

Scendendo nel dettaglio tecnico, delle 16 navi costruite in Cina, 2 avevano un valore GRT (Gross Tonnage) di circa 92.000, 3 da 64/66.000, 8 da 51.000, fino a scendere a 3 singole unità con valori rispettivamente di 34.000, 9.000 e 6.000. Le 2 unità “bulk” costruite in Corea del Sud sono comprese nel segmento GRT 32/34.000.

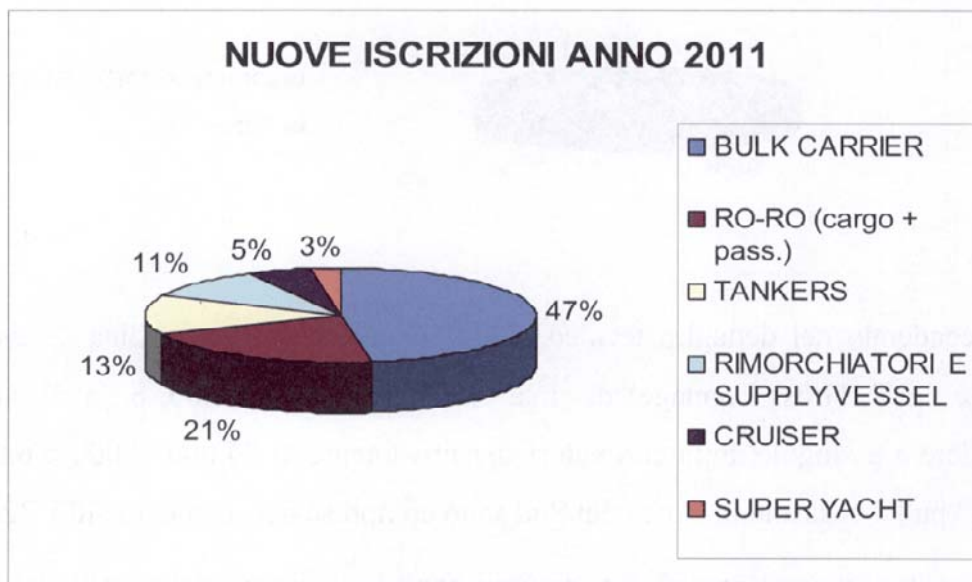
Rispetto all’anno precedente, diminuiscono le iscrizioni delle unità del tipo **RO-RO** (21% contro 24,5% sul totale), per una differenza di 6 unità in meno.

Le unità del tipo “**Tanker**” proseguono nel trend negativo iniziato l’anno precedente (-29% rispetto al 2009), con un ulteriore decremento sia percentuale rispetto al totale navi iscritte nel 2010 (13% contro 23%), che numerico (8 unità in meno). Invariate a livello percentuale (11%) rispetto alle varie tipologie iscritte, le unità del tipo appoggio, “**Supply Vessel**” e “**Rimorchiatori**”, questo seppur con 2 unità in meno iscritte rispetto al 2010.

Per quanto riguarda le “**Cruiser**”, le 2 unità iscritte nel 2011 portano ad un incremento percentuale rispetto al totale 2010 di circa un 1,5%, a parità di navi iscritte. Nel 2011 risulta iscritto anche un nuovo “**Super Yacht**”, nessuno nel 2010, incidente per un 3% sul totale navi riferito all’anno in esame.

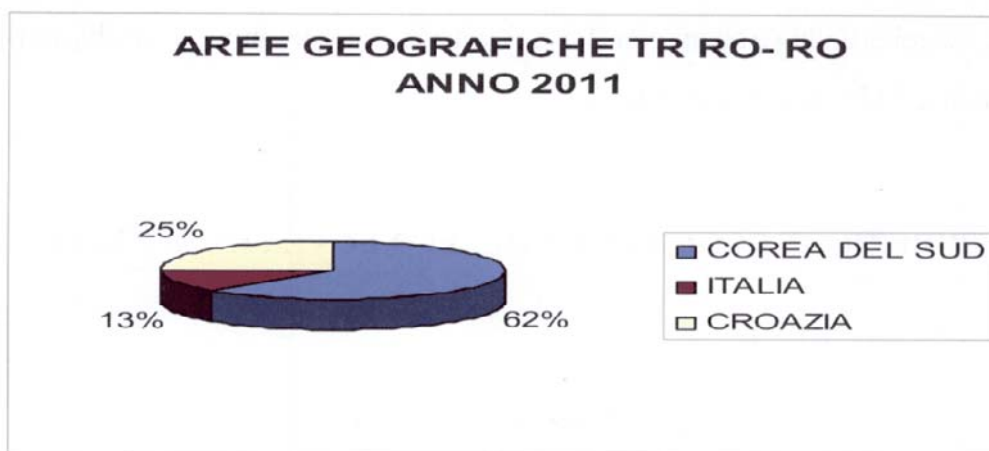
ANNO 2011 - INCIDENZA VARIE TIPOLOGIE

(rif.to specchietto % anno 2011)



Per quanto riguarda le aree di provenienza delle 8 nuove navi del tipo RO-RO cargo, viene sostanzialmente **confermata l'egemonia "Far East" come nel 2010**, con **5 unità costruite in Corea del Sud**, delle quali 3 racchiuse nel range GRT 47/50.000 e altre 2 da circa 33.000. Allo stesso modo, confermate come nel 2010, **2 nuove iscrizioni di navi cargo costruite in Crozia**, unità gemelle da circa 47.000 GRT. Presente anche una RO-RO cargo da oltre 26.000 GRT costruita in Italia.

Tramite il grafico sotto riportato è chiaramente visibile la distribuzione geografica delle aree interessate alla costruzione di navi RO-RO.



Anche per la tipologia di nave “tanker” la cantieristica orientale ha dominato il mercato con 4 costruzioni delle quali 3 in Corea del Sud (2 “Crude Oil” da oltre 91.000 GRT e una “petrolchimica” da circa 30.000) e una “LPG/Ethilene Carrier” con una capacità di 4.500 metri cubi (oltre 4.700 GRT). In questo segmento è anche presente l’Europa con una “petrolchimica” da circa 10.000, GRT costruita in Spagna.

Passando alle cosiddette “luxury ship” anche quest’anno, come avvenuto nei due precedenti, sono state iscritte 2 nuove “Cruiser”: la “Costa Favolosa”, circa 113.000 GRT, costruita in Italia da Fincantieri (C.N. Marghera) ed una unità da circa 71.000 GRT, costruita in Germania dal cantiere Meyer Werft.

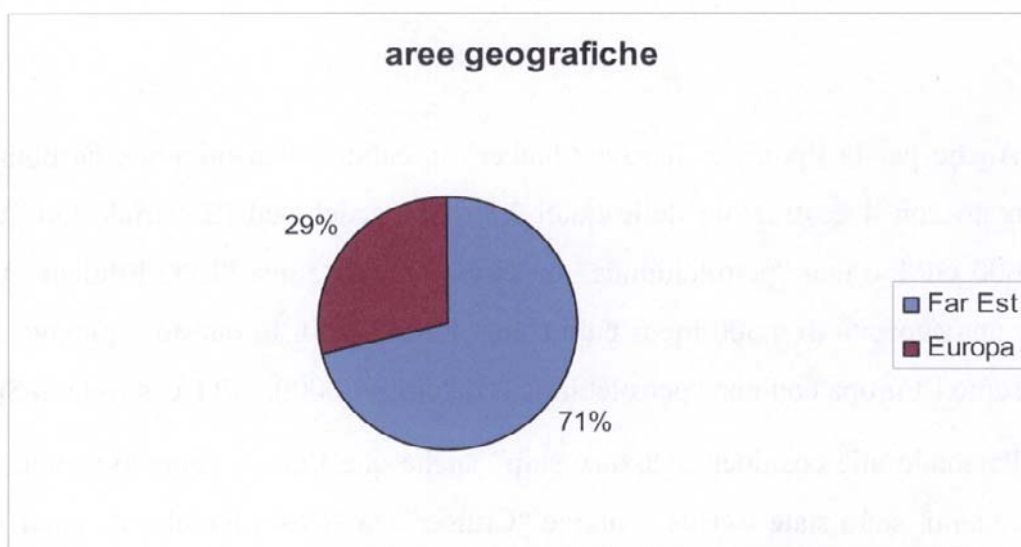
Per quanto riguarda le navi del tipo “appoggio”, sono state iscritte quattro unità, tutte costruite in Europa, delle quali 3 in Italia, (2 “Supply Vessel” e un “Rimorchiatore) ed una in Romania (altro rimorchiatore).

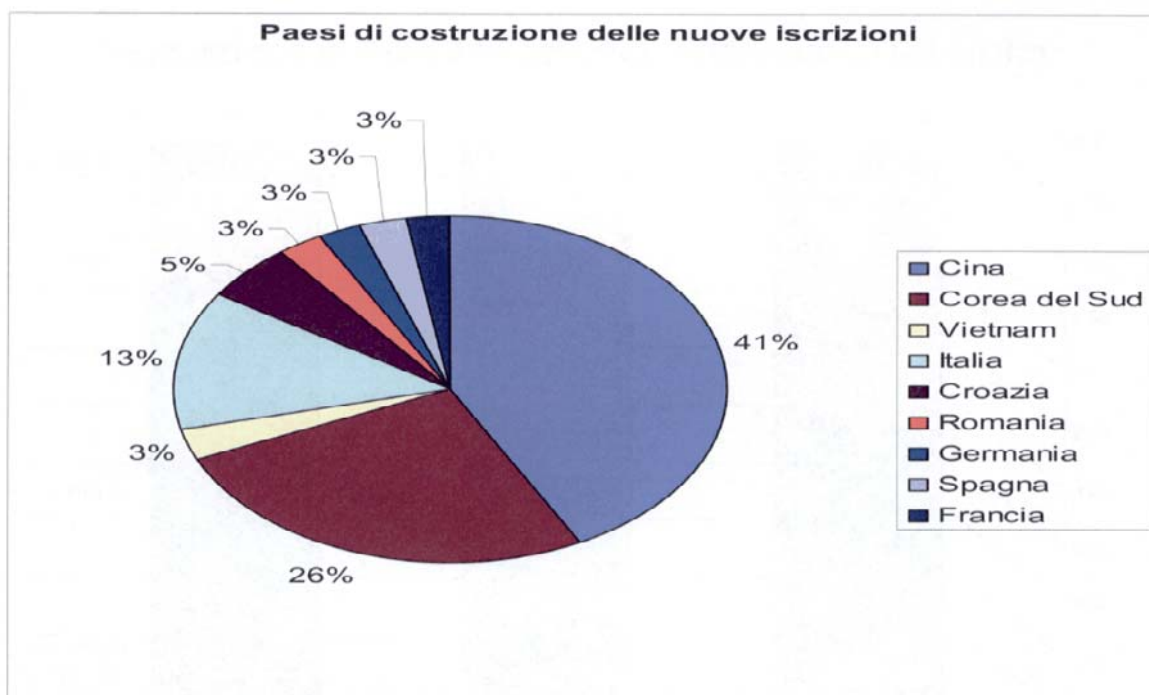
Come già riportato in nota nel 2011 è stato iscritto un “Super Yacht” da 440 GRT costruito in Francia, probabilmente utilizzato per fini commerciali, mentre nell’anno precedente questa tipologia di mezzo non era presente nelle iscrizioni.

Pertanto, le 38 unità di nuova costruzione delle varie tipologie provengono da diverse aree geografiche di cui il 71%, corrispondente a 27 unità, è stato costruito nell’area “Far East” (Cina, Corea del Sud, Vietnam), mentre le rimanenti nove 11 unità iscritte hanno abbracciato varie zone europee con l’Italia a fare da capofila con 5

unità, seguita dalla Croazia con 2 e poi via via con una unità costruita la Spagna, la Germania, la Francia e la Romania.

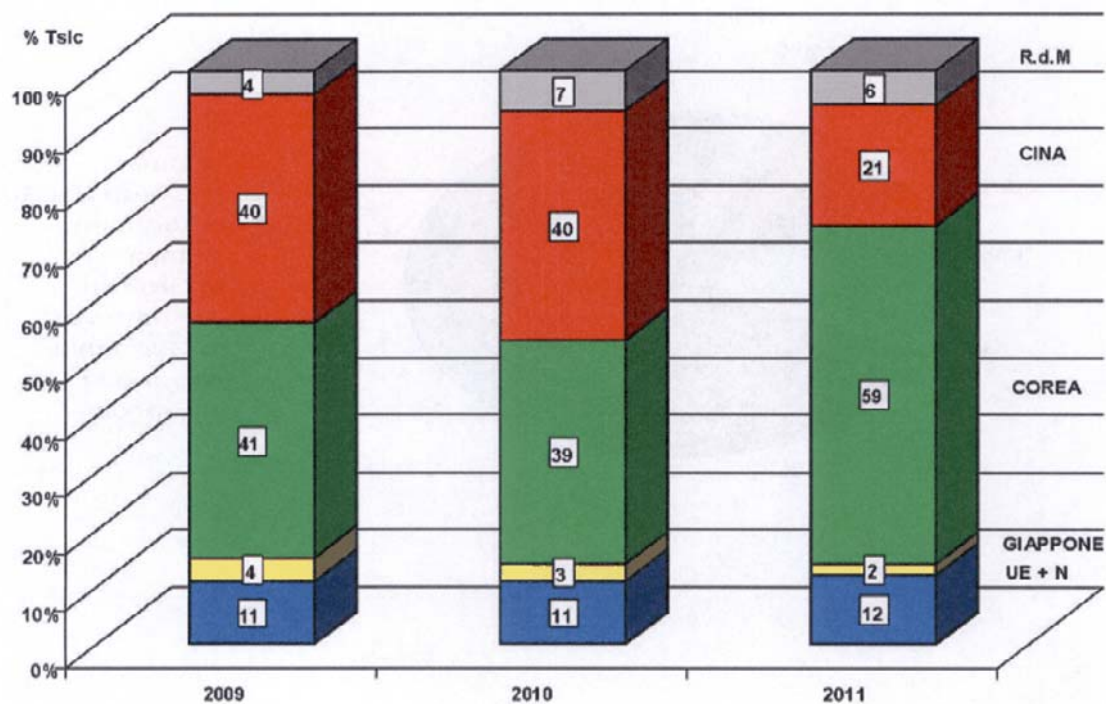
DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DELLE NUOVE COSTRUZIONI





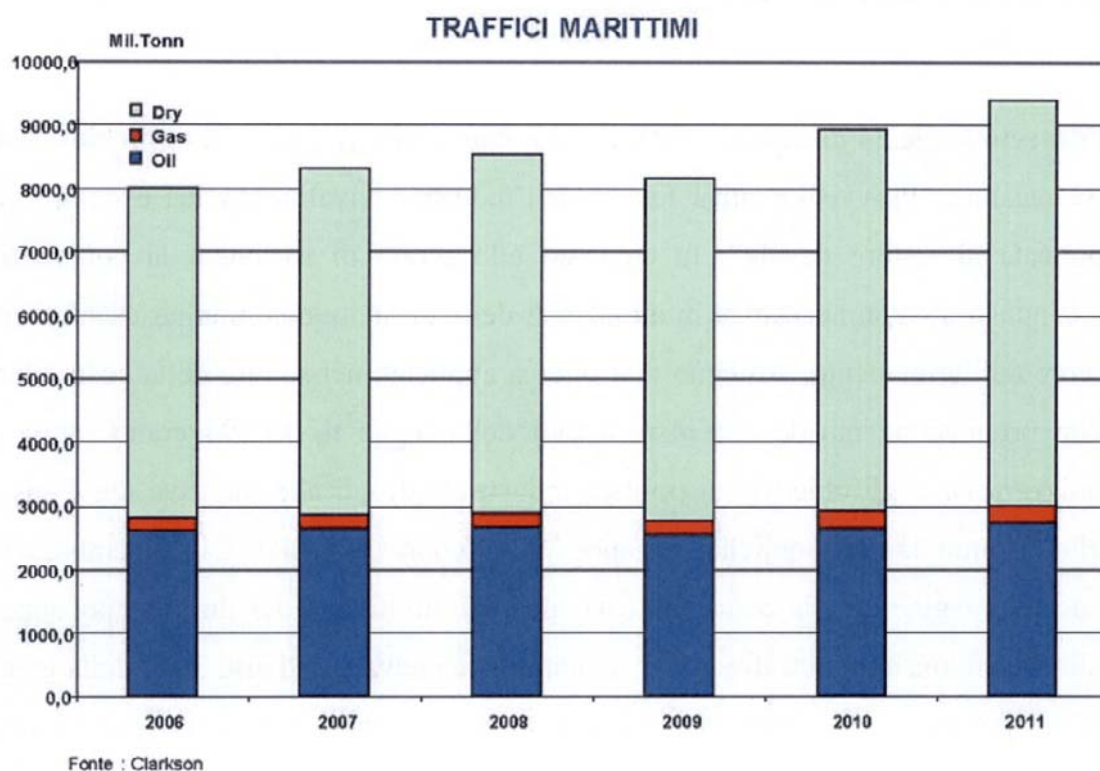
Le iscrizioni 2011 di nuove costruzioni (pertanto ordini evasi) nel registro internazionale italiano possono essere letti congiuntamente agli ordini dell'armamento europeo per area di costruzione fornito dall'Assonave nella relazione di fine anno.

La distribuzione delle aree geografiche di costruzione delle navi di bandiera italiana iscritte nel 2011 nel R.I. (grafico precedente), può essere messa a confronto con il grafico seguente riportante gli ordini dell'armamento europeo di costruzione, fornito dall'Assonave nella relazione di fine anno.



Fonte : Lloyd's Register Fairplay

La tenuta delle iscrizioni navali del tipo “bulk” rispetto alle altre tipologie di navi e il calo numerico della tipologia “tanker” confermano l’andamento dei traffici marittimi così come rappresentati visivamente dal grafico elaborato e pubblicato da Assonave, fonte Clarkson.



La crisi internazionale e il valore del greggio e dei suoi derivati ha influito in sulle richieste di iscrizioni di una tipologia di nave, ovvero la “tanker” ed ha favorito le navi del tipo “bulk”, ossia quelle navi che normalmente trasportano “granaglie” e “minerali”.

Tali confronti testimoniano che i dati nazionali sono coerenti con quelli provenienti da strutture internazionali.

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 erano 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. Gli artt. 3 e 4 della legge n. 132/94 prevedevano 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 istituiva 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 venissero 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 prevedeva i contributi per favorire lo svolgimento di programmi di ricerca nel settore navale relativi al triennio 1991-1993 svolti dall’Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale (INSEAN), nonché dalla società Centro per gli Studi di Tecnica Navale (CETENA) nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di stato alla ricerca e sviluppo di cui alla comunicazione della Commissione delle Comunità economiche europee n. 86/C83/02, al fine di incrementare il ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della competitività e di consolidare le basi tecnologiche dell’industria navalmeccanica. Gli

artt. 3, 4 e 14 citati prevedevano limiti di impegno decennale e quindicennale. Pertanto, nel corso dell'anno 2011 si procede ai 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 4.283.652,28 (contributi per la ricerca).

La legge n. 132/94 fu 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 2011 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 lo scopo di realizzare gli obiettivi di politica industriale di cui al regolamento n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale per accrescere il grado di competitività delle imprese. L’art. 4 della legge aveva 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. La legge aveva stanziato a tale scopo 7 miliardi di lire in limiti di impegno quindicennali da impegnare entro il 31 dicembre 2003. Pertanto, nel corso dell’esercizio finanziario 2011 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”, 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.

Lo stanziamento di euro 13.741 sul capitolo 1962 nel 2011, è stato utilizzato sia per la chiusura contabile del “Programma di ricerca sulla sicurezza del diporto 2006-2008”, sia per l’avvio di nuovi progetti.

E' stata stipulata una Convenzione con la Confitarma ed il Rina, per la realizzazione di un progetto finalizzato all'attuazione di iniziative di sperimentazione a bordo di unità navali traghetto nell'Area dello Stretto di Messina per consentire l'uso del LNG come combustibile a bordo delle unità navali impiegate.

A tal fine è stata impegnata e liquidata, con D.D. n.12885, del 2 dicembre 2011, la somma complessiva di € 10.000, quale contributo di questa Amministrazione alla realizzazione della sperimentazione.

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 avuto 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 2011, sul relativo capitolo 7609, si è pertanto 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 avuto 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 2011 per il completamento degli interventi a favore delle imprese armatoriali, si è proceduto alla emanazione di autorizzazioni di pagamento per un importo di euro 46.982.946,37.

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 avuto 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 della legge ha altresì previsto 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 2011, sono stati effettuati soltanto pagamenti per euro 659.000,00 su impegni assunti nel corso dell'anno 2010.

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. Le risorse stanziare in favore delle imprese cantieristiche iscritte negli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche sono per i seguenti processi e prodotti:

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

L'aiuto all'innovazione per i prodotti ed i processi può essere concesso fino ad un'intensità massima del 20% dei costi ammissibili definiti in appresso e si applica

soltanto ai progetti per i quali l'importo totale degli aiuti non supera 150 euro per tonnellata di stazza lorda compensata per una nave o 5 milioni di euro per nuovi processi.

Gli aiuti all'innovazione hanno inteso 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.

Nel corso dell'anno 2011 sono state istruite e sottoposte al vaglio del Comitato Tecnico Scientifico di cui all'art. 4 della legge 5 maggio 1976 n. 259 per l'approvazione definitiva a consuntivo n.2 istanze di contributo della società Fincantieri C.N.I. S.p.A. al fine della liquidazione finale del contributo.

Conseguentemente sono stati emessi n.2 decreti di saldo di contributo relativi alla società Fincantieri C.N.I. S.p.A.

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 2011 sono stati effettuati pagamenti per un ammontare di euro 3.944.894,00. I saldi di pagamento hanno riguardato:

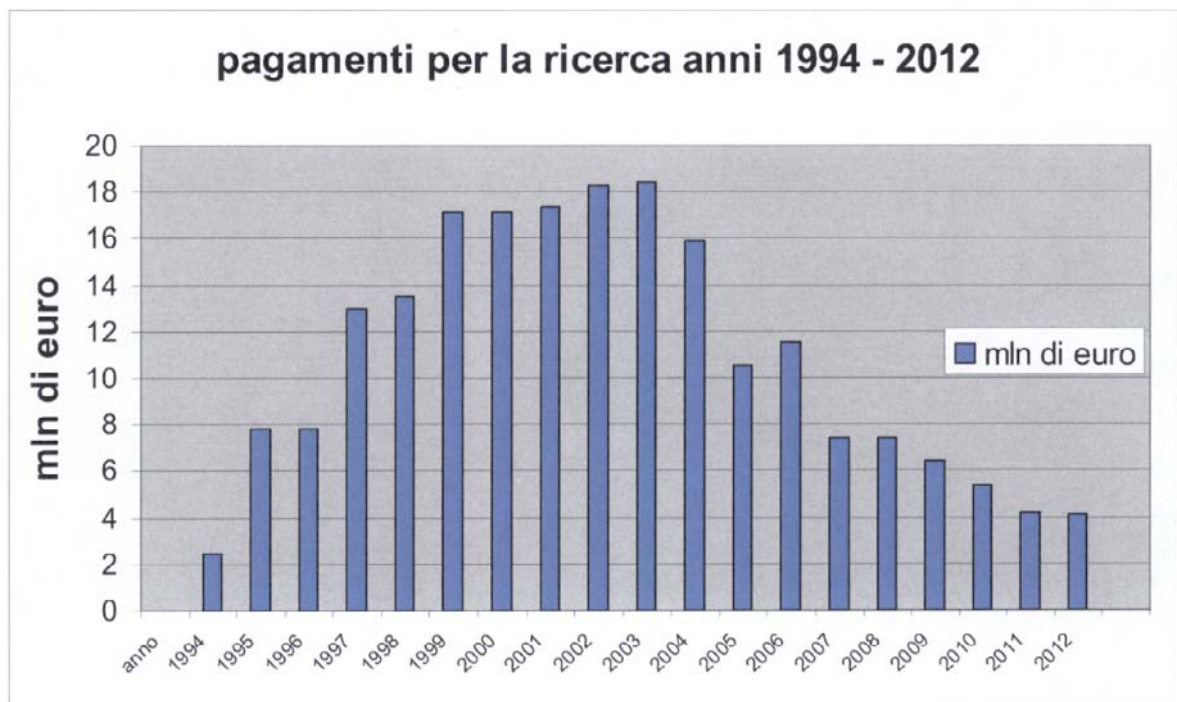
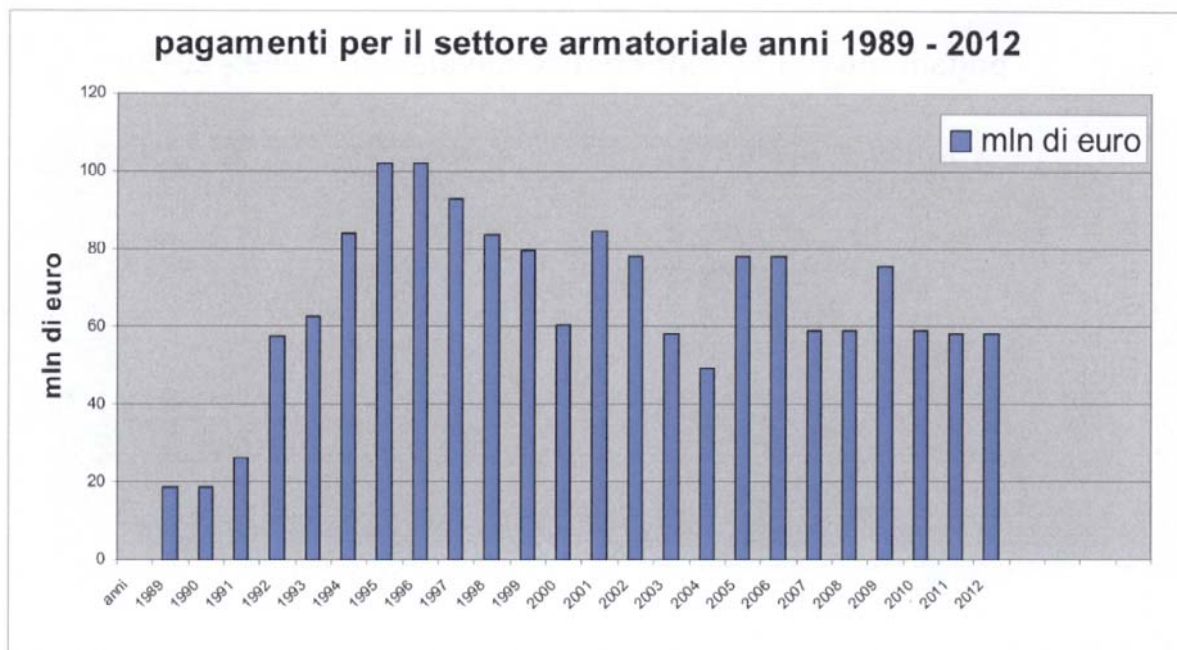
- **C. 6187 – parti innovative riguardanti principalmente la caratterizzazione stilistica ed il profilo operativo della nave.** Il progetto è un'evoluzione dell'unità “Queen Vittoria” ed i principali elementi innovativi sviluppati dal progetto hanno riguardato, tra l'altro, la realizzazione di nuove forme poppiere e miglioramento del

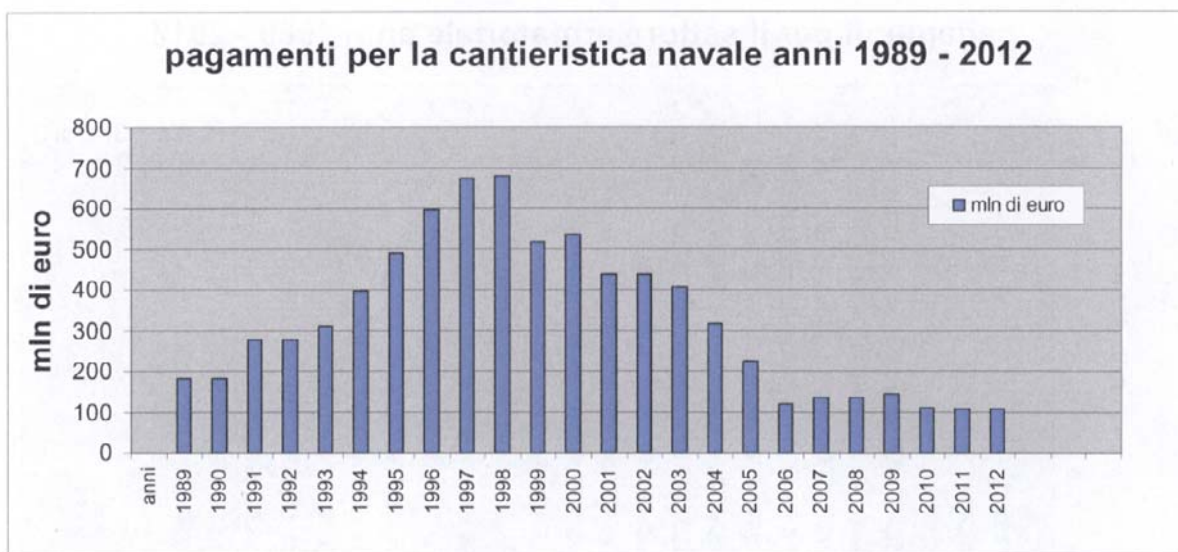
profilo operativo, con un drastico aumento della volumetria della zona di poppa e l'aggiunta di n. 38 cabine; restyling cabine, con l'inserimento di mega-suite e servizi igienici ampi e lussuosi; innovazione stilistica, con atrio su due ponti e conseguente difficoltà di attraversamento dell'impiantistica.

- **PR 8394 (C. 6194) – nuova classe di navi Panamax Cruise.** Trattasi di una nave da crociera Panamax che si colloca nella fascia alta del mercato crocieristico (elevato lusso) per garantire ad una clientela molto esigente ed esperta, appartenente ad una fascia di mercato estremamente selettiva, una vacanza serena con una molteplice scelta della tipologia di ampie cabine, insieme ad un'offerta di servizi e svaghi in linea con le tendenze emergenti. Il progetto si è sostanziato nell'adozione di soluzioni innovative in molti settori del progetto ed aree funzionali della nave, tra cui in particolare, la realizzazione di un'ampia tipologia di cabine con elevata superficie abitabile e funzionalità dell'arredamento; sviluppo di soluzioni architettoniche per le grandi aree pubbliche in grado di soddisfare gli elevati requisiti con riferimento particolare all'offerta di ristorazione ed ai relativi indici di comfort, con la realizzazione di più ristoranti di tipo etnico (n. 10) e n. 6 cucine diverse ed un'area passeggeri più che doppia rispetto agli standard di altre navi cruise (+53%); definizione di innovative forme poppiere della carena e delle appendici dello scafo per conseguire non solo le richieste prestazioni idrodinamiche, ma soprattutto le elevate condizioni di comfort caratterizzanti il segmento di mercato della nave; soluzioni impiantistiche per la riduzione dell'impatto ambientale, con riferimento alla notazione Green STAR 3, consistente nella progettazione degli impianti trattamento rifiuti solidi, rifiuti alimentari, impianti depurazione acque nere, grigie e di sentina, con la collocazione di casse combustibili sopra il cielo del doppio fondo.

Tabella riassuntiva dei pagamenti anno 2011

LEGGE	CAPITOLO	Piano Gestionale	EROGATO 2011
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
L 261/97	7618	5	84.182,47
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
			4.283.652,28
L 13/2006 ART 3	7612	1	0,00
			0,00
L 13/2006 ART4	7613	1	659.000,00
			659.000,00
L 296/2006	7614	1	3.944.894,00
			3.944.894,00
L 88/2001	1800	23	36.982.946,37
L 80/2006	1800	24	10.000.000,00
			46.982.946,37
L 88/2001	1962	1	13.000,00
			13.000,00
TOTALE EROGATO ANNO 2011			206.113.674,77





CONCLUSIONE

I mari sono al centro del nostro futuro sviluppo economico. Le competenze acquisite nel settore della cantieristica possono essere alla base della produzione di nuovi prodotti e servizi innovativi per affrontare le sfide dell'economia marittima futura.

Le ultime normative nazionali per tale settore risalgono alla legge finanziaria 2007 ma non è mancato l'appoggio governativo nei tavoli più difficili che hanno riguardato in questi anni di crisi la cantieristica navale.

Risulta, ora, prioritario seguire ed attuare gli obiettivi dell'UE in termini di competitività e sviluppo sostenibile, in linea con la strategia Europa 2020, e salvaguardare la costruzione navale e le competenze d'ingegneria marittima dell'Unione europea nel lungo termine. La diversificazione innovativa della cantieristica, e più in generale la ristrutturazione del settore, rappresenta una sfida particolare in termini di formazione e competenze. Nuovi tipi di navi, ingegneria navale e applicazioni marittime richiedono importanti investimenti in risorse umane.

Lo stesso vale per quanto riguarda l'eventuale rinnovo della strategia di Leadership 2015, che dovrebbe porre le basi di un ambizioso e globale approccio industriale. La futura strategia deve riflettere il contesto economico cambiato a causa della competizione globale e perseguire un approccio integrato tra le diverse politiche settoriali.

La Politica energetica europea, riferita all'energia marina e altre fonti di energie rinnovabili, è anche promettente per la diversificazione delle industrie manifatturiere marittime europee. Lo sviluppo di queste energie rinnovabili è perfettamente in linea con gli obiettivi della strategia Europa 2020 e deve essere accelerata con tutti i mezzi, incluso il supporto a livello europeo. Una politica ambientale ambiziosa, soprattutto per quanto riguarda l'azione per il clima e l'efficienza delle risorse, può essere una forza trainante per l'innovazione e migliorare così le prospettive di mercato per i

per quanto riguarda l'azione per il clima e l'efficienza delle risorse, può essere una forza trainante per l'innovazione e migliorare così le prospettive di mercato per i cantieri navali. Queste politiche possono contribuire allo sviluppo di nuove tecnologie per ridurre le emissioni e il consumo di carburante e assicurare un vantaggio competitivo alle imprese italiane.

Roma, 19 DIC. 2012

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Enrico Maria Pujia

