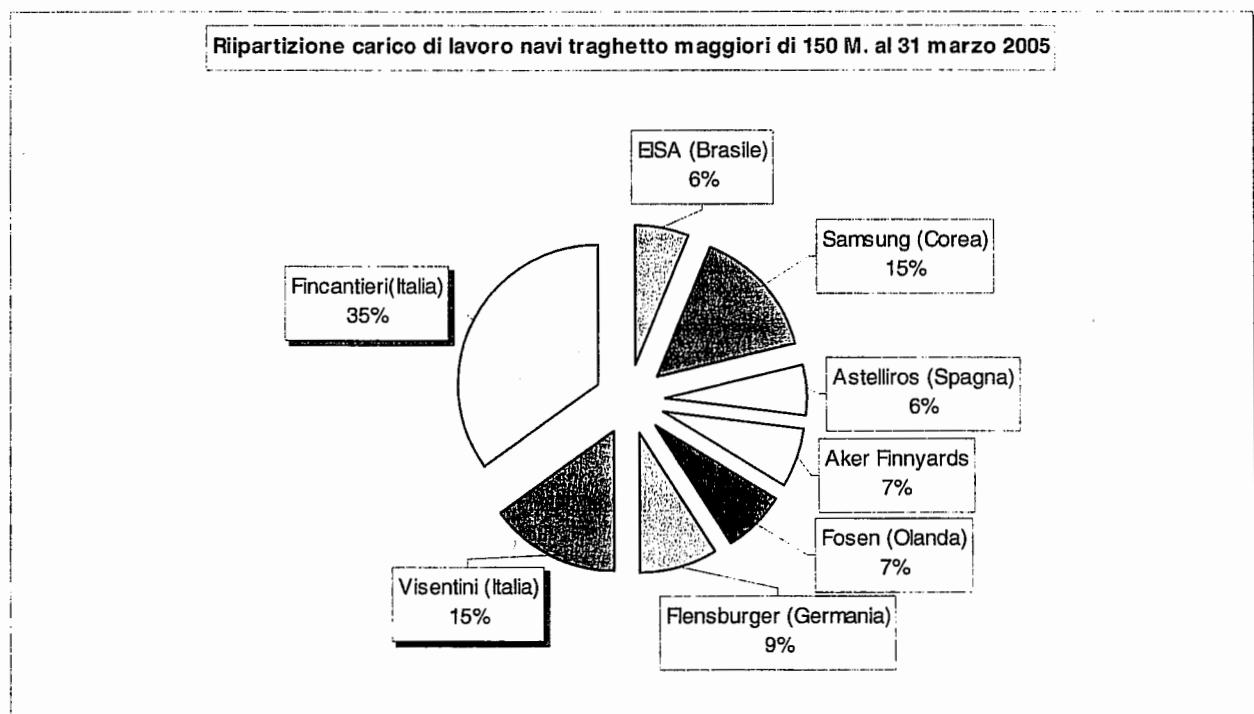


Parimenti, nel comparto delle navi traghetto (ferries) il portafoglio ordini della cantieristica europea, al 31 marzo 2005, è pari al 79% del portafoglio mondiale; di tale percentuale il 35% è relativo a commesse Fincantieri, che si conferma leader mondiale anche in questo comparto, ed il 15% a commesse del Cantiere Navale Visentini, per un totale della cantieristica italiana di oltre il 40% del portafoglio mondiale.



Tale situazione non fornisce, però, un quadro attendibile della situazione cantieristica italiana, in quanto, esaminandone attentamente la composizione, emerge che buona parte del carico di lavoro (circa il 94%) riguarda navi passeggeri e traghetti, il cui coefficiente di conversione è tale da far lievitare notevolmente l'ammontare del dato. Inoltre, trattasi di commesse che tipologicamente riguardano un numero estremamente limitato di siti produttivi, facenti parte della cosiddetta *cantieristica maggiore*, mentre la cantieristica *medio-minore*, specializzata nella costruzione di unità di tipo convenzionale, nonostante si sia registrato un incremento delle commesse acquisite, continua

ad attraversare una oggettiva situazione di crisi , con conseguenti ripercussioni negative in termini di occupazione .

Nel corso del 2004 i cantieri iscritti negli Albi speciali delle Imprese di costruzione navale erano 19, dei quali 7 facenti parte delle *cantieristica maggiore* e 12 della cantieristica *medio-minore*. In particolare:

	N° Iscr.	IMPRESE ISCRITTE NELL'ALBO SPECIALE DELLE IMPRESE DI COSTRUZIONE NAVALE	CAPACITA' PRODUTTIVA tslc/anno	MAX UNITA' REAL. T.s.I.	FASCIA DIM.LE	
1	2	FINCANTIERI Via Genova, 1 - 34121 TRIESTE	285.000	150.000	4^	1)
2	3	CANTIERI NAVALI VITTORIA S.r.l. Via Leonardo da Vinci, 47 - 45011 ADRIA (ROVIGO)	3.000	3.500	1^	
3	4	CANTIERE NAVALE F.LLI GIACALONE S.p.A. Via Selinunte, 44 - 91026 MAZARA DEL VALLO (TRAPANI)	4.000	2.000	1^	
4	7	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.r.l. Via G. Verdi, 33 - 30171 MESTRE (VENEZIA)	12.500	25.000	1^	
5	8	NUOVI CANTIERI APUANIA S.p.A. V.le Cristoforo Colombo, 4 bis - 54036 MARINA DI CARRARA (MASSA)	25.000	50.000	3^	
6	9	CANTIERE NAVALE DE POLI S.p.A. Via dei Murazzi, 1216 - 30010 - PELLESTRINA (VENEZIA)	8.000	7.600	2^	
7	11	CANTIERE NAVALE MARIO MORINI S.p.A. Via Enrico Mattei, 20 - 60125 ANCONA	9.000	10.000	2^	2)
8	14	CANTIERE NAVALE DI PESARO S.r.l. Via Fra Due Porti, 48 - 61100 PESARO	5.800	7.000	1^	
9	15	ROSETTI MARINO S.p.A. Via Trieste, 230 - 48100 RAVENNA	2.000	4.000	1^	
10	18	CANTIERI NAVALI TERMOLI S.p.A. Molo Sud-Est - 86039 TERMOLI	4.000	7.200	1^	
11	19	RODRIQUEZ CANTIERI NAVALI S.p.A. Via S. Raineri, 22 - 98122 MESSINA	5.500	6.500	2^	
12	20	METALCOST COSTRUZIONI METALLICHE S.p.A. Via Alta, 3 - LOCALITA' CA' DEL SALE - 19038 SARZANA (LA SPEZIA)	4.100	3.500	1^	
13	25	T.MARIOTTI S.p.A. Via dei Pescatori - 16129 GENOVA	5.000	40.000	2^	
14	26	Cantieri San Marco s.r.l. V.le San Bartolomeo, 362 - 19138 LA SPEZIA	5.000	8.000	2^	

15	27	ISA PRODUZIONE S.r.l. Via E. Mattei, 14 - 60125 ANCONA	3.500	2.000	1^	2)
		Totale	401.800			
		Note: 1) Stabilimenti di Monfalcone, Venezia, Ancona, Palermo, Castellammare di Stabia, Genova Sestri, Arsenale Triestino; cui vanno aggiunti Riva Trigoso e Muggiano normalmente adibiti alla costruzione di navi militari				
		2) Riconvertito alla costruzione di mega yacht				

Tali imprese, come confermato dai dati forniti per l'Albo Speciale delle Imprese di costruzione Navale, hanno una dimensione occupazionale stimabile in circa 6.000 unità lavorative direttamente utilizzate, cui vanno aggiunte quelle utilizzate a monte e a valle del processo produttivo.

N. medio dipendenti delle Imprese iscritte all'Albo dei costruttori nel 2004

N.iscriz. Albo	Cantiere	Dipendenti
2	Fincantieri * 1)	4673
3	C.N. Vittoria	52
4	C.N. Giacalone	56
7	C.N. Visentini	66
8	N.C.A.	242
9	C.N. De Poli	88
14	C.N. Pesaro	50
15	Rosetti *	222
18	C.N. Termoli	52
19	C.N. Rodriguez	148
20	Metalcost	50
25	T.Mariotti*	130
26	Cantieri San Marco *	135
27	ISA Produzione S.r.l.	86
Totali		6.050

*Cantieri che svolgono attività mista di costruzione , riparazione e altre

1) Esclusi gli stabilimenti di Riva Trigoso e Muggiano che contano, rispettivamente, 1030 e 839 dipendenti e il personale di palazzo Marineria () e via Genova ()

Nel corso del 2004, ben più allarmante è stata la situazione di alcuni cantieri privati, con riconversioni dell'attività dal settore mercantile a quello della nautica da diporto, e ridimensionamenti degli organici .

Il Cantiere navale Morini di Ancona, acquistato dal gruppo Ferretti si è riconvertito alla costruzione di mega-yacht e sarà cancellato dall'Albo speciale della imprese di costruzione navale. Il Cantiere ISA Produzione S.r.l. di Ancona, non ha svolto nel corso del 2004 attività di costruzione navale mercantile, dedicandosi alla costruzione di unità da diporto.

I Nuovi Cantieri Apuania di Marina di Carrara dopo aver attraversato un periodo di grave crisi, con il rischio di disperdere un patrimonio industriale e tecnico di qualità, sembrano aver superato il momento di maggiore difficoltà con l'acquisizione di ordini di navi traghetti.

Il numero dei cantieri privati in attività , guidati da aziende storiche come Visentini e De Poli si contano ormai, ad essere ottimisti, sulle dita di una mano. Le attuali difficoltà del settore portano, dunque, ad una situazione che si sta rivelando veramente preoccupante per tutta la cantieristica comunitaria, con effetti negativi, come abbiamo visto, non trascurabili per la cantieristica nazionale.

E' proprio nell'ottica di assicurare un futuro alla cantieristica nazionale che le politiche pubbliche in materia si sono concentrate, nel corso degli anni, sulla "ottimizzazione" delle possibilità offerte dalla disciplina comunitaria mediante l'applicazione residuale dei due tipi di intervento a favore delle commesse di costruzione e trasformazione navale sinora dimostratisi efficaci per l'acquisizione di un numero ragguardevole di iniziative da parte dei cantieri nazionali (ma gli ultimi contratti assistibili sono stati quelli dell'anno 2000 restando "scoperto" tutto il successivo periodo).

Il primo tipo di intervento si è sostanziato nella tradizionale concessione di un contributo al cantiere esecutore dei lavori calcolato in percentuale del valore della commessa (tale percentuale è pari al 9% del valore contrattuale prima dell'aiuto, per le costruzioni di valore superiore ai 10 milioni di Euro, ed al 4,5%

del prezzo contrattuale, per le costruzioni di valore inferiore nonché per le trasformazioni navali).

Tale misura di sostegno è volta a consentire al cantiere di praticare al cliente un prezzo pari a quello praticato sul mercato internazionale dai cantieri concorrenti, cosicché l'operatore italiano è stato posto in una posizione di parità, quanto a possibilità competitive, rispetto alla concorrenza ed ha potuto collocare con successo sul mercato le proprie offerte.

Il secondo tipo di intervento, a favore dell'armatore-committente, ha l'analogia funzione di allineare i costi finanziari che il committente stesso deve sostenere per l'investimento in nuove navi a quelli praticati sul mercato finanziario internazionale: in altri termini, il maggior costo scaturente dal ricorso al sistema creditizio nazionale è stato così azzerato, in modo da assicurare ai cantieri navali nazionali parità di condizioni rispetto ai concorrenti anche per quanto concerne l'aspetto del finanziamento navale.

La politica pubblica perseguita fino al 31.12.2000 a favore del settore in base agli strumenti sopra descritti ha avuto un significativo impatto sulle capacità competitive del settore, tant'è che la cantieristica italiana è andata ad occupare un posto di tutto rispetto nello scenario mondiale, con produzioni di punta per alcune delle quali ha assunto addirittura la leadership (navi crociera e traghetti).

In tale ottica, dopo il fallimento di tutti i tentativi posti in essere per un accordo con la Corea del Sud per ristabilire le normali condizioni di mercato, a fronte dell'agguerrita concorrenza dei cantieri coreani la Commissione Europea ha, come detto innanzi, deciso di approvare, un "Temporary Defensive Mechanism" (Regolamento (CE) n.1177/2002 del 27 giugno 2002), ossia un meccanismo difensivo per la costruzione navale che accorda di nuovo la facoltà ai Paesi membri la facoltà di concedere un sostegno alla produzione, pari al 6% del

valore contrattuale prima dell'aiuto, ma limitato a poche tipologie navali (portacontenitori, chimichiere, navi cisterna per prodotti petroliferi e navi gasiere LNG). Tale Regolamento è stato attuato dal Governo italiano con Decreto Ministeriale del 2 febbraio 2004, utilizzando lo stanziamento, di 10 milioni di Euro per l'anno 2004 di cui all'articolo 4, comma 153 della Legge Finanziaria 2004.

Inoltre detta Legge Finanziaria 2004 ha previsto un rifinanziamento, limitatamente a tre anni, delle precedenti leggi di settore (nn.522/99 e 88/2001) per il completamento, anche se parziale, del piano di aiuti alle imprese cantieristiche e armatoriali per la costruzione di navi ordinate sin dal 2000 e, pressoché tutte, in avanzata fase di realizzazione.

Per quanto attiene il completamento degli interventi di cui all'articolo 2 della legge n.522/99 in favore dei cantieri navali, si rammenta che il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato ha più volte ribadito che ai predetti aiuti si applicano le disposizioni di cui all'articolo 72 della legge n. 289/2002 (Fondi rotativi per le imprese), con ciò rendendo praticamente inutilizzabili le risorse stanziate (Il Ministero Economia e Finanze non ha, peraltro, ancora fissato i criteri e le modalità di attribuzione dei contributi).

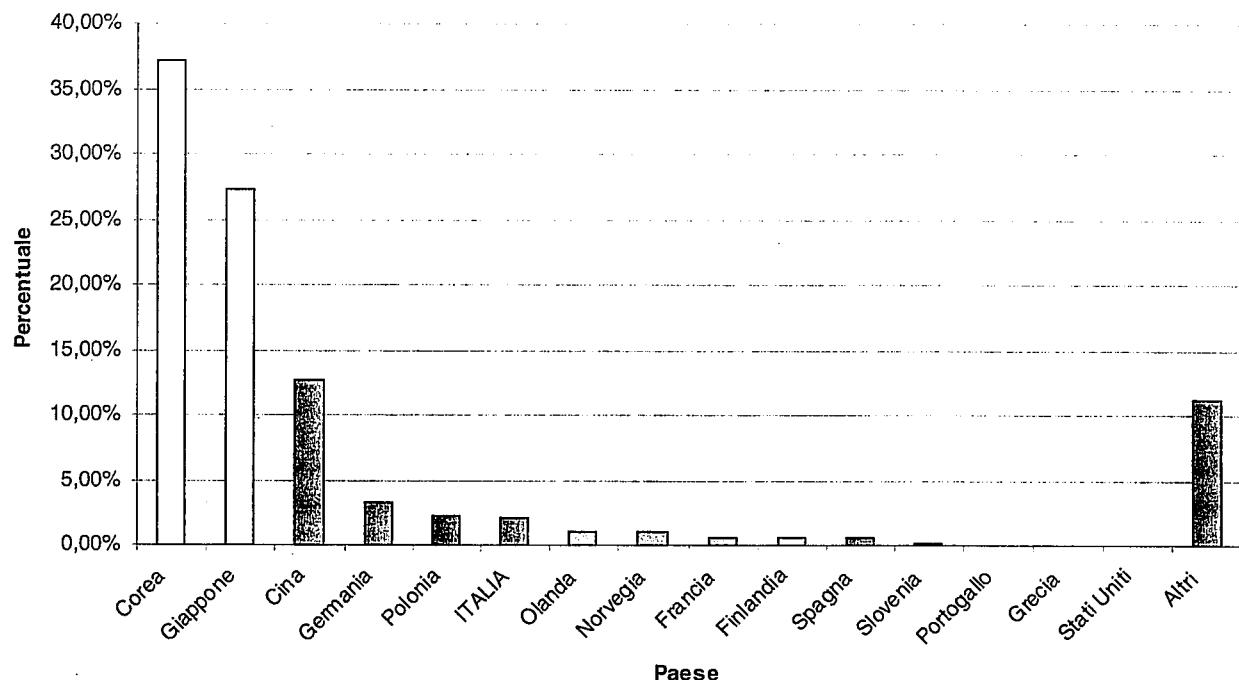
Mentre, per quanto attiene le risorse stanziate dall'art.4, commi 209, 210 e 211, della legge 24 dicembre 2003, n.350 per il completamento, parziale, degli interventi a favore delle imprese armatoriali, in data 10 febbraio 2005, la Corte Costituzionale, accogliendo un ricorso promosso dalla Regione Emilia – Romagna, ha emesso la sentenza n.77 con la quale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dei predetti commi, non essendo le norme impugnate riconducibili alle materie attribuite dall'art.117, secondo comma, della Costituzione alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.

Conseguenza ed effetto di tale sentenza è che questa Amministrazione è stata messa nell'impossibilità di erogare i finanziamenti stanziati dal comma 209 della Legge Finanziaria 2004 per il completamento, sia pure parziale, degli interventi di cui all'art. 3 della legge n.88/2001, in favore delle imprese armatoriali per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, di cui all'art.3 della legge n.88/2001, venendo ad incidere, sotto il profilo sostanziale, sulle legittime aspettative di quelle imprese che hanno addirittura concluso la realizzazione delle navi oggetto del contributo, in presenza di una norma che non sembrava lasciare margini di discrezionalità relativamente all'erogazione del contributo stesso.

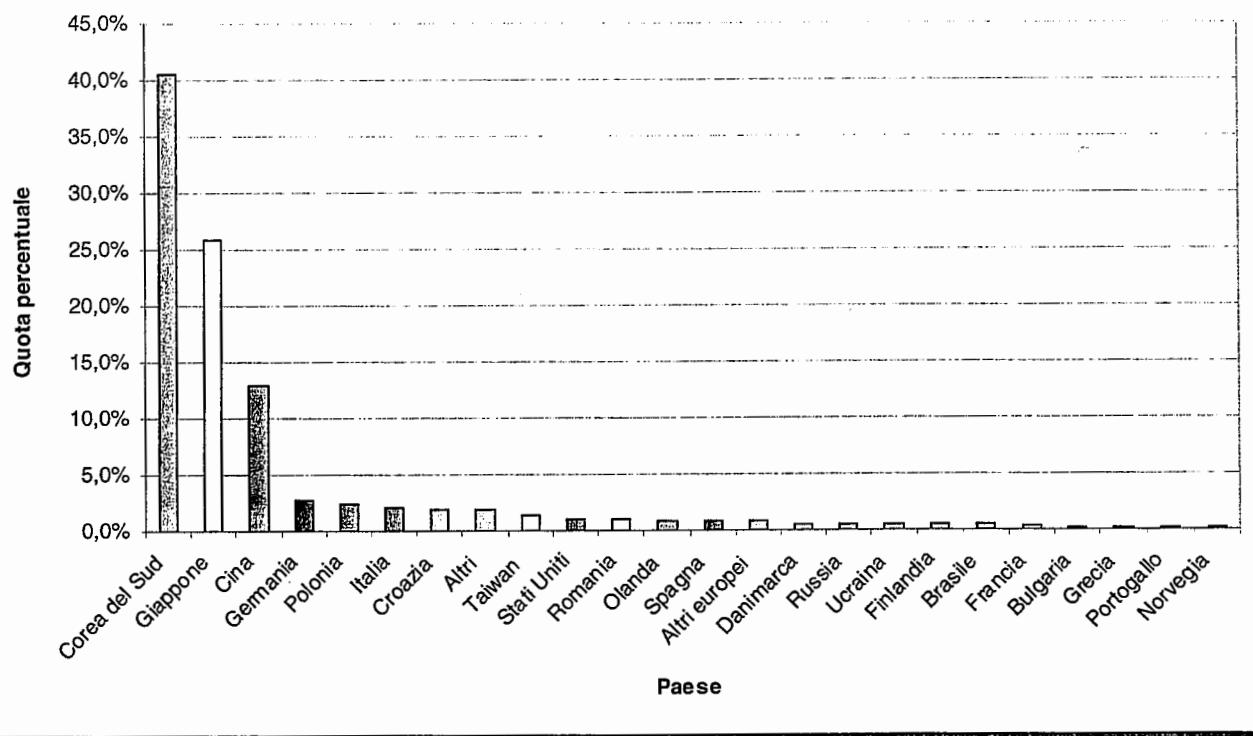
La produzione della cantieristica italiana nel 2004 si è attestata intorno alle 410.000 mila tonnellate di stazza lorda compensata, con un calo sensibile rispetto al 2003 - forse a causa della crisi attraversata da alcuni cantieri medio-minori e dell'uscita di al settore di altri - assicurando comunque, fino ad oggi, l'impiego delle principali strutture produttive nazionali nonché un'attività costantemente crescente delle numerosissime imprese dell'indotto.

Gli ordini acquisiti nel corso dell'anno 2004 hanno fatto registrare un aumento impressionante rispetto al 2003, pari all'86% (34 unità per ben 1.035.490 tslc, ed un valore di oltre 3,2 milioni di euro, di cui 9 per l'export ed un valore di circa 2,3 milioni di euro) risentendo dell'andamento positivo del mercato mondiale e dell'eccezionale volume degli ordini.

RIPARTIZIONE PERCENTUALE ORDINI 2004 NEL MONDO (%T.S.L.C.)



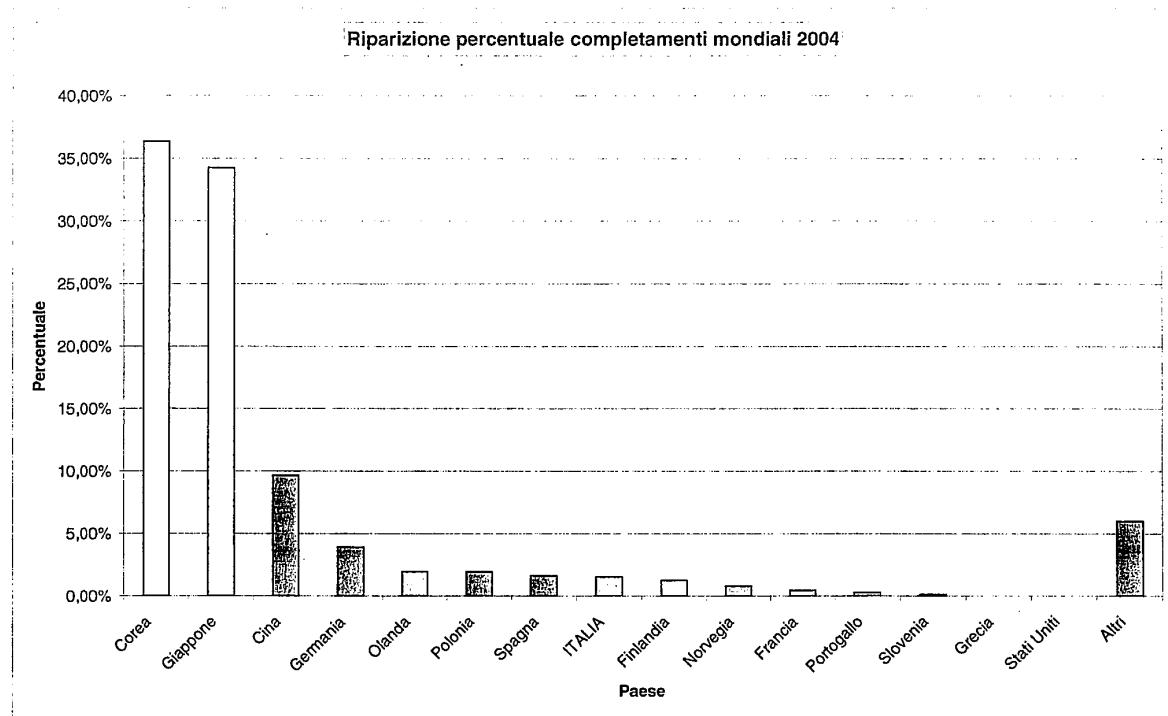
Se il carico di lavoro del nostro Paese, può essere ancora ritenuto soddisfacente sia a livello europeo sia a livello mondiale, collocando l'industria cantieristica nazionale al 6° posto nella graduatoria mondiale dei produttori di navi, dopo Corea, Giappone, Cina, Germania e Polonia, si nutrono forti preoccupazioni per gli anni a venire. Il settore cantieristico risente, infatti, di una costante esposizione alle dinamiche della globalizzazione e della mancanza di regole antidumping in un mercato davvero mondiale, ragion per cui il Governo italiano ha rivendicato nelle sedi più appropriate la conclusione di un accordo internazionale per ristabilire le normali condizioni di concorrenza, ponendo l'accento sulla necessità di definire una “Pricing discipline” indispensabile per assicurare nel futuro un corretto funzionamento del mercato.

RIPARTIZIONE PERCENTUALE DEL CARICO DI LAVORO AL 31.03.2004

Fonte: AWES

Nel 2004 risultano ultimate n. 10 navi, per complessive 357.978 t.s.l.c. , risentendo dell'elevato numero di navi ultimate prima del 31.12.2003, termine ultimo fissato dal Regolamento 1540/98 per l'ultimazione delle navi aventi diritto a contributo .

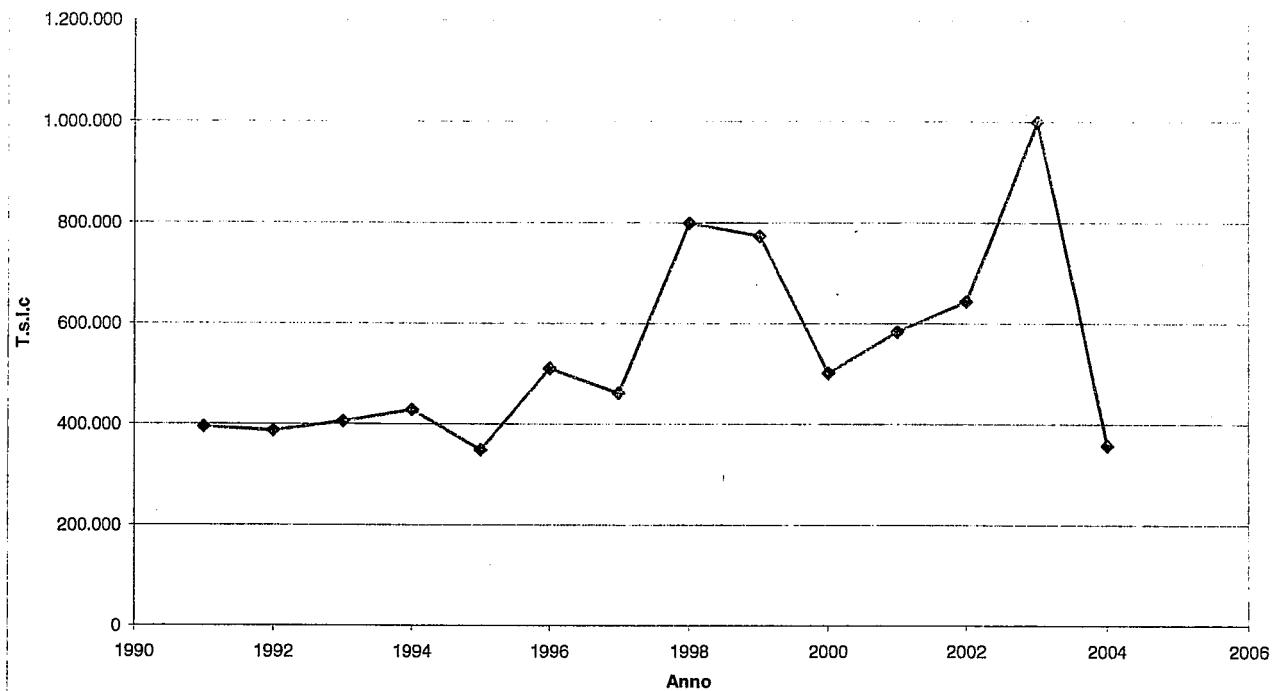
Si tratta, però, di navi di notevole complessità e a più elevata tecnologia e, in particolare, di navi da crociera (3 per complessive 296.888 t.s.l.c.), di traghetti per trasporto passeggeri (2 per complessive 55.800 t.s.l.c), di LPG carriers (n. 2 per complessive 11.890 t.s.l.c.), di navi per il trasporto di prodotti chimici (n.3 per complessive 21.000 t.s.l.c.) e di n1 unità non da carico da 2.400 T.s.l.c.



Completamenti dal 1.1.1991 al 31.12.2004

Tipologia	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	Tslic												
Cisterne (semplice scafo)	45.890	54.683	128.198	41.670	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cisterne (doppio scafo)	0	0	0	0	36.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Cisterne prodotti e chimiche	53.083	45.331	42.795	33.958	37.003	65.605	69.265	50.505	27.545	33.359	29.907	34.820	21000
Rinfusiere carichi misti	45.330	0	0	57.000	57.000	57.000	0	38.000	32.175	0	0	0	0
Navi carico generale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navi frigorifere	0	0	0	0	0	0	0	65000	0	0	0	0	0
Navi portacontaineri	13.650	57.000	28.796	0	60.750	0	0	0	0	0	0	0	0
Navi traghettro Ro-Ro	60.957	56.705	64.228	41.990	22.400	51.700	137.985	104.625	0	70.500	45.000	0	0
Navi porta-auto	0	0	0	0	0	32.175	115.600	32.175	0	32.175	32.175	96.525	0
Gasiere LPG	47.320	18.903	19.089	19.089	26.031	6.190	9.280	40.420	0	0	0	39.730	11.890
Gasiere LNG	0	0	0	0	0	43.500	43.500	0	0	0	0	0	0
Tragh. trasbordo auto e pass.	0	0	0	0	50.955	20.905	74.183	103.890	56.745	262.950	150.750	121.575	55.800
Navi da passeggeri	100.000	171.028	145.754	93.750	197.310	173.125	339.745	322.810	380.900	176.750	375.900	670.390	266.888
Navi non da carico	21305	2.550	0	61.575	23.565	11.825	9.500	16.240	4.000	8.090	10.240	36.275	2.400
Totali	387.535	406.200	428.860	349.032	511014	462.025	799.058	773.665	501.365	583.824	643.972	999.315	357.978

Andamento completamenti dal 1991 al 2004



Il sostenuto afflusso degli ordinativi dell'anno 2000, in una con gli investimenti effettuati dalle più importanti realtà cantieristiche per l'ammodernamento degli impianti, con il conseguente aumento degli indici di produttività, e l'andamento favorevole della domanda hanno fino ad ora contribuito a mantenere un ancora accettabile livello di produzione, ma si nutrono serie preoccupazioni per l'industria cantieristica ed il suo indotto allorquando saranno ultimate le navi ordinate nel 2000, ultimo anno per il quale erano previsti incentivi europei significativi e ci sarà un prevedibile calo della domanda di nuove costruzioni, conseguente alla variazione ciclica del mercato dei noli .

La valenza strategica dell'industria cantieristica navale per l'intero sistema economico e produttivo dell'Unione – sotto il profilo industriale e occupazionale – ha sin dal passato indotto il legislatore comunitario prima, e quello nazionale poi ad intervenire con specifiche misure di sostegno al settore per la

salvaguardia dell'industria cantieristica, europea e nazionale, nei confronti della concorrenza sleale dei paesi asiatici e di altri paesi terzi.

I lusinghieri successi conseguiti negli anni dalle imprese navalmeccaniche italiane vanno in primo luogo attribuiti alla capacità del settore, che ha saputo raccogliere la sfida della competitività a livello europeo e mondiale. Non va tuttavia sotaciuto il ruolo dello Stato che, con significativi investimenti, è riuscito ad assecondare tale processo di trasformazione e rilancio del settore.

A tale proposito va ancora una volta evidenziato che i risultati dell'intervento pubblico nel settore marittimo devono essere letti alla luce dello studio Censis "II° Rapporto sull'economia del mare", pubblicato nel 2002, che tende ad evidenziare il ruolo effettivo e potenziale dell'economia marittima nello sviluppo macroeconomico generale. In tale studio, com'è noto, viene stimato che nel settore cantieristico mercantile si verifica un "effetto moltiplicatore" del reddito pari a 3,526 degli investimenti effettuati. Ciò significa che l'ammontare degli investimenti in nuove navi realizzate grazie al sostegno pubblico ha creato una crescita economica pari a quasi quattro volte l'importo di detti investimenti, elemento, quest'ultimo estremamente significativo se rapportato all'entità del fatturato della cantieristica italiana. Considerato, infatti, che negli ultimi anni la produzione dell'industria cantieristica italiana si è attestata mediamente in circa 550.000 T.S.L.C./anno, si determina, a fronte di un costo unitario per tonnellata di stazza lorda compensata di circa 3500 euro, un volume d'investimenti nell'anno 2003 di circa 2,0 miliardi di euro, che ha prodotto, in base a tale meccanismo, un effetto economico sul sistema Paese, per detto anno, di circa 7 miliardi di euro e, con riferimento al triennio 2002 - 2004, di circa 21 miliardi di euro.

L'impatto economico e sociale, inoltre, degli interventi pubblici per il settore marittimo, con particolare riguardo all'occupazione, è quindi di tutta evidenza.

Il citato studio Censis, peraltro, valuta anche la dimensione occupazionale, attraverso una stima delle unità di lavoro direttamente utilizzate dai cantieri e quelle attivate a monte e a valle del processo produttivo.

Il moltiplicatore delle unità di lavoro per l'industria cantieristica è pari a 2,106. Come confermato dai dati forniti per gli Albi delle Imprese Navalmeccaniche nell'anno 2004, a circa 12.000 unità lavorative direttamente utilizzate nella produzione si sommano, nel sistema economico generale, più di 12.000 unità coinvolte nelle diverse attività complementari alla attività cantieristica, per la realizzazione di manufatti e componenti di allestimento navale, per un impatto occupazionale totale di almeno 24.000 addetti, cui va aggiunto un contributo, peraltro, non trascurabile, in termini di occupazione, da parte delle imprese del settore che svolgono attività di riparazione e trasformazione navale .

Gli indicatori di risultato suesposti sono rappresentativi della quasi totalità della produzione cantieristica nazionale, in quanto è del tutto marginale (circa l'1% sul totale) l'attività produttiva svolta da cantieri italiani in ordine a lavori di costruzione e trasformazione navale che non usufruiscono del sostegno pubblico: trattasi, per lo più, di cantieri di piccole dimensioni impegnati nella costruzione di pescherecci, di unità per il servizio antinquinamento commesse dallo Stato ovvero di unità operative per i vari Corpi dello Stato stesso, mentre vanno in ogni caso tenute fuori dalle presenti valutazioni le costruzioni propriamente "militari", costruite nei cantieri specializzati.

Risulta pertanto evidente l'effettiva significatività dei dati e dei risultati di cui sopra in relazione al settore navalmeccanico nazionale nel suo complesso.

Le valutazioni fatte alla luce dello studio Censis (ciò valga anche nel contesto, successivamente analizzato, della ricerca, in cui lo studio in parola è utilizzato quale “modello matematico di riferimento” per la misurazione degli effetti del sostegno statale al settore) hanno ovviamente stretta correlazione con i dati macroeconomici di cui è espressione il P.I.L., dovendosi considerare la “crescita economica” che lo studio permette di individuare quale componente dello stesso P.I.L.

5. La ricerca applicata nel settore navale

Nel corso del 2004 non è stato possibile proseguire l'intervento pubblico nel campo della ricerca applicata al settore navale a causa delle difficoltà incontrate dal legislatore per assicurare ai nuovi programmi di ricerca triennali il concorso finanziario dello Stato, nel quadro del supporto sin qui assicurato dalle leggi settoriali nel più ampio contesto degli interventi per il comparto marittimo nazionale.

Il presupposto che negli ultimi anni è stato, com'è noto, alla base dei finanziamenti assicurati al settore della ricerca può riassumersi nella convinzione che la promozione della ricerca e dello sviluppo e la rapida trasformazione dei risultati conseguiti in innovazione per l'intero comparto navalmeccanico sono requisiti fondamentali per la competitività.

Da sempre la ricerca applicata al settore navale finanziata in base alle leggi di intervento per il comparto marittimo si è posta come obiettivo primario quello di sviluppare ed approfondire soluzioni avanzate in tema di trasporti marittimi ed industria cantieristica con particolare riferimento alle esigenze dell'economia marittima nazionale e per migliorare la competitività delle imprese.

In concreto, nel contesto internazionale di una forte concorrenza extracomunitaria, solo la costante promozione della ricerca ha potuto permettere il conseguimento di un tangibile miglioramento del processo di produzione nonché la costruzione di navi più sicure ed efficienti, grazie a metodi di progettazione e costruzione nuovi ed avanzati tali da consentire la realizzazione di navi e sistemi di bordo altamente sofisticati.

In quest'ottica a più livelli nel corso dell'anno i due istituti specializzati nella ricerca applicata nel campo navale e verso i quali il nostro Paese ha costantemente canalizzato le proprie risorse (Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale – INSEAN di Roma e Centro per gli Studi di Tecnica Navale - CETENA S.p.A. di Genova) hanno manifestato l'esigenza di accantonare le risorse statali per il sostegno dei futuri programmi di ricerca.

Va, peraltro, sottolineato ancora una volta che la possibilità di garantire continuità all'azione di sostegno fin qui assicurata dallo Stato alla ricerca applicata al settore navale attraverso il finanziamento di specifici programmi di ricerca nell'ambito degli interventi previsti per l'industria navalmeccanica, appare come il migliore strumento per evitare la dispersione del patrimonio di esperienze di know –how e di specializzazione – patrimonio che ha carattere di unicità nel contesto italiano ed ha pochi riscontri anche nel resto d'Europa – acquisito dall'INSEAN e dal CETENA.

Ad ogni modo, nel quadro di un utilizzo del mare come mezzo economico di trasporto delle merci e dei passeggeri, com'è noto, l'art.35 della legge 1° agosto 2002, n.166 recante "disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti " ha, a suo tempo, recato il finanziamento per un programma di ricerca straordinario finalizzato allo sviluppo del cabotaggio marittimo, delle autostrade del mare e della navigazione a corto raggio da realizzarsi da parte del CETENA

di Genova in collaborazione con il mondo armatoriale per un importo complessivo nel triennio 2002-2004 di 900.000,00 euro.

Presupposto comune agli argomenti proposti nel programma conclusosi nell'anno in argomento è stato quello che soltanto la realizzazione di un efficiente sistema intermodale può in concreto rafforzare l'attuale tendenza allo spostamento di significative quote di traffico dalla modalità terrestre a quella marittima.

Detto programma nel partire dalle indicazioni scaturite dalla precedente ricerca sul cabotaggio di cui alla legge n.413/98 e di cui costituisce la naturale prosecuzione, è stato indirizzato principalmente nel ricercare una competitività tra le diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di favorire il trasporto marittimo, privilegiando quelle ricerche da cui i ricercatori si attendono un ritorno in breve tempo dei risultati conseguiti.

A tal proposito giova ricordare che nel corso del 2004, acquisito il prescritto parere del Comitato Tecnico Scientifico, di cui all'art.4 della legge n. 259/76, sui risultati finali raggiunti nel corso del sopracitato programma e si è provveduto ad erogare all'ente di ricerca la quota finale di finanziamento, pari a 300.000,00 euro, prevista per l'anno in corso.

Va ricordato, inoltre, che il Decreto ministeriale in data 17 aprile 2003 recante “modalità di attuazione delle disposizioni del comma 40 dell'art.145 della legge 23 dicembre 2000 n.388” ha definito le modalità di utilizzazione per l'anno 2003 e per gli anni successivi del fondo istituito per finanziare l'incentivazione ed il sostegno per l'alta formazione professionale nonché progetti di studi e ricerca per la promozione di trasporti marittimi sicuri avvalendosi di un apposito stanziamento complessivo di 5.164.600,00 euro.

Il predetto stanziamento , in ottemperanza di quanto disposto dal comma secondo del citato D.M. 17 aprile 2003, è ripartito, com'è noto, nella misura