

Soluzioni proposte per superare le criticità:

Nulla da segnalare.

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

Nulla da segnalare.Nulla da segnalare.

Eventuali nuovi programmi da avviare:

Nulla da segnalare.

Missione: 13-Diritto alla mobilità

Programma: 9-Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Autorizzazione Base:

L. n. 234/1989 art. 6

CONTRIBUTI ALLE IMPRESE DI COSTRUZIONI NAVALI PER LA RAZIONALIZZAZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE PRODUTTIVA

Autorizzazione Rifinanziante:

D.L. n. 287/1995 art. 3, comma 7, punto C

MISURE STRAORDINARIE IN FAVORE DELLE IMPRESE NAVALMECCANICHE ED ARMATORIALI

Durata:

1995 – 2009

Scopo della legge:

Ha lo scopo di realizzare gli obiettivi di politica industriale di cui al regolamento n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale per accrescere il grado di competitività delle imprese disciplina ormai superata da quella sugli aiuti di stato alla costruzione navale. 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.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2011:

Nel corso dell'esercizio finanziario 2011 sul capitolo **7602** sono stati effettuati pagamenti tramite ruoli di spesa fissa. n.126

Missione: 13-Diritto alla mobilità

Programma: 9-Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Autorizzazione Base:

L. n.. 234/1989 art. 6

CONTRIBUTI ALLE IMPRESE DI COSTRUZIONI NAVALI PER LA RAZIONALIZZAZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE PRODUTTIVA

Autorizzazione Rifinanziante:

D.L. n. 564/1993 art. 21, comma 1, punto B

PROVVEDIMENTI A FAVORE DELL'INDUSTRIA NAVALMECCANICA E DELLARICERCA NEL SETTORE NAVALE

Durata:

1994 – 2007

Scopo della legge:

Ha lo scopo di realizzare gli obiettivi di politica industriale di cui al regolamento n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale per accrescere il grado di competitività delle imprese disciplina ormai superata da quella sugli aiuti di stato alla costruzione navali. 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 2011 sul capitolo **7602** sono stati effettuati pagamenti per euro 1.209.346,84 tramite ruoli di spesa fissa

Stato di attuazione della legge al 31/12/2011:

Nel corso dell'esercizio finanziario 2011 sul capitolo 7602 sono stati effettuati pagamenti per euro tramite ruoli di spesa fissa. n. 124

Missione: 13-Diritto alla mobilità

Programma: 9-Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Autorizzazione Base:

L. n.. 234/1989 art. 6

CONTRIBUTI ALLE IMPRESE DI COSTRUZIONI NAVALI PER LA RAZIONALIZZAZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE PRODUTTIVA

Autorizzazione Rifinanziante:

D.L. n. 564/1993 art. 21, comma 1, punto D

PROVVADIMENTI A FAVORE DELL'INDUSTRIA NAVALMECCANICA E DELLARICERCA NEL SETTORE NAVALE

Durata:

1994 – 2007

Scopo della legge:

Ha lo scopo di realizzare gli obiettivi di politica industriale di cui al regolamento n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale per accrescere il grado di competitività delle imprese disciplina ormai superata da quella sugli aiuti di stato alla costruzione navali. 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.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2011:

Nel corso dell'esercizio finanziario 2011 sul capitolo **7602** sono stati effettuati pagamenti tramite ruoli di spesa fissa. n.125

Missione: 13-Diritto alla mobilità

Programma: 9-Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Autorizzazione Base:

L. n.. 234/1989 art. 6

CONTRIBUTI ALLE IMPRESE DI COSTRUZIONI NAVALI PER LA RAZIONALIZZAZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE PRODUTTIVA

Autorizzazione Rifinanziante:

L. n.. 431/1991 art. 1, comma 1, punto C

RIFINANZIAMENTO ARTICOLO 6 DELLA LEGGE 234/89

Durata:

1992 – 2006

Scopo della legge:

Ha lo scopo di realizzare gli obiettivi di politica industriale di cui al regolamento n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale per accrescere il grado di competitività delle imprese disciplina ormai superata da quella sugli aiuti di stato alla costruzione navali. 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'ammmodernamento dei processi di officina e l'adeguamento degli impianti o delle strutture. Nel corso dell'esercizio finanziario 2011 sul capitolo **7602** sono stati effettuati pagamenti per euro 1.209.346,84 tramite ruoli di spesa fissa

Missione: 13-Diritto alla mobilità

Programma: 9-Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Autorizzazione Base:

L. n.. 234/1989 art. 6

CONTRIBUTI ALLE IMPRESE DI COSTRUZIONI NAVALI PER LA RAZIONALIZZAZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE PRODUTTIVA

Autorizzazione Rifinanziante:

L. n.. 522/1999 art. 4, comma 9

CONTRIBUTI PER INVESTIMENTI PER MIGLIORAMENTO PRODUTTIVITA' NEI CANTIERI

Durata:

2000 – 2017

Scopo della legge:

Ha lo scopo di realizzare gli obiettivi di politica industriale di cui al regolamento n. 1540/98 relativo agli aiuti alla costruzione navale per accrescere il grado di competitività delle imprese disciplina ormai superata da quella sugli aiuti di stato alla costruzione navali. 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 2011 sul capitolo **7602** sono stati effettuati pagamenti per euro 1.209.346,84 tramite ruoli di spesa fissa

Stato di attuazione della legge al 31/12/2011:

Nel corso dell'esercizio finanziario 2011 sul capitolo **7602** sono stati effettuati pagamenti tramite ruoli di spesa fissa. n. 127

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

A seguito della convenzione IMO di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente un rifinanziamento potrebbe consentire ai cantieri navali italiani di operare nel settore delle demolizioni in modo sicuro e a regime.

Missione: 13-Diritto alla mobilità

Programma: 9-Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Autorizzazione Base:

L. n. 13/2006 art. 4, comma 1

AMMODERNAMENTO UNITA' NAVALE T.P.L.

Autorizzazione Rifinanziante:

L.F. n. 296/2006 art. 1, comma 1046

ROTTAMAZIONE TRAGHETTI

Durata:

2007 – 2009

Scopo della legge:

L'articolo 1, comma 1046 della L. 296/06 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (L.F. 2007)" prevede l'istituzione di un fondo per favorire la demolizione delle unità navali destinate, in via esclusiva, al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale non più conformi ai più avanzati standard di sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino. La misura ha come finalità l'eliminazione di unità vetuste di oltre 20 anni di età, adibite al trasporto di passeggeri, non conformi ai più recenti standard qualitativi in materia di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino, richiesti dalle normative nazionali e comunitarie, e per le quali non esistono al momento obblighi di alcun genere di uscire dal mercato. Il problema delle navi sub-standard potrebbe apparire remoto, ma esso influenza pesantemente i problemi di salvaguardia della vita umana in mare e della protezione dell'ambiente marino. Navi di remotissima costruzione continuano, infatti, a navigare perché particolarmente competitive dal punto di vista commerciale, essendo completamente ammortizzate e di conseguenza in grado di essere offerte a prezzi molto bassi, con

l'effetto di deprimere il mercato dei noli a scapito degli operatori più responsabili. La misura inoltre è diretta anche al trasporto per vie navigabili interne e in tale quadro è stata valutata in senso positivo dalla Commissione Europea nella Decisione C(2007)6076 del 11.12.2007. L'art. 4, co. 9, modificato successivamente dall'art. 1, comma 1046 della legge 27.12.2006 n. 296 (L.F. 2007), ha assegnato, per l'anno 2009, 24 milioni di euro, importo successivamente ridotto a 16,24 milioni di euro. Sul capitolo **7613** "Fondo per favorire il potenziamento e l'ammodernamento delle unità navali destinate al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima fluviale e lacuale non più conformi ai più avanzati standard di sicurezza della navigazione, di salvaguardia della vita umana in mare e di tutela dell'ambiente marino", a fronte delle richieste pervenute per l'ottenimento dei benefici previsti dall'art. 1 comma 1046 della legge n. 296/2006 sono stati effettuati nel corso del 2010 pagamenti per euro 8.719.000.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2011:

Nel corso del 2011, sul relativo capitolo **7613** sono stati effettuati pagamenti

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

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. La proposta è in linea con l'attuale dibattito in sede comunitaria e con le azioni di leadership 2015.

Missione: 13-Diritto alla mobilità

Programma: 9-Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Autorizzazione Base:

L. n.. 51/2001 art. 2, comma 1

CONTRIBUTI DEMOLIZIONE NAVI CISTERNA

Durata:

2001 – 2016

Scopo della legge:

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 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. L'art. 2 della legge 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 co. 4, aveva autorizzato, a decorrere dal 2002, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 6,70 milioni.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2011:

Nel corso del 2011, sul relativo capitolo **7609** si è pagato tramite ruoli di spesa fissa. n.129

Missione: 13-Diritto alla mobilità

Programma: 9-Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Autorizzazione Base:

L. n. 166/2002 art. 34, comma 4

ELIMINAZIONE NAVI CISTERNA

Durata:

2002 – 2016

Scopo della legge:

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 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. L'art. 2 della legge 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 co. 4, aveva autorizzato, a decorrere dal 2002, in limiti di impegno quindicennali, l'importo di euro 6,70 milioni. Lo stanziamento complessivo dell'intervento è stato di euro 177.960.000.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2011:

Nel corso del 2011, sul relativo capitolo **7609** si è pagato, tramite ruoli di spesa fissa. n. 131

Missione: 13-Diritto alla mobilità

Programma: 9-Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

Autorizzazione Base:

L. n. 194/1998 art. 2, comma 8, punto E

RISANAMENTO GESTIONE LAGO TRASIMENO

Durata:

1998 – 2015

Scopo della legge:

L'art. 2 comma 8 della legge 194/98 prevede, tra l'altro, che ai fini del miglioramento tecnico ambientale del servizio di trasporto sui laghi d'Iseo e Trasimeno, la regione Lombardia e la provincia di Perugia sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali a carico dello Stato determinati in limiti di impegno quindicennali per l'anno 2000 rispettivamente di un miliardo per il lago d'Iseo e 1,5 miliardi di lire per il lago Trasimeno. Lo stesso articolo dispone, inoltre, che gli interventi finanziati sono realizzati dagli enti di gestione o dalle regioni o gli altri enti locali territorialmente competenti, i quali, nell'esercizio dei compiti di programmazione dei servizi di trasporto lacuali, adottano le loro decisioni sentiti gli enti locali interessati. Con il cap. **7710** si rimborsa il mutuo contratto dalla provincia di Perugia con la Cassa Depositi e Prestiti per i lavori di miglioramento tecnico ambientale del lago Trasimeno

Stato di attuazione della legge al 31/12/2011:

In data 13/12/2005 il Ministero dell'economia e delle finanze ha rinegoziato tale importo residuo con 60 rate semestrali posticipate di € 186.905,84 dall' 1/1/2006 al 31/12/2035. Da tale data si è provveduto al rimborso del mutuo secondo il nuovo piano di ammortamento. Tale situazione ha dato origine all'incremento dei residui di lettera c) in considerazione del fatto che lo stanziamento annuale disponibile sul capitolo ha continuato ad essere quello iniziale di € 774.685,00 , mentre il pagamento

annuale si è ovviamente ridotto ad € 373.811,00. La predetta situazione è stata sanata con la Legge di Bilancio 2012 con la quale è stata stabilita una disponibilità annuale di € 373.811,00 per cui lo stanziamento si è allineato con le reali esigenze del capitolo 7710.

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

in esito alla succitata rinegoziazione del mutuo occorre trovare la copertura finanziaria necessaria al rimborso dell'allungamento delle rate di mutuo rinegoziato.

Eventuali nuovi programmi da avviare:

In merito si evidenzia che tale richiesta è esplicitamente contenuta nell'articolo 10, comma 6, della legge n. 196 del 2009, la quale dispone "che il Ministro competente valuti, per ciascuna legge pluriennale in scadenza, se permangono le ragioni che ne avevano giustificato l'adozione, tenuto anche conto dei nuovi programmi da avviare".

Missione: 14-Infrastrutture pubbliche e logistica

Programma: 5-Sistemi idrici, idraulici ed elettrici

Autorizzazione Base:

D.L. n. 79/2004 art. 2, comma 2

DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI SICUREZZA DI GRANDI DIGHE

Durata:

2004 – 2020

Scopo della legge:

Tramite l'accensione di mutuo, finanziare opere per la messa in sicurezza di grandi dighe prive di concessionari

Stato di attuazione della legge al 31/12/2011:

Sono in corso di ultimazione lavori su n. 3 dighe.

Ragioni della mancata realizzazione degli scopi della legge:

L'obiettivo della legge, allo stato, è stato parzialmente raggiunto, in quanto originariamente le Ordinanze di Protezione Civile prevedevano quali Commissari Delegati i competenti Provveditori alle OO.PP. Tale stato di fatto ha comportato una disomogeneità sulla individuazione dei criteri per la messa in sicurezza delle dighe in argomento. Nel 2009 in sostituzione di detti Commissari Delegati è stato nominato un unico soggetto (Prof. R. Guercio) che ha portato alla quasi ultimazione delle opere per n. 3 grandi dighe ed ha predisposto programmi per studi, progettazioni ed indagini per le restanti dighe.