

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XL

n. 2

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLE LEGGI IN MATERIA DI INTERVENTI PER L'INDUSTRIA CANTIERISTICA ED ARMATORIALE

(Anno 2009)

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

*Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
(MATTEOLI)*

Trasmessa alla Presidenza il 9 maggio 2011

INDICE		
capitolo		pagina
	INTRODUZIONE	3
1	L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali	5
2	Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo	10
3	La situazione italiana del comparto industriale marittimo delle costruzioni navali	19
4	La ricerca applicata nel settore navale nel 2009	38
5	La politica marittima italiana <ul style="list-style-type: none">▪ Attuazione delle leggi di settore	40
6	Conclusioni	62

INTRODUZIONE

Il 2009 è stato segnato dalla fase recessiva dell'economia. La crisi ha investito lo shipping per il combinato effetto della stretta creditizia, della caduta del valore delle navi poste a garanzia dei finanziamenti e del crollo dei noli, seguito dal brusco rallentamento del commercio internazionale. Per lo shipping come e ancor più per l'industria cantieristica, il superamento di tale fase potrà essere raggiunto con il riequilibrio tra domanda e offerta di stiva che per la cantieristica richiede duri processi di ristrutturazione.

Da qui il rapido crescere del numero delle navi in disarmo, ivi incluse alcune di quelle appena ritirate dal costruttore, per cui via più aleatori si sono fatti i contratti per navi con consegna dal 2010. Ne sono coinvolti in varia misura soprattutto costruttori del Far East, ma non ne è al riparo la stessa Europa. Nell'immediato, la drastica riduzione del carico di lavoro e la richiesta di numerosi armatori di posticipare le consegne hanno portato alla mancata saturazione della capacità produttiva. Ne escono comunque compromessi i risultati economici delle commesse, quando anche non vengano rimessi in discussione i prezzi contrattuali delle stesse.

A livello mondiale, la "scrematura" in atto con l'uscita dei soggetti - armatori e cantieri - più deboli e marginali come pure di quelli più speculativi, viene peraltro ritenuta poca cosa a fronte dell'enorme surplus di capacità produttiva venutasi a creare in entrambi i settori.

Indiscriminati aiuti pubblici concessi alle industrie extraeuropee o europee prolungano la sopravvivenza di cantieri non competitivi ed aprono la strada a comportamenti sleali in un clima di guerra dei prezzi.

Il mare viene però visto anche come un grande catalizzatore di interessi condivisi, idea ribadita nella giornata marittima europea tenutasi a Roma dal 18 al 20 maggio 2009 cui hanno partecipato tra gli altri, il Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, il Vicepresidente del Parlamento europeo Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, i Vicepresidenti della Commissione europea Gunther Verheugen e Antonio Tajani, il

Commissario europeo agli Affari marittimi Joe Borg, il Vicepremier della Repubblica Ceca Alexander Vondra, e il Presidente della Commissione europea José Manuel Barroso.

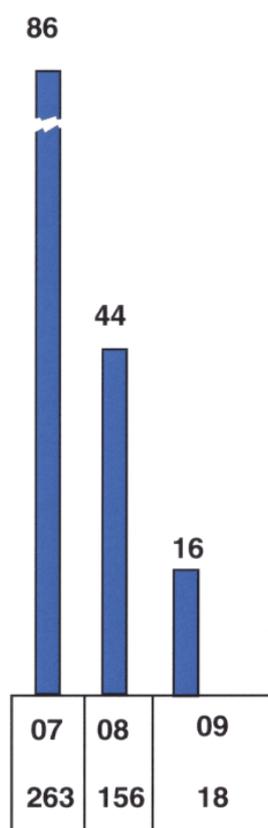
La Giornata europea dei mari ha, ancora una volta, confermato che il mare è una risorsa essenziale per l'Unione europea:

- 22 Stati membri sono Stati costieri;
- 450 porti maggiori e terminal in Europa (su un totale di oltre 1.200);
- il 3% al 5% del PIL dell'UE proviene da industrie e da servizi appartenenti al settore marittimo;
- le regioni marittime producono oltre il 40% del PIL;
- il 90% del commercio estero e il 43% del commercio all'interno dell'UE si svolge attraverso le vie marittime;
- 95.000 imbarcazioni coinvolte nella pesca e acquacoltura;
- il mare quale fonte di energia: energia tradizionale, energia off-shore rinnovabile. La possibilità di centrali elettriche alimentate dal mare è in corso studio.

Per superare questa crisi (la cantieristica europea è passata dal 10% della produzione globale al 3%) si deve investire nell'ulteriore sviluppo del settore marittimo dei trasporti, dei porti e della cantieristica. Lo sviluppo di questi settori e la ripresa del commercio mondiale potrebbero essere ulteriormente rafforzati concentrandosi anche sulla produzione di prodotti verdi e sul trasporto marittimo sostenibile.

1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali ¹

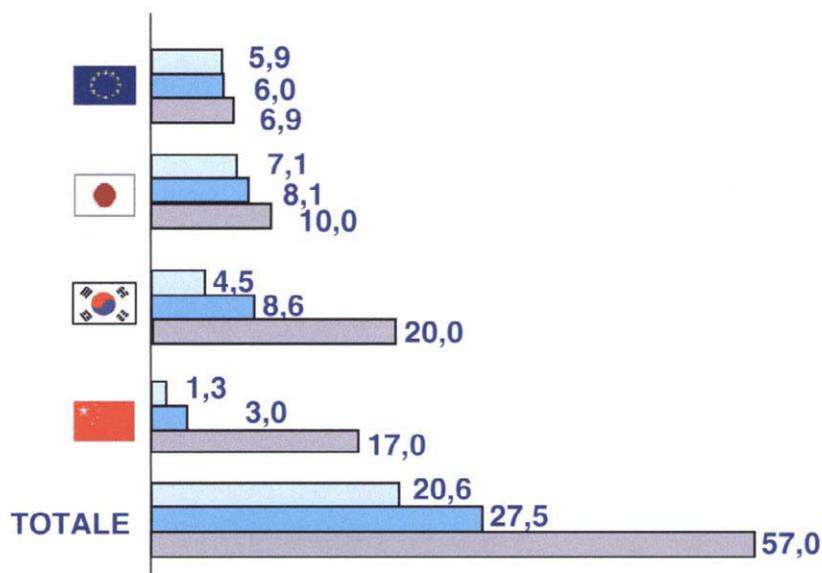
L'anno 2009 ha visto acuirsi il processo di caduta della domanda di navi, peraltro già manifestatosi a partire dal settembre 2008, dopo un quinquennio di forte crescita. L'andamento della domanda mondiale nel corso del 2009 ha confermato i dati negativi del 2008: il mercato delle nuove costruzioni è infatti praticamente fermo da 18 mesi, con una domanda attestata nel 2009 a 15,9 Mil.tslc, poco più di un terzo rispetto al montante ordini del 2008, che già aveva registrato un sensibile calo (-50%) rispetto al 2007. In termini di valore, il decremento è ancora più sensibile passando in solo 2 anni da 263 US\$ a 18 US\$ come riportato nel grafico seguente.



Il crollo della domanda ha parallelamente portato ad un surplus dell'offerta di capacità produttiva dei cantieri creando quindi un divario tra domanda e offerta.

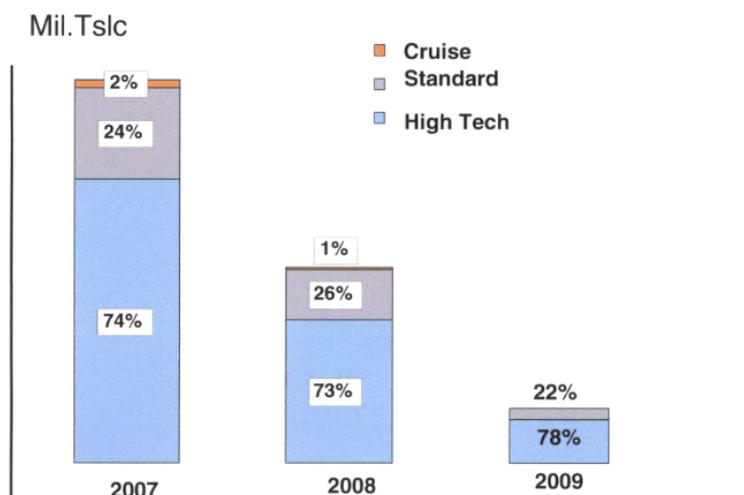
¹ Dati ASSONAVE lettera notiziario – 2009 e lettera notiziario n.1 - 2010

Il grafico illustra l'Offerta Mondiale (Europa, Giappone, Corea, Russia) in rapporto alla capacità produttiva nel periodo dal 1998 al 2009.



Il fenomeno della caduta della domanda ha colpito pesantemente tutti i vari settori (cruise, standard e high-tech) e di riflesso ha investito senza particolari differenziazioni tutte le tradizionali aree costruttrici. La caduta del commercio internazionale, che in anni di espansione aveva fatto da volano anche all'industria navale, ha generato una crisi in cui si sono combinati insieme gli effetti nefasti della stretta creditizia, della caduta del valore delle navi poste a garanzia e da ultimo il crollo dei noli.

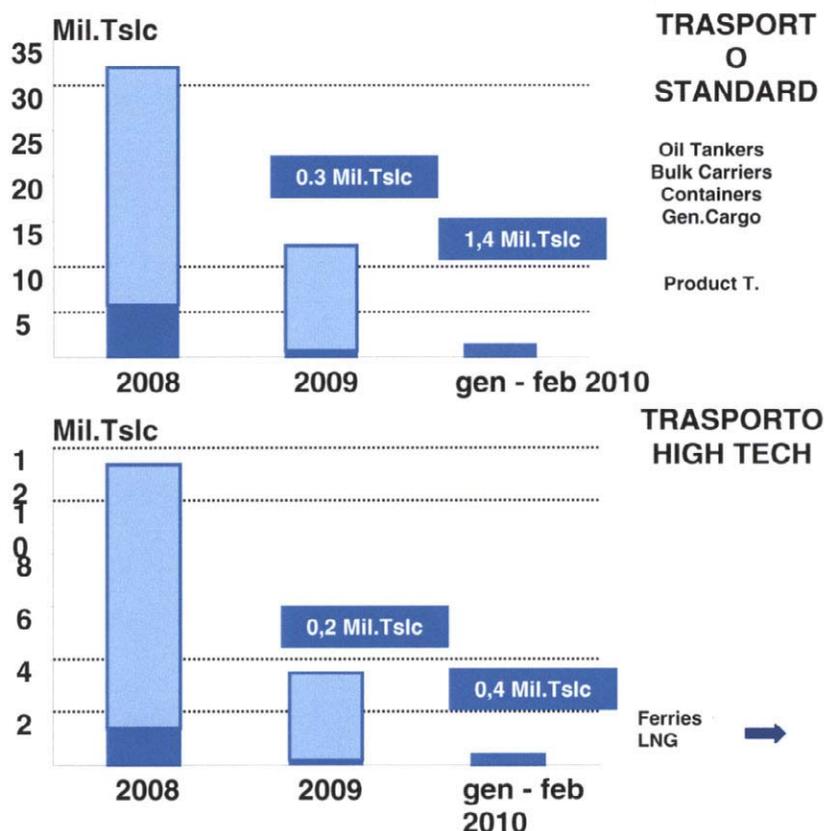
Da qui si è generato un rapido incremento del numero delle navi in disarmo, ivi comprese quelle appena ritirate. Il fenomeno più deleterio è stato sicuramente la cancellazione degli ordini che in meno di un biennio ha provocato una diminuzione di circa la metà del portafoglio ordini. Esaminando l'andamento grafico degli Ordini mondiali per segmento tale diminuzione appare evidente nella sua portata mondiale.



Mil. TSLC				
	2007	2008	Consunt. 2009	Gen. - Feb. 2010
Cruise	1,7	0,2	0,1	0,0
High Tech	20,5	11,4	3,5	0,4
Standard	63,7	32,1	12,3	1,4
Totale	85,9	43,7	15,9	1,8

→	- 49% Rispetto al 2007	- 64% Rispetto al 2008
---	------------------------------	------------------------------

Passando alle varie tipologie, nel comparto “standard” si evidenzia una caduta complessiva del 64% rispetto al 2008. Se si pensa che già nel 2008 il volume degli ordini si era già più che dimezzato, la contrazione appare ancora più marcata.

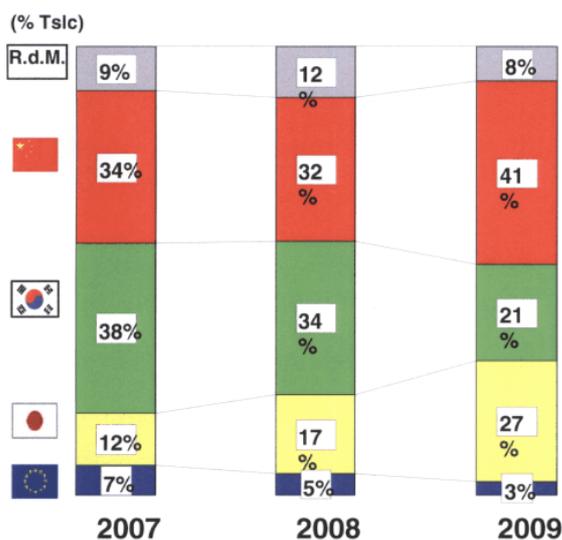


Non fa eccezioni neanche il comparto high tech dove anzi la caduta è ancora più evidente arrivando a sfiorare il 70% .

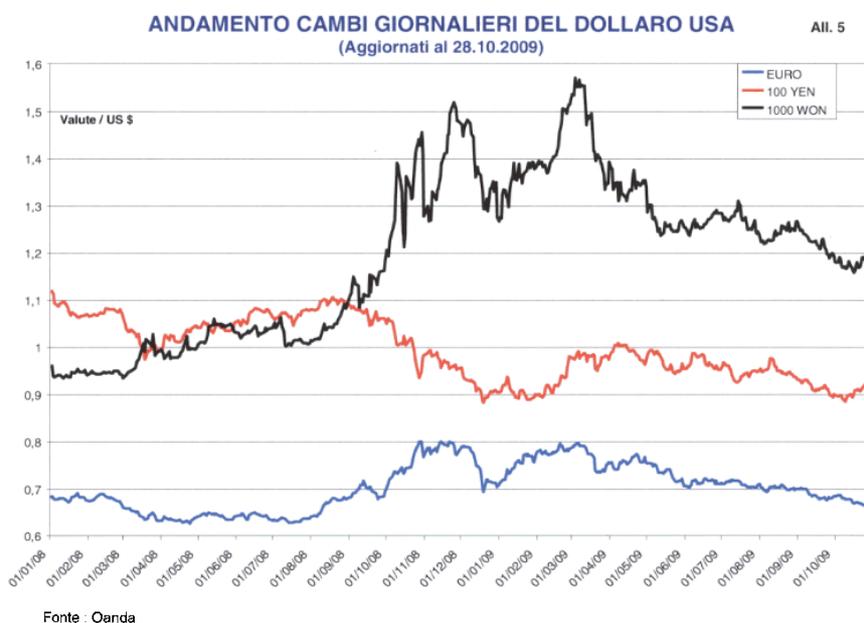
Nel Comparto Cruise basti ricordare che nel 2009 è stato firmato un solo ordine per una nave da 130 Mila Tsl assegnato da Carnival a Fincantieri.

ORDINI PER AREA

Per quanto attiene all'andamento degli ordini mondiali per paese costruttore si evidenzia il sorpasso della cantieristica Cinese e Giapponese ai danni di quella Coreana, nonché la Cina che diventa leader mondiale assorbendo il 41% di tutti gli ordini mondiali. Sempre più marginale appare la cantieristica Europea che rappresenta nel 2009 solo il 3% del mercato mondiale.



Il dato di per se interessante acquista particolare valenza se rapportato all'andamento dei cambi delle valute dei paesi costruttori che ha avuto il seguente andamento.



L'andamento dei cambi delle valute dei paesi costruttori è esplicativo del fatto che la crescita dei paesi orientali e la marginalizzazione dell'Europa non è solo frutto

di politiche di “exchange dumping”, attuate attraverso l’artificiosa sottovalutazione delle rispettive monete.

2. Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo

La Politica europea nel 2009

Il 2009 è caratterizzato 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. Dal rapporto Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) sul trasporto merci nazionale 2009 emerge la crisi di tutto un comparto: trasporti su strada, per modalità aerea, per ferrovia in particolare per la modalità mare il fatturato è sceso dell’11%.²

La domanda di nuove costruzioni è prevista ancora a livelli bassissimi per tutto il 2010 e verosimilmente per il 2011.

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

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.

Negli altri comparti della navalmeccanica, si mantiene ancora soddisfacente il mercato delle riparazioni e trasformazioni navali.

La Commissione Europea ha all’inizio del 2009 pubblicato “Il quadro di riferimento temporaneo comunitario per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell’accesso al finanziamento nell’attuale situazione di crisi finanziaria ed

² Avvisatore marittimo del 31 marzo 2010 n. 25

economica”(2009/C16/01). Il documento attesta che la crisi finanziaria ha avuto gravi ripercussioni sul settore bancario comunitario.

L'accesso ai finanziamenti in misura sufficiente e a costi accettabili è una condizione indispensabile per l'investimento, la crescita e la creazione di posti di lavoro nel settore privato riguardo alle PMI, che incontrano maggiori difficoltà di accesso ai finanziamenti rispetto alle imprese più grandi. La Commissione europea ritiene che, benché gli aiuti di Stato non siano una cura miracolosa contro le attuali difficoltà, un sostegno pubblico ben mirato alle imprese rappresenti un utile elemento per uno sforzo globale volto tanto a sbloccare i prestiti alle imprese quanto ad incoraggiare il mantenimento degli investimenti in un futuro basato su basse emissioni di carbonio. La Commissione ritiene che gli obiettivi ambientali debbano continuare ad essere una priorità nonostante la crisi finanziaria.

Il documento enumera strumenti di aiuto che possono rivestire particolare importanza per la situazione economica quali aiuti secondo il regolamento “de minimis,”(GUL 379 DEL 28.12.2006), aiuti concessi sottoforma di garanzie e sottoforma di tasso d'interesse agevolato, aiuti per la produzione di prodotti verdi, assicurazione del credito all'esportazione.

A detto documento di valenza generale non è seguito nessuna azione mirata alla cantieristica navale.

Per un più ampio spettro dei documenti che la Commissione Europea ha elaborato in campo marittimo è utile citare la comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio, in merito agli obiettivi e raccomandazioni per la politica dei trasporti marittimi dell'unione europea fino al 2018, del 21 gennaio 2009 (COM 2009 8 final). L'organo comunitario ritiene i servizi di trasporto marittimo fondamentali per il rafforzamento della crescita economica e prosperità dell'economia europea e per aiutare le imprese europee a competere a livello mondiale. Inoltre, secondo tale organo, il trasporto e tutte le industrie marittime connesse assicurano posti di lavoro in tutta Europa. A fronte della crisi finanziaria sull'economia reale, nel settore

marittimo è necessario un approccio politico adeguato al fine di garantire la forza lavoro e il Know-how tecnologico.

E' di interesse chiave per l'UE raggiungere e mantenere condizioni globali stabili e competitive per il trasporto e le industrie marittime fattore che contribuirà alla crescita dell'occupazione e a rafforzare la competitività del cluster marittimo europeo. Ciò garantirà inoltre la capacità di ripresa del settore europeo dei trasporti marittimi di fronte al rallentamento economico.

La Commissione europea reputa che le normative riguardanti la “tonnage tax“, gli aiuti di Stato e la tassazione sul reddito debbano essere mantenute e, se del caso, migliorate. Ciò dovrebbe permettere l'adozione da parte del settore armatoriale di misure positive volte a sostenere un trasporto marittimo più ecologico, l'innovazione tecnologica e le carriere marittime. La Commissione, gli Stati membri e l'industria marittima europea dovrebbero lavorare insieme verso l'obiettivo a lungo termine di 'zero rifiuti, zero emissioni di gas serra (GHG) da parte del trasporto marittimo internazionale.

Altro punto focale dell'azione politica dovrebbe riguardare una migliore demolizione delle navi garantendo l'adozione e l'attuazione della convenzione IMO di Hong Kong del 15 maggio 2009 sul riciclaggio delle navi.

Le conclusioni del Consiglio dell'Unione Europea (n. 6276/09 del 12 febbraio 2009) sugli obiettivi strategici per la politica del trasporto marittimo fino al 2018 sottolineano che la conoscenza e l'innovazione sono essenziali per il potenziamento dell'efficienza del settore marittimo europeo nel suo insieme, per rafforzare la competitività delle industrie europee del trasporto marittimo, per migliorare l'efficienza energetica e per minimizzare l'impatto ambientale, orientando così verso l'obiettivo a lungo termine di zero rifiuti, zero emissioni del trasporto marittimo europeo. La politica europea invita ad elaborare, sulla base di consultazioni con tutte le parti interessate, proposte dettagliate per sostenere la R & S e migliorare l'efficienza energetica, le prestazioni ambientali e promuovere l'uso delle

informazioni e tecnologie avanzate di comunicazione per il vantaggio del sistema europeo dei trasporti marittimi e del settore marittimo europeo.

Nel riconoscere che più del 40% degli scambi nel mercato interno è effettuato mediante il trasporto marittimo a corto raggio e le vie navigabili interne che costituiscono una parte essenziale del sistema di trasporto europeo, la Commissione europea individua l'obiettivo di estendere il mercato interno al trasporto marittimo tra porti dell'UE eliminando o semplificando le procedure amministrative nel trasporto marittimo intracomunitario.

La Commissione ha ulteriormente indirizzato al Consiglio e al Parlamento la comunicazione “Verso una politica marittima integrata per una migliore governance nel Mediterraneo” (COM 2009 466 final).

Lo studio parte dalla considerazione che il 30% del commercio globale marittimo tocca il Mediterraneo nei suoi 450 porti e terminal e che la pressione delle attività economiche all'interno dell'ecosistema mediterraneo continua a crescere. L'Organo comunitario reputa che la maggior parte delle Amministrazioni degli Stati del mediterraneo segua una politica settoriale trascurando, invece, una visione di insieme degli effetti cumulativi delle attività marittime e omettendo il coordinamento tra tutti i settori di attività che incidono sul mare. A ciò si aggiungono altri elementi necessari per un buon governo – *governance* - quali la partecipazione delle parti interessate, la trasparenza del processo decisionale e l'attuazione di norme concordate. Gli Stati membri del Mediterraneo sono incoraggiati a proseguire i loro sforzi per elaborare politiche marittime integrate .

Per fornire un completo quadro della politica europea nel settore marittimo si deve citare il documento COM(2008)534def riportante “ Una strategia europea per la ricerca marina e marittima: Uno spazio europeo della ricerca coerente per promuovere l'uso sostenibile degli oceani e dei mari”.

Il 10 e 11 giugno 2009 il Comitato economico e sociale europeo ha espresso la sua opinione sul documento. Il Comitato ritiene fondamentale che le ricerche commissionate siano legate all'attività economica sia delle grandi che delle piccole e

medie imprese. In questo contesto è importante anche garantire alle imprese un migliore accesso ai risultati della ricerca in modo che possano utilizzarli.

Il Comitato auspica che le parti interessate e le comunità costiere informino la collettività circa i progetti, gli ambiti e i risultati delle ricerche. La strategia richiede l'elaborazione di un quadro concreto e innovativo di “governance” della ricerca che impegni i centri di ricerca, i responsabili politici e i rappresentanti della società, in modo da garantire una comprensione reciproca e l'adozione di scelte informate sulla base di solide conoscenze scientifiche.

Per condurre ricerche marine e marittime complesse ed efficaci, l'Unione dovrebbe “in primis” disporre di navi oceanografiche adeguate. Il Comitato ritiene che la flotta navale di ricerca europea sia piuttosto modesta e che si debba dedicare un'attenzione particolare alla questione della concessione di un sostegno per la costruzione di un maggior numero di navi oceanografiche, essendo queste uno strumento fondamentale della ricerca marina e marittima.

Ai fini di uno sviluppo delle sinergie nel campo della ricerca, sono state proposte la costituzione delle seguenti aree: Area del Mar Baltico, Area del Mar Mediterraneo e del Mar Nero, Area dell'Atlantico centro-orientale e del Mare del Nord, Area dell'Oceano Artico.

Leadership 2015

Il programma organico avviato con LeaderShip 2015 che ha aperto la via per una effettiva politica industriale nel settore cantieristico, ha trovato nuovi approfondimenti nel 2009.

L'11 settembre 2009 si è svolta a Bremerhaven una riunione ad alto livello diretta ad affrontare la gravità della crisi e ad identificare alcuni elementi chiave della strategia.

Le strategie individuate riguardano i seguenti argomenti:

- **Azione di stimolo della domanda**

In un quadro di depressione della domanda di nuove navi, una politica possibile consisterebbe nell' agire sul lato della domanda nel mercato, favorendo il rinnovo o il retro-fitting della flotta esistente.

Di fronte all' invecchiamento della flotta europea di traghetti ro-pax e ro-ro si è individuata nel regime della demolizione una possibile strada di stimolo della domanda. In alternativa, il rinnovo della flotta potrebbe essere incoraggiata attraverso misure di regolamentazione di standard più elevati di sicurezza ed anche di efficienza ambientale. Queste navi operano spesso molto al di sotto delle norme applicabili in termini di sicurezza e di inquinamento, ma in virtù di specifiche clausole di salvaguardia o di autorizzazioni sono pur sempre conformi alle norme vigenti.

Anche la prospettiva di politiche globali di lotta al cambiamento climatico e transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio può offrire promettenti nuove fonti di crescita per il settore. In effetti, l'industria europea ha già sviluppato un comprovato know-how in tecnologie "verdi" di spedizione per cui di fronte ad obiettivi vincolanti per la riduzione delle emissioni e di combustibili più puliti la domanda tenderebbe ad aumentare in modo significativo.

In assenza di un quadro obbligatorio che fissi presto le prospettive di regolamentazione e incoraggi l'innovazione tale ipotesi però non costituisce di per sé una strategia concreta di risposta alle crisi.

- **Migliorare l'accesso ai finanziamenti**

E' stato individuato nel quadro di riferimento temporaneo per gli aiuti di Stato (parte del European Economic Recovery Plan) una possibilità per ridurre l'impatto negativo della crisi dell'economia reale, fornendo agli Stati membri ulteriori possibilità di concedere aiuti di Stato, anche per le aziende nel settore marittimo.

L'obiettivo del Quadro di riferimento temporaneo è quello di facilitare l'accesso al credito e può dunque essere utile per i cantieri navali e il settore degli impianti marittimi.

Le misure si applicano a tutte le società, comprese quelle in difficoltà finanziarie a condizione che queste risultino causate dalla crisi finanziaria ed economica mondiale. Per i cantieri che erano già in difficoltà prima del 1 luglio 2008 o per quelli le cui difficoltà sono dovute principalmente a problemi strutturali piuttosto che alla crisi, la disciplina degli aiuti di Stato al salvataggio e ristrutturazione dell'impresa in difficoltà (2004) sono lo strumento più adeguato.

Allo stesso modo, il Quadro di riferimento temporaneo incoraggia le imprese ad investire in un futuro sostenibile, compreso lo sviluppo di prodotti verdi. Pertanto, al fine di promuovere la produzione di prodotti verdi, gli Stati membri potrebbero concedere prestiti agevolati per i prodotti che rispettano standard comunitari che sono stati adottati ma non ancora entrati in vigore.

- **Incentivare la competitività attraverso la ricerca e l'innovazione.**

Gli stati membri dovrebbero incentivare l'innovazione in modo più rapido e i finanziamenti per la ricerca e l'innovazione europea potrebbero essere rivolti all'obiettivo comunitario di navi a zero emissioni.

I suddetti temi sono stati oggetto di ulteriore approfondimento in un incontro tenutosi a Bruxelles l'11 dicembre 2009 che ha evidenziato la necessità di predisporre entro fine gennaio 2010 una nuova bozza del documento Leadership. La conclusione dei lavori può riassumersi nei seguenti punti.

Le difficoltà finanziarie non consentono a tutti i Paesi di impegnarsi in altri progetti di “scrap & build” -oltre a quello per l'auto- sia per mancanza di risorse, sia per le perplessità di parte del mondo armatoriale (rischio di creare distorsioni).

In tale contesto e' necessario un maggiore coinvolgimento della BEI che su 140 Mldi € di finanziamenti erogati negli ultimi 10 anni ne ha indirizzato solo il 4 % al comparto marittimo (navi e porti) contro il 36 % rivolto al trasporto su strada, il 25% rivolto ad infrastrutture ferroviarie e materiale rotabile, il 20% al trasporto

urbano ed il 15% al comparto del trasporto aereo (aeroporti, aeromobili e sistemi di controllo del traffico aereo).

La BEI, dietro ad un attivo impegno degli Stati membri, dovrà quindi assumere un ruolo chiave nel finanziamento delle iniziative di interesse del comparto marittimo.

Occorre una maggiore focalizzazione delle iniziative sulla “Eco-Innovation”, lavorando in chiave di cooperazione ed evitando duplicazioni.

WP6 - OCSE

Nel luglio del 2009 si è tenuto il 108° incontro del Gruppo di Lavoro WP6 e per la prima volta in agenda è stato contemplato il problema della “crisi economica mondiale” che ha travolto anche il settore della cantieristica navale.

La crisi economica si ripercuote fortemente sui Paesi dell’Unione Europea in quanto vengono inesorabilmente tagliati tutti gli aiuti di Stato cosa che nelle economie asiatiche assume forme meno drastiche in quanto i Governi centrali intervengono con misure alternative agli aiuti di Stato per il sostegno economico ai cantieri navali difficilmente individuabili (acquisto di vecchie navi da parte dello Stato per esempio). La politica dei crediti all’esportazione, secondo la Commissione europea (Direzione Generale per le politiche commerciali/DG TRADE), deve portare all’annientamento, o almeno ad una sensibile riduzione, delle distorsioni di mercato che alimentano la concorrenza sleale inducendo i nostri armatori a rivolgersi ad altri mercati anche asiatici perché incentivati ed aiutati da finanziamenti locali.

Per intervenire e impedire le distorsioni del mercato cantieristico navale e per agevolare una ripresa dei negoziati sullo Shipbuilding Agreement, sospesi dal 2005, il Segretariato WP6 dell’OCSE ha chiesto a tutti gli Stati membri e alla Commissione europea la trasparenza sulle azioni finanziarie di settore promuovendo la compilazione di un questionario riepilogativo degli aiuti di Stato e dei crediti

all'esportazione per definire un inventario mondiale di tutte le misure di sostegno economiche di settore. La successiva riunione di dicembre è stata supportata da una raccolta di evidenze in merito alle misure di aiuto al settore poste in essere dai Paesi Membri nel 2007, 2008 e primi 10 mesi 2009.

Gli Aiuti considerati nel questionario riguardano :

Prestiti agevolati / garanzie a condizioni favorevoli

Trasferimenti diretti di fondi pubblici (aiuto alla Ricerca / Sviluppo / Innovazione)

Trasferimenti indiretti di fondi pubblici (domanda di naviglio militare)

Acquisizione di imprese da parte dello Stato

La Corea lamenta che gli elementi raccolti dal Segretariato OCSE non forniscono evidenze sufficienti a provare l'esistenza di distorsioni di mercato o di pratiche sleali ed è conseguentemente contraria a qualunque meccanismo di regolazione / controllo dei prezzi del settore ("Price is the most secret data of a shipyard) negando l'esistenza di distorsioni e l'utilità del negoziato.

La riunione di dicembre del WP6 è stata caratterizzata dalla assenza della Cina, player n°1, peraltro presente ed attivo negli altri incontri del WP6, e quindi il tema della ripresa dei negoziati dello Shipbuilding Agreement è stata poi riproposta nell'Agenda del 2010.

La posizione italiana è stata rappresentata nell'intervento della Commissione europea (Direzione Generale per le politiche commerciali), concordata dalla stessa Commissione europea con i delegati dei Paesi europei nella riunione preliminare ai lavori, che ha espresso, la forte preoccupazione, condivisa anche dal CESA³, che in Europa non ci sono da anni, e non sono stati più previsti a breve termine, aiuti operativi diretti di Stato alla cantieristica navale.

A conclusione dei lavori sono Stati analizzati i Progetti che il Segretariato del WP6 porterà alla Commissione Finanziaria del Budget dell'OCSE e che saranno

³ CESA Community of European Shipyards Associations

sottoposti agli Stati membri per stabilirne le priorità. Tra i più importanti ricordiamo la ripresa dei negoziati per lo Shipbuilding Agreement e il problema dell'impatto ambientale affrontato sia dal punto di vista di traffico navale "inquinante" che come smaltimento dei prodotti dei mezzi navali demoliti.

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

Gli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche sono stati istituiti dalla legge del 14 giugno 1989, n. 234 e successivamente dal regolamento - D.M. del 18 febbraio 1992, n. 280.

Tale normativa scaturiva della *Direttiva del Consiglio delle Comunità Europee n. 167 del 26 gennaio 1987 concernente aiuti alla costruzione navale*.

Annualmente dal 1993 entro il mese di gennaio vanno confermate le iscrizioni annuali in base alla documentazione pervenuta all'Amministrazione da parte delle imprese di costruzione navalmeccanica, 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.

Nel 2007, nell'ambito delle misure di contenimento e razionalizzazione della spesa pubblica (decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223) del Ministero dei Trasporti 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 - il potere decisionale di questi organismi alla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

Si riportano di seguito le iscrizioni agli Albi Speciali delle imprese di Costruzione e Riparazione per l'anno 2009. L'Albo Speciale delle demolizioni si è "estinto" per mancanza di cantieri navalmeccanici iscritti 2001.

MODULARIO
200UN90001

99/01



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE
Albo Speciale delle Imprese di Costruzione Navale - 2009

N° Iscr.	IMPRESA	FASCIA DIM.LE
2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	4 ^a
3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011' ADRIA (ROVIGO)	1 ^a
4	CANTIERE NAVALE F.LLI GIACALONE S.p.A. Via Selinunte, 44 - 91026 MAZARA DEL VALLO (TRAPANI)	1 ^a
7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	1 ^a
8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	3 ^a
14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO	1 ^a
15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	1 ^a
19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	2 ^a
25	T.MARIOTTI Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	2 ^a
26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	2 ^a
27	ISA PRODUZIONE S.r.L. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA	1 ^a

MODULARIO
290UN990001

99/01



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE
Albo Speciale delle Imprese di Riparazione Navale - 2009

N° Iscr.	IMPRESA	FASCIA DIM.LE
1	IVALDI & GENERALE S.r.l. Via Porta Siberia - 16126 GENOVA	1 [^]
2	IMPRESA MARINONI S.r.l. Via Molo Giano - 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 [^]
6	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	4 [^]
8	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16126 GENOVA	3 [^]
9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16100 GENOVA	2 [^]
11	T.MARIOTTI S.p.A Via dei Pescatori -16126 GENOVA	3 [^]
20	LA NUOVA MECCANICA NAVALE S.r.l. P.zza Garibaldi, 91 - 80142 NAPOLI	1 [^]
21	WARTSILA NAVIM DIESEL S.r.l. Via dei Pescatori - 16128 GENOVA	1 [^]
23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella, Varco 6 - 80133 NAPOLI	2 [^]
24	G. & R. SALVATORI Officine Meccaniche Navali S.p.A. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO	1 [^]
32	GEROLAMO SCORZA S.p.A. Calata Gadda 12/18 - 16126 GENOVA	1 [^]
35	Moby S.p.A. Via Conservatorio, 17 - 20122 MILANO	1 [^]
37	Cantieri San Marco. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	3 [^]
38	AZIMUT _ BENETTI S.p.A. Via Michele Coppino, 104 - 55049 Viareggio	3 [^]

Nel corso del 2009 la crisi economica mondiale iniziata a metà del 2008 per effetto della crisi finanziaria ha colpito in misura superiore alle aspettative anche il settore dello shipping per il combinato effetto della riduzione della domanda di trasporto di mezzi e persone (con il conseguente crollo dei noli) e della stretta creditizia.

Diversi importanti gruppi amatoriali si sono trovati in condizioni di difficoltà e sono stati costretti a cancellare i programmi di investimento, in molti casi addirittura hanno messo in discussione gli ordini precedentemente stilati per nuove unità.

Come conseguenza la domanda di unità mercantili è drasticamente crollata, raggiungendo un livello paragonabile ai minimi storici toccati nella seconda metà degli anni '80 e del periodo della Guerra del Golfo. Tale situazione di stallo ha interessato tutti i comparti e tra l'altro il mondo della subfornitura navale, ha sofferto il perdurare della situazione di crisi, infatti il rischio immediato, stante il fatto che trattasi prevalentemente di imprese di dimensione medio-piccola, è quello di perdere rapidamente competenze fondamentali che sarà difficile poi ristabilire all'atto della ripresa della domanda.

La Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne che ha come compito lo sviluppo delle politiche marittime internazionali e comunitarie per gli interventi a sostegno della flotta, della costruzione navale, della ricerca e dell'innovazione, ha avviato un costante monitoraggio della Cantieristica navale.

Anche d'intesa con le Associazioni di Categoria (ASSONAVE, AN.CA.NA.P, UCINA), il monitoraggio conoscitivo tecnico-produttivo dei cantieri nazionali si basa sulla compilazione di un questionario, scaricabile direttamente dal sito del Ministero. L'intento è di acquisire i dati della produzione cantieristica sia quantitativi che qualitativi direttamente dalle imprese, anche di piccole dimensioni, che operano nel settore, al di là di quelle già note in quanto desumibili dalle schede di iscrizione agli Albi speciali.

L'indagine è diretta anche alla cantieristica del diporto nautico che ha per lungo tempo continuato a registrare trend positivi, in particolare nella redditività degli investimenti.

In occasione del Convegno Satec 2010 tenutosi a Genova, è stata illustrata una ricerca condotta dalla Fondazione Edison che ha rilevato come il settore della nautica da diporto abbia contenuto positivamente la crisi congiunturale che ha colpito l'economia globale puntando sull'innovazione e la ristrutturazione delle proprie aziende riuscendo in tal modo a mantenere il proprio primato nell'export.

Dallo studio emerge che l'industria nautica italiana si conferma al primo posto come esportatori di yachts e barche da diporto, avendo nel 2009 arginato la crisi con un margine di calo dell'export del 15%, inferiore senza dubbio a quella dell'export nautico dei principali paesi concorrenti, mentre gli ordini dei cantieri si sono ridotti del 20% circa; una bella frenata rispetto al decennio di crescita della nautica italiana.

I dati dichiarati dalle imprese iscritte agli Albi Speciali per il 2009 offrono il seguente quadro relativo alla costruzione, riparazione e trasformazione:

a) Costruzione navale

Prendendo, infatti, in considerazione la produzione per l'anno 2009 di dette imprese navalmeccaniche risulta che nel comparto delle costruzioni navali sono state lavorate, nell'anno in esame, unità per circa 1.988.622 tslc; tale dato certamente incorpora ordini degli anni antecedenti, ma fa trasparire la non staticità delle imprese, che hanno comunque contrastato il periodo peggiore della crisi economica grazie alla loro capacità di innovazione.

Cantiere Navale di Pesaro

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 124	3.850		Gasiera	7.892	F.V.H. S.p.A.
Costr. 137	600		Tp Pass.	3.600	Navigazione Laghi
Costr. 136	80		Yacht	480	privato
Costr.143	80		Yacht	480	privato

Isa Produzione

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 120.8	280		M/yacht	1.400	Yacht Club Burevestnik
Costr. 120.10	280		M/yacht	1.400	Yacht Club Burevestnik

Cantiere Navale Mariotti

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Seabourn Oyssey	32.346		M/v	50.400	Seabourn Cruise Line Ltd - USA

Nuovi Cantieri Apuania

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
c.1241	25.058		Ro-Ro Pax	22.552	Grimaldi HLD
c. 1242	22.552		Ro-Ro Pax	22.552	Grimaldi HLD

Rodriquez Cantieri Navali

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 346	305		yacht		Sea Service
Costr. 350	970		catamarano		MONE - Oman
Costr. 352	970		catamarano		MONE - Oman
Costr. 334	350		yacht		Yachtplus Holdings Ltd

Rosetti Marino

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
			AHT UT		
Carlo Martello ex c. 92	1.733	55,4	5141	4.592	Augustea
			Tug asd		
Bravo ex c. 93	381	31,3	31/53	1.829	Augustea
			Tug asd		
Decrux ex c. 96	365	31,3	31/55	1.829	Capieci
Città di Messina ex c. 97	470	32,5	32/70	2.141	Capieci
			Tug asd		
Città di Milazzo ex c. 98	470	32,5	32/70	2.141	Capieci
			Tug asd		
Capo Passero ex c. 94	381	31,3	31/53	1.829	
Kamarina ex c. 99	1.450	50,0	Aht 5015	4.285	

Cantieri San Marco

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
24	480		Rimorchiatore	2.400	Adriatic Towage
23	480		Rimorchiatore	2.400	Adriatic Towage
20	450		Rimorchiatore	2.250	Rimorchiatori Napoletani

Cantiere Navale Visentini

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
c. 221 Scottish Viking	26.500		Ro-Ro Pax	23.850	Visemar di Navigazione
c. 222 Akeman Street	26.500		Ro-Ro Pax	23.850	Visemar Ro - Ro

C.N. F.lli Giacalone

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
costr. 131	45		M/b antincendio	225	Ministero Interno

Cantiere Navale Vittoria

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
412	25	13,35	Raff.	150	Ministero Interni Italia
413	25	13,35	Raff.	150	Ministero Interni Italia
414	25	13,35	Raff.	150	Ministero Interni Italia
517	25	13,35	Raff.	150	Ministero Interni Italia
518	25	13,35	Raff.	150	Ministero Interni Italia
519	25	13,35	Raff.	150	Ministero Interni Italia
818	100	31,05	Motobattello	600	ACTV
819	100	31,05	Motobattello	600	ACTV
832	100	31,05	Motobattello	600	ACTV
827	25	13,35	Raff.	150	Ministero Interni Italia
826	25	13,35	Raff.	150	Ministero Interni Italia
828	50	19,5	MTM	300	NAVARM MIN. DIFESA
829	50	19,5	MTM	300	NAVARM MIN. DIFESA
830	50	19,5	MTM	300	NAVARM MIN. DIFESA
831	50	19,5	MTM	300	NAVARM MIN. DIFESA

Fincantieri Stabilimento di Ancona

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
c. 6178	36.000		M/n Crociera	57.600	Silver Sea Cruises Ltd

Fincantieri Stabilimento di Castellammare

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Cruise Europa	55.000	180,00	Ro-Ro Pass	49.500	Grimaldi
Cruise Olympia	55.000	180,00	Ro-Ro Pass	49.500	Grimaldi

Fincantieri Stabilimento di Marghera

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
c. 6155 "Costa Luminosa"		92.600	M/n Pass	115.750	Costa Crociere
"Costa Favolosa"		114.500	M/n Pass	143.125	Costa Crociere
"Costa Deliziosa"		92.600	M/n Pass	115.750	Costa Crociere
"Nieuw Amsterdam"		86.000	M/n Pass	107.500	H.A.L. ANTILLEN N.V.

Fincantieri Stabilimento di Monfalcone

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
c. 6151 Carnival Dream	128.000	304,20	M/n Pass	162.500	Carnival Corporation
c. 6187 Queen Elizabeth	90.400	294,00	M/n Pass	162.500	Carnival Plc
c. 6166 Azura	113.500	290,00	M/n Pass	141.875	Carnival Plc
c. 6167 Carnival Magic	128.000	306,00	M/n Pass	162.500	Carnival Corporation

Fincantieri Stabilimento di Muggiano

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
c. 6158			Saettia	4.110	MM IRAQ
c. 6159			Saettia	4.110	MM IRAQ

Fincantieri Stabilimento di Riva Trigoso

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
c. 6109			Fregata	60.800	MMI
c. 6156			Saettia	4.110	MM IRAQ
c. 6157			Saettia	4.110	MM IRAQ
c. 6160			AHTS	6.168	Hartmann
c. 6162			AHTS	6.168	Hartmann
c. 6163			AHTS	6.168	Hartmann

c. 6146	Fremm	37.940	MMI
c.6220	ASW Vessel	5.114	U.A.E. NAVY

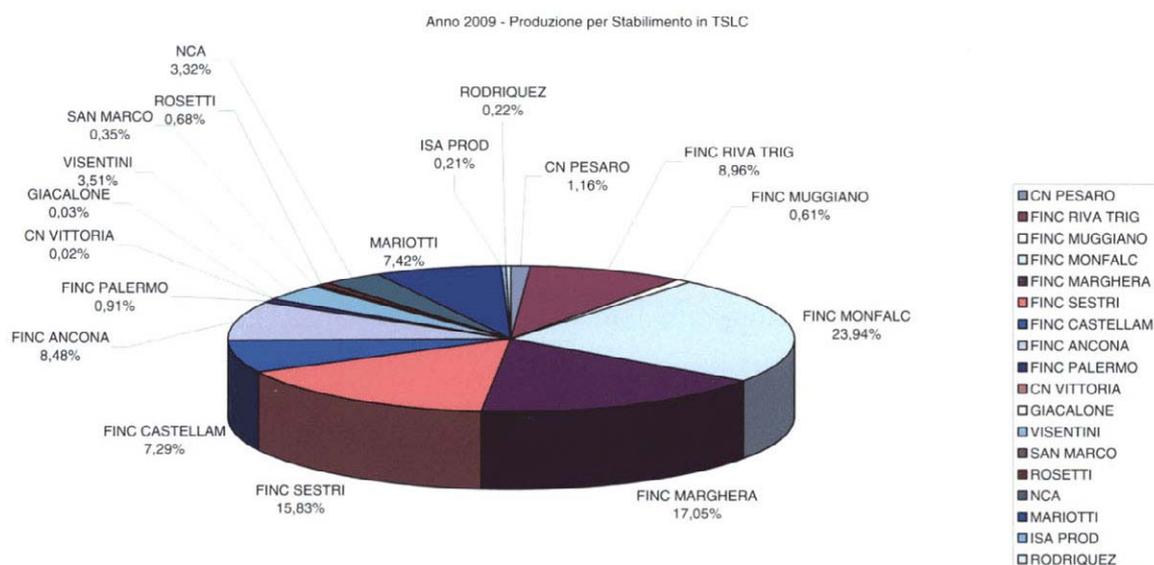
Fincantieri Stabilimento di Sestri

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Troncone "N. Amsterdam"	86.000	285,30	M/n passeggeri	107.500	H.A. Antillen N.V.
Costa Pacifica	112.000	290,20	M/n passeggeri	140.000	Costa Crociere
Oceania "Marina"	66.000	225,00	M/n passeggeri	82.500	Oceania Cruise

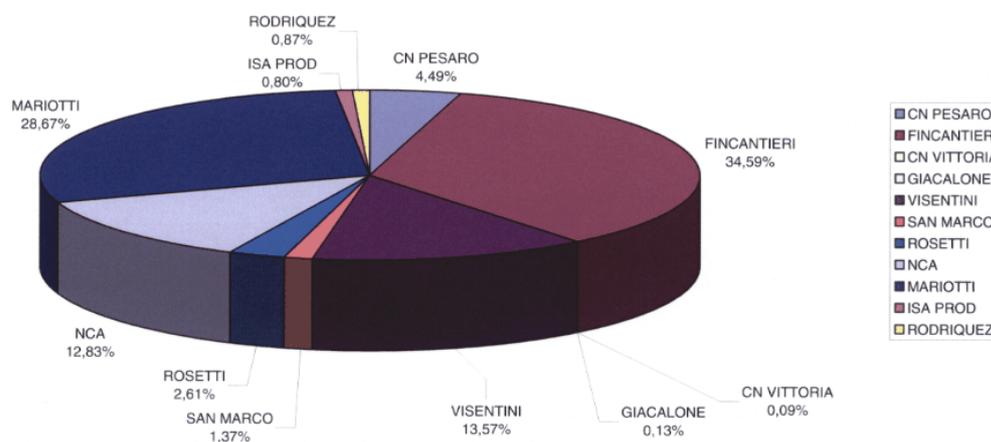
Fincantieri Stabilimento di Palermo

Unità lavorate dal 01.01.2009 al 31.12.2009					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
c. 6161	3.084	67,4	AHTS	6.168	Hartmann
c. 6174	3.084	67,4	AHTS	6.168	Hartmann
c. 6169	3.084	67,4	AHTS	6.168	Hartmann
c. 6175	3.084	67,4	AHTS	6.168	Hartmann
Scarabeo			Piattaforma	75.000	Saipem
Troncone c. 6186			Fleet Tanker		Governo Indiano

I grafici che seguono illustrano visivamente la distribuzione della produzione italiana per stabilimento e anche per impresa che può contenere più stabilimenti industriali.



Anno 2009 - Produzione per impresa in TSLC



La produzione italiana è ovviamente rappresentata maggiormente dal gruppo Fincantieri che, come molte altre imprese, si è trovata in un contesto completamente mutato rispetto agli anni precedenti anche a causa dell'aumentata pressione competitiva.

In tale contesto la Società ha comunque finalizzato un ordine per una nave da crociera da 130.000 tsl per il Gruppo Carnival, unico ordine formalizzato nel corso dell'anno nel mercato delle navi da crociera, più l'opzione per una seconda nave; mentre il comparto militare di Fincantieri ha registrato l'acquisizione di ordini per una unità di rifornimento e supporto logistico (fleet tanker) per la Marina Militare Indiana e una corvetta per la Marina degli Emirati Arabi Uniti; nel settore mega yacht la Società ha acquisito un ordine per una unità di 140 metri, una delle più grandi e tecnologicamente avanzate del mondo. La Società triestina ha acquistato nel 2009 consistenti ordini per la riparazione e per la trasformazione di navi.

Per superare il contesto sfavorevole, Fincantieri punta oltre che sull'accrescimento continuo della competitività aziendale attraverso il miglioramento

della produttività dei cantieri e sul continuo processo di innovazione tecnologica, anche sulla ricerca di nuovi mercati. Il miglioramento della produttività e delle prestazioni, unitamente al perseguimento dell'eccellenza tecnologica, della solidità patrimoniale e finanziaria dell'azienda, dovrebbero permettere alla Società di cogliere le opportunità commerciali che si presenteranno con l'uscita dalla crisi, rafforzando in tal modo la propria posizione nei mercati di riferimento.

I dati forniti dai cantieri navali, iscritti all'Albo speciale dei costruttori, riguardanti la produzione cantieristica del 2009 e relativi alle commesse per le nuove costruzioni, completate e consegnate entro il 31 dicembre 2009, sono stati analizzati, oltre che sul dato di TSLc realizzate anche sotto il profilo delle ore di mano d'opera interna (Dipendenti del cantiere M.O.int.) e quelle lavorate per forniture date in appalto a ditte esterne, (M.O. app.).

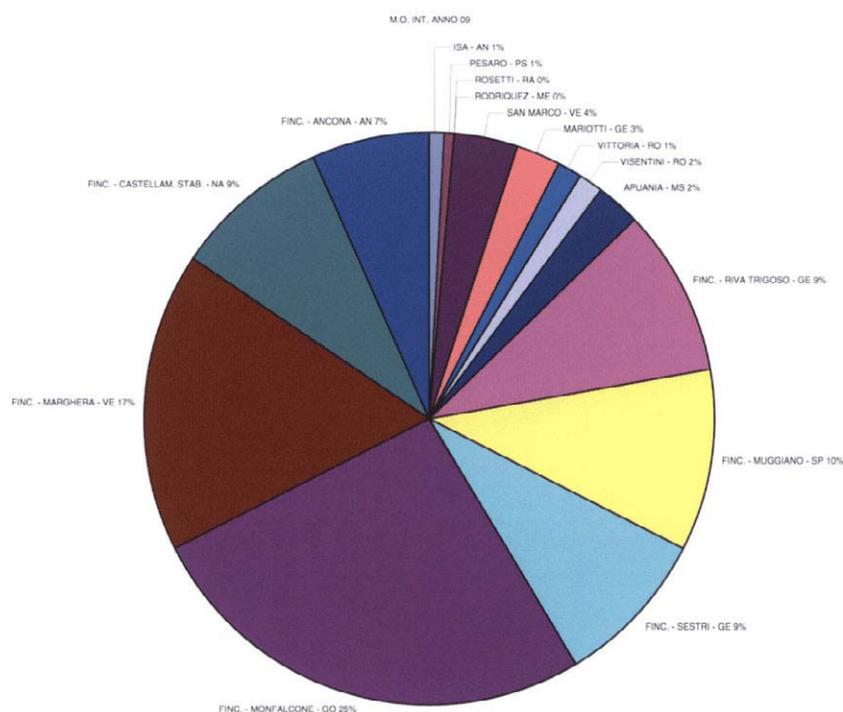
CANTIERE	M.O. INT. ANNO 09	M.O. APP. ANNO 09	M.O. TOT. ANNO 09	% M.O. APP. RISPETTO M.O. INT.
ISA - AN	41.643	62.000	103.643	149
PESARO - PS	36.500	255.000	291.500	699
ROSETTI - RA	0	0	0	#DIV/0!
RODRIQUEZ - ME	0	0	0	#DIV/0!
SAN MARCO - VE	215.977	286.023	502.000	132
MARIOTTI - GE	153.872	58.365	212.237	38
VITTORIA - RO	66.370	171.113	237.483	258
VISENTINI - RO	89.960	436.000	525.960	485
APUANIA - MS	140.600	1.072.000	1.212.600	762
FINC. - RIVA TRIGOSO - GE	553.400	484.400	1.037.800	88
FINC. - MUGGIANO - SP	608.700	348.300	957.000	57
FINC. - SESTRI - GE	532.600	746.500	1.279.100	140

FINC. - MONFALCONE - GO	1.525.000	2.177.000	3.702.000	143
FINC. - MARGHERA - VE	998.300	1.740.900	2.739.200	174
FINC. - CASTELLAM. STAB. - NA	524.600	566.600	1.091.200	108
FINC. - ANCONA - AN	388.000	749.700	1.137.700	193

AREA	ORE TOT. APP. AREA (mg)	CANTIERE	ORE APP. (mg)
NORD-EST	4811	SAN MARCO - VE	286
		VITTORIA - RO	171
		VISENTINI - RO	436
		FINC. - MONFALCONE - GO	2177
		FINC. - MARGHERA - VE	1741
NORD-OVEST	2710	MARIOTTI - GE	58
		APUANIA - MS	1072
		FINC. - RIVA TRIGOSO - GE	484
		FINC. - MUGGIANO - SP	348
		FINC. - SESTRI - GE	747
CENTRO-SUD	1633	ISA - AN	62
		PESARO - PS	255
		ROSETTI - RA	0
		RODRIQUEZ - ME	0
		FINC. - CASTELLAM. STAB. - NA	566
		FINC. - ANCONA - AN	750

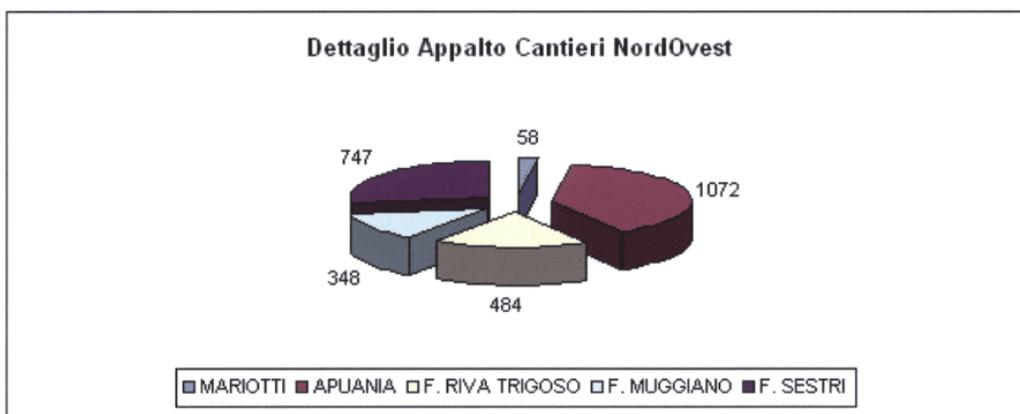
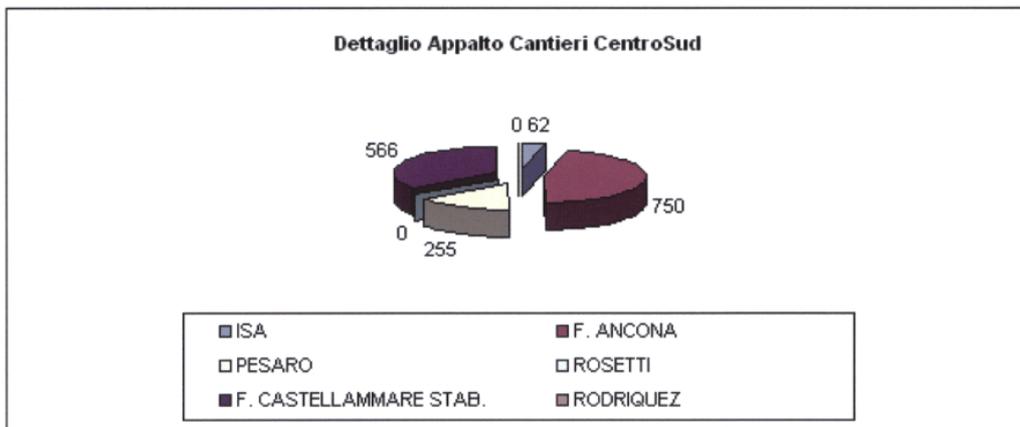
Le ore di mano d'opera date in appalto (M.O. app.) rispetto a quelle di stabilimento (rappresentate nel successivo diagramma a torta), e quindi sul totale

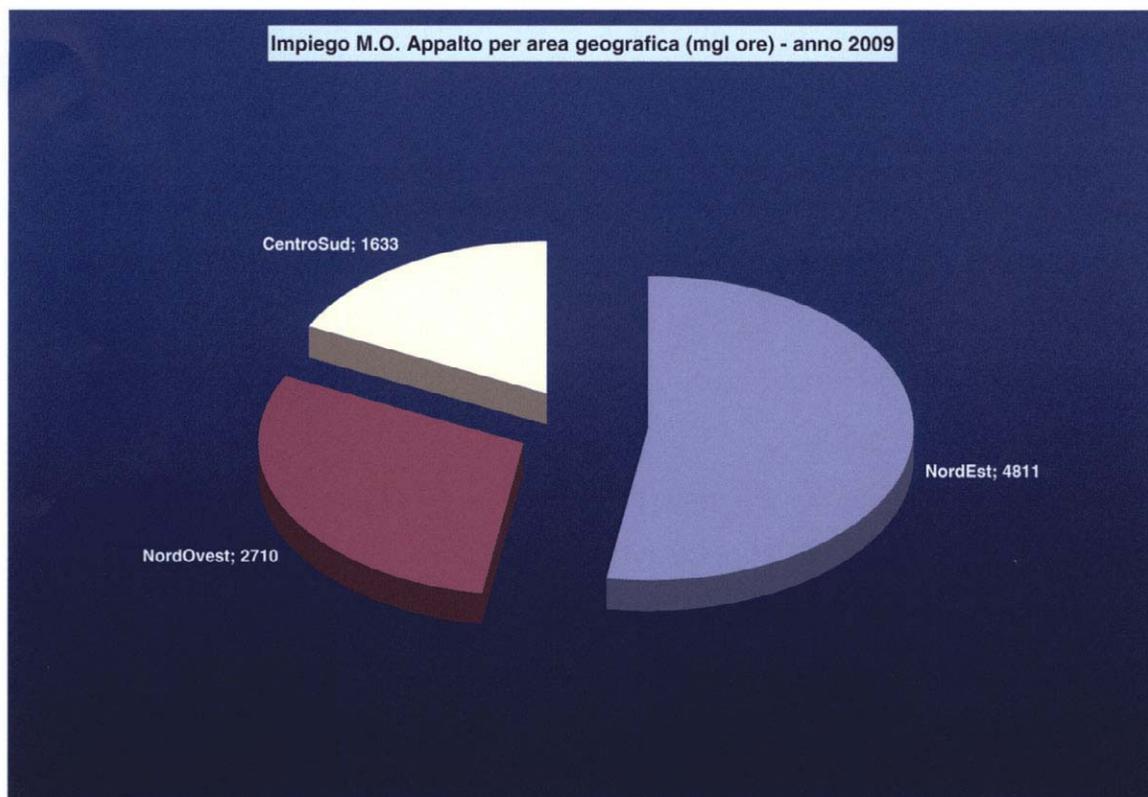
impiegato annuo, sono in funzione sia della tipologia di unità costruita che dell'organizzazione interna del cantiere, della sua gestione aziendale (ripartizione dei costi ed oneri). Gli stabilimenti (ad es. Fincantieri Monfalcone o Marghera) specializzati nella realizzazione di navi da crociera, hanno necessità per operare gli allestimenti (realizzazione di interni, saloni, cinema, sale tecniche, impianti, ecc.), di effettuare diversi appalti d'opera così per quelli che realizzano navi mercantili tipo cisterne, chimichiere, gasiere, ecc., dove in base al tipo di carico si deve sviluppare una diversa impiantistica.



Ovviamente la gestione in appalto di specifiche linee produttive è in funzione in egual misura di scelte economiche impostate dalla gestione del cantiere stesso.

Pertanto ogni singolo stabilimento o cantiere ha la capacità di incrementare, o diminuire, nell'area del suo insediamento, le attività lavorative locali.





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

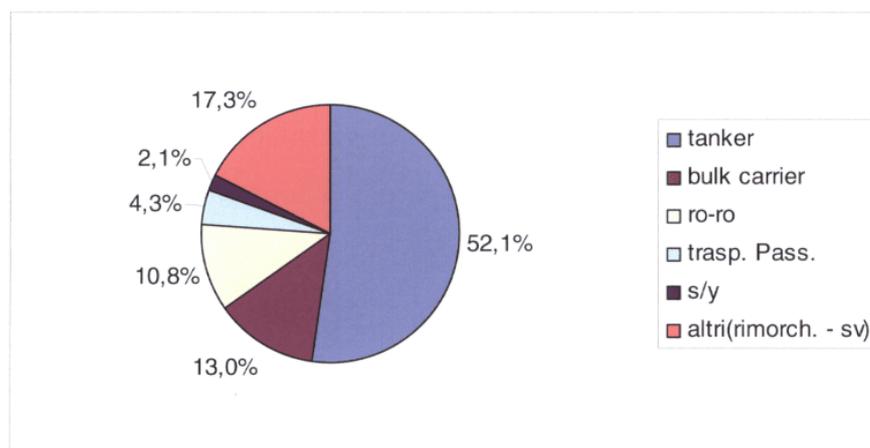
L’incremento delle navi in flotta che ha alimentato la richiesta di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria è testimoniato anche dalle autorizzazioni concesse dalla Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d’acque interne all’iscrizione nel Registro Internazionale Italiano 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”⁴ 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).

⁴ 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.

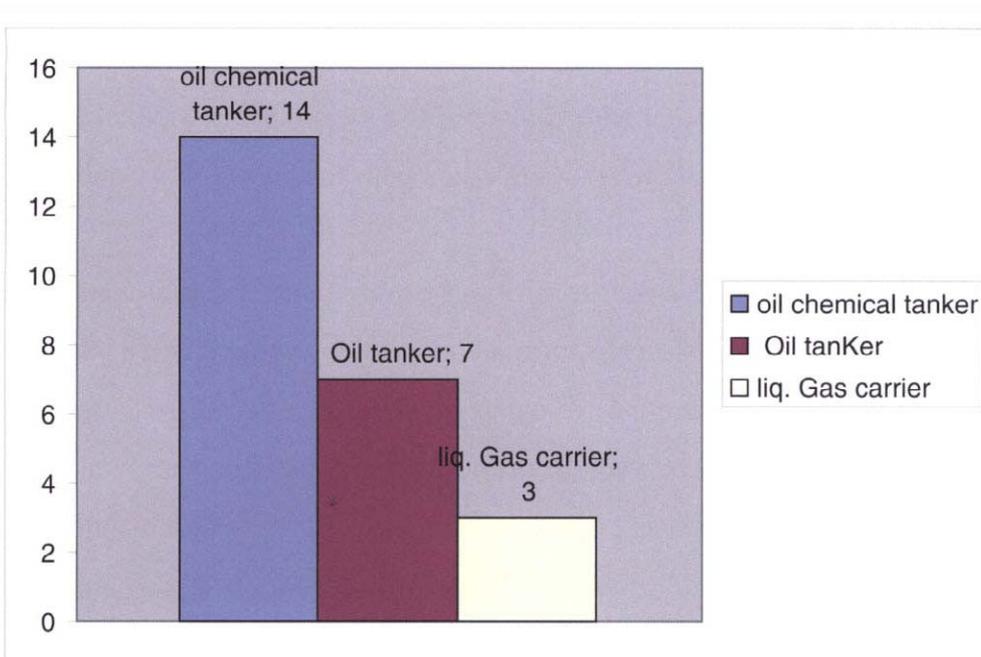
Sono state 2 le “**Ro-Ro Car-Truck Carrier**” iscritte (circa 47.000 GT) e costruite in Croazia; altre 2 invece del tipo “**Ro-Ro Pass-Cont-Trailer**” (circa 27.000 GT), sono state costruite in Italia (Cantiere Navale Visentini); un traghetto “**RO-RO Ferry**” da oltre 53.000 GT, costruito in Italia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

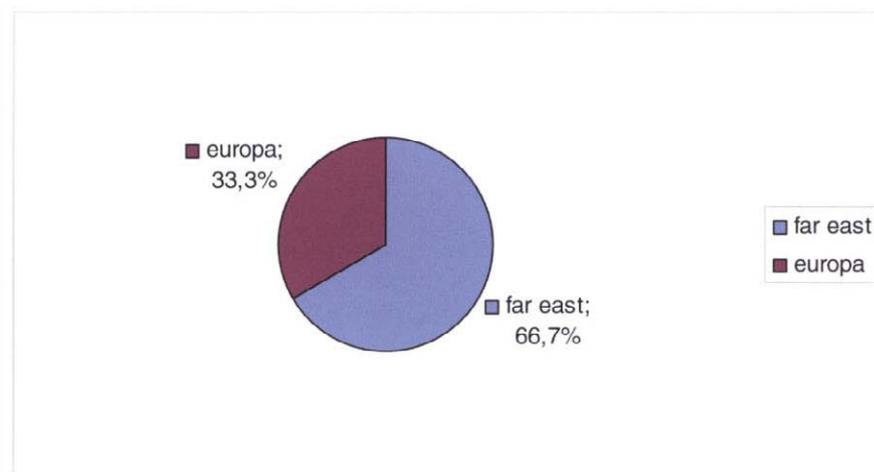
Oil-Chem. Tanker	= 14
Oil tankar	= 7
Liq. Gas Carrier	= 3
Totale	= 24



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 basata 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:

- 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 nanziamento	Stanziamento	Anni di intervento	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	Stanziamen to		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 rifinanziamento	Stanziamen- to	Anni di intervento	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 rifi nanziamento	Stanziamen to	Anni di inter ven to	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 rifi nanziamento	Stanziamen to	Anni di inter ven to	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.

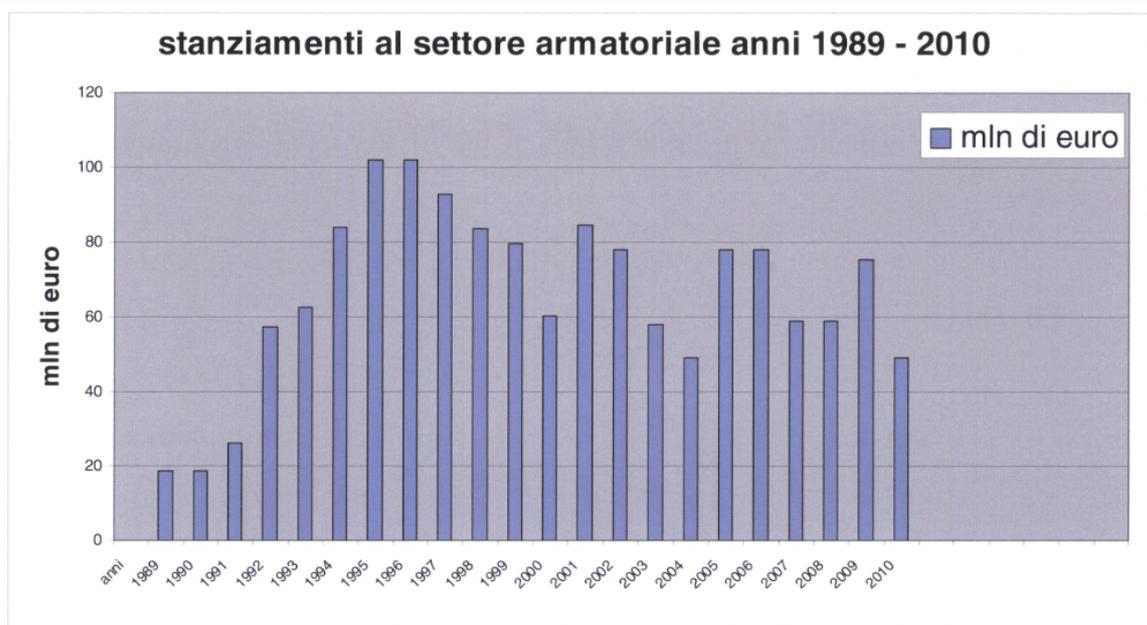
Legge	Leggi di rifinanziamento	Stanziamento	Anni di intervento	TOTALE (milioni di euro)
L. 296/2006 art.1 co. 1042	---	Euro 1,00 mln	3	3,00

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

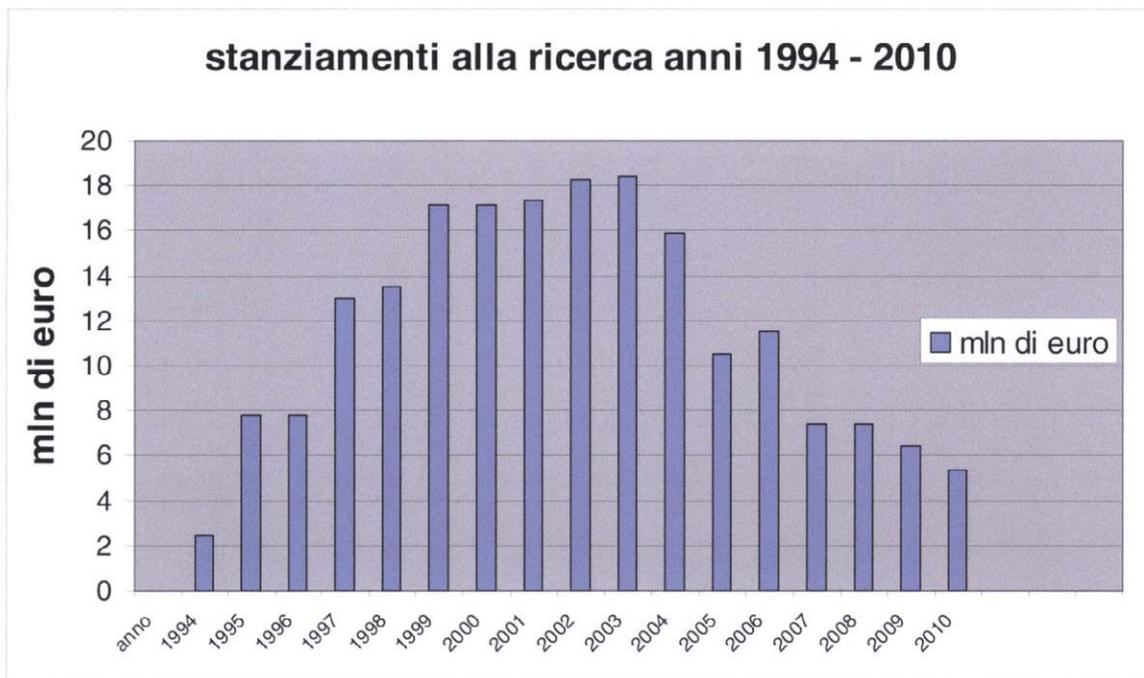
Cap. 1962 - D.M. 17 aprile 2003

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.

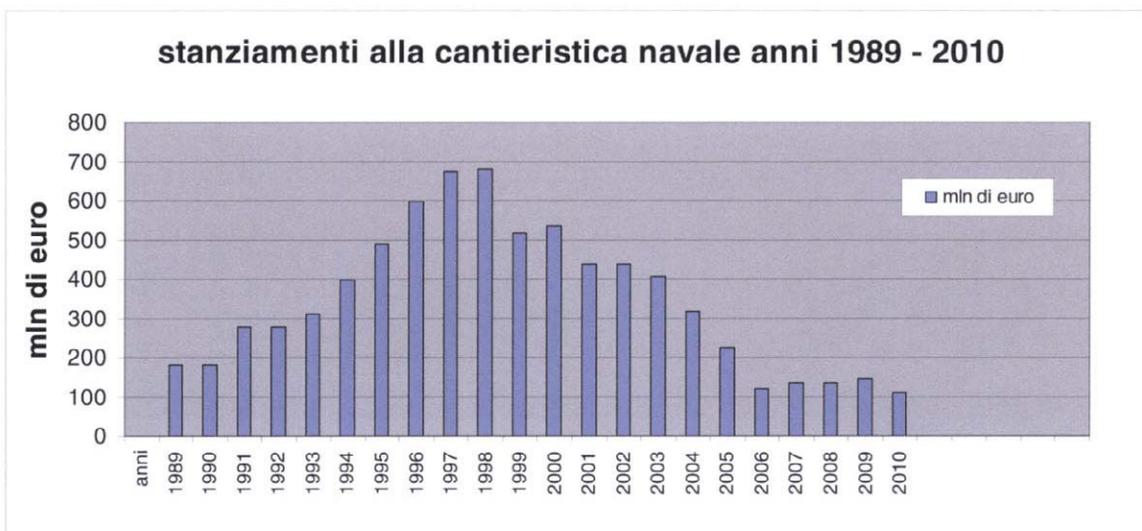
I grafici riportati di seguito mostrano l'andamento degli stanziamenti previsti dalle leggi del settore navalmeccanico - amatoriale e della ricerca negli ultimi venti anni. In particolare il grafico n. 1 riporta i dati relativi agli stanziamenti dei capitoli 1800, 7609 e 7613; il grafico n. 2 relativamente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