

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XL
n. 3

RELAZIONE

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

(Anno 2010)

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

Presentata dal Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(CIACCIA)

Trasmessa alla Presidenza il 16 marzo 2012

PAGINA BIANCA

INDICE

Introduzione	<i>Pag.</i>	5
1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali	<i>Pag.</i>	7
2. Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo	»	16
2.1 La Politica dell'Unione Europea	»	16
2.2 La Politica internazionale, il WP6 OCSE	»	25
3. La produzione cantieristica italiana	»	28
3.1 I dati del monitoraggio	»	29
3.2 I dati degli Albi speciali	»	48
4. Le nuove costruzioni navali iscritte nel Registro Internazionale (Legge 27-2-1988, n. 30)	»	61
5. Attuazione delle leggi di settore	»	67
Conclusioni	»	90

PAGINA BIANCA

INTRODUZIONE

La presente relazione nell'adempiere ad una specifica disposizione legislativa (legge 30 novembre 1998, n. 413) fornisce un panorama sull'andamento delle industrie cantieristiche navali nazionali partendo, ovviamente, dall'andamento mondiale degli ordini e dello "shipping" in generale.

I dati sono estrapolati da fonti autorevoli quali quelli pubblicati dall'ASSONAVE nelle relazioni annuali e da CESA (Community of European Shipyards Associations) ma ugualmente integrati con un paziente lavoro di censimento delle informazioni che pervengono alla divisione cantieristica della Direzione Generale del Trasporto marittimo e delle acque interne.

L'analisi non può prescindere dalle politiche poste in essere dall' Unione europea e dall'attuazione delle leggi nazionali riguardanti il settore armatoriale e cantieristico.

Il portafoglio ordini del settore cantieristico navale dal 2008 ha iniziato progressivamente a ridursi scendendo nel 2010 al disotto dei 140 milioni¹ portando i paesi aderenti al CESA ad essere sempre meno competitivi e incapaci di fronteggiare il potere attrattivo dei cantieri asiatici. La cantieristica italiana pur manifestando una grande forza competitiva ha subito pesantemente la crisi che ha comportato la chiusura di alcune aziende storiche.

Non ci sono stati nuovi provvedimenti normativi interessanti il settore e la spesa pubblica riguardante la cantieristica navale, originata dalle ultime iniziative poste in essere con la Legge 16 marzo 2001, n. 88, rifinanziata con la legge n. 80/2006, e con la

¹ IV rapporto sull'economia del mare – 2011, p. 141, Federazione del Mare, CENSIS

legge finanziaria 2008 in materia di innovazione e ricerca, è volta ad esaurirsi.

L'iniziativa europea da segnalare è l'apertura della consultazione pubblica per il rinnovo della Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale che stabilisce le norme per la valutazione degli aiuti di Stato alla costruzione navale da parte della Commissione, entrata in vigore il 1° gennaio 2004, ed applicabile fino al 31 dicembre 2011.

La consultazione pubblica è volta a valutare i risultati dell'applicazione della disciplina avendo la stessa Commissione attestato che le norme sugli aiuti all'innovazione sono state utilizzate più frequentemente rispetto alle altre disposizioni, come quelle specifiche sugli aiuti per la chiusura e sugli aiuti a favore dell'occupazione per i quali non sono pervenute notifiche.

L'amministrazione ha partecipato attivamente a tale iniziativa con l'auspicio che per mantenere una "leadership" nel settore cantieristico navale, seppur non di quantità ma di qualità, l'Unione europea debba difendere la cantieristica intesa come parte sana e competitiva della sua industria e deve strategicamente mantenere la Disciplina comprendendone il significato e il ruolo.

1. L'andamento del mercato mondiale delle costruzioni navali

L'anno 2010 ha segnato finalmente, dopo un biennio negativo, un'inversione di tendenza nel mercato mondiale delle nuove costruzioni che è passato dal modesto 15,9 Mil Tslc fatto registrare nel 2009, che rappresentava un minimo storico, ad un volume complessivo di 38,9 Mil Tslc, valore che in termini percentuali corrisponde ad un incremento del 144%.

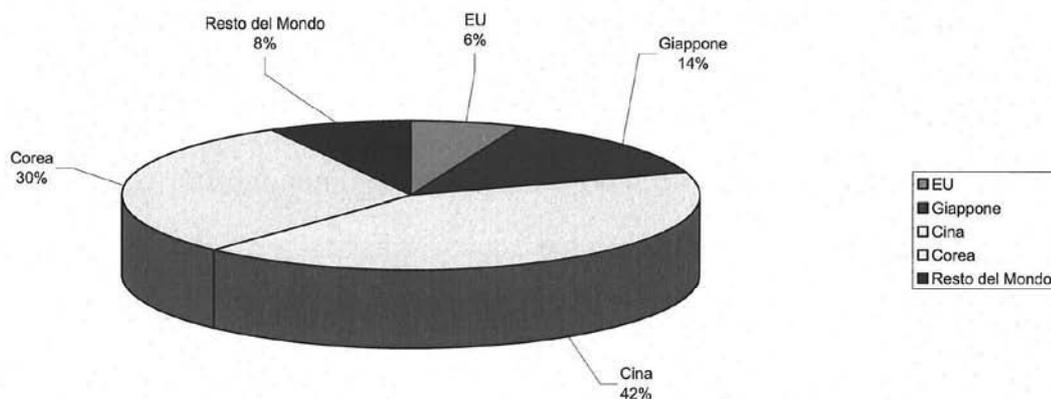
L'attuale divario tra domanda e capacità produttiva resta però di un'ampiezza drammatica se si guarda il triennio precedente dove si è passati dagli 86 milioni di Tslc toccati nel 2008. La ripresa della domanda, rispetto al minimo storico toccato nel 2009, appare però ancora largamente insufficiente a drenare compiutamente il "surplus" di capacità produttiva mondiale che si attesta in circa 60 Mil.tslc, poco meno del doppio della domanda effettiva nel 2007.

La sovraccapacità della flotta determinatasi con i nuovi ordini effettuati durante il periodo di boom antecedente alla crisi mondiale, comporta una compressione del livello dei noli. Alla luce di quanto sopra le previsioni più accreditate spostano al 2013 se non al 2015 il recupero del mercato dei noli marittimi del trasporto merci. In questo scenario la cantieristica europea ha perduto circa il 15% della produzione mondiale a favore di quella del Far East, a causa negli anni passati (dal 1998 al 2010) di un incremento della capacità produttiva dei cantieri navali asiatici a discapito della produzione europea, che ad oggi si attesta ad una quota mondiale del 6 %, confermando però un ruolo preminente nelle costruzioni di unità ad elevato valore aggiunto

(tecnologicamente avanzate), tra le quali si inserisce la cantieristica italiana.

La cantieristica giapponese si è attestata sul 14% (27% nel 2009) , quella coreana al 30% (21% nel 2009), mentre la Cina si attesta al 42% (41% nel 2009) ed il resto del mondo ha acquisito l'8% degli ordini.

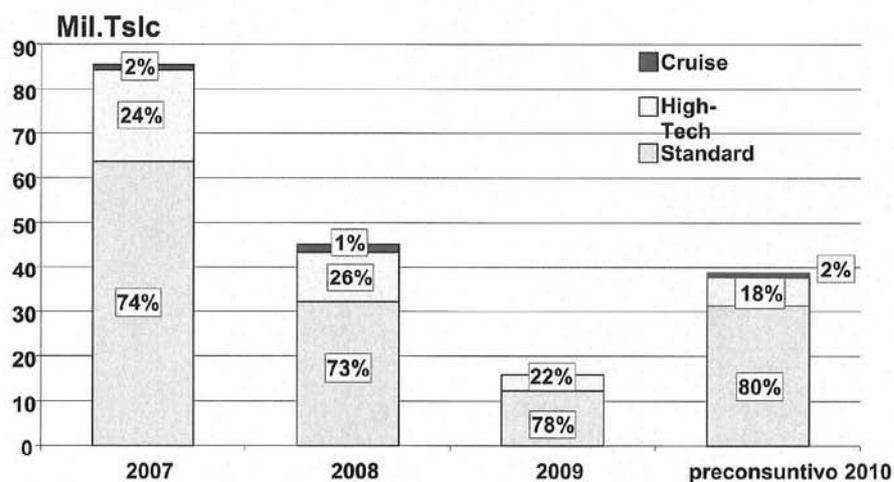
Quote ordini mondiali - Anno 2010 (% tslc)



Tale situazione ha generato una riduzione del carico di lavoro e la mancata saturazione delle risorse produttive, costringendo i cantieri europei a tagli occupazionali per ridurre i costi di esercizio rinunciando a settori di costruzione di unità con minore valore aggiunto (bulk-carrier, petroliere, etc.). Da ultimo iniziano ad affacciarsi sul mercato nuovi paesi costruttori (India e Brasile) talché oggi l'80% della capacità produttiva mondiale è concentrata nel Far East. La ripresa della domanda mondiale ha investito anche se con dimensioni differenti tutti i settori della cantieristica

(cruise, standard e high-tech), e di riflesso tutte le tradizionali aree costruttrici come illustrato dal seguente grafico.

Ordini Totali: quote per segmento 2007 – Preconsuntivo 2010



ORDINI TOTALI

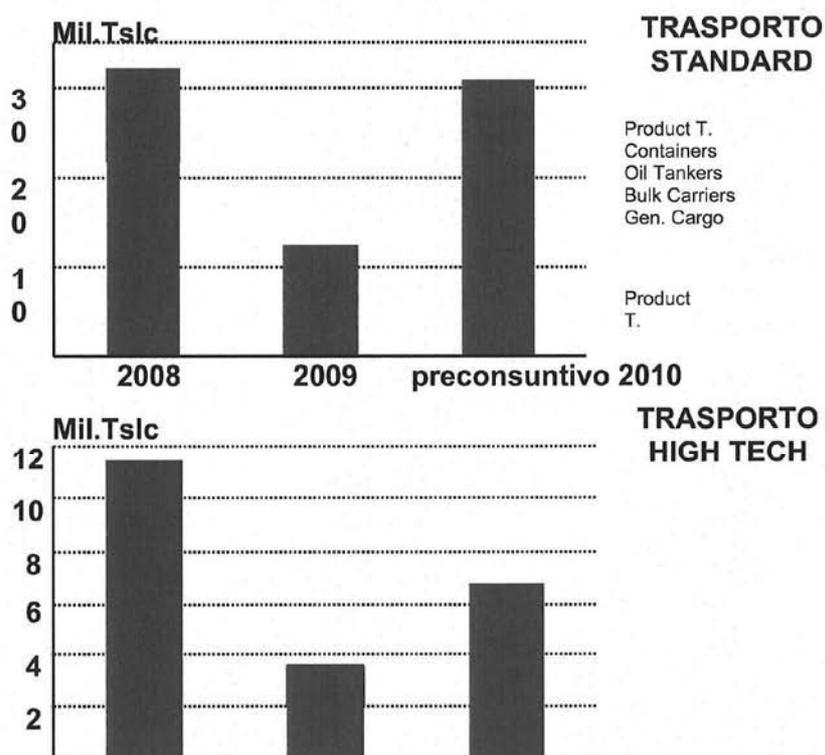
Mil. TSLC				
2007	2008	2009		Precons. 2010

	2007	2008	2009	Precons. 2010
Cruise	1,1	2,4	0,1	0,2
High-Tech	25,1	21,6	11,1	11,1
Standard	83,7	75,9	88,7	88,7
Totale	84,8	99,9	99,8	99,9



- 49%	- 64%	+ 144%
rispetto al 2007	rispetto al 2008	rispetto al 2009

Esaminando l'andamento grafico degli Ordini mondiali per segmento si notano incrementi maggiori nel comparto standard che segna un + 150% rispetto al 2009 con gli exploit maggiori per le bulk carrier e le containers

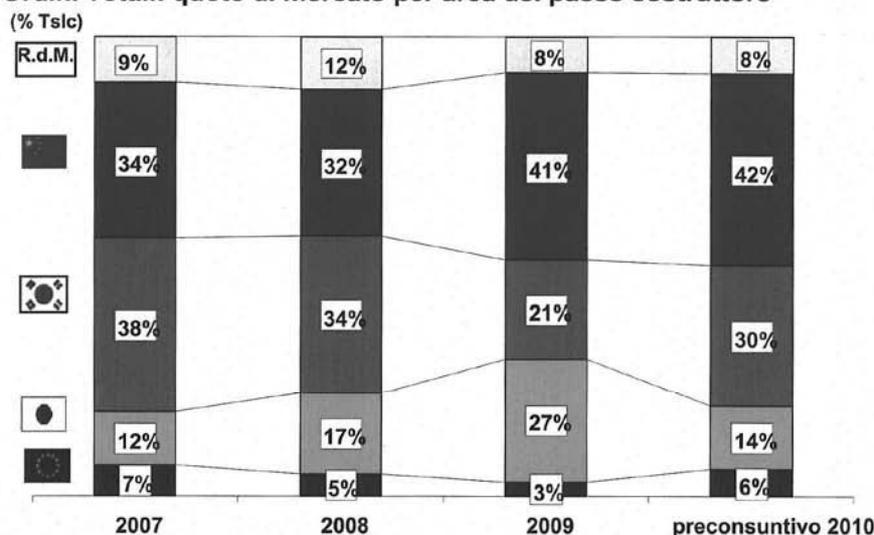


Anche nel comparto high-tech l'aumento degli ordini sfiora il raddoppio attestandosi su un + 95% dato positivo anche se inferiore rispetto a quello del comparto standard.

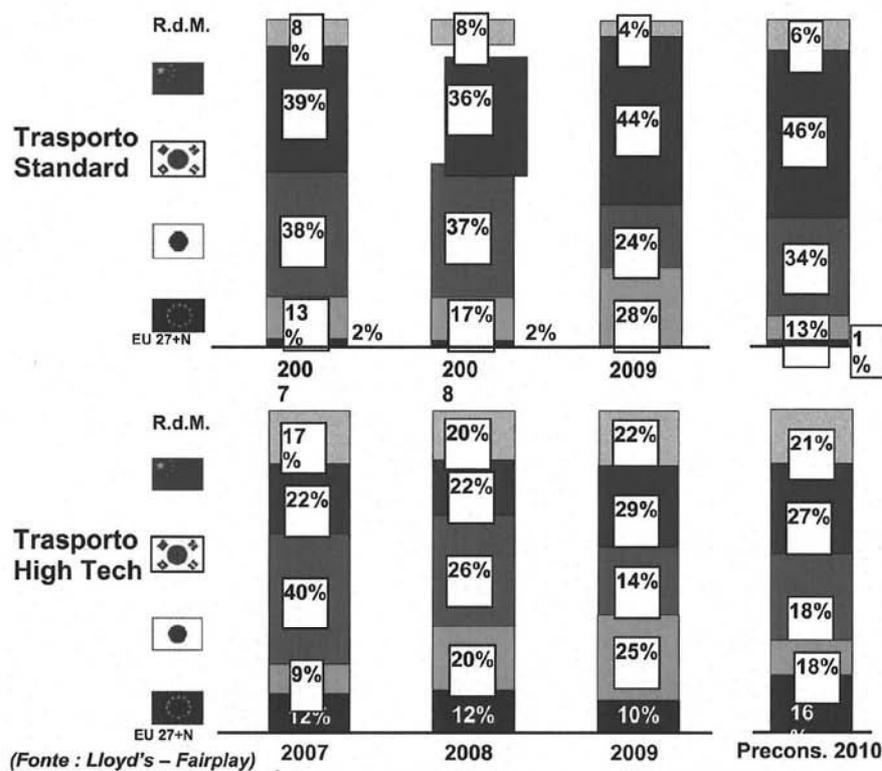
ORDINI PER AREA

Per quanto attiene all'andamento degli ordini mondiali per quote di mercato per paese costruttore si consolida il sorpasso della cantieristica Cinese e Giapponese ai danni di quella Coreana, con la Cina che si conferma il leader mondiale assorbendo il 42% di tutti gli ordini mondiali, anche se mette a segno solo un modesto 1% in più rispetto al 2009. Si badi che la Cina da sola genera circa il 10% dei traffici marittimi mondiali. Recupera quasi un 9% anche il Giappone mentre l'Europa si attesta su un 6%, dato comunque positivo rispetto al modesto 3% del 2009, ma che la vede comunque marginale rispetto alle altre aree del mondo. Conserva una preminenza nelle produzioni a più alto valore aggiunto, ovvero le navi da crociera e le unità da lavoro che rappresentano il 75% del suo orderbook.

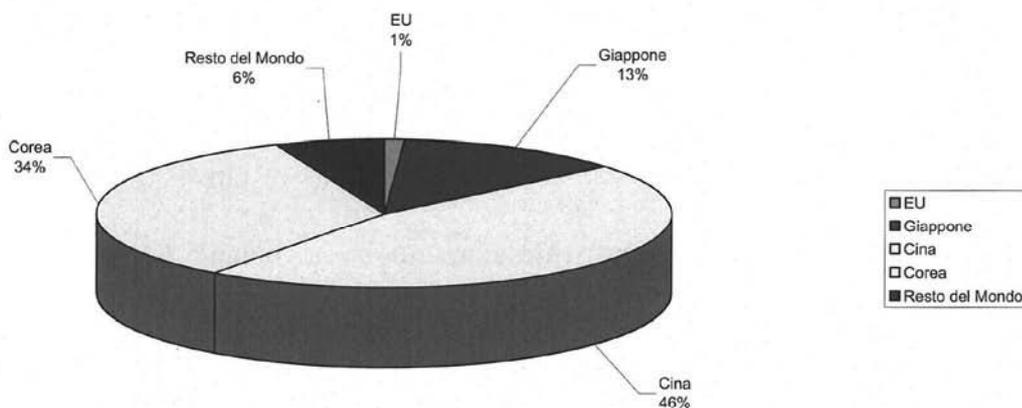
Ordini Totali: quote di mercato per area del paese costruttore



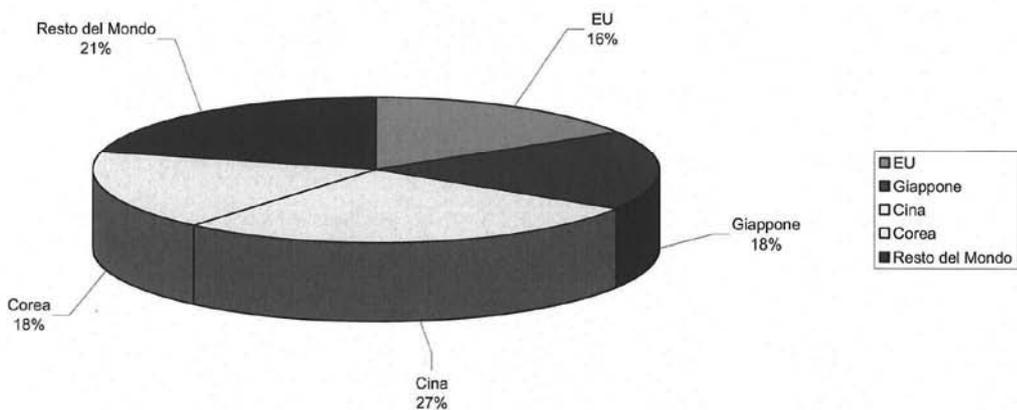
Rispetto ai comparti standard e high- tech si segnalano delle differenze tra i vari paesi. Nello standard, infatti, Corea e Giappone rappresentano da soli circa l'80% del mercato mentre l'Europa assorbe solo il 13 %, valore che la riporta al dato del 2007.



Quote ordini mondiali Anno 2010 - Quote di mercato Unità trasporto Standard (% tslc)



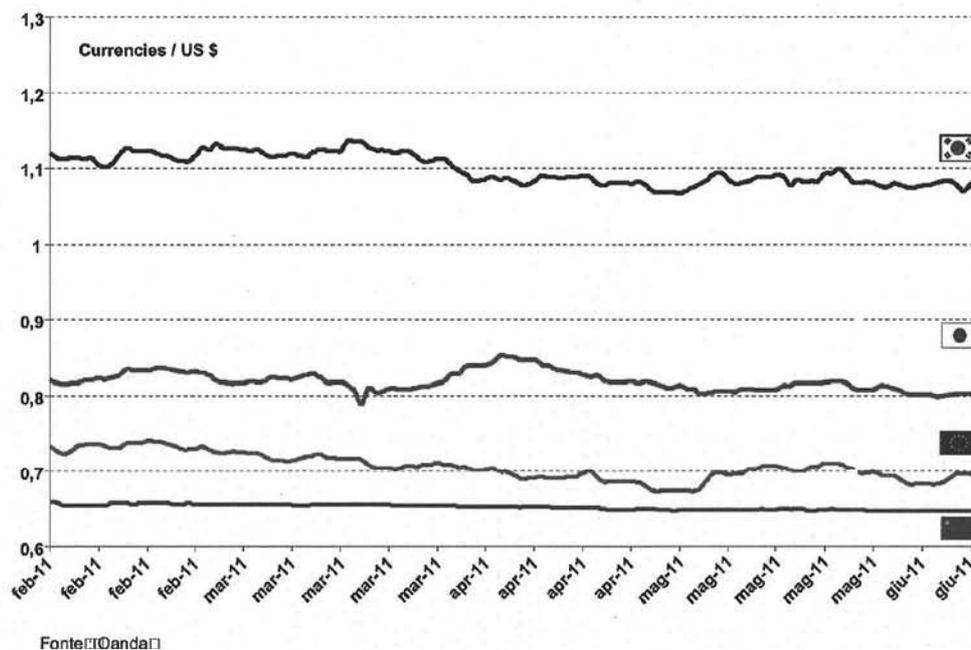
Quote ordini mondiali Anno 2010 - Quote di mercato unità trasporto High Tech (% tslc)



I dati che precedono devono essere naturalmente depurati all'andamento dei cambi delle valute dei paesi costruttori, per tener conto delle politiche di Exchange dumping attuate attraverso l'artificiosa sottovalutazione delle rispettive monete. Anche nel 2010 il won della Corea e il renminbi (yuan) della Cina, ovvero le monete dei due principali produttori di cantieristica mondiale, sono restate sottovalutate rispetto al dollaro USA, moneta di riferimento con cui si negoziano le navi aggravando le difficoltà dei concorrenti.²

² Amare conclusioni sono state tratte in occasione del convegno "*Crisi economica: soluzioni finanziarie, assicurative e legali per le costruzioni navali*" che si è tenuto a Genova nel maggio 2011 durante il quale si è discusso circa la situazione cantieristica europea in generale, la quale ha perduto circa il 15% della produzione mondiale a favore dei cantieri navali del Far East, artefici negli anni passati (dal 1998 al 2010) di un dissennato incremento della capacità produttiva che è la causa principale della riduzione produttiva europea, che ad oggi si attesta, come sopra riportato dai dati ASSONAVE ad una quota mondiale inferiore al 10% , confermando però un ruolo preminente nelle costruzioni di unità ad elevato valore aggiunto, in modo particolare la cantieristica italiana.

ANDAMENTO CAMBI GIORNALIERI 2009 - 2010



Tale situazione è stata pertanto generata dalla riduzione del carico di lavoro derivante dal crollo della domanda e pertanto alla mancata saturazione delle risorse produttive che hanno costretto i cantieri europei a tagli occupazionali per ridurre i costi di esercizio e rinunciare a settori di costruzione di unità con minore valore aggiunto. L'attuale divario tra domanda e capacità produttiva resta di un'ampiezza drammatica secondo ASSONAVE (Relazione dell'Assemblea ASSONAVE tenutasi a Roma nel novembre 2011), infatti, cita l'Associazione, dagli 86 milioni di tslc toccati nel 2007, il valore della domanda si è dimezzato nel 2008 per crollare nel 2009 a 16 milioni di tslc. Per la fine del 2010 il valore si attesta intorno alla quota di 39 milioni di tslc, che seppur in lieve ripresa, risulta largamente insufficiente ad alimentare una capacità produttiva mondiale stimata in oltre 60 milioni di tslc. Praticamente i cantieri europei sono scomparsi dal settore delle navi tradizionali (bulk-carrier, petroliere, petrolchimiche, gasiere), ormai costruite con risultati qualitativi ottimi nei paesi del Far East, mentre hanno ancora un ruolo importante nel settore a elevato contenuto tecnologico, navi passeggeri in particolare, ove la cantieristica italiana riveste un ruolo leader.

2. Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo

2.1 La politica dell'Unione Europea

A livello di politiche comunitarie il 2010 non è stato un anno particolarmente significativo per il settore cantieristico, essendosi l'UE focalizzata più sui servizi che non sull'industria manifatturiera trascurando alcuni comparti come quello della cantieristica navale.

L'anno è iniziato, infatti, con le comunicazioni effettuate dalla Presidenza europea all'interno del Gruppo di lavoro del Consiglio "Amici della Presidenza" il 3 febbraio 2010 a Bruxelles in merito alle *iniziative nel settore della politica marittima soffermandosi solamente sulla " politica marittima integrata per una migliore governance nel Mediterraneo"*.

Nel quadro delle comunicazioni fatte dalla Commissione nella stessa sede sono da segnalare la proposta di Regolamento relativo al finanziamento della Politica marittima integrata per l'arco temporale 2011–2013, lo stanziamento di 15 milioni di euro annui per il sostegno ad un'ampia gamma di iniziative (studi, progetti pilota, sorveglianza marittima, strategie regionali) e l'intento di sviluppare la dimensione internazionale della politica marittima integrata dell'Unione europea, sottolineando come la politica marittima integrata comunitaria non può prescindere dal considerare la dimensione globale del settore marittimo.

Tale indirizzo è confermato dal documento (8884/10) riguardante la sintesi della riunione plenaria del Parlamento europeo tenutosi a Strasburgo il 20 aprile 2010 avente

ad oggetto gli obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica europea dei trasporti marittimi fino al 2018.

Le problematiche affrontate riguardano il settore dei trasporti marittimi quali il protezionismo, la concorrenza sleale, le procedure amministrative per le spedizioni per uno spazio comune dei trasporti marittimi senza barriere e la pirateria, reputando necessario trovare soluzioni globali per il settore. E' emersa la necessità di lavorare sulle linee guida sugli aiuti di Stato per la spedizione.

L'attività ha trovato la sua definizione con la risoluzione del Parlamento europeo del 5 maggio 2010 sugli "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica della UE dei trasporti marittimi fino al 2018" e successivamente con la proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio europeo (2010/0257) che istituisce un programma destinato al sostegno di misure intese a promuovere ulteriormente lo sviluppo e l'attuazione della politica marittima integrata .

In particolare, si intende promuovere lo sviluppo e l'attuazione di una "governance" integrata degli affari marittimi e costieri e di strategie integrate dei bacini marittimi; contribuire allo sviluppo di strumenti intersettoriali per le politiche che interessano il mare o le coste; sostenere la formulazione congiunta di politiche e promuovere l'uso sostenibile delle risorse marittime e costiere e la crescita economica sostenibile, l'innovazione e l'occupazione nei settori marittimi e nelle regioni costiere, in modo coerente con le priorità ed azioni di politica settoriale; definire ulteriormente i limiti della sostenibilità delle attività umane che hanno un impatto sull'ambiente marino, nell'ambito della direttiva quadro sulla strategia marina; migliorare e

accrescere la cooperazione e il coordinamento esterni con riguardo agli obiettivi della politica marittima integrata.

Il programma può concedere un sostegno finanziario per azioni conformi agli obiettivi di cui ad esempio: studi e programmi di cooperazione; informazione del pubblico e scambio di migliori pratiche, di comunicazione e divulgazione, inclusa l'organizzazione di campagne pubblicitarie ed eventi nonché lo sviluppo e l'aggiornamento di siti web; conferenze, seminari, workshop e forum delle parti interessate; condivisione, sorveglianza, visualizzazione e accesso pubblico di un esteso volume di dati, migliori pratiche e banche dati sui progetti regionali finanziati dall'Unione, se del caso tramite un segretariato istituito per una o più di queste finalità; azioni relative a strumenti trasversali, inclusi i progetti pilota. Il sostegno finanziario nell'ambito del programma può essere concesso a persone fisiche o giuridiche, di diritto pubblico o privato, incluse le agenzie dell'Unione. La dotazione finanziaria per l'esecuzione del programma è fissata a 50 000 000 EUR per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2011 e il 31 dicembre 2013.

La crisi della cantieristica navale e i possibili rimedi sono stati, invece, fotografati nella conferenza ad Alto Livello su LEADERSHIP 2015 tenutasi a Bilbao, il 21 aprile 2010. Azioni di stimolo per gli investimenti, modalità di finanziamento agevolati, iniziative per garantire condizioni di parità a livello europeo e mondiale, incentivazione dell'innovazione sono gli argomenti trattati nell'importante simposio.

La fase di stallo di domanda di nuove costruzioni è vista superabile da una

politica volta ad incentivare lo svecchiamento di flotte in cui sopravvivono troppe unità obsolete.

“Dei 670 ferries che vagano in acque europee, 180 (il 27%) hanno superato i 30 anni di età; nel mediterraneo tale percentuale sale al 38%: 135 ferries su 360 in navigazione, anche se di dimensioni ridotte e quindi di assai limitato interesse per la canteristica maggiore”³. L’Assonave ha proposto l’eliminazione dalle acque europee del naviglio obsoleto con bandiera comunitaria e la sostituzione - supportata da incentivi tipo “eco bonus” e da un intervento della BEI - con unità avanzate sotto il profilo ambientale e della sicurezza. Secondo i partecipanti alla conferenza tali strumenti dovrebbero essere attuati dai singoli Stati, ma all’interno di un coordinamento dell’Unione europea al fine di garantire azioni leali di concorrenza ed evitando soluzioni nazionali separate non risolutive. Alcuni interventi anticongiunturali quali l’emissione di ordini in campo militare, l’offerta di garanzie a finanziamenti per la realizzazione di navi e l’approvazione di linee di credito per consentire il prosieguo dell’attività dei cantieri sono stati ugualmente deliberati da Francia, Germania, Finlandia e Spagna.

Al riguardo, l’Associazione internazionale dei cantieri navali (CESA) ha sollecitato azioni urgenti da parte dell’UE ricordando come “Leadership 2015” ha dimostrato quanto sia utile un coordinamento a livello politico europeo. Il Coreper tenutesi il 5 maggio 2010 ha trattato anche dello stato della cantieristica navale particolarmente colpita dalla crisi economica e finanziaria, richiamando le

³ Relazione del Presidente all’assemblea degli associati e degli aderenti, Roma 11 novembre 2011

conclusioni della recente Conferenza ad Alto Livello su LEADERSHIP 2015 di Bilbao, nonché gli sviluppi a livello internazionale per la riapertura dei negoziati per un accordo in ambito OCSE. Il Vice Presidente Tajani ha sottolineato la gravità della situazione e ha richiamato quattro linee di azione imperniate sul rilancio della domanda (con particolare sostegno a soluzioni tecnologiche innovative), sull'accesso al credito (con il coinvolgimento della Banca Europea degli Investimenti, al fine di un utilizzo razionale delle risorse disponibili e la eventuale creazione di un Fondo Europeo di Garanzia), sulla promozione dell'innovazione (con impatto ambientale positivo, in linea con la strategia Europa 2020) e sul sostegno alla concorrenza dell'Unione (contrastando la tendenza del mercato globale a stabilire prezzi ingiusti). Il Vice Presidente si è dichiarato convinto che la cantieristica europea possa conservare il suo spazio nel mercato e ha ribadito l'impegno della Commissione sul fronte dell'innovazione, del rinnovo delle flotte comunitarie e di una verifica della politica degli aiuti di stato (al di là della scadenza del 2010), della proroga del programma di sostegno alla realizzazione di nuove costruzioni navali (in scadenza nel 2011).

Il Consiglio competitività (Mercato interno, Industria, Ricerca) n. 3016, tenutosi a Brussels, il 25 maggio 2010 ha preso atto delle informazioni fornite dalla Commissione sulla situazione e sulle prospettive della cantieristica europea (9840/10). In particolare, si confermano i modi per affrontare l'impatto della crisi economica globale e per garantire una migliore occupazione in questo settore attraverso la promozione di nuova domanda per una maggiore sicurezza e navi meno inquinanti, il

miglioramento dell'accesso ai finanziamenti, la creazione di condizioni di parità azioni di stimolo della ricerca e dell'innovazione. In tale sede l'Italia aveva invitato la Commissione ad adottare ulteriori iniziative a breve termine, volte a stimolare gli investimenti per il rinnovo delle flotte, a predisporre nuovi strumenti finanziari con il coinvolgimento della BEI, a sostenere il settore dell'innovazione e della ricerca.

Il 2010 non ha però segnato al riguardo il raggiungimento di questi obiettivi sia per l'affievolirsi del sostegno dei Governi stante la necessità di “mettere in sicurezza” i conti pubblici che per l'opposizione di una parte del mondo armatoriale - specie del nord europa che teme il formarsi di un surplus di stiva - ma forse principalmente per un atteggiamento riluttante da parte della Commissione che tende di principio ad ostacolare l'adozione di provvedimenti settoriali.

La Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale, entrata in vigore il 1° gennaio 2004, doveva in origine applicarsi per un periodo di tre anni. La Commissione ha poi deciso di prorogarne l'applicazione in due occasioni: nel 2006, per un periodo di due anni, e nel 2008, per altri tre anni. Di conseguenza, allo stato attuale la disciplina sulla costruzione navale è applicabile fino al **31 dicembre 2011**. La Commissione europea, in vista della scadenza, ha nel 2010 aperto una consultazione pubblica per la revisione della disciplina e per valutare i risultati della sua applicazione allo scopo di stabilire se fosse necessario continuare ad applicarla nella sua forma attuale, modificarla o attenderne la scadenza.

La costruzione navale è uno dei pochi settori tuttora sottoposti a un regime di aiuti specifico in deroga alle disposizioni orizzontali (non settoriali). Questa situazione è giustificata in parte da ragioni storiche e in parte da talune caratteristiche del mercato della costruzione navale, in particolare il fatto che si tratta di un mercato mondiale in cui si prevedono generalmente sovraccapacità di natura ciclica.

Le disposizioni specifiche riguardano in particolare i seguenti settori: aiuti alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione, aiuti per la chiusura, aiuti a favore dell'occupazione, crediti all'esportazione, aiuti allo sviluppo, aiuti a finalità regionale. I crediti all'esportazione e gli aiuti allo sviluppo sono generalmente valutate sulla base dell'accordo OCSE intitolato "Guidelines for Officially Supported Export Credits" (accordo sugli orientamenti per i crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico) e del correlato "Sector Understanding on Export Credits for Ships" (accordo settoriale sui crediti all'esportazione per le navi), cui la disciplina sulla costruzione navale fa riferimento.

La Direzione Generale del trasporto marittimo e per vie d'acque interne ha partecipato alla consultazione pubblica esprimendo l'orientamento di mantenere una disciplina speciale essendo essa un importante strumento di politica industriale.

La cantieristica avrebbe fatto ricorso volentieri allo strumento orizzontale per la R/D/I, anche perché lo stesso prevede una più alta intensità di aiuti e, per alcuni aspetti, una più ampia gamma di costi eligibili; ma lo strumento orizzontale prevede che, nel caso il prototipo venga venduto – situazione tipica della cantieristica – ogni ricavo generato dalla vendita debba essere sottratto dai costi eligibili. Pertanto, mentre tale

provvedimento funziona per molti settori industriali dove, in relazione alle produzioni di serie (es. aeronautica) i costi di sviluppo sono ammortizzati su grandi volumi di produzione, nel caso della cantieristica questo obbligo annulla totalmente l'effetto dell'aiuto perché prototipi sono del tipo "one-off" non essendoci produzione di serie, ma al contrario ogni nave è l'evoluzione della precedente; senza sottacere poi l'alto livello di rischio tecnologico che il processo produttivo cantieristico comporta.

In particolare, sono state suggerite le modifiche da apportare allo scopo di riflettere gli sviluppi della politica e del mercato e delle caratteristiche specifiche del settore, come gli aiuti per la protezione ambientale. Infatti, non sono utilizzabili nello shipbuilding gli strumenti del Framework orizzontale sull' "Environment protection" stante la difficoltà di quantificare i benefici ottenibili e l'obbligo di sottrarre questi ultimi dai costi eleggibili rendendo in ogni caso economicamente insensata l'operazione. Si è, inoltre, espresso l'avviso che gli aiuti alla chiusura in un periodo di recessione economica come l'attuale e di diminuzione degli ordini possono essere ritenuti utili.

Alcuni dei problemi che affliggono oggi il settore della costruzione navale dell'UE sono (almeno parzialmente) connessi alla crisi economica e finanziaria. Ad esempio, dopo diversi anni in cui la domanda di nuove navi si è mantenuta molto elevata, nel 2009/2010 si è registrata una sua drastica diminuzione. Inoltre, risulta che alcuni cantieri e armatori trovino difficoltà ad accedere ai finanziamenti.

La consultazione si è conclusa a gennaio 2011, ma già si palesa l'orientamento dei servizi della Commissione diretto a far rientrare le questioni connesse alla crisi

economica e finanziaria nel contesto delle misure di aiuto previste per affrontare la crisi stessa.

La politica ambientale europea pone con la “Strategia europea 2020” come obiettivo principale per il 2020 l’impegno a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra di almeno 20% rispetto ai livelli del 1990 o del 30%. In base a questa normativa tutti i settori dell’economia dovrebbero contribuire a realizzare tali riduzioni di emissioni, compreso il trasporto marittimo e aereo internazionale. Il trasporto marittimo provoca circa il 4% della produzione mondiale di emissioni antropiche di CO₂ e si stima che le emissioni provenienti dalle navi aumenteranno del 150%-200% entro il 2050.⁴

Devono essere individuate le soluzioni tecnologiche e le opzioni politiche per tale riduzione, dibattito che nel 2010 ha particolarmente interessato il settore armatoriale. Al suo interno si è proposto una qualche forma di rottamazione obbligatoria che avrebbe liberato la flotta di navi inquinanti, e incoraggiato i proprietari ad investire nel più moderno ecologico tonnellaggio con sistemi di propulsione più ecologici, piuttosto che una normativa sui carburanti a basso contenuto di zolfo che aumenterebbe il rischio sia di problemi tecnici che di incendi in quanto i motori attualmente in servizio sulla maggior parte delle navi non sono stati progettati per livelli così bassi di zolfo.

L’ASSONAVE conformemente a CESA ha ugualmente invocato un sostegno agli investimenti in navi green, cioè più ecologiche ed economiche nei consumi.

⁴ Rapporto del centro comune di ricerca della Commissione Europea (CCR) pubblicato il 20 dicembre 2010

Se pur da diverse prospettive sono state indicate le medesime soluzioni al problema queste, come già rilevato all'inizio di questo paragrafo, non hanno trovato accoglimento nell'anno in esame e le speranze di ottenerlo nel 2011 appaiono ridotte per la riluttanza dei servizi della Commissione Europea ad impegnarsi in questa direzione.

2.2 La politica internazionale, il WP6 OCSE

A livello di politiche internazionali deve ricordarsi l'opera svolta dall'OCSE con il Gruppo di lavoro dedicato alla cantieristica navale (WP6). La prima sessione di lavoro del WP6 per l'anno 2010, si è tenuta a Parigi dal 13 al 14 Aprile 2010. La sessione, che ha avuto una larga partecipazione, è servita a consolidare gli accordi del Gruppo dei quattro (UE, Giappone, Corea e Cina) e degli altri Paesi OCSE e non-OCSE (presenti come uditori) iniziati nella precedente 109^a sessione, per consentire la riapertura dei negoziati *Shipbuilding Agreement*, i cui negoziati si sono interrotti dal 2005.

Lo *Shipbuilding Agreement* ha come obiettivo primario il *pricing*, ossia la regolazione del mercato mondiale della cantieristica navale per evitare distorsioni di mercato o aiuti di stato "mascherati". Il Segretariato del WP6 dell'OCSE in questo gravissimo periodo di crisi, per mitigare i danni provocati da *market distorting practices* (concorrenza sleale), ha cercato di dare la massima trasparenza agli aiuti di

Stato, concessi dai Governi, pubblicandoli nell'*Inventory*.⁵

Nella 110^a sessione del WP6 è stato presentato l'aggiornamento al 31 dicembre.

La sessione del WP6 OCSE si è conclusa con l'accordo di tutti i partecipanti a riprendere i lavori per lo *Shipbuilding Agreement* e l'Italia ha espresso successivamente, come Stato membro dell'OCSE, anche il suo esplicito assenso scritto per la ripresa di questi importanti negoziati.

La seconda sessione di lavoro del WP6 per l'anno 2010, si è tenuta a Parigi dal 2 al 3 Novembre 2010. I lavori hanno riguardato in prevalenza azioni per raggiungere l'accordo fra i Paesi (membri OCSE e non-OCSE) a riavviare lo *Shipbuilding Agreement* secondo quanto deciso nella precedente sessione di Aprile. E' mancato l'accordo in generale ma soprattutto fra la UE e la Corea (Cina, non-OCSE e Giappone erano favorevoli), in quanto la Corea non ha accettato l'ipotesi di fissare delle tabelle di prezzo sulla manodopera (*pricing*).

Il Consiglio dell'OCSE tenutosi a dicembre, in mancanza dell'accordo tra i principali attori del mercato cantieristico navale, ha così deciso di sospendere definitivamente i lavori dello *Shipbuilding Agreement*.

Il Gruppo di Lavoro WP6 è rimasto il punto di riferimento per gli accordi bilaterali di *pricing* nella cantieristica navale fra i Paesi con il compito di cercare di stabilire normali condizioni alla concorrenza nel settore, arginare *market distorting practices* con politiche di trasparenza attraverso l'aggiornamento periodico

⁵ Documento periodicamente aggiornato con dati istituzionali degli Stati membri sugli aiuti di stato e sui sussidi di altra natura erogati e pubblicato sull'intranet OLIS dell'OCSE a cui accedono solo gli utenti abilitati.

dell'*Inventory*. Il *market distorting practices* (concorrenza sleale) e il *pricing* sono stati oggetto di discussione, anche per la cantieristica navale.

Parallelamente ai lavori del WP6 si svolgono tavoli di confronto nel Gruppo degli Esperti dei Crediti all'Esportazione, le cui posizioni sono concordate in ambito Unione Europea (DG TRADE Direzione Generale del Commercio dove è confluita la cantieristica navale successivamente alla soppressione del settore marittimo in quanto legata al commercio dell'acciaio).

L'Italia è rappresentata nel Gruppo degli esperti sui Crediti all'Esportazione dal Ministero dello sviluppo economico (Dipartimento per l'impresa e l'internazionalizzazione - Direzione Generale per le Politiche di Internazionalizzazione e la Promozione degli Scambi – Divisione 2), SACE e SIMEST.

3. La produzione cantieristica italiana

La situazione cantieristica italiana non si discosta molto da quella mondiale illustrata nel primo capitolo, infatti l'acquisizione degli ordini è risultato insufficiente per la copertura della totale capacità produttiva italiana

Il 2010 ha visto la chiusura di uno storico polo navalmeccanico come i Cantieri Navali di Pesaro che si è aggiunta a quella del Cantiere Navale De Poli.

In tale scenario sono comunque da segnalare i cantieri Rosetti di Ravenna che nel corso del 2010 hanno concretizzato due ordini, i cantieri Mariotti di Genova che hanno lavorato una nave da crociera del Gruppo Carnival, ancora, i cantieri Palumbo di Napoli che si sono addirittura aggiudicati i cantieri di riparazione e trasformazione Malta Yard Ltd, mentre la Fincantieri si è aggiudicata due unità passeggeri da 141.000 tsl da realizzare per conto della Princess Cruises. Il mercato delle crociere ha retto meglio degli altri settori la crisi economica internazionale e nel corso del 2010 ha mostrato buoni segnali di ripresa, sia per il totale degli ordini che è stato di 6 unità contro solo 4 nel biennio 2008-2009⁶, che per l'incremento mondiale di passeggeri pari, secondo l'associazione americana Cruises Lines International, all'11,94%.

⁶ Relazione del Presidente Assemblea ASSONAVE 2010

3.1 I dati del monitoraggio

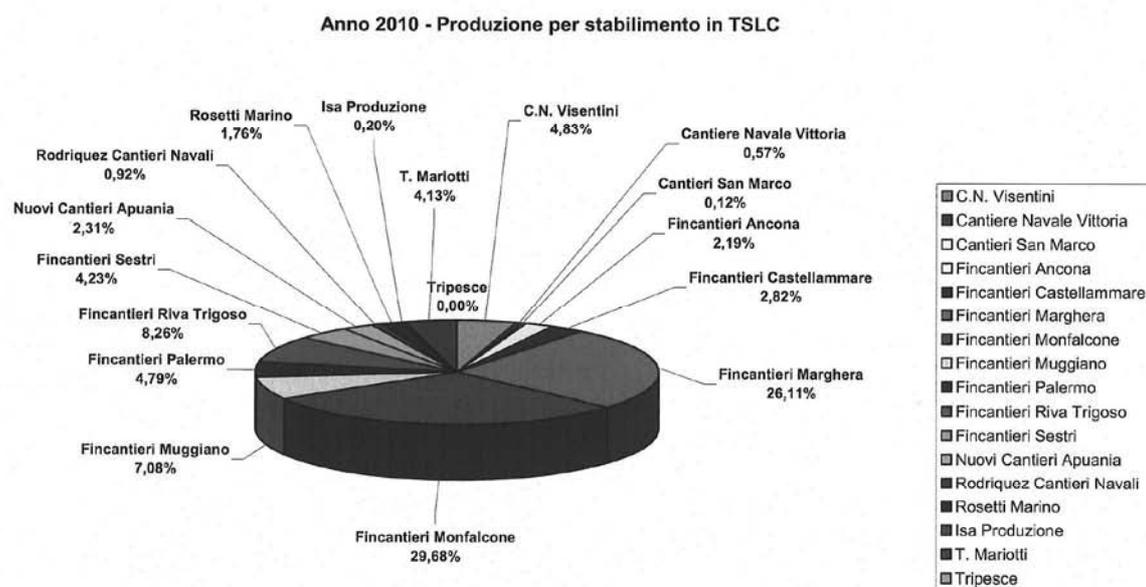
L'attività di monitoraggio della cantieristica navale italiana svolta dalla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne tramite la scheda conoscitiva informatizzata pubblicata sul sito istituzionale del Ministero, è rivolta sia ai cantieri navalmeccanici in generale che ai cantieri del settore diportistico; alcuni di questi ultimi sono stati anche contattati direttamente presso la fiera espositiva Big Blu tenutasi a Roma a marzo 2011. I dati di 36 stabilimenti navalmeccanici e diportistici, comprensivi di quelli delle imprese navalmeccaniche iscritte negli Albi speciali, sono riportati nelle sottostanti schede di seguito:

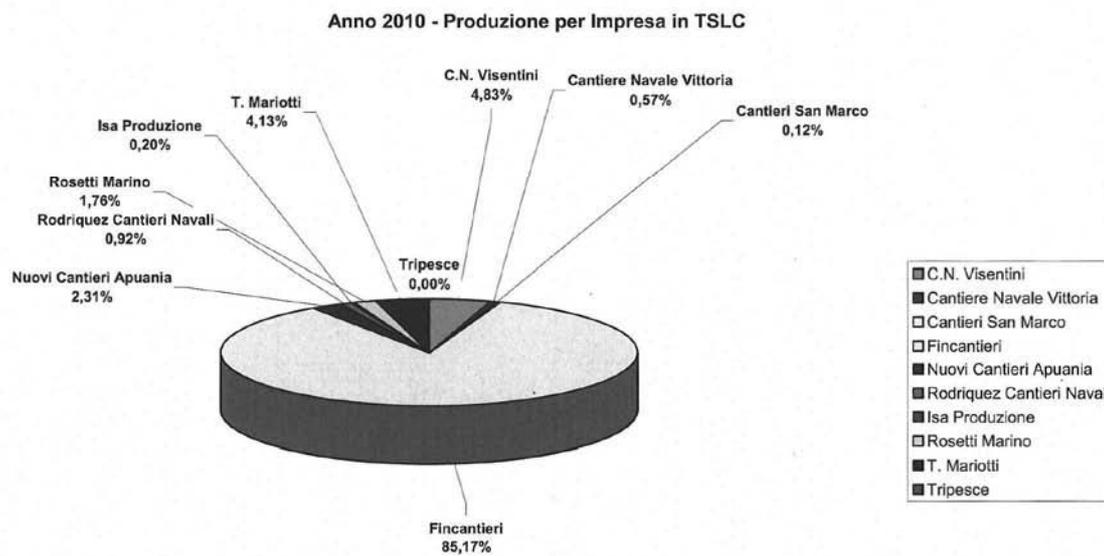
a) Costruzione navale

ANNO 2010	Prov.	Costruzione (numero)	Costruzione (tsl)	Costruzione (TSLC)
C.N. Visentini	RO	4	104.750	94.276
Cantiere Navale Vittoria	RO	11	2.892	11.106
Cantieri San Marco	SP	1	450	2.250
Fincantieri Ancona	AN	2	21.400	42.800
Fincantieri Castellammare	NA	1	49.500	55.000
Fincantieri Marghera	VE	4	407.600	509.500
Fincantieri Monfalcone	GO	4	467.400	579.250
Fincantieri Muggiano	SP	9	N.P.	138.164
Fincantieri Palermo	PA	4	44.556	93.504
Fincantieri Riva Trigoso	GE	7	6.168	161.270
Fincantieri Sestri	GE	1	66.000	82.500
Nuovi Cantieri Apuania	MS	2	N.P.	45.104
Rodriquez Cantieri Navali	ME	6	5.320	17.960
Rosetti Marino	RA	7	9.915	34.274
T. Mariotti	GE	2	47.413	80.534
Isa Produzione	AN	6	N.P.	3.888
Tripesce	LI	2	19	95

Prendendo in considerazione la produzione dell'anno 2010 delle imprese navalmeccaniche di costruzione navale, risultano lavorate nel corso dell'anno n. 73 unità di complessive 1.951.475 tslc.

I grafici che seguono illustrano visivamente la distribuzione della produzione delle costruzioni navali sia per stabilimenti che per singola impresa.





Nello specifico gli stabilimenti che hanno dato il loro importante contributo al monitoraggio:

Stabilimento: T.MARIOTTI					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Seabourn Sojourn	32.346	198,19	Nave da crociera	50.400	Seabourn Cruise Line
C. Columbus	15.067		Nave da crociera	30.134	Hapag Lloyd AG

Stabilimento: ROSETTI MARINO					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
C. 94	381	31,3	TUG	1.830	Augustea
C. 99	1.450	50,0	AHT	4.285	Augustea
C. 100	1.450	50,00	AHT	4.285	Augustea
C. 103	2.305	72,00	SV	5.433	F.Ili D'Amato
C. 104	2.305	72,00	SV	5.433	F.Ili D'Amato
C. 102	2.305	72,00	SV	5.433	F.Ili D'Amato
C. 106	1.550	52,40	AHT	7.575	Augustea Offshore

Stabilimento: NUOVI CANTIERI APUANIA					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Forza	25.518	199,14	Ro-Ro Pax	22.552	Grimaldi Holding
Energia	25.518	199,14	Ro-Ro Pax	22.552	Grimaldi Holding

Stabilimento: CANTIERE NAVALE VITTORIA					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
822	233		Pattugliatore	1.165	G.P.C.F.G.S. Libia
823	233		Pattugliatore	1.165	G.P.C.F.G.S. Libia
824	173		Pattugliatore	865	G.P.C.F.G.S. Libia
825	78		Pattugliatore	390	G.P.C.F.G.S. Libia
828	50		Mezzo da sbarco MTM	300	NAVARM Ministero Difesa
829	50		Mezzo da sbarco MTM	300	NAVARM Ministero Difesa
830	50		Mezzo da sbarco MTM	300	NAVARM Ministero Difesa
831	50		Mezzo da sbarco MTM	300	NAVARM Ministero Difesa
833	50		Mezzo da sbarco MTM	300	NAVARM Ministero Difesa
834	475		Imb. Da lavoro	2.375	Bambini Srl
835	1.450		Imb. Da lavoro	3.646	LAVORI MARITTIMI E DRAGAGGI

Stabilimento: CANTIERE NAVALE VISENTINI					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
C. 223 VISEMAR ONE	26.375		RO-RO PAX	23.738	Visemar Ro-Ro
C.227 CARTOUR DELTA	26.375		RO-RO PAX	23.738	Visemar Trasporti
C. 229	26.000		RO-RO PAX	23.400	VISEMAR TRASPORTI
C. 230	26.000		RO-RO PAX	23.400	VISEMAR DI NAVIGAZIONE

Stabilimento: CANTIERI SAN MARCO					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
C 22 SAN GENNARO	450		Rimorchiatore	2.250	Rimorchiatori Napoletani

Stabilimento: RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 354	1.200		South Vessel		Sultanato Oman
Costr. 325	260		Aliscafo		Cantiere
Costr. 326	260		Aliscafo		Cantiere
Costr. 329	1.200		Aliswath		Cantiere
Costr. 351	1.200		South Vessel		Sultanato Oman
Costr. 353	1.200		South Vessel		Sultanato Oman

Stabilimento: TRIPESCE					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Hippy 30 L	8	9,00	Cargo trasp. merci		Ormezzatori Capodistria
TR 42 L	11	13,00	Ormezzatore		Ormezzatori Augusta

FINCANTIERI stabilimento ANCONA					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
L'Austral	10.700	137,00	M/n Crociera	21.400	Compagnie Du Ponant
Le Boreal	10.700	137,00	M/n Crociera	21.400	Compagnie Du Ponant

FINCANTIERI stabilimento CASTELLAMMARE					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 6139 "Cruise Olympia"	54.310		Ro-Ro Pax	55.000	Grimaldi

FINCANTIERI stabilimento MARGHERA					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 6164 - Costa Deliziosa	92.600	294,00	M/n Crociera	115.750	Costa Crociere
Costr. 6181 - Nieuw Amsterdam	87.000	285,30	M/n Crociera	107.500	H.A.L. Antillen
Costr. 6188 - Costa Favolosa	114.500	247,70	M/n Crociera	143.125	Costa Crociere
Costr. 6189 - Costa Fascinosa	114.500		M/n Crociera	143.125	Costa Crociere

FINCANTIERI stabilimento MONFALCONE					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 6166 "Azura"	116.000	242,30	M/n Crociera	145.000	P&O Cruises
Costr. 6187 "Queen Elizabeth"	90.400	265,30	M/n Crociera	113.000	Cunard - Carnival PLC
Costr. 6201 "Carnival Breeze"	128.500	269,20	M/n Crociera	160.625	Carnival Corporation
Costr. 6167 "Carnival Magic"	128.500	269,20	M/n Crociera	160.625	Carnival Corporation

FINCANTIERI stabilimento MUGGIANO					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 6168			AHTS	6.168	Hartmann
Costr. 6172			AHTS	6.168	Hartmann
Costr. 6176			AHTS	6.168	Hartmann
Costr. 6154 "Serene"		133,90	Mega Yacht	23.400	
Costr. 6197			SMG U21A	34.375	M.M.I.
Costr. 6213		84,00	SNFRW Carrier		FSU Fzyarb Russian
Costr. 6198			SMG U219	34.375	M.M.I.
Costr. 6221			Saettia	4.110	U.A.E. Navy
Costr. 6218 "Victory"		140,00	Mega Yacht	23.400	

FINCANTIERI stabilimento RIVA TRIGOSO					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 6171	3.084		AHTS	6.168	Hartmann
Costr. 6173	3.084		AHTS	6.168	Hartmann
Costr. 6209			FREMM	37.940	M.M.I.
Costr. 6145			FREMM	37.940	M.M.I.
Costr. 6146			FREMM	37.940	M.M.I.
Costr. 6220			ASW VESSEL	5.114	U.A.E. Navy
Costr. 6186			Fleet Tanker	30.000	M.M. India

FINCANTIERI stabilimento SESTRI					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
C. 6194	66.000	225,00	M/n passeggeri	82.500	Oceania Cruise

FINCANTIERI stabilimento PALERMO					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
Costr. 6169	3.084		AHTS	6.168	FINC. DIVIS. MILITARE
Costr. 6174	3.084		AHTS	6.168	FINC. DIVIS. MILITARE
Costr. 6175	3.084		AHTS	6.168	FINC. DIVIS. MILITARE
Costr. 6177 "Scarabeo 8"	54.000		Piattaforma	75.000	SAIPEM

Stabilimento: ISA PRODUZIONE					
Unità lavorate dal 01.01.2010 al 31.12.2010					
Nominativo	tsl	Lft	Tipologia	TSLC	Proprietà/Committente
ISA 630_AR			M/Y	1.200	
ISA 600_GR			M/Y	1.200	
ALFA SEA			M/Y		
360			M/Y	498	
ISA 500.02 OP			M/Y	495	
ALEXANDER V			M/Y	495	

Un particolare approfondimento va riservato alla produzione Fincantieri riportando i dati più significativi estrapolati dal bilancio 2010 pubblicato dall'Azienda. E' doveroso uno sguardo al portafoglio ordini e produzione della Società che nel corso del 2010 ha acquisito ordini con un lieve incremento rispetto al 2009, tuttavia inferiori al dato del 2008. Tale decremento è la conseguenza del perdurare della situazione di crisi, i cui primi segnali si sono avvertiti nel corso del 2009 e che ha portato ad una significativa contrazione della domanda di nuove unità in tutti i segmenti di riferimento della Società.

In particolare la Fincantieri ha acquisito l'ordine per due unità da crociera da 141.000 TSL per conto della Princess Cruise Line del Gruppo Carnival.

Riguardo al settore riguardante i traghetti non risultano per Fincantieri ordini in portafoglio in quanto il mercato accessibile all'Azienda è rappresentato dai *cruise ferries* di grandi dimensioni (lunghezza superiore a 170 metri), traghetti in grado di coniugare l'efficienza nel trasporto di passeggeri con auto al seguito o veicoli commerciali e l'elevato standard qualitativo offerto dalle navi da crociera.

Riguardo alle unità speciali si rileva la positiva esperienza con il completamento e l'integrazione della piattaforma di perforazione semisommersibile "Scarabeo 8" in cui la Società ha saputo mettere in campo capacità organizzative e gestionali svolgendo il ruolo di main contractor del progetto. Da segnalare il proseguimento nel corso dell'anno della produzione di una unità particolare commissionato dal Ministero dello Sviluppo Economico, a seguito di un accordo di cooperazione tra Italia e Russia,

destinata al trasporto di combustibile nucleare esausto e rifiuti radioattivi derivanti dallo smantellamento dei sommergibili nucleari russi.

Con la consegna di 9 AHTS (Anchor Handling Tug Supply-Vessel), unità polivalenti da rimorchio e supporto offshore, ordinate dal gruppo Hartmann, si è invece concluso il programma di 12 unità.

Gli eventi più rappresentativi della produzione 2010 della Società nel settore mercantile sono sintetizzati:

	Impostazioni	Vari	Consegne
Navi da Crociera	4	5	5
Cruise Ferries	/	/	1
Offshore	/	/	1
Unità speciali > 40 m.	/	3	9

Le navi consegnate sono :

“Costa Deliziosa” nave da crociera da 92.600 tsl, consegnata dallo stabilimento di Marghera ;

“Azura” nave da crociera da 116.000 tsl , consegnata dallo stabilimento di Monfalcone;

“Le Boreal” nave da crociera extra lusso da 10.700 tsl, consegnata dallo stabilimento di Ancona;

“Cruise Olympia” cruise ferry da 54.310 tsl, consegnata dallo stabilimento di Castellammare di Stabia;

“Queen Elizabeth” nave da crociera da 90.400 tsl , consegnata dallo stabilimento di Monfalcone; “Nieuw Amsterdam” nave da crociera da 87.000 tsl, consegnata dallo stabilimento di Marghera; “Scarabeo 8” piattaforma di perforazione da 54.000 tsl, consegnata dallo stabilimento di Palermo.

Nel settore delle costruzioni del naviglio militare si evince che per il secondo anno consecutivo il comparto, in ambito mondiale, ha registrato una flessione (circa 5% circa rispetto al 2009). Sul mercato europeo i tagli al budget per la difesa dei maggiori paesi, ha comportato un ridimensionamento o uno slittamento dei programmi nazionali, pertanto laddove si esauriscono i programmi delle Marine nazionali si è creato un vuoto produttivo. Nonostante la flessione del mercato internazionale la Fincantieri si è aggiudicata importanti commesse sul mercato americano e medio-orientale dimostrando il successo delle attività di espansione sull'estero avviate nel recente passato. In particolare è stata acquisita una importante commessa per conto degli Emirati Arabi Uniti, relativa alla costruzione di due pattugliatori costieri Stealth, più opzione per ulteriori due unità gemelle. Vincente si è dimostrata la scelta di Fincantieri di puntare sul mercato militare statunitense , fino a poco tempo fa non accessibile, tant'è che a dicembre 2010 è stato emesso l'ordine per le prime due navi facenti parte del programma LCS (Littoral Combat Ship) - (n. 20 unità da costruire tra i due consorzi in gara, Lockheed Martin e Fincantieri Marine Group). Inoltre, è stato acquisito un ordine n. 39 unità di piccole dimensioni e specializzate (Response Roats-Medium RB-M), unità di circa 14 metri con velocità massima di 40 nodi, molto

performanti, nell'ambito di un programma pluriennale per conto della US Coast Guard da realizzarsi presso il cantiere ACE Marine di Fincantieri Marine Group.

Per quanto riguarda le navi oceanografiche è stata acquisita una commessa per conto del National Oceanic and Atmospheric Administrator).

Nel settore di produzione relativo ai mega-yacht (yacht superiori a 70 metri di lunghezza) è da evidenziare una lenta ripresa a livello mondiale, sebbene la domanda resta lontana ai livelli degli anni del boom. In particolare, a dicembre 2010 il portafoglio ordini mondiali nel settore si attesta a 65 unità e Fincantieri, con due unità in costruzione, rispettivamente da 140 metri e 134 metri, detiene una quota di mercato pari a circa il 5%.

Gli eventi più rappresentativi della produzione 2010 della Società in questo settore sono:

	Impostazioni	Vari	Consegne
Navi Militari	4	5	/
Unità speciali < 40m	34	26	26
Mega- yachts	1	/	/

b) Riparazione e trasformazione navale

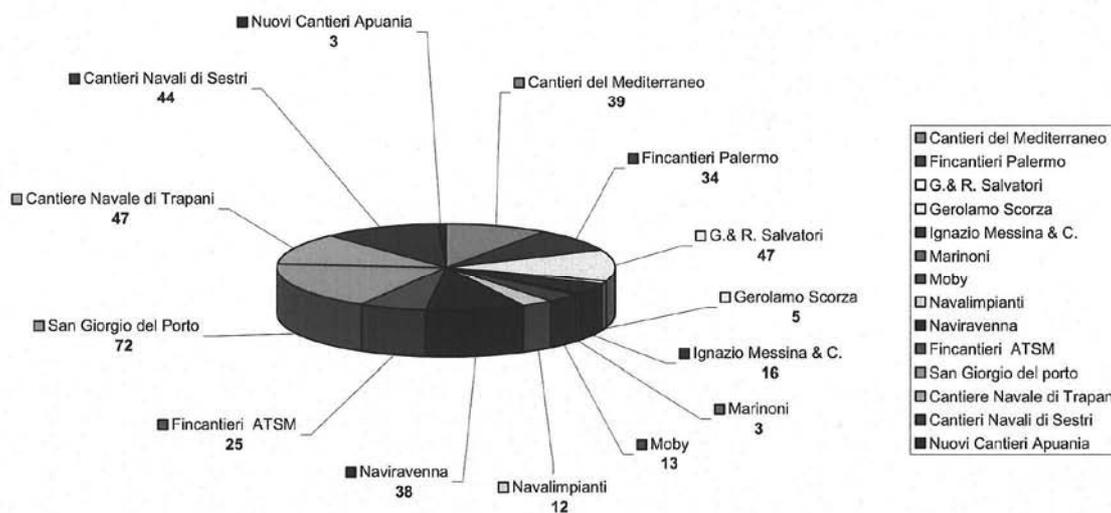
Il settore delle riparazioni e trasformazioni navali non ha risentito in modo particolare della pesante flessione di domanda innescata dalla crisi economico-finanziaria ma comunque ha subito un rallentamento dell'attività in quanto il perdurare di livelli di scambi commerciali poco soddisfacenti ha indotto il settore amatoriale

ad una riduzione del budget e rinvio di lavori di manutenzione e ammodernamento. Rimangono tuttavia positive le prospettive legate al settore delle navi da crociera per quanto riguarda gli interventi di riparazione e refitting a fronte sia della crescita dimensionale della flotta crocieristica che del raggiungimento per un numero rilevante di navi del periodo di mezza età che rende non più rinviabili i lavori di ammodernamento.

Per il settore in esame si evidenzia l'acquisizione da parte dei Cantieri Palumbo del cantiere navale di Malta, cantiere in grado di accogliere navi superiori alle 300.000 tsl ed ubicato in posizione strategica al centro del Mediterraneo; si segnala, inoltre, il pieno regime raggiunto dai Bacini di Trieste, avvantaggiato dalla posizione e dal fatto di avere una delle poche vasche navali di grandi dimensioni disponibili nel Mediterraneo; infine, presso lo stabilimento Fincantieri di Palermo è stato dato inizio al rifacimento dei due bacini di carenaggio da 52.000 e 19.000 tonnellate. Le Imprese che hanno dato il proprio contributo al monitoraggio hanno fornito i dati produttivi secondo la seguente tabella.

ANNO 2010	Prov.	Riparazione (numero)	Riparazione (tsl)	Riparazione (TSLC)
Cantieri del Mediterraneo	NA	39	506.706	-
Fincantieri Palermo	PA	34	845.986	-
G.& R. Salvatori	NA	47	180.323	-
Gerolamo Scorza	GE	5	365.000	-
Ignazio Messina & C.	GE	16	469.049	340.198
Marinoni	GE	3	-	-
Moby	GE	13	252.923	413.769
Navalimpianti	GE	12	-	-
Naviravenna	RA	38	182.173	-
Fincantieri ATSM	TS	25	684.888	-
San Giorgio del Porto	GE	72	-	-
Cantiere Navale di Trapani	TP	47	40.057	111.473
Cantieri Navali di Sestri	GE	44	-	-
Nuovi Cantieri Apuania	MS	3	2.169	-

Anno 2010 - Riparazione navale per stabilimento - Numero unità navali



c) Diporto

In merito alla cantieristica riguardante il diporto, sebbene diverse Imprese abbiano partecipato al monitoraggio fornendo dati relativi alle caratteristiche tecniche dei rispettivi stabilimenti, non tutti hanno fornito dati inerenti la produzione nell'anno 2010.

Possiamo riassumere i dati in possesso secondo la seguente tabella.

ANNO 2010	Prov.	Costruzione (numero)	Costruzione (tsl)	Riparazione (numero)	Riparazione (tsl)
Adria Sail	PU	3	61	2	20
Cantiere Navale Bani	GR	2	6	1	-
Cantiere Navale G.A.M.	RN	1	-	5	-
Cantieri F.lli Marchi	VE	0	-	0	-
Marina Tre di D'Addezio & C. S.n.c.	LI	6	-	0	-
Nuova Jolly Marine	MI	0	-	0	-
Rodriquez Cantieri Navali	ME	6	1.965	0	-
Isa Produzione	AN	6	-	0	-

Dai dati ASSONAVE inerenti la produzione europea del comparto yachts, risulta un miglioramento rispetto al 2009 per fascia dimensionale superiore a 70 metri di lunghezza, mentre per la fascia dimensionale inferiore a 70 metri di lunghezza si segnalano la finalizzazione di 6 yachts attorno ai 60 metri (per l'Italia i cantieri Benetti e Palumbo) e 10 yachts nel range dei 50 metri (per l'Italia Benetti e ISA Produzione). La Fincantieri, con due mezzi in costruzione di 140 e 134 metri, detiene una quota di mercato mondiale, in metri lineari, pari a circa il 5% . A due anni dall'inizio della crisi che ha investito il comparto a livello globale, il 2010 ha registrato una lenta ripresa della domanda che tuttavia resta al di sotto del livello raggiunto negli anni pre-crisi.

L'attività di altri cantieri è emersa analizzando le comunicazioni dello Stato Maggiore della Marina in materia di apprestamenti difensivi. Infatti, oltre i dati sopra riportati provenienti dal monitoraggio si possono acquisire ulteriori informazioni su cantieri operanti in Italia e sul tipo di costruzioni iniziate nel corso dell'anno 2010.

Si riporta di seguito una tabella dove si elencano i cantieri e la tipologia delle unità lavorate.

Cantiere di costruzione	Sede (provincia)	nome unità	tipologia
C. N. Olma	M. S. Angelo (TE)		Peschereccio
Menetto Attilio	Pellestrina (VE)		Peschereccio
Ortona Navi	Ortona (CH)		Peschereccio
C. N. Pansini	Molfetta (BA)		Peschereccio
C. N. Elmea	AN	C. 003	Peschereccio
C. N. C.P.N.	AN	C. 004	Peschereccio
C. N. Navaltecnica	S B.del Tronto (AP)		Peschereccio
C. N. Air Naval	NA	Sofia M.	M/n
C. N. Air Naval	NA	Carlotta M.	M/n
Consorzio Polis	Salzano (VE)		M/n
C. N. Anconetani L.	C. Marche (MC)	C. 37	M/n
C. N. Anconetani L.	C. Marche (MC)	C. 38	M/n
C. N. Anconetani L.	C. Marche (MC)		M/n
C. N. C.M.M.	Porto Viro (RO)		Pontone modulare
C. N. C.M.M.	Porto Viro (RO)		Pontone da carico
C.N. Com. Trincali	Augusta (SR)		M/pontone
C. N. Air Naval	NA		T/p
C. N. Air Naval	NA		T/p
C. N. Air Naval	NA		Fast Ferry
C. N. Air Naval	NA		Fast Ferry
Ugo Codecasa	Viareggio (LU)	C. F. 73	M/n da diporto
C. N. F.lli Rossi	Viareggio (LU)		M/n da diporto
C. N. Megaride	NA	C. 0949	Battello Oceanogr.
C. N. Olma	M. S. Angelo (TE)		M/b
C. N. C.M.M.	Porto Viro (RO)		Spintore
C. N. Co.Ed.Mar.	Chioggia (VE)	C. 01/2010	Galleggiante
C. N. Tincali D.	Augusta (SR)		Imb. da lavoro

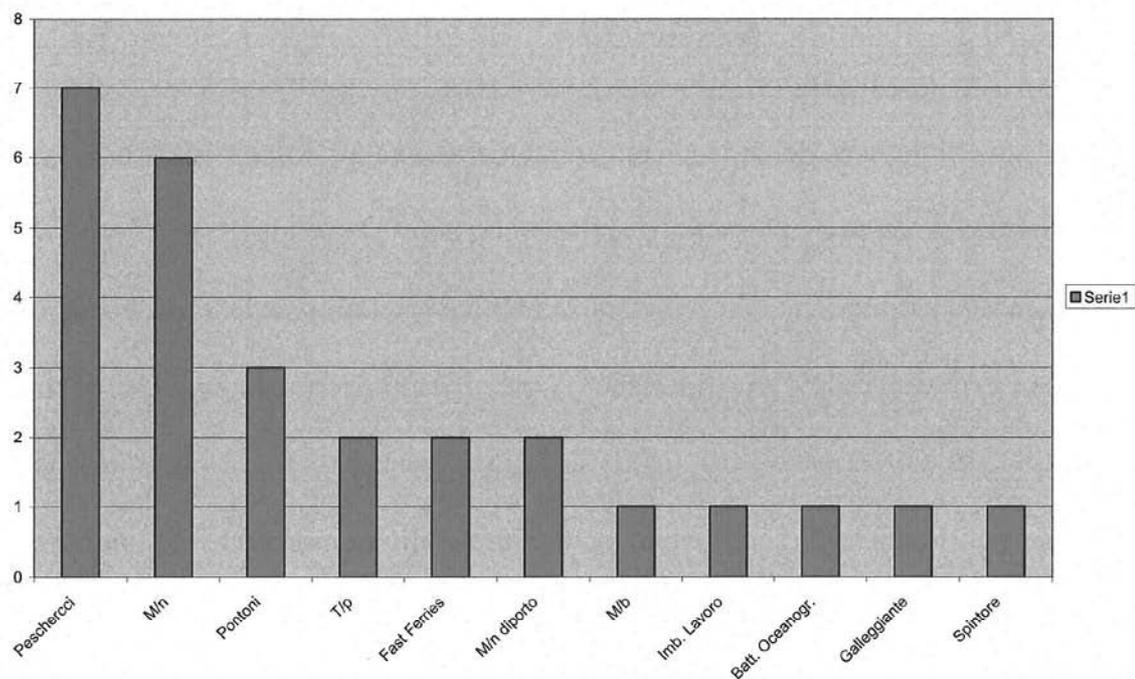
La tipologia delle costruzioni maggiormente rappresentata risulta essere quella dei Pescherecci, con un totale di n. 7 unità, di cui n. 5 commissionate tutte a cantieri situati in area geografica centrale adriatica (Marche e Abruzzo) e n. 2 a cantieri presenti, rispettivamente, al Nord (Veneto) e al Sud (Puglia); segue immediatamente dopo quella delle Motonavi, con n totale ci n. 6 unità, di cui n. 3 commissionate ad un

unico cantiere situato anch'esso in area centrale adriatica (Marche), n. 2 al sud (Campania) e n. 1 al Nord (Veneto).

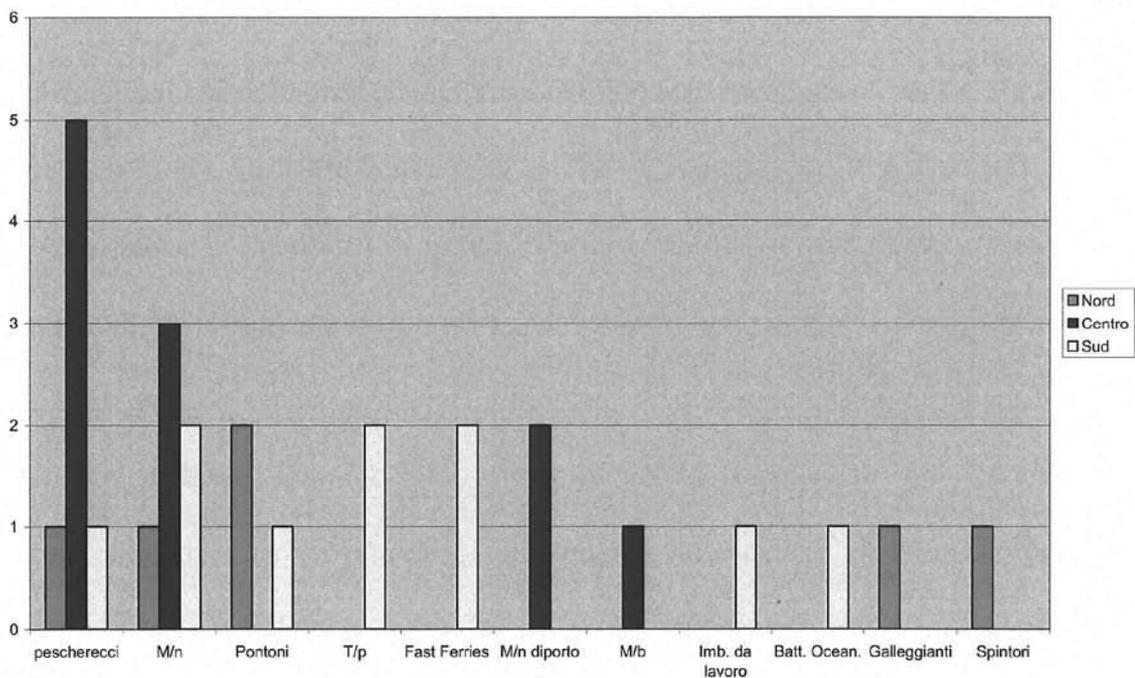
La costruzione delle uniche n. 2 Motonavi da diporto è da considerarsi prerogativa dei cantieri ubicati in area geografica centrale (entrambi eseguiti in Toscana). Suscita interesse la costruzione di un battello oceanografico nel cantiere napoletano C. N. Megaride di cui, però, non si conoscono le caratteristiche tecniche. Infine, la costruzione di unità minori (pontoni, galleggianti, spintori e imbarcazioni da lavoro) per un totale di n. 7 unità, risulta essere realizzata prevalentemente in area geografica settentrionale (Veneto) e, in parte minore, in area geografica meridionale (Sicilia).

Si riportano di seguito i diagrammi a blocchi della produzioni analizzata per tipologie e per tipologie/aree geografiche.

suddivisione per tipologie



suddivisione per aree geografiche



3.2 I dati degli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche

Nel mese di febbraio 2010 sono state confermate le iscrizioni annuali ai sensi della legge del 14 giugno 1989, n. 234, art. 16, del regolamento D.M. del 18 febbraio 1992, n. 280, sulla base della documentazione pervenuta all'Amministrazione da parte delle imprese e relativa ai dati di produzione 2009 dei cantieri di costruzione e riparazione navale, dati che sono già stati pubblicati nella precedente Relazione sulla cantieristica navale 2009. Si riportano di seguito le iscrizioni agli Albi speciali costruttori e riparatori navali per l'anno 2010, si ritiene opportuno riportare anche le iscrizioni per l'anno 2011 che sono state fatte dall'Amministrazione in base alle informazioni inviate dai cantieri relativamente la produzione 2010 analizzata nel presente volume.

L'Albo speciale delle demolizioni, sia per il 2010 che per il 2011, non ha registrato iscrizioni, pertanto resta vuoto. Oggi la demolizione navale viene svolta in prevalenza nei Paesi asiatici in particolare in Turchia che risulta tra le cinque maggiori nazioni di riciclaggio nel mondo. E' bene, comunque precisare che sul territorio italiano esiste un'attività industriale volta alla demolizione, anche di natanti a rischio inquinamento ambientale e che richiedono interventi immediati, che è svolta da piccole e medie imprese, non esclusivamente del comparto navale, comprovata anche da un elenco-albo predisposto dal Dipartimento delle politiche fiscali del Ministero dell'economia e delle finanze con il Comando generale della Capitanerie di porto secondo quanto disposto dalla circolare della Presidenza dei Ministri del 13 febbraio 2003 – Distruzione di imbarcazioni utilizzate per reati di immigrazione clandestina.

REDAZIONE
 00187 ROMA



97961

*Commissione
 delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE
Albo speciale delle Imprese di Costruzione Navale
Iscrizioni per l'anno 2010

N. Inscr. Albo	IMPRESA
2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)
7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)
8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)
14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.p.A. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO
15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA
19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA
25	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA
26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA
27	ISA PRODUZIONE S.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA

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 Costruzione Navale
Iscrizioni per l'anno 2011

N. Ischr. Albo	IMPRESA
2	FINCANTIERI - Cantieri Navali S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.p.A. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)
7	CANTIERE NAVALE VISENTINI s.r.l. Via C. Colombo, 25 - 30171 MESTRE (VENEZIA)
8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis 54033 MASSA DI CARRARA
15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48122 RAVENNA
19	RODRIGUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA
25	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16128 GENOVA
26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19126 LA SPEZIA
27	ISA PRODUZIONE s.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA



*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
Iscrizioni per l'anno 2011

N. Iscri. Albo	IMPRESA
2	IMPRESA MARINONI S.p.A. Via Tagliolini, 26B - 16152 GENOVA
3	G.M.G. GENERAL MONTAGGI GENOVESI s.r.l. Via dei Pescatori - 16128 GENOVA
4	NAVALIMPIANTI S.p.A. Salita alla Guardia, 60/A - 16014 Ceranesi (GE)
6	FINCANTIERI - Cantieri Navali Italiani S.p.A. Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE
8	Officine Meccaniche Navali e Fonderie SAN GIORGIO DEL PORTO S.p.A. Calata Boccardo - 16128 GENOVA
9	IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. Via G. D'Annunzio, 91 - 16121 GENOVA
11	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16128 GENOVA
23	CANTIERI DEL MEDITERRANEO S.p.A. Via Marinella, Varco 6 - 80133 NAPOLI
24	G. & R. SALVATORI OFFICINE MECCANICHE E NAVALI s.r.l. Calata Villa del Popolo - 80133 NAPOLI PORTO
32	GEROLAMO SCORZA S.p.A. Calata Gadda - 16126 GENOVA PORTO
35	Moby S.p.A. Via Largo Augusto, 8 - 20122 MILANO
37	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19126 LA SPEZIA

La produzione 2010 dei cantieri navali iscritti agli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche, in analogia a quanto fatto negli anni precedenti, è stata analizzata estrapolando dai dati di produzione la manodopera interna al cantiere e la manodopera data in appalto a ditte esterne dichiarati dalle imprese di costruzione navale in sede di iscrizione nell'Albo speciale dei costruttori per l'anno 2011 (istituito con Legge n.234/89).

In generale i dati confermano la continua flessione di produttività degli anni precedenti; il periodo di crisi economica, che coinvolge tutti i paesi europei già da qualche anno, nel nostro paese ha determinato una stagnazione della domanda in relazione alle strategie di produzione seguiti dai nostri cantieri.

Infatti, mentre le imprese europee hanno dimostrato una dinamicità nel mercato, rivolgendosi allo sviluppo di nuovi settori nel campo navale (vedasi le commesse di nuove unità acquisite dai cantieri francesi e, soprattutto, lo sviluppo di nuove unità "verdi" con propulsione a LNG), in Italia, al contrario, la produzione è incentrata principalmente sulle unità da crociera, settore che, pur assorbendo un elevato quantitativo di manodopera, è concentrata in pochissimi cantieri, quasi esclusivamente nel nord-est del paese, mentre nel settore dei maxi yachts la flessione del mercato è meno sentita, situazione confermata dalle commesse acquisite dai nostri cantieri; in particolare ISA-Produzione di Ancona, cantiere specializzato in costruzione di yacht iscritto all'albo speciale dei costruttori ha migliorato del 50% la sua performance rispetto al 2009.

I cantieri navali nazionali affrontano con grave difficoltà il campo della ricerca/sperimentazione di nuove tipologie di unità (green ships) o di tecnologie innovative relative ai processi produttivi mentre il settore dello "ship recycling", oggetto di attenzione da parte della CE con un'apposita normativa internazionale, non è visto come un'opportunità per i cantieri di demolizione e di riparazione.

In occasione dell'iscrizione all'Albo Speciale delle imprese navalmeccaniche 2011 – Costruzioni navali – sono stati analizzati i dati della produzione del precedente anno 2010, relativamente all'impiego della manodopera, sia interna dei singoli cantieri

che di quella di appalto, la sua distribuzione per aree geografiche del paese ed un confronto con il precedente anno produttivo 2009.

La produzione nei cantieri nazionali è principalmente di tipo commerciale; la tipologia delle unità lavorate è riassumibile in: Cruise ships (13 unità), Piattaforme offshore (1 unità), S.V./Aptf/Rimorchiatori (23 unità), Traghetti-RoRo Pax (5 unità), Aliscafi (3 unità), Mega Yachts (2 unità) e unità Militari (18 unità), con un impiego totale di manodopera di circa 14.620.000 ore (di cui il 56% è relativo a manodopera di appalto – ditte esterne cantiere).

Manodopera - Dati forniti dalle imprese navalmecchaniche per l'iscrizione all'albo speciale dei costruttori navali per l'anno 2011.

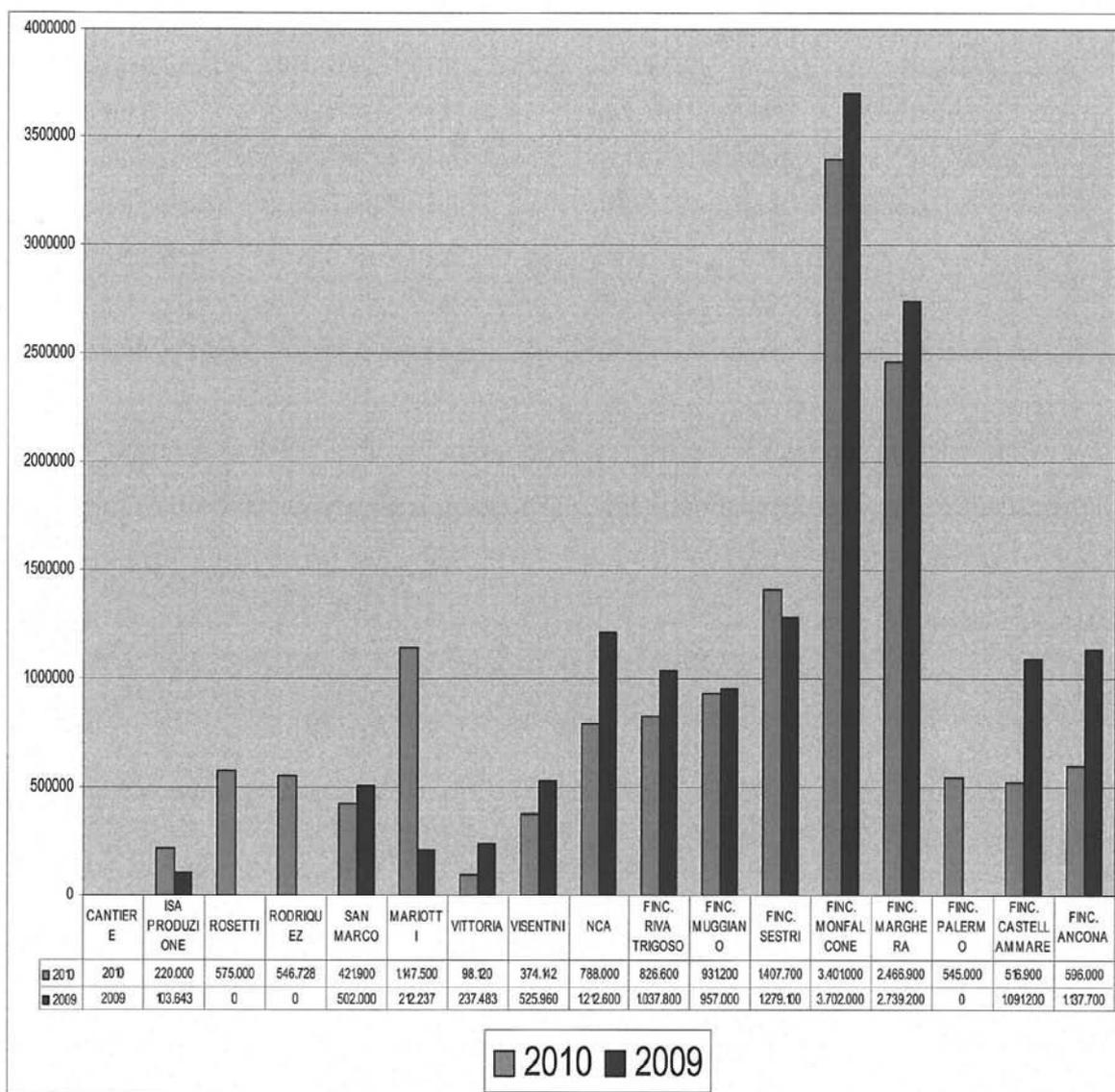
Per quanto riguarda la manodopera, **nel 2010** sono state impiegate per **manodopera diretta cantiere 6.490.000 ore** circa, con un incremento di 615.000 ore rispetto all'anno precedente (5.875.000 di ore) e per **manodopera di appalto 8.130.000 ore** circa, con una diminuzione di 1.020.000 ore rispetto al precedente 2009 (9.150.000 ore). I due valori attuali (2010), rispetto ai relativi 2009, hanno segni opposti dovuti alle diverse tipologie di unità lavorate nel 2010; infatti, mentre si ha avuto un leggero incremento di costruzioni generiche (carico, ro-ro, aliscafi, ecc..) che impiegano prevalentemente manodopera cantiere ed una sostanziale stabilità nel settore yacht, la modesta diminuzione di ordini per le cruiser ships ha comportato una forte diminuzione delle ore della manodopera delle ditte esterne (appalto).

In particolare, nell'area Fincantieri, si registra un generale calo del valore di manodopera con una forte diminuzione negli stabilimenti di Castellammare di Stabia (NA) e di Ancona, circa 550.000h medie perse mentre per gli altri stabilimenti sono 200.000 le ore perse, con una media di circa 85.000 ore a stabilimento perse.

<u>Nel dettaglio</u>	<u>anno – ore sviluppate</u>	<u>anno – ore sviluppate</u>	<u>diff.</u>
stb Muggiano	2009 – 960.000h	2010 - 931.000h	- 30.000h
stb R.Trigoso	2009 – 1.038.000h	2010 - 827.000h	- 200.000h
stb Monfalcone	2009 – 3.700.000h	2010 - 3.400.000h	- 300.000h
stb Marghera	2009 – 2.740.000h	2010 - 2.460.000h	- 250.000h
stb Castellammare	2009 – 1.100.000h	2010 - 500.000h	- 600.000h
stb Ancona	2009 - 1.140.000h	2010 - 600.000h	- 550.000h
stb Sestri	2009 – 1.300.000h	2010 - 1.408.000h	+ 100.000h
stb Palermo	2009 - 0h	2010 - 550.000h	+ 550.000h

Per una più completa analisi, si riportano, in tabella ed in grafico, i valori dichiarati di impiego della manodopera dei medesimi cantieri iscritti all'Albo Speciale dei Costruttori dell'anno 2011 e dell'anno 2010, (valori di produzione rispettivamente 2010 e 2009).

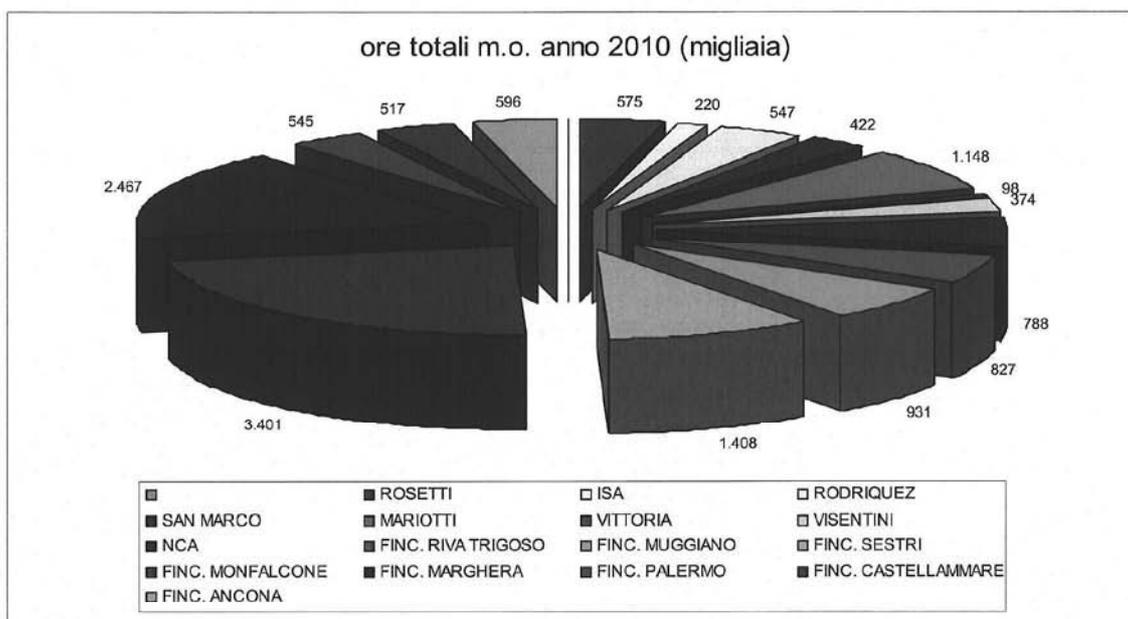
CANTIERE	ORE MANODOPERA TOTALI		
	2010	2009	differenza rispetto anno precedente
ISA PRODUZIONE	220.000	103.643	116.357,0
ROSETTI	575.000	0	575.000,0
RODRIQUEZ	546.728	0	546.728,0
SAN MARCO	421.900	502.000	-80.100,0
MARIOTTI	1.147.500	212.237	935.263,0
VITTORIA	98.120	237.483	-139.363,0
VISENTINI	374.142	525.960	-151.818,0
NCA	788.000	1.212.600	-424.600,0
FINC. RIVA TRIGOSO	826.600	1.037.800	-211.200,0
FINC. MUGGIANO	931.200	957.000	-25.800,0
FINC. SESTRI	1.407.700	1.279.100	128.600,0
FINC. MONFALCONE	3.401.000	3.702.000	-301.000,0
FINC. MARGHERA	2.466.900	2.739.200	-272.300,0
FINC. PALERMO	545.000	0	545.000,0
FINC. CASTELLAMMARE STB	516.900	1.091.200	-574.300,0
FINC. ANCONA	596.000	1.137.700	-541.700,0
	14.862.690	14.737.923	124.767



ANNO 2010 - Tabelle riassuntive dei dati di manodopera dei cantieri navali**A - Quantitativi di Manodopera - ore lavorate nel corso del 2010.**

CANTIERE	SEDE	ANNO 2010			
		ore manodopera diretta	ore manodopera appalto	ore manodopera TOTALI	% m.o. app. rispetto a m.o. tot.
ROSETTI	RA	345.000	230.000	575.000	40,0
ISA PRODUZIONE	AN	90.000	130.000	220.000	59,1
RODRIQUEZ	ME	325.264	221.464	546.728	40,5
SAN MARCO	SP	137.500	284.400	421.900	67,4
MARIOTTI	GE	147.500	1.000.000	1.147.500	87,1
VITTORIA	RO	53.320	44.800	98.120	45,7
VISENTINI	RO	84.142	290.000	374.142	77,5
NCA	MS	538.000	250.000	788.000	31,7
FINC. RIVA TRIGOSO	GE	498.000	328.600	826.600	39,8
FINC. MUGGIANO	SP	567.900	363.300	931.200	39,0
FINC. SESTRI	GE	547.600	860.100	1.407.700	61,1
FINC. MONFALCONE	GO	1.316.000	2.085.000	3.401.000	61,3
FINC. MARGHERA	VE	962.200	1.504.700	2.466.900	61,0
FINC. PALERMO	PA	141.000	404.000	545.000	74,1
FINC. CASTELLAMMARE	NA	408.900	108.000	516.900	20,9
FINC. ANCONA	AN	309.000	287.000	596.000	48,2
TOTALE ORE 2010				14.862.690	

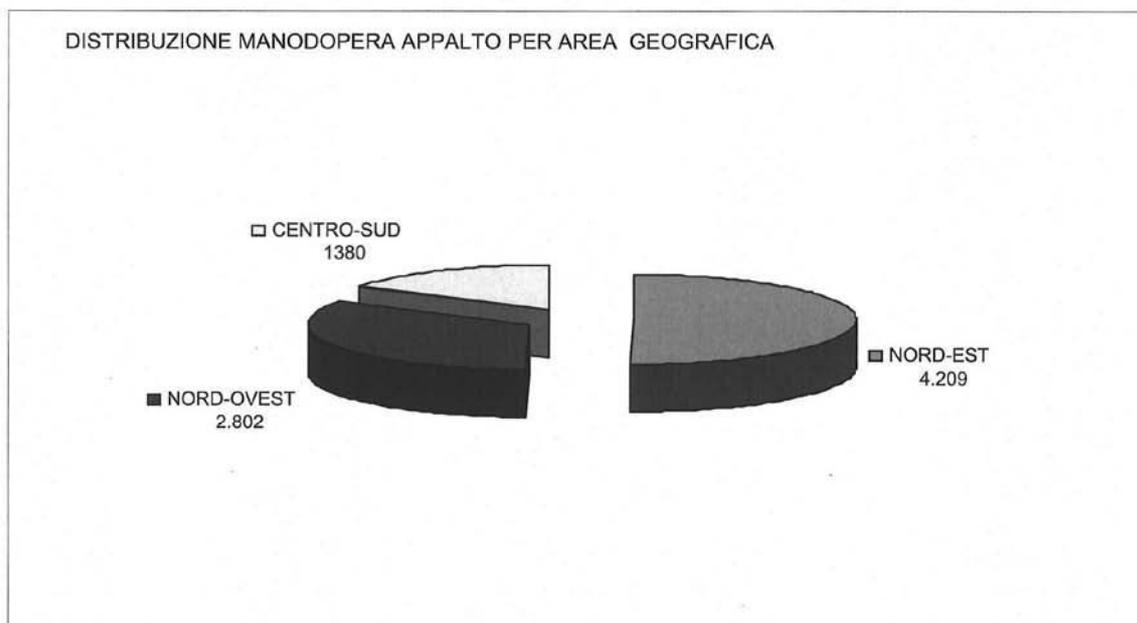
A – Impiego della Manodopera TOTALE per cantiere (migliaia di ore)



B – Quantitativi di Manodopera di Appalto - distribuzione per Area Geografica

AREA	ORE TOT. M.O. APPALTO DELL'AREA anno 2010	CANTIERE	SEDE	ORE APPALTO (migliaia)
NORD-EST	4.208.900	S.MARCO	VE	284.400
		VITTORIA	RO	44.800
		VISENTINI	RO	290.000
		FINC. MONFALCONE	GO	2.085.000
		FINC. MARGHERA	VR	1.504.700
NORD- OVEST	2.802.000	MARIOTTI	GE	1.000.000
		NCA	MS	250.000
		FINC. RIVA TRIGOSO	GE	328.600
		FINC. MUGGIANO	SP	363.300
		FINC. SESTRI	GE	860.100
CENTRO- SUD	1.380.464	ISA	AN	130.000
		ROSETTI	RA	230.000
		RODRIQUEZ	ME	221.464
		FINC. PALERMO	PA	404.000
		FINC. CASTELLAMARE STB	NA	108.000
		FINC. ANCONA	AN	287.000

B – distribuzione della Manodopera di APPALTO per area geografica (migliaia di ore)



4. Le nuove costruzioni iscritte nel Registro internazionale italiano (Legge 27-2-1988, 30 Iscrizione nel Registro Internazionale)

Nel 2010 si è registrato un incremento delle iscrizioni di navi di nuova costruzione nel Registro Internazionale istituito con la legge 27-2-1988, n. 30, rispetto agli anni precedenti, con 57 nuove iscrizioni (26 nel 2007, 39 nel 2008, 46 nel 2009).

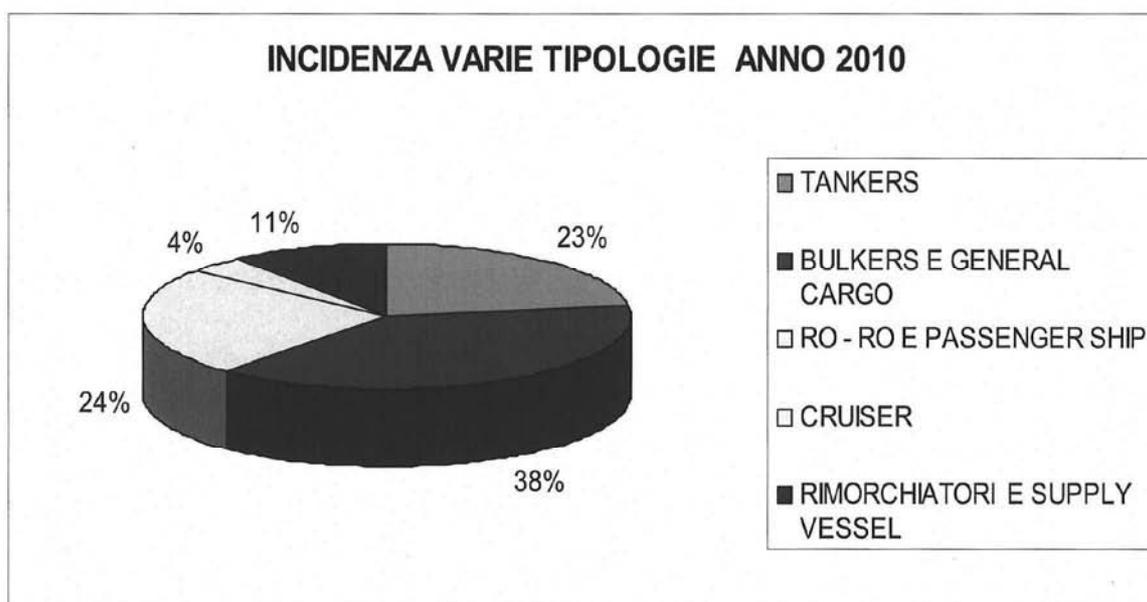
TIPOLOGIE DI NUOVE ISCRIZIONI	N° UNITA'
TANKERS	13
BULKERS E GENERAL CARGO	22
RO - RO E PASSENGER SHIP	14
CRUISER	2
RIMORCHIATORI E SUPPLY VESSEL	6

I dati sopra riportati espongono le diverse tipologie delle navi terminate dai cantieri navali e divenute poi di bandiera italiana nel 2010. Si evidenzia, al riguardo, un decremento delle unità del tipo “tanker” (13), corrispondente al 23% circa **rispetto al totale delle nuove navi iscritte**, contro il 52% dell’anno scorso, contrapposto all’incremento percentuale, rispetto al 2009, sia delle navi da carico (bulk/general cargo), che delle RO-RO (di vario tipo); poi abbiamo una tenuta “delle Cruiser” (sempre 2 nuove navi iscritte), mentre in diminuzione, oltre alle “tanker”, risulta anche il duo “Supply Vessel-Rimorchiatori (meno rilevante).

ANNO 2010 – INCIDENZA VARIE TIPOLOGIE *

TIPOLOGIA	ANNO 2010	ANNO 2009	% RISPETTO ANNO PRECEDENTE
Tanker	23%	52%	- 29%
Bulk Carrier + GC	38,5%	13%	+25,5%
RO-RO(cargo + pass.)	24,5%	10,8%	+3,7%
Cruiser	3,5%	4,3%	- 0,8 %
S/V + Rimorch	10,5%	17,3%	- 6,8%

* Nel 2009 iscritto anche un S/Y (Super Yacht), non incluso nel computo delle percentuali in quanto non presente nell'anno in esame.

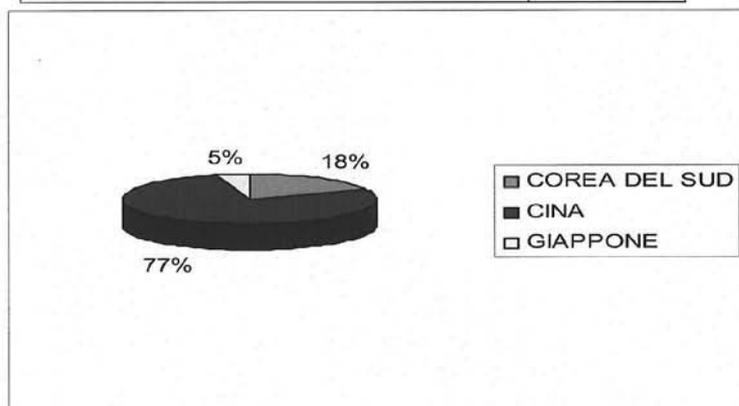


Per quanto riguarda la categoria “tanker”, dalle 13 nuove iscrizioni, si ricavano le seguenti classificazioni tipologiche e le aree di provenienza dei cantieri costruttori: 7 unità del tipo “Crude Oil”, da circa 60.000 GT, risultano essere state costruite in Cina,

mentre le altre 6, petrolchimiche, risultano distribuite 4 nel Far-East, delle quali 3 in Cina, 1 in Corea del Sud, tutte da circa 30.000 GT; 2 in Europa (1 in Romania, circa 26.000 GT, 1 in Italia circa 14.000 GT). Alla predetta diminuzione delle “cisterne” si è contrapposto, come abbiamo visto, un incremento delle navi da carico (bulk carrier/general cargo), che, proseguendo sulla falsariga dell’anno precedente, ha portato nel complesso a 22 il computo delle nuove navi iscritte appartenenti a questo segmento, con una incidenza del 38,5% circa sul totale navi iscritte.

L’area di costruzione di queste navi da carico risulta riguardare esclusivamente il “Far East”, con 17 unità costruite in Cina (con un blocco di 9 navi da circa 50.000 GT ed un altro blocco di 5 “general cargo” da circa 5.600 GT, più altre di diverso taglio); 4 in Corea del Sud (2 da circa 33.000 GT e 2 da circa 23.000 GT) ed una (16.000 GT) in Giappone. Quanto fin qui è riportato nel seguente grafico.

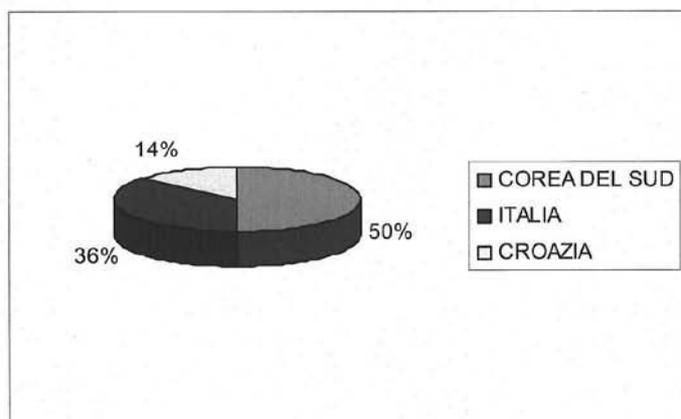
BULK CARRIER-GENERAL CARGO	N° UNITA'
COREA DEL SUD	4
CINA	17
GIAPPONE	1



Il grafico esplicita chiaramente il dislivello esistente in quella stessa area cantieristica, con la Cina in posizione egemone rispetto alla concorrenza della Corea del Sud e del Giappone.

Degno di rilievo ci è sembrato anche l'incremento, rispetto al 2009, delle unità del tipo RO-RO. Se in quell'anno si era parlato complessivamente di 5 iscrizioni, nel 2010 abbiamo avuto un sostanziale incremento con **14 nuove iscrizioni** così suddivise nel sottosegmento RO-RO: **9 Ro-Ro/Cargo**, delle quali 7 costruite in Corea del Sud, 3 da 47.600 GT e 4 da 32.600 GT, più 2 da circa 47.000 costruite in Croazia; **5 Ro-Ro Passenger Ship** tutte costruite in Italia, delle quali 1 da 54.000 GT costruita dalla Fincantieri Castellamare di Stabia, 2 da circa 26.500 GT da C.N. Visentini, 2 da circa 25.500 da Nuovi Cantieri Apuania.

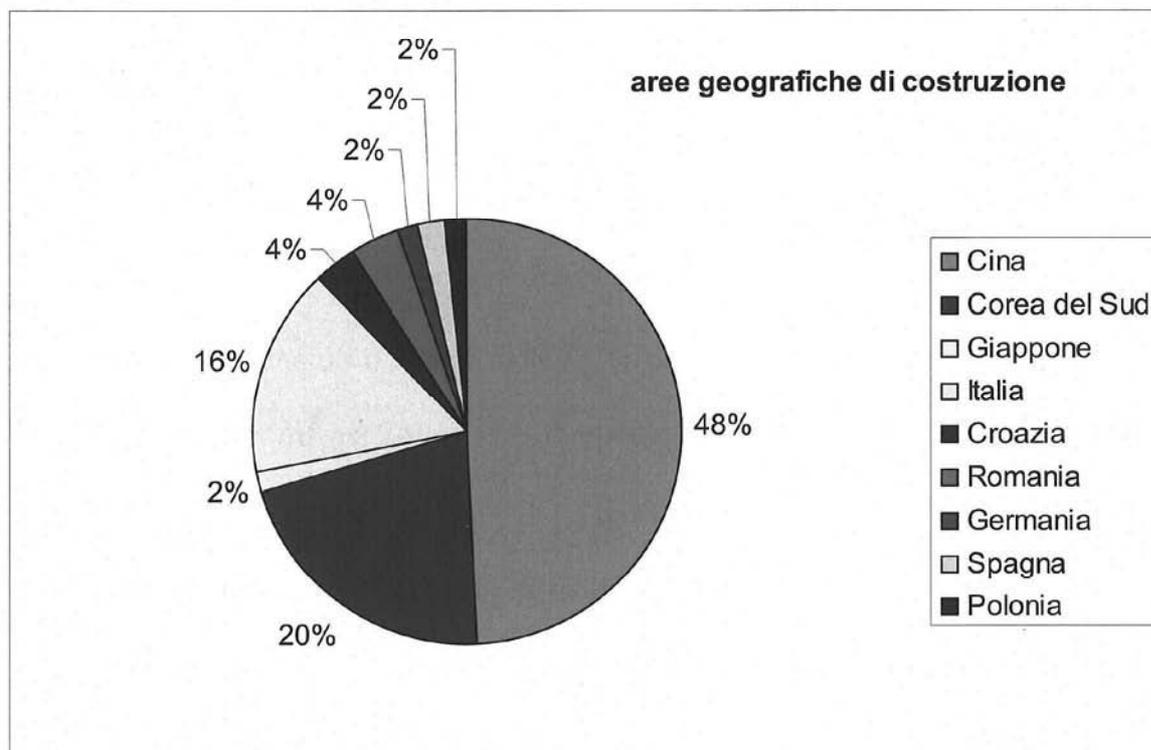
TR RO-RO	N° UNITA'
COREA DEL SUD	7
ITALIA	5
CROAZIA	2



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.





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 navalmecanica. 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, modificazione 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’ammodernamento 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 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. 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 sommergibile 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 suddetto 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).

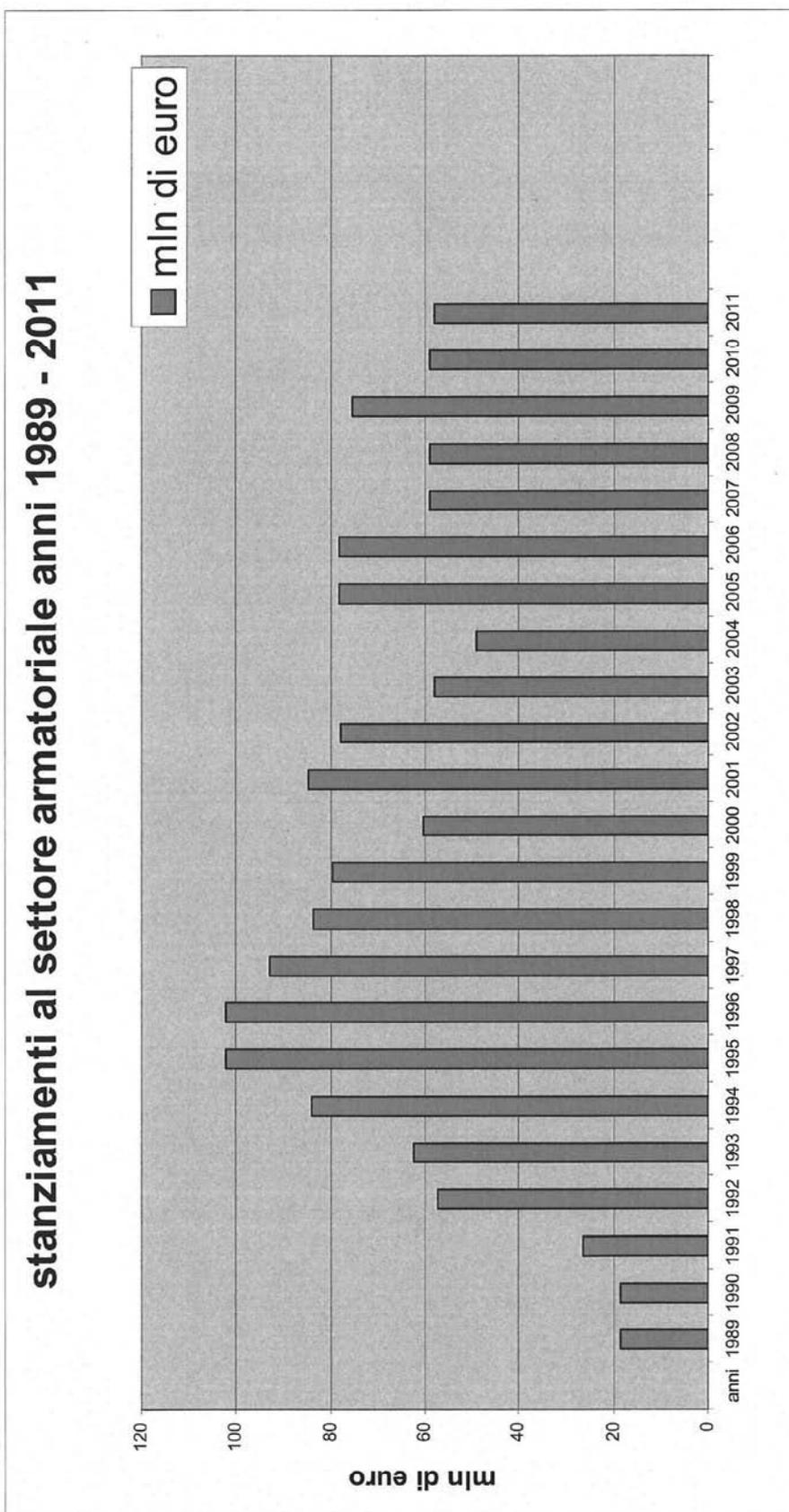
Tabella delle leggi che dispongono pagamenti ancora attivi a favore del settore cantieristico e armatoriale

LEGGE	CAPITOLO	Piano Gestionale	EROGATO 2010
DL 535/96	7601	15	154.089,19
L 261/97	7601	18	10.324.523,12
L 261/97	7601	19	36.151.982,95
L 261/97	7601	21	23.239.023,32
L 413/98	7601	22	5.164.568,99
L 522/99	7601	23	14.458.833,08
L 388/2000	7601	24	6.455.711,23
L 388/2000	7601	25	11.618.523,28
			107.567.255,16
L 522/99	7602	5	1.209.346,84
			1.209.346,84
L 413/98	7607	1	29.811.718,47
			29.811.718,47
L 522/99	7608	1	847.832,89
			847.832,89
L 51/2001	7609	1	5.095.918,10
L 166/2002	7609	2	5.698.110,66
			10.794.028,76
DL 287/95	7618	3	216.749,72
L 261/97	7618	5	1.090.755,24
L 413/98	7618	6	514.541,94
L 522/99	7618	7	3.594.056,44
L 88/2001	7618	8	90.871,43
			5.506.974,77
L 13/2006 ART 3	7612	1	0,00
			0,00
L 13/2006 ART4	7613	1	8.719.000,00
			8.719.000,00
L 296/2006	7614	1	11.386.610,87
			11.386.610,87
L. 132/94	1800	16	55.663,87
L 88/2001	1800	23	37.240.014,31
L 80/2006	1800	24	10.000.000,00
			47.295.678,18
Totale erogato 2010			223.138.445,94

PAGINA BIANCA

ISTOGRAMMI DEGLI STANZIAMENTI

DELLE LEGGI DI SETTORE

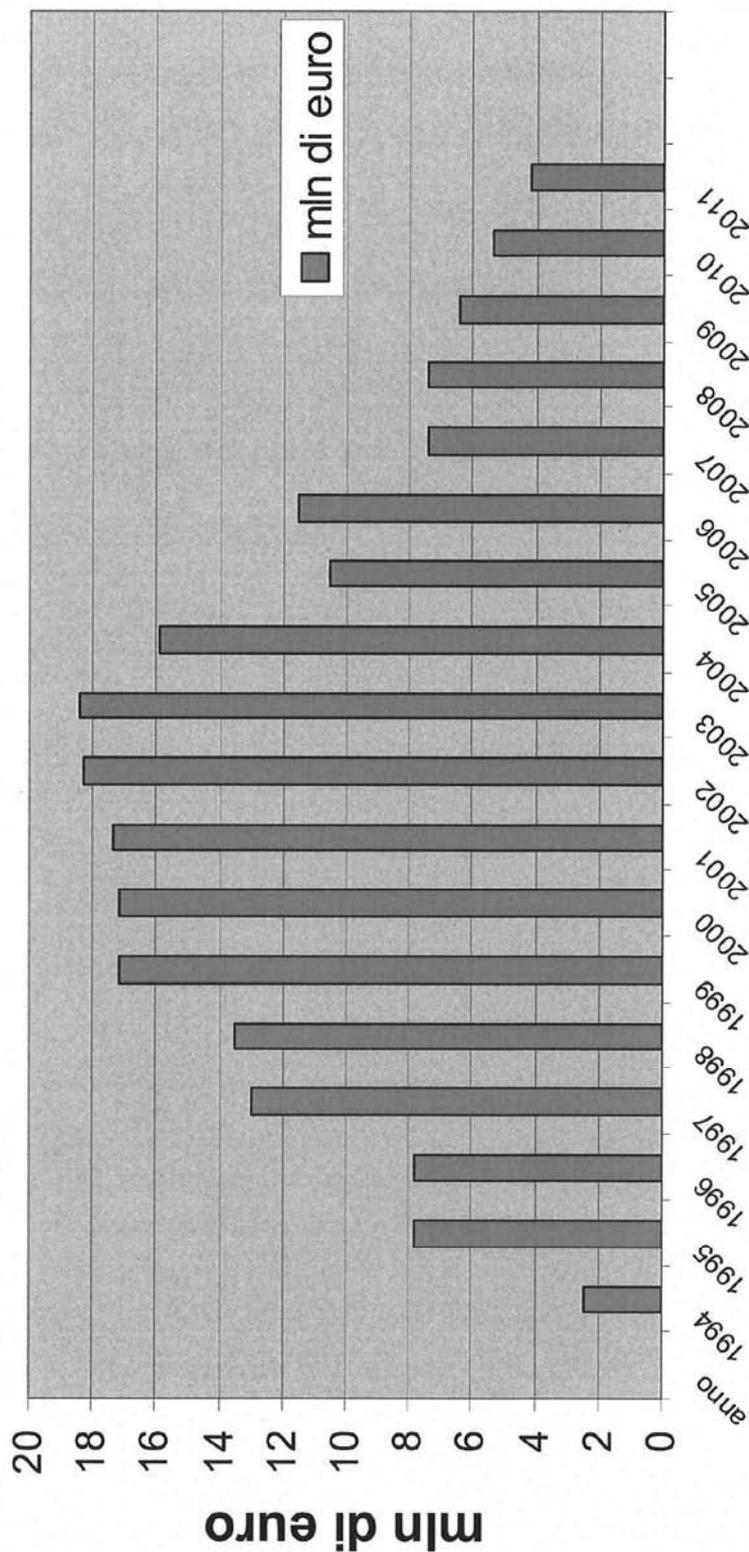


XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tabella degli stanziamenti al settore armatoriale

LEGGE	CAP	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
L. 234/89 ART 9	1800	18.592	18.592	18.592	18.592	18.592	18.592	18.592	18.592	9.296														
L. 107/91	1800			7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	3,87												
L. 431/91	1800				30,99	30,99	30,99	30,99	30,99	30,99	30,99	30,99	15,5											
L. 237/93	1800					5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	2,58										
L. 132/94	1800						21,54	21,54	21,54	21,54	21,54	21,54	21,54	21,54	10,77									
L.343/95 ART 10	1800							18,07	18,07	18,07	18,07	18,07	18,07	18,07	18,07	9,04								
L.89/01	1800													37,18	37,18	37,18	37,18	37,18	37,18	37,18	37,18	37,18	37,18	37,148
L.80/05	1800																	29	29	10	10	10	10	10
L. 51/2001	7609													5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,095
L. 166/2002	7609														6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	5,698
L. 296/06	7613																					16,24		
min di euro		18.592	18.592	26.342	57.332	62.492	84.032	102.102	102.102	92.806	83.51	79.63	60.27	84.53	77.88	58,08	49,04	78,04	78,04	59,04	59,04	75,28	59,04	57,941
anni		1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011

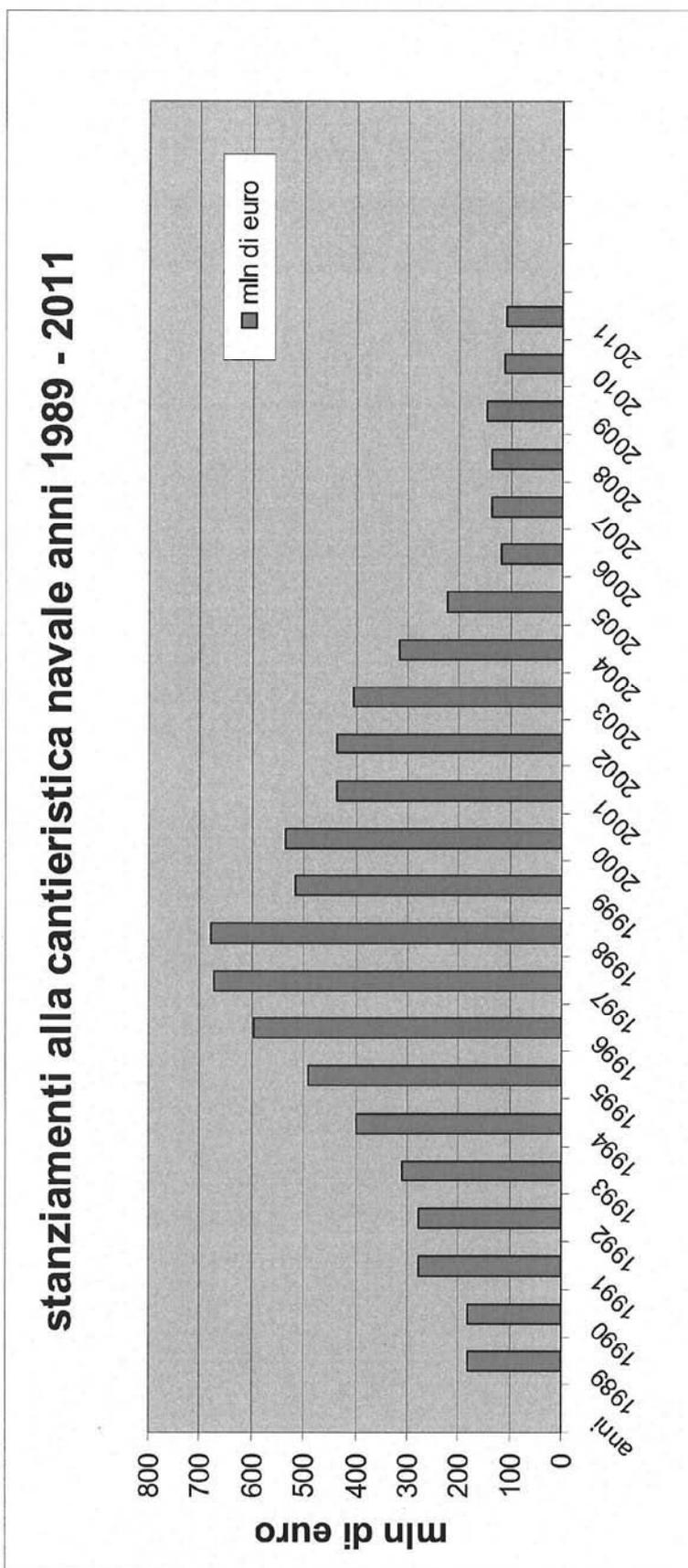
stanziamenti alla ricerca anni 1994 - 2011



XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tabella degli stanziamenti ai settori alla ricerca

LEGGE	CAP	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
L. 132/94	7618	2,47	2,47	2,47	2,47	2,47	2,47	2,47	2,47	2,47	2,47								
L. 343/95	7618		5,37	5,37	5,37	5,37	5,37	5,37	5,37	5,37	5,37	5,37							
L. 261/97	7618			5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16					
L. 522/99	7618					3,615	3,615	3,615	3,615	3,615	3,615	3,615	3,615	3,615	3,615	3,615	3,615	3,615	3,594
L. 88/01	7618							0,232	0,232	0,232	0,232	0,232	0,232	0,232	0,232	0,232	0,232	0,232	0,084
L. 413/98	7618					0,516	0,516	0,516	0,516	0,516	0,516	0,516	0,516	0,516	0,516	0,516	0,516	0,516	0,514
L.										0,9									
166/2002	7618																		
L. 13/2006	7618													1	1	1			
L.																			
296/2006	1801																		
DM	1962																		
											1,032	1,032	1,032	1,032	1,032	1,032	1,032	1,032	0,011
min di																			
euro		2,470	7,840	7,840	13,000	13,516	17,131	17,131	17,363	18,263	18,395	15,925	10,555	11,555	7,395	7,395	6,395	5,395	4,203
anno		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011



XVI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tabella degli stanziamenti alla cantieristica navale

LEGGE	CAP	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
L. 234/89																								
ART. 2	7601	180,55	180,55	180,55	180,55	180,55	180,55	180,55	180,55	180,55	180,55	180,55												
L. 107/91	7601			7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75											
L. 431/91	7601			90,12	90,12	90,12	90,12	90,12	90,12	90,12	90,12	90,12	90,12											
L. 237/93	7601					30,99	30,99	30,99	30,99	30,99	30,99	30,99	30,99	30,99	30,99									
L. 132/94	7601						81,08	81,08	81,08	81,08	81,08	81,08	81,08	81,08	81,08	81,08								
L. 343/95	7601							59,39	59,39	59,39	59,39	59,39	59,39	59,39	59,39	59,39	59,39							
L. 647/96	7601								56,81	56,81	56,81	56,81	56,81	56,81	56,81	56,81	56,81	56,81						
L. 261/97	7601									7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75					
L. 132/94	7601						7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75	7,75					
L. 343/95	7601							32,80	32,80	32,80	32,80	32,80	32,80	32,80	32,80	32,80	32,80	32,80	32,80					
L. 647/96	7601								49,06	49,06	49,06	49,06	49,06	49,06	49,06	49,06	49,06	49,06	49,06					
L. 261/97	7601									69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,72	69,87
L. 413/98	7601										5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16
L. 522/99	7601											14,46	14,46	14,46	14,46	14,46	14,46	14,46	14,46	14,46	14,46	14,46	14,46	14,46
L. 388/2000	7601												18,08	18,08	18,08	18,08	18,08	18,08	18,08	18,08	18,08	18,08	18,08	18,08
L. 244/07	7601																							
L. 522/99	7602											3,62	3,62	3,62	3,62	3,62	3,62	3,62	3,62	3,62	3,62	3,62	3,62	1,21
L. 244/07	7602																							
L. 296/2006	7614																			25,00	25,00	25,00	25,00	
min di euro		180,55	180,55	278,42	278,42	309,41	398,24	490,42	596,30	673,76	678,93	516,45	534,52	436,66	436,66	405,67	316,84	224,65	118,78	136,04	136,04	145,04	111,04	108,78
anni		1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011

CONCLUSIONI

Il settore della costruzione navale è stato gravemente colpito dalla recessione economica, l'acquisizione nazionale degli ordini è risultata insufficiente per la copertura della totale capacità produttiva italiana. I dati confermano la continua flessione di produttività degli anni precedenti; il periodo di crisi economica, che coinvolge tutti i paesi europei già da qualche anno, nel nostro paese ha determinato una forte stagnazione della domanda. La produzione è ancora incentrata principalmente sulle unità da crociera, settore che, pur assorbendo un elevato quantitativo di manodopera, è concentrata in pochissimi cantieri, quasi esclusivamente nel nord-est del paese. Il 2010 ha, così, visto la chiusura di storici poli navalmeccanici e nell'attualità sono note le gravi difficoltà di alcuni stabilimenti di Fincantieri. I cantieri navali nazionali, inoltre, affrontano con grave difficoltà il campo della ricerca/sperimentazione di nuove tipologie di unità (green ships) o di tecnologie innovative. In occasione delle varie manovre finanziarie sono state riproposte il rifinanziamento di alcune norme strategiche per il settore, che in passato hanno consentito ai cantieri nazionali di mantenere il livello competitivo con gli altri cantieri europei ed internazionali, soprattutto per quanto riguarda le unità navali ad elevato valore aggiunto (navi da crociera, traghetti, e navi militari). Richieste che, però, non hanno potuto trovare accoglimento per le note esigenze di contenimento della spesa pubblica. In una situazione di così grave crisi diviene oltremodo importante porre in essere provvedimenti mirati alla crescita del settore promuovendo la ricerca e l'innovazione tecnologica.

La Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne dando vita nel 2007 unitamente al Cluster nazionale dell'economia del mare, alla Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima (PTNM), nell'ambito della strategia della Commissione Europea per lo sviluppo di una nuova politica marittima integrata quale interfaccia rispetto alla piattaforma europea WATERBORNE, a cui si ispira. La PTNM coinvolge tutti gli attori del sistema nazionale del mare, economici, scientifici e istituzionali (nazionali e regionali), con l'obiettivo di consolidare le reti di relazioni, condividere una *vision* nazionale di settore in materia di crescita tecnologica e di sviluppare iniziative di valenza nazionale, comunitaria ed internazionale, così come indicato nella Giornata Europea del Mare del 20 maggio 2009. La PTNM è stata inserita, tra l'altro, nel Piano Nazionale della Ricerca (MIUR) e nel Piano Nazionale per la Biodiversità (Ministero dell'Ambiente), quale strumento di coordinamento nazionale per iniziative legate allo sviluppo di progetti di ricerca ed innovazione nel settore marino e marittimo. L'attività svolta nel 2010 ha permesso di sottoscrivere specifici accordi di programma con Regioni (Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Liguria, Marche, Calabria) ed Enti di Ricerca (CNR, Agenzia Spaziale Italiana, l'INSEAN) e seguire vari progetti nel quadro dei fondi europei.

Roma, 13 FEB. 2012

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Enrico Maria Pujia



Hanno collaborato alla redazione

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