venga dimostrato che un cantiere navale coreano è entrato in concorrenza per l'aggiudicazione del contratto, offrendo un prezzo inferiore.

Da parte italiana si vede con favore la duplice strategia posta in essere dagli organi comunitari, nella convinzione che sia necessario dare dimostrazione, con un segnale chiaro ed incisivo, della ferma volontà dell'Unione Europea di difendere tale comparto industriale.

D'altra parte, però, non possono sottacersi le inquietudini che comunque permangono, a fronte di misure molto modeste e di limitato effetto rispetto alla gravità della crisi in cui si trova l'industria cantieristica nazionale.

Il Regolamento n.1177/2002 in Italia non è ancora operativo, in quanto la legge finanziaria per il 2003 non ha accantonato fondi per la copertura del provvedimento legislativo che avrebbe dovuto darvi attuazione.

Stante la valenza - senza dubbio strategica sotto il duplice profilo sia industriale che militare, cui si accompagnano anche motivazioni connesse alla tutela di interessi sociali ed occupazionali - che l'industria cantieristica navale assume per l'intero sistema economico e produttivo dell'Unione Europea, la Commissione, che in passato è intervenuta in difesa della concorrenza sleale con provvedimenti di settore, si è recentemente limitata ad un generico impegno a proseguire i propri sforzi, in collaborazione con l'industria cantieristica, per aumentare la competitività dei cantieri europei, e ciò in linea con le azioni intraprese dal CESA con l'iniziativa LeaderSHIP 2015, finalizzata alla ricerca di concrete ed effettive misure da adottare soprattutto nel medio termine, ma non ha sinora prodotto valide proposte, abbandonando di fatto il settore al proprio destino.

Finalità dell'iniziativa Leadership 2015 è quella di attuare sul piano industriale forme di cooperazione trasnazionale, con un approccio quanto più possibile integrato e sinergico, allo scopo di sfruttare la complementarità delle

specializzazioni dei singoli cantieri e la possibilità di suddividere fra più soggetti i costi di sviluppo dei nuovi prototipi.

E' su iniziative di questo tipo, basata su alta tecnologia e cooperazione, che la cantieristica europea tende ad orientarsi per assicurarsi anche per il futuro una solida capacità competitiva, che, tuttavia, non appare conseguibile senza una politica industriale di sostegno contro il dumping coreano, da attuare nel breve termine.

4. La situazione e le prospettive dell'industria cantieristica italiana

Nel corso dell'anno 2002, si sono ulteriormente 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 2001 era 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 residuale 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 (ma gli ultimi contratti assistibili sono quelli dell'anno 2000 restando "scoperto" tutto il successivo periodo).

Il primo tipo di intervento si è sostanziato nella tradizionale 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 fino ad oggi 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 2002 si è attestata intorno alle

700 mila tonnellate di stazza lorda compensata, ciò che ha permesso di assicurare, fino al 31 dicembre 2002, l'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 12 per sole 292.570 tslc) scontando, in parte, il flusso di ordinativi ancora assistibili già stipulati entro il 31.12.2000, ma soprattutto 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 della situazione di incertezza politica ed economica mondiale che hanno determinato una momentanea paralisi del settore, inficiando in alcuni casi l'operatività di ordinativi già acquisiti, e provocato un declino delle ordinazioni specialmente nei settori delle portacontenitori e delle navi da crociera, settore quest'ultimo di primaria importanza per la cantieristica nazionale.

Se il carico di lavoro del nostro Paese, in coincidenza con l'esaurimento dei vecchi ordinativi del 2000, può essere ancora ritenuto soddisfacente sia a livello europeo sia a livello mondiale, collocando l'industria cantieristica nazionale al 5° posto nella graduatoria mondiale dei produttori di navi, dopo Corea, Giappone, Cina e Polonia e seguita dalla Germania, si nutrono forti preoccupazioni per il 2004.

Nel 2002 sono state consegnate 19 navi, per complessive 643.622 tslc e un valore di circa 1,6 miliardi di Euro, il 70 per cento 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 (4 per complessive 375.900 tslc), di traghetti per trasporto passeggeri (4 per complessive 150.750 tslc), di car carriers (n.1 da

32.175 tslc), di traghetti Ro-Ro (n.2 per complessive 45.000 tslc) e di navi per il trasporto di prodotti chimici (n.4 per complessive 29.557 tslc).
La cantieristica italiana, pur avendo la leadership mondiale nel settore delle navi da crociera, con il 46% del relativo carico di lavoro, attraversa un periodo di forte crisi per l'insieme dei cantieri non specializzati in tale produzione (che sono la maggioranza, a fronte di soli 3 siti crocieristici) e stante 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, basata su una forte riduzione dei prezzi, 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 (vedasi le crisi dei cantieri Orlando e Morini). A fronte dell'agguerrita concorrenza coreana e dei consistenti vuoti di lavoro che si stanno determinando nei cantieri italiani, il futuro del comparto è estremamente difficile ed incerto e potrebbe essere assicurato solo mediante l'applicazione, anche in Italia, delle misure di cui al vigente Regolamento UE n.1177/2002, nonchè, eventualmente, di misure sui finanziamenti sinora utilizzati da partner comunitari (home credit scheme). Del pari diviene di fondamentale importanza il rifinanziamento delle precedenti leggi di settore (nn.522/99 e 88/2001) per il completamento del piano di aiuti alle imprese cantieristiche e armatoriali per la costruzione di navi ordinate sin dal 2000 e, pressoché tutte, in avanzata fase di realizzazione.

Il sostenuto afflusso degli ordinativi dell'anno 2000, in una con gli investimenti effettuati dalle più importanti realtà cantieristiche per l'ammodernamento degli impianti, e il conseguente aumento degli indici di produttività hanno fino allo scorso anno contribuito a mantenere un ancora accettabile livello di produzione, ma si prevede una grave crisi per l'industria cantieristica ed il suo indotto alla fine del 2003, quando saranno ultimate le navi

ordinate nel 2000, ultimo anno per il quale erano previsti incentivi europei significativi.

I lusinghieri successi conseguiti in passato 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 "Rapporto sull'economia del mare", pubblicato nel 2002, 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 650.000 T.S.L.C./anno, si determina, a fronte di un costo unitario per tonnellata di stazza lorda compensata di 3357 euro, un volume d'investimenti nell'anno 2002 di circa 2,18 miliardi di euro, che ha prodotto, in base a tale meccanismo, un effetto economico sul sistema Paese, per detto anno, di circa 8 miliardi di euro e, con riferimento al triennio 2000 - 2002, di circa 24 miliardi di euro.

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 2,106. Come confermato dai dati forniti per gli Albi delle Imprese Navalmeccaniche, a circa 16.000 unità lavorative direttamente utilizzate nella produzione si sommano, nel sistema economico generale, più di 16.000 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 32.000 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 nel contesto, successivamente analizzato, della ricerca, in cui lo studio in parola è utilizzato quale "modello matematico di riferimento" per la misurazione degli effetti del sostegno statale al settore) 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.

5. La ricerca applicata nel settore navale

Nel corso del 2002 è proseguito l'intervento pubblico nel campo della ricerca applicata al settore navale attraverso i finanziamenti recati dalle leggi di intervento per il comparto marittimo con il costante obiettivo di sviluppare , prioritariamente, soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica con particolare riferimento alle esigenze dell'economia marittima nazionale e per migliorare la competitività delle imprese.

Di fatto il panorama internazionale - caratterizzato da una forte concorrenza extracomunitaria - 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 di fondamentale importanza in un contesto di forte competitività quale quello nel quale gli operatori del settore si trovano ad operare quotidianamente.

In quest'ottica il presupposto che negli ultimi anni è stato alla base dei finanziamenti assicurati al settore della ricerca si può riassumere nella convinzione che la promozione della ricerca e dello sviluppo e la rapida trasformazione dei risultati conseguiti in innovazione per l'intero comparto navalmeccanico sono requisiti fondamentali per la competitività.

In sostanza tutte le realizzazioni ottenute dalla ricerca attraverso il loro impiego nel ciclo operativo, hanno permesso al comparto navalmeccanico nazionale di raggiungere quegli obiettivi di competitività che sono stati prefissati per il mantenimento di quote significative di mercato e che contribuiscono al miglioramento delle prestazioni qualitative e di convenienza economica.

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 dell'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) di Roma e del Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) S.p.A. di Genova.

L'attività prevista negli stessi è stata conclusa nel corso dell'anno ed i risultati finali raggiunti da entrambi gli Enti sono stati oggetto di valutazione da parte del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76 al fine di poter verificare la rispondenza degli obiettivi prefissati dai ricercatori in sede di elaborazione dei programmi con i risultati registrati nel corso delle ricerche svolte e poter concludere - entro la fine dell'anno - l'iter amministrativo volto alla determinazione della restante quota di contributo loro spettante quale saldo e procedere alla successiva liquidazione del beneficio utilizzando le risorse recate dal citato articolo 5 della legge n.522/99.

In particolare dall'analisi degli obiettivi raggiunti dai ricercatori nell'arco del triennio, è emerso , con riferimento al programma elaborato e svolto dall'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) di Roma, che le attività svolte nell'ambito del programma stesso si sono concretizzate nella esecuzione di studi, indagini ed analisi specifiche riguardanti le varie tematiche di ricerca che hanno permesso di produrre nuove conoscenze nelle discipline scientifiche attinenti i cinque campi di interesse navale esplorati (Area

1) Resistenza Idrodinamica di carene; Area 2) Propulsione; Area 3) Dinamica dei Veicoli Marini; Area 4) Idroelasticità ed Idroacustica; Area 5) Modelli e Metodi di calcolo per flussi turbolenti) e di conseguire risultati che sono pienamente soddisfacenti e competitivi con quelli delle più avanzate Istituzioni scientifiche operanti in ambito internazionale nelle stesse discipline.

Il Programma strutturato in un solo Progetto di Ricerca denominato "Idrodinamica Navale" a sua volta articolato nelle citate cinque Aree di ricerca, si è proposto di approfondire le tematiche già individuate e sviluppate nel corso del programma precedente, il cui finanziamento era stato recato dalla legge n.261/97, arricchendole di aspetti nuovi quali in particolare:

- l'ottimizzazione delle forme di carena;
- l'applicazione delle "body force" per lo studio di eliche navali ad elevato numero di Reynolds;
- lo studio sperimentale dell'interazione fra pacchetti di onde e veicoli marini;
- i rilievi di carichi idrodinamici agenti su una carena in mare ondoso utilizzando la tecnica del modello sperimentale.

Nel programma appena concluso si è consolidata, inoltre, la metodologia di integrare idrodinamica numerica ed idrodinamica sperimentale all'interno di ogni Tema di ricerca in modo coerente ed organico, facendo ricorso all'analisi di incertezza secondo una prassi ormai accettata dalla parte più evoluta della comunità scientifica.

Lo svolgimento del programma ha , infine , comportato numerosi e proficui contatti con la comunità scientifica sia nazionale che internazionale finalizzati alla validazione ed alla diffusione dei risultati raggiunti, aspetto quest'ultimo di fondamentale importanza ai fini della ricaduta industriale delle ricerche svolte, attuati tramite la partecipazione a convegni, seminari e corsi volti a favorire

l'approfondimento e lo sviluppo futuro delle tematiche di ricerca affrontate nel corso delle ricerche.

Obiettivo strategico del programma di ricerca svolto dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) S.p.A. di Genova nel corso del triennio 2000-2002 è stato, invece, lo sviluppo di soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica per dare risposte scientifiche e tecnologiche alle esigenze emergenti dall'industria stessa con l'obiettivo strategico di un miglioramento costante della produttività e del consolidamento delle basi tecnologiche di tale comparto industriale dato che il miglioramento continuo della competitività nazionale ne costituisce la sua finalità ultima.

Questo è stato possibile attraverso la costante ricerca di opportune risposte scientifiche e tecnologiche alle esigenze emergenti dall'industria marittima.

Lo schema del programma di ricerca ha seguito quello consolidato dall'esperienza dei programmi precedenti per cui gli studi sono stati articolati, premessa un'Area generale di gestione ed organizzazione del programma, in cinque grandi aree di ricerca (Area1) Modellazione matematico-fisica; Area 2) Nave leggera; Area 3) Fluidificazione del processo; Area 4) Nave zero-cost manutentivo; Area 5) Modelli idrodinamici).

Nel programma realizzato dal CETENA di Genova si apprezza una chiara propensione alla ricerca finalizzata ad ottenere già nel breve periodo, risultati industriali pur non trascurando la ricerca fondamentale necessaria per gettare le basi dello sviluppo tecnologico negli anni a venire.

I risultati ottenuti nello sviluppo delle diverse linee dei temi di ricerca hanno mostrato la coerenza con le linee programmatiche previste e rappresentano, nel complesso, un valido supporto al bagaglio di conoscenze, metodologie e tecnologie sempre più necessarie ad un'industria marittima nazionale

competitiva.

Nel quadro di un utilizzo del mare come mezzo economico di trasporto delle merci e dei passeggeri si collocano le ricerche svolte sempre dal Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) S.p.A. di Genova in collaborazione con il consorzio Confitarma-Finmare per la ricerca (COFIR) di Genova nel quadro del programma per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale predisposto dal predetto ente ai sensi dell'art.5 della legge n.413/98.

Nel corso del 2002, acquisito il prescritto parere del citato Comitato Tecnico Scientifico circa la validità dei risultati finali raggiunti nel corso del programma in argomento si è provveduto a liquidare la restante quota di beneficio spettante all'Ente di ricerca.

Il programma , pur rivestendo un carattere prevalentemente teorico, ha presentato al suo interno alcune linee di sviluppo con risvolti di grande rilevanza che hanno permesso di individuare gli ostacoli di natura tecnica e legale che ancora, di fatto, non consentono al nostro Paese la completa realizzazione dell'auspicato trasferimento di sempre maggiori quote di traffico dalla modalità terrestre a quella via mare.

A questo riguardo giova ricordare che l'art. 35 della legge 1° agosto 2002, n.166 recante "disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" ha recato il finanziamento per un programma di ricerca straordinario finalizzato allo sviluppo del cabotaggio marittimo, delle autostrade del mare e della navigazione a corto raggio da realizzarsi da parte del CETENA di Genova in collaborazione con il mondo amatoriale, autorizzando una spesa di 300.000 euro per ciascuno degli anni 2002, 2003, 2004.

Il legislatore, nel prevedere interventi mirati a favore di uno sviluppo della ricerca in tale ambito, ha allargato l'oggetto previsto dalla legge n.413/98 – allora limitato al solo cabotaggio marittimo e fluviale – con riferimento a quelle

tratte di trasporto via mare in grado di sostituire il trasporto su strada , ed alla navigazione a corto raggio, affrontando tale problematica sia in relazione a rotte di navigazione nazionali sia non nazionali.

Presupposto comune agli argomenti proposti nel programma è che soltanto la realizzazione di un efficiente sistema intermodale , con il trasporto marittimo integrato nella rete di trasporto italiana ed europea può rafforzare l'attuale tendenza allo spostamento di significative quote di traffico dalla modalità terrestre a quella marittima.

Da ultimo il programma si propone anche di effettuare un'elaborazione di dati aggiornati sul traffico stradale, portuale e marittimo necessari per l'affinamento e l'implementazione di modelli di simulazione dei traffici.

Acquisito il prescritto parere preliminare del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art.4 della legge n.259/76 in merito al programma di cui sopra, si è provveduto ad avviare in tempi brevi, ai sensi e con le modalità dell'art. 6 della legge n.261/97, la procedura di approvazione dello stesso di concerto con le altre Amministrazioni interessate.

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

Conformemente ai criteri di priorità assegnati , nel corso dell'anno 2002 l'Amministrazione ha svolto regolarmente l'attività provvedimentale a sostegno al settore attraverso la concessione e corresponsione di contributi per i lavori di costruzione e trasformazione navale, per gli investimenti volti al recupero della produttività e per la ricerca applicata nel settore navale, nonché in favore delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali ed Istituti di ricerca, con l'obiettivo di colmare il divario esistente tra i costi produttivi ed i prezzi di mercato e per

neutralizzare o ridurre i costi dei relativi finanziamenti.

Nel corso del 2002, si è svolta regolarmente l'attività provvedimentale di concessione, alle imprese cantieristiche, dei contributi di cui agli articoli 3 e 4 del decreto legge n.564/93, convertito nella legge n.132/94 così come rifinanziata e prorogata dalla legge n.522/99 e dalla legge n.88/01.

In particolare sono stati emanati n.30 provvedimenti di concessione alle imprese cantieristiche, per un ammontare complessivo di contributi di Euro 172.481.462,50 con autorizzazione ai beneficiari a stipulare mutui con gli istituti di credito ai sensi della legge n.431/91.

Per quanto concerne la concessione dei benefici previsti dall'art.4 della legge n.522/99 "contributi agli investimenti volti a migliorare la produttività dei cantieri", sono stati emanati n.9 decreti di concessione per un ammontare complessivo di Euro 12.564.497,24, con autorizzazione ai beneficiari a stipulare mutui con gli Istituti di credito ai sensi della legge n.431/91.

Nel corso dell'anno si è provveduto, inoltre, all'emanazione di n.46 decreti di concessione alle imprese armatoriali dei contributi previsti dall'art. 4 della legge n.88/01, per un ammontare complessivo di Euro 436.578.062,50 da corrispondere in 24 rate semestrali costanti posticipate per la durata di dodici anni decorrenti dal 1° marzo o dal 1° settembre di ciascun anno.

Nel quadro degli obiettivi di cui in premessa si colloca l'attività di concessione degli incentivi alla demolizione di navi cisterna di cui alla legge 7 marzo 2001 n.51 recante "disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo".

A seguito della Decisione n. C (2002) 2437 def. del 17 luglio 2002 della Commissione europea che ha approvato il regime di aiuto in questione, sono stati emanati n.15 decreti di concessione del contributo previsto dalla

sopramenzionata legge per un ammontare complessivo di Euro 53.728.254,32 cui vanno aggiunti ulteriori n.14 decreti per un ammontare di 39.503.155,52 Euro utilizzando l'ulteriore stanziamento previsto dalla legge n. 166/02.

Per quanto riguarda, infine, l'attività provvedimentale di concessione di contributi a favore della ricerca applicata al settore navale, nel corso del 2002, si è provveduto all'emanazione del decreto di concessione definitiva al CETENA per il programma straordinario per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale, nella misura di Euro 665.820,00.

Si è inoltre provveduto all'emanazione di n. 2 decreti di concessione definitiva al CETENA e all'INSEAN, per il programma di ricerca relativo al triennio 2000-2002, nella misura complessiva di Euro 11.194.497,77.
In entrambi i casi i beneficiari sono stati autorizzati a stipulare apposito contratto di mutuo con istituti di credito ai sensi della legge n.431/91.

****

14. Conclusioni

Da quanto esposto nella presente relazione si possono trarre le seguenti conclusioni, che si rivelano d'importanza determinante ai fini delle decisioni da adottare a livello politico.

- L'industria cantieristica navale, insieme al trasporto marittimo ed alla nautica da diporto, è uno dei tre poli principali su cui è fondata l'economia marittima nazionale.
- Al pari dell'attività armatoriale, quella dei cantieri navali è un'attività industriale fortemente soggetta alla concorrenza internazionale e soprattutto a quella della Corea del Sud e del Giappone.

  Per quanto concerne, anzi, la Corea, l'Unione Europea ha accertato che trattasi quasi sempre di concorrenza sleale (dumping) contro la quale l'Unione stessa ha attivato meccanismi di difesa commerciale in sede WTO (Organizzazione Mondiale per il Commercio).

- E' da sottolineare che i due aspetti su cui si incentra la competizione commerciale sono i costi di produzione (molti bassi nei Paesi tesi per effetto anche di politiche di dumping sociale) e le condizioni finanziarie (più vantaggiose in Corea ed in Giappone grazie ad una politica creditizia specifica che non trova corrispondenza in Europa e, tanto meno, nel nostro Paese).
- Sui due menzionati punti è stata sinora fondata la politica d'intervento posta in essere dall'Amministrazione, in base alla normativa comunitaria e nazionale ormai in scadenza: incentivazioni finanziarie sono state accordate in relazione a ciascuna commessa di costruzione o trasformazione navale, sia per assicurare che il prezzo praticato al