

LEGGE 12 AGOSTO 1982, n. 531 - Art. 4 e 6.

Piano stralcio 1982-1987 del Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione

La legge 12.8.1982 n.531, recante disposizioni per l'elaborazione del piano decennale per la viabilità di grande comunicazione, ha autorizzato il Ministro dei Lavori Pubblici a predisporre un piano decennale di investimenti al fine di consentire la programmazione degli interventi nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili.

In attesa della definizione del suddetto piano decennale, con gli artt. 4 e 6 è stato previsto un piano stralcio comprensivo di talune opere interessanti il completamento del tratto Grosseto-Livorno della S.S. n. 1 "Aurelia", il completamento e miglioramento dei servizi di sicurezza dell'itinerario E.7 Orte-Cesena ed il completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo.

A tali fini è stata autorizzata la spesa di L. 1.242 miliardi iscritta sui capitoli 507 e 579 (ora 711 e 783) del bilancio passivo dell'ANAS.

Il programma in questione può ritenersi praticamente attuato in quanto gli impegni assunti ammontano, allo stato, a miliardi 1.241.76 corrispondenti alla percentuale del 99.98.

Nel corso del 1996 si sono registrati pagamenti per 3.43 miliardi che hanno portato il totale a miliardi 1.212.64 corrispondenti alla percentuale del 97.65.

Al termine del 1996 vanno registrati residui per un totale di 29.36 miliardi, di cui miliardi 29.12 di residui propri.

LEGGE 12 AGOSTO 1982, n. 531

LEGGE 03 AGOSTO 1985, n. 526

Programma decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale.

La legge 12.8.1982, n. 531, recante disposizioni per l'elaborazione del piano decennale per la viabilità di grande comunicazione, come precisato in altra relazione, ha autorizzato il Ministro dei Lavori Pubblici a predisporre un piano decennale di investimenti al fine di consentire la programmazione degli interventi nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili.

In attesa dell'approvazione e dell'adozione del suddetto piano decennale, la successiva legge 3.8.1985 n. 526, ha autorizzato l'ANAS a varare un programma straordinario di interventi sulla base della delibera del CIPE intervenuta il 28 marzo 1985 sul piano decennale in questione proposto dall'ANAS stessa, programma che venne denominato "Programma Triennale 1985-1987".

Il piano decennale venne, poi, approvato con decreto n. 257 del 30.5.1986 sulla base di quanto prescritto dall'art.2 della legge ed in conformità dei pareri espressi dal CIPE e dalle Commissioni parlamentari del Parlamento.

Il piano stesso avrebbe dovuto realizzarsi in quattro stralci, di cui il primo di durata annuale e gli altri di durata triennale.

Il primo stralcio attuativo 1987 è risultato quindi essere il piano di raccordo tra il programma triennale 1985-1987 ed il piano decennale, segnalandosi per un'opzione finalizzata sugli interventi programmati delle grandi direttrici longitudinali e trasversali del Paese.

Il programma triennale 1991-1993 costituisce il terzo stralcio attuativo del piano decennale della viabilità di grande comunicazione previsto dalla citata legge n.531/1982 ed è stato approvato con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici in data 21 marzo 1991.

Il quarto stralcio attuativo 1994-1996 non ha ricevuto l'approvazione da parte della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati.

Il piano triennale 1991-1993 postula un fabbisogno complessivo di 24.000 miliardi con modulazione della spesa fino al 1995, mediante ricorso in tutto od in parte al mercato del credito, a mezzo di mutui, così come previsto dalla legge finanziaria del 1991.

Peraltro, tale importo è stato elevato a 27.000 miliardi in base a suggerimenti espressi dalle Commissioni parlamentari.

Ai fini dell'esecuzione e del rendiconto, detti programmi possono ritenersi un unico fatto operativo, essendo reciprocamente correlati al completamento del medesimo disegno di rete.

Le risorse finanziarie poste a disposizione dell'ANAS a tale scopo - tenuto conto dei tagli operati dalle recenti leggi finanziarie e della revoca del finanziamento di cui alla delibera CIPE del 21.12.1993, emanata ai sensi dell'art.1 del D.L.5.10.1993, n. 398, convertito con modificazioni, nella legge 4.12.1993, n. 493 - ammontano, allo stato, a complessivi 16.583.06 miliardi, ivi compresi 7.500 miliardi reperiti mediante ricorso al mercato del credito.

Tali risorse sono state iscritte sui capitoli 525, 546 e 547 (ora 729, 750 e 751) del bilancio passivo dell'ANAS per complessivi 16.345.41 miliardi a tutto il 1996, per 100 miliardi nel 1997 e 137.65 miliardi per il 1998 che comportano un finanziamento complessivo di 16.583.06 miliardi.

A fronte dell'autorizzazione di spesa a tutto il 1996 di 16.345.41 miliardi, nel corso dello stesso 1996 sono stati assunti impegni per 1.432.59 miliardi che fanno salire il totale a miliardi 15.964.89 che corrispondono alla percentuale del 97,67.

Nel corso del 1996 si sono registrati pagamenti per miliardi 656.98 che hanno fatto salire il totale complessivo a miliardi 11.692.55 corrispondenti alla percentuale del 73,24.

Al termine del 1996 deve registrarsi l'esistenza di residui per un totale di 4.652.86 miliardi, di cui miliardi 4.272.34 di residui propri e miliardi 380.52 di residui di stanziamento.

Per quanto riguarda i residui di stanziamento esistenti alla data del 31.12.96 si fa presente che in massima parte si tratta di lavori che non hanno avuto, ad oggi, seguito in quanto i relativi progetti non sono stati definiti a causa del complesso iter autorizzatorio previsto dalla vigente normativa sui lavori pubblici (VIA, DICOTER, Ministero dei Beni Culturali, etc.)

LEGGE 01 DICEMBRE 1986, n.879

Ricostruzione delle zone terremotate:

- Art. 8 - Opere di completamento delle SS.SS. 52, 552, 355 e 13 ricadenti nella regione Friuli Venezia-Giulia;
- Art. 30 - Lavori su SS.SS. ricadenti nelle Regioni Marche ed Umbria.

La legge 879/86 prevede finanziamenti per la ricostruzione di opere viarie nelle zone disastrose da fenomeni calamitosi.

Il finanziamento complessivo di 215 miliardi, in particolare, è suddiviso per la ricostruzione di opere nella Regione Friuli Venezia-Giulia per 120 miliardi (art. 8), 60 miliardi per la Regione Marche e 35 miliardi per la Regione Umbria (art. 30).

Per quanto riguarda le opere di cui all'articolo 8 lo stato di attuazione del programma è per il 58,4% attuato mediante impegni definitivi di spesa mentre per le restanti disponibilità libere, pari a 49,8 miliardi, è in corso di approvazione un progetto esecutivo per lavori ricadenti sulla S.S. 355, che si prevede possano essere appaltati entro la fine del corrente anno.

Per quanto concerne lo stato di attuazione delle opere di cui all'articolo 30 relativo alla Regione Marche, è in corso la fase istruttoria per l'affidamento della progettazione per una parte del finanziamento pari a 20 miliardi.

Il rimanente stanziamento di 40 miliardi è destinato ad opere per le quali l'Ente ha avviato una procedura di cofinanziamento con la Provincia di Ancona, la quale ha già definito la fase di progettazione ed attualmente è in corso di acquisizione del parere presso il Ministero dell'Ambiente.

Il finanziamento di 35 miliardi per le opere sulle SS.SS. nella Regione Umbria è completamente definito con l'impegno complessivo dello stesso mentre i pagamenti a tutto il 1996 ammontano a 32,90 miliardi pari al 94%.

I suddetti importi stanziati sono stati iscritti sui capitoli di spesa 784, 701, 702 e 703 del bilancio passivo dell'ANAS.

Nel corso del 1996 si sono registrati pagamenti per 14,57 miliardi corrispondenti ad una percentuale del 82,71.

I residui al termine del 1996 ammontano a 128,05 miliardi di cui miliardi 18,17 per residui propri e miliardi 109,88 per residui di stanziamento.

LEGGE 22 DICEMBRE 1986, n. 910 - Art. 7. Comma 15. Lett. d)

Programma di interventi per l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria

La legge 22.12.1986, n. 910, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato, ha assegnato all'ANAS un contributo straordinario di 1.000 miliardi, nel periodo 1987-1990, da destinare all'ammodernamento, alla ristrutturazione ed alla manutenzione, anche straordinaria, dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Dei suddetti 1.000 miliardi, 850 sono stati finalizzati all'ammodernamento dell'autostrada ed iscritti sul Cap. 518 (ora 722) del bilancio passivo dell'ANAS.

Il programma in questione può ritenersi praticamente attuato in quanto gli impegni assunti ammontano, allo stato, a miliardi 845.66 corrispondenti alla percentuale del 99.49.

Nel corso del 1996 si sono registrati pagamenti per miliardi 6.19 che hanno fatto salire il totale complessivo a miliardi 809.11 corrispondenti alla percentuale del 95.68.

Al termine del 1996 deve registrarsi l'esistenza di residui per un totale di 40.74 miliardi, di cui miliardi 36.55 di residui propri.

DECRETO-LEGGE 01 APRILE 1989, n.121

CONVERTITO NELLA LEGGE 29 MAGGIO 1989, n. 205

Interventi infrastrutturali nelle aree interessate dai campionati mondiali di calcio del 1990.

Il decreto-legge 1.4.1989, n. 121, convertito nella legge 29.5.1989, n. 205, ha stanziato, negli esercizi 1989 e 1990, la complessiva somma di 697 miliardi, dei quali 460 miliardi finalizzati alla realizzazione di opere direttamente connesse allo svolgimento dei campionati mondiali di calcio del 1990 e 237 miliardi destinati ad interventi urgenti di manutenzione ordinaria e straordinaria migliorativa finalizzata ad esigenze di sicurezza e fluidità del traffico limitatamente agli itinerari di collegamento e servizi nelle aree interessate dai campionati in argomento.

I suddetti importi sono stati iscritti sui capitoli 789 e 790 del bilancio passivo dell'ANAS.

Il programma in questione può ritenersi praticamente attuato in quanto gli importi assunti ammontano, allo stato, a miliardi 681.61 corrispondenti alla percentuale del 97.79.

Nel corso del 1996 si sono registrati pagamenti per 1.99 miliardi che hanno portato il totale a 644.77 miliardi corrispondenti alla percentuale del 94.60.

Al termine del 1996 i residui ammontano a 52.23 miliardi di cui miliardi 36.86 di residui propri e miliardi 15.37 di residui di stanziamento.

LEGGE 31 DICEMBRE 1991, n. 433 - Art. 7.

Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dagli eventi sismici del dicembre 1990 nelle provincie di Siracusa, Catania e Ragusa

La legge 31.12.1991, n. 433, recante disposizioni per la ricostruzione e la rinascita delle zone colpite dagli eventi sismici del dicembre 1990 nelle provincie di Siracusa, Catania e Ragusa, ha autorizzato la spesa di 190 miliardi per il triennio 1991-1993 ai fini dell'attuazione degli interventi di competenza dello Stato nelle zone suddette.

Ai sensi del 2° comma dell'art. 7 della legge in argomento, la somma sopracitata è stata ripartita tra le Amministrazioni interessate con decreto in data 25.6.1992 del Ministero per il Coordinamento della Protezione Civile, di concerto con i Ministri della Difesa e dei Lavori Pubblici.

Per gli interventi di competenza dell'ANAS, con il decreto in questione è stata prevista, a tutto il 1996, la spesa complessiva di 65 miliardi iscritti sul Cap. 794 del bilancio passivo dell'ANAS.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione del programma in questione, ad oggi, è in fase di prossima definizione la redazione dei progetti esecutivi per complessivi 45 miliardi per i quali si è in attesa di ricevere alcuni necessari nulla osta delle competenti autorità territoriali (Genio civile) più volte sollecitate.

Per gli altri interventi connessi al programma di importo unitario inferiore ai 2 miliardi, complessivamente quantificabili in 20 miliardi, ad oggi sono stati appaltati n. 6 lavori per miliardi 7.7, mentre per gli altri si prevede di procedere all'appalto entro il corrente anno non appena ultimate le procedure di affidamento per il completamento della progettazione esecutiva.

Nel corso del 1996 sono stati registrati impegni per lavori per 2.29 miliardi che fanno ascendere le somme impegnate a miliardi 3.52.

I residui ammontano a 65 miliardi di cui 2.29 residui propri e miliardi 62.71 residui di stanziamento

LEGGE 04 DICEMBRE 1993 n.493
DELIBERA CIPE 21.12.1993

Spese per il finanziamento di interventi nel settore della viabilità della Regione Liguria.

La Delibera CIPE del 21.12.93 ha assegnato all'ANAS per il finanziamento di interventi nel settore delle viabilità per la Regione Liguria lo stanziamento di 602 miliardi.

Conseguentemente è stato stipulato in data 22.12.93 un accordo di programma tra Stato e Regione Liguria, riportante i lavori da eseguire in attuazione del programma stesso.

Allo stato risultano impegni definitivi per 175.48 miliardi.

Altre opere per 25.30 miliardi risultano già appaltate mentre sono in fase di appalto lavori per 140.700 miliardi.

Ulteriori 5.100 miliardi per progettazioni, per le quali è in corso la gara di appalto, sono oggetto di specifica convenzione con la Provincia di Savona e con il Comune di La Spezia.

I 602 miliardi di stanziamento risultano iscritti al capitolo 795 del bilancio dell'ANAS.

Gli impegni assunti alla data del 31.12.96 ammontano a complessivi 175.48 miliardi corrispondenti alla percentuale del 29.15.

I pagamenti effettuati ammontano a miliardi 8.67 pari al 4.94%.

Al termine del 1996 deve registrarsi l'esistenza di residui per un totale di 593.33 miliardi di cui 166.81 quali residui propri e 426.52 quali residui di stanziamento.

DECRETO LEGISLATIVO 26 FEBBRAIO 1994, N. 43 - ART. 3

Programmi triennali per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale.

Il decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, nell'istituire l'Ente Nazionale per le Strade quale ente pubblico economico, dotato di autonomia organizzativa, amministrativa e contabile, lo ha sottoposto all'alta vigilanza del Ministero dei Lavori Pubblici, che ne detta le direttive e gli indirizzi programmatici.

Ai sensi dell'art. 3 dello stesso decreto delegato le entrate dell'Ente sono costituite prevalentemente da trasferimenti da parte dello Stato, oltre agli introiti provenienti dai canoni di concessione autostradali.

La quantificazione di detti trasferimenti è stabilita annualmente dalla legge finanziaria, ai sensi dell'art. 11, comma 3 lett. d) della legge 468/78 e successive modifiche ed integrazioni e le relative somme sono iscritte, sia per la parte corrente sia per le quote in conto capitale, in appositi capitoli dello stato di previsione della spesa di questo Ministero, che provvede ad erogarli all'Ente con le modalità stabilite in appositi accordi di programmi stipulati annualmente.

I programmi triennali di intervento dell'Ente, contenenti le opere per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale, inclusi gli ammodernamenti e le nuove costruzioni, sono approvati dal Ministro dei Lavori Pubblici, in coerenza con i piani triennali di viabilità dallo stesso Ministro approvati, su conforme delibera del CIPE.

La coordinata attuazione dei programmi è assicurata mediante la stipula di accordi di programma tra il Ministro e l'Ente che ne fissano direttive fasi e tempi dello sviluppo.

Le predette somme da trasferire all'ANAS per il triennio 1997/1999, sulla base delle previsioni della legge n. 663/96 (tab. C) sono così fissate:

- quale contributo per le spese di finanziamento iscritto al capitolo 2102, a Lit. 990 miliardi per l'anno 1997, Lit. 995 miliardi per l'anno 1998 e Lit. 995 miliardi per l'anno 1999;
- quale contributo per le spese di investimento iscritto al capitolo 7272, a Lit. 4.760 miliardi per il 1997, Lit. 4.925 miliardi per il 1998 e Lit. 4.925 miliardi per l'anno 1999, dei quali 2.000 miliardi, per ciascuna annualità, per ammortamento mutui.

Le ulteriori risorse previste in bilancio consistono in:

- Lit. 100 miliardi per l'anno 1997 e Lit. 137,65 miliardi per l'anno 1998 (capitolo 7274 - tab. F), quale contributo straordinario per il completamento di programmi pregressi;
- Lit. 20 miliardi, per ciascuna annualità, per gli anni 1997, 1998 e 1999 (capitolo 7277 - tab. F), quale contributo per ammortamento mutui per il completamento del raddoppio dell'autostrada A6 Torino - Savona da erogare a favore della società concessionaria;
- Lit. 20 miliardi, per ammortamento mutui, per ciascuna annualità, per gli anni 1997, 1998 e 1999 (capitolo 7278 - tab. F), quale contributo per l'avvio della realizzazione della variante di valico dell'autostrada Firenze - Bologna da trasferire alla Società Autostrade p.A..

Le cennate autorizzazioni di spesa, ad eccezione di quelle concernenti i lavori autostradali, sono riferite alla sola competenza, mentre non sono state previste le corrispondenti dotazioni in termini di cassa, se non limitatamente all'importo di Lit. 607,05 miliardi iscritto nel capitolo 7272, anche in considerazione delle rilevanti giacenze dei residui passivi risultanti sul conto intestato all'Ente Nazionale per le Strade alla data del 1° gennaio 1997.

La mancata disponibilità della cassa ed il vincolo posto ai sensi dell'art. 3 comma 214 della legge 662/96 che, come è noto, ha subordinato la possibilità di accreditare erogazioni in contabilità speciale alla condizione di previa riduzione delle disponibilità del conto medesimo ad un valore non superiore al 20 % delle giacenze rilevate al 1° gennaio 1997, hanno di fatto impedito a questo Ministero l'erogazione dei previsti contributi, se non limitatamente alla somma di Lit. 500 miliardi con Decreto del Direttore Generale n. 106/segreteria del 28 marzo 1997 sul capitolo 7272, al fine di consentire all'Ente il rimborso delle rate di mutui contratti in scadenza entro il primo trimestre 1997, alla somma di Lit. 20 miliardi con Decreto del Direttore Generale n. 886 del 9 giugno 1996 sul capitolo 7277, al fine del completamento ed adeguamento dell'autostrada Torino - Savona alle norme di sicurezza del Codice della Strada ed alla somma di Lit. 20 miliardi con Decreto del Direttore Generale n. 922 del 9 giugno 1997 sul capitolo 7278, al fine dell'avvio del nuovo tratto Aglio - Canova dell'autostrada Firenze - Bologna.

Nel frattempo, per fronteggiare le esigenze di pagamento dell'ANAS che nel corso del 1996 aveva impegnato contrattualmente notevoli risorse finanziarie in opere

rapidamente cantierabili con immediati, benefici riflessi sui livelli occupazionali diretti ed indiretti, lo stesso Ente, con decreto del Ministro del Tesoro n. 854153 del 9 maggio 1997, in deroga all'art. 8, comma 3, del decreto - legge 669/96, è stato autorizzato ad effettuare pagamenti per 6.450 miliardi di lire per tutto l'arco del 1997.

Infatti, la positiva dinamica dei pagamenti registrata nel primo semestre dell'anno in corso ed il conseguente progressivo riassorbimento dei residui rispetto alle giacenze accertate al 1° gennaio dell'anno nel conto intestato all'Ente, sono ora indici di una capacità realizzativa in via di netto recupero da parte dell'ANAS.

In considerazione di quanto sopra, e del conseguente andamento dei fabbisogni di cassa, relativamente tanto all'avanzamento dei lavori, quanto alla scadenza di rate di mutui e delle ulteriori spese obbligatorie di parte corrente necessarie per il funzionamento dell'Ente, questo Ministero, in sede di proposte per la legge di assestamento del bilancio 1997, ha, come è noto, richiesto l'integrazione delle dotazioni di cassa sui capitoli di bilancio interessanti l'ANAS, al fine di poter dar corso ai necessari trasferimenti di risorse, ai sensi del decreto legislativo n. 143/94.

Nel frattempo, sulla proposta di programma triennale predisposta dall'Ente, sulla base delle direttive programmatiche imposte dal Ministro dei Lavori Pubblici con atto in data 16 dicembre 1996, nel corso di una serie di riunioni tenutesi presso il Ministero dei Lavori Pubblici, sono stati sviluppati confronti ed intese con le Regioni ed, in data 22 maggio 1997, è stato acquisito il parere favorevole della Conferenza per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano.

Lo stesso programma triennale 1997/1999 è stato così approvato con D.M. n. 125/Segr. del 22 maggio 1997, registrato alla Corte dei Conti il 24 Luglio 1997 registro n. 2 foglio 152.

Attualmente è in corso la stipula dell'accordo di programma, già deliberato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS nel luglio 1997.

Nell'ambito del programma triennale, rispetto all'ammontare complessivo dello stanziamento per il triennio (circa 18.000 miliardi di lire) si è proceduto ad un primo accantonamento di circa 9.000 miliardi di lire per le spese di funzionamento dell'Ente e per l'ammortamento dei mutui precedentemente contratti.

Al citato accantonamento è stata aggiunta una somma pari a circa 2.500 miliardi di lire per gli interventi di manutenzione, in accordo con quanto espresso dalla risoluzione Vigni, approvata dalla Camera dei Deputati, Commissione VIII in data 18 febbraio 1997, che ha inteso segnalare la particolare attenzione che deve essere assicurata alle opere di tutela del patrimonio stradale esistente.

Le restanti risorse (circa 6.200 miliardi di lire) sono state destinate ad investimenti dell'area nazionale e di quella di interesse regionale, selezionati secondo gli obiettivi della summenzionata direttiva ministeriale.

All'interno della cifra così determinata, circa 850 miliardi di lire sono finalizzati ad assicurare la quota nazionale per la realizzazione di opere oggetto di cofinanziamento europeo, ciò in linea con quanto espressamente raccomandato dalla risoluzione parlamentare, anche in vista di una maggiore integrazione internazionale attraverso il costante adeguamento delle grandi direttrici alle crescenti esigenze di mobilità in sede comunitaria. Altri 2.000 miliardi di lire circa sono stati impegnati per il cofinanziamento di opere che godono di altro contributo nazionale, proveniente sia da espresse previsioni normative sia da impegni sottoscritti dalle società concessionarie di autostrade.

Per quanto attiene ai criteri di riparto tra le Regioni, questa Direzione Generale, come peraltro sottolineato anche dall'VIII Commissione della Camera, si è posta il problema della vetustà degli stessi e si è già adoperata affinché siano studiati nuovi criteri più consoni alle attuali esigenze di mobilità ed alle realtà locali, ciò nonostante, ha ritenuto che un accurato lavoro in tal senso richiedesse tempi non compatibili con le scadenze previste per la predisposizione del programma triennale 1997/1999, ma costituisse il primo passo per un'efficace programmazione per i trienni successivi.

Di conseguenza, si è ritenuto opportuno utilizzare gli stessi parametri e coefficienti di ripartizione fissati nella delibera CIPE 28 marzo 1985, ma con taluni accorgimenti, come l'esclusione di quei fattori che non hanno più alcuna corrispondenza con le effettive situazioni locali, mentre si è tenuto conto di altri quali la popolazione residente, il traffico merci e passeggeri, l'orografia del territorio ed altri, parametri che conservano, obiettivamente, la loro influenza.

Determinata la somma spettante ad ogni regione, è stato richiesto alle stesse di deliberare le proprie priorità sulla base di una griglia di valutazione specificamente indicata

nella direttiva del Ministro e condivisa dalla Commissione Camerale, ossia privilegiando il completamento e la canteribilità, dando priorità agli interventi dotati di progetto esecutivo o carente soltanto di qualche parere amministrativo, in sintesi prossimi all'avvio dei lavori.

A tale proposito, occorre precisare che è stato definito un sistema di monitoraggio sull'attuazione degli interventi programmati, con la funzione di verificare il rispetto dei tempi realizzativi previsti e porre tempestivamente in essere le opportune misure correttive in relazione a ritardi od inadempimenti.

Infine, con riferimento alla prospettazione del fabbisogno per il triennio 1998/2000, si richiede che non si proceda a rimodulazioni degli stanziamenti esistenti, che vengano confermate le quote di stanziamento così come previste in tabella C per gli anni 1998 e 1999, prevedendo pari dotazione anche per l'anno 2000 ed in tabella F e che venga prevista un'adeguata autorizzazione di cassa.