

ATTI PARLAMENTARI

XVI 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**

(Anni 2007 e 2008)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(MATTEOLI)

Trasmessa alla Presidenza il 21 giugno 2010

PAGINA BIANCA

I N D I C E

1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali	<i>Pag.</i>	5
2. Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo	»	17
3. La situazione italiana del comparto industriale marittimo delle costruzioni navali	»	37
4. La ricerca applicata nel settore navale nel biennio 2007-2008	»	82
5. La politica marittima italiana		
<i>Le nuove leggi</i>	»	90
<i>Attuazione delle leggi di settore</i>	»	97
6. Conclusioni	»	115

PAGINA BIANCA

1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali

INTRODUZIONE

La cantieristica è il comparto che presenta il più elevato ed il più articolato grado di interrelazione con il resto del sistema produttivo nazionale, il che le conferisce un valore strategico di rilievo, proprio perché essa si configura come una delle poche branche industriali italiane in grado di competere con forza ed efficienza sui mercati internazionali. L'elevato acquisto di beni e servizi dalle altre branche economiche che risulta necessario per la produzione del settore fa sì che l'entità dei moltiplicatori e la conseguente capacità di creare reddito ed occupazione sia la più elevata del sistema marittimo, al punto da poter definire questo comparto come propulsivo.

L'entità del moltiplicatore economico che secondo il terzo rapporto sull'economia del mare è pari a 3,041 (il più alto, con la sola esclusione della nautica da diporto comprensiva dell'indotto turistico) è prevalentemente determinata da una capacità di impatto a monte del settore talmente alta da controbilanciare un impatto a valle nullo e un impatto diretto inferiore a quello medio che deriva da una dipendenza dall'estero superiore a quella media (coefficiente di importazione pari a 0,208)

Nel Rapporto sull'economia del mare a cura della Federazione del mare si legge che "l'elevato grado di integrazione a monte è osservabile dalla consistente misura del coefficiente tecnico (pari a 0,740) che sta pertanto ad indicare che per 100 euro di produzione aggiuntiva il settore acquista ben 74,0 euro di beni e servizi dal resto del sistema economico. In effetti, il comparto della cantieristica acquista 2.037 milioni di euro dalle altre branche del sistema economico e realizza un livello di vendite attualmente superiore a 2.700 milioni di euro (valore della produzione ai prezzi di base), di cui ben 1.707 milioni di euro collocati all'estero (esportazioni).

Le Unità lavoro impiegate direttamente nel processo produttivo (12.033 Ula dirette) non sono particolarmente elevate mentre è molto consistente il numero di Ula impiegate a monte (14.747) a conferma di quanto detto in precedenza. La produzione

per addetto si attesta su livelli più che apprezzabili, pari a 229.000 euro pro-capite annui mentre il valore aggiunto per addetto è di 59.630 euro pro-capite annui”.

L'industria cantieristica ha registrato negli ultimi anni (2005-2006) una crescita consistente sia del fatturato (+11,6%) che del Pil (+12,5%), indicando una capacità di tenuta rispetto ai mercati di sbocco caratterizzati da dinamiche assai complesse. Si sono messi in atto processi di razionalizzazione del comparto dispiegatisi attraverso eventi diversi quali: l'uscita dal mercato di imprese di piccole dimensioni e la riconversione di alcune strutture dalla cantieristica alla nautica da diporto.

All'inizio del 2007 i noli sono ancora ai massimi storici ma alla fine del 2008 il Baltic DRY index indicava una perdita dei noli fino al 98%.

La crisi economica-finanziaria del 2008 si riverbera su quasi tutte le principali economie avanzate ed anche le economie emergenti sono investite attraverso il deflusso di capitali esteri.

La crisi finanziaria si ripercuote anche sulla cantieristica navale mondiale anche se il calo di nuovi ordini viene avvertito alla fine del 2008.

L'Italia è all'undicesimo posto nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori ed al terzo posto tra i paesi dell'Unione europea, dopo la Germania e la Romania; è leader nelle costruzioni di navi da crociera e nella costruzione di traghetti misti passeggeri /ro-ro merci. La Germania è il primo costruttore di ro-ro cargo.¹

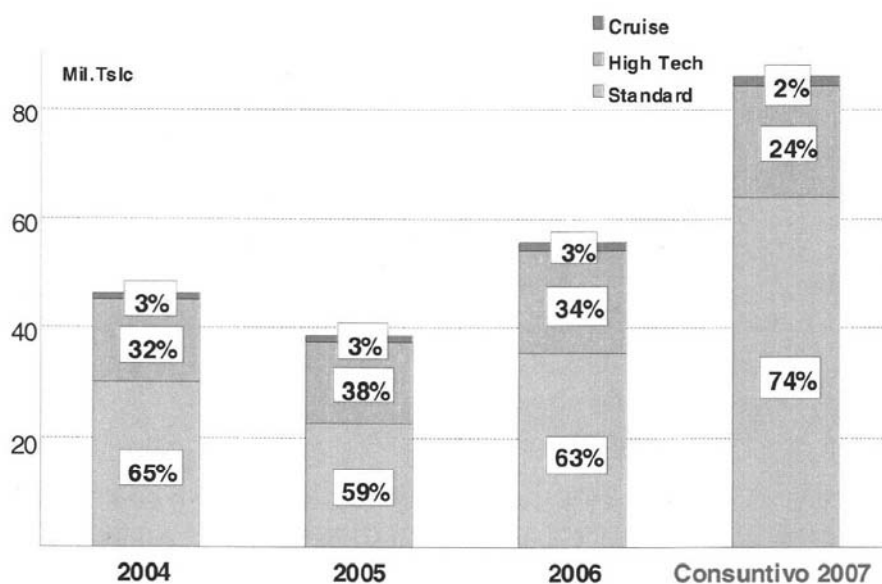
Di seguito sono riportati i dati pubblicati dalla Assonave, Associazione Nazionale dell'Industria Navalmecanica, che rappresenta la gran parte dell'industria cantieristica italiana e del relativo indotto. Nell'ambito dei suoi compiti istituzionali l'associazione provvede alla raccolta e alla elaborazione di dati fornendo analisi periodiche sull'andamento del settore.

¹ Confitarma Relazione del Consiglio all'assemblea, roma 1 luglio 2009

ANNO 2007

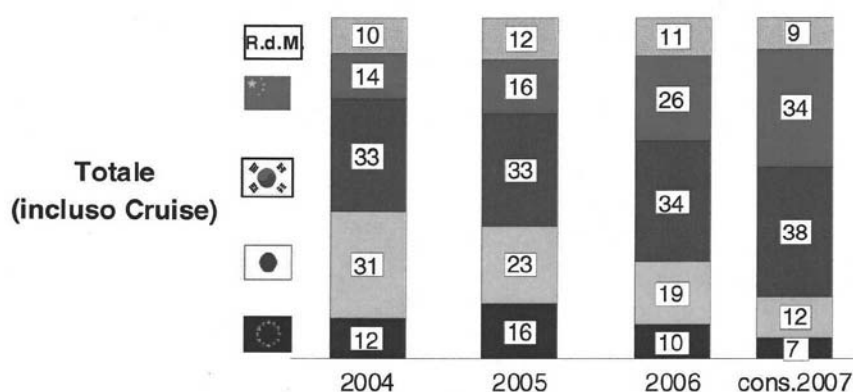
L'anno 2007 è caratterizzato, per quanto riguarda la domanda mondiale di nuove costruzioni, da un trend di crescita che ha toccato l'importante cifra di 85,9 Mil tslc. con una richiesta sensibile di unità "standard" (+ 80% rispetto al 2006), soprattutto porta rinfuse e portacontainers e con le unità cisterne in ripiego. Anche i settori cruise e high tech chiudono in campo positivo rispettivamente con + 14% e + 10% (in diminuzione comunque la domanda di Ro-Ro e gasiere) contribuendo a un incremento sul totale rispetto al 2006 pari al 55%. (dati e grafici sotto riportati)

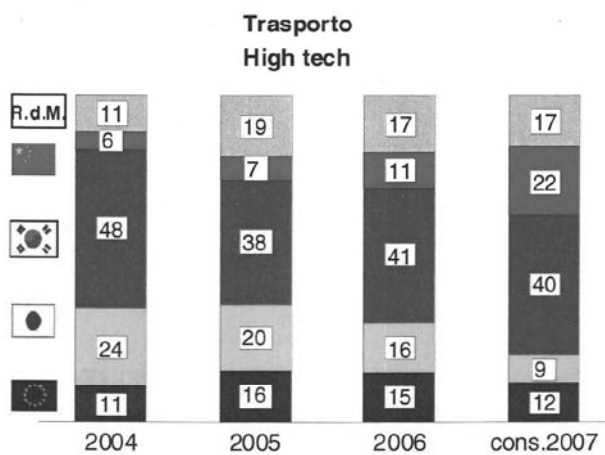
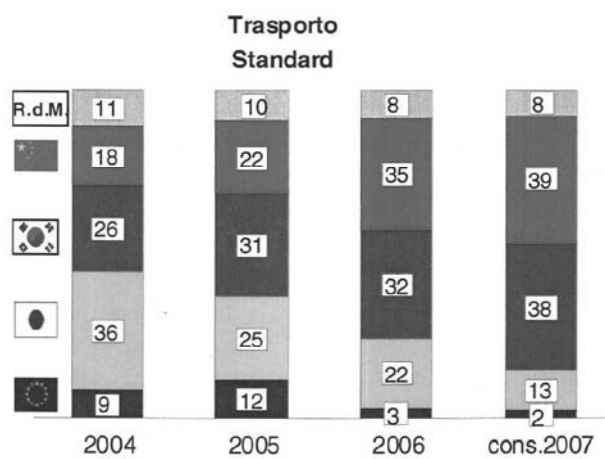
	Mil. TSLC				
	2004	2005	2006	Consuntivo 2007	Incr. %
Cruise	1,3	1,2	1,5	1,7	+14%
High Tech	15,0	14,4	18,7	20,5	+10%
Standard	29,8	22,7	35,3	63,7	+80%
Totale	46,1	38,3	55,5	85,9	+55 %



Ordini

Per quanto riguarda gli ordini totali le quote di mercato per area del paese costruttore si attesta la posizione di leader della cantieristica coreana dei comparti “standard” (38%) e “high tech” (40%) con 32 Mil. tslc acquisiti, mentre la cantieristica europea, benché abbia beneficiato nel 2007 di un quantitativo di ordini (5,7 Mil. tslc) di poco superiore a quello del 2006, ha di contro subito una riduzione del mercato dal 10% al 7%, con analoghe considerazioni per quel che concerne l’high tech e lo standard, quest’ultimo sempre meno considerato nel campo della cantieristica europea. Si sottolinea anche l’escalation della cantieristica cinese, arrivata nel 2007 ad occupare il 34% del mercato, con una forte presenza nel trasporto standard (39%) e una crescita costante nell’high tech (dall’11 al 22% nel periodo 2006/2007) dovuta da una parte all’armamento nazionale dall’altra anche dalla presenza in Cina di società cantieristiche estere. Al contrario risulta sensibile la diminuzione della presenza giapponese nel contesto cantieristico mondiale con una regressione dal 31 al 12% nel periodo 2004/2007. (*tabelle di riferimento di seguito riportate*)





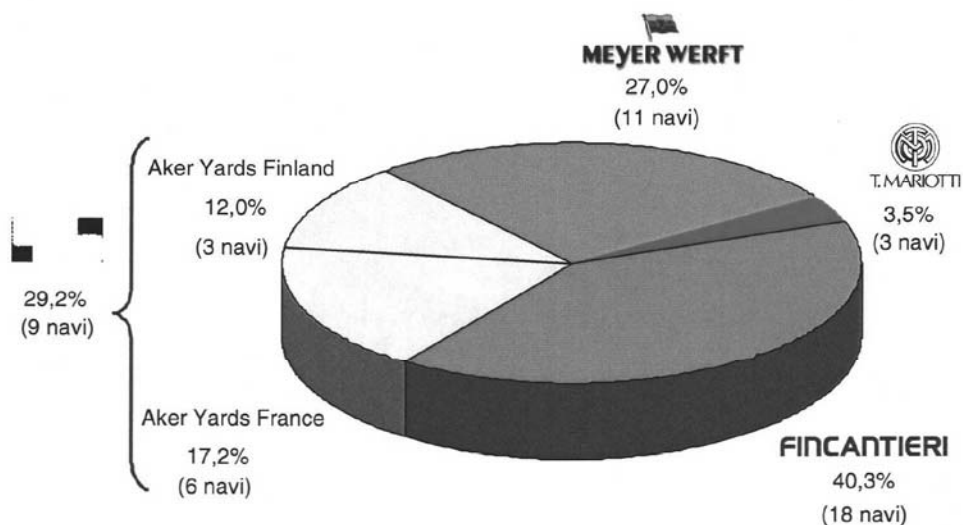
NAVI PASSEGGERI

CRUISE

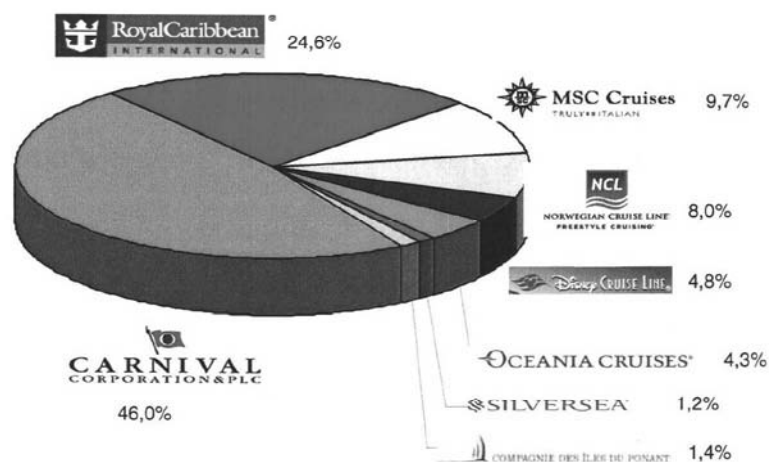
Nel 2007 si è confermato l'andamento di crescita del mercato delle crociere con un numero di passeggeri trasportati intorno ai 16 milioni e un sempre maggiore interesse da parte degli armatori verso la conquista del mercato europeo, in special modo l'area Mediterraneo, dove vengono dislocate navi rispondenti ai diversi stili di vita e redditualità della clientela. Venendo ai numeri, sono state 16 le unità ordinate nel 2007 (1,7 Mil. tslc), mentre 8 (1,2 Mil. tslc) sono state quelle consegnate nel corso dello stesso anno. Per quanto riguarda i movimenti dei grossi gruppi nel campo dell'industria risulta rilevante l'acquisizione da parte del gruppo coreano STX del 39,2% di Aker Yards, con decisione definitiva dell'operazione vagliata ed approvata della Commissione Europea.

Quote di mercato

Per cantiere costruttore (% calcolate sulle tslc in portafoglio)



Per armatore (% calcolate sul valore)

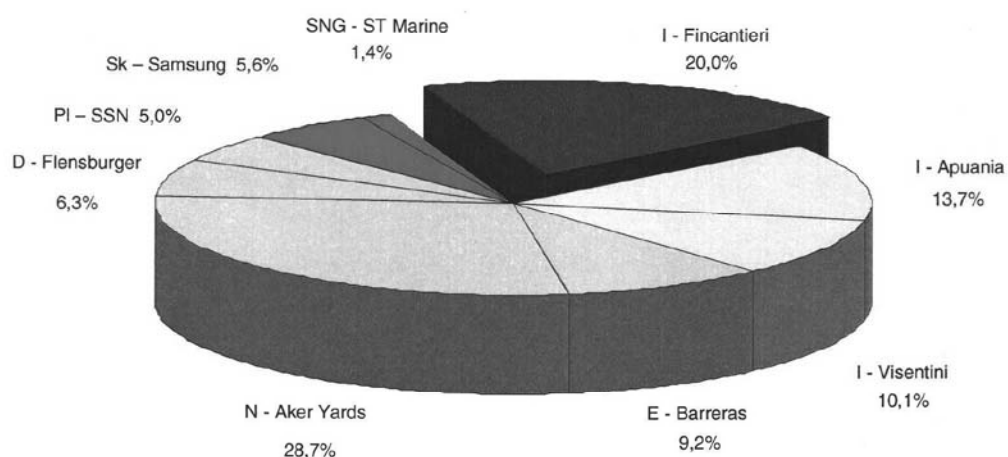


FERRIES

IL 2007 è stato caratterizzato da una ripartenza degli ordinativi (15 unità contro le 8 del 2006) di ferries di grandi dimensioni, confermando che la flessione dell'anno precedente era da addebitarsi a una fase congiunturale del comparto armatoriale, mentre le prospettive dello stesso si orientano sempre più verso la scelta di mezzi versatili (trasporto misto passeggeri-merci).

Quote di mercato

Per cantiere costruttore (% calcolate sulle tslc () in portafoglio)*



(*) relative a ferries maggiori di 150 m.; comprende la domanda espressa dagli armatori che operano in Mediterraneo, Baltico e Mare del Nord. Sono esclusi gli armatori del Far East.

ANNO 2008

Dopo quasi un quinquennio di crescita così consistente da portare il portafoglio ordini dei cantieri (199 milioni di tslc a settembre 2008) a rappresentare circa il 70% del tonnellaggio della flotta mondiale esistente, dall'autunno 2008 è emerso un considerevole rallentamento della domanda di navi. La sopraggiunta crisi economico-finanziaria ha fatto crollare i noli per le unità del tipo portacontainer e bulk (carichi secchi) corrispondenti a circa il 50% della flotta mondiale, un po' meno sembra essere penalizzato il tonnellaggio di navi cisterna (carichi liquidi) peraltro quasi per un terzo impegnato nello stoccaggio speculativo del petrolio.

Gli effetti negativi della crisi si sono riversati anche sul comparto passeggeri e traghetti, dove i grandi operatori del settore hanno esitato a passare nuovi ordini ai cantieri preferendo rimanere prudentemente alla finestra ad osservare gli sviluppi della situazione, reagendo con interventi di tipo industriale miranti principalmente al contenimento dei costi. Il timore generale, in un contesto nel quale sussistano le premesse per il verificarsi di una guerra dei prezzi, è che si possano porre le basi di una durevole distorsione competitiva potendo usufruire la cantieristica coreana e cinese soprattutto, di aiuti pubblici al settore cosa che non accade da parte dell'UE.

Nonostante gli scenari mondiali non siano dei più favorevoli si conferma comunque , per il medio termine, un ottimismo di fondo sullo sviluppo del commercio mondiale, con una sempre maggiore incidenza delle economie emergenti a conferma che la globalizzazione è ormai un fenomeno irreversibile i cui sviluppi è impossibile prevedere.

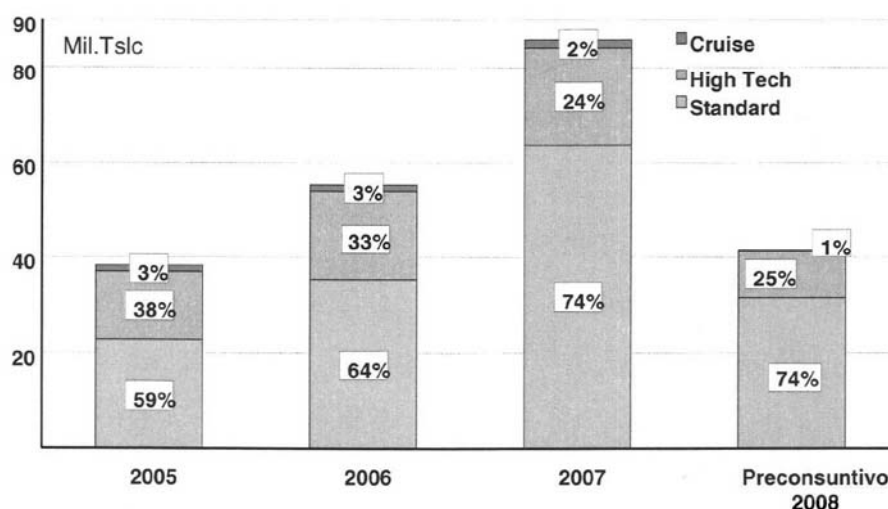
Scendendo nel dettaglio, per quanto riguarda il quadro di mercato nel 2008 sono emerse le seguenti situazioni.

I dati finali dell'Assonave relativi allo stesso anno hanno portato da 41,0 a 43,7 i Mil. tslc complessivi, con un "high tech" da 10,4 a 11,4 tslc, uno "standard" da 30,4 a 32,1 tslc, mentre rimane confermato lo 0,2 tslc del preconsuntivo per quanto riguarda il settore "cruise".

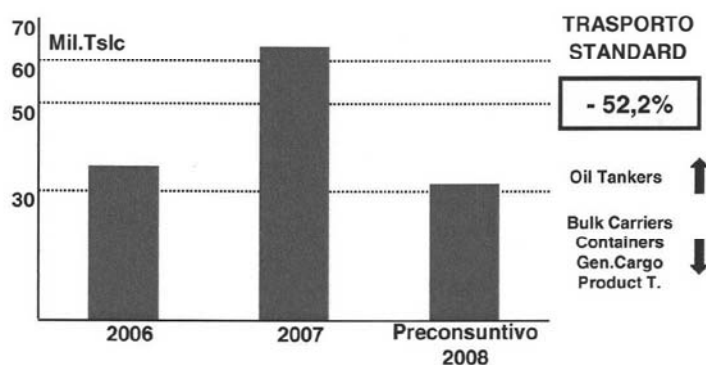
Procedendo ad un confronto con i dati del 2007 emerge evidente la flessione di circa il 50% sul totale della domanda, con un passaggio nell' "high tech" da 20,5 a 11,4 tslc, nello "standard" da 63,7 a 32,1 e nel "cruise" da 1,7 a 0,2.

Riferendoci agli ordini totali (quote segmento 2005-2008), il grafico sotto riportato riferito ai dati del preconsuntivo 2008, rende ancor meglio l'idea della regressione da Mil. tslc 85,9 a 41,0 (poi 43,7 consuntivo finale), verificatasi nel periodo 2007-2008.

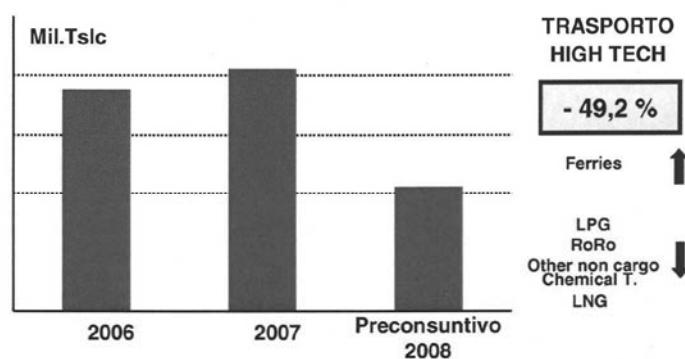
Ordini Totali: quote per segmento 2005 –2008



Passando alle tipologie nel comparto "standard" (vedi grafico) sono stati emessi ordini per complessivi 30,4 milioni tslc (32,1 tslc finali) contro i 63,7 dell'anno precedente, con forti riduzioni di tutte le tipologie ad eccezione delle tankers.



Anche il settore “high tech” risulta in sensibile calo con una riduzione da 20,5 (2007) a 10,4 (preconsuntivo 2008) a 11,4 tslc (finale 2008). Il calo ha riguardato tutto il comparto escluse le “ferries” a causa di un importante pacchetto di ordini emesso da compagnie cinesi a favore di cantieri nazionali.



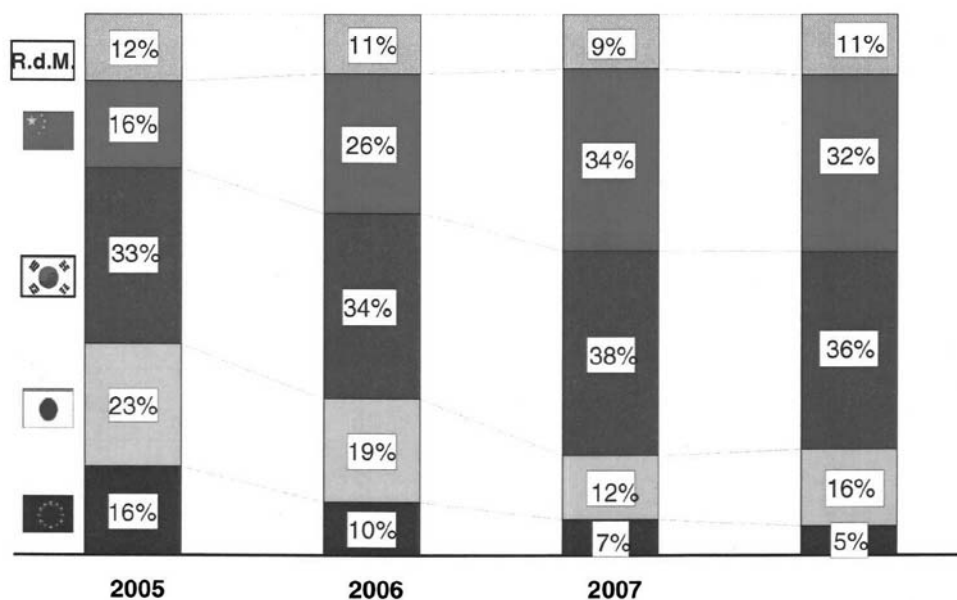
Per quanto concerne gli ordini di “cruise” nel 2008 ne sono stati emessi solo 3 per navi di TSL superiore ai 10.000, contro i 13 del 2006 e i 16 del 2007 a confermare il generale andamento in ribasso degli ordinativi nell’anno considerato.

Dalla ripartizione degli ordini per aree si ha una conferma dell’andamento del mercato.

La cantieristica europea, con ordini per circa 2,1 Mil. tslc (5% sul totale) ha avuto una flessione del 64% rispetto all’anno precedente, mantenendo invariate sia nello “standard” che nell’“high tech” le rispettive quote di mercato (all’incirca il 2%). Anche la cantieristica giapponese risulta in regresso rispetto al 2007 (- 37%) con un quantitativo ordini di 6,3 Mil. tslc corrispondenti però a una presenza sul mercato pari al 16% (17% finali) in progresso rispetto al 2007 (12%). Scendendo nel dettaglio mentre cresce dal 9% al 20% la quota “high tech”, resta pressoché invariata la quota “standard” (14 %). Con una quota-mercato del 36% (34% finali) corrispondenti a

circa 15 Mil. tslc acquisiti (32 Mil. tslc nel 2007), la cantieristica coreana mantiene la posizione di leadership del settore con l'aggiudicazione del 40% della domanda di navi "standard" e il 27% dell'"high tech". La Cina, con acquisizioni pari a 13 Mil. tslc, si mantiene a un livello di mercato (32%) in linea con il 2007 con una presenza pari al 36% nel settore "standard" e al 21% nell'"high tech". La cantieristica del Resto del Mondo ha acquisito l'11% (12% finali) degli ordini in aumento rispetto al 2007 (9%).

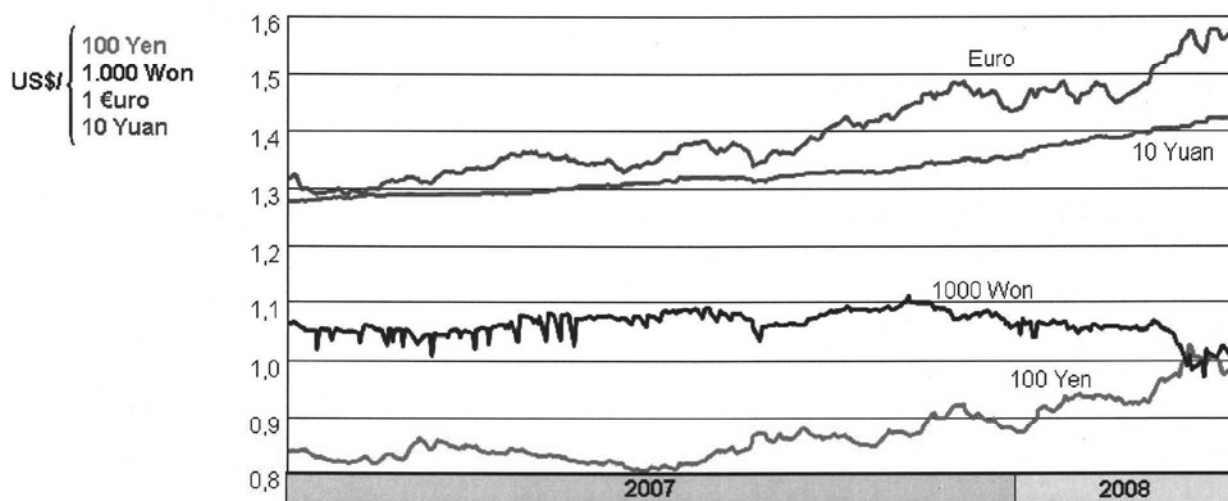
RIPARTIZIONE DEGLI ORDINI PER AREE



I cantieri della Corea del sud, della Cina e del Giappone detengono, l'88,4% degli ordinativi mondiali: la Corea del Sud mantiene la leadership seguita dalla Cina e dal Giappone.

La Corea del sud detiene il primato nella costruzione di navi petroliere, porta contenitori, chimichiere e gasiere. La Cina è "leader" nella costruzione di navi portarinfuse e carichi generali.

Si riportano di seguito l'andamento dei cambi delle monete nazionali rispetto al dollaro.

Andamento dei cambi di Euro, Yen e Won rispetto al Dollaro

	Media 2006	31.12.2006	al 20.09.07	20.09.07 / 31.12.06	20.09.07 / Media 2006
Euro	1,254	1,319	1,397	6%	11%
100 Yen	0,859	0,840	0,862	3%	0%
1000 Won	1,031	1,064	1,079	1%	5%
10 Yuan	1,253	1,279	1,329	4%	6%

2. Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo

ANNO 2007

“Super cycle” è stato definito quello che dal 2003 al 2007 ha caratterizzato l’attività dell’industria mondiale delle costruzioni navali, pressata dall’ondata di ordinativi per la crescita di una flotta che, a giusto titolo, è tra i grandi artefici della globalizzazione. La cantieristica europea ha beneficiato in misura molto limitata di questa crescita degli ordini, in quanto prevalentemente posizionata in segmenti di prodotto ad alta specializzazione, non interessati dal fenomeno; inoltre, la citata spirale dei costi di produzione e il deprezzamento del Dollaro, specie nei confronti dell’Euro, hanno appesantito l’azione commerciale ed inciso sulla redditività delle commesse. Dovendosi “smarcare” in quest’ultimo ventennio dalla concorrenza asiatica, la cantieristica europea, sollecitata dalle politiche comunitarie che hanno eliminato gli aiuti alla produzione, ha elaborato soluzioni fortemente innovative nei processi e nei prodotti, unitamente a strategie di razionalizzazione e di outsourcing.

Questa vera e propria metamorfosi, che ha richiesto investimenti molto elevati soprattutto in R&I, ha dato anche corpo ad un’industria europea delle forniture, fatta da una rete di alcune migliaia di aziende medio-piccole, che è ormai parte integrante del modello produttivo dei cantieri, permettendo loro di assumere la “leadership” nella produzione di navi complesse e sofisticate. Se a questa produzione aggiungiamo quella delle unità militari, all’incirca di pari valore, ecco che l’Europa può vantare il più qualificato mercato per le forniture navali, attestandosi al primo posto, in termini di valore, tra le cantieristiche mondiali.

Italia, Germania, Olanda, Francia e i Paesi scandinavi si sono posti all’avanguardia in questo processo di spinta di qualificazione del settore navalmeccanico, favorito in questi ultimi anni da una visione maggiormente condivisa delle prospettive del comparto.

In occasione dell'istituzione della giornata europea dei mari la Commissione, il Parlamento e il Consiglio dell'Unione hanno di fatto dato il via a quella che è stata denominata “Una Politica marittima integrata per L'Europa”, riconoscendo il peso economico e il valore strategico dell'insieme delle industrie e dei servizi marittimi, e delle sinergie tra di essi.

Notevole è stato il lavoro propedeutico di analisi settoriale - cui hanno concorso le varie Associazioni di categoria - catalizzando le attese sull'operatività di un “Action Plan”, che indicasse gli obiettivi prioritari e chiare procedure di “governance” impegnative per gli Stati membri e la stessa Ue.

Il quadro normativo europeo di riferimento per l'anno 2007 è così costituito dalla strategia per una politica marittima integrata per l'Unione europea (il cosiddetto Libro Blu - COM(2007) 575) e dell'ampio corpus normativo ad esso correlato. L'Unione europea ha introdotto un approccio integrato alle questioni marittime considerata la necessità di rafforzare le sinergie, la coerenza e il valore aggiunto delle azioni settoriali intraprese attraverso la loro integrazione in una visione globale dei mari, degli oceani e dei relativi litorali, tenendo conto delle peculiarità regionali e nel rispetto del principio di sussidiarietà. Invita gli Stati membri a promuovere le migliori pratiche in materia al fine di assicurare l'attuazione di una politica marittima europea integrata a lungo termine.

In particolare per l'UE una politica marittima integrata deve elaborare e presentare un programma di lavoro nel quale figurino anche i seguenti temi:

- una strategia europea per la ricerca marina;
- una strategia volta a mitigare gli effetti del cambiamento climatico sulle regioni costiere;
- la riduzione delle emissioni di CO₂ e dell'inquinamento dovuti al trasporto marittimo;
- una rete europea di poli marittimi.

Un quadro amministrativo integrato per gli affari marittimi richiede strumenti di pianificazione orizzontale che coinvolgano le varie politiche marittime settoriali e sostengano un processo decisionale integrato.

Con tale documento si è sviluppata l'idea che la catena logistica marittima europea richiede industrie all'avanguardia nei settori della cantieristica, delle riparazioni navali e delle attrezzature marittime per promuovere lo sviluppo di queste industrie e in particolare delle piccole e medie imprese. Tra queste iniziative sono segnalate "Waterborne Platform e LeaderShip 2015".

Si auspicano maggiori investimenti nel campo della ricerca e della tecnologia per proseguire la crescita economica senza aggravare ulteriormente il degrado ambientale. Tecnologie rispettose dell'ambiente che consentano alle attività marittime di prosperare salvaguardando al tempo stesso l'ambiente marino permetteranno all'Europa di tenere il passo con l'innalzamento degli standard globali e lo sviluppo di nuovi e promettenti settori, come le biotecnologie marine, le energie rinnovabili off-shore, la tecnologia e le attrezzature subacquee e l'acquacoltura marina.

La tecnologia consente, inoltre, all'Europa di sfruttare appieno il potenziale del mare come fonte di petrolio e di gas nonché di energie rinnovabili e costituisce una via per il trasporto energetico, diversificando le rotte del trasporto e rafforzando in tal modo la sicurezza dell'approvvigionamento.

L'integrazione e la competitività delle imprese nel settore marittimo sono notevolmente rafforzate dalla formazione di poli multisettoriali. Tali poli contribuiscono a salvaguardare il patrimonio di conoscenze marittime dell'Europa e occuperanno pertanto una posizione centrale nell'ambito della politica marittima. La cooperazione tra i settori pubblico e privato nei centri di eccellenza marittima offre, inoltre, un contesto favorevole che consente di comprendere e programmare adeguatamente le interazioni fra le varie industrie e i diversi settori al fine di offrire agli europei migliori e più ampie prospettive professionali nell'ambito dei poli marittimi. Tale sistema consentirà fra l'altro di estendere la portata degli studi marittimi e migliorare le competenze e le qualifiche per le professioni marittime.

Un altro obiettivo della Commissione è quello di mantenere ed accrescere il numero e la qualità dei posti di lavoro a disposizione dei cittadini europei. Il declino dell'occupazione marittima costituisce motivo di preoccupazione e deve essere fermato, poiché l'esperienza dei marittimi costituisce una risorsa fondamentale anche per le attività che si svolgono a terra.

Un miglioramento della politica del personale e delle condizioni di lavoro (inclusa la salute e la sicurezza), accompagnato da uno sforzo comune di tutte le parti interessate del settore marittimo e da un quadro normativo efficiente che tenga conto del suo contesto globale, è necessario per attrarre i cittadini europei verso questo settore. La Commissione offre il suo pieno sostegno al dialogo sociale sull'integrazione nel diritto comunitario della convenzione OIL sulle norme del lavoro marittimo.

Il mare è un elemento determinante per il turismo costiero e marittimo e ha costituito un importante catalizzatore per lo sviluppo economico delle coste europee. In Europa le zone costiere costituiscono altresì la destinazione della maggior parte dei turisti, il che rende particolarmente urgente, in queste regioni, la necessità di conciliare sviluppo economico, rispetto dell'ambiente e qualità della vita.

Nel quadro dell'elaborazione di una politica marittima integrata dell'UE le autorità regionali e le comunità costiere hanno quindi un ruolo importante da svolgere nella regolazione delle attività costiere e marittime.

I porti e le industrie marittime conferiscono a queste regioni un'importanza strategica per tutta l'Europa. Esse offrono importanti servizi per l'entroterra e costituiscono la base per garantire il controllo delle frontiere marittime e delle acque costiere. Ciò comporta una forte pressione sulle infrastrutture, pressione di cui occorre tener conto nell'assegnazione delle risorse nazionali e comunitarie. Le regioni costiere sono inoltre particolarmente interessate dal cambiamento climatico e la gestione dei rischi costieri può avere gravi ripercussioni sul bilancio e sull'economia di queste regioni.

Ricerca e innovazione

La politica europea nel 2007 si è incentrata nel dettare le linee quadro degli aiuti alla ricerca, sviluppo ed innovazione (“the RDI frame work”). I cantieri europei e il loro indotto hanno sviluppato assieme alla CE un programma organico di politica settoriale, denominato “LeaderSHIP 2015” – volto - per citare le iniziative in fase più avanzata - ad accrescere l’impegno in R&I (Ricerca ed Innovazione), a promuovere la costruzione di navi più sicure e rispettose dell’ambiente e a meglio proteggere la proprietà intellettuale.

Il piano elaborato dalla stessa industria, attraverso il CESA - Community of European Shipyards’ Associations -, in stretta cooperazione con la Commissione di Bruxelles ha assegnato, in nome della competitività, un ruolo primario alla ricerca e all’innovazione (attività a cui sono già destinate quote significative del fatturato dell’industria) per il rafforzamento di quella supremazia in fatto di conoscenza e tecnologie che contraddistingue soprattutto la navalmeccanica di paesi - oltre al nostro - come la Germania, la Francia, l’Olanda e i Paesi scandinavi, in un panorama reso invero molto diversificato dal progressivo allargamento dell’Unione.

La disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alla costruzione navale (2003/C317/06) stabilisce che gli aiuti destinati a coprire le spese sostenute dalle imprese di costruzione, riparazione o trasformazione di navi per i progetti di ricerca e sviluppo possono essere considerati compatibili con il mercato comune se sono conformi alle norme stabilite dalla disciplina comunitaria per gli aiuti di stato alla ricerca e sviluppo.²

L’inserimento della cantieristica tra i settori avanzati, e quindi anche nella disciplina “orizzontale” dei programmi europei di R&S, ha contribuito a far sì che alle attività marittime sia stata riservata la Piattaforma tecnologica Waterborne, il cui segretariato

² L’art.1, commi 1040 e 1041, della Lg 27 dicembre 2006, n.296 (Finanziaria 2007) ha stanziato 25 milioni di euro per gli anni 2007-2008-2009 a favore della ricerca ed innovazione di prodotto e di processo in campo navale. Il regime di aiuti all’innovazione per la costruzione navale è diretto all’applicazione industriale di prodotti e processi innovativi rispetto allo stato dell’arte del settore nella comunità

è retto dal CESA, e al cui interno si confrontano, e collaborano, i principali operatori europei del settore marittimo.

L'avvio di questo processo di concertazione - importante per la formazione di un tessuto europeo tra cluster nazionali - è certamente servito anche per vedere incrementato del 40% il finanziamento (430 milioni di euro) al settore marittimo nell'ambito del 7° Programma Quadro 2007-2013 per la ricerca.

A livello nazionale la Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima (PTNM) che come quella europea - la Piattaforma Tecnologica Waterborne - è luogo di confronto, e di sintesi, tra attori istituzionali e industriali sulle politiche in tema di R&I e formazione, nel selezionare i progetti da sviluppare attraverso collaborazioni transnazionali all'interno del 7° Programma Quadro per la Ricerca.

E' certamente necessario favorire 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.

La Commissione il 22 maggio 2007 ha approvato il **Libro verde** su una migliore demolizione delle navi che affronta in modo sistematico il tema della demolizione delle navi e ne illustra i problemi connessi.

In particolare, ha preso in esame i molteplici aspetti del problema e ha individuato alcune soluzioni per colmare o almeno ridurre le lacune in termini di attuazione e migliorare così la gestione delle attività di demolizione delle navi. Si tratta di soluzioni che non si escludono a vicenda, ma che, al contrario, si integrano e si sostengono reciprocamente.

Prevale la convinzione che l'elemento più importante sia la necessità di garantire che le navi siano riciclate in maniera sicura e compatibile con l'ambiente. Per creare parità di condizioni a livello mondiale servono, pertanto, norme internazionali vincolanti, che dovrebbero introdurre un vero cambiamento nelle attuali pratiche di demolizione ponendo fine ai frequenti episodi di inquinamento del suolo e delle

acque e tutelando i lavoratori contro gli incidenti e la contaminazione. Alcuni interventi, come il contenimento dei versamenti dei residui di petrolio, l'eliminazione preventiva dell'amianto con dispositivi di protezione, le precauzioni per evitare la presenza di gas, e dunque le esplosioni, e il ricorso a macchinari per il trasporto di carichi pesanti in condizioni di sicurezza, sono misure da rendere obbligatorie.

Il sottoutilizzo degli impianti "ecologici" o ammodernati oggi esistenti nell'UE, in Turchia e in Cina rivela che il problema connesso alla demolizione delle navi è più un problema di domanda che di offerta. Viste le attuali condizioni di mercato, per gli operatori dell'UE è impossibile competere con quelli dell'Asia meridionale, che possono offrire costi molto più bassi e prezzi più elevati per i metalli. Finché non ci sarà parità di condizioni sotto forma di norme obbligatorie efficaci e valide per le attività di demolizione delle navi a livello mondiale, gli impianti europei avranno sempre difficoltà a competere sul mercato e i proprietari delle navi tenderanno sempre a dirigere le loro navi verso siti asiatici che non soddisfano gli standard minimi.

Nonostante le condizioni di lavoro inadeguate e pericolose e il degrado dell'ambiente locale, i cantieri che effettuano la demolizione delle navi sono un'importante risorsa economica per i paesi dell'Asia meridionale. Il Bangladesh, ad esempio, ottiene probabilmente il 90% della fornitura di acciaio dalle navi rottamate e quest'industria offre lavoro a decine di migliaia di persone.

Ulteriori misure che si rivelano utili per favorire il processo di ammodernamento dell'industria della demolizione delle navi, sia a breve che a lungo termine sono le seguenti:

- *Normative UE, in particolare sulle limitazioni dei traffici delle petroliere a scafo unico* al fine di prendere in esame gli interventi che integrino la legislazione sulla sicurezza marittima applicabile con norme chiare riguardanti la sicurezza e la compatibilità ambientale della rottamazione delle navi;

- *Razionalizzazione degli aiuti all'industria marittima, subordinandoli ad una rottamazione ecologica*, i finanziamenti comunitari a favore dell'industria

marittima e gli aiuti di Stato ai trasporti marittimi potrebbero essere legati al ricorso, da parte dei beneficiari, ad impianti di demolizione sicuri e compatibili con l'ambiente per tutte le navi di cui sono responsabili;

▪ *Istituzione di un sistema europeo di certificazione per la demolizione "pulita" delle navi* e riconoscimenti per attività esemplari di riciclaggio ecologico.

A seguito di tali orientamenti nella legislazione italiana si è attuato un sistema di aiuto diretto alla concessione di sovvenzioni alla demolizione, da un lato, di navi cisterna a scafo singolo aventi portata lorda compresa fra 600 e 5000 tonnellate per le quali il ritiro dai registri comunitari non è obbligatorio e, d'altro lato, di un numero limitato di navi monoscafo di portata lorda superiore a 5000 tonnellate, che verrebbero così ritirate dal registro italiano prima della scadenza prevista dalla normativa comunitaria. Le navi in questione sono demolite invece di essere iscritte in paesi terzi dalla normativa meno severa. La misura consente pertanto di anticipare il calendario comunitario e contribuisce all'obiettivo di rafforzare la sicurezza marittima e la tutela ambientale.

ANNO 2008

La disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale (2003/C 317/06) è entrata in vigore il 1° gennaio 2004, per essere applicata in un primo momento per un periodo di tre anni, fino al 31 dicembre 2006. Il 28 ottobre 2006, la Commissione ha deciso di prorogare l'applicazione della disciplina per altri due anni, fino al 31 dicembre 2008.

La disciplina, che contempla le norme per la valutazione degli aiuti di Stato alla costruzione navale, si basa sul principio che detti aiuti possono essere concessi a norma di tutti i regolamenti, di tutte le discipline e di tutti gli orientamenti adottati ai sensi degli articoli 87 e 88 del trattato CE, tranne ove la disciplina medesima contenga disposizioni specifiche. I settori soggetti a disposizioni specifiche sono i seguenti: gli aiuti alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione; aiuti alla chiusura; crediti all'esportazione; aiuti allo sviluppo; aiuti regionali; aiuti all'occupazione.

La disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale è stata nel 2008 prorogata di ulteriori tre anni cioè fino al 31 dicembre 2011.

La Commissione ha, infatti, avviato un processo volto a valutare i risultati della disciplina evidenziando che la materia degli aiuti alla chiusura e di aiuti all'occupazione è rimasto inapplicato, mentre nessun particolare problema ha manifestato l'applicazione degli aiuti regionali, dei crediti all'esportazione e allo sviluppo.

Tale proroga è giustificata dalla necessità di tempo per valutare, in particolare, l'opportunità delle disposizioni sugli aiuti all'innovazione, che sono una novità della disciplina e rispetto alle quali la Commissione disponeva di una esperienza poco significativa.

Il 2008 è caratterizzato anche dalla crisi finanziaria globale. Il settore della cantieristica risente anche della diminuita redditività delle società armatoriali nonché della crescita delle navi in disarmo o avviate alla demolizione.

In Europa si invocano misure selettive di supporto a una cantieristica la cui potenzialità, fin dagli anni '90, si è responsabilmente adeguata ai fabbisogni

quantitativi e qualitativi dei segmenti di mercato prescelti, nel quadro della strategia comunitaria per il settore: una industria tecnologicamente molto avanzata – nel “mercantile” come nel “militare” - che rischia di vedere la sua massa critica scendere al disotto della soglia di sostenibilità.

Il programma organico avviato con LeaderShip 2015 che ha aperto la via per una effettiva politica industriale nel settore cantieristico, non trova nel 2008 un compimento, salvo per l’incentivo all’innovazione. Con l’aggravarsi della crisi, peraltro, il sistema cantieri/fornitori chiede la messa in atto di interventi straordinari che servissero ad evitare la scomparsa, o l’ulteriore pesante riduzione, di una buona parte dell’attuale capacità produttiva comunitaria.

Le più esposte appaiono le PMI, caratterizzate da profili finanziari deboli e da una copertura, in termini di carico di lavoro, mediamente riferita al solo breve termine.

In relazione a tali difficoltà il CESA - l’associazione cantieristica europea che riunisce le varie associazioni nazionali – su proposta italiana, promuove un’iniziativa a livello di Commissione Europea per l’adozione di un provvedimento transitorio per salvaguardare tecnologia, professionalità e strutture in vista di una ripresa, che nei settori di elevata specializzazione si prospetta meno lontana nel tempo.

Il dibattito si sviluppa riguardo alla possibilità di introdurre misure di stimolo della domanda, finalizzate all’eliminazione dalle acque europee del naviglio obsoleto con bandiera comunitaria (prevalentemente ferries e Ro-Ro) ed alla sua sostituzione - supportata da incentivi nella forma di “eco bonus” - con unità avanzate sotto il profilo ambientale e della sicurezza.

Tale provvedimento di rinnovo, che non andrebbe ad accrescere i “surplus” di stiva temuti da alcuni armatori, dovrebbe essere accompagnato da un programma di supporto finanziario agli investimenti gestito dalla BEI.

Il 2008 è stato anche caratterizzato da due importanti provvedimenti elaborati dagli organi europei riguardanti rispettivamente la strategia elaborata dalla commissione europea per la Ricerca marina e il Progetto di conclusioni del Consiglio europeo sulla politica marittima integrata.

La “strategia europea per la ricerca marina e marittima: uno Spazio europeo della ricerca coerente per promuovere l'uso sostenibile degli oceani e dei mari” (COM(2008) 534) è volta a proporre misure e meccanismi concreti per migliorare l'efficienza e l'eccellenza della ricerca marina e marittima, nella convinzione che un approccio alla ricerca puramente settoriale e tematico non è più sufficiente.

A questo proposito, fra gli obiettivi strategici per il periodo 2005-2009 la Commissione ha sottolineato quanto segue:

“...vi è la particolare esigenza di una politica marittima globale tesa a sviluppare in maniera ecologicamente sostenibile un'economia marittima prospera, sfruttando appieno le potenzialità dell'industria marittima. Tale politica deve poter contare sull'eccellenza nel settore della ricerca scientifica marina, della tecnologia e dell'innovazione”.

L'obiettivo della strategia è proporre gli strumenti necessari per favorire una migliore integrazione fra ricerca marina e marittima. Pur riconoscendo l'importanza di portare avanti le attività svolte nelle varie discipline della ricerca marina e marittima (per es. motori marini più puliti ed efficienti, migliore progettazione delle navi, logistica ottimale dei flussi di traffico, sicurezza e protezione delle attività marittime, immagine del trasporto marittimo, ecc.), lo sforzo deve incentrarsi sulle modalità per migliorare le interazioni fra la ricerca marina e marittima, invece di trattare in modo specifico settori della ricerca già ben stabiliti.

I principali temi di ricerca che richiedono un approccio multi tematico riguardano i cambiamenti climatici e oceani, utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili marine, conseguenze delle attività umane negli ecosistemi costieri e marini sulla loro gestione.

La Commissione invita il Consiglio e il Parlamento europeo ad approvare la strategia europea per la ricerca marittima e in particolare:

- ad approvare i mezzi e le azioni proposti per affrontare la complessità dei sistemi dei mari e degli oceani;

- ad approvare il meccanismo proposto per la “governante” della ricerca marina e marittima;
- a impegnarsi a mettere in atto le azioni previste nei rispettivi settori di responsabilità.

La Commissione controlla l'attuazione di questa strategia presentando periodicamente una relazione sui progressi compiuti. La prima relazione sarà presentata entro il 2012. Per questa strategia è necessario progettare un quadro concreto e innovativo di “governance” della ricerca che impegni gli scienziati, i responsabili politici e il pubblico in modo da permettere una comprensione comune e l'adozione di scelte informate sulla base di solide conoscenze scientifiche. Vista la natura globale delle sfide da affrontare e l'apertura di ERA³ verso partner in altre regioni del mondo, la dimensione internazionale svolgerà un ruolo importante in questo contesto.

La Commissione propone il lancio di un nuovo modello di gestione per la ricerca sotto forma di un "Forum" per un "partenariato sostenibile a lungo termine" che riunirà le reti esistenti e tutti i partner fondamentali nella ricerca marina e marittima e nei relativi settori industriali, al fine di:

- aggiornare su base continua le priorità di ricerca e individuare le lacune previa consultazione con le parti interessate, gli Stati membri e le istituzioni dell'Unione europea e fornire consigli strategici;
- attuare le priorità di ricerca, rivolgendo un'attenzione speciale alle nuove forme di cooperazione, alle formule di finanziamento innovative, alla diffusione e all'utilizzo dei risultati della ricerca;

La strategia per una politica marittima integrata per l'Unione europea (il cosiddetto Libro Blu - COM(2007) 575), con il quale l'Unione europea ha introdotto un approccio integrato alle questioni marittime considerata la necessità di rafforzare le sinergie, la coerenza e il valore aggiunto delle azioni settoriali intraprese attraverso la loro integrazione in una visione globale dei mari, degli oceani e dei relativi litorali, tenendo conto delle peculiarità regionali e nel rispetto del principio di sussidiarietà,

³European Research Area istituita nel 2000 quale organismo aventi lo scopo di sviluppare la ricerca scientifica europea.

ha trovato completamento nel 2008 con “la comunicazione (COM(2008) 395 definitivo) al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni Orientamenti per un approccio integrato della politica marittima: Verso migliori pratiche di “governante” marittima integrata e di consultazione delle parti Interessate”.

Conformemente alla sezione 3.1 del Libro blu, la presente comunicazione propone una serie di orientamenti volti ad incoraggiare gli Stati membri e le altre parti interessate ad adottare provvedimenti ai fini dell'adozione di un approccio integrato degli affari marittimi nel quadro dei propri ambiti di “governante”.

Alcuni Stati membri, come la Grecia e di recente la Spagna, hanno affidato la gestione degli affari marittimi a un Ministero specifico; altri introducono progressivamente un approccio globale sotto forma di strategie tematiche, come il Regno Unito e la Svezia (sulla sostenibilità e la tutela ambientale) o l'Irlanda (strategia nel campo delle scienze marine).

Gli orientamenti non mirano in ogni caso ad indurre gli Stati membri ad adottare un sistema unico di “governance” marittima.

Essi intendono al contrario incoraggiarli ad elaborare le loro politiche marittime integrate nazionali in stretta collaborazione con i propri operatori del settore marittimo e a migliorare e facilitare la cooperazione a tutti i livelli di “governance” marittima, incluso il livello europeo.

Le politiche marittime integrate nazionali dovrebbero dunque essere fondate sulla constatazione che tutte le questioni legate al mare sono interdipendenti e meritano di essere trattate come un'unica realtà.

Come per la politica marittima integrata condotta a livello comunitario, le politiche marittime integrate nazionali dovrebbero essere guidate dai principi di sussidiarietà, competitività e sviluppo economico, dall'approccio per ecosistemi e dal principio della partecipazione delle parti interessate.

Per procedere verso un approccio più integrato, la Commissione ha rinominato la Direzione generale competente, in “Direzione generale Affari marittimi e pesca” (DG

MARE), è stata ristrutturata e dotata di un nuovo organigramma che, con un'unità di coordinamento, tre unità responsabili dei diversi bacini marittimi europei e un'unità che si occupa della dimensione esterna degli affari marittimi, è ormai pronta per garantire un coordinamento interno permanente degli affari marittimi

In risposta a una richiesta del Consiglio europeo del 14 dicembre 2007, la Commissione ha avviato una strategia comunitaria per la regione del mar Baltico, che includerà misure il cui campo di applicazione andrà oltre la sola politica marittima, e una strategia globale per la politica marittima nel Mediterraneo. La sfida della “governance” è di ottimizzare l'efficacia della cooperazione nei bacini.

In campo più prettamente nazionale i servizi della Commissione europea hanno esaminato l'approvazione delle seguenti misure di aiuto:

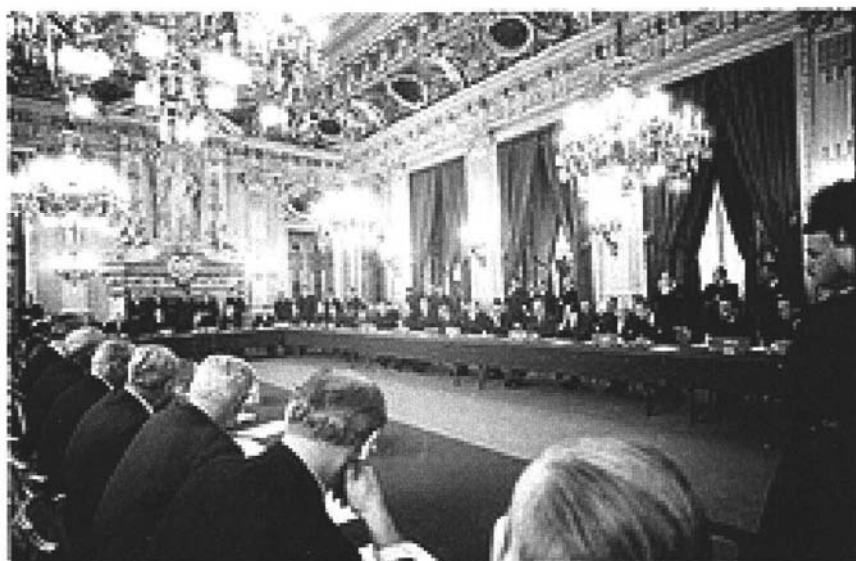
- Aiuto di stato N. 20/08 per il rifinanziamento attuato con la legge finanziaria 2008, ar.2, comma 206, in relazione al “Regolamento relativo al meccanismo difensivo temporaneo per la costruzione navale” (reg. n. 1177/2002), dal dumping dei paesi asiatici, scaduto nel 2005. Questione definita con la decisione negativa C(2008) 6015 ;

- Aiuto di Stato N.44/08 per l'istituzione di un fondo per migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni in atmosfera delle navi passeggeri. La misura è stata ritirata per abolizione dei fondi intervenuti nel corso del 2008

- Aiuto di Stato N. 160/2008 per l'ammortamento fiscale specifico per i beni mobili registrati, ancora (c.d. tax lease) in istruttoria

A livello internazionale sono da menzionare i lavori del gruppo di lavoro WP6 all'interno dell'OCSE.⁴

⁴ La creazione dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico, da cui l'acronimo OCSE (in inglese OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development ed in francese OCDE - Organisation de coopération et de développement économiques) nasce dall'esigenza di dar vita a forme di cooperazione e coordinamento in campo economico tra le nazioni europee nel periodo immediatamente successivo alla seconda guerra mondiale e tra gli obiettivi vi era soprattutto quello di usufruire al meglio degli aiuti statunitensi dello European Recovery Program, meglio conosciuto come Piano Marshall.



Nel 1948 si giunge così alla firma di una prima convenzione per la cooperazione economica, entrata in vigore il 28 luglio 1948, ratificata da 15 stati europei - Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia e Svizzera - più la Turchia. La Repubblica Federale Tedesca ne divenne membro solo dopo la fine del periodo di occupazione dei paesi alleati e la Spagna vi aderì nel 1959.

Inizialmente questa organizzazione fra stati fu denominata Organizzazione Europea per la Cooperazione Economica (OECE) e la sede fu fissata a Parigi.

La cooperazione economica tra gli aderenti fu essenzialmente sviluppata attraverso una liberalizzazione dei rispettivi scambi industriali e dei movimenti di capitali.

Ma il processo di integrazione europea per una vera unione economica tra stati aderenti si presentava difficoltoso anche a seguito della creazione della Comunità Europea CEE e dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA).

Il 14 dicembre 1960 si giunse, a Parigi, alla firma di una nuova convenzione tra gli Stati membri da cui nacque l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici - OCSE entrata in funzione il 30 settembre 1961 e che sostituisce l'OECE. Entrarono a farne parte oltre ai Paesi che avevano aderito all'OECE anche il Canada e gli USA, in un secondo momento il Giappone, la Finlandia, l'Australia, la Nuova Zelanda, il Messico, la Corea del Sud ed infine, dopo la dissoluzione del blocco comunista e delle organizzazioni internazionali quali il COMECON, la Repubblica Ceca, la Polonia, l'Ungheria e la Slovacchia.



L'obiettivo primario dell'OCSE, è quello d'integrazione e cooperazione economica e finanziaria tra i maggiori paesi del così detto Occidente. L'OCSE oggi riunisce i governi di circa 100 Paesi impegnati per la democrazia e l'economia di mercato da tutto il mondo al fine di :

1. Sostenere la crescita economica sostenibile
2. Favorire l'occupazione
3. Innalzare gli standard di vita
4. Mantenere la stabilità finanziaria
5. Sviluppo economico assistere altri paesi
6. Contribuire alla crescita del commercio mondiale.

L'organizzazione fornisce un ambiente in cui i governi possono confrontare le loro esperienze di politica, cercare risposte ai problemi comuni, individuare le buone prassi e coordinare le politiche nazionali e internazionali.

All'interno dell'organizzazione dell'OCSE ⁵ vi è un Gruppo di lavoro - **Shipbuilding**

⁵ L'organigramma dell'OCSE è costituito da:

- un Consiglio composto da un rappresentante per ogni Paese;
- un Comitato Esecutivo composto dai rappresentanti di delegazioni permanenti di 14 membri eletti annualmente;
- i Comitati ed i Gruppi di Lavoro specializzati;
- le delegazioni permanenti dei Paesi membri sotto forma di missioni diplomatiche dirette quindi dagli Ambasciatori;
- il Segretariato Internazionale, a disposizione dei comitati e degli altri organi.

(*Working Party on Shipbuilding - WP6*) –attivo sulla cantieristica navale che cerca di stabilire gradualmente normali condizioni di concorrenza nel settore incoraggiando la trasparenza, rendendo disponibili a tutti i governi dati statistici e analisi economiche, e cercando di favorire dialoghi politici con economie non OCSE che dispongono di industrie di costruzione navale significative.

Al WP6 (*Working Party on Shipbuilding*) partecipa la Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acque interne unitamente al rappresentante dell'Unione europea; anche le associazioni di categoria del settore delle imprese di cantieristica navale nazionali ed internazionali (ASSONAVE, CESA) presenziano esprimendo proprie posizioni.

Il WP6 è l'unico organismo internazionale che può influenzare e orientare le politiche dei governi a contenere e, se possibile, eliminare gli aiuti del governo, che possono falsare la concorrenza nel settore della cantieristica navale. La priorità principale del WP6 è quella di garantire quindi normali condizioni di concorrenza incoraggiando la trasparenza e il dialogo rappresentando un forum per lo scambio di informazioni che estende il suo dialogo politico anche alle economie non-OCSE.

I lavori del WP6 negli anni 2005 e 2006 sono stati sostanzialmente interrotti a fronte di un fiorente mercato che consentiva un'equa distribuzione delle commesse fra le imprese navalmeccaniche.

La Direzione per le Scienze, la Tecnologia e l'Industria dell'OCSE è preposta a fornire ai governi, su base analitica, gli indirizzi politici e le linee guida in ambito scientifico, tecnologico e industriale evidenziando le relazioni con la crescita, l'occupazione e il benessere. La Commissione per l'industria, innovazione e imprenditorialità (CIIE) - *Industry Issues* – si occupa principalmente degli andamenti della produttività industriale, delle politiche connesse, dei modelli e dei livelli di globalizzazione industriale.

ANNO 2007

Nel corso dell'anno 2007 i lavori del WP6 sono ripresi al fine di analizzare l'andamento della cantieristica in vista di una potenziale crisi economica (crollo delle commesse previsto per 2010) e per affrontare l'attuale sovrapproduzione (sovraccapacità) che ha caratterizzato il periodo precedente 2005-2006 con un eccesso di "domanda". Inoltre, considerando che gli accordi commerciali mondiali tra i Paesi non hanno una regolamentazione univoca - ci si basa nella quasi totalità su accordi bilaterali obsoleti - e che si sono riscontrati comportamenti commerciali non corretti da parte dei mercati asiatici si è auspicato con la partecipazione dei rappresentanti governativi di Paesi non-OCSE, come il Giappone, la Cina e la Russia, di ridurre questi effetti. Pertanto, l'obiettivo primario è quello di regolamentare i numerosi accordi bilaterali esistenti fra i Paesi OCSE e non-OCSE pervenendo ad un accordo unico con regole chiare e condivise da tutti che ostacolerebbe la concorrenza sleale.

Durante l'anno di riferimento la Presidenza del WP6 ha cercato di capire se vi fossero possibilità di poter legare il mercato della cantieristica navalmeccanica a quello dell'acciaio, sempre per fronteggiare periodi in cui la "domanda" potrebbe venire a mancare.

E' stato affrontato il problema dei "crediti all'esportazione" le anomalie che creano nel Mercato mondiale in quanto non tutti ne usufruiscono e se ne usufruiscono hanno modalità differenti che alterano certi equilibri economici. La gravità di questo fenomeno ha fatto sì che nella riunione di dicembre del 2007, la 105^a, il WP6 abbia creato di un gruppo "informale" di esperti del settore, in stretto collegamento anche con i settori che si occupano nell'ambito Commercio Estero di questi "crediti all'esportazione", per approfondire l'argomento.

Si è dato avvio ad una indagine su tutte le tipologie di aiuti che i Paesi danno alla cantieristica navale attraverso la compilazione di questionari che mirano a dettagliare

la natura dei finanziamenti. E' stato impostato un primo tipo di sondaggio sui sussidi e su altre misure di sostegno alle imprese cantieristiche, sulle azioni da intraprendere al fine di migliorare le tecnologie, di aumentare la capacità industriale del settore e creare posti di lavoro con costi di produzione contenuti e di agevolare gli ammodernamenti delle infrastrutture dei cantieri europei per evitare spostamenti in Paesi più accessibili.

ANNO 2008

I lavori del 2008 del WP6 si sono aperti con la conferma all'unanimità da parte dei 18 Paesi membri del sostegno finanziario ai programmi OCSE per la cantieristica navale del biennio 2009-2010. Inoltre, è stata approvata una revisione del mandato WP6 per prolungarlo fino al 2013, il mandato scadeva il 31 dicembre 2008, in quanto si è constatata l'importanza di questo Gruppo di lavoro come organismo equilibratore nel settore della costruzione navale per perseguire, attraverso opportune concertazioni tra Paesi OCSE e non -OCSE, ad una riduzione progressiva dei fattori che distorcono normali condizioni di concorrenza.

E' stato esposto il Programma dei Lavori 2009-2010 del WP6 da presentare al Bilancio dell'OCSE comprensivo di varie attività tra le quali ricordiamo: la tematiche ambientali (ripercussioni del cambiamento del clima, l'inquinamento), l'esame dei sussidi e altre misure di sostegno alla cantieristica navale, analisi della domanda e dell'offerta.

Il sottogruppo di lavoro che si occupa dei crediti all'esportazione del WP6 ha evidenziato la necessità di garantire una maggiore trasparenza nel mercato navale e la preoccupazione, condivisa dalla CE e dai rappresentanti non-OCSE, dinanzi al crescente aumento dei prezzi delle materie prime. Sono state analizzate misure non solo economiche per il sostegno ai settori navalmeccanici in previsione di possibile crisi come la capacità di conversione dei cantieri specializzati da un settore ad un altro.

I Paesi del mercato orientale (le economie non-OCSE) sono stati ammessi a partecipare come uditori alle riunioni anche quelle riservate finalizzate a singoli accordi fra Stati.

3. La situazione italiana del comparto industriale marittimo delle costruzioni navali

La legge del 14 giugno 1989, n. 234 e successivamente il regolamento - D.M. del 18 febbraio 1992, n. 280 –hanno istituito e regolamentato gli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche.

Tale normativa che scaturisce dalla normativa comunitaria che stabiliva aiuti economici alle imprese di costruzione navale – *La direttiva del Consiglio delle Comunità Europee n. 167 del 26 gennaio 1987 concernente aiuti alla costruzione navale* - pone l'iscrizione agli Albi Speciali quale condizione imprescindibile per ottenere gli aiuti di Stato.

Il “Comitato per gli Albi Speciali dei costruttori, dei riparatori e dei demolitori navali” (art. 21 Lg. 234/89) sancisce l'idoneità all'ammissione delle imprese cantieristiche agli Albi Speciali (o eventuali sospensioni e/o cancellazioni) e il “Comitato consultivo per l'industria cantieristica” verifica l'attuazione dei programmi relativi ai progetti cantieristici finanziati e i relativi piani d'investimento.

Nel 1993 venivano istituiti con il decreto n. 211 del 22 marzo 1993, nell'ambito dell'allora Ministero della Marina Mercantile, i tre Albi Speciali delle imprese di costruzione, riparazione e demolizione e veniva individuato il Funzionario responsabile del procedimento di iscrizione agli Albi Speciali. Annualmente dal 1993 entro il mese di febbraio sono confermate le iscrizioni annuali in base alla documentazione pervenuta all'Amministrazione da parte delle imprese di costruzione navalmeccanica ed ogni impresa è iscritta all'Albo Speciale di competenza in seguito alla decisione del “Comitato per gli Albi Speciali dei costruttori, dei riparatori e dei demolitori navali” e contrassegnata con un numero sequenziale, derivante dalla data di richiesta d'iscrizione.

Col tempo e a seguito degli effetti delle varie crisi economiche i sussidi e finanziamenti si sono notevolmente ridimensionati e le iscrizioni agli Albi Speciali, non avendo carattere di obbligatorietà, sono diminuite.

Nel 2007, nell'ambito delle misure di contenimento e razionalizzazione della spesa pubblica (decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223) del Ministero dei Trasporti quale era confluito il Ministero della Marina Mercantile, sono stati aboliti sia il "Comitato per gli Albi Speciali dei costruttori, dei riparatori e dei demolitori navali" che il "Comitato consultivo per l'industria cantieristica" trasferendo - secondo l'organizzazione dell'attuale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel quale è confluito il Ministero dei Trasporti - il potere decisionale di questi organismi alla struttura ministeriale che rimane però priva di un necessario supporto tecnico-specialistico.

Si riportano di seguito le iscrizioni agli Albi Speciali delle imprese di Costruzione e Riparazione per gli anni 2007 e 2008. L'Albo Speciale delle demolizioni si è "estinto" per mancanza di cantieri navalmeccanici iscritti 2001.



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER LA NAVIGAZIONE E IL TRASPORTO MARITTIMO E INTERNO
Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale - 2007

	N. iscr.	IMPRESA	CAP. PROD. Isic/anno	MAX UNITA' REAL. Y.s.I.	FASCIA DIM.LE
1	2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	285.000	150.000	4*
2	3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)	3.000	3.500	1*
3	4	CANTIERE NAVALE F.LLI GIACALONE S.p.A. Via Sefrunte, 44 - 91026 MAZARA DEL VALLO (TRAPANI)	4.000	2.000	1*
4	7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 35 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	12.500	25.000	1*
5	8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	25.000	50.000	3*
6	9	CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A. Via dei Murazzi, 1216 - 30010 PELLESTRINA (VENEZIA)	8.000	7.600	2*
7	14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO	5.900	7.000	1*
8	15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2.000	4.000	1*
9	19	RODRIGUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	5.500	6.500	2*
10	25	T.MARIOTTI Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	5.000	40.000	2*
11	26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	5.000	8.000	2*
12	27	ISA PRODUZIONE S.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA	3.500	2.000	1*
		Totale	364.300		



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO MARITTIMO, LACUALE E FLUVIALE
Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale - 2008

	N° Iscr.	IMPRESA	CAP. PROD. tsic/anno	MAX UNTA' REAL. T.A.I.	FASCIA DIM.LE
1	2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	285.000	150.000	4 ^a
2	3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)	3.000	3.500	1 ^a
3	4	CANTIERE NAVALE F.LLI GIACALONE S.p.A. Via Selinunte, 44 - 91028 MAZARA DEL VALLO (TRAPANI)	4.000	2.000	1 ^a
4	7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	12.500	25.000	1 ^a
5	8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	25.000	50.000	3 ^a
6	9	CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A. Via dei Murazzi, 1216 - 30010 PELLESTRINA (VENEZIA)	8.000	7.600	2 ^a
7	14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Ponti, 48 - 61100 PESARO	5.800	7.000	1 ^a
8	15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2.000	4.000	1 ^a
9	19	RODRIGUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	5.500	6.500	2 ^a
10	25	T.MARKOTTI Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	5.000	40.000	2 ^a
11	26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	5.000	8.000	2 ^a
12	27	ISA PRODUZIONE S.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA	3.500	2.000	1 ^a
		Totale	364.300		



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER LA NAVIGAZIONE E IL TRASPORTO MARITTIMO E INTERNO
Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale - 2007

N. Iscri.	IMPRESE	FASCIA DIM.LE
1	IVALDI & GENERALE S.r.l. Via Pona Siberia - 16126 GENOVA	1*
2	IMPRESA MARINONI S.r.l. Via Moro Giann - 16126 GENOVA	1*
3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI S.r.l. Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA	1*
4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 55 - 16014 GENOVA	1*
5	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	4*
6	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16126 GENOVA	3*
7	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA	2*
8	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16126 GENOVA	3*
9	NAVITAL S.p.A. Via Tagliolini, 26 E - 16152 GENOVA	1*
10	LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l. P.zza Garibaldi, 91 - 80142 NAPOLI	1*
11	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella, Varco 5 - 80133 NAPOLI	2*
12	G. & R. SALVATORI Officine Meccaniche Navali S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO	1*
13	GEROLAMO SCORZA S.p.A. Calata Gadda 12/18 - 16126 GENOVA	1*
14	PALUMBO S.P.A. Calata Marinella - Interno Porto - 80133 NAPOLI	1*
15	LLOYD SARDEGNA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.r.l. Via Sonnino, 21 - 09125 Cagliari	1*
16	Cantieri San Marco. V.le San Bartolomeo, 362 - 19139 LA SPEZIA	3*
17	AZIMUT - BENETTI S.p.A. Via Michele Cappino, 104 - 55049 Viareggio	3*



Ministero dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE DEL TRASPORTO MARITTIMO, LACUALE E FLUVIALE
Albo Speciale delle Imprese di Riparazione navale - 2008

	N. Iscri.	IMPRESE	FASCIA DIM.LE
1	1	IVALDI & GENERALE S.r.l. Via Porta Sberia - 16126 GENOVA	1 ^a
2	2	IMPRESA MARINONI S.r.l. Via Moto Giano - 16126 GENOVA	1 ^a
3	3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI S.r.l. Via dei Pescatori (Foce) - 16128 GENOVA	1 ^a
4	4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 55 - 16014 GENOVA	1 ^a
5	6	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	4 ^a
6	8	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16126 GENOVA	3 ^a
7	9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA	2 ^a
8	11	T. MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16128 GENOVA	3 ^a
9	19	NAVITAL S.p.A. Via Tagliolini, 28 E - 16152 GENOVA	1 ^a
10	20	LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l. P.zza Garibaldi, 91 - 80142 NAPOLI	1 ^a
11	21	WARTSILA NAVIM DIESEL S.r.l. Via dei Pescatori - 16128 GENOVA	1 ^a
12	23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella, Varco 6 - 80133 NAPOLI	2 ^a
13	24	G. & R. SALVATORI Officine Meccaniche Navali S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO	1 ^a
14	32	GEROLAMO SCORZA S.p.A. Calata Gadda 12/18 - 16128 GENOVA	1 ^a
15	33	PALUMBO S.p.A. Calata Marinella - Interno Porto - 80133 NAPOLI	1 ^a
16	37	Cantieri San Marco. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	3 ^a
17	38	AZIMUT - BENETTI S.p.A. Via Michele Coppino, 104 - 55049 Viareggio	3 ^a

La crisi economica mondiale e la contrazione dei mercati ha avuto un ruolo non secondario nel determinare una oggettiva situazione di difficoltà nel settore cantieristico navale; infatti, dalle 19 imprese di costruzione navale iscritte nel 2006 si è passati ai 12 cantieri risultanti nel 2008. Ciò è avvenuto perché, nonostante la cantieristica italiana si sia affermata nel corso degli anni come “leader” nelle costruzioni a tecnologia avanzata, come per esempio le navi da crociera costruite da Fincantieri, esiste anche una realtà fatta di cantieri di medie e piccole dimensioni, specializzati nella costruzione di navi convenzionali, per i quali gli effetti della crisi finanziaria ha avuto riflessi maggiori. Sostanzialmente invariati risultano tuttavia i dati relativi alle iscrizioni agli Albi speciali delle imprese di riparazione navale rispetto agli anni precedenti, da cui si potrebbe dedurre una sostanziale tenuta del settore relativo agli interventi di manutenzione straordinaria o “refitting” di navi, soprattutto passeggeri, costruite negli anni addietro.

La Direzione generale per il trasporto marittimo e per via d’acque interne ha nel suo interno sviluppato una analisi del comparto. Lo scopo di tale ricerca è quello di conoscere realtà imprenditoriali appartenenti al settore navale, al di là di quelle maggiori e note in quanto iscritte negli Albi Speciali delle imprese navalmeccaniche, ed operanti anche nel diporto nautico o nell’indotto.

L’indagine conoscitiva sulla cantieristica in generale, è stata eseguita sulla base di un campione di 1000 imprese desunte dai dati UCINA, dati ASSONAVE, dati Albi speciali delle imprese di costruzione e di riparazione navale, dati Registro Imprese in Italia e Guida Monaci e dei dati estrapolati mediante ricerche in rete dei siti internet delle imprese stesse. Non è stato però possibile individuare con certezza aziende, ditte, imprese che hanno cessato o modificato l’attività.

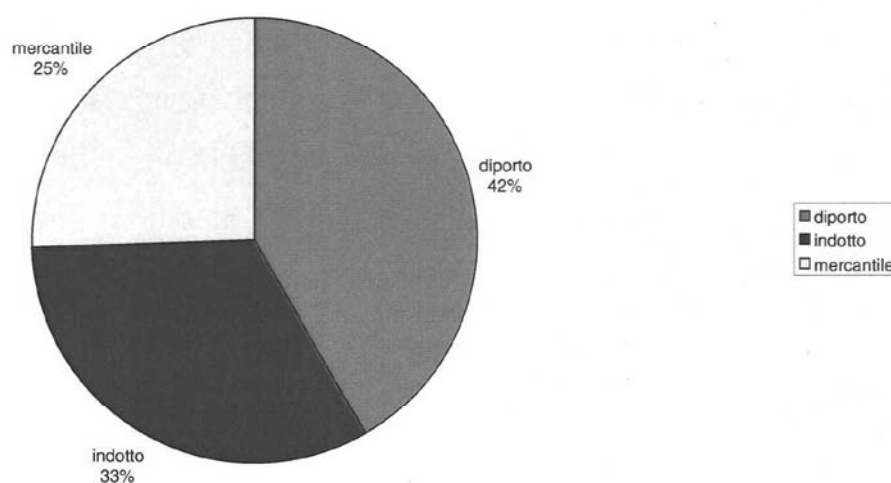
Le attività censite sono state suddivise per aree di attività (mercantile, diporto, indotto).

L’attività industriale mercantile è prevalentemente rivolta verso la costruzione e la riparazione di navi da destinare al traffico commerciale. In questa categoria sono inclusi i più grandi e conosciuti cantieri di costruzione e riparazione navale operanti in

Italia facenti parte della cantieristica maggiore, oltrechè i cantieri navali di medie e piccole dimensioni (tab. 1).

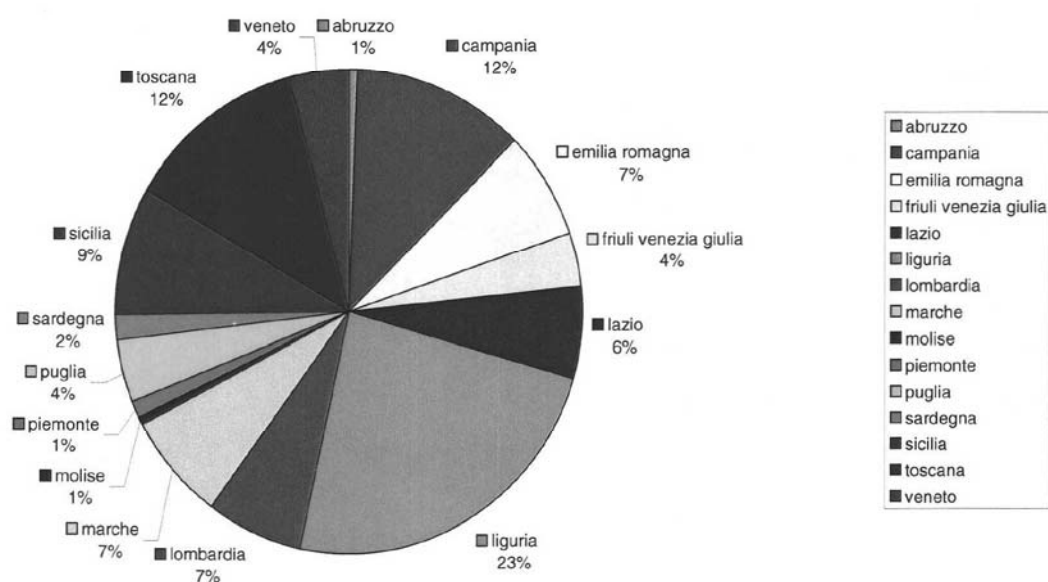
Il settore delle riparazioni navali può realizzare anche una sovrapposizione di competenze in quanto un cantiere che ripara unità navali da lavoro potrebbe anche riparare una imbarcazione da diporto.

Generale - imprese settore navale - Tab.1

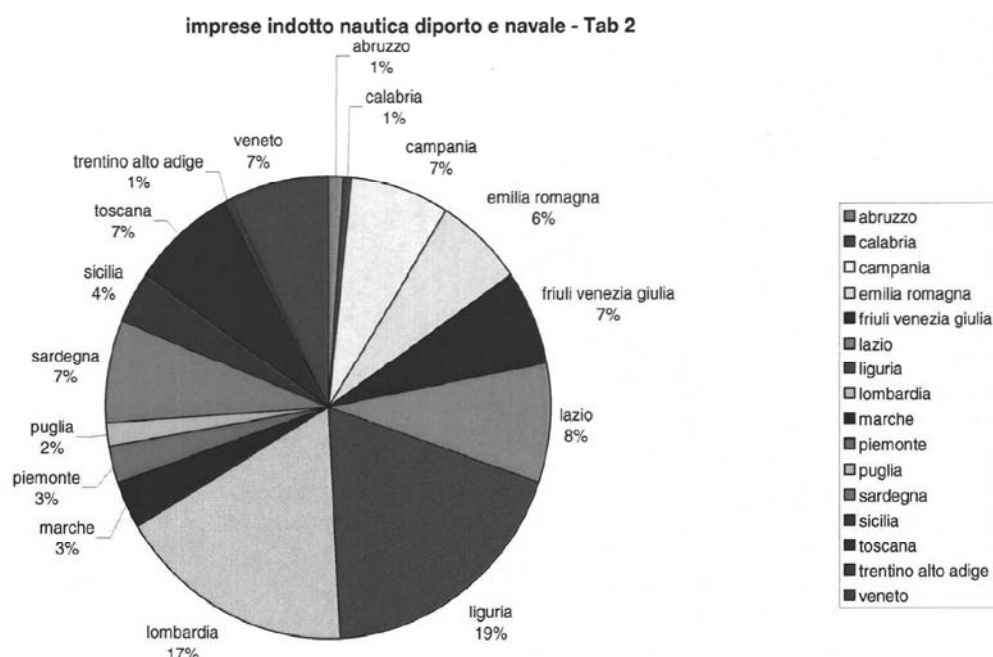


I risultati delle indagini sono stati poi elaborati in base alla sede di stabilimento e quindi su dimensione territoriale regionale; la tabella n. 2 riporta le imprese che si occupano prevalentemente di costruzione e riparazione navale mercantile;

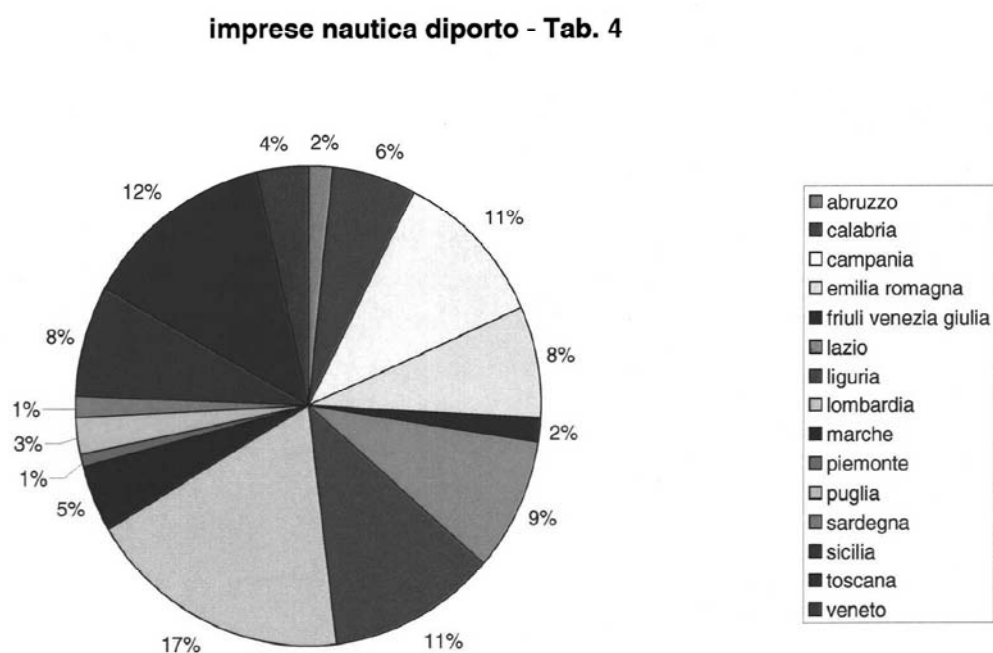
imprese costruzione/riparazione navale mercantile - Tab 2



Il grafico rappresentato nella tabella 3 riporta i dati relativi al numero di imprese facenti parte dell'indotto del settore delle costruzioni navali: quali ad esempio fornitori, distributori, rappresentanti, consulenti, brokers e chartering, incluse anche aziende il cui campo operativo potrebbe spaziare dal settore diporto a quello mercantile (ad esempio aziende fornitrici di elementi elettronici).



La tab. 4 riguarda invece esclusivamente le imprese che si occupano della costruzione o della riparazione di imbarcazioni da diporto, comprese aziende di piccole dimensioni che producono e riparano imbarcazioni minori da diporto come ad esempio, gozzi, lance, battelli pneumatici , ecc..



Tale settore sembra distribuito su tutto il territorio nazionale sviluppatosi non solo sulle regioni costiere ma anche in quelle con laghi .

Nonostante la contrazione dovuta alla crisi finanziaria che di fatto ha ridimensionato gli scenari economici del settore, sembrerebbe che la cantieristica del diporto italiano abbia tenuto all’impatto offrendo sempre un livello di ottima qualità.

L’indagine eseguita, pur tenendo conto dei numeri degli Albi speciali dei costruttori e riparatori, è come una lente di ingrandimento sull’attività cantieristica navale in Italia ed attesta l’esistenza di un settore sul quale poter intervenire per approfondimenti futuri.

La produzione nazionale

La produzione nazionale è formata dai cantieri cosiddetti *maggiori* (Fincantieri, Nuovi Cantieri Apuania), che hanno consolidato nel corso degli anni una competitività qualitativa incontestabile soprattutto nella costruzione di navi passeggeri di elevata tecnologia, dai cantieri *medio-minori* che sono specializzati in costruzioni di navi di tipo tradizionale (chimichiere, gasiere, trasporto containers) e navi di dimensioni minori e dai cantieri costruttori di imbarcazioni da diporto, dove il prodotto italiano è considerato a livelli di qualità assoluta nel panorama internazionale tanto che negli ultimi anni sono stati registrati risultati positivi tali da collocare l'Italia al primo posto per la costruzione di mega yachts.

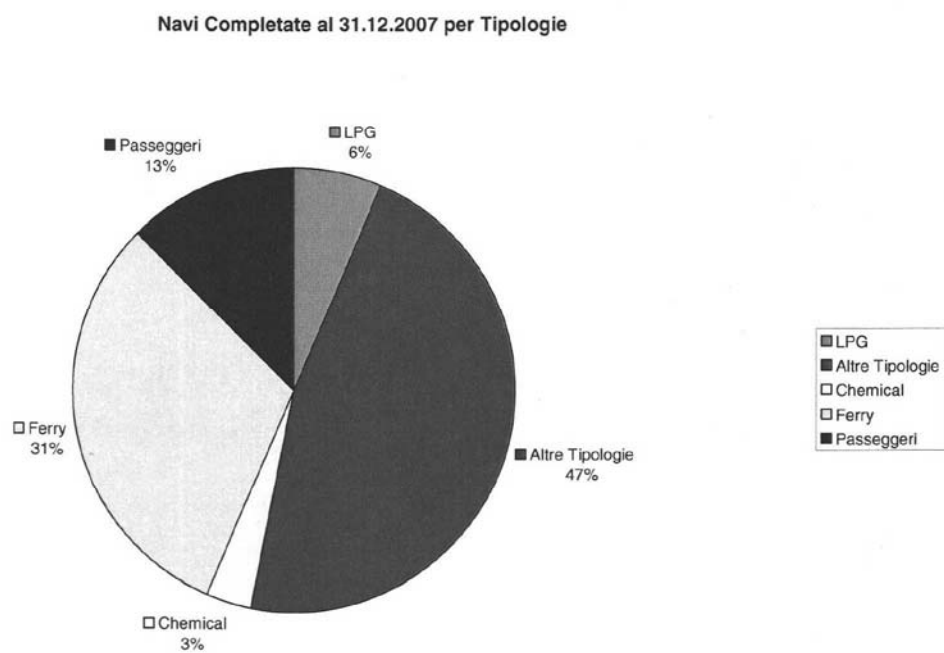
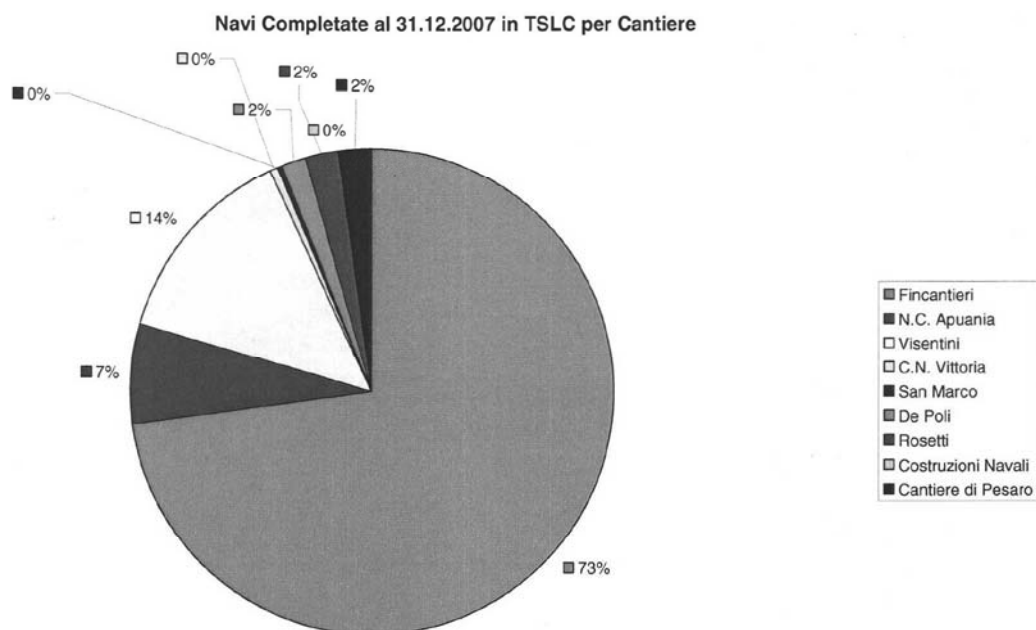
ANNO 2007

Di seguito sono riportati i dati Assonave relativi alla produzione principale nell'anno 2007: costruzioni ultimate, ordinativi di nuove costruzioni, navi in lavorazione, navi da iniziare.

Navi Completate al 31.12.2007 in TSLC				
			RIEPILOGO GENERALE	
			Fincantieri	587.114
Cantiere di Pesaro	2.902	altre tip.	N.C. Apuania	52.964
	6.857	LPG	Visentini	110.560
	6.857	LPG	C.N. Vittoria	3.731
	520	altre tip.	San Marco	3.160
TOTALE	17.136	4	De Poli	13.313
			Rosetti	18.182
			Costruzioni Navali	46
Costruzioni Navali	46	altre tip.	Cantiere di Pesaro	17.136

	0	altre tip.	TOTALE	806.206
	0	altre tip.		
	0	altre tip.	Navi completate	32
TOTALE	46	4		
Rosetti	1.829	altre tip.	LPG	2
	1.829	altre tip.	Altre Tipologie	15
	5.433	altre tip.	Chemical	1
	1.829	altre tip.	Ferry	10
	1.829	altre tip.	Passeggeri	4
	5.433	altre tip.		
TOTALE	18.182	6		
De Poli	13.313	Chemic.		
TOTALE	13.313	1		
San Marco	1.580	altre tip.		
	1.580	altre tip.		
TOTALE	3.160	2		
C.N. Vittoria	3.731	altre tip.		
TOTALE	3.731	1		
Visentini	27.640	ferry		
	27.640	ferry		
	27.640	ferry		
	27.640	ferry		
TOTALE	110.560	4		

N.C. Apuania	26.482	ferry		
	26.482	ferry		
TOTALE	52.964	2		
Fincantieri	38.395	ferry		
	38.395	ferry		
	101.840	passengeri		
	116.931	passengeri		
	119.058	passengeri		
	118.351	passengeri		
	38.395	ferry		
	15.749	ferry		
TOTALE	587.114	8		

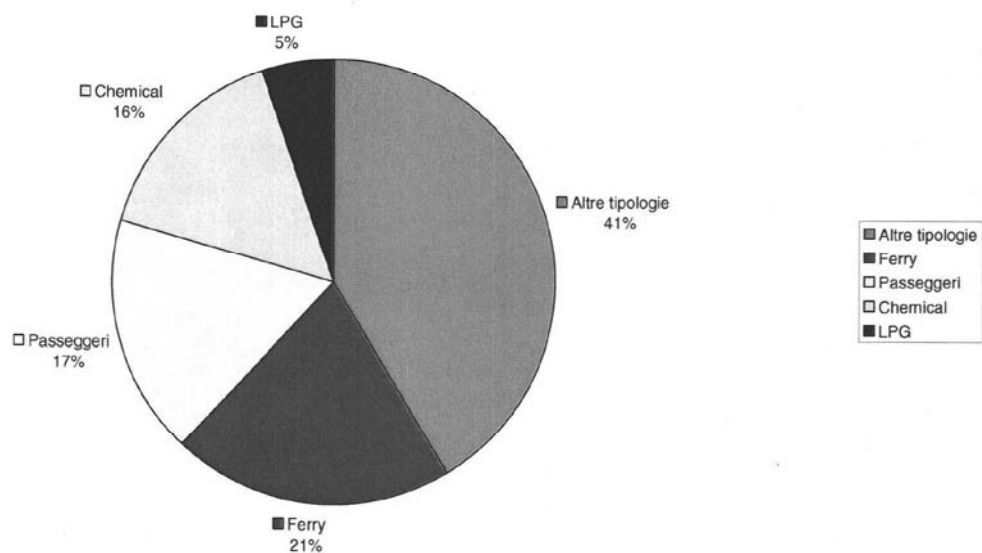


Navi In Lavorazione al 31.12.2007 in TSLC				
RIEPILOGO DATI				
Rosetti	5.433	altre tip.	Rosetti	11.544
	2.141	altre tip.	San Marco	37.437
	2.141	altre tip.	Visentini	82.920
	1.829	altre tip.	Fincantieri	1.125.061
TOTALE	11.544	4	N.C. Apuania	132.410
			Mariotti	102.254
San Marco	12.560	altre tip.	C.N. Vittoria	6.664
	5.121	altre tip.	Giacalone	23.373
	5.585	altre tip.	De Poli	56.698
	5.881	altre tip.	C.N. di Pesaro	22.999
	2.031	altre tip.	TOTALE	1.601.360
	2.031	altre tip.		
	2.114	altre tip.		
	2.114	altre tip.		
TOTALE	37.437	8		
			Navi in Lavorazione	58
Visentini	27.640	ferry		
	27.640	ferry		
	27.640	ferry		
TOTALE	82.920	3	Altre tipologie	24
			Ferry	12
Fincantieri	34.356	ferry	Passeggeri	10
	99.154	passeggeri	Chemical	9
	104.190	passeggeri	LPG	3
	121.167	passeggeri		
	119.058	passeggeri		

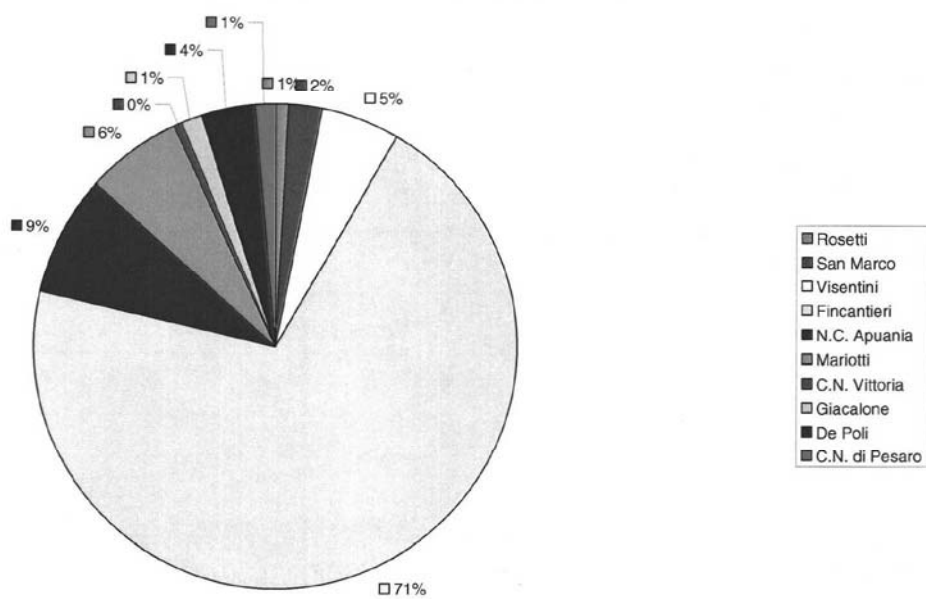
	129.766	passengeri		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	118.351	passengeri		
	118.351	passengeri		
	46.418	ferry		
	46.418	ferry		
	46.418	ferry		
	6.204	altre tip.		
	104.190	passengeri		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
TOTALE	1.125.061	18		
N.C. Apuania	26.482	ferry		
	26.482	ferry		
	26.482	ferry		
	26.482	ferry		
	26.482	ferry		
TOTALE	132.410	5		
Mariotti	51.127	passengeri		
	51.127	passengeri		
TOTALE	102.254	2		
C.N. Vittoria	3.332	altre tip.		
	3.332	altre tip.		

TOTALE	6.664	2		
Giacalone	5.493	chemic.		
	5.493	chemic.		
	487	altre tip.		
	487	altre tip.		
	487	altre tip.		
	5.463	chemic.		
	5.463	chemic.		
TOTALE	23.373	7		
De Poli	9.389	chemic.		
	9.389	chemic.		
	12.640	chemic.		
	12.640	chemic.		
	12.640	chemic.		
TOTALE	56.698	5		
Cant. Di Pesaro	6.857	LPG		
	6.857	LPG		
	2.428	altre tip.		
	6.857	LPG		
TOTALE	22.999	4		

Navi In Lavorazione al 31.12.2007 per Tipologie



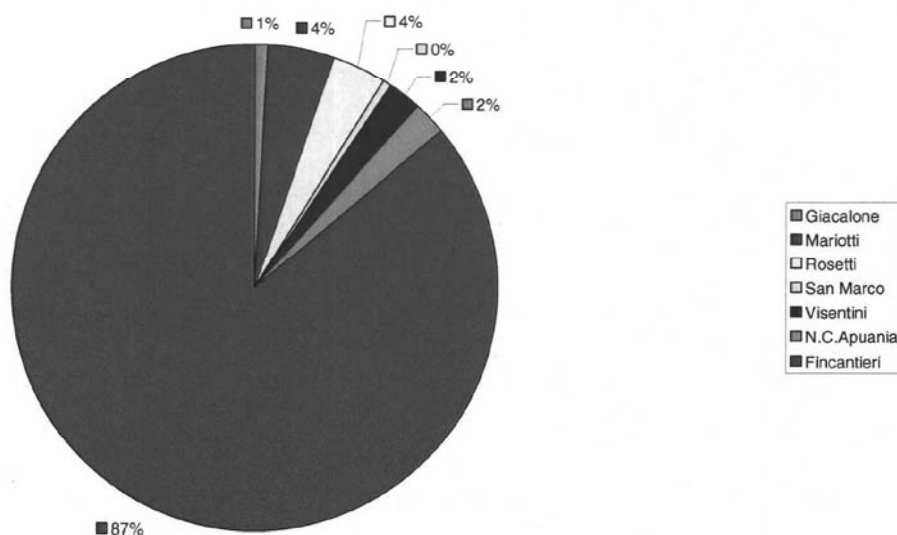
Navi In Lavorazione al 31.12.2007 per Cantiere



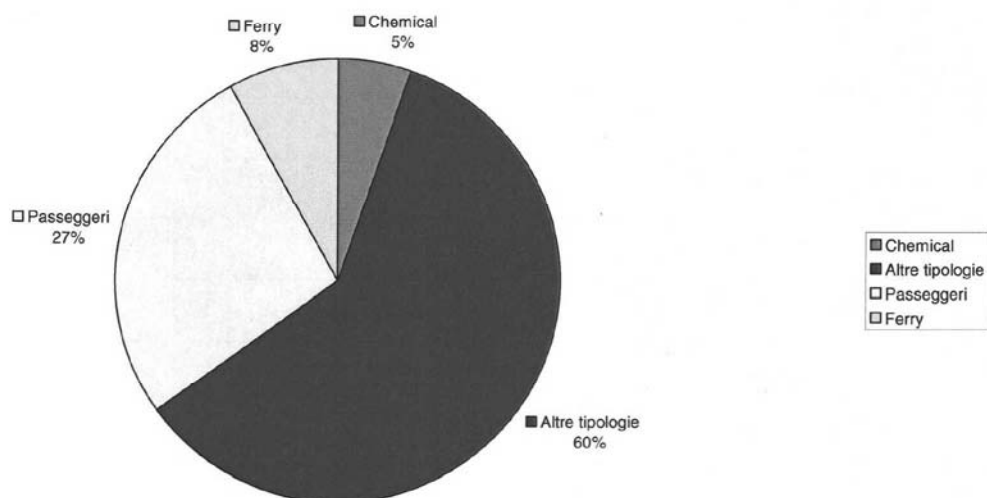
Navi Da Iniziare al 31.12.2007 in TSLC				
			RIEPILOGO DATI	
			Giacalone	9.759
Giacalone	2.902	chemic.	Mariotti	51.127
	6.857	chemic.	Rosetti	44.663
TOTALE	9.759	2	San Marco	4.062
			Visentini	27.640
Mariotti	51.127	passaggeri	N.C.Apuania	26.482
TOTALE	51.127	1	Fincantieri	1.008.607
			TOTALE	1.172.340
Rosetti	4.592	altre tip.		
	1.829	altre tip.		
	1.829	altre tip.	Navi da Iniziare	37
	1.829	altre tip.		
	2.141	altre tip.	Chemical	2
	2.141	altre tip.	Altre tipologie	22
	4.285	altre tip.	Passeggeri	10
	4.285	altre tip.	Ferry	3
	5.433	altre tip.		
	5.433	altre tip.		
	5.433	altre tip.		
	5.433	altre tip.		
TOTALE	44.663	12		
San Marco	2.031	altre tip.		
	2.031	altre tip.		
TOTALE	4.062	2		

Visentini	27.640	ferry		
TOTALE	27.640	1		
N.C. Apuania	26.482	ferry		
TOTALE	26.482	1		
Fincantieri	55.325	passengeri		
	46.418	ferry		
	121.167	passengeri		
	129.766	passengeri		
	99.154	passengeri		
	6.204	altre tip.		
	82.195	passengeri		
	82.195	passengeri		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	120.115	passengeri		
	120.115	passengeri		
	102525	passengeri		
	6204	altre tip.		
TOTALE	1.008.607	18		

Navi Da Iniziare al 31.12.2007 in TSLC per Cantiere



Navi Da Iniziare al 31.12.2007 per Tipologia

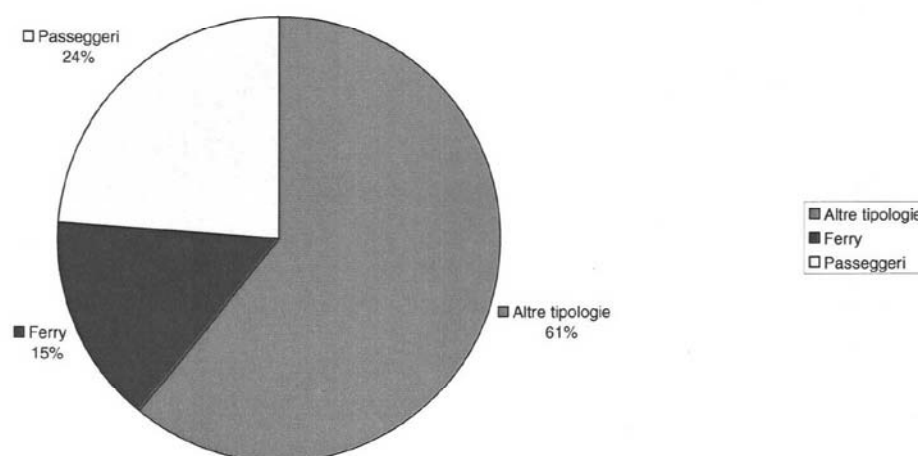


Nuovi Ordini al 31.12.2007 in TSLC				
Rosetti	4.592	altre tip.	Rosetti	46.492
	1.829	altre tip.	San Marco	18.233
	1.829	altre tip.	Visentini	82.920
	1.829	altre tip.	Fincantieri	832.423
	1.829	altre tip.	N.C.Apuania	105.928
	2.141	altre tip.	Mariotti	153.381
	2.141	altre tip.	TOTALE	1.239.377
	4.285	altre tip.		
	4.285	altre tip.		
	5.433	altre tip.		
	5.433	altre tip.	Nuovi Ordini	46
	5.433	altre tip.		
	5.433	altre tip.		
TOTALE	46.492	13	Altre tipologie	28
			Ferry	7
San Marco	5.881	altre tip.	Passeggeri	11
	2.031	altre tip.		
	2.031	altre tip.		
	2.031	altre tip.		
	2.114	altre tip.		
	2.114	altre tip.		
	2.031	altre tip.		
TOTALE	18.233	7		

Visentini	27.640	ferry		
	27.640	ferry		
	27.640	ferry		
TOTALE	82.920	3		
Fincantieri	55.325	passengeri		
	121.167	passengeri		
	99.154	passengeri		
	82.195	passengeri		
	82.195	passengeri		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	6.204	altre tip.		
	120.115	passengeri		
	120.115	passengeri		
	102.525	passengeri		
	6.204	altre tip.		
TOTALE	832.423	16		
N.C.Apuania	26.482	ferry		
	26.482	ferry		
	26.482	ferry		
	26.482	ferry		
TOTALE	105.928	4		

Mariotti	51.127	passengeri		
	51.127	passengeri		
	51.127	passengeri		
TOTALE	153.381	3		

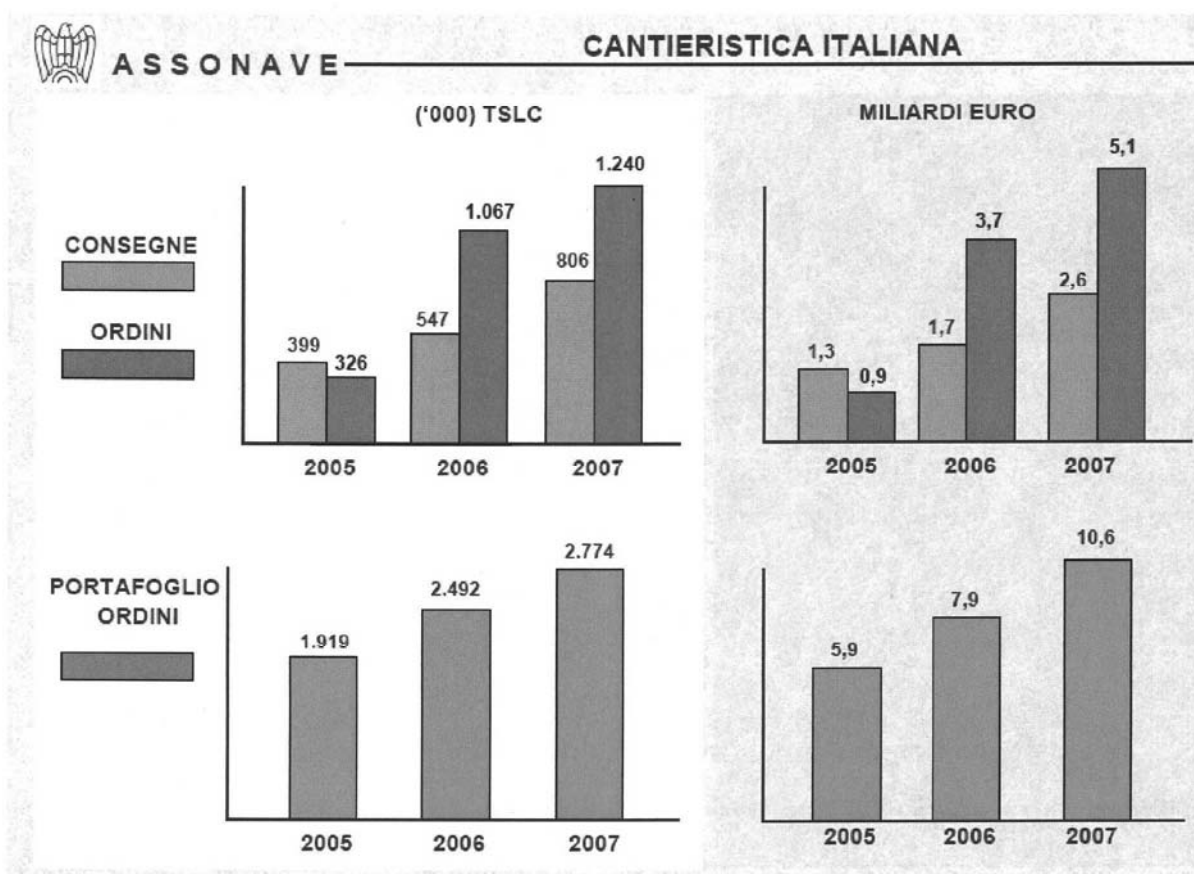
Nuovi Ordini al 31.12.2007 per Tipologie



Le navi passeggeri hanno continuato a qualificare la cantieristica nazionale, con una incidenza di circa il 70% sul portafoglio ordini ed i traghetti per circa il 18%. Importante appare anche la presenza di navi chimichiere e promettente quella di grandi yachts e di unità di supporto offshore.

Significativo l'apporto dei cantieri medio-minori per molte di queste tipologie con consegne che sono state pari a 220.000 tslc ed un portafoglio ordini del valore pari a 640.000 tslc.

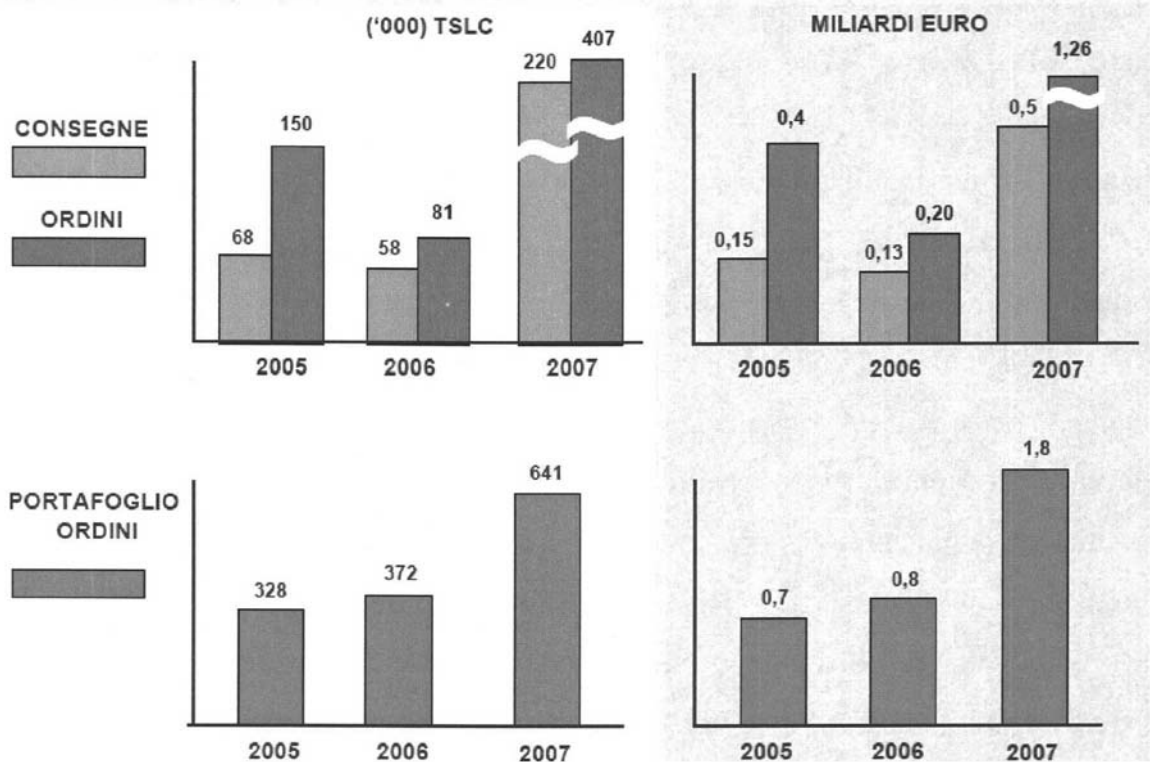
Per la navalmeccanica nazionale, nel corso del 2007, è stato inoltre riconosciuto un apprezzamento particolare per le costruzioni militari portate a compimento: le unità della classe Orizzonte, i sommergibili della classe U212A, la portaerei Cavour e il consolidamento del programma FREEM (Fregate Multimissione). Non ultime le imbarcazioni costruite per le Capitanerie di Porto e la Guardia di Finanza nei loro compiti di sorveglianza. Il graduale ridimensionamento quantitativo dell'intero e l'elevata qualità dei nuovi mezzi avvalorano un futuro fiducioso per l'intero strumento navale.





ASSONAVE

CANTIERISTICA MEDIO - MINORE



ANNO 2008

Gli straordinari livelli toccati dai principali indici di attività della costruzione mercantile nazionale hanno registrato nel corso del 2008 e nei primi 9 mesi del 2009 notevoli contrazioni.

Anche restando significativo il tonnellaggio complessivo delle navi consegnate nel 2008, pari a 684.000 tslc, è drastica la caduta dei nuovi ordini, con conseguente riduzione del 30% del portafoglio.

Le navi da crociera ed i traghetti continuano a qualificare l'industria mercantile italiana, incidendo sul tonnellaggio complessivo per circa l'86%. Qualificante è la presenza di unità di supporto all'offshore, mentre appare ormai marginale la produzione di navi chimichiere.

Carenze di commesse e cancellazioni di ordini hanno ridefinito in negativo i carichi di lavoro al punto tale che molte aziende sono state costrette a far ricorso alla CIG.

Nel corso dell'anno 2008 anche le industrie delle costruzioni militari hanno risentito gli effetti della crisi mondiale. Tuttavia è stato confortevole il fatto che la MMI abbia assegnato importanti ordini all'industria cantieristica nazionale, la quale è stata in grado anche di acquisire significative commesse per l'estero, in particolare si fa riferimento alla seconda parte del programma FRAMM (4 unità), alla realizzazione della seconda coppia di sommergibili della classe U212A nonché all'acquisizione di un contratto per una nave rifornitrice di squadra con l'India, con opzione per una seconda unità nel 2009, il refitting di due navi veloci lanciamissili per il Kenya ed infine un contratto per una corvetta per gli Emirati Arabi Uniti.

Grazie alla politica di settore, avuto riguardo comunque della situazione finanziaria mondiale, la cantieristica italiana ha consolidato tuttavia una posizione di competitività elevata particolarmente nella costruzione delle navi da crociera e ad elevata tecnologia nonostante la concorrenza dei paesi orientali.

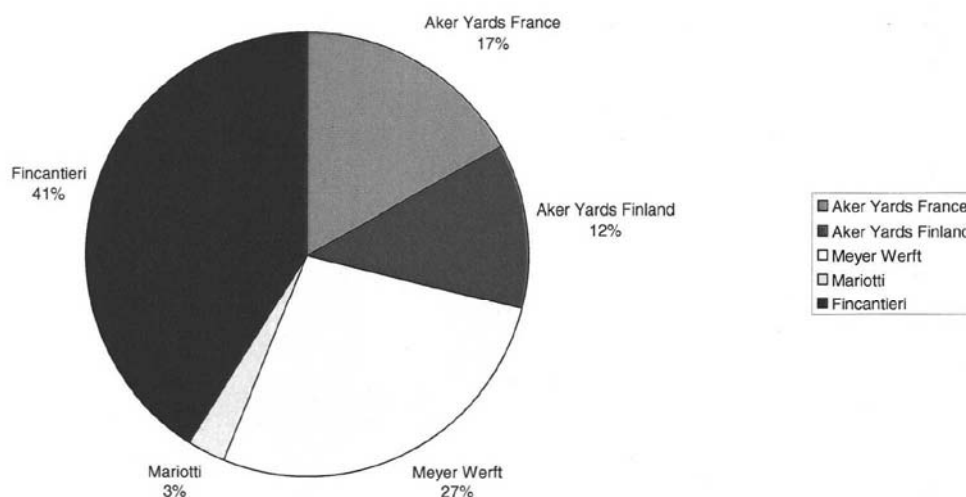
Gli straordinari livelli toccati dai principali indici di attività della costruzione mercantile nazionale hanno registrato nel corso del 2008 e nei primi 9 mesi del 2009 notevoli contrazioni.

Un particolare riferimento va fatto alla produzione della Fincantieri estrapolando i dati più significativi dal bilancio dell'azienda degli anni 2007 e 2008.

Anno 2007

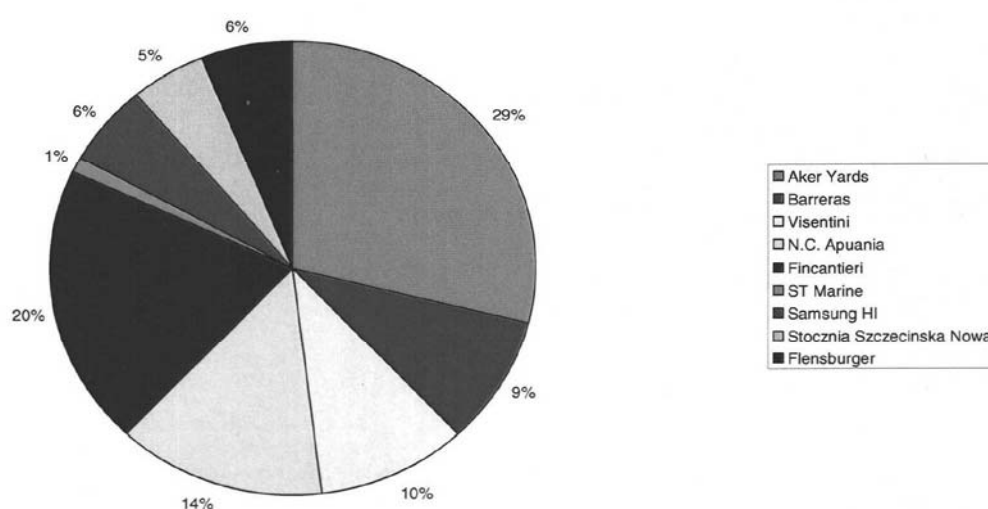
Navi da crociera: in merito alle navi da crociera nel corso dell' anno 2007 la Società ha perfezionato 8 ordini provenienti oltre che dal Gruppo Carnival anche da altri armatori attivi nel settore crocieristico di lusso. Grazie a queste acquisizioni la Società ha potuto contare su una quota di mercato, a fine dicembre 2007, superiore al 40% esposta in tslc.

Navi da crociera - Incidenza quota Fincantieri - in tslc %



Traghetti: l'anno 2007 ha segnato una ripresa per i ferries di grandi dimensioni (superiori a 150 m.di lunghezza) con un ordinativo di 15 unità contro le 8 dell'anno precedente. Il portafoglio ordini dei ferries di grandi dimensioni , a fine dicembre del 2007 si attestava sulle 35 unità per complessive 1,1 mil. Tslc, dal grafico sottoesposto è evidenziata la quota in tslc.

Traghetti - Incidenza quota Fincantieri - in tslc %



Ordini: per le navi da crociera l'anno 2007 ha registrato l'acquisizione di 5 nuove unità per i diversi brand del Gruppo carnival e ha visto inoltre concludersi importanti trattative con le compagnie Oceania Cruises e Silversea Cruises, per la realizzazione di 5 navi da crociera di lusso, di cui 2 in opzione. In dettaglio:

- 2 unità della classe Concordia da 114.500 tpl per Costa Crociere;
- 1 nave da crociera extra-lusso da 92.000 tsl per Carnival PLC (la Queen Elizabeth)
- 1 unità da 86.000 tsl della nuova classe "Signature of Excellence" per il brand HAL Antillen;
- 1 unità da 113.500 tsl destinata al brand P&O Cruises;

- 2 unità da 65.000 tsl per Oceania Cruise Lines a cui si aggiunge l'opzione per un'altra nave;
- 1 nave da crociera da 36.000 tsl per la Silversea Cruises con opzione per una nave gemella.

Nel corso dell'anno è intervenuta inoltre la ridefinizione del contratto con il Gruppo Grimaldi che, relativamente a 2 traghetti precedentemente commissionati, ha optato per dimensioni maggiori così da renderli gemelli ad altre 2 unità già in costruzione.

Fincantieri ha inoltre rafforzato la presenza nel campo dell'offshore e del refitting, grazie all'acquisizione di un importante ordine da Saipem per il completamento e l'allestimento della piattaforma Scarabeo 8, che ha segnato il rientro della Società nel mercato delle offshore.

L'attività di riparazione navale e refitting ha registrato ordini pari a 60 milioni di euro soprattutto per il ammodernamento delle navi da crociera.

Produzione: gli eventi più rappresentativi della produzione 2007 sono sintetizzati di seguito

	Impostazioni	Vari	Consegne
Navi da crociera	4	4	4
Traghetti	2	3	4
Completamenti Riparazione e Trasformazione			56

Lo stabilimento di Palermo ha gestito la riparazione di 53 navi, in alcuni casi facendo ricorso alla collaborazione di altri cantieri. Inoltre sono stati completati importanti lavori di refitting su 3 navi da crociera.

Navi militari: nel corso del 2007 sono stati confermati 12 programmi relativi a 56 unità con un aumento del 40% , in termine di valore, rispetto all'anno precedente. Nella maggior parte dei casi è trattato di programmi di paesi autoproduttori; relativamente al mercato nazionale la Società ha intensificato l'iter per portare a termine il progetto relativo alla seconda tranche del programma FREMM (Fregate Multimissione).

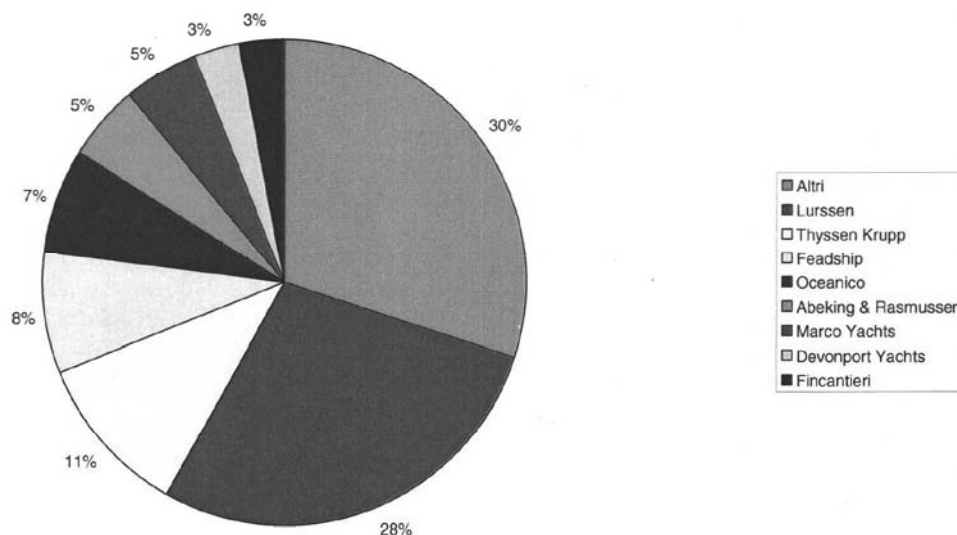
Unità speciali: la domanda di unità di supporto offshore nel 2007 è stata appagante come per l'anno 2006 , totalizzando 68 ordinativi di unità contro i 65 del 2006.

I successi commerciali ottenuti hanno spinto Fincantieri a monitorare nuove opportunità su tipologie di navi speciali, sempre destinate allo svolgimento di particolari lavori in mare. A fine dicembre 2007 il portafoglio ordini , attestato a 14 unità, è risultato pari al 9% di quota di mercato (in misura di valore).

Mega-yacht: il mercato mondiale della nautica da diporto ha continuato, nel 2007, a godere di ottima salute. In particolare il segmento di interesse della Società (yachts di lunghezza superiore a 70 m.) dopo il successo dell'anno 2006 con 25 ordini, si è consolidato con il perfezionamento di 29 commesse. La vivacità della domanda, associata al numero limitato di cantieri in grado di costruire unità di grandi dimensioni, ha determinato lunghe liste di attesa e addirittura l'impossibilità di garantire tempi di consegna che potrebbero spingersi anche oltre il 2015.

Il mercato ha dimostrato notevole interesse nei confronti di Fincantieri, confermato dalle numerose trattative nel corso del 2007. A livello mondiale il portafoglio ordini si è attestato sulle 74 unità di cui la quota di mercato Fincantieri, in termini di unità, è risultato essere del 3%.

Mega-yachts - Incidenza Fincantieri - % in num. unità



Produzione: gli eventi più rappresentativi della produzione 2007 sono sintetizzati di seguito

	Impostazioni	Vari	Consegne
Navi militari		1	2
Unità speciali	3	2	1
Mega Yachts	1		

Anno 2008

Navi da crociera: lo scenario è diventato meno favorevole causa la ben nota crisi finanziaria mondiale e il business delle navi da crociera non ne è uscito incolume. Il rallentamento degli ordinativi è, comunque in parte, anche dovuto ai molti ordinativi acquisiti negli anni precedenti. Nel corso del 2008 sono state ordinate 2 navi da crociera di dimensioni medio-piccole, perfezionando il contratto con la società francese Compagnie des lles Ponant, con consegna prevista nel 2010.

A dicembre 2008 il portafoglio ordini della Società si attesta a 15 unità, su un portafoglio ordini mondiale di 33 unità.

Traghetti: nel 2008 sono stati perfezionati 9 ordinativi per traghetti di grandi dimensioni (superiori a 150 m. di lunghezza) contro le 15 unità ordinate nel 2007. Nell'anno sono state consegnate 3 unità e il portafoglio ordini dell'Azienda si è attestato su 2 unità.

Ordini: nel 2008 la Fincantieri ha acquisito la realizzazione di 2 unità extra-lusso da 10.700 tsl per la società francese Compagnie des lles Ponant, importante acquisizione tenuto conto che si tratta del terzo gruppo amatoriale del mondo e primo in Francia nel settore trasporto containers.

Nel settore riparazione e trasformazione navali i principali interventi hanno riguardato la trasformazione di una nave da crociera della Silvesea Cruises, i lavori di trasformazione del rimorchiatore di altura Sputnik ed il proseguimento delle lavorazioni sulla piattaforma Scarabeo 8 della Saipem.

Alla fine dell'anno 2008 il carico di lavoro nell'area mercantile, pur mantenendosi a livelli elevati, in alcuni cantieri non è stato in grado di saturare la capacità produttiva per i prossimi esercizi.

A tale carico di lavoro va aggiunto l'impegno del cantiere di Palermo nella costruzione per la Marina Militare di 4 supply vessel.

Produzione: gli eventi più rappresentativi della produzione 2008 sono sintetizzati di seguito

	Impostazioni	Vari	Consegne
Navi da crociera	5	4	4
Traghetti	1	1	3
Completamenti Riparazione e Trasformazione			43

Navi militari: nel corso del 2008 è stata registrata una riduzione di ordini a livello mondiale rispetto al 2007 pari al 25% in termine di valore, con un ordinativo per la costruzione di 29 unità.

La riduzione è imputata soprattutto alla contrazione degli ordini emessi dai paesi autoproduttori.

A livello nazionale la Fincantieri nel corso dell'anno ha formalizzato l'acquisizione di 4 unità relative al programma FREMM e 2 unità sommergibili classe U212, mentre sul mercato estero è stato formalizzato il contratto con la Marina Militare Indiana per la costruzione di una nave rifornitrice di squadra e l'acquisizione per il refitting di due unità veloci lanciamissili per il Ministero della Difesa del Kenya. Nel corso dell'anno la Società ha inoltre raggiunto un accordo con il cantiere britannico Northwestern Shiprepairs and Shipbuilding Ltd per partecipare all'offerta per la realizzazione di 6 navi rifornitrici di squadra per la Royal Navy.

Unità speciali: nel corso dell'anno gli ordinativi mondiali per questi mezzi sono stati pari a 58 unità contro le 68 dell'anno precedente, quindi con una flessione del 26%. Circa il 70% di detti ordinativi sono stati acquisiti da cantieri dell'estremo oriente che

hanno consolidato la loro presenza nel settore. Il portafoglio ordini della Fincantieri si attestava a fine 2008 a 12 unità al netto della consegna di 2 unità per Finarge.

Mega-yacht: il segmento di interesse della Società (yachts di lunghezza superiore a 70 m.) ha fatto registrare nel 2008 un ordinativo di 21 costruzioni contro le 29 nuove unità ordinate nel 2007, pertanto anche il settore dei mega-yachts ha risentito dell'effetto crisi, anche se le prospettive di medio e lungo termine hanno continuato ad essere positive.

A dicembre 2008 il portafoglio ordini mondiale di mega-yachts era di 75 unità e quello di Fincantieri di 1 unità.

Produzione: gli eventi più rappresentativi della produzione 2008 sono sintetizzati di seguito

	Impostazioni Vari		Consegne
Navi militari	6		1
Unità speciali	5	3	2
Mega Yachts		1	

Al fine di operare un iniziale raffronto fra la produzione cantieristica mondiale e l'armamento italiano e comunitario si è compiuta un'analisi (seppur ristretta agli anni in riferimento alla presente relazione) delle informazioni in possesso della Direzione generale per il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne estrapolando dal Registro Internazionale Italiano i dati relativi alle navi di nuova costruzione concluse negli anni 2007 e 2008 ed utilizzate dall'armamento italiano e comunitario, rilevandone la tipologia e la nazionalità del cantiere di costruzione.

La legge 27 febbraio 1998, n. 30, di conversione del decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, ha istituito il Registro delle navi adibite alla navigazione internazionale nel quale sono iscritte le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali

internazionali. L'istituzione del Registro Internazionale ha realizzato le condizioni favorevoli per arrestare la riduzione della flotta battente bandiera italiana portando anche ad un suo incremento.

Sono iscritte in detto registro rispettivamente in tre distinti sezioni: le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea; le navi che appartengono a soggetti non comunitari ma che hanno eletto una stabile organizzazione sul territorio nazionale ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. b) cod. nav.; le navi in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario.

L'iscrizione al registro è sottoposta a specifica autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Circa il 90% delle navi di proprietà italiana, pari a circa 12.995.000 tsl sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 10% sono iscritte nel Registro ordinario. La componente della flotta facente capo a soggetti a capitale tutto o prevalentemente privato è pari a oltre il 95,8% del totale con una nuova riduzione della quota facente capo a soggetti pubblici.

ANNO 2007

Nel corso dell'anno 2007 risultano iscritte nel R.I. n° 26 navi di nuova costruzione, delle quali:

12 Cisterne (10 petrolchimiche, una cisterna per petrolio greggio, una per gas liquidi), costruite nel Far East (8 Corea , 1 Giappone) e 3 in Europa (Italia, Spagna, Turchia);

5 RO-RO (2 Pass/Cont, 2 Pass/Ship, 1 Cargo/Ship), costruite 4 in Italia e una in Croazia;

3 Bulk/Carrier costruite in Cina;

2 TP (Trasp/Pass) costruite una in Germania e una in Italia;

2 S/Y (Superyacht) costruiti in Sud Africa;

1 Cont/Ship costruita in Polonia;

1 Supply vessel/ Tug costruito in Norvegia.

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

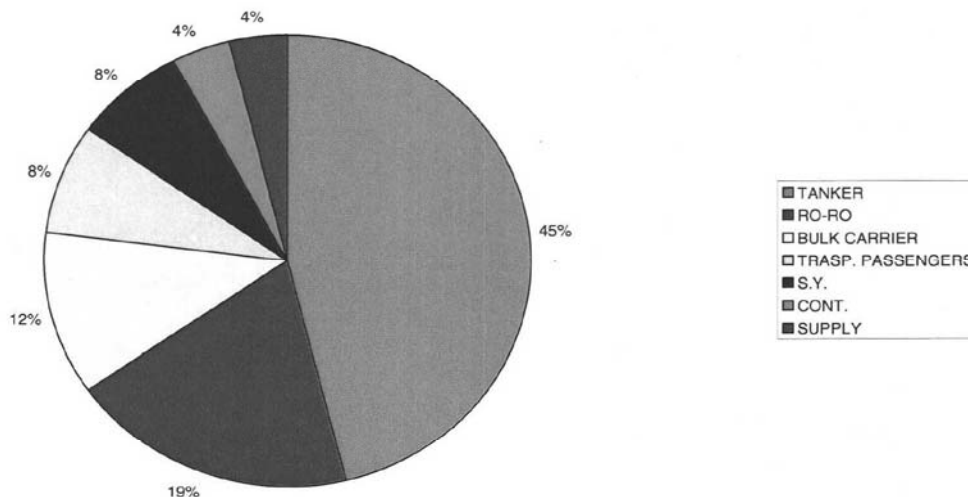
12 Far East (8 Corea, 3 Cina, 1 Giappone);

12 Europa (6 in Italia, una ciascuno Spagna, Turchia, Croazia, Germania, Polonia, Norvegia).

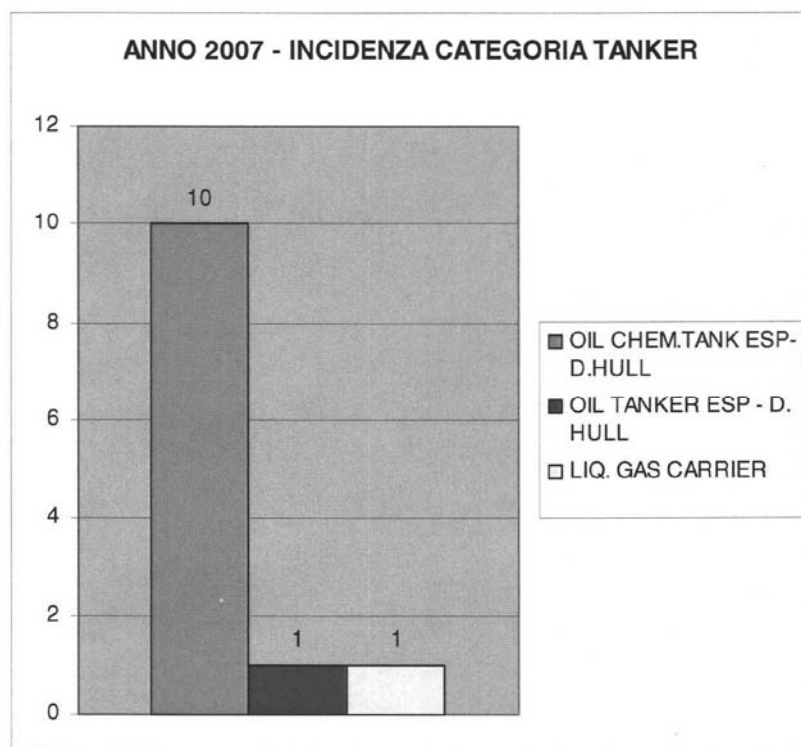
2 Sud Africa.

Le iscrizioni evidenziano come la tipologia maggiormente rappresentata sia quella dei “**Tanker**” con ben 12 mezzi, corrispondenti a un 46% circa rispetto al totale delle navi iscritte.

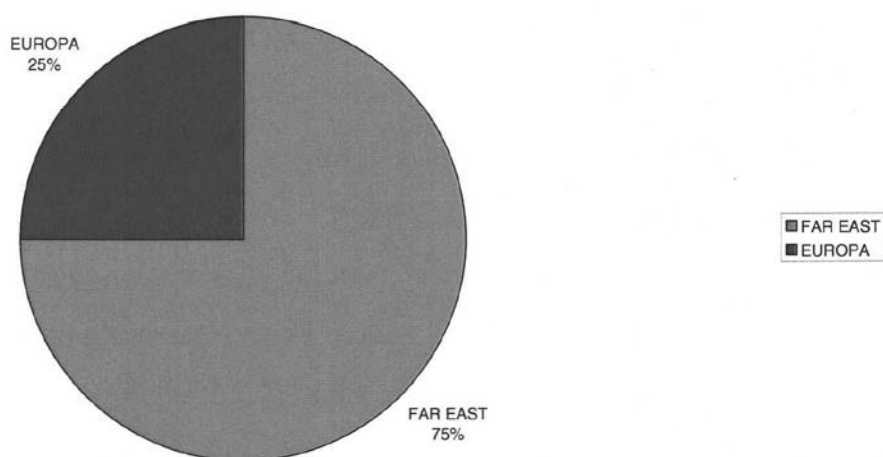
ANNO 2007 - INCIDENZA VARIE TIPOLOGIE



Entrando più nel dettaglio tecnico all'interno della categoria "tanker" la tipologia più ricorrente sia la **"CHEMICAL TANKER ESP – OIL TANKER ESP – DOUBLE HULL"** (cisterna petrolchimica doppio scafo sottoposta a sorveglianza programmata), con 8 unità costruite in Corea nei diversi cantieri, con un tonnellaggio compreso in un "range" di 25-30.000 GT e altre due da circa 15.000 GT, costruite in Spagna e Turchia. Le rimanenti 2 unità risultano essere una **"OIL TANKER ESP – DOUBLE HULL"** (trasporto alla rinfusa di petrolio greggio con doppio scafo di protezione) di circa 60.000 GT, costruita in Giappone e una **"LIQUIFIED GAS CARRIER"** (unità adibita specificatamente al trasporto di gas liquefatti) costruita in Italia, di circa 3.900 GT. Pertanto, nel periodo considerato le unità del tipo tanker che più hanno sollecitato il mercato sono state le "petrolchimiche" la maggior parte delle quali di costruzione Far East (Corea) ma comunque tutte riservate al mercato armatoriale nazionale.



ANNO 2007 - TANKER PER AREE GEOGRAFICHE



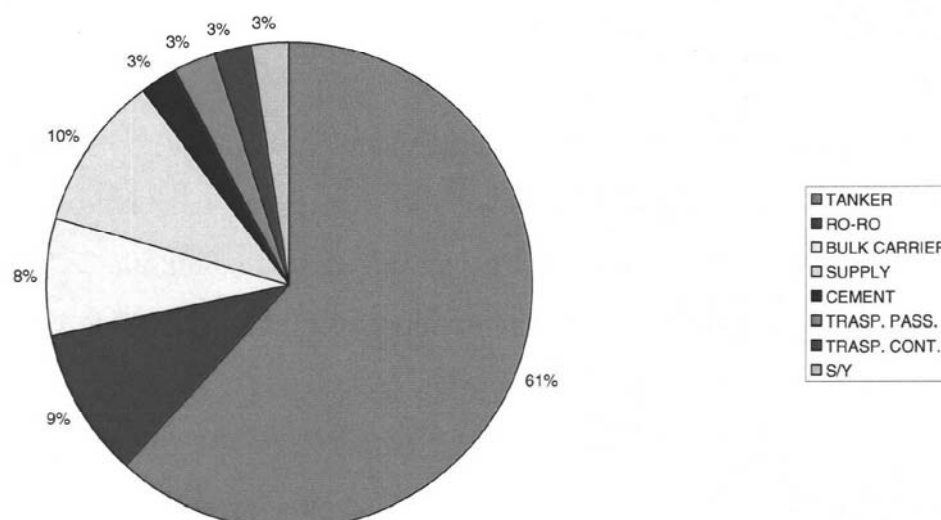
Altra tipologia numericamente ben rappresentata risulta essere la “RO-RO” con 5 unità iscritte, così suddivise: 2 gemelle del tipo “**PASSENGER SHIP/ CARRIAGE CONTAINERS**” (nave passeggeri equipaggiata per il carico di containers) di circa 27.000 GT, di costruzione nazionale; 2 gemelle del tipo “**RO-RO PASSENGER SHIP**” (nave passeggeri specificatamente equipaggiata per trasportare treni e autoveicoli) di circa 25.000 GT, di costruzione nazionale; una “**CARGO-SHIP**” (nave adibita al trasporto di carico generale) di circa 39.000GT, costruita in Croazia. Quattro di queste 5 unità risultano destinate all’armatoria nazionale, una a quella Inglese.

Sono state introdotte dalla Cina (stesso cantiere costruttore) 3 unità gemelle da circa 40.000 GT, destinate anch’esse all’armatoria nazionale, del tipo “**BULK CARRIER**” (navi destinate al trasporto di carichi solidi alla rinfusa in stive); quindi 2 “**TP**” p.e. (navi passeggeri a propulsione elettrica) una da circa 114.000 GT di costruzione nazionale, l’altra da circa 69.000 GT costruita in Germania, entrambe acquisite da società italiane; 2 “**S/Y**” (superyacht) da circa 80, GT costruiti in Sud Africa per una società italiana di leasing; una “**CONTAINER SHIP**” (trasporto contenitori) da circa 33.000 GT costruita in Polonia per armatore italiano; un “**SUPPLY VESSEL-TUG.**” (trasporto e/o stoccaggio materiali e/o fornitura assistenze varie e rimorchio) da circa 2.500 GT costruito in Norvegia per armatore italiano.

ANNO 2008

Rispetto ai dati relativi alle iscrizioni nel 2007 il 2008 realizza un ulteriore incremento di iscrizioni di unità del tipo “tanker” con una percentuale pari a circa il 61% sul totale (24 su 39 nel 2007 tale incidenza era stata del 46%).

INCIDENZA VARIE TIPOLOGIE 2008

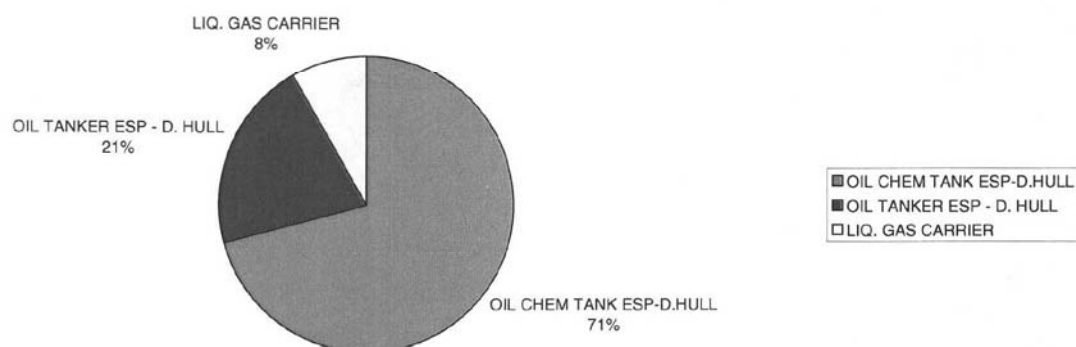


Anche le iscrizioni passano da 26 nuove unità del 2007 alle 39 dell'anno in esame.

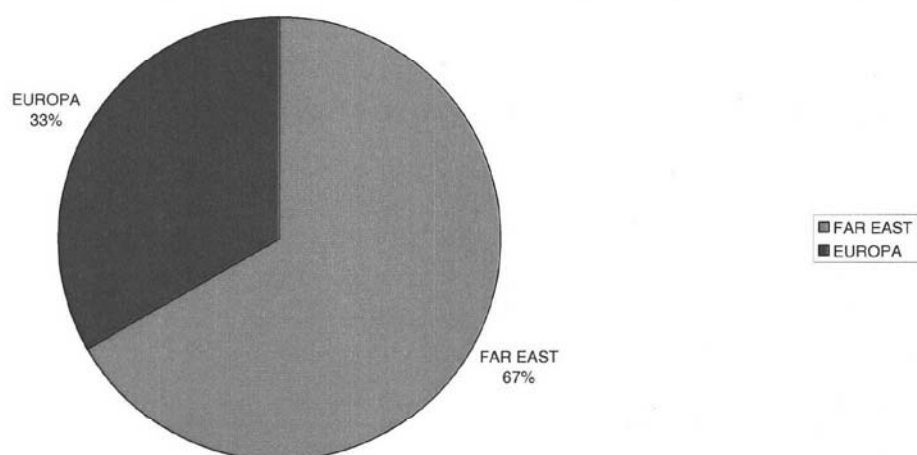
Entrando più direttamente nello specifico tipologico vediamo come, nell'ambito tanker, anche nel 2008 la parte preponderante ha riguardato le **“CHEMICAL TANKER ESP - OIL TANKER ESP – DOUBBLE HULL”**, con 17 nuove unità delle quali 11 costruite in Corea, con un range tra le 23/30.000 GT, 3 in Turchia (2 intorno ai 12.500, una piccola intorno ai 4.800 GT), 2 in Spagna (una da 13.700, l'altra da 8.500 GT circa), una da 4.850 costruita in Italia. Sono invece state 5 le tanker del tipo **“OIL TANKER ESP – DOUBBLE HULL”** iscritte e tutte provenienti dal Far East (3 dalla Cina, 2 dal Giappone), delle quali 4 con GT di poco inferiori a 60.000 e una di circa 42.000. 2 invece le **“LIQUIFIED GAS CARRIER”**,

unità “gemelle” da 3.800 GT circa, entrambe costruite in Italia dai Cantieri Navali di Pesaro.

INCIDENZA CATEGORIA TANKER 2008



TANKER PER AREE GEOGRAFICHE 2008



Passando ad altra tipologia, le RO-RO hanno sostanzialmente “tenuto” rispetto al 2007 con un numero di iscrizioni (4) inferiore di una sola unità e così distribuite: 3 “**RO-RO/PASS SHIP**” costruite in Italia (2 gemelle da circa 54.000 GT, una da 25.000) e una “**RO-RO/CARGO SHIP**”, costruita in Croazia da 47.000 GT circa.

Anche le “**BULK CARRIER**” hanno mantenuto il “trend” dell’anno precedente con 3 nuove iscrizioni di navi tra l’altro provenienti dallo stesso paese (Cina), con 2 unità gemelle da circa 40.000 Gt e una di dimensioni ridotte da circa 5.000 GT. Anche una piccola “**CEMENT CARRIER**” (anch’essa circa 5.000 GT) risulta provenire dallo stesso paese e dallo stesso cantiere costruttore.

Risultano poi nel nuovo registro 4 nuove navi del tipo “**SUPPLY**” (nei diversi sottotipi), delle quali 3 costruite in Italia (2 “gemelle” da 2.900 GT) e una in Norvegia, da 2.554 GT.

Iscritti anche:

- 1 “**TP**” (crociera) da circa 69.000, costruita in Germania e gemella all’altra unità iscritta nel 2007;
- 1 “**CONT-SHIP**” da circa 33.000, costruita in Polonia anch’essa gemella ad altra unità iscritta nel 2007;
- e infine 1 “**S/Y**” (superyacht), costruito in Italia da circa 730 GT.

Facendo un **consuntivo nell’anno 2008** sono state iscritte nei R.I., n° 39 unità di nuova costruzione delle quali:

24 Cisterne, (17 petrolchimiche, 5 cisterne per petrolio greggio, 2 per gas liquidi) costruite 16 nel Far East (11 Corea, 3 Cina, 2 in Giappone), 8 in Europa (3 Italia, 3 Turchia, 2 Spagna);

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 diporti stico 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 stanziare 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

▪ **Attuazione delle leggi di settore**

La legge 14 giugno 1989, n. 234 recante: "Disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale", ha lo scopo di sostenere la competitività dell'industria navalmeccanica in attuazione delle normative comunitarie. Le disposizioni della presente legge sono intese a favorire il completamento del processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica e a dare attuazione alla direttiva del Consiglio delle Comunità europee n.167 del 26 gennaio 1987 concernente gli aiuti alla costruzione navale (VI direttiva CEE). Gli aiuti previsti nella presente legge si riferiscono a lavori di costruzione, di trasformazione, modificazione e grande riparazione navale effettuati nei cantieri nazionali o dei paesi membri delle Comunità europee nonché a investimenti atti a rendere più efficiente l'organizzazione produttiva nei cantieri, a razionalizzare l'assetto impiantistico o a migliorare le condizioni di lavoro sotto l'aspetto sanitario, di sicurezza ed ambientale. I beneficiari di detti aiuti sono le imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli artt. 143 e 144 del codice della navigazione. In particolare, l'art. 2 della presente legge, prevede la concessione di contributi alle imprese cantieristiche per la costruzione e trasformazione di navi. Gli interventi comportano la stipula di mutui di durata decennale o quindicennale da parte delle imprese navalmeccaniche, con rimborso a carico dello Stato.

La legge 234/89 è stata rifinanziata dalle seguenti leggi:

Legge 28 marzo 1991, n.107.

Legge 31 dicembre 1991, n.431.

D.L.20 maggio 1993, n.149 convertito in legge 19 luglio 1993, n. 237.

D.L. 24 dicembre 1993, n.564, convertito in legge 22 febbraio 1994, n. 132.

D.L. 13 luglio 1995, n. 287 convertito in legge 8 agosto 1995, n. 343.

D.L. 21 ottobre 1996, n. 535 convertito in legge 23 dicembre 1996, n. 647.

Legge 31 luglio 1997, n. 261.

Il decreto legge 24 dicembre 1993, n.564, convertito in legge 22 febbraio 1994, n. 132 recante:” Provvedimenti a favore dell’industria navalmeccanica e della ricerca applicata al settore navale”, ha lo scopo di sostenere la competitività dell’industria navalmeccanica in attuazione delle normative comunitarie. Le disposizioni della legge n. 132/94 sono intese alla realizzazione degli obiettivi di politica industriale di cui alla direttiva del Consiglio delle Comunità economiche europee n.90/684/CEE del 21 dicembre 1990 concernente gli aiuti alla costruzione navale (VII direttiva CEE). Gli artt.3 e 4 della legge n. 132/94 prevedono contributi per lavori di costruzione e trasformazione navale da concedere alle imprese di costruzione navale nazionali iscritte agli albi speciali mentre l’art. 10 della medesima legge prevede la concessione di un contributo alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli artt. 143 e 144 del codice della navigazione per lavori di costruzione e trasformazione navale sempreché tali lavori siano effettuati nei cantieri nazionali iscritti negli albi di cui all’art. 19 della legge 234/’89 o nei cantieri dei Paesi membri della Comunità europea, inteso a ridurre i relativi oneri finanziari.

L’art. 14 della legge n. 132/94 prevede la concessione di contributi per favorire lo svolgimento di programmi di ricerca nel settore navale relativi al triennio 1991-1993 svolti dall’Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN), nonché della società Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di stato alla ricerca e sviluppo di cui alla comunicazione della Commissione delle Comunità economiche europee n.86/C83/02, al fine di incrementare il ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della competitività e di consolidare le basi tecnologiche dell’industria navalmeccanica. Le spese autorizzate dalla presente legge agli artt. 3, 4 e 14 sono state in limiti di impegno decennale e quindicennale. Nel corso dell’anno 2007 si è proceduto ai soli pagamenti tramite ruoli di spesa fissa relativi ai rispettivi capitoli di bilancio concernenti le suddette autorizzazioni. In particolare sul capitolo 7601 (ex 7807) è stato erogato l’importo di euro 262.630.000,00 (contributi cantieristica); sul

capitolo 7605 (ex 7812) è stato erogato l'importo di euro 12.960.000,00 (contributi per la ricerca). Sul capitolo 1800 (ex 2054) PG 6-18 relativo ai contributi a favore delle imprese armatoriali per la riduzione degli oneri finanziari relativi a lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grande riparazione navale previsti dall'art. 10 della legge n. 132/94, in limiti di impegno di anni 8,5, nel corso del 2007 sono stati autorizzati 11,63 milioni di euro e pagato un importo di euro 11,57 milioni attraverso la emissione di 99 provvedimenti di pagamento. Nel corso dell'esercizio 2008 sul capitolo 7601 è stata stanziata la somma di euro 1,2 milioni dalla legge finanziaria 2008 ed è stata complessivamente autorizzata la somma di euro 246,61 milioni. Gli impegni assunti sono stati di euro 4,20 milioni mentre i pagamenti effettuati di euro 262,62 milioni. Sono stati emanati 41 decreti di pagamento pari a euro 2.985.684,35 sul capitolo 1800 PG 14-16 e 17.

La legge n. 132/94 è stata rifinanziata dalle seguenti leggi :

D.L.13 luglio 1995, n.287 convertito nella legge 8 Agosto 1995, n. 343.

D.L. 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 finanziaria n. 388/2000.

La legge 30 novembre 1998, n. 413 recante: "Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore", ha lo scopo di sostenere la competitività dell'industria navalmeccanica in attuazione delle normative comunitarie. L'art. 4, comma 1, della legge n. 413/98 aveva stanziato fondi per gli anni 1999-2000 in limiti di impegno quindicennali per l'anticipazione delle ultime rate di contributo di credito navale alle imprese armatoriali. Nel corso degli anni 2007 e 2008 sul relativo capitolo di bilancio 7607 (ex 7816) sono stati emessi pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare di euro 29.811.719,10.

La legge 28 dicembre 1999 n. 522: “Misure di sostegno all’industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale”, ha lo scopo di sostenere la competitività dell’industria navalmeccanica in attuazione delle normative comunitarie. L’art. 4 della legge ha stanziato fondi per la concessione di contributi alle imprese navalmeccaniche iscritte agli Albi speciali per la realizzazione di piani di investimento volti a migliorare la produttività dei cantieri stessi mediante l’ammodernamento dei processi di officina e l’adeguamento degli impianti o delle strutture. I piani, sottoposti al parere del Comitato Consultivo per l’industria cantieristica, istituito ai sensi dell’art. 23 della legge n. 234/89, devono essere realizzati entro 30 mesi dalla loro approvazione (è consentita una proroga massima di fine lavori di sei mesi). Era consentito, in via preliminare e previo sopralluogo di verifica dello stato di avanzamento delle opere e delle spese sostenute, avere un anticipo di contributo, calcolato sul 50% dell’importo del piano approvato e previa presentazione di idonea fidejussione. La legge aveva stanziato a tale scopo 7 miliardi di lire in limiti di impegno quindicennali da impegnare entro il 31 dicembre 2003. Il 6 settembre 2002 con l’intervento del DL n. 194 i suddetti fondi sono andati in economia prima del termine ultimo fissato dalla legge per l’ultimazione dei piani e la richiesta di adeguate risorse di rifinanziamento formulata negli anni successivi non ha trovato accoglimento. Pertanto, sul capitolo 7602 (ex 7808), nel corso dell’anno 2007 non è stato possibile emanare i decreti di saldo dei contributi. La Commissione di cui all’art. 15 del D.M. n. 373/90 ha, tuttavia, continuato la propria attività di verifica tecnico contabile della documentazione degli investimenti realizzati ed di determinazione della spesa da ritenere assistibile, in preparazione delle verifiche in loco al solo fine di svincolare le fidejussioni prestate dalle imprese beneficiarie, per l’anticipazione del 50% del contributo. Nel corso dell’anno 2007 non è stato possibile procedere ai sopralluoghi di verifica, mancando le risorse necessarie per anticipazioni sul pertinente capitolo. Per quanto attiene ai pagamenti, sul capitolo 7602 è stato erogato l’importo di 1,98 milioni di euro tramite ruoli di spesa fissa. Nel corso

dell'anno 2008 sul capitolo 7602 è stato possibile assumere impegni per un importo complessivo di euro 4.800.000,00 grazie alla disponibilità di risorse stanziata dalla legge finanziaria 2008 per il completamento degli interventi di cui all'art. 4 della legge n. 522/99. Nel corso dell'anno 2008 è stato effettuato il sopralluogo di verifica della realizzazione del piano di investimenti da parte della Commissione Ministeriale di cui al D.M. n. 373/90 presso la stabilimento di Marghera della Società Fincantieri S.p.A.

La legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Legge finanziaria 2001) :“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”, all' art.145, comma 40, ha previsto finanziamenti allo scopo di promuovere trasporti marittimi sicuri anche mediante il finanziamento di studi e ricerche e di incentivare l'alta formazione professionale nel settore della nautica da diporto tramite l'istituzione di un forum permanente realizzato da una o più onlus per la professionalità nautica. In particolare, sul capitolo 1962 (ex 2181): “Spese destinate al settore della nautica da diporto per la promozione di trasporti marittimi sicuri anche mediante il finanziamento di studi e ricerche”, per l'esercizio 2007, sono stati autorizzati 5,16 milioni di euro. Sono stati emessi n.4 decreti di impegno per un ammontare di euro 4,51 milioni e n.9 decreti di pagamento per un totale di euro 2,71 milioni.

Per l'esercizio finanziario 2008, si è proceduto all'impegno del contributo di euro 330.127,19 in favore dell' INSEAN, di euro 45.534,79 in favore dell'Alma Mater Studiorum - Università di Bologna e all'impegno e pagamento di euro 491.092,66 in favore del CETENA.

La 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”, ha lo scopo di promuovere l'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate dei più elevati standard di sicurezza, al fine di prevenire gli incidenti in mare o di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi in cui siano

coinvolte navi cisterna. L'art. 2 della legge 51/2001 aveva autorizzato, a decorrere dal 2001, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 5,16 milioni. La legge di rifinanziamento n. 166/2002 art. 34 comma 4, aveva autorizzato, a decorrere dal 2002, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 6,70 milioni. Nel corso degli anni 2007 3 2008, sul relativo capitolo 7609 (ex 7821), a fronte di autorizzazioni di spesa ammontanti ad euro 11,86 milioni si è proceduto ai pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 10,79 milioni sia per il 2007 che per il 2008.

La legge 16 marzo 2001 n.88 :“Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime”, ha lo scopo di incentivare, con misure di carattere straordinario e transitorio, gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta

L'art. 4, comma 209 della citata legge finanziaria 2004 ha dato finanziamenti per l'incentivazione degli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta e per il sostegno alla competitività dell'industria navalmeccanica in attuazione delle normative comunitarie. Il programma di interventi recato dalla legge che, di fatto, costituisce il rifinanziamento dell'art. 3, comma 4 della legge n. 88/2001, è riferito ai soli esercizi 2004, 2005 e 2006.

La legge 24 dicembre 2003 n. 350 (legge finanziaria 2004) :“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”, ha previsto finanziamenti a favore del settore. Lo scopo dei suddetti finanziamenti è stato quello di incentivare gli investimenti delle imprese marittime e sostenere la competitività dell'industria navalmeccanica. In particolare, l'art. 4, comma 153 della legge ha stanziato la somma di 10 milioni di euro per l'anno 2004 per l'applicazione del Regolamento (CEE) n. 1177/2002 del Consiglio del 27 giugno 2002, relativo al meccanismo di difesa temporaneo della cantieristica europea del dumping dei Paesi asiatici. Con decreto Ministeriale del 2 febbraio 2004 sono state definite le modalità di concessione del

contributo prevedendo la possibilità per gli Stati membri di concedere per contratti stipulati fino al 31 marzo 2005, un contributo del 6% sul valore della commessa ai cantieri nazionali che dimostrino di essere in gara con un cantiere sudcoreano per l'aggiudicazione dell'ordinativo.

Nel corso dell'anno 2007 sul pertinente capitolo 7621(ex 7824) :“ Contributo per la difesa temporanea della cantieristica europea dal dumping dei paesi asiatici”, all'emanazione di n.2 decreti di conferma del contributo già concesso, in favore di cantieri navali iscritti nell' Albo speciale delle imprese di costruzione navale.

Nel corso dell'esercizio finanziario 2008 è stato emanato un decreto di conferma del contributo pari a euro 338.140,00 relativo all'attuazione del Regolamento CEE 1177/2002 e un decreto pari a euro 10.504,02 per attualizzazione, di un contributo già concesso ed erogato nel corso del precedente esercizio finanziario.

La legge 9 marzo 2006, n. 80, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto legge 10 gennaio 2006, n. 4 recante:” Misure urgenti in materia di organizzazione e funzionamento della pubblica amministrazione”, ha previsto, all'art.34 octies dell'allegato, finanziamenti al settore. Scopo della legge è stato il rifinanziamento della legge 16 marzo 2001, n. 88, per la prosecuzione degli interventi in materia di investimenti navali, di cui all'art. 3 della predetta legge. In particolare, sul capitolo 1800 PG 24 (ex 2057): “Contributo alle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari ecc.” nel corso dell'esercizio finanziario 2007 sono stati stanziati 19 milioni di euro per gli anni 2006 e 2007 e 10 milioni di euro per gli anni 2008, 2009, 2010 milioni

Nel corso dell'anno 2007 sul capitolo 1800 P.G. 23-24 (ex 2057) legge n. 88/01, art.3, sono stati autorizzati 56,18 milioni di euro per l'esercizio finanziario 2007.

In particolare, sul cap. 1800 P.G. 23, a fronte di uno stanziamento di euro 37,18 milioni di euro sono stati emessi 67 decreti di pagamento per un importo totale di euro 37,14 milioni (legge n. 88/01 art.3). Nel corso dell'anno 2007 sul cap. 1800 P.G.

24, a fronte di uno stanziamento di euro 19 milioni, sono stati emessi 19 decreti di pagamento per un importo totale di euro 19 milioni (legge n. 80/2006-art.34 octies)
Nell'esercizio finanziario 2008 si è proceduto alla emanazione di 84 autorizzazioni di pagamento per un importo di euro 51.037.006,59 sul capitolo 1800 PG 23 e 24.

La legge 9 gennaio 2006, n.13 recante: “Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta”, ha lo scopo di promuovere l'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate di più elevati standard di sicurezza, al fine di prevenire gli incidenti in mare o di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi in cui siano coinvolte navi cisterna.

Per l'anno 2007, l'art.3 comma 12 della legge ha stanziato, 12 milioni di euro per favorire la demolizione del naviglio cisterniero obsoleto. Sul relativo capitolo 7612 (ex 7826) sono stati emessi 15 provvedimenti di impegno per un ammontare di 19,64 milioni di euro.

Per l'anno 2008, sul capitolo 7612 sono stati predisposti 5 decreti di impegno a favore di imprese armatoriali per un importo complessivo di euro 4.144.420,00 e a fronte di un importo disponibile di euro 25.300.000,00 sono stati emessi n. 16 ordini di pagamento per un importo di euro 20.942.220,00

L'art. 4, comma 9 della legge n.13/06 ha stanziato, l'importo di euro 10 milioni modificato successivamente dalla legge 27 dicembre 2006 (L.F. 2007) che ha assegnato per l'anno stesso 24 milioni di euro, importo successivamente ridotto a 4 milioni di euro dalla legge n. 222/2007.

L'art. 5, comma 3, della citata legge n.13/06 ha stanziato, per l'anno 2007, 1 milione di euro per aiuti di Stato a ricerca e sviluppo in favore dell'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale di Roma (INSEAN) e al Centro per gli Studi di Tecnica Navale di Genova (CETENA S.p.A.). Sul relativo capitolo 7605 (ex 7812) sono stati emanati 2 decreti di impegno per un ammontare totale di euro 1 milione. In particolare, sono stati impegnati sul capitolo 7605 P.G. 1 per l'esercizio finanziario 2007, 700.000,00 euro a favore del CETENA quale saldo del contributo

per la realizzazione del “Programma di ricerca 2006-2007” e 300.000,00 euro a favore dell’INSEAN quale saldo del contributo per la realizzazione del “Programma di ricerca 2006-2007”.

Nel corso del 2008 si è proceduto alla concessione a favore dell’INSEAN di una integrazione dell’anticipazione del contributo concesso ai sensi dell’art. 5 della legge 13/’06, per un importo di euro 1.099.341,82 per il “Programma di ricerca 2007-2009” in corso di svolgimento. Inoltre, è stato erogato il contributo ordinario per l’anno 2008 pari ad euro 6.752.000,00. Sono stati effettuati pagamenti di euro 300.000,00 ed euro 700.000,00 a favore dell’INSEAN e CETENA a valere sullo stanziamento della stessa legge già impegnati nell’anno 2007.

Monitoraggio delle principali leggi di spesa. Dati 2007 e 2008**Cap. 1800 (P.G. dal 6 al 18) - Legge n. 234/89, art. 9 e ss.**

Le finalità previste dall'art.9 della legge n. 234/89 sono state ampiamente realizzate nel corso degli 8,5 anni di intervento.

Lo stanziamento complessivo dell'intero intervento, sotto dettagliato, è stato di Euro 867.840.000=

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamento	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 234/89 - art.9		Lire 36 mld	8,5	158,03
	L. 107/91	Lire 15 mld	8,5	65,84
	L. 431/91	Lire 60 mld	8,5	263,39
	L. 237/93	Lire 10 mld	8,5	43,89
	L. 132/94	Lire 41,7 mld	8,5	183,05
	L. 343/95 - art.10	Lire 35 mld	8,5	153,64
	Totale	Lire 197,7 mld		867,84

Nell'esercizio 2007, a fronte di uno stanziamento in bilancio assestato di Euro 11.638.176,00 sono stati effettuati pagamenti per Euro 11.578.272,92.

Nell'esercizio 2008, a fronte di uno stanziamento in bilancio assestato di Euro 4.020.000,00 sono stati effettuati pagamenti per Euro 2.990.000,00.

Cap 1800 (P.G. dal 23 al 25) - Legge n. 88/2001, art. 3

Il programma di interventi indicato nella legge e rivolto alle imprese armatoriali, sta seguendo le scadenze temporali previste.

Gli interventi dureranno 12 anni con uno stanziamento complessivo di Euro 534.220.000 interamente impegnato.

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamento	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 88/2001 – art.3, co.4	---	Euro 37,185 mil	12	446,22
	L. 80/2005 – art.34, octies	Euro 19,00 mil	2	38,00
	“””	Euro 10,00 mil	5	50,00
	Totale	Euro 66,185 mil		534,22

Nell'esercizio 2007, a fronte di uno stanziamento di bilancio assestato, di Euro 61.816.372,00 sono stati registrati pagamenti per Euro 56.180.000,00.

Nell'esercizio 2008, a fronte di uno stanziamento di bilancio assestato, di Euro 55.980.000,00 sono stati assunti nuovi impegni per euro 8.800.000,00 e sono stati registrati pagamenti per Euro 59.820.000,00.

Cap. 7601 - Legge 234/89, art 2 e L. 132/94, artt.3 e 4 e ss.

Il programma di interventi indicato nella legge sta seguendo le scadenze temporali previste.

Gli interventi comportano la stipula di mutui di durata decennale o quindicennale da parte delle imprese navalmeccaniche. Lo stanziamento complessivo dell'intero intervento, sotto dettagliato, è stato di Euro 7.651.740.000.

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamento		Anni di intervento	TOTALE
		VI Direttiva	VII Direttiva		(milioni di euro)
L. 234/89 - art.2		Lire 349,6 mld		10	1.805,53
	L. 107/91	Lire 15,0 mld		10	77,46
	L. 431/91	Lire 174,5 mld		10	901,21
	L. 237/93	Lire 60,0 mld		10	309,87
	L. 132/94	Lire 157,0 mld		10	810,83
	L. 343/95	Lire 115,0 mld		10	593,92
	L. 647/96	Lire 110,0 mld		10	568,10
	L. 261/97 - art.1 a)	Lire 15,0 mld		10	77,46
			Lire 15,0 mld	10	77,46
			Lire 63,5 mld	10	327,95
L. 132/94 - artt.3 e 4	L. 343/95		Lire 95,0 mld	10	490,63
	L. 647/96		Lire 135,0 mld	15	1.045,82
	L. 261/97 - art.1 b)				

	L. 413/98 - art.1		Lire 10,0		
	a)		mld	15	77,46
	L. 522/99 - art.2,		L.ire 28,0		
	co.3		mld	15	216,91
	L. 388/00		Lire 35,0		
			mld	15	271,13
Totale		Lire 996,1	Lire 381,5		7.651,74
L.244/2007		mld	mld		4.2

Nell'esercizio 2007, sono stati effettuati pagamenti per Euro 262.630.000,00.

Nell'esercizio 2008, sono stati effettuati pagamenti per Euro 262.620.000,00 e a fronte del nuovo stanziamento di euro 4.200.000,00 è stato assunto per intero l'impegno ed effettuato un pagamento di euro 1.200.000,00.

Cap. 7602 - Legge n. 522/99, art.5

Il capitolo 7602 è finalizzato a rendere più efficiente l'organizzazione produttiva, a razionalizzare l'assetto impiantistico e a migliorare le condizioni di lavoro nei cantieri tramite la realizzazione di piani di investimento. Gli interventi previsti dalla legge 522/99 hanno la durata di 15 anni con uno stanziamento complessivo di 54.220.000 Euro.

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziament o	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 522/1999 - art.5	---	Lire 7 mld	15	54,22
L.244/2007				4.8

Nell'esercizio 2007, a fronte di uno stanziamento di bilancio di 8.307.451,00, sono stati effettuati pagamenti per 1.980.000,00 Euro.

Nell'esercizio 2008, a fronte di uno stanziamento di bilancio di 13.750.000,00 sono stati effettuati pagamenti per un pari importo e assunti impegni per Euro 4.800.000,00.

Cap. 7605 - Legge n. 132/94, artt.14 e 15 e ss.

Il programma di interventi indicato nella legge sta seguendo le cadenze temporali previste.

Lo stanziamento complessivo dell'intero intervento, sotto dettagliato, è stato di Euro 198.310.000.

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamento	Anni di intervento	TOTAL E (milioni di euro)
L. 132/94 - artt.14 e 15		Lire 4,8 mld	10	24,78
	L. 343/95	Lire 10,4 mld	10	53,71
	L. 261/1997 - art.6	Lire 10 mld	10	51,64
	L. 522/1999 - art.5	Lire 7 mld	15	54,22
	L. 88/2001 - art.1, co.6	Lire 0,45 mld	10	2,32
L. 413/1998 - art.5		Lire 1 mld	15	7,74
L. 166/2002 - art.35, co.3		Euro 0,90	1	0,90
	Totale	Lire 35,39 mld		195,31
L. 13/2006 – art.5, co.3		Euro 1 mil	3	3,00
	Totale			198,31

Nell'esercizio 2007, a fronte di uno stanziamento di competenza, in bilancio assestato, di Euro 22.480.228,00 e di una disponibilità effettiva di 1.000.000 di Euro, sono stati assunti nuovi impegni per l'intero ammontare disponibile. In termini di cassa, a fronte di uno stanziamento in bilancio assestato di Euro 28.043.314,00 sono stati registrati pagamenti per Euro 12.960.000,00.

Nell'esercizio 2008 a fronte di uno stanziamento di competenza di euro 21.310.000,00 sono stati registrati pagamenti per Euro 21.310.000,00.

Cap. 7609 - Legge n. 51/2001, art.2 e ss.

Il programma di interventi indicato nella legge, che prevede la stipula di contratti di finanziamento della durata di 15 anni, sta seguendo le scadenze temporali previste.

Lo stanziamento complessivo dell'intero intervento, sotto dettagliato, è stato di Euro 177.960.000.

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamento	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 51/2001 - art.2		Euro 5,16 mln	15	77,46
	L. 166/2002 - art.34, co.4	Euro 6,7 mln	15	100,5
	Totale	Euro 11,86 mln		177,96

L'esercizio 2007, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 15.780.844,00 ha registrato pagamenti per Euro 10.790.000,00.

L'esercizio 2008, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 11.860.000,00 ha registrato pagamenti per Euro 10.790.000

Cap. 7613 legge n. 296/2006 art. 1 comma 1046

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 72.000.000,00.

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamento	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 296/2006 art.1 co. 1046	---	Euro 24,00 mln	3	72,00
L. 222/07 art. 8 co. 8	Definaziamento	Euro - 20,00 mln		

Nell'esercizio 2007, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 4.000.000,00 non è stato possibile assumere impegni per mancanza del decreto attuativo della norma stessa.

Nell'esercizio 2008, non è stato possibile assumere impegni per mancanza del decreto attuativo della norma stessa

Cap. 7614 - Legge n. 296/2006, art. 1, comma 1040 - 1041.

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 75.000.000,00.

Legge	Leggi di rifi nan zi amento	Stanziamen to	Anni di inter ven to	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 rifi nan zi amento	Stanziamen to	Anni di inter ven to	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.

CAPOREDATTORE GENERALE
Carlo Maria Pupia

