istituzione del capitolo di spesa 3958 avvenuta, in conseguenza, a fine novembre 1994 con un ridotto stanziamento di 20 miliardi peraltro reso spendibile in termini di cassa dall'ottobre 1995 (vedi legge 21.9.1995, n. 399, di assestamento del bilancio).

Solo dal 1995, con l'approvazione della legge di bilancio che per la prima volta ha previsto lo stanziamento di 91 miliardi (capitolo 3958) è stato

possibile iniziare il pagamento delle rate dei mutui scaduti entro il primo semestre 1995, fino al completo esaurimento del suddetto stanziamento e di quello di 20 miliardi per il 1994.

Di conseguenza lo stanziamento del 1996 è stato interamente utilizzato per il pagamento delle rate dei mutui scadute nel 1995 restando in tal modo scoperto il pagamento degli interessi di mora maturati sulle predette rate, l'ammontare delle predette rate del 1996, dei disavanzi accertati al 31.12.93 e del T.F.R. maturato alla medesima data.

Considerato che la situazione debitoria degli Enti, costretti a ricorrere a onerosi finanziamenti a breve presso il sistema bancario a fronte delle necessità derivanti dai pregressi disavanzi, posta all'attenzione di questo Ministero dagli Enti maggiormente indebitati, ove non tempestivamente risolta, rischiava di vanificare le finalità stesse della legge di riforma, in data 10 aprile 1996 è stato chiesto per l'anno 1996 un ulteriore stanziamento di Lit. 240 miliardi allo scopo di consentire sia il pagamento delle rate di ammortamento dei mutui in scadenza nel 1996, evitando in questo modo il maturare di interessi di mora, degli ulteriori disavanzi definitivamente accertati al 31.12.93 che il rimborso del T.F.R.

Con la legge di variazione n. 419 dell'8 agosto 1996, è stata disposta una variazione incrementativa - di competenza e cassa - di Lit. 240 miliardi che, nel corso dell'esercizio finanziario 1996 ha consentito di regolarizzare i pagamenti delle rate dei mutui in scadenza nel 1996, di estinguere i debiti per gli interessi di mora maturati a causa del ritardo nel pagamento delle rate scadute nell'anno 1995 e 1996, di ripianare i disavanzi degli Enti portuali accertati al 31.12.93 e di corrispondere circa il 70% degli importi per T.F.R. maturati alla medesima data.

Il nuovo quadro economico della spesa, commisurato alla consistenza delle rate di ammortamento dei mutui man mano decrescenti, prudenzialmente stimate in relazione alle variazioni dei tassi di interesse, al residuo rimborso da corrispondere a titolo di T.F.R. e al pagamento del debito IRITECNA relativo all'Autorità portuale di Genova, già in origine compreso nel computo degli oneri da porre a carico dello Stato, conferma la previsione di minore spesa contenuta nella richiesta di variazione di bilancio ed espone in Lit. 889.119.000.000 il fabbisogno complessivo degli oneri previsti dall'art. 28 e determina in Lit. 110.881.000.000 l'importo complessivo da accantonare per economie di spesa in conto esercizi futuri, come di seguito evidenziato.