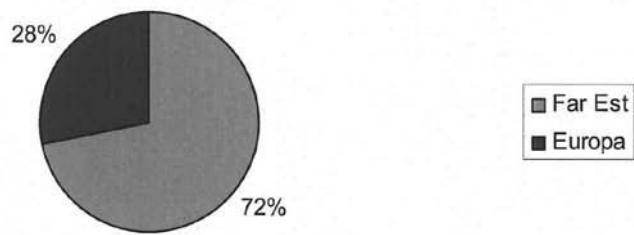
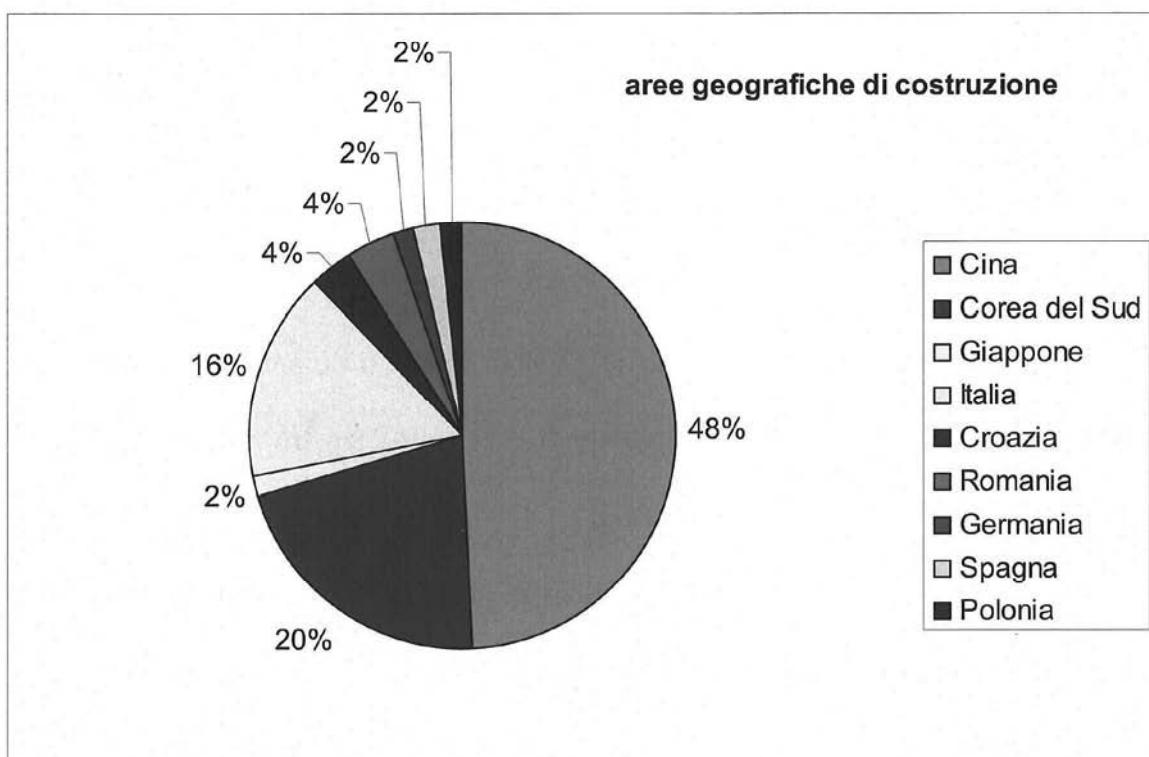


Nei registri 2010 risultano iscritte, come abbiamo visto dallo schema iniziale, anche 2 nuove navi passeggeri (Cruiser) come avvenuto nel 2009. Una da 93.000 GT risulta essere stata costruita in Italia dalla Fincantieri Porto Marghera, l'altra da 71.000 GT in Germania dal cantiere Meyer Werft. Risultano iscritti inoltre: 3 “Supply Vessel” costruiti tutti in Europa (uno in Spagna da 3.000 GT, uno in Polonia da 2.300 GT, uno in Romania da 2.100 GT); 3 “Rimorchiatori” dei quali 2 costruiti in Italia da circa 1.500 GT ed uno in Cina da circa 1.600 GT.

Le 57 unità di nuova costruzione delle diverse tipologie provengono da diverse aree geografiche. Riportando i dati globali risulta che il 72% di queste unità, corrispondente a 41, è stato costruito nell'area “Far East” con la Cina ad occupare la casella più importante con 28 navi iscritte, 12 la Corea del Sud, una il Giappone. Le navi costruite in Europa ed iscritte nel registro italiano risultano essere state 16, corrispondenti al rimanente 28% delle quali, per la precisione, 9 costruite in Italia, 2 in Croazia, 2 in Romania, 1 rispettivamente in Germania, Spagna e Polonia.

distribuzione geografica delle nuove costruzioni





Per quanto riguarda la tipologia delle navi iscritte abbiamo notato una inversione di tendenza rispetto al trend degli ultimi anni con una diminuzione delle navi-cisterna a vantaggio sia delle navi da carico (bulk/gen. cargo) che di quelle Ro-Ro nel loro complesso. Sempre stabili le iscrizioni delle navi da crociera (2 in Europa), sostanzialmente in linea con il precedente 2009 il mercato dei mezzi di appoggio (S/V, rimorchio) non tanto come percentuale rispetto al totale unità iscritte (-6,8%), quanto come numero di unità iscritte (6 contro 8 del 2009).

5. Attuazione delle leggi di settore

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”, fu emanato allo 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), direttiva poi superata dalla Disciplina agli aiuti di Stato alla cantieristica navale del 2002. Gli artt. 3 e 4 della legge n. 132/94 prevedono contributi per lavori di costruzione e trasformazione navale da concedere alle imprese di costruzione navale nazionali iscritte agli albi speciali, mentre l’art. 10 della medesima legge prevede la concessione di un contributo alle imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli artt. 143 e 144 del codice della navigazione per lavori di costruzione e trasformazione navale 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 2010 si è proceduto ai soli pagamenti tramite ruoli di spesa fissa relativi ai rispettivi capitoli di bilancio concernenti le suddette autorizzazioni. In particolare sul capitolo 7601 è stato erogato l’importo di euro 107.567.255,16 (contributi cantieristica) e sul capitolo 7618 è stato erogato l’importo di euro 5.506.974,73 (contributi per la ricerca) nell’esercizio finanziario 2010.

Sul capitolo 1800 PG 16 relativo ai contributi a favore delle imprese armatoriali si è proceduto a pagamenti di rate semestrali relativi ad impegni precedentemente assunti per la riduzione degli oneri finanziari relativi a lavori di costruzione, trasformazione, modifica e grande riparazione navale previsti dall’art. 10 della legge n. 132/94; in particolare, nel 2010, sono stati autorizzati e pagati euro 55.663,87 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”, era diretta a sostenere la competitività dell’industria navalmeccanica in attuazione delle normative comunitarie all’epoca vigenti In particolare l’art. 4, comma 1 della legge n. 413/98 autorizzava il Ministero dei trasporti e della navigazione a corrispondere anticipatamente, in un’unica soluzione, le ultime rate di contributo di credito navale ancora da erogare alle imprese armatoriali. Per le finalità di cui sopra erano stati stanziati fondi a decorrere dall’anno 1999 in limite di impegno quindicennale. Per la corresponsione delle somme di cui al sopracitato comma 1 si sono applicate le procedure di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, e successive modificazioni. Nel corso del 2010 sul relativo capitolo di bilancio 7607 sono stati emessi pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare di euro 29.811.718,47.

La legge 28 dicembre 1999 n. 522: “Misure di sostegno all’industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale”, ha avuto il fine 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, disciplina superata con quella del 2002. 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.

Nel corso dell'esercizio finanziario 2010 sul relativo capitolo 7602 si è proceduto ai soli pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 1.209.346,84.

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.

Per quanto attiene all’attività di erogazione di contributi alla ricerca, per l’esercizio 2010, dal punto di vista finanziario, si è proceduto alla chiusura contabile del “Programma di ricerca sulla sicurezza del diporto 2006-2008”, per il quale nel 2009, non era stato possibile liquidare il saldo complessivo spettante a causa della limitatezza delle disponibilità di bilancio; pertanto, nel corso dell’anno finanziario 2010, è stata erogata una ulteriore quota del residuo finanziamento spettante ai tre beneficiari Alma Mater Studiorum, CETENA e INSEAN. 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 2010, è stato autorizzato il pagamento di un importo di euro 45.534,79 a favore dell’Alma Mater Studiorum a fronte del relativo impegno assunto nell’anno 2008; si è proceduto poi all’impegno e al contestuale pagamento di euro 91.833,500 a favore del CETENA e di euro 61.655,00 a favore dell’ INSEAN.

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 2010, sul relativo capitolo

7609, si è proceduto ai pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 10.794.028,76.

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. La legge n. 88/2001 è stata rifinanziata dalla 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”, che ha previsto all’art.34 octies dell’allegato, finanziamenti al settore per la prosecuzione degli interventi in materia di investimenti navali, di cui all’art. 3 della predetta legge. Sul pertinente capitolo di bilancio 1800 P.G. 23-24 “Contributo alle imprese armatoriali per l’abbattimento degli oneri finanziari ecc.” nel corso dell’esercizio finanziario 2010 per il completamento degli interventi a favore delle imprese armatoriali, si è proceduto alla emanazione di autorizzazioni di pagamento per un importo di euro 47.240.014,31.

La legge 9 gennaio 2006, n. 13 reca: “Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l’uso di navi a doppio scafo e per l’ammodernamento della

flotta”. L’art. 3, comma 12, 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 un intervento concluso essendo i contributi in favore delle imprese armatoriali per la demolizione di cisterne a singolo scafo di età superiore a 15 anni; stanziati per gli esercizi finanziari 2005, 2006 e 2007.

L’art. 4 prevede un fondo per la demolizione di unità destinate a trasporto pubblico locale, disposizione modificata successivamente dall’art. 1, comma 1046 della legge 27.12.2006, n. 296 (L.F. 2007) che assegnò, per l’anno 2009, 24 milioni di euro, importo successivamente ridotto a 16,24 milioni di euro. Sul relativo capitolo 7613 “Fondo per favorire il potenziamento e l’ammmodernamento delle unità navali destinate al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima fluviale e lacuale”, nel corso del 2010, grazie alla pubblicazione del decreto 23.12.2009 che ha dettato i criteri per l’erogazione di detto fondo, sono stati impegnati euro 9.378.000,00 ed effettuati pagamenti per euro 8.719.000,00.

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 stanziate risorse in favore delle imprese cantieristiche iscritte negli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche per i seguenti processi e prodotti:

- a) Nuova classe di navi: l'aiuto può essere concesso per lo sviluppo e la progettazione di una nuova classe di navi basato su una prima nave di una serie potenziale (prototipo).
- b) Nuovi componenti e sistemi di una nave: l'aiuto può essere concesso per le parti innovative di una nave tali da poter essere isolate da questa come elemento separato.
- c) Nuovi processi: l'aiuto può essere concesso per lo sviluppo e la realizzazione di processi innovativi inerenti alla produzione, pianificazione, logistica o progettazione.

L'aiuto all'innovazione per i prodotti ed i processi può essere concesso fino ad un'intensità massima del 20% dei costi ammissibili definiti in appresso e si applica soltanto ai progetti per i quali l'importo totale degli aiuti non supera 150 euro per

tonnellata di stazza lorda compensata per una nave o 5 milioni di euro per nuovi processi. 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. 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 2010 si è provveduto alla emissione di 11 decreti di pagamento per un ammontare di euro 11.386.610,87. Detti pagamenti sono relativi a n. 7 saldi concernenti progetti avviati e portati a termine e a n. 4 anticipazioni di contributo concernenti ad altrettanti progetti. In particolare i progetti per i quali sono stati emessi i saldi di pagamento hanno riguardato:

- **Yachtplus Unità ad elevata qualità architettonica** realizzato dalla Rodriquez Cantieri Navali S.p.A.

Il progetto ha sviluppato una concezione innovativa di spazio a bordo, nel pieno rispetto dei criteri di sicurezza della navigazione e di comfort,

con la realizzazione di grandi spazi pubblici e l'utilizzo di ampie vetrate.

La finalità del progetto è quella di realizzare unità ricreative che coniughino sicurezza strutturale ed elevata godibilità ambientale.

- **Nuova classe di navi Small Luxury Cruise** realizzato da Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A.

Il progetto è riferito allo sviluppo di una nuova classe di navi da crociera di lusso capaci di operare in molteplici aree marittime, con esigenze progettuali contrapposte, lunghe tratte oceaniche da percorrere in sicurezza ma anche navigazione in acque ristrette, incluse zone ambientalmente protette.

- **Metodologie e strumento di ausilio per la preventivazione budgetaria e la progettazione preliminare di offerta** realizzato da Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A.

Il progetto ha come finalità una definizione dei costi affidabile sia per quanto concerne la fase di progettazione sia per la possibilità di confrontare tra loro le soluzioni tecniche da proporre al cliente in sede di trattativa.

- **Nuova classe di navi motoryacht di lusso** realizzato da Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A.

Il progetto è riferito allo sviluppo di una nuova classe di navi con caratteristiche di lussuosità estreme (sette ponti, un hangar, due piattaforme di atterraggio per elicotteri, una piscina di acqua di mare che può accogliere anche imbarcazioni di servizio, un sommersibile per immersioni fino a 100 metri di profondità e 4500 mq spazi interni accessibili) soggetta alle normative di classe passeggeri caratterizzate da soluzioni strutturali e di configurazioni assolutamente all'avanguardia e da alti livelli di sicurezza. La nuova classe di navi si colloca per dimensioni, relativamente alla tipologia “Motoryacht” alla quale appartiene, tra le più grandi mai costruite al mondo (134 metri di lunghezza).

- **Nuova classe di navi da crociera denominate “Luxury & Adventure”** realizzato da Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A.

Il progetto è riferito alla nuova classe di navi da crociera caratterizzata da uno scafo di dimensioni ridotte idonea per spedizioni naturalistico-scientifiche.

- **Sistemi informativi innovativi per la pianificazione, la programmazione, il controllo e la logistica** di Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A.

Il progetto è riferito all'innovazione dei sistemi informativi gestionali, con finalità di accrescere la competitività attraverso la realizzazione di una completa integrazione dei processi operativi con l'adozione di metodologie di gestione del ciclo di vita di commessa (Project Lifecycle Management), l'accrescimento del controllo direzionale e lo sviluppo ed integrazione, in logica innovativa, dei sistemi informativi di gestione dei tempi e dei costi delle commesse produttive.

- **Parti innovative per l'incremento di stabilità e l'allestimento di una piattaforma di perforazione petrolifera** realizzato da Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A.

Il progetto è relativo alle attività di completamento della struttura dello scafo ed all'allestimento di una piattaforma semisommergibile offshore.

Il progetto ha sviluppato le innovazioni relative a:

- nuove soluzioni strutturali atte a sopportare i carichi dovuti alle caratteristiche dell'impianto di perforazione;
- ottimizzazione degli spazi dedicati al lavoro ed al riposo dell'equipaggio;
- sistemi di controllo dell'apparato propulsivo e dei macchinari di movimentazione del sistema di ancoraggio, asservito al GPS, con eliche

azimutali di posizionamento e propulsione, in grado di garantire l'operatività della piattaforma con condizioni meteo marine particolarmente avverse;

- realizzazione di locali dedicati alla pulizia e stoccaggio dei tubi di perforazione con particolari caratteristiche per cura degli aspetti antinquinamento evitando che i materiali, fanghi e rocce, vengano dapprima spirati e poi scaricati a mare.

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.

Relativamente al succitato programma, nel corso del 2010, si è proceduto alla verifica della corretta esecuzione dello stesso sulla base del Rendiconto Finale 2009, ed è stato determinato in via definitiva il contributo spettante.

Il contributo ordinario spettante all'INSEAN di euro 6.285.896,00 iscritto in bilancio sul cap. 1801/PG.1 è stato impegnato e liquidato in n. 3 tranches nel corso dell'esercizio finanziario 2010 e il decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 ha previsto la soppressione dell'Istituto Nazionale per gli Studi ed Esperienze di Architettura Navale

(I.N.S.E.A.N.) che da ente pubblico è stato incorporato nel Consiglio Nazionale delle Ricerche (C.N.R.) nell'ambito del settore dell'ingegneria navale e marittima del Dipartimento Energia e Trasporti.

La *mission* dell'istituto è rimasta invariata, volta a una ricerca di tipo fondamentale nelle discipline di base dell'ingegneria navale e marittima (applicazioni nel trasporto marittimo sicuro e nella riduzione dei rischi per la nave ed il personale navigante, nel trasporto eco-sostenibile, nella sicurezza del trasporto navale, nelle tecnologie innovative per l'industria cantieristica e nello sfruttamento sostenibile del mare).