
Missione 13 Diritto alla mobilità – Programma 9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d’acqua interne”

Legge base: 14 giugno 1989, n.234 e successivi rifinanziamenti – (applicativa della VI Direttiva CEE) Disposizioni concernenti l’industria navalmeccanica ed armatoriale e provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale

Durata: limiti d’impegno di 5, 8 e 10 anni

Scopo della legge:

Sostegno alla 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.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

La legge base è completata e sono in corso i pagamenti relativi alle successive leggi di rifinanziamento.

Legge base: 28 dicembre 1999, n.522 Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale

Durata: 15 anni

Scopo della legge:

Realizzazione degli 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.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa sono in corso i pagamenti relativi agli impegni assunti.

Legge base: 30 novembre 1998, n. 413 Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore.

Durata: 15 anni

Scopo della legge:

Sostegno alla competitività dell'industria cantieristica ed armatoriale in attuazione delle normative comunitarie.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa sono in corso i pagamenti relativi agli impegni assunti

Legge base: 7 marzo 2001, n. 51 - Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo.

DURATA: 15 ANNI

Scopo della legge:

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 dalla 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.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa sono in corso i pagamenti relativi agli impegni assunti

Legge base: L. 24 dicembre 2003, n. 350 – Art. 4, c. 153 e c. 209 (Legge finanziaria 2004: Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato)

DURATA: 3 ANNI

Scopo dei finanziamenti previsti dalla legge:

- applicazione del Regolamento (CE) n. 1177/2002 del Consiglio del 27 giugno 2002, relativo al meccanismo di difesa temporaneo della cantieristica europea dal dumping dei Paesi Asiatici (art. 4, c. 153).
- (art. 4, c. 209) Incentivare gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammmodernamento della flotta e alla costruzione di navi cisterne a basso impatto ambientale e dotate dei più elevati standard di sicurezza (interventi di cui all'articolo 3 della legge 16 marzo 2001, n. 88)
- (art. 4, c. 209); rifinanziamento degli interventi di cui all'articolo 2 della legge 28 dicembre 1999, n. 522.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

completata

Legge base: 16 marzo 2001, n. 88 - Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime

DURATA: 12 ANNI

Scopo della legge:

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.

Regolamento applicativo della legge: Decreto 27 dicembre 2001, n. 487.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Sono in corso i pagamenti di rate semestrali relativi ad impegni precedentemente assunti

Legge base: 9 marzo 2006, n. 80 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 gennaio 2006, n.4 recante misure urgenti in materia di organizzazione e funzionamento della pubblica amministrazione. Art. 34 octies dell'allegato.

DURATA: 7 ANNI

Scopo della legge:

Rifinanziamento della legge 16 marzo 2001, n.88, per la prosecuzione degli interventi in materia di investimenti navali, di cui all'art.3 della predetta legge.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

sono in corso i pagamenti di rate semestrali relativi ad impegni precedentemente assunti

Legge base: 27 dicembre 2006, n. 296 – Art.1, co.1040 - Legge finanziaria 2007 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato

DURATA : 3 ANNI

Scopo dei finanziamenti previsti dalla legge:

Incentivazione degli investimenti delle imprese navalmeccaniche per la realizzazione di progetti innovativi connessi all'applicazione industriale di prodotti e processi tecnologicamente innovativi, che comportano rischio di insuccesso industriale o tecnologico (art.1, co.1040);

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

sono state impegnate tutte le somme e si sta provvedendo ad effettuare i pagamenti in ordine ai progetti conclusi.

Ragioni giustificative dell'adozione degli eventuali rifinanziamenti della legge base:

La cantieristica italiana, anche grazie alla politica di settore, ha mantenuto la sua posizione competitiva in quelle nicchie di mercato particolarmente qualificate concentrandosi principalmente su navi mercantili a tecnologia avanzata ad elevato valore aggiunto, impegnandosi nell'attività di ricerca, sviluppo ed innovazione nell'intento di anticipare l'evoluzione del mercato, di focalizzare maggiormente l'attenzione sulla clientela, con un differente approccio finalizzato al recepimento delle necessità del cliente nella progettazione e nella realizzazione delle navi, di ottimizzare i sistemi produttivi ricorrendo ad una maggiore automazione dei processi .

Le politiche pubbliche in materia si sono concentrate, nel corso degli anni, sulle possibilità offerte dalla disciplina comunitaria.

Tenuto conto che l'Unione Europea ha prorogato al 31 dicembre 2011 la disciplina degli aiuti di Stato al settore, incluso l'aiuto all'innovazione si rende auspicabile ed urgente uno stanziamento per sostenere i nuovi progetti da avviare da parte delle imprese cantieristiche nazionali.

Legge base: 9 gennaio 2006, n. 13 art. 4, come modificato dall' Art.1, co. 1046- Legge finanziaria 2007, 27 dicembre 2006, n. 296 - Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso delle navi a doppio scalo e per l'ammodernamento della flotta (rifiianziata con L n.244/2007 art.2, comma 210)

DURATA : 3 ANNI

Scopo dei finanziamenti previsti dalla legge:

Promozione del potenziamento e della sostituzione e l'ammodernamento di unità navali vetuste destinate al trasporto pubblico locale e non più conformi ai più avanzati standard in materia di sicurezza della navigazione e di tutela dell'ambiente marino (art.1, co. 1046).

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009

Al 31/12/2009 i fondi non sono stati utilizzati per la mancata adozione del decreto contenente i criteri e le modalità di attribuzione dei benefici.

Ragioni giustificative dell'adozione degli eventuali rifinanziamenti della legge base:

In un momento di grave crisi del settore navalmecanico potrebbe essere utile una azione di stimolo della domanda di navi più sicure e meno inquinanti (prevalentemente ferries e RO-RO) anche in considerazione della particolare incidenza del traffico di cabotaggio e dei collegamenti tra porti nazionali al fine di un trasporto marittimo più sostenibile e più sicuro. Anche la disposizione contenuta nella legge finanziaria 2008 (L n.244/2007 art.2, comma 210) per l'istituzione di un fondo per migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni in atmosfera delle navi passeggeri è rimasta inattuata per mancanza di fondi .

La proposta è in linea con l'attuale dibattito in sede comunitaria e con le azioni di leadership2015.

Legge base: 9 gennaio 2006, n. 13 - Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso delle navi a doppio scalo e per l'ammodernamento della flotta.

DURATA: 3 ANNI

Scopo della legge:

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 di cisterne a singolo scafo di età superiore a 15 anni.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:
completata

Legge base: 24 dicembre 2007, n. 244 –art.2, co.204, co. 205, co.206, co. 209, co.210 e co.310
Legge finanziaria 2008 :“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”

DURATA: 2 ANNI

Scopo dei finanziamenti previsti dalla legge:

- Rifinanziamento della legge 28 dicembre 1999, n.522 per il completamento degli interventi previsti dall’art.2 (nuove costruzioni) e art.4 (investimenti) della legge
 - (art.2, co.204);
- Rifinanziamento della legge 16 marzo 2001, n.88 per il completamento degli interventi in materia di investimenti navali, di cui all’art.3 della legge
 - (art.2, co.205);
- Rifinanziamento della legge 24 dicembre 2003, n.350 (L.F. 2004) per il completamento degli interventi previsti dall’art.4, co.153 (difesa temporanea della cantieristica europea dal dumping dei Paesi asiatici) della legge
 - (art.2, co.206);
- Integrazione del fondo di cui all’art.3, co.2, legge 9 gennaio 2006, n.13 destinato a favorire la demolizione del naviglio obsoleto;
 - (art.2, co.209);
- Istituzione di un fondo destinato agli enti di ricerca per l’attività volta a migliorare l’efficienza energetica e ridurre le emissioni in atmosfera delle navi passeggeri in navigazione e in porto oltre quanto previsto dalla normativa vigente
 - (art.2, co.210);
- Promozione della ricerca in campo navale per il miglioramento della sicurezza e della competitività della flotta
 - (art.2, co.310);

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009

Dei vari interventi previsti dalla legge risulta completamente utilizzato quello relativo alle nuove costruzioni e agli investimenti e alla demolizione del naviglio obsoleto, le altre previsioni di spesa sono state azzerate da successivo provvedimento legislativo (D.L. n. 93/2008 convertito in legge 126/08)

Legge base: Decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564 convertito in Legge 22 febbraio 1994, n. 132 (applicativa della VII Direttiva CEE) - **Provvedimento a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca applicata al settore navale**

DURATA: limiti d'impegno di 5, 8, 10, 15 anni a seconda della tipologia dell'intervento.

Scopo della legge:

Sostegno alla 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..

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa sono in corso i pagamenti relativi agli impegni assunti riguardanti il sostegno alla ricerca, alla costruzione ed alla trasformazione ..

Sono in corso i pagamenti di rate semestrali relativi ad impegni precedentemente assunti per gli interventi a favore dell'armamento.

Missione/Programma 14 / 3

L n. 166 / 2002 Art. 13 Comma 1

Descrizione della Legge \ Decreto Legge: Disposizioni in materia di Infrastrutture e trasporti - attivazione degli interventi previsti nel programma infrastrutture.

Durata:

2002 - 2018

Scopo della legge:

Progettazione e realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale e relativa attività di istruttoria e monitoraggio nonché delle opere di captazione ed adduzione di risorse idriche necessarie a garantire continuità dell'approvvigionamento idrico per quanto di competenza di questa Amministrazione, individuate in apposito programma approvato dal CIPE ai sensi della Legge n. 443 del 21.12.2001 "Delega al Governo in materia di Infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive".

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Ammontare complessivo dei finanziamenti al 31.12.2009: € 1.642.030.279,00

Ammontare annuale dei finanziamenti:

limite di impegno con decorrenza 2002 € 169.976.896,00

limite di impegno con decorrenza 2003 € 95.85.500,00

limite di impegno con decorrenza 2004 € 88.554.500,00

limite di impegno con decorrenza 2005 € 174.036.000,00

limite di impegno con decorrenza 2006 € 231.980.000,00

contributi con decorrenza 2007 € 136.106.500,41

contributi con decorrenza 2007 € 88.750.000,00

contributi con decorrenza 2008 € 94.150.001,00

contributi con decorrenza 2008 € 89.612.000,00

contributi con decorrenza 2009 € 76.478.462,59

contributi con decorrenza 2009 € 86.927.419,00

contributi con decorrenza 2009 € 60.000.000,00

contributi con decorrenza 2010 € 99.600.000,00

contributi con decorrenza 2010 € 150.000.000,00

Ragioni giustificative dell'adozione degli eventuali rifinanziamenti/definanziamenti della legge in scadenza:

fino al 31.12.2009:

L.F. 27.12.2002, n. 289;

Legge 8.4.2003, n. 62 - conversione del D.L. 7.2.2003, n. 15;

Legge 24.9.2003, n. 268 - conversione del D.L. 24.7.2003, n. 192;

L.F. 24.12.2003, n. 350;

Legge 27.2.2004, n. 47 art. 20 comma 2 - conversione del D.L. 24.12.2003, n. 355;

Legge 21.5.2004 n. 128 art. 3 comma 1 - conversione del D.L. 22.3.04, n. 72;

Legge 28.5.2004, n. 139 art. 2 comma 2 - conversione del D.L. 29.3.2004, n. 79;

Legge 2.07.2004, n. 164 art. 1 comma 1 - conversione del D.L. 03.05.2004, n. 113;
L.F. 30.12.2004, n. 311 art. 1 comma 459;
Legge 31.3.2005, n. 43 art. 3 comma 2 - conversione del D.L. 31.1.2005, n. 7;
L.F. 23.12.2005, n. 266 art. 1 comma 78;
Legge 9.3.2006, n. 80 art. 30 - conversione del D.L. 10.01.2006, n. 4;
L.F. 27.12.2006, n. 296 art. 1 commi 507, 977,888,979,991,994,1013,1014,1045,1058-1062,1292;
Legge 3.8.2007, n. 127 art. 7 comma 2 conversione del D.L. 2.7.07, N. 81;
L.F. 24.12.2007, n. 244 art. 2 c. 257
D.L. n. 185 del 29.11.2008 art. 21 c. 1 convertito con legge n. 2 del 28.1.2009;
Legge di assestamento 2008;
DMT n. 106515/2008
DMT n. 3450/2008
DMT n. 139356/2008
D.I. N. 2347/2008

Missione/Programma 14 / 4

L n. 194 / 1998 Art. 3 Comma 1

Descrizione della Legge \ Decreto Legge: contributo dodecennale del 10 per cento della spesa di investimento, nel limite di lire 150 miliardi per il comune di Milano e di lire 420 miliardi per il comune di Torino, pari complessivamente a lire 50 miliardi per ciascuno degli anni dal 1998 al 2007 e a lire 35 miliardi per gli anni 2008 e 2009

Durata:

1998 - 2009

Scopo della legge:

Consentire il completamento degli interventi connessi alla realizzazione dei passanti ferroviari di Milano e di Torino

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

Importo erogato euro 193.157.401,18

Ragioni della mancata realizzazione degli scopi della legge:

Gli scopi della legge sono in corso di realizzazione

Soluzioni proposte per superare le criticità:

Nessuna criticità è da rilevare ai fini della realizzazione dei lavori

Ragioni giustificative dell'adozione degli eventuali rifinanziamenti/definanziamenti della legge in scadenza:

La prima annualità del contributo a favore del Comune di Torino è stata considerata come limite di impegno con slittamento dell'erogazione a fine finanziamento, per cui si richiede uno stanziamento di competenza anche per l'anno 2010.

Eventuali nuovi programmi da avviare:

Nessuno

L n. 448 / 2001 Art. 45 Comma 2

Descrizione della Legge \ Decreto Legge: . Per la realizzazione delle infrastrutture per la mobilità al servizio del nuovo polo estero della Fiera di Milano sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 1,50 mil. di euro a decorrere dall'anno 2002, di 4 mil. di euro a decorrere dall'anno 2003 e di 5mil. di euro dall'anno 2004

Durata:

2002 - 2018

Scopo della legge:

Realizzazione infrastrutture per la mobilità al servizio del nuovo polo esterno alla Fiera di Milano.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2009:

euro 70.000.000,00

Ragioni della mancata realizzazione degli scopi della legge:

I lavori sono stati ultimati

Soluzioni proposte per superare le criticità:

Nessuna criticità è da rilevare

Eventuali nuovi programmi da avviare:

Nessuno