ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XL**
n. **1**

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI IN MATERIA DI INTERVENTI PER L'INDUSTRIA CANTIERISTICA ED ARMATORIALE

(Anno 2001)

(Articolo 5, comma 4, della legge 30 novembre 1998, n. 413)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

Trasmessa alla Presidenza il 1º luglio 2002

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DIPARTIMENTO PER LA NAVIGAZIONE E IL TRASPORTO MARITTIMO E AEREO

DIREZIONE GENERALE PER LA NAVIGAZIONE E IL TRASPORTO MARITTIMO E INTERNO

RELAZIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 5, COMMA 4, DELLA

LEGGE 30 NOVEMBRE 1998 , N. 413

L'andamento dell'economia e dei trasporti marittimi

Il 2001,nel suo insieme, è stato un anno caratterizzato da un forte rallentamento dell'economia mondiale che ha interessato contemporaneamente gli Stati Uniti, l'Unione Europea e il Giappone.

La recessione economica in USA e l'atto terroristico dell'11 settembre alle Twin Towers hanno avuto un non trascurabile impatto sull'economia mondiale.

L'inflazione al consumo si è attestata sotto il 2% per effetto delle quotazioni del greggio, del crollo del volume degli scambi e della caduta dei prezzi delle materie prime. Le quotazioni del greggio hanno, infatti, subito una flessione sensibile da 28 dollari al barile nel 2000 a 23,6 mediamente nel 2001, determinando un calo sostanziale dell'inflazione.

La crescita del prodotto interno lordo mondiale si è attestata intorno al 2,5 per cento, dimezzandosi rispetto a quella dell'anno precedente (4,7 per cento). I risultati registrati, peraltro, presentano andamenti differenziati nelle diverse aree economiche produttive del mondo: la crescita del prodotto interno lordo degli Stati Uniti è diminuita dal 4,1% del 2000 al 1,2 % nel 2001. Nei paesi dell'area europea è stata registrata una crescita del 1,6 % contro il 3,4% dell'anno precedente. In Giappone si è verificato un crollo dal + 2,4% del 2000 al – 0,4% del 2001.

Sull'assetto dell'economia mondiale hanno pesato, come già evidenziato, numerosi fattori politici, quali l'attentato terroristico alle torri di New York e i conflitti nei Balcani ed in Medio Oriente, che

hanno determinato ulteriori elementi di incertezza non solo nelle regioni interessate ma anche nel resto del mondo.

Il mercato mondiale delle costruzioni navali nel 2001

Il 2001 è stato un anno gravido di problemi per il settore delle costruzioni navali: la recessione negli USA e gli attacchi terroristici dell'11 settembre hanno determinato una flessione del mercato dei noli – soprattutto di quelli relativi al trasporto di container e delle navi da crociera – e con essa si è verificato un declino a livello mondiale della domanda di nuove costruzioni. Nel corso del 2001 gli ordini per navi da trasporto a livello mondiale si sono attestati su un valore di 19,4 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, con un calo del 21% rispetto ai valori eccezionali del 2000 (oltre 26 milioni di tslc), ma con un incremento del 17% rispetto ai valori del 1999 . I prezzi delle nuove costruzioni sono diminuiti, mediamente, del 15%. Gli ordinativi di navi da trasporto standard (tankers, general cargo, containers, bulk carriers) con un valore complessivo di 13,5 milioni di tslc hanno registrato una flessione del 27% rispetto all'anno precedente, ma con un incremento del 6% rispetto al 1999. Gli ordinativi di navi da trasporto high-tech (ro-ro, ferries, non cargo, chemical, LPG, LNG) hanno raggiunto i 5,9 milioni di tslc, con un calo più contenuto del 4% rispetto al 2000, ma con un aumento del 45% rispetto al 1999.

Tale risultato è dovuto all forte crescita della domanda di navi metaniere (LNG). Gli ordinativi di tali unità nel 2001 hanno raggiunto

56 unità, di cui 33 ai cantieri coreani, che detengono, pertanto, il 59% del relativo mercato pur essendo entrati recentemente nel settore, 18 ai cantieri giapponesi e 5 a quelli spagnoli. I cantieri coreani dunque sono riusciti ad entrare in questo mercato "di nicchia" grazie ai prezzi estremamente bassi praticati e ai tempi di consegna particolarmente competitivi.

Nel segmento del trasporto standard la Cina ha fatto passi da gigante, acquisendo una quota di mercato del 15% (+ 6% rispetto all'anno 2000), grazie al settore product tankers con prezzi di offerta bassi e miglioramenti della qualità del prodotto. Il Giappone, nonostante la crisi economica, grazie alla svalutazione dello yen rispetto al dollaro e all'aumento della domanda interna, è passato dal 29 al 39% (+10%), a scapito della cantieristica coreana (-16%), che è però salita del 65% nel settore high-tech grazie ai numerosi ordinativi di unità metaniere.

Nel segmento del trasporto high-tech si è registrata una situazione di stabilità delle quote di mercato dei maggiori paesi produttori, con un incremento del 2% per Giappone, del 3% per l'U.E. e del 6% per la Corea, a detrimento della Cina (-2%) e del Resto del Mondo (-9%).

In conclusione, in termini di quote fra le maggiori aree costruttive, i cantieri del sud-est asiatico hanno toccato il 75% della domanda globale. Il Giappone ha riconquistato la leadership del mercato con una percentuale del 33%, seguito dalla Corea che ha subito una flessione dal 36 al 30%, dalla Cina, che è passata dal 7 all'11%, e dall'Unione Europea che ha registrato una flessione dal 19 al 13%.

Per quanto riguarda le consegne di nuove navi nel 2001 i produttori del Far East hanno effettuato il 72,3% delle consegne (Corea 30,4%, Giappone 34,7% e Cina 5%) mentre l'AWES (U.E. + Norvegia, Polonia e Romania) detiene la seconda posizione con il 27% dei completamenti, dopo Giappone e Corea.

Gli sviluppi della politica dell'Unione Europea nel campo della costruzione navale

Dopo il lungo e infruttuoso negoziato con il Governo coreano per il ripristino delle normali condizioni di concorrenza nel settore cantieristico, la politica dell'Unione Europea è stata finalizzata a porre le basi della strategia da adottare a fronte di un settore caratterizzato dal crescente squilibrio fra la domanda e l'offerta e da una vera e propria guerra dei prezzi, conseguenza della dissennata politica adottata dalla Corea del Sud negli ultimi anni. Detta politica, lasciando ai cantieri comunitari principalmente gli ordini "interni" di minore importanza e quelli per le tipologie di navi altamente specializzate (passeggeri, ro-ro e chimichiere), è stata determinata essenzialmente da un aumento ingiustificato della capacità produttiva di tale Paese e si è tradotta in un vero dumping dei prezzi (sfruttando anche la svalutazione del won) che risultano essere inferiori agli stessi costi di produzione dei cantieri coreani. Le pratiche sleali della concorrenza coreana sono state oggetto di ben cinque rapporti della Commissione Europea negli ultimi due anni. E' in ragione di tali connotazioni che la cantieristica navale è stata oggetto anche in passato di specifici provvedimenti comunitari intesi a salvaguardare la cantieristica

europea dalla concorrenza sleale dei cantieri asiatici e di altri Paesi terzi attraverso la previsione di misure di sostegno al settore.

Le finalità della politica industriale perseguita dall'Unione Europea mediante la direttiva n.684 del 21 dicembre 1990 (VII direttiva sugli aiuti alla costruzione navale) è stata quella di propiziare la normalizzazione del mercato, mantenendo nel frattempo in piedi strumenti d'intervento idonei a consentire alla cantieristica europea, in crisi produttiva per lo squilibrio del mercato mondiale ed, in particolare, per la ben nota politica di aggressività commerciale delle imprese asiatiche e dei paesi terzi, di conservare un livello di competitività adeguato alle sfide poste dal mercato stesso ed ai bisogni dell'economia marittima comunitaria.

Con il Regolamento n.1540 del 29 giugno 1998 l'Unione Europea ha ritenuto di confermare solo fino al 31 dicembre 2000 il sistema degli aiuti alla produzione.

Gli strumenti comunitari in questione prevedevano il meccanismo del massimale unico di aiuto uguale per tutti gli stati membri, espresso in percentuale del valore contrattuale, non includendo nel massimale soltanto gli aiuti indiretti alla cantieristica concessi ai committenti qualora conformi alle disposizioni dell'Accordo OCSE sul credito all'esportazione di navi di cui alla Risoluzione del Consiglio OCSE del 3 agosto 1981 (c.d. Accordo-navi).

Il Regolamento n.1540/98 si è posto l'obiettivo di porre fine alla politica dell'aiuto diretto alla produzione, al fine anche di incoraggiare l'industria della costruzione navale a migliorare i propri indici di produttività, e di spostare l'accento su altre forme di incentivazione al settore ritenute dall'Unione più efficaci ai fini del consolidamento e

potenziamento degli standard di concorrenzialità del comparto, quali gli aiuti agli investimenti innovativi ed alla ricerca.

Nel corso del 2001, in una situazione dell'industria cantieristica italiana ed europea fortemente influenzata dalla concorrenza sleale della Corea e dalla irruzione sul mercato della cantieristica cinese - che occupa il terzo posto nel mondo con circa il 7% del mercato - e dei paesi emergenti, che hanno avuto effetti particolarmente pesanti sul piano occupazionale ed economico del settore, il nostro Paese si è attivato nelle varie sedi per la salvaguardia dell'industria cantieristica, contestando vivacemente e puntualmente la politica adottata dai cantieri coreani in tema di capacità produttiva e di livello dei prezzi delle nuove navi, concreti elementi di destabilizzazione del mercato, e continuando, con un'azione svolta a tutto campo, a sensibilizzare la Commissione europea e gli altri Stati membri circa la necessità ed urgenza di misure di difesa della cantieristica comunitaria contro le politiche commerciali sleali di paesi terzi, in particolare mediante l'estensione dell'attuale regime di sostegno alla produzione dopo il 31 dicembre 2000, anche se limitatamente a quei segmenti di mercato che maggiormente hanno subito l'aggressione coreana (portacontainers, product and chemical carriers). Da parte italiana è stata costantemente espressa in sede comunitaria una ferma posizione, fondata sulla considerazione che il brusco cessare dell'aiuto alla produzione alla data del 31.12.2000 ha, di fatto, privato i cantieri comunitari dell'unico strumento di difesa di cui ancora dispongono contro l'aggressività commerciale dei Paesi asiatici, mettendo a rischio la stessa sopravvivenza del settore, ed è stata ribadita l'esigenza di un meccanismo difensivo temporaneo per alcuni

comparti dell'industria cantieristica europea, per consentire ai nostri operatori di permanere ancora sul mercato in attesa del suo risanamento.

E' stata messa a punto da parte della Commissione una strategia articolata su due azioni:

- il ricorso all'Organizzazione per il commercio perché si ristabiliscano accettabili condizioni di concorrenza;
- la proposta al Consiglio per l'attivazione di un "meccanismo difensivo temporaneo" limitato alle tipologie (portacontenitori, chimichiere e product) più colpite dall'aggressività coreana.

Proposta che ha, peraltro, deluso le aspettative dell'industria risultando per l'Italia di relativo interesse. Com'è noto, la proposta prevede un limitato aiuto (6%) per i segmenti delle portacontenitori e delle product e chemical carriers fino al 31.12.2002. Tale proposta non ha, però, ricevuto l'auspicato consenso durante l'ultimo Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea, svoltosi a Bruxelles il 5 dicembre 2001.

Si prospetta ora tuttavia la possibilità che, con il voto favorevole del governo francese, subordinato però all'inclusione delle unità LNG tra i segmenti assistibili, lo strumento in questione possa essere "riconsiderato" dal Consiglio.

La situazione e le prospettive dell'industria cantieristica italiana

Nel corso dell'anno 2001 si sono particolarmente avvertiti gli effetti della concorrenza asiatica sul piano occupazionale ed

economico. Tale concorrenza ha determinato, infatti, un consistente spostamento della clientela armatoriale comunitaria e italiana verso i cantieri dell'estremo oriente.

In questo quadro, nel 2001è stata emanata la legge 16.marzo 2001, n.88 recante misure di difesa di natura straordinaria e transitoria sotto forma di incentivazioni fiscali e finanziarie a favore delle commesse navali in avanzata fase di realizzazione nell'anno 2000 o in tale anno avviate.

Detto provvedimento, previsto per stimolare la propensione degli armatori europei e nazionali ad investire per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta presso cantieri italiani o dell'Unione Europea, è divenuto operativo alla fine del mese di marzo 2002, con l'entrata in vigore del relativo regolamento di attuazione (D.M. 27 dicembre 2001, n.487).

Nel periodo di riferimento le politiche pubbliche in materia si sono dunque concentrate sulla "ottimizzazione" delle possibilità offerte dalla disciplina comunitaria mediante l'applicazione dei due tipi di intervento a favore delle commesse di costruzione e trasformazione navale sinora dimostratisi efficaci per l'acquisizione di un numero ragguardevole di iniziative da parte dei cantieri nazionali.

Il primo tipo di intervento si è sostanziato nella concessione di un contributo al cantiere esecutore dei lavori calcolato in percentuale del valore della commessa (tale percentuale è pari al 9% del valore contrattuale prima dell'aiuto, per le costruzioni di valore superiore ai 10 milioni di Euro ed al 4,5% del prezzo contrattuale, per le costruzioni di valore inferiore nonché per le trasformazioni navali).

Tale misura di sostegno è volta a consentire al cantiere di

praticare al cliente un prezzo pari a quello praticato sul mercato internazionale dai cantieri concorrenti, cosicché l'operatore italiano è stato posto in una posizione di parità, quanto a possibilità competitive, rispetto alla concorrenza ed ha potuto collocare con successo sul mercato le proprie offerte.

Il secondo tipo di intervento, a favore dell'armatore-committente, ha l'analoga funzione di allineare i costi finanziari che il committente stesso deve sostenere per l'investimento in nuove navi a quelli praticati sul mercato finanziario internazionale: in altri termini, il maggior costo scaturente dal ricorso al sistema creditizio nazionale è stato così azzerato, in modo da assicurare ai cantieri navali nazionali parità di condizioni rispetto ai concorrenti anche per quanto concerne l'aspetto del finanziamento navale.

La politica pubblica perseguita a favore del settore in base agli strumenti sopra descritti ha avuto un significativo impatto sulle capacità competitive del settore, tant'è che la cantieristica italiana è andata ad occupare un posto di tutto rispetto nello scenario mondiale, con produzioni di punta per alcune delle quali ha assunto addirittura la leadership (navi crociera).

La produzione della cantieristica italiana nel 2001 si è attestata intorno alle 600 mila tonnellate di stazza lorda compensata, ciò che ha permesso di assicurare fino ad oggi il pieno impiego delle principali strutture produttive nazionali nonché un'attività costantemente crescente delle numerosissime imprese dell'indotto.

Gli ordini acquisiti nel corso dell'anno sono stati invece molto modesti (circa 10 per sole 135.000 tslc) scontando evidentemente l'eccezionale flusso di ordinativi ancora assistibili stipulati entro il

31.12.2000, ma anche risentendo degli effetti del deterioramento del mercato mondiale, della mancanza di strumenti per affrontare le continue violazioni da parte della Corea di normative globalmente accettate e, ovviamente degli attacchi terroristici dell'11 settembre, che hanno determinato una momentanea paralisi del settore, inficiando in alcuni casi l'operatività di ordinativi già acquisiti, e provocando un declino delle ordinazioni specialmente nei settori delle portacontenitori e delle navi da crociera, settore quest'ultimo di primaria importanza per la cantieristica nazionale.

Il carico di lavoro del nostro Paese, grazie ai recenti provvedimenti legislativi, resta comunque di tutto riguardo sia a livello europeo sia a livello mondiale, collocando l'industria cantieristica nazionale al 4° posto nella graduatoria mondiale dei produttori di navi, dopo Corea, Giappone, Cina e insieme alla Germania.

Nel 2001 sono state consegnate 23 navi, per complessive 583.000 tslc e un valore di circa 1,9 miliardi di Euro, due terzi dei quali per committenti esteri.

Si tratta, però, di navi di notevole complessità e a più elevata tecnologia e, in particolare, di navi da crociera (2 per complessive 176.750 tslc) e di traghetti (8 per complessive 262.950 tslc).

Preoccupante è divenuta la situazione dei cantieri di media e piccola dimensione, specializzati nella costruzione di unità di tipo convenzionale, da tempo esposti all'agguerrita concorrenza dei paesi asiatici che negli ultimi anni hanno monopolizzato la domanda mondiale del naviglio standard e che ora stanno mettendo a rischio anche le tipologie di navi a maggiore valore aggiunto.

I lusinghieri successi conseguiti dalle imprese navalmeccaniche italiane vanno in primo luogo attribuiti alla capacità del settore, che ha saputo raccogliere la sfida della competitività a livello europeo e mondiale. Non va tuttavia sottaciuto il ruolo dello Stato che, con significativi investimenti, è riuscito ad assecondare tale processo di trasformazione e rilancio del settore.

A tale proposito va ancora una volta evidenziato che i risultati dell'intervento pubblico nel settore marittimo devono essere letti alla luce dello studio Censis sull'impatto economico e sociale delle attività marittime, pubblicato nel 1996 ed aggiornato nell'anno in corso, che tende ad evidenziare il ruolo effettivo e potenziale dell'economia marittima nello sviluppo macroeconomico generale. In tale studio, com'è noto, viene stimato che nel settore cantieristico si verifica un "effetto moltiplicatore" pari a 3,526 degli investimenti. Ciò significa che l'ammontare degli investimenti in nuove navi realizzate grazie al sostegno pubblico ha creato una crescita economica pari a quasi quattro volte l'importo di detti investimenti, elemento, quest'ultimo estremamente significativo se rapportato all'entità del fatturato della cantieristica italiana. Considerato, infatti, che negli ultimi anni la produzione dell'industria cantieristica italiana si è attestata mediamente in circa 750.000 T.S.L.C./anno, si determina, a fronte di un costo unitario per tonnellata di stazza lorda compensata di euro 3.356,97, un volume d'investimenti nell'anno 2001 di circa euro 2.530.638,81, che ha prodotto, in base a tale meccanismo, un effetto economico sul sistema Paese, per detto anno, di circa euro

8.922.825,85 e, con riferimento al triennio 1999-2001, di circa euro 26.768.477,54.

L'impatto economico e sociale, inoltre, degli interventi pubblici per il settore marittimo, con particolare riguardo all'occupazione, è quindi di tutta evidenza.

Il citato studio Censis, peraltro, valuta anche la dimensione occupazionale, attraverso una stima delle unità di lavoro direttamente utilizzate dai cantieri e quelle attivate a monte e a valle del processo produttivo.

Il moltiplicatore delle unità di lavoro per l'industria cantieristica è pari a 2,09. Come confermato dai dati forniti per gli Albi delle Imprese Navalmeccaniche, a circa 18.000 unità lavorative direttamente utilizzate nella produzione si sommano, nel sistema economico generale, più di 18.000 unità coinvolte nelle diverse attività complementari alla attività cantieristica, per la realizzazione di manufatti e componenti di allestimento navale, per un impatto occupazionale totale di circa 36.000 addetti, cui va aggiunto un contributo, peraltro, non trascurabile, in termini di occupazione, da parte delle imprese del settore che svolgono attività di riparazione e trasformazione navale .

Gli indicatori di risultato suesposti sono rappresentativi della quasi totalità della produzione cantieristica nazionale, in quanto è del tutto marginale (circa l'1% sul totale) l'attività produttiva svolta da cantieri italiani in ordine a lavori di costruzione e trasformazione navale che non usufruiscono del sostegno pubblico: trattasi, per lo più, di cantieri di piccole dimensioni impegnati nella costruzione di pescherecci, di unità per il servizio antinquinamento commesse dallo

Stato ovvero di unità operative per i vari Corpi dello Stato stesso, mentre vanno in ogni caso tenute fuori dalle presenti valutazioni le costruzioni propriamente "militari", costruite nei cantieri specializzati.

Risulta pertanto evidente l'effettiva significatività dei dati e dei risultati di cui sopra in relazione al settore navalmeccanico nazionale nel suo complesso.

Le valutazioni fatte alla luce dello studio Censis (ciò valga anche nei contesti successivamente analizzati in cui lo studio in parola è utilizzato quale "modello matematico di riferimento" per la misurazione degli effetti dell'attività dell'amministrazione nella materia marittima) hanno ovviamente stretta correlazione con i dati macroeconomici di cui è espressione il P.I.L., dovendosi considerare la "crescita economica" che lo studio permette di individuare quale componente dello stesso P.I.L.

Elementi di dettaglio sulla produzione della cantieristica italiana e sugli interventi di sostegno posti in essere per le varie tipologie navali sono riportati nelle schede illustrative dei relativi programmi di attività e della gestione delle pertinenti risorse finanziarie.

LA RICERCA APPLICATA NEL SETTORE NAVALE

Nel corso del 2001 è proseguito l'intervento pubblico nel campo della ricerca applicata al settore delle costruzioni navali, nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e allo sviluppo, con l'obiettivo di migliorare la competitività e di consolidare le basi tecnologiche dell'industria navalmeccanica attraverso la realizzazione di programmi nel settore navale aventi per oggetto lo sviluppo di soluzioni avanzate in teme di industria cantieristica.

In questi ultimi anni il panorama internazionale ha evidenziato a più livelli come la ricerca nel campo navale sia uno degli elementi chiave per ottenere concreti recuperi di efficienza, aspetto quest'ultimo importantissimo in un contesto di forte competitività quale quello nel quale gli operatori di settore si trovano quotidianamente a dover operare.

Nello specifico la legge 28 dicembre 1999, n.522, recante misure di sostegno all'industria cantieristica ed alla ricerca applicata al settore navale, ha recato all'art.5 le risorse finanziarie per assistere i programmi di ricerca ricompresi nel periodo tra il 1° gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002 da parte dell'Istituto Nazionale per i Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) di Roma e del Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) S.p.A. di Genova.

Gli obiettivi che i ricercatori si sono proposti di perseguire nel corso dei predetti programmi sono stati oggetto di valutazione preliminare da parte del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art. 4 della legge n.259/76 al fine della loro approvazione di concerto con i Dicasteri interessati e della successiva concessione in via preliminare del beneficio loro spettante e possono sintetizzarsi, per quanto riguarda l'INSEAN di Roma, nella messa a punto di metodologie sperimentali e di analisi orientate a definire e sviluppare esperimenti con modelli fisici e modelli computazionali, fra loro corredati ed integrati per la simulazione dei diversi e complessi fenomeni che condizionano il comportamento di un veicolo o struttura interagente con l'ambiente marino.

I ricercatori, nel caso di specie, hanno condotto una serie di analisi attraverso l'uso dell'idrodinamica numerica con l'intento di

operare la previsione delle prestazioni di corpi sommersi e del comportamento in mare agitato delle navi di superficie, nonché la previsione delle prestazioni idrodinamiche di varie tipologie di carena in condizioni di assetto ordinario ed estreme con propulsione convenzionale e non convenzionale, con una particolare attenzione alle seguenti aree di indagine: 1) resistenza idrodinamica di carena; 2) sistemi di propulsione; 3) dinamica dei veicoli marini; 4) idroelasticità ed acustica; 5) modelli e metodi di calcolo per flussi turbolenti.

I costi che l'INSEAN di Roma prevede di sostenere per la realizzazione dell'intero programma relativo al triennio 2000-2002 ammontano a lire 30 miliardi ed il contributo previsto dall'art. 5 della citata legge n.522/99 è stimato in circa 12 miliardi di lire.

Nel corso del 2001 si è inoltre provveduto, alla luce del rifinanziamento recato dall'art. 1, comma sesto, della legge n.88/2001, previa verifica che la totalità dei risultati raggiunti nel corso delle ricerche svolte fosse adeguata agli obiettivi prefissati dai ricercatori nella stesura del programma , alla determinazione ed alla successiva concessione del beneficio spettante all'INSEAN, per il programma di ricerca relativo al triennio 1997-1999 di cui alla legge n.261/97.

Per quanto riguarda, invece, il programma di ricerca relativo al triennio 2000-2002 predisposto dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) S.p.A di Genova, va evidenziato innanzitutto che lo stesso è incentrato su molti aspetti chiave del processo produttivo e sulle esigenze di operatività del mezzo nave, postochè la ricerca e sviluppo devono essere strumenti per ottenere concreti recuperi in termini di produttività dell'intero comparto navalmeccanico.

In particolare attraverso gli studi del CETENA di Genova è stato

possibile procedere allo sviluppo di soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica per mezzo di un insieme organico di progetti tali da ricomprendere al loro interno l'intero processo che va dalla conoscenza dei fenomeni all'esercizio della nave passando per la sua progettazione e costruzione.

Il CETENA, partendo dal monitoraggio della frontiera scientifica e tecnologica unitamente ad una pianificazione di argomenti di ricerca industriale e precompetitiva, ha tracciato il terreno su cui sperimentare nuove idee, conoscenze e tecniche necessarie al processo produttivo per fronteggiare , come già detto, e, possibilmente, vincere le sfide che la globalizzazione dei mercati impone.

L'orientamento verso il mercato è spiccato nell'aver programmato tra le aree di ricerca una specifica area d'intervento finalizzata ad attività di pianificazione strategica, coordinamento e gestione dei programmi di acquisizione dei dati destinati alla ricerca ed infine alla diffusione dei risultati scientifici e dei benefici che nel corso delle ricerche vengono via via validati.

In sintesi, nel programma in argomento viene data particolare attenzione a tutte le tematiche scientifiche concernenti la sicurezza della nave, il rispetto dell'ambiente, la riduzione dei costi di costruzione e di esercizio e le prestazioni del mezzo nave.

I costi preventivati dall'Ente per la realizzazione dell'intero programma ammontano a circa 130,5 miliardi di lire ed il contributo previsto , da concedersi nei limiti del pertinente stanziamento di bilancio è stimato in circa 51 miliardi di lire.

In sintesi può affermarsi che gli attuali programmi di ricerca in corso di svolgimento oltre ad essere la naturale prosecuzione delle

ricerche svolte nel corso dei programmi precedenti, sono nel complesso diretti a sviluppare navi a tecnologia avanzata e ad utilizzare il mare come mezzo economico di trasporto delle merci e dei passeggeri.

A questo riguardo giova anche ricordare che l'art.5 della legge 30 novembre 1998 n.413 ha recato il finanziamento per uno speciale programma di ricerca da svolgersi da parte del CETENA di Genova in collaborazione con il mondo armatoriale, finalizzato ad abbattere gli "handicap" strutturali del trasporto marittimo di cabotaggio, che da sempre hanno gravato sul settore, impedendogli di fatto una reale competitività con gli altri tipi di trasporto.

Oggi il cabotaggio si rivela, invece, secondo gli orientamenti del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica , un asse prioritario di sviluppo dell'economia legata al trasporto nazionale ed alla prosecuzione di quello internazionale.

In tale ottica il programma in questione si rivela – nei suoi propositi scientifici – indispensabile per acquisire le aggiornate conoscenze tecniche necessarie ad orientare ogni possibile azione dei cantieri navali, dei porti e delle imprese armatoriali per stimolare lo sviluppo del cabotaggio ed assicurare a tale modalità di trasporto un ruolo più adeguato all'interno del sistema generale dei trasporti del nostro Paese.

Lo stesso si è infatti proposto di sviluppare un tema di ricerca di importanza fondamentale che dovrebbe consentire non solo di affrontare alcuni aspetti sensibili come quelli economici, energetici, ecologici, e sociali collegati al tema principale.

Tale programma, ultimato nel corso del 2001, è stato di recente

oggetto di valutazione da parte del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art. 4 della legge n.259/76, in vista della determinazione e successiva liquidazione definitiva del beneficio. Lo studio ha, tra l'altro, evidenziato l'importanza del trasferimento di quote sempre più consistenti di traffico dalla modalità del trasporto terrestre a quella via mare con l'obiettivo di conseguire effetti positivi sia dal punto di vista del risparmio energetico e del decongestionamento stradale, sia dal punto di vista di una minore usura delle infrastrutture terrestri attraverso un più razionale uso delle altre infrastrutture esistenti come i porti e gli interporti.

L'attività dell'Amministrazione per l'attuazione delle leggi di settore

Conformemente ai criteri di priorità assegnati, nel corso dell'anno 2001 l'Amministrazione ha svolto regolarmente l'attività provvedimentale l'azione di sostegno al settore, facendo registrare un'attività provvedimentale di concessione alle imprese per un importo complessivo di L.409.198.548.237 così ripartiti:

a) contributi alle imprese navalmeccaniche per la costruzione e la trasformazione di navi (ai sensi degli artt.3 e 4 della legge n.132/94): L. 355.952.236.562;
b) contributi di credito navale (ai sensi dell'art.10 della legge n.132/94): L.1.956.657.925;
c) contributi a favore della ricerca applicata al settore navale (art.6 della legge n. 261/97 ed art.5 della legge 522/99): L. 51.289.653.750

Per quanto concerne la concessione dei benefici previsti dalla legge n.522/99, attuativa del Regolamento (CE) n.1540/98 del Consiglio del 29 giugno 1998, riguardanti gli investimenti volti al miglioramento della produttività dei Cantieri navali e la ristrutturazione dei Cantieri, nel corso dell'anno 2000 erano state istruite n.13 istanze per l'ottenimento dei contributi di cui all'art.4 della legge, sono state sottoposte al Comitato Consultivo per l'industria cantieristica di cui all'art.23 della legge 234/89 per il previsto parere e, in data 24 novembre 2000, i relativi piani erano stati trasmessi al Ministero degli Affari Esteri e alla Rappresentanza Permanente d'Italia a Bruxelles per la notifica, ai fini della prevista approvazione alla Commissione Europea. Tale notifica è avvenuta in data 12 dicembre 2000 con nota n.8759.

Nel corso dell'anno 2001 la Commissione ha richiesto, in varie fasi, elementi e informazioni sugli aiuti in parola. Con nota in data 16 maggio 2001 sono stati forniti tutti gli elementi richiesti. Ciononostante la Commissione ha provveduto ad adottare la relativa decisione sul caso solo in data 4 marzo 2002, consentendo, di fatto, all'Amministrazione di dare avvio solo dopo tale data alle procedure di attuazione concreta delle misure in questione.

Per quanto attiene i contributi per l'innovazione tecnologica di cui all'art.3 della legge n.522/99, nel maggio 2001, è stato notificato alla Commissione Europea il solo piano della Società Fincantieri per la propria Direzione Generale di Trieste, previa formale approvazione del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76. La Commissione non ha ancora provveduto ad adottare alcuna decisione sul caso.

In data 16 marzo 2001 è stata emanata la legge n.88 recante nuove disposizioni in materia di investimenti delle imprese marittime per il rinnovo della flotta, che prevede la concessione di agevolazioni fiscali (art.2) e finanziarie (art.3) per i contratti di costruzione o trasformazione navale stipulati nell'anno 2000 o in tale anno in fase avanzata di realizzazione, destinata ad avere un notevole impatto economico e sociale in termini di occupazione, tenuto conto che il provvedimento si riferisce ad un volume d'investimenti stimato in circa 4.000 miliardi di lire.

Tale provvedimento non è, però, divenuto operativo nel corso dell'anno 2001, essendosi concluso, come si è detto, solo nel marzo 2002 il complesso iter per l'emanazione delle disposizioni attuative da adottare, ai sensi dall'art.4 della legge medesima, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Inoltre, agli inizi del 2001, è stata emanata la legge 7 marzo 2001, n.51 che ha disposto incentivi finanziari per la demolizione del naviglio cisterniero vetusto, con la finalità di conseguire una più efficace tutela della sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino, in linea con gli obiettivi che l'Unione Europea sta ponendo come prioritari nell'ambito della politica dei trasporti marittimi. Tale normativa è stata tempestivamente notificata all'Esecutivo Comunitario, che dopo numerose richieste di precisazioni e chiarimenti ha aperto la procedura di indagine formale di cui all'art.88, paragrafo 2, del Trattato, prossima alla conclusione in termini positivi.

Per quanto riguarda l'attività provvedimentale di concessione dei contributi a favore della ricerca applicata al settore navale, nel corso

del 2001, terminato l'iter di approvazione interministeriale dei programmi di ricerca predisposti, rispettivamente, dall'I.N.S.E.A.N. di Roma e dal CE.TE.NA di Genova per il triennio 2000-2002 in attuazione di quanto disposto dall'art.5 della legge n. 522/99, si è provveduto alla concessione, in via preliminare, ad entrambi del beneficio spettante, nella misura complessiva di L. 48.589.653.750.

Le indagini dei predetti programmi, di fatto, costituiscono la naturale prosecuzione e l'ulteriore sviluppo delle linee di ricerca dei precedenti programmi relativi al triennio 1997 – 1999 ed il cui finanziamento era stato recato dalla legge n.261/97 e sono, nel complesso, dirette a sviluppare navi a tecnologia avanzata con alti tassi di sicurezza e di efficienza e ad utilizzare il mare come mezzo economico di trasporto delle merci e dei passeggeri.

Si è, inoltre, provveduto, previa verifica che la totalità dei risultati raggiunti nel corso delle ricerche fosse adeguata agli obiettivi prefissati dai ricercatori nella stesura del programma, alla determinazione definitiva ed alla successiva concessione del beneficio spettante all' I.N.S.E.A.N per il programma di ricerca relativo al triennio 1997 - 1999, per un importo di L.2.700.000.000.

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 22 FEBBRAIO 1994, N.132

(dati aggiornati al 31 dicembre 2001)

Decreto legge 24 dicembre 1993, n.564 convertito in legge 22 febbraio 1994, n.132. Provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca applicata al settore navale – applicativa della VII Direttiva C.E.E..

Leggi di rifinanziamento: DL 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; DL 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; legge 31 luglio 1997, n.261, legge 30 novembre 1998, n.413, legge 28 dicembre 1999, n.522, legge 388/2000.

COSTRUZ. E TRASF.	**Stanziamenti 1993-2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 15,0	* 15,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 63,5	* 63,5
DL 535/96 conv. in L.647/96	* 95,0	* 94,2
L.261/97 art. 1 b)	(*) 135	110,5
L.413/98 art.1 a)	(*) 10 (1)	//
L. 522/99 art.2, comma 3	(*) 28	25
L.388/2000	35	5,4
TOTALE	**381,5**	**313,6**

CREDITO NAVALE.	**Stanziamenti 1993-2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
DL 535/96 conv. in L.647/96	** 65,0	** 65,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	** 58,5	** 58,5
DL 564/93 conv.in L.132/94	** 35,0	** 35,0
L.261/97 art. 1 c) ***	(**) 69 (2)	(**) 59,1
TOTALE	**227,5**	**217,6**

*** ai sensi dell'art.13, comma 1, legge 522/99, 75 mldi sono stati trasferiti allo stanziamento per la cantieristica.

(1) L'ulteriore assegnazione di L/mldi 60 è stata destinata al finanziamento della legge n.88/2001.

(2) L. 39 mldi sono stati destinati per L. 10 mldi alla legge n.51/01 e L. 29 alla legge 88/2001.

RICERCA (INSEAN E CETENA)	**Stanziamenti 1993-2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 4,8	(*) 4,8
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 10,4	(*) 9,8
L.261/97 art. 1 c)	* 10	10
L.413/98 art.5	(*) 1	0,9
L. 522/99 art.5	(*) 7	5
TOTALE	**33,2**	**30,5**

INVESTIMENTI	**Stanziamenti 1993-2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
(art.3,comma 4, L.343/95)	(*) 1,8	1,5
L. 522/99 art.4	(*) 7	//
TOTALE	**8,8**	**1,5**

RISTRUTTURAZIONI	**Stanziamenti 1993-2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L.522/99 art.6	(*) **2**	//

INNOVAZIONE TECNOLOGICA	**Stanziamenti 1993-2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L.522/99 art.3	(*) **2**	//

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 16 MARZO 2001, N.88

(dati aggiornati al 31 dicembre 2001)

CREDITO NAVALE.	**Stanziamenti 2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L.88/2001 art.3	**72,0**	//

CREDITO D'IMPOSTA	**Stanziamenti 2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L.88/2001 art.2	**(*) 17**	//

RICERCA (INSEAN E CETENA)	**Stanziamenti 2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L. 88/2001 art.1, comma 6	**(*) 0,45**	**0,2**

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE N.511/2001

DEMOLIZIONE NAVALE	**Stanziamenti 2001 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L.51/2001 art.2	**(*) 10**	//

* = Limiti di impegni della durata di 10 anni
(*)= Limiti di impegni della durata di 15 anni
**= Limiti di impegni della durata di 8 anni e mezzo
(**)=Limiti di impegni della durata di 12 anni
** = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti

Contributi concessi nel 2001 in Lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il regime della VII Direttiva C.E.E.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. E TRASF.

L.132/94 art.3 e 4	**355,9**

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.132/94 art.10	**1,9**

RICERCA
(INSEAN E CETENA)

L.343/95 art.14 e 15	**51,2**

Contributi concessi in Lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo della VII Direttiva C.E.E.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. E TRASF.

L.132/94 art.3 e 4	**2.803,7**

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.132/94 art.10	**1.580,4**

RICERCA
(INSEAN E CETENA)

L.343/95 art.14 e 15	**227,6**

STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE 14 GIUGNO 1989, N.234

(dati aggiornati al 31 dicembre 2001)

Legge 14 giugno 1989, n.234. Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed amatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale – applicativa della VI Direttiva C.E.E..

Leggi di rifinanziamento: 28 marzo 1991, 31 dicembre 1991, n.431; DL 20 maggio 1993, n.149 convertito nella legge 19 luglio 1993, n.237; DL 24 dicembre 1993, n.564 convertito nella legge 22 febbraio 1994, n.132; DL 13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 agosto 1995, n.343; DL 21 ottobre 1996, n.535 convertito nella legge 23 dicembre 1996, n.647; legge 31 luglio 1997, n.261.

COSTRUZ. E TRASF.	**Stanziamenti 1993 (lire/mldi)**	**Somme impegnate (lire/mldi)**
L.234/89 art.2	349,6	319,4
L.107/91	15,0	15,0
L.431/91	* 174,5	* 174,5
L. 149/93 conv.in L.237/93	* 60,0	* 60,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 157,0	* 157,0
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 115,0	* 115,0
DL 535/96 conv. in L.647/96	* 110,0	* 105,9
L.261/97 art. 1 b)	* 15,0	* 6,7
TOTALE	**996,1**	**953,5**

INVESTIMENTI		
L.234/89 art.6	47,0	47,0
L.431/91	* 10,0	* 10,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	* 10,0	* 8,2
DL 287/95 conv. in L.343/95	* 5,0	//
TOTALE	**72,0**	**65,2**

DEMOLIZIONI		
L.234/89 art.7	15,0	15,0
L.431/91	* 1,0	* 0,7
TOTALE	**16,0**	**15,7**
CREDITO NAVALE.		
L.234/89 artt.9 e 10	36,0	36,0
L.107/91	55,0	55,0
L.431/91	60,5	60,5
L. 149/93 conv.in L.237/93	10,0	10,0
DL 564/93 conv.in L.132/94	41,7	41,6
DL 287/95 conv. in L.343/95	35,0	35,0
TOTALE	**237,7**	**237,6**
Contributo per chiusure totali o parziali dei cantieri (T.F.R.)		
L.234/89 art.14	**3,5**	**(*) 2,05**
Verifiche R.I.Na.		
L.234/89 art.4, comma 7	**2,4**	**(*) 3,97**

* = Stanziamento in limiti di impegno della durata di 10 anni

**= Stanziamento in limiti di impegno della durata di 8 anni e mezzo

(*)= Sono state esaurite tutte le istanze presentate, aventi i requisiti di legge

Contributi concessi in Lire/miliardi alle imprese per iniziative ricadenti sotto il periodo della VI Direttiva C.E.E.

INDUSTRIA CANTIERISTICA

COSTRUZ. E TRASF.

L.234/89 art.2 **3.077,9**

INVESTIMENTI

L.234/89 art.6 **150,65**

DEMOLIZIONI

L.234/89 art.7 **18,8**

Contributo per chiusure totali o parziali dei cantieri (T.F.R.)

L.234/89 art.14 **10,18**

INDUSTRIA ARMATORIALE

CREDITO NAVALE

L.234/89 artt.9 e 10 *** 2.019,8**

Verifiche R.I.Na.

L.234/89 art.4, comma 7 **3,97**

N.C. = nuove costruzioni TRA = trasformazioni

** = Contributi da erogare in 17 semestralità costanti