

- 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 n. 296/2006. In particolare, sul capitolo 7614 :“Contributo alle imprese iscritte agli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche per la realizzazione di progetti innovativi connessi all'applicazione industriale di prodotti o processi innovativi”, nel 2009 l'Amministrazione, a fronte di progetti innovativi presentati dalla Società Fincantieri, ha emanato n. 11 decreti direttoriali con i quali sono stati concessi anticipi su progetti di innovazione per euro 14.311.365,65. Si è provveduto altresì alla emissione di un

ultimo decreto di impegno in favore della società Fincantieri con il quale sono stati impegnati i fondi residui sul capitolo 7614 per euro 2.694.691,82.

L'art. 1, comma 1042, della legge n. 296/2006, 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 nel triennio 2007-2008-2009 volti a sviluppare soluzioni avanzate in tema di costruzioni navali con finanziamento di euro 1 milione per ciascuno degli anni 2007,2008 e 2009.

Per quanto concerne l'attività provvedimentale di cui al succitato art.1, comma 1042, della legge n. 296/2006, sul pertinente capitolo 1801: "Contributo all'Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN)", in relazione alla disponibilità recata anche dall'art. 2, comma 310, della legge finanziaria n. 244/2007, è stato emanato un provvedimento di impegno e contestuale pagamento di euro 204.408,18 a favore dell'INSEAN quale integrazione del contributo di cui all'art. 5 della legge 9 gennaio 2006, n. 13.

Il contributo ordinario spettante all'INSEAN di euro 6.824.000,00 iscritto in bilancio sul cap. 1801/PG.1 è stato interamente versato nel corso dell'esercizio finanziario 2009.

L'art. 1, comma 1046, della legge n. 296/2006, 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. Per quanto riguarda l'attività provvedimentale di cui al suddetto art.1, comma 1046,— di cui si è già relazionato sopra - sul capitolo 7613: "Fondo per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima fluviale e lacuale", era stata stanziata una somma di euro 24 milioni per l'esercizio 2009 successivamente ridotta a 16,24 milioni. Le somme stanziata in conto residui su detto capitolo sono state utilizzate secondo le disposizioni della legge

n. 244/2007, art. 2, comma 222 e del D.L. 135/2009, convertito con modificazioni nella legge 166/2009 art. 19-ter, comma 19.

La legge n. 244/2007 ed in particolare l'art. 2, comma 222, prevede che, le somme rese disponibili per i pagamenti non più dovuti relativi all'autorizzazione di spesa di cui all'art. 65, comma 1, della legge 448/2001 e di cui all'art. 4, comma 1 della legge 13/2006 e successive modificazioni, siano mantenute nel conto residui per essere versate all'entrata del bilancio dello Stato.

Ai sensi dell'art.19-ter, comma 19 del D.L. 135/2009, convertito con modificazioni in legge n. 166/2009 sempre sul cap. 7613 è stato autorizzato l'impegno di complessivi euro 7.000.000,00 a favore del Gruppo Tirrenia quale saldo dei lavori di ammodernamento della relativa flotta e l'adeguamento alle norme internazionali in materia di sicurezza ai sensi dell'art. 13-bis del D.L. 78/2009, convertito con modificazioni dalla legge 102/2009. Ciò ha prodotto la predisposizione di n. 5 decreti che sono stati perfezionati entro l'esercizio 2009.

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.

Lo scopo dei suddetti finanziamenti è stato quello di rifinanziare leggi già esistenti. 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 art. 4 (investimenti) della legge autorizzando una spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2009 (euro 3 milioni per costruzioni ed euro 11 milioni per investimenti). Tale intervento è stato completamente utilizzato nel corso dell'anno.

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 stessa legge attraverso lo stanziamento di 14 milioni di euro per l'anno 2008, ridotto 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. Quest'ultima legge ha azzerato gli interventi successivi previsti per l'anno 2009 e 2010. L'art. 2, comma 206 ha rifinanziato la legge 24 dicembre 2003, n.350 (legge finanziaria 2004), per il completamento degli interventi previsti 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 è stato 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, comma 2, della legge n. 13/2006 destinato a favorire la demolizione del naviglio obsoleto. L'art. 2, comma 210, della legge n. 244/2007 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 stanziata che sono state successivamente cancellate dal decreto legge n. 93/2008.

Per quanto concerne i contributi per gli investimenti volti al miglioramento della produttività dei cantieri a fronte degli stanziamenti, sul capitolo 7602, pari a 11 milioni di euro, sono stati assunti impegni per euro 2,62 milioni ed effettuati pagamenti per euro 7,39 milioni.

Sul capitolo 7601, relativo a contributi per la ostruzione, trasformazione e grande riparazione navale, sono stati assunti impegni per euro 5,46 milioni e pagamenti per euro 8,46 milioni .

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

Le finalità previste dall'art.9 della legge 234/89 sono state ampiamente realizzate nel corso degli 8anni e 6 mesi di intervento.

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

Legge	Leggi di rifi nanziamen to	Stanziamento	Anni di inter ven to	TOTALE (mln 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	Lre 197,7 mld		Euro 867,84

Nell'esercizio 2009, a fronte di uno stanziamento in bilancio assestato di Euro 120.000,00 sono stati effettuati pagamenti per Euro 120.000,00.

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

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

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

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

Nell'esercizio 2009, a fronte di uno stanziamento di bilancio assestato, di Euro 47.350.000,00 sono stati registrati pagamenti per Euro 46.250.000,00.

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 cadenze 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 rifi nanziamento	Stanziam ento		Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
		VI Direttiva	VII Direttiva		
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
L. 132/94 - artt.3 e 4			Lire 15,0 mld	10	77,46
	L. 343/95		Lire 63,5 mld	10	327,95
	L. 647/96		Lire 95,0 mld	10	490,63
	L. 261/97 - art.1 b)		Lire 135,0 mld	15	1.045,82
	L. 413/98 - art.1 a)		Lire 10,0 mld	15	77,46
	L. 522/99 - art.2, co.3		L.ire 28,0 mld	15	216,91
	L. 388/00		Lire 35,0 mld	15	271,13
Totale		Lire 996,1 mld	Lire 381,5 mld		7.651,74
L.244/2007					4.2

Nell'esercizio 2009, sono stati effettuati pagamenti per Euro 123.750.000,00 e a fronte del nuovo stanziamento di euro 5.460.000,00 è stato assunto per intero l'impegno ed effettuato il pagamento .

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

I fondi stanziati sul capitolo 7602 sono finalizzati 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 8 anni e 6 mesi con uno stanziamento complessivo di 54.220.000 Euro.

Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamento	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 2009, a fronte di uno stanziamento di bilancio di 7.390.000,00 sono stati effettuati pagamenti per un pari importo e assunti impegni per Euro 2.620.000,00.

Cap. 7618 - Legge 132/94, artt.14 e 15 e ss.

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

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

Legge	Leggi di rifi nanziamen to	Stanziamen to	Anni di interven to	TOTALE (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 2009 a fronte di uno stanziamento di competenza di euro 7.230.000,00 sono stati registrati pagamenti per Euro 5.610.000,00.

Cap. 7609 - Legge 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 rifiinanziamento	Stanziamiento	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 2009, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 10.790.000,00, ha registrato pagamenti per Euro 10.790.000

Cap. 7613 legge 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 rifiinanziamento	Stanziamiento	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 2009, non è stato possibile assumere impegni per mancanza del decreto attuativo della norma stessa

Cap. 7614 - Legge 296/2006, art. 1, co. 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 rifinanziamento	Stanziamento	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 296/2006 art.1 co. 1040 - 1041	---	Euro 25,00 mln	3	75,00

Nell'esercizio 2009, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 25.000.000,00, sono stati assunti impegni per l'intero ammontare e sono stati effettuati pagamenti per euro 20.630.000,00.

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

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

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

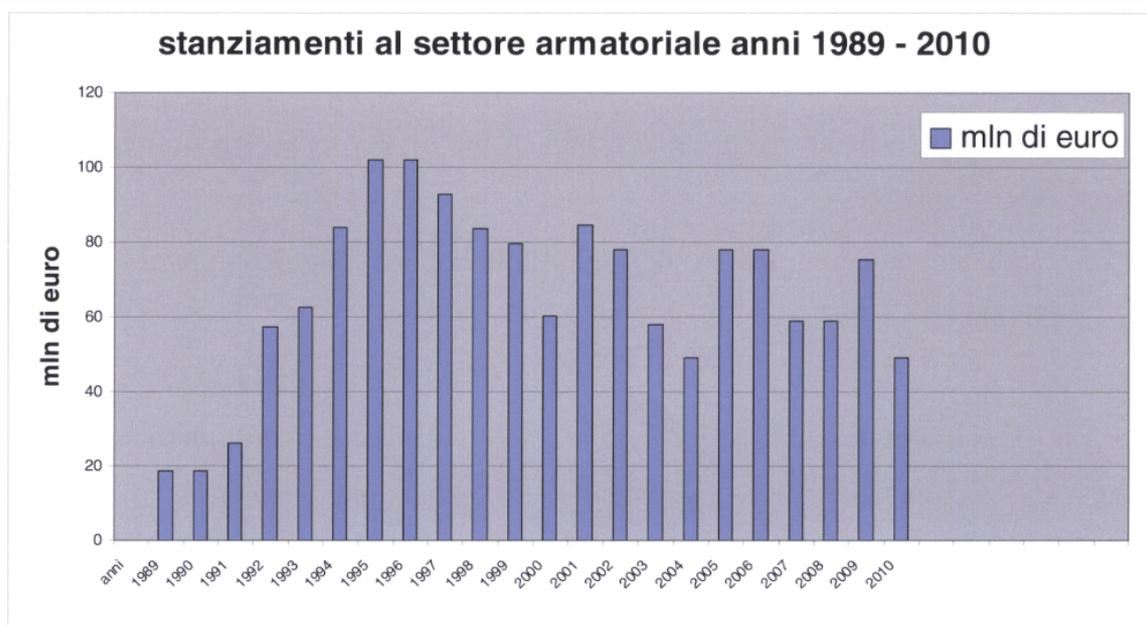
Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamento	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 296/2006 art.1 co. 1042	---	Euro 1,00 mln	3	3,00

Nell'esercizio 2009, a fronte di uno stanziamento in bilancio di Euro 610.000,00, sono stati assunti impegni per euro 200.000,00 e effettuati pagamenti per euro 200.000,00

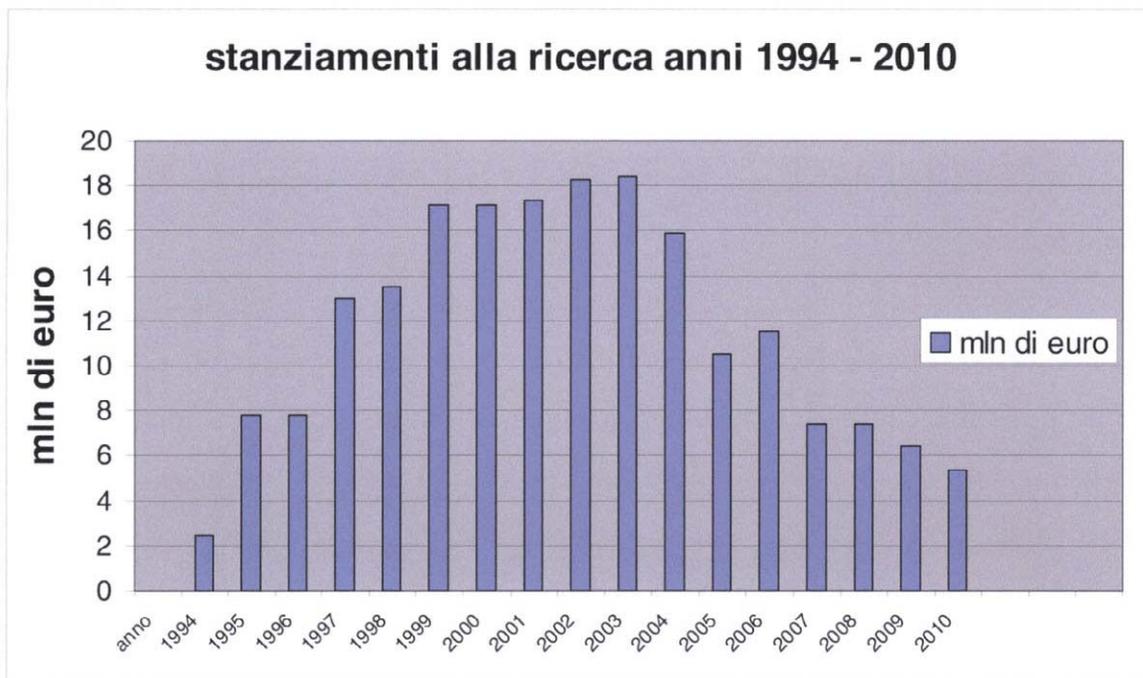
Cap. 1962 - D.M. 17 aprile 2003

Il capitolo 1962 è finalizzato all'incentivazione ed al sostegno per l'alta formazione professionale nonché ai 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.

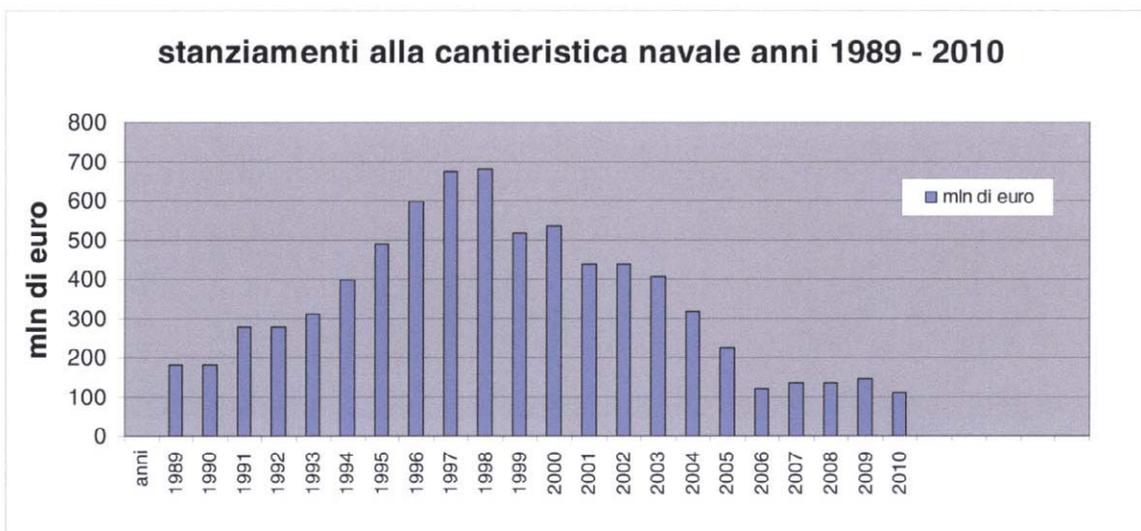
I grafici riportati di seguito mostrano l'andamento degli stanziamenti previsti dalle leggi del settore navalmeccanico - amatoriale e della ricerca negli ultimi venti anni. In particolare il grafico n. 1 riporta i dati relativi agli stanziamenti dei capitoli 1800, 7609 e 7613; il grafico n. 2 relativamente ai capitoli 7618, 1801 e 1962; il grafico n. 3 relativamente ai capitoli 7601, 7602 e 7614.



n.1



n.2



n.3

CONCLUSIONI

Il 2009 non ha registrato nuovi specifici finanziamenti per progetti che potessero stimolare la domanda di nuove navi o incrementare la ricerca e l'innovazione.

La cantieristica dell'Europa occidentale ha perso la leadership del mercato sotto la pressione delle produzioni navali dell'Estremo Oriente. I paesi europei detenevano, infatti, agli inizi degli anni ottanta una quota di mercato del 50% mentre i paesi dell'Asia pacifico una quota inferiore a un quarto del mercato mondiale. Nel 2009 i cantieri della Corea del sud, Cina e Giappone hanno realizzato il 40% dell'intero fatturato mondiale. La cantieristica italiana ha retto solo nei settori ad elevato valore aggiunto in considerazione del fatto che i cantieri dell'EST asiatico sono specializzati nella costruzione di navi mercantili.

L'Unione europea ha proseguito nella formulazione e realizzazione della "Politica marittima integrata" che affronta i problemi del mare in modo più coordinato, abbandonando una impostazione settoriale. Il mare è un sistema complesso in cui convivono integrandosi valori ideali, tecnologici, produttivi, umani. Il mare è lo spazio comune di attività diverse, tradizionali e innovative: dalla pesca alla cantieristica, dai trasporti alle infrastrutture, dall'ambiente al turismo. Questo insieme di risorse materiali ed immateriali trovano il loro punto di forza nell'impegno quotidiano delle persone che dal mare trovano lavoro: armatori, marinai, ricercatori, scienziati e imprenditori. La politica marittima integrata dell'UE copre, infatti, numerose politiche settoriali dell'UE che interessano i mari e le coste come la pesca, la libertà, la sicurezza e la giustizia, i trasporti, l'industria, la coesione territoriale, la ricerca, l'ambiente, l'energia e il turismo.

Per queste politiche a volte sono già previsti dei fondi europei quali, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo europeo per la pesca, il Settimo programma quadro per le attività di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione, lo strumento di

assistenza preadesione (IPA) ma non tutte le priorità sono dotate di adeguate risorse finanziarie.

E' stato presentato nel settembre 2010 una proposta di regolamento con l'obiettivo generale di fornire adeguate risorse finanziarie per proseguire lo sviluppo e l'attuazione della politica marittima integrata sopperendo in tal modo agli attuali insufficienti stanziamenti disponibili nei vari ambiti settoriali.

In particolare, il proposto regolamento individua cinque aree di intervento per le politiche marittime e costiere:

- a) promozione di una "governance" e di una strategia integrata degli affari marittimi e costieri;
- b) sviluppo di strumenti intersettoriali;
- c) promozione dell'uso sostenibile delle risorse marittime e costiere, della crescita economica sostenibile, dell'innovazione e dell'occupazione;
- d) definizione ulteriore dei limiti della sostenibilità delle attività umane che hanno un impatto sull'ambiente marino, nell'ambito della direttiva quadro sulla strategia marina;
- e) sviluppo della cooperazione e del coordinamento esterni con riguardo agli obiettivi della politica marittima integrata.

Un nuovo approccio sarà diretto ad ottimizzare i fondi disponibili e canalizzarli verso progetti di ampio respiro in grado di risolvere i reali problemi del settore, di proteggere il lavoro degli addetti tutelando l'habitat marino.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Enrico Maria Pujia



Hanno collaborato alla redazione

Vanda Rebuffat (coordinamento lavori), Antonella Fasoli, Maria Carla Mosiello, Vincenzo Pierangelini, Riccardo Benedetti, Mauro Memmolo, Benedetto Neandri, Doriana Lucatelli