

4 RO-RO, (3 RO-RO Pass/Ship, 1 RO-RO Cargo/Ship) delle quali 3 costruite in Italia, una in Croazia;

3 Bulk Carrier, costruite in Cina;

1 Cement Carrier, costruita in Cina;

4 Supply Vessel, 3 costruiti in Italia e uno in Norvegia;

1 TP, costruita in Germania;

1 Cont., costruita in Polonia;

1 S/Y, costruito in Italia.

In base alla provenienza del cantiere di costruzione risultano i seguenti dati sintetici :

20 Far East (11 Corea, 7 Cina, 2 Giappone);

19 Europa (10 Italia, 3 Turchia, 2 Spagna, 1 Germania, 1 Norvegia, 1 Polonia, Croazia).

4. La ricerca applicata nel settore navale nel biennio 2007-2008

Il ruolo della ricerca navale è stato storicamente considerato in visione del consolidamento e del miglioramento delle basi tecnologiche dell'industria navalmeccanica. Gli studi affrontati fino ad oggi e in parte finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono basilari e di supporto per le innovazioni nella nautica sia nella cantieristica che nella sicurezza in mare.

In connessione con quanto realizzato a livello europeo con la Piattaforma Tecnologica Waterborne, è nata la Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima (PTNM) quale luogo di confronto, e di sintesi, tra attori istituzionali e industriali sulle politiche in tema di R&I e formazione. La Piattaforma si collega con la sua omologa europea selezionando i progetti da sviluppare attraverso collaborazioni transnazionali, all'interno del 7° Programma Quadro per la Ricerca.

La Piattaforma sta promuovendo un approccio di filiera ai progetti che rientrano nell'iniziativa "Progetto Industria 2015 – Innovazione per una Mobilità Sostenibile" e sta seguendo la definizione del programma di ricerca denominato RITMARE, che rappresenta un importante passo verso l'implementazione di una politica integrata del mare, come promossa dal Blue Book della Ue.

Nel corso del 2007-2008 è proseguito l'intervento pubblico nel campo della ricerca applicata al settore navale. La promozione della ricerca e dello sviluppo, diretto ad una rapida applicazione di risultati progettuali conseguiti nell'innovazione, fa sì che l'intero comparto navalmeccanico nazionale sia competitivo a livello mondiale. Tali interventi a sostegno della ricerca nel campo navale hanno permesso di sviluppare attività di ricerca supplementari, aventi spiccata rilevanza per il settore sicurezza, che altrimenti non avrebbero potuto trovare realizzazione in assenza dell'aiuto, tenuto conto che la cantieristica navale è un'attività per sua natura a bassa redditività.

L'obiettivo fondamentale della ricerca affrontata in questi anni nel settore navale è stato quello di realizzare progetti che elevino gli standard di sicurezza,

mirati, quindi, allo sviluppo di quelle attività scientifiche rivolte ai *trasporti marittimi sicuri*.

L'indirizzo strategico verso il quale devono orientarsi i risultati scientifici ottenuti è stato dato da un programma generale della ricerca nel settore navale garantendo un coordinamento fra gli studi intrapresi ed evitando sovrapposizione o duplicazioni delle attività.

La ricerca nel settore navale in ambito *sicurezza* genericamente ha sempre operato in tre distinte macro-aree:

1. ***Progettazione per la sicurezza***, studio delle caratteristiche d'integrità e di robustezza dello scafo a fronte di situazioni critiche; controllo delle conseguenze dell'applicazione degli aspetti normativi, che regolano la realizzazione delle imbarcazioni, al fine di aggiornare gli esistenti, o quelli già in fase di definizione, all'evoluzione degli impianti o per stabilirne dei nuovi;
2. ***Gestione degli eventi e contenimento del danno***, studio dei processi di gestione dei sinistri tramite opportune tecniche di simulazione che consentono l'individuazione di metodologie per il loro contenimento. Questi studi analizzano anche le procedure per la gestione del personale di bordo nel fronteggiare la crisi sia dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro in emergenza e sia da quello relativo agli aspetti ergonomici (ottimizzazione del rapporto uomo-macchina-ambiente per un migliore mutuo adattamento);
3. ***Raccolta e gestione delle informazioni di bordo***, studio delle tecniche di raccolta e gestione delle informazioni di bordo sullo stato della nave e della navigazione per ottenere una dettagliata informativa d'insieme dei parametri utili a governare l'imbarcazione. In questi studi è contemplata anche la delicata analisi degli eventi di bordo volti alla sicurezza sia come "security" (procedimenti di difesa) che come "safety" (procedimenti volti alla prevenzione d'infortuni e calamità naturali).

Negli anni in riferimento la ricerca è stata finanziata da distinti provvedimenti legislativi che si sono susseguiti e rivolti essenzialmente ai due maggiori istituti di ricerca navale nazionale: ISEAN e CETENA.

La legge 9 gennaio 2006, n. 13 dettante disposizioni per la sicurezza della navigazione ha concesso per gli anni 2005,2006,2007 all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale di Roma (INSEAN) e al Centro per gli studi di tecnica navale di Genova (CETENA) un finanziamento di 1 milione di euro annui al fine di consolidare le basi tecnologiche dell'industria marittima e di incrementare la il ruolo della ricerca e dello sviluppo nel miglioramento della sicurezza e della competitività della flotta.

La legge 27 dicembre 2006, n.295, finanziaria 2007, ha concesso all' INSEAN, per il triennio 2007 – 2009, 1 milione di euro per la realizzazione dei programmi di ricerca secondo le finalità dell'art. 5 della legge 9 gennaio 2006, n.13. Il finanziamento è diretto alla promozione della ricerca in campo navale e dei programmi di ricerca fondamentale nelle discipline scientifiche di interesse per l'ingegneria navale marina e di attività di ricerca industriale

E' opinione del massimo organo di controllo che i fondi pubblici debbano finanziare i progetti di ricerca che si realizzano in studi di carattere generale e di base, in ragione del fatto che la ricerca fondamentale deve poter contare su finanziamenti pubblici strategici assicurati con adeguatezza e continuità (cfr relazione Corte dei Conti sulla gestione finanziaria dell'INSEAN anni 2005-2006).

La legge 24 dicembre 2007, n.244 – legge finanziaria 2008 - ha poi previsto la spesa di ulteriori 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008,2009,2010, finanziamento, però, successivamente azzerato con la legge 24 luglio 2008, n. 126.

Si è potuto verificare che l'approccio scientifico dell'INSEAN (orientamento di settore: resistenza idrodinamica e ottimizzazione, propulsione e cavitazione, sea-keeping e manovrabilità, vibrazione e rumore e modelli e metodi di calcolo per flussi turbolenti) è unico tra gli Enti di ricerca italiani, tali studi non sono riscontrabili nè tra quelli della ricerca di base che in quelli della ricerca applicata finanziata dal MIUR,

come anche si può verificare anche nel Piano Nazionale della Ricerca 2005-2007. Da approfondimenti nell'ambito degli Istituti di Ricerca del CNR non si trovano organizzazioni con questa tipologia di studi, infatti, lo stesso Istituto di Scienze Marine (ISMAR) presenta solo due approcci: sezione di ricerca sistemi marini e costieri e sezione di ricerca tecnologie marine, e in particolare quest'ultima affronta solo problematiche inerenti l'impatto marino sui materiali utilizzati nella nautica

L'art. 145, comma 40, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, recante disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001), come modificato dall'art. 22, comma 14, della legge 28 dicembre 2001, n. 448, e dall'art. 80, comma 13, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, reca, tra l'altro, l'istituzione di un Fondo per la promozione dei trasporti marittimi sicuri. La legge finanziaria 2005 ha destinato tale fondo al settore della nautica da diporto prevedendo un apposito stanziamento complessivo di 5.164.600,00 euro, da destinare nella misura dell'80% a favore delle misure di sostegno ed incentivazione per l'alta formazione professionale permanente nel settore nautico e del 20 % a favore del finanziamento di programmi di studio e ricerca per la promozione di trasporti marittimi sicuri.

Con decreto datato 26 luglio 2007 il Ministero dell'Economia e Finanze ha definito le modalità di utilizzazione dei finanziamenti con riferimento all'anno 2007 e agli anni successivi in relazione alle corrispondenti previsioni del citato art. 80, comma 13, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, per la sola quota relativa a studi e ricerche aventi per oggetto la promozione di trasporti marittimi sicuri nel settore della nautica da diporto.

L'individuazione del soggetto o dei soggetti, aventi titolo al finanziamento per il sostegno e l'incentivazione per l'alta formazione professionale nel settore nautico, è avvenuta, previa selezione, a favore di soggetti specializzati nel campo della ricerca nel settore della nautica da diporto per programmi mirati al conseguimento delle specifiche finalità di legge ed in particolare alla :

- a) riduzione dei fattori di rischio di sinistri marittimi attraverso studio di metodologie e modalità di progettazione e costruzione di unità da diporto caratterizzate da elementi innovativi;
- b) riduzione dei fattori di rischio di sinistri marittimi connessi ad aspetti tecnico-impiantistici delle navi e imbarcazioni da diporto;
- c) riduzione dei fattori di rischio per la sicurezza della navigazione connessi alla progettazione ed alla verifica di mezzi di salvataggio e delle tecniche di evacuazione utilizzate a bordo delle unità da diporto;
- d) riduzione dei rischi per la nave e per le persone derivanti dalla gestione della sicurezza della navigazione e della security a bordo delle unità da diporto;
- e) riduzione dei rischi per la nave ed il personale navigante imbarcato sulle navi e imbarcazioni da diporto, correlati all'organizzazione ed alle modalità delle prestazioni lavorative.

Le attività progettuali finanziate sono state quelle presentate dal CETENA, dall'INSEAN e dall'Università di Bologna Alma Mater Studiorum- II Facoltà d'Ingegneria, concernenti tutti e tre i soggetti specializzati la *ricerca fondamentale*. Il termine di consegna dei progetti finanziati è stato fissato dal decreto in questione alla fine 2008.

Il finanziamento è stato suddiviso nel seguente modo:

- € 2.157.000 al Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA)
- € 1.450.000 all'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navali (INSEAN)
- € 200.000 all'Università di Bologna Alma Mater Studiorum – II Facoltà d'Ingegneria.

I Progetti di ricerca

Progetto CE.TE.NA - Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova (Ente di ricerca del Gruppo Fincantieri): “Programma di Ricerca per lo Sviluppo di Trasporto Marittimo Sicuro 2006-2008” suddiviso in tre aree distinte

Area 1- Progettazione per la sicurezza: si propone la riduzione del rischio di sinistri e l'aumento del comfort dei passeggeri attraverso lo studio di metodologie e tecnologie innovative da applicarsi in sede di progettazione, costruzione ed esercizio dei mezzi navali da diporto per quanto riguarda in particolare l'aspetto delle sollecitazioni derivanti dalle condizioni meteo-marine, l'impatto dei gas di scarico nelle aree ricreative esterne, l'affidabilità delle strutture e degli impianti, la propagazione del fuoco a bordo;

Area 2 - Riduzione dell'impatto ambientale: si propone il controllo e la riduzione dell'impatto ambientale, in termini di diffusione sia in aria che in acqua di gas di combustione, rumore e sostanze inquinanti attraverso lo studio di nuove tecnologie impiantistiche e sistemi di monitoraggio;

Area 3 - Fattori umani: si propone la riduzione del rischio di sinistri tramite l'implementazione di metodologie di addestramento del personale imbarcato e del team di supporto a terra e lo sviluppo di procedure operative innovative per l'intervento a bordo in caso di incidenti (lavoro concluso liquidato).

Progetto I.N.S.E.A.N.- Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale: Progetto su base triennale 2006-2008 costituito da uno studio secondo le finalità di legge per la riduzione dei fattori di rischio nel loro complesso al fine di aumentare la sicurezza a bordo basato sullo sviluppo di nuove metodologie di calcolo e sperimentali mirati quindi al conseguimento della:

- riduzione dei fattori di rischio di sinistri marittimi attraverso tecniche innovative di progettazione di mezzi navali basate sull'ottimizzazione numerica di forma;

- riduzione dei fattori di rischio per la sicurezza della navigazione connessi alla progettazione;
 - verifica e gestione delle vie di fuga e dei sistemi di evacuazione di navi passeggeri
- riduzione di rischi per la nave e per le persone derivanti dalla gestione della sicurezza attraverso controllo dinamico della risposta e dell'assetto della nave in condizioni di mare estremo.

Progetto Università di Bologna Alma Mater Studiorum - II Facoltà d'Ingegneria "La sicurezza della navigazione da diporto: profili tecnico-giuridici relativi all'applicazione del Sistema Galileo/GNSS- Global Navigation Satellite System e la creazione di un archivio unico per natanti":

lavoro costituito da una parte introduttiva che descrive la struttura dell'applicazione al Sistema Galileo e da tre sezioni distinte:

- Introduzione il GNSS-Global Navigation Satellite System con il Sistema Galileo
- Il sistema Galileo: l'entrata in servizio del Sistema Galileo è prevista per il 2013 studio. Il "Galileo positioning system" è un sistema satellitare globale di navigazione civile sviluppato in Europa come alternativa all'attuale sistema di posizionamento "Global Positioning System (GPS)" gestito dal Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti. I principali scopi di Galileo sono:

- una maggior precisione dei dati di rilevazione rispetto a quella attuale GPS;
- una migliore copertura dei segnali dai satelliti, soprattutto per le regioni a più alte latitudini, potrà contare su 30 satelliti orbitanti su 3 piani inclinati sull'equatore ad una quota di 24.000 km;
- un sistema di posizionamento globale permanente non militare che funzionerà anche in tempi di guerra.

Il sistema Galileo è stato concepito come una applicazione di base (nucleo) sopra alla quale ogni altra applicazione deve essere implementata. E' evidente come l'impiego garantirà una serie di servizi nel campo dei trasporti, nella sorveglianza, per gli studi scientifici e ambientali ed inoltre per le sue caratteristiche certificate ad uso civile è

adatto a gestire tutte quelle applicazioni safety-of-life dedicate a servizi di sicurezza preventiva.

- I sezione: si sofferma sullo studio per la progettazione di un archivio unico nazionale delle unità da diporto. Si tratta di un elemento propedeutico imprescindibile alla creazione di un sistema anticollisione che riconosca i natanti sulla base di un archivio unico nazionale.

- II sezione esamina i profili amministrativi sottesi all'implementazione del sistema Galileo nel settore della navigazione da diporto, così da verificarne problematiche applicative e modalità di sviluppo operativo. Si tratta di una sezione del lavoro che comprende altresì l'esame e l'analisi della normativa di sicurezza allo stato vigente nel settore della navigazione da diporto, al fine di verificarne le modifiche necessarie alla messa in opera del sistema di sicurezza oggetto del progetto di ricerca.

- III sezione: entra tecnicamente nel merito del sistema anticollisione e, partendo dall'esame del sistema anticollisione operante in campo aeronautico, definisce e sviluppa il sistema in campo diportistico per esaminarne gli scenari applicativi. Il lavoro prevede una simulazione finale, utilizzando il sistema Galileo, che permette, visivamente, di comprendere le effettive funzionalità del sistema di sicurezza ideato.

I progetti esposti in questa sezione sono conclusi ad eccezione di quello dell'Università Alma Mater Studiorum per il quale non è stato possibile erogare il saldo.

5. La politica marittima italiana

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti svolge attività di sostegno al settore, attraverso la concessione e corresponsione di contributi per i lavori di costruzione, trasformazione e demolizione navale, per gli investimenti volti al recupero della produttività e per la ricerca applicata nel settore navale, per l'innovazione tecnologica nel settore cantieristico in favore delle imprese navalmeccaniche ed armatoriali ed istituti di ricerca con l'obiettivo di aumentare la concorrenzialità del settore attraverso la riduzione dei costi dei relativi finanziamenti nonché le attività connesse e strumentali

- **Le nuove leggi**

ANNO 2007

La legge 27 dicembre 2006, n.296 (legge finanziaria 2007) : “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” ha previsto vari finanziamenti a favore del settore allo scopo di incentivare, sostenere e promuovere il settore navale.

In particolare, l'art. 1, comma 1040 e 1041, ha incentivato gli investimenti delle imprese navalmeccaniche per la realizzazione di progetti innovativi connessi all'applicazione industriale di prodotti e processi tecnologicamente innovativi, vale a dire prodotti o processi tecnologicamente nuovi o sensibilmente più avanzati rispetto allo stato dell'arte del settore nella Comunità, che comportano rischio di insuccesso industriale o tecnologico. A tale scopo sono state stanziati 25 milioni di euro per gli anni 2007-2008-2009 in favore delle imprese cantieristiche iscritte negli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche per i seguenti processi e prodotti:

- a) Nuova classe di navi: l'aiuto può essere concesso per lo sviluppo e la progettazione di una nuova classe di navi basato su una prima nave di una serie potenziale (prototipo).

- b) Nuovi componenti e sistemi di una nave: l'aiuto può essere concesso per le parti innovative di una nave tali da poter essere isolate da questa come elemento separato.
- c) Nuovi processi: l'aiuto può essere concesso per lo sviluppo e la realizzazione di processi innovativi inerenti alla produzione, pianificazione, logistica o progettazione.

L'aiuto all'innovazione per i prodotti ed i processi può essere concesso fino ad un'intensità massima del 20% dei costi ammissibili definiti in appresso e si applica soltanto ai progetti per i quali l'importo totale degli aiuti non supera 150 euro per tonnellata di stazza lorda compensata per una nave o 5 milioni di euro per nuovi processi.

Relativamente alla realizzazione di una nuova classe di navi, si considerano ammissibili i costi di progettazione, che comprendono:

- a) Sviluppo concettuale;
- b) Progettazione di base;
- c) Progettazione funzionale;
- d) Progettazione di dettaglio;
- e) Studi, test, modelli e simili legati allo sviluppo e al progetto della nave;
- f) Pianificazione e realizzazione del progetto;
- g) Test e collaudi del prodotto;
- h) È esclusa la normale progettazione ingegneristica equivalente a quella eseguita per una classe di navi precedente.

Relativamente ai componenti o sistemi, sono ammissibili i costi seguenti nella misura in cui sono strettamente connessi all'innovazione:

- a) Sviluppo e progettazione;
- b) Costi per test e modelli della parte innovativa;
- c) Materiali e attrezzature;

- d) In casi eccezionali i costi di costruzione e di installazione di un nuovo componente necessario a validare l'innovazione, a condizione che siano limitati all'importo minimo necessario allo scopo.

Relativamente ai nuovi processi, si considerano ammissibili i costi seguenti nella misura in cui sono strettamente connessi all'innovazione:

- a) sviluppo e progettazione;
- b) materiali e attrezzature;
- c) test e collaudi del nuovo processo , se necessario;
- d) studi di fattibilità eseguiti nei 12 mesi precedenti la domanda di aiuto.

Scopo del regime è sostenere, con aiuti all'innovazione, le imprese che operano nel settore della costruzione, riparazione e trasformazione navale. Uno degli obiettivi della disciplina è quello di promuovere una maggiore efficienza e competitività nei cantieri navali della comunità europea, in particolare incentivando l'innovazione, essendo il settore della costruzione navale unico e con caratteristiche particolari che lo distinguono dagli altri. Basti pensare alla serie di breve produzione, alle dimensioni, al valore e alla complessità delle unità prodotte, nonché al fatto che le navi prototipo sono successivamente utilizzate commercialmente.

Il decreto 5 marzo 2007 ha dettato le modalità e i criteri per l'applicazione dei benefici e le autorizzazioni di spesa, ai sensi dei commi 1040 e 1041 dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007) pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 16 marzo 2007.

Nel corso del secondo trimestre del 2007, acquisito il parere favorevole della Commissione Europea, sono state presentate n.39 istanze di ammissione ai contributi per l'innovazione e predisposte le relative schede tecniche ai fini della valutazione tecnica dei progetti da parte del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art. 4 della legge 6 maggio 1976, n.259. Detto Comitato è composto da rappresentanti di università e di istituti di ricerca scientifica specializzati in ingegneria navale, del Consiglio Nazionale delle Ricerche, dell' Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze

di Architettura Navale, nonché da esperti qualificati designati dal Ministero dei Trasporti.

Nel corso dell'anno 2007 sono stati così emessi n. 31 provvedimenti di concessione alle imprese cantieristiche che hanno comportato l'assunzione, sul capitolo 7614 di impegni di spesa per un importo complessivo di euro 24,99 milioni e pagamenti di 18,39 milioni di euro.

L'art. 1, comma 1042, della legge finanziaria 2007 è intervenuto a sostegno dell'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN) di Roma al fine di incrementare il ruolo della ricerca nel settore navale attraverso la realizzazione di programmi volti a sviluppare soluzioni avanzate in tema di costruzioni navali ed è stato autorizzato per l'esercizio 2007 un contributo di 1 milione di euro sul capitolo 1801. Su detto capitolo sono stati emanati n.2 decreti per un ammontare complessivo di 1 milione di euro sia di impegni che di pagamenti

L'art. 1, comma 1046 della citata legge finanziaria ha promosso il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento di unità navali vetuste destinate al trasporto pubblico locale e non più conformi ai più avanzati standard in materia di sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente marino attraverso lo stanziamento di euro 24 milioni per il triennio 2007-2009. La legge n. 222/2007 (art. 8, comma 8) ha ridotto detto stanziamento a 4 milioni di euro per l'esercizio 2007. Su quest'ultima autorizzazione non è stato possibile effettuare alcuna attività provvedimentale né di impegno né di pagamento in mancanza del relativo decreto di attuazione.

Si riportano di seguito le tabelle riassuntive degli impegni e pagamenti effettuati nel corso del 2007.

CAPITOLO	n.IMPEGNI	IMPORTO(in milioni di euro)	NOTE
7614	31	24,99	
1801	2	1,00	

CAPITOLO	DESCRIZIONE	IMPORTO (in milioni di euro)
7614	Contributi innovazione Legge 296/2006 art. 1 commi 1040 1041	18,39
1801	Contributi all' Insean Legge 296/2006 art. 1 comma 1042	1,00

ANNO 2008

La legge 24 dicembre 2007, n.244 (legge finanziaria 2008) : “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” ha previsto vari finanziamenti a favore del settore.

In particolare , l'art. 2, comma 204, ha rifinanziato la legge 28 dicembre 1999, n. 522 per il completamento degli interventi previsti dall'art. 2 (nuove costruzioni) e l'art. 4 (investimenti) della legge ha autorizzato una spesa di 6 milioni di euro per l'anno 2008. Per quanto concerne i contributi per gli investimenti volti al miglioramento della produttività dei cantieri sono stati stanziati, sul capitolo 7602, euro 4.800.000,00 impegnati e pagati nel corso dell'esercizio 2008 e sono stati impegnati euro 2.804.519,58 per l'esercizio finanziario 2009. Sul capitolo 7601, contributi per la costruzione, trasformazione e grande riparazione navale, sono stati impegnati e pagati euro 1.200.000,00 per l'esercizio 2008 e impegnati euro 3.000.000,00 per l'esercizio finanziario 2009.

L'art. 2, comma 205, ha rifinanziato la legge 16 marzo 2001, n. 88 per il completamento degli interventi in materia di investimenti navali di cui all'art. 3 della legge attraverso lo stanziamento di 14 milioni di euro per l'anno 2008, ridotti successivamente a euro 8,8 milioni dal decreto legge 27 maggio 2008, n. 93, convertito in legge 24 luglio 2008, n.126 per il rifinanziamento di incentivi alle imprese marittime per il rinnovo della flotta. La somma è stata impegnata ed erogata: sono stati emessi n. 3 decreti di impegno e n. 3 decreti di pagamento per un totale di euro 8.791.900,28.

L'art. 2, comma 206, ha rifinanziato la legge 24 dicembre 2003, n.350 (legge finanziaria 2004) ed ha stanziato 10 milioni di euro per l'anno 2008 per il completamento degli interventi previsti dall'art. 4 comma 153 della legge per la difesa temporanea della cantieristica europea del dumping dei paesi asiatici relativo all'attuazione del regolamento CEE 1177/2002. Il suddetto finanziamento è stato giudicato incompatibile con il mercato comune dalla decisione C(2008)6015 della Commissione Europea ed altresì annullato con il citato D.L. n. 93/08 convertito in legge n. 126/2008.

L'art. 2, comma 209, ha integrato il fondo di cui all'art.3, co. 2 della legge 13/2006 destinato a favorire la demolizione del naviglio obsoleto.

L'art. 2, comma 210, ha istituito un fondo destinato agli enti di ricerca per l'attività volta a migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni in atmosfera delle navi passeggeri in navigazione e in porto oltre quanto previsto dalla normativa vigente. Detto articolo prevedeva risorse finanziarie al sopracitato scopo stanziate che sono state successivamente cancellate dal decreto legge 93/2008

L'art. 2, comma 310, ha promosso la ricerca in campo navale per il miglioramento della sicurezza e della competitività della flotta autorizzando la spesa di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008,2009,2010. Il finanziamento è stato poi ridotto a 100 mila euro per il 2008 e il 2009.

Lo stanziamento di 25 milioni di euro per la realizzazione dei progetti innovativi e di prodotto e di processo realizzati dalle imprese navalmeccaniche (art. 1, co. 1040,

legge finanziari 2007) ha comportato l'emanazione dei decreti di approvazione, concessione ed erogazione del contributo a ciascuna impresa spettanti. Sono stati predisposti n. 5 decreti di impegno sul capitolo 7614 per un importo totale di euro 9.600.000,00, di cui 8.521.400,00 impegnati per l'esercizio 2009. Sul medesimo capitolo 7614 sono stati emanati 1 decreto di revoca di concessione del contributo e contestuale disimpegno a seguito del venir meno da parte del cantiere beneficiario della commessa e n. 3 decreti di disimpegno afferenti a minori spese effettuate da parte dei beneficiari finali. Per quanto attiene ai pagamenti sono stati emessi 27 decreti per un importo complessivo di euro 14.369.164,45.

Si riportano di seguito i dati relativi a questi ultimi provvedimenti.

CAPITOLO	n.IMPEGNI	IMPORTO(in milioni di euro)	NOTE
7614	5	9,60	8,52 milioni di euro impegnati nell'E.F.2009
1801	2	2,00	

Per quanto attiene ai pagamenti, sui seguenti capitoli sono stati erogati i seguenti importi:

CAPITOLO	DESCRIZIONE	IMPORTO (in milioni di euro)
7614	Contributi innovazione Legge 296/2006 art. 1 commi 1040 1041	14,37
1801	Contributi all' Insean Legge 296/2006 art. 1 comma 1042	2,00