

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamiento	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 296/2006 art.1 co. 1040 - 1041	---	Euro 25,00 mln	3	75,00

Nell'esercizio 2007, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 25.000.000,00 sono stati assunti impegni per l'intero ammontare. A fronte di uno stanziamento di cassa di bilancio assestato di euro 25.000.000,00 sono stati effettuati pagamenti per euro 18.390.000,00.

Nell'esercizio 2008, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 25.000.000,00 sono stati assunti impegni per l'intero ammontare. A fronte di uno stanziamento di cassa di bilancio assestato di euro 25.000.000,00 sono stati effettuati pagamenti per euro 14.380.000,00.

#### Cap. 1801 – legge n. 296/2006 art. 1 comma 1042

Il programma di interventi recato dalla legge, è riferito ai soli esercizi 2007, 2008 e 2009.

Lo stanziamento complessivo dell'intero intervento, sotto dettagliato, è stato di Euro 3.000.000,00.

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamiento	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 296/2006 art.1 co. 1042	---	Euro 1,00 mln	3	3,00

Nell'esercizio 2007, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 1.000.000,00 sono stati assunti impegni per l'intero ammontare. A fronte di uno stanziamento di cassa di bilancio assestato di euro 1.000.000,00 sono stati effettuati pagamenti per euro 1.000.000,00.

Nell'esercizio 2008, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 2.000.000,00 sono stati assunti impegni per l'intero ammontare. A fronte di uno stanziamento di cassa di bilancio assestato di euro 2.000.000,00 sono stati effettuati pagamenti per euro 2.000.000,

### **Cap. 1962 - D.M. 17 aprile 2003**

Il capitolo 1962 è finalizzato all'incentivazione ed il sostegno per l'alta formazione professionale nonché di progetti di studio e ricerca per la promozione di trasporti marittimi sicuri estesi al settore della nautica da diporto. Il D.M. 17 aprile 2003 prevede uno stanziamento annuale di Euro 5.164.600, di cui 1.032.920 pari al 20% dell'intero stanziamento destinati a progetti di studio e di ricerca nel settore della nautica da diporto.

## 6. CONCLUSIONI

L'economia marittima è senza dubbio diversificata ed unisce ambiti estremamente collegati, ma a volte in conflitto, quali il trasporto marittimo, le costruzioni navali, le risorse energetiche offerte dai mari, il turismo marittimo, la ricerca marina.

E' noto che l'industria marittima muove il 90% del commercio europeo e il commercio marittimo è quadruplicato negli ultimi 40 anni, diventando oggetto di attenzione degli organismi comunitari.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso la sua articolazione la Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acque interne, ha avuto sempre l'obiettivo di aumentare la concorrenzialità del settore cantieristico per un recupero della produttività e attraverso la riduzione dei costi produttivi e dei prezzi di mercato e di neutralizzare o ridurre i costi dei finanziamenti.

Le politiche nazionali che hanno interessato il settore della cantieristica indubbiamente hanno contribuito allo sviluppo di una politica europea e nel contempo l'hanno assecondata.

Rientra tra gli obiettivi nazionali la destinazione di risorse dirette all'ammodernamento della flotta attraverso incentivi alla nuova costruzione eventualmente legata alla demolizione di unità navali vetuste non conformi ai più recenti standard in materia di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente.

Gli Stati membri sono invitati, infatti, dalla Commissione ad adottare misure a sostegno dello sviluppo di una demolizione navale pulita e promuovere lo sviluppo delle attività di riciclaggio nei cantieri navali europei nel quadro della politica industriale dell'Unione europea.

Rimane la necessità di potenziare i controlli di queste navi a fine ciclo di vita assicurando un elevato livello di sicurezza globale e di tutela dell'ambientale del riciclaggio.

Uguale attenzione è stata diretta alle attività di sostegno per la ricerca applicata nel settore navale e per l'innovazione tecnologica nel settore cantieristico.

Un sostegno mirato alla ricerca può, infatti, generare innovazioni tecnologiche che mantengano bassi i costi del rinnovamento della flotta richiesto dai più rigidi standard ambientali e di sicurezza e può incoraggiare lo sviluppo di navi high-tech specializzate e anche da diporto.

Al tempo stesso, i progressi verso un utilizzo sostenibile di mari e oceani guidano l'innovazione scientifica e tecnologica. Le industrie marittime innovative impiegano un gran numero di persone altamente qualificate, fornendo altresì posti di lavoro ad un vasto indotto.

Le piattaforme tecnologiche europee (Piattaforma Tecnologica Waterborne PTNM) sono state introdotte per ottenere un consenso sulle politiche e sulle priorità della ricerca in un determinato settore industriale e consentire un dialogo concertato fra la comunità scientifica e i responsabili politici per conseguire una maggiore coerenza tra gli obiettivi della ricerca e gli obiettivi della politica e canalizzare i risultati delle ricerche verso le politiche.

Il turismo marittimo costiero è ulteriore fattore economico importante per l'Italia e per l'Europa.

Le navi passeggeri continuano a qualificare la cantieristica nazionale sia come navi da crociera, traghetti che come yacht di grande dimensione. Il mercato delle crociere ha conservato il suo trend espansivo.

Anche in questo settore è necessario seguire con attenzione gli indirizzi europei di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra delle navi, al fine di compiere le azioni adeguate in materia di finanziamento, attualmente non previsto, del fondo destinato ad interventi volti a migliorare l'efficienza energetica e ad ridurre le emissioni delle navi passeggeri.

Il trasporto marittimo va certamente incentivato anche per la riduzione delle emissioni dei trasporti su strada e la semplificazione delle procedure nella

navigazione su tratte brevi può considerarsi fondamentale per raggiungere l'obiettivo di spostare il carico del traffico dal trasporto via terra a quello via mare.

La cantieristica navale italiana è un settore industriale che deve continuare a crescere puntando soprattutto sulla capacità di costruire navi avanzate e nel contempo ammirate per il design squisitamente italiano.

CAPIUGLIO GENERALE  
Carlo Maria Pupia

