

Va, infine, considerato il valore dell'indotto nel processo produttivo, dato che non può comparire in queste tabelle.

Per indotto, infatti, si deve considerare non solo quelle attività parallele a quelle del cantiere, diretta o di appalto (quali le ditte di manutenzioni, servizi, forniture, ecc.. dei macchinari ed impianti del cantiere e coinvolte nel processo produttivo) ma anche quelle relative alle ditte di manutenzione, assistenza, ecc. che supportano le ditte appaltatrici e/o gli uffici del cantiere.

#### *b) Riparazione e trasformazione navale*

Il mercato delle riparazioni e trasformazioni navali si è contraddistinto per un buon livello di attività frutto del costante incremento delle navi in flotta nazionale che ha alimentato la richiesta di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nel corso del 2009, a supporto del potenziamento della capacità di offerta, sono stati espletati i lavori di riqualifica presso il cantiere navale ATSM (Arsenale Triestino San Marco) per la riattivazione del bacino di carenaggio 3 che consente di

servire il mercato delle unità medio-piccole. Numerosi sono stati gli interventi effettuati dai cantieri di Palermo e di Trieste, soprattutto su navi passeggeri, taluni di particolare complessità sotto il profilo ingegneristico.

Per quanto riguarda tale settore, le imprese iscritte negli Albi Speciali hanno dichiarato una produzione nel corso del 2009, relativa a riparazioni, manutenzioni, così specificata:

**Cantieri del Mediterraneo:** circa 48 unità lavorate di tonnellate di stazza lorda complessive 665.000 circa.

**ATSM :** complessivamente 21 unità di 697.801 tsl complessive, di cui le massime navi “Carnival Dream” di 130.000 tsl, “Costa Luminosa” e “Costa Deliziosa” di 92.600 tsl ciascuna.

**Fincantieri Stabilimento di Palermo:** complessivamente 25 unità di 749.575 tsl complessive, di cui le massime navi “Costa Serena” di 114.000 tsl e “Costa Pacifica” di 112.000 tsl.

**Gerolamo Scorza:** n. 4 unità di 336.864 tsl complessive.

**General Montaggi Genovesi :** interventi di riparazione/manutenzione su 15 unità.

**Impresa Marinoni :** interventi di riparazione/manutenzione su 3 unità.

**Ignazio Messina:** complessivamente 16 unità di 469.049 tsl complessive.

**Moby:** complessivamente 13 unità di 244.169 tsl complessive

**Navalimpianti :** interventi di riparazione/manutenzione su complessive 14 unità

**Cantiere Navale Salvatori :** complessivamente 56 unità di circa 356.000 tsl complessive

**San Giorgio del Porto :** complessivamente 78 unità

**Cantieri San Marco :** complessivamente 15 unità

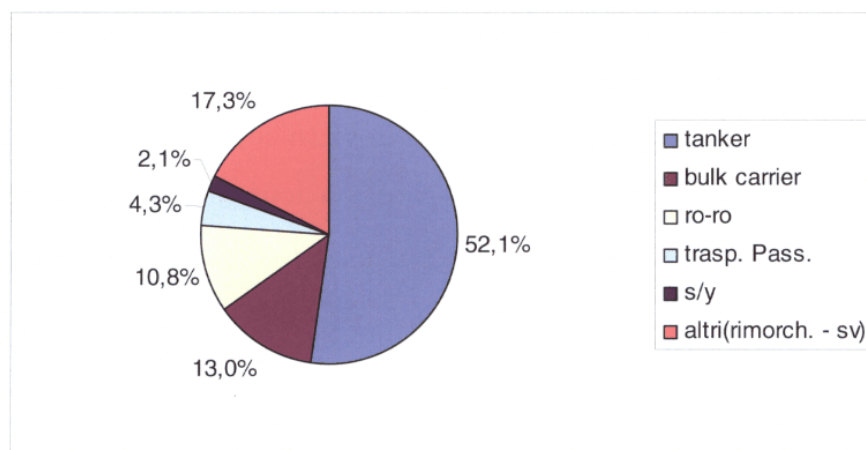
L’incremento delle navi in flotta che ha alimentato la richiesta di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria è testimoniato anche dalle autorizzazioni concesse dalla Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d’acque interne all’iscrizione nel Registro Internazionale Italiano di cui alla legge 27 febbraio 1998, n.30.

Nel 2009 le iscrizioni compiute sono 46 (26 nel 2007, 39 nel 2008), di cui le unità navali del tipo “tanker”<sup>4</sup> rappresentano sempre una bella fetta (52%) rispetto al totale tipologie iscritte.

Si riportano schemi riassuntivi del dato.

#### ANNO 2009 – INCIDENZA VARIE TIPOLOGIE

Tanker:	52,1%
Bulk Carrier:	13%
RO-RO:	10,8%
Trasp. pass.:	4,3%
S/Y:	2,1%
Altri (Rimorc.-S/V) :	17,3%



Vi è stato un incremento di iscrizioni per le “**Bulk Carrier**” rispetto al 2008 con 6 nuove navi iscritte, tutte provenienti dalla Cina e tutte della stessa stazza (GT intorno 51.000).

<sup>4</sup> Le *dry bulk* e *liquid bulk*, navi cisterna per merci rispettivamente solide o liquide, con carico dall’alto con badili, gru o pompe. All’interno del segmento delle liquid bulk si distinguono le navi *oil tanker* specializzate per il trasporto di petrolio greggio, le *product tanker* per i prodotti petroliferi raffinati (benzina, nafta, oli raffinati..) e le *chimical tanker* per il trasporto di prodotti chimici. Le *oil tanker* sono utilizzate per spostare grandi quantità di greggio non raffinato dal suo punto di estrazione alle raffinerie. Le altre in genere più piccole, sono utilizzate per il trasporto dai siti di raffinazione ai mercati. Le *general cargo* o *portacontainer* sono navi porta rinfuse con carico disposto anche sul ponte (container, o merci alla rinfusa) e le *liner per navi RO-RO (Roll On-RollOff)* con carico rotabile.

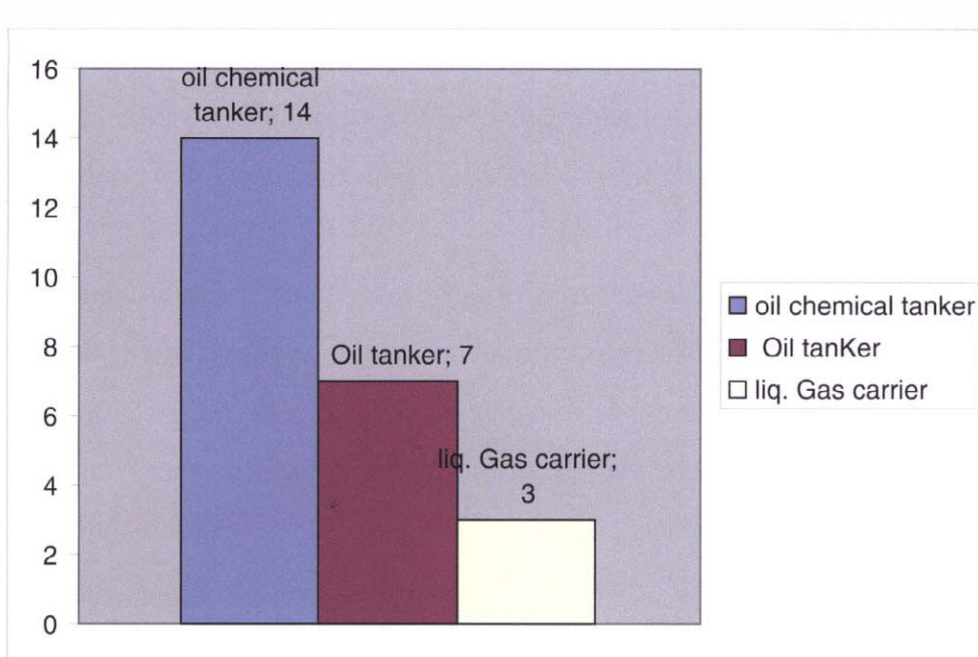
Sono state 2 le “**Ro-Ro Car-Truck Carrier**” iscritte (circa 47.000 GT) e costruite in Croazia; altre 2 invece del tipo “**Ro-Ro Pass-Cont-Trailer**” (circa 27.000 GT), sono state costruite in Italia (Cantiere Navale Visentini); un traghetto “**RO-RO Ferry**” da oltre 53.000 GT, costruito in Italia (Finc. - Cast. di Stabia).

Nel nuovo registro risultano inoltre iscritti 4 **rimorchiatori** da 450/480 GT, dei quali 2 costruiti in Italia (Cant. San Marco – La Spezia) e due in Turchia; un “**Supply Vessel**” da circa 2.400 GT costruito in Norvegia; un “**AHTSV**” da circa 1.700 GT costruito in Italia (Cant. Navale Rosetti); un rimorchiatore spintore da 1.600 GT costruito in Cina; un piccolo “**supply**” da circa 300 GT costruito in Italia (C.P.N. – Ancona).

Per quanto riguarda le **navi passeggeri**, due sono state le navi iscritte nel 2009, una di costruzione nazionale, ovvero la “**Costa Luminosa**” della Fincantieri – (Marghera), unità da circa 93.000 GT; l’altra, costruita in Germania, con una stazza di circa 69.000 GT. Infine iscritto nel 2009 anche un **Super Yacht** da circa 1000 GT di costruzione nazionale (CRN – Ancona). Entrando più nel dettaglio per la tipologia dei **TANKER** “cisterna” possiamo notare che anche nel 2009 la tipologia più rappresentata risulta essere la **petrolchimica** con 14 nuove unità delle quali 6 costruite in Corea, con un range tra 25/30.000 GT; 3 in Turchia (11/12.000 GT), 3 in Romania (25/26.000 GT), una in Cina (circa 29.000 GT) e una in Croazia (circa 6.000 GT) del tipo “**Oil-Chem Tanker-Asphalt**”. Le unità del tipo *oil tankar* iscritte sono state 7 e tutte provenienti dal Far East (5 dalla Cina, una dal Giappone, una dalla Corea), delle quali 6 intorno alle 60.000 GT e una (costruzione coreana) circa 81.000 GT. Tre invece le “**Liquefied Gas Carrier**” – navi adibite specificatamente al trasporto di gas liquefatto - (2 nel 2008), delle quali 2 da oltre 7.000 GT costruite in Corea e una, circa 3.800 GT, costruita in Italia dal Cantiere Navale di Pesaro.

#### **ANNO 2009 – INCIDENZA CATEGORIA TANKER**

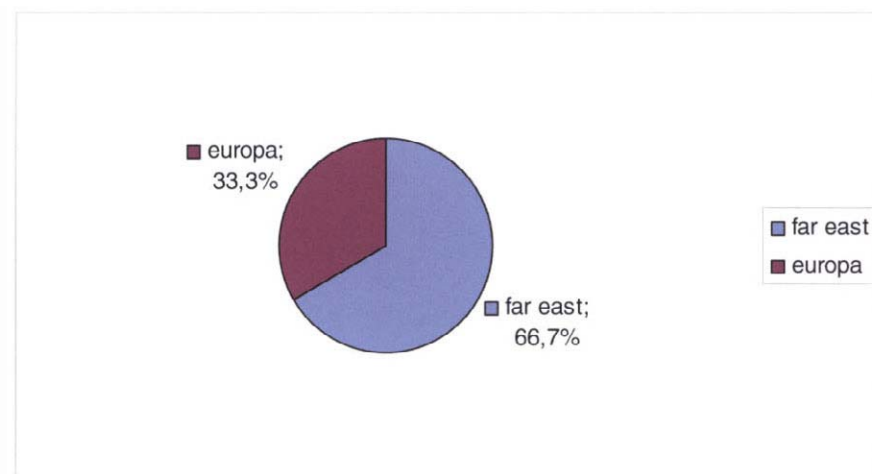
Oil-Chem. Tanker	= 14
Oil tankar	= 7
Liq. Gas Carrier	= 3
<b>Totale</b>	<b>= 24</b>



**ANNO 2009 – TANKER PER AREE GEOGRAFICHE**

Far East: 16 costr. = 66,7%

Europa= 8 costr. = 33,3%





#### **4. La ricerca applicata nel settore navale nel 2009**

Nel 2009 si è concluso il finanziamento del piano triennale di ricerca 2007-2008-2009 dell'I.N.S.E.A.N. (Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale).

La ricerca in campo marino e marittimo oggi è fortemente condizionata dalle esigenze di adeguare continuamente le strutture navali alle norme legislative, stabilite a livello di organizzazioni governative, ministeriali, interministeriali, nazionali ed internazionali, per varie esigenze che vede in primo piano la tutela dell'ambiente e la sicurezza in mare (safety/prevenzione e security/protezione-difesa). Sono tematiche sempre in evoluzione e che quindi subiscono continui e repentini aggiornamenti e variazioni. Ogni triennio I.N.S.E.A.N. affronta studi sempre più orientati a tematiche di sicurezza globale (preservazione ambiente marino, ottimizzazione mezzo navale e sue componenti, tutela del passeggero trasportato).

L'I.N.S.E.A.N. è un ente pubblico preposto alla ricerca navale costituita, oltre agli uffici amministrativi-contabili, da cinque Unità Scientifiche e da due Unità tecniche:

- Unità scientifica Resistenza e Ottimizzazione
- Unità scientifica Propulsione e Cavitazione
- Unità scientifica Sea-keeping e Manovrabilità
- Unità scientifica Vibrazioni e Rumore
- Unità scientifica Modelli e Metodi di calcolo per flussi turbolenti
- Unità tecnica Progettazione – Costruzione Modelli & Supporto Tecnico Generale
- Unità tecnica Impianti Sperimentali & Allestimento Modelli.

Le unità svolgono attività di ricerca teorica e sperimentale nel campo dell'idrodinamica navale e marittima, ciascuna relativamente alle tematiche di propria competenza. Svolgono, inoltre, relativamente alle stesse tematiche, attività di ricerca

commissionate da soggetti esterni, pubblici e privati, nonché forniscono a terzi servizi a contenuto scientifico e tecnologico. Le unità scientifiche svolgono anche, per tutte le tematiche di competenza, attività di preparazione didattica:

Per il triennio conclusosi nel 2009 la proposta INSEAN ha riguardato le cinque aree di ricerca,:

1. Resistenza Idrodinamica e Ottimizzazione basata quasi esclusivamente su modelli matematici di studio che hanno affrontato anche tematiche precedenti con nuovi strumenti di studio;
2. Propulsione e cavitazione studio sperimentale per l'ottimizzazione del funzionamento eliche in generale (propulsori, idrogetti e cavitazione);
3. Sea-keeping e Manovrabilità comportamento del veicolo marino alle sollecitazioni esterne;
4. Vibrazione e Rumore studi per perseguire nel veicolo marino comfort e sicurezza;
5. Modelli e Metodi di Calcolo per Flussi Turbolenti modelli matematici trasversali per l'analisi di problematiche inerenti le altre aree di ricerca.

Per un'analisi approfondita degli studi affrontati e per gli obiettivi si rimanda alla pubblicazione del marzo 2007 "Programma di Ricerca I.S.E.A.N. 2007-2009" dal quale sono stati tratti questi contenuti.

Gli studi svolti da I.N.S.E.A.N. nel 2009 hanno concluso il triennio di ricerca 2007-2009, i risultati rivolti all'efficienza e alla sicurezza dei veicoli marini sono anche stati documentati in pubblicazioni internazionali disponibili presso la biblioteca dell'Istituto.

## 5. La politica marittima italiana

- **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.

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, interventi a favore dell’armamento, sostegno alla ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale. 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 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 sempre che tali lavori siano effettuati nei cantieri nazionali iscritti negli albi di cui all’art. 19 della legge n. 234/89 o nei cantieri dei Paesi membri della Comunità europea.

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 dalla 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 citata legge agli artt. 3, 4 e 14 consistono in limiti di impegno decennale e quindicennale. Nel corso dell’anno 2009 si è proceduto ai soli pagamenti tramite ruoli di spesa fissa relativi ai rispettivi capitoli di

bilancio concernenti le suddette autorizzazioni; per quanto concerne, invece, gli interventi a favore dell'armamento si è proceduto ai pagamenti di rate semestrali relativi ad impegni precedentemente assunti. In particolare sul capitolo 7601 è stato erogato l'importo di euro 123,75 milioni (contributi cantieristica); e, a fronte di un nuovo stanziamento di euro 5,46 milioni è stato assunto per intero l'impegno ed effettuato il relativo pagamento. Sul capitolo 7618 a fronte di uno stanziamento di competenza di euro 7,23 milioni, sono stati registrati pagamenti per euro 5,61 milioni (contributi per la ricerca). Sul capitolo 1800 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, nel corso del 2009 sono stati autorizzati e pagati 120.000,00 euro a fronte d'impegni avuti per la durata di 8 anni e 6 mesi.

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 del 2009 sul relativo capitolo di bilancio 7607 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 realizzare gli obiettivi di politica industriale di cui al regolamento n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale per accrescere il grado di competitività delle imprese. 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, dovevano essere realizzati entro 30 mesi dalla loro approvazione (era 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 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. 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’esercizio finanziario 2009 sul relativo capitolo 7602 è stato possibile assumere impegni per un importo complessivo di euro 2,62 milioni grazie alla disponibilità di risorse stanziate dalla legge finanziaria 2008 per il

completamento degli interventi di cui all'art. 4 della legge n. 522/99; sono stati effettuati pagamenti per euro 7,39 milioni.

**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 : “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 2009, sono stati autorizzati 1,28 milioni di euro. Sono stati emessi n. 2 decreti di impegno e pagamento contemporaneo per un ammontare complessivo di euro 114.627,76 a favore dell'INSEAN e del CETENA per la realizzazione del “Programma di ricerca trasporto marittimo sicuro 2006/2008” e un decreto di pagamento di euro 330.127,19 in favore dell'INSEAN per la realizzazione del “Programma di ricerca sulla sicurezza 2006/2008”, il cui impegno era stato assunto nel corso dell'esercizio finanziario 2008.

**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. Trattasi di contributi in favore delle imprese armatoriali per la demolizione anticipata, rispetto alle date di “phasing out” IMO e/o alla vigente normativa comunitaria, di nave cisterna a scafo singolo, non conformi ai più recenti standard in materia di sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente. Il programma di interventi indicato nella legge, prevedeva la stipula di contratti di

finanziamento della durata di 15 anni, con pagamenti a carico dello Stato. L'art. 2 della legge n. 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 del 2009, sul relativo capitolo 7609, a fronte di autorizzazioni di spesa ammontanti ad euro 10,79 milioni si è proceduto ai pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 10,79 milioni

**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.

In particolare, l'art. 3, prevede dei contributi da concedere alle imprese armatoriali, aventi i requisiti di cui all'art. 143 del Codice della Navigazione, per investimenti navali da erogare in 24 rate semestrali costanti. Nel corso dell'esercizio finanziario 2009 sul pertinente capitolo di bilancio 1800 P.G. 23-24 grazie ad un nuovo stanziamento ai sensi dell' art. 34 octies all. della legge n. 80/06 art., si è proceduto alla emanazione di autorizzazioni di pagamento per un importo di euro 46,25 milioni.

**La legge 24 dicembre 2003, n. 350 ( legge finanziaria 2004)** :“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”, l'art. 4, comma 153, “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” 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 navalmecanica. 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. L'art. 4, comma 209 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, co. 4 della legge n. 88/2001, è riferito ai soli esercizi 2004, 2005 e 2006.

**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. Trattasi di contributi in favore delle imprese armatoriali per la demolizione di cisterne a singolo scafo di età superiore a 15 anni. In particolare, l'art. 3, comma 12 della legge ha stanziato fondi per ciascuno degli esercizi finanziari 2005, 2006 e 2007. Nel corso dell'anno 2009, sul relativo capitolo 7612 é stato emesso un solo provvedimento di pagamento per un ammontare di 0,87 milioni di euro.

L'art. 4, comma 9, modificato successivamente dall'art. 1, comma 1046 della legge 27.12.2006, n. 296 (L.F. 2007), ha assegnato, per l'anno 2009, 24 milioni di euro, importo successivamente ridotto a 16,24 milioni di euro per la demolizione di unità destinate al trasporto pubblico locale. Sul relativo capitolo 7613 “Fondo per favorire il potenziamento e l'ammodernamento delle unità navali destinate al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima fluviale e lacuale”, non è stato possibile effettuare nel corso del 2009 nessuna attività provvedimentale per la mancata emanazione del relativo decreto di attuazione. Il decreto emanato il 23 dicembre 2009 e pubblicato in G.U. il 16/01/2010, ha dettato i criteri per

l'erogazione di detto fondo. Pertanto, nel corso dell'anno 2009, è stata chiesta soltanto la conservazione dei fondi ammontanti ad euro 16.249.963,00 giacenti sul capitolo 7613 non utilizzati durante l'esercizio finanziario 2009.

**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 23 e 24 “Contributo alle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari ecc.” nel corso dell'esercizio finanziario 2009 per il completamento degli interventi a favore delle imprese armatoriali dei contributi previsti dalla legge 88/2001 è stata imputata la spesa per il pagamento dell'importo di euro 46,25 milioni.

**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.

Lo scopo dei suddetti finanziamenti è stato quello 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 risorse 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, ammissibile agli aiuti all'innovazione, 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 ammissibili agli aiuti all'innovazione, sono ammissibili i costi seguenti nella misura in cui sono strettamente connessi all'innovazione: