

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 navalmecanica e della ricerca applicata al settore navale", fu emanato allo scopo di sostenere la competitività dell'industria navalmecanica 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.

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, erano previsti dall'art. 14 della legge. Gli artt. 3, 4 e 14 citati prevedevano limiti di impegno decennale e quindicennale. Nel corso dell'anno 2012 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 (contributi alla cantieristica) è stato erogato l'importo complessivo di euro 107.413.170,00 e sul capitolo 7618 (contributi per la ricerca) è stato erogato l'importo complessivo di euro 4.108.599,00 dalle sottoelencate leggi di rifinanziamento della legge n. 132/94 :

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 2012 sul relativo capitolo di bilancio 7607 sono stati emessi pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare di euro 29.811.720,00.

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. I piani, sottoposti al parere del Comitato Consultivo per l'industria cantieristica, istituito ai sensi dell'art. 23 della legge n. 234/89, dovevano essere realizzati entro 30 mesi dalla loro approvazione (era consentita una proroga massima di fine lavori di sei mesi). Era consentito, in via preliminare e previo sopralluogo di verifica dello stato di avanzamento delle opere e delle spese sostenute, avere un anticipo di contributo, calcolato sul 50% dell'importo del piano approvato e previa presentazione di idonea fidejussione. La legge aveva stanziato a tale scopo 7 miliardi di lire in limite di impegno quindicennale da impegnare entro il 31 dicembre 2003. Nel corso dell'esercizio finanziario 2012 sul relativo capitolo 7602 si è proceduto ai soli pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 1.209.347,00.

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.

Per quanto attiene all'attività di erogazione di contributi alla ricerca, nel corso dell'anno finanziario 2012, dal pertinente capitolo di bilancio 1962, è stata erogata

un'ulteriore quota del residuo finanziamento concernente i programmi 2006-2008 spettante ad uno dei tre soggetti originariamente beneficiari ovvero il CETENA per un importo di complessivi €34.558,40 ed €57.762,00.

Su detto capitolo è stata impegnata , nel corso del 2012, anche la somma di €7.282,00 ed erogata la somma di €4.598,00 a favore di TUV Italia s.r.l. per la realizzazione del Sistema di Qualità della Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

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, un limite di impegno quindicennale di lire 10.000 milioni annue. La legge di

rifinanziamento n.166/2002 art. 34, comma 4, aveva autorizzato, a decorrere dal 2002, un limite di impegno quindicennale di 6.700.000 euro. Nel corso dell'esercizio finanziario 2012, sul relativo capitolo 7609, si è proceduto ai pagamenti tramite ruoli di spesa fissa per un ammontare complessivo di euro 10.794.030,00.

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 “Contributo alle imprese armatoriali per l'abbattimento degli oneri finanziari ecc.” nel corso dell'esercizio finanziario 2012, per il completamento degli

interventi a favore delle imprese armatoriali, si è proceduto alla emanazione di autorizzazioni di pagamento per un importo di euro 44.567.146,00.

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 furono 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 poteva 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 poteva essere concesso per le parti innovative di una nave tali da poter essere isolate da questa come elemento separato.
- c) Nuovi processi: l'aiuto poteva 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 poteva essere concesso fino ad un'intensità massima del 20% dei costi ammissibili definiti in appresso e si applicava soltanto ai progetti per i quali l'importo totale degli aiuti non superava 150 euro per tonnellata di stazza lorda compensata per una nave o 5 milioni di euro per nuovi processi.

Scopo del regime è stato quello di sostenere, con aiuti all'innovazione, le imprese che operano nel settore della costruzione, riparazione e trasformazione navale. Uno degli obiettivi della disciplina è stato 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.

Nel corso dell'anno 2012 è continuata l'istruttoria delle istanze presentate al fine della liquidazione del contributo dopo l'ultimazione dei progetti.

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 del contributo dopo l'ultimazione dei lavori.

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 2012 sono stati effettuati pagamenti per un ammontare di euro 1.863.372 che hanno riguardato i seguenti progetti:

- OPO 382687 (ora C. 6213) – Nuova classe di navi porta combustibile nucleare.

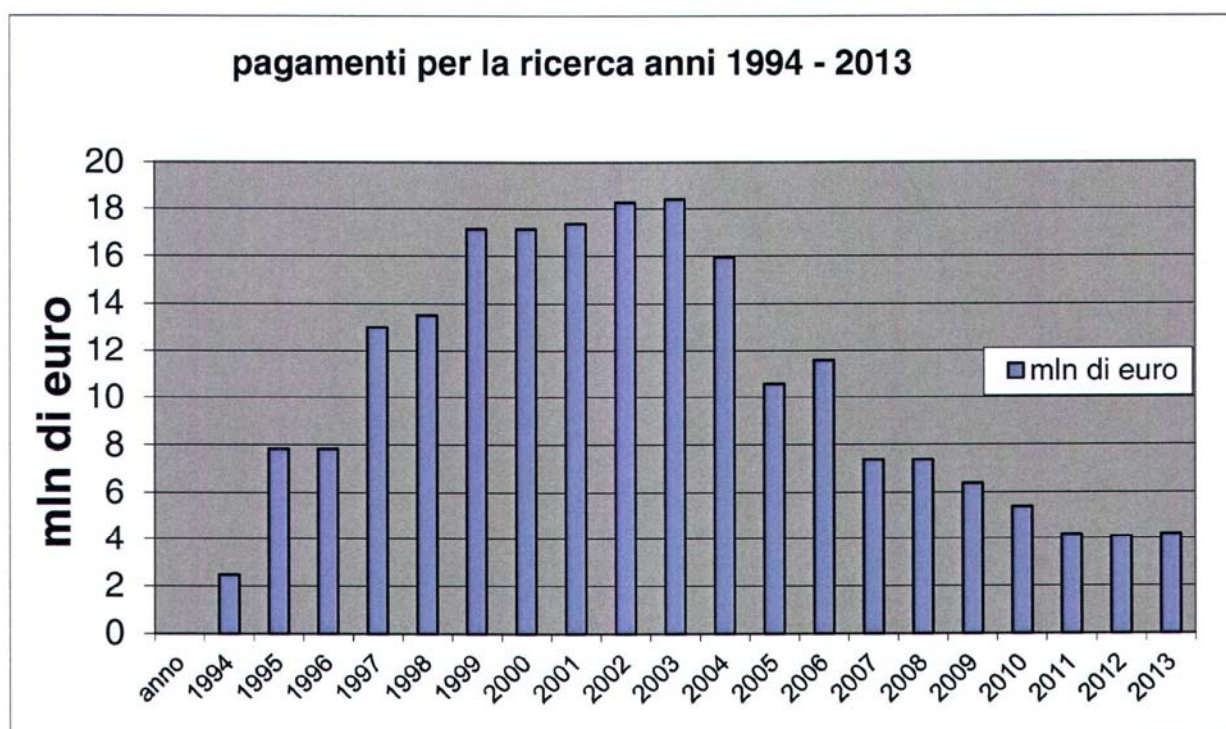
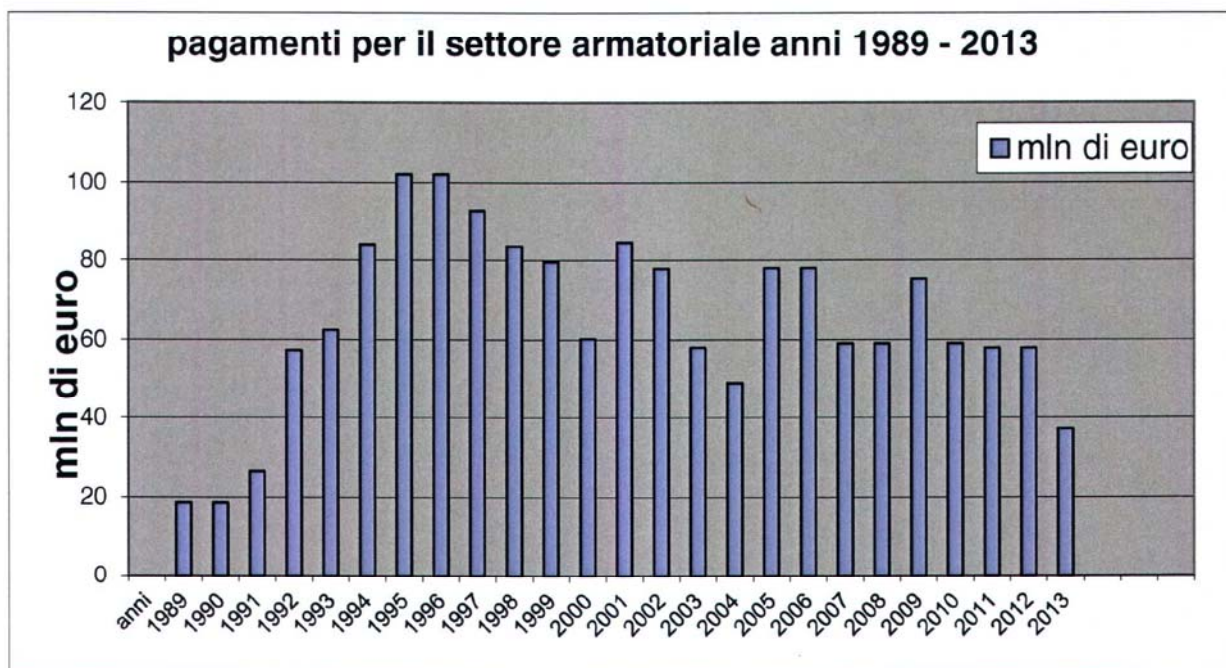
Si è trattato dello sviluppo di una nuova serie di navi porta combustibile nucleare esausto stivato in containers, prelevato dalle sedi di stoccaggio degli impianti nucleari, per essere conferito alle centrali di riprocessamento. Progetto

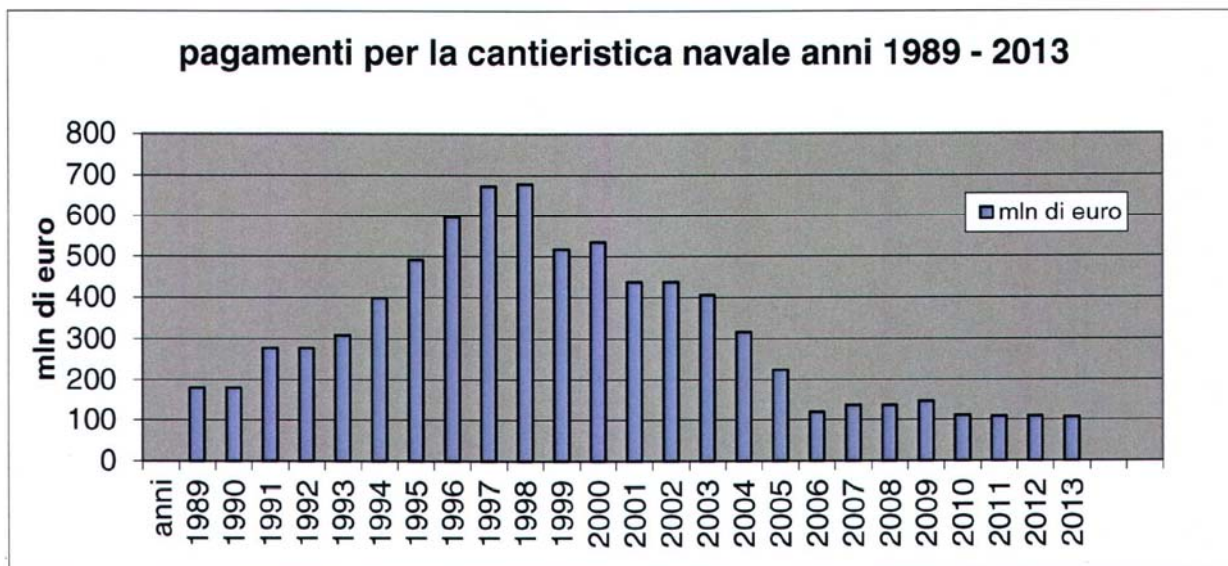
assolutamente innovativo per la cantieristica europea, con soluzioni di sicurezza ed operatività a livelli estremamente elevati, per il conseguimento del livello massimo (livello 3) di prescrizioni dell'INF (Irradiated Nuclear Fuel) Code, codice internazionale per il trasporto sicuro di combustibile radioattivo da riprocessare e dei rifiuti radioattivi, con pesanti e restrittive soluzioni tecniche in molteplici aspetti della progettazione e della costruzione per garantire il trasporto senza limitazioni e contemporaneamente ottenere la classe ghiacci per poter operare nelle zone artiche.

- **Sistemi informativi innovativi per la progettazione navale.** Il progetto ha sviluppato innovativi sistemi informativi di progettazione con l'adozione della metodologia di Product Lifecycle Management (PLM), che prevede che tutte le fasi siano effettuate in modo coordinato, razionalizzato e codificato, utilizzando un modello in cui i dati sono condivisi tra tutti gli enti aziendali coinvolti, con l'obiettivo di:

1. Completare le funzioni di supporto alla gestione operativa delle attività di progettazione in ottica PLM, con l'adozione di metodologie di gestione del ciclo di vita del prodotto;
2. Nuovi metodi, processi e strumenti integrati di progettazione (CAD di modellazione), basati sull'integrazione interdisciplinare sui modelli di scafo, impiantistici e di allestimento, ed in grado di coprire tutte le fasi del ciclo di progettazione (dal concept design alla preparazione lavori).

LEGGE	CAPITOLO	Piano Gestionale	EROGATO 2012
L 261/97	7601	18	10.324.524
L 261/97	7601	19	36.151.983
L 261/97	7601	21	23.239.024
L 413/98	7601	22	5.164.569
L 522/99	7601	23	14.458.834
L 388/2000	7601	24	6.455.712
L 388/2000	7601	25	11.618.524
			107.413.170
L 522/99	7602	5	1.209.347
			1.209.347
L 413/98	7607	1	29.811.720
			29.811.720
L 522/99	7608	1	847.833
			847.833
L 51/2001	7609	1	5.095.919
L 166/2002	7609	2	5.698.111
			10.794.030
L 413/98	7618	6	514.542
L 522/99	7618	7	3.594.057
			4.108.599
L 296/2006	7614	1	1.863.372
			1.863.372
L 88/2001	1800	23	37.103.714
L 80/2006	1800	24	7.463.432
			44.567.146
L 88/2001	1962	1	96.919
			96.919
TOTALE EROGATO ANNO 2012			200.712.131





PAGINA BIANCA

CONCLUSIONI

La quota di esportazioni di beni ad alto contenuto tecnologico è per l'Italia appena del 10,8% sul totale dell'export. Tale quota è meno della metà di quella della Francia, circa la metà della quota realizzata in Germania ed un terzo di quella del Regno Unito. Per contro, la quota complessiva di esportazioni a medio-basso o basso contenuto tecnologico è del 49,3% nel 2009, il dato conferma la specializzazione italiana nei settori più tradizionali dell'economia.³

Le navi prodotte in Italia, a differenza dei dati sopra riportati rappresentano una produzione di nicchia costituita da navi da crociera e ad alta tecnologia. L'Italia si posiziona al decimo posto nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori al secondo posto tra i paesi dell'Unione europea, ma la concorrenza dei cantieri dei Paesi asiatici nelle nicchie di eccellenza e la caduta della domanda degli ultimi due anni stanno fortemente mettendo in rischio la competitività del settore. In Europa, l'attività cantieristica rischia, quindi, di essere rappresentata solo da singole imprese eccellenti che coniugano prodotti di successo a modelli produttivi molto competitivi. Compito non semplice poiché soglie produttive troppo ridotte mettono a rischio l'indotto navale, parte integrante del modello produttivo dei cantieri, ma notoriamente più fragile dal punto di vista strutturale. La crisi che ha colpito il

³ Horizon 2020 Italia, Ministero dell'istruzione della ricerca ed innovazione, marzo 2013

settore industriale navale⁴ ci conduce ad affermare che, anche se caratterizzato da elementi di eccellenza, rimane nel suo complesso poco innovativo.

“Quindi, se da un lato si possono enfatizzare la capacità e il merito delle singole eccellenze, dall’altro bisogna prendere atto di come il Paese sia spaccato in due: a fronte di una componente dinamica e innovativa, la cui attività è soprattutto basata sull’export, ce n’è un’altra che si rivolge esclusivamente al mercato interno e che rimane schiacciata per valore aggiunto e performance innovativa”⁵.

E’ prioritario anche per il sistema marittimo seguire la strategia di Horizon 2020 che per la prima volta riconduce a un quadro unico l’insieme degli investimenti dell’UE per la ricerca e l’innovazione e dedicare una forte attenzione alla conversione delle nuove conoscenze in prodotti, processi e servizi innovativi, che, al tempo stesso, offrano opportunità al sistema produttivo e contribuiscano al miglioramento della vita dei cittadini. Il Programma di Horizon 2020 prevede, infatti, finanziamenti che coprono l’intero percorso, dalla ricerca knowledge driven, alla sua traduzione in innovazione technology driven, fino alle applicazioni industriali e commerciali (society driven).

La capacità di sostenere la competitività internazionale del settore navale richiede di superare la dissociazione tra attività di ricerca pubblica e quella che più tipicamente ricadono nel perimetro del settore privato.

Un’Amministrazione responsabile non può esimersi dall’affrontare la sfida

⁴ I dati del monitoraggio testimoniano una forte diminuzione dei cantieri medio-piccoli privati v. cap.3.1

⁵ Horizon 2020 Italia

della selezione delle priorità per il settore marittimo, senza essere catturati da visioni e interessi o troppo generalisti o troppo particolari, per cogliere le tendenze evolutive e gli ambiti più promettenti in termini di sostenibilità infrastrutturale, finanziaria e di mercato e di disponibilità di competenze. Poiché l'Unione pone come condizionalità ex-ante per l'accesso ai finanziamenti europei, l'adozione, da parte dei governi nazionali e regionali, di strategie di "smart specialization" ritagliate sulle specifiche caratteristiche dei territori è necessario confrontare tali esiti con le presenze industriali (o, in genere, produttive) e di ricerca esistente in un territorio o regione.

Diviene pertanto principale incrementare l'efficienza energetica dei mezzi navali e nautici e costruire navi più sicure (safety) e sviluppare le tematiche di Horizon 2020 a ciò connesse:

- Energia sicura - Ridurre (3.1) il consumo energetico e l'impronta carbonica per mezzo di un uso intelligente e sostenibile; introduzione sul mercato di prodotti e servizi efficienti, costi competitivi - (3.3). Combustibili alternativi e fonti energetiche mobili

- Trasporti intelligenti, ecologici e integrati (4.1). - Trasporti efficienti dal punto di vista delle risorse che rispettino l'ambiente (4.1.1). - Rendere navi più ecologiche e silenziose per migliorare le prestazioni ambientali e ridurre i livelli di rumore e di vibrazioni percepiti - progettazione e processi di fabbricazione per navi di nuova generazione, con sistemi di propulsione ecologici e intelligenti. Criteri di

riciclabilità.- Riduzione peso e resistenza idrodinamica navi, ottimizzazione strutture, CO₂ e consumi. (4.2.4.) - Ridurre il numero di incidenti e di decessi e migliorare la sicurezza gestione e controllo prestazioni e rischio, nella progettazione di veicoli, navi e infrastrutture. Sicurezza attiva e passiva, automazione (4.3.2.) - Inserire a bordo sistemi di controllo intelligenti interfacce efficaci per le comunicazioni.

Dopo l'approvazione del regolamento (EU) n.1257 /2013 sul "ship recycling", modificativo del Regolamento (EC) No 1013/2006 e della Direttiva 2009/16/EC, particolare attenzione merita anche la demolizione delle navi e il riciclaggio dei loro componenti e materiali da ritrattare.

Roma, 22 GEN. 2014

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Enrico Maria Pujia

