

Autorizzazione Base:

LF 296/2006 art 1 comma 1016

Durata:

2007 – 2009

Scopo della legge:

Spese per il completamento di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Con l'articolo 1, comma 1016, della legge 296/06 (legge di rifinanziamento), è stato previsto, il completamento di interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, il finanziamento di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

A fronte di uno stanziamento totale sul capitolo 7400 di € 20.000.000,00 (invece dei 30 milioni originariamente previsti) per gli anni dal 2007 al 2009 sono stati impegnati € 18.409.722,42.

Al 31.12.2010 persistono residui di lettera "C" per € 3.188.785,87

Autorizzazione Base:

LF 266/2005 art 1 comma 92

Durata:

2007 – 2021

Scopo della legge:

"Spese per la realizzazione di infrastrutture per la mobilità al servizio delle Fiere di Bari, Verona, Foggia e Padova".

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

A fronte di uno stanziamento complessivo sul capitolo 7415 di € 16.500.000,00 si è provveduto ad impegnare € 14.498.675,00 ed erogati € 6.000.000, a causa dell'insufficienza di cassa

Per il 2009 è stato defanziato lo stanziamento per 4 milioni di euro della legge 244/07 e 1,5 milioni di euro della legge 266/05.

Nel corso del 2010 con la legge 2/2009 è stato disposto il finanziamento di € 5.000.000,00 per il 2009-2010-2011. E' stato effettuato l'impegno nel 2010 di € 5.000.000,00 afferente il finanziamento 2009. La legge di bilancio 2011 ha tagliato le risorse relative all'anno 2011.

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

Autorizzazioni collegate: L 234/1989 art 2; L 431/1991 art 1 comma 1 - cap 7601; L 261/1997 art 1 comma 1; DL 564/1993 art 21 comma 1; L 522/1999 art 2 comma 2; DL 535/1996 art 14 comma 1; DL 287/1995 art 3 comma 7; DL 287/1995 art 2; comma 1; DL 149/1993 art 11 comma 1; LF 448/2001 art 45 comma 1;

Autorizzazione Base:

L 808/1985

Autorizzazione Rifinanziante:

LF 388/2000 art 144 comma 1

Durata:

2001 – 2021

Scopo della legge:

Concessione di contributi per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa possono contrarre per la realizzazione degli investimenti

Autorizzazione Base:

L 472/1999 art 14

Durata:

2000 – 2014

Scopo della legge:

Il comma 5, articolo 2 della legge 194/98 ha autorizzato le regioni a statuto ordinario a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie per provvedere alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre 15 anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari e di impianti a fune adibiti al trasporto di persone.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Le somme impegnate sul capitolo 7241 ammontano ad € 2.471,76 milioni e sono state completamente erogate ai relativi enti locali.

Autorizzazione Base:

L. 472/1999

Durata:

—

Scopo della legge:

Concorso dello Stato nella spesa per la realizzazione di interventi relativi a metropolitane, anche con sistemi innovativi, e parcheggi a favore di Comuni, di consorzi pubblici".

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

A fronte di uno stanziamento complessivo sul capitolo 7413 di € 123.949.655,92 sono stati impegnati € 109.233.732,89 in quanto lo stanziamento previsto per il 2009 è stato defanziato dalla legge di bilancio per € 15.493.706,99. I mutui attivati per € 7.424.584,39 annui sono stati rimodulati dalla Cassa Depositi e Prestiti in € 2.552.241,40 annui in 30 anni anziché in 10 come previsto dalla legge.

Autorizzazione Base:

L. 448/1998 art 50 comma 1 punto A bis

Durata:

1998 – 2021

Scopo della legge:

La legge 211/1992 prevede finanziamenti intesi ad incentivare lo sviluppo del trasporto pubblico con la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tranvie a contenuto tecnologico innovativo atti a migliorare la mobilità e le condizioni ambientali. In particolare, *l'art. 9* della legge ha stanziato risorse sotto forma di limiti di impegno pluriennali che possono essere corrisposti come contributi in relazione ad operazioni di mutuo contratte dagli enti locali e dai soggetti attuatori con la Cassa Depositi e Prestiti.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Gli importi stanziati sul capitolo 7403 sono stati completamente impegnati. I mutui accesi scadono tutti successivamente al 2013. Gli stanziamenti dal 2009 e gli impegni dal 2005 sono stati ridotti a seguito dei disimpegni di mutui che sono stati trasferiti nella competenza del MEF

Autorizzazione Base:

DL 262/2006 art 6 comma 8

Durata:

2006 – 2009

Scopo della legge:

L'articolo 2 comma 54, della legge 286/06 ha autorizzato una spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2007, 41 milioni di euro per l'anno 2008 e 50 milioni di euro per l'anno 2009 da destinare ad un fondo per finanziare interventi volti ad elevare il livello di sicurezza nei trasporti pubblici locali e il loro sviluppo.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Gli importi finanziati e stanziati sul capitolo 7252 per il periodo 2007-2009 pari ad €.101 milioni sono stati completamente impegnati

Autorizzazione Base:

L 194/1998 art 2 comma 5

Durata:

1998 – 2013

Scopo della legge:

Il comma 5, articolo 2 della legge 194/98 ha autorizzato le regioni a statuto ordinario a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie per provvedere alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre 15 anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari e di impianti a fune adibiti al trasporto di persone.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Le somme impegnate sul capitolo 7241 ammontano ad € 2.471,76 milioni e sono state completamente erogate ai relativi enti locali.

Missione/Programma: 13/9

Autorizzazione Base:

L 13/2006 art 4 comma 1

Autorizzazione Rifinanziante:

LF 296/2006 art 1 comma 1046

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 della navi sub-standard potrebbe apparire remoto, ma esso influenza pesantemente i problemi di salvaguardia della vita umana in mare 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 31/12/2010:

Nel corso dell'anno 2010 si è proceduto ad impegnare euro 9.378.000 di cui anche erogati euro 8.719.000. Inoltre si è proceduto al pagamento di euro 7.000.000,00 al Gruppo Tirrenia per lavori di ammodernamento e adeguamento alle norme internazionali in materia di sicurezza ai sensi dell'art. 19-ter, comma 19, del D.L. 135/2009 convertito in legge n. 166/2009.

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

In un momento di grave crisi del settore navalmeccanico 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.

Autorizzazione Base:
L 51/2001 art 2

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. Lo stanziamento complessivo dell'intervento è stato di euro 177.960.000.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Nel corso del 2010, sul relativo capitolo 7609 si è pagato, tramite ruoli di spesa fissa, l'importo complessivo di euro 10.794.028,75.

Autorizzazione Base:

L 234/1989 art 6

Autorizzazione Rifinanziante:

L 522/1999 art 4 comma 9

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. 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. I piani, sottoposti al parere del Comitato Consultivo per l'industria cantieristica, istituito ai sensi dell'art. 23 della legge 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. Gli interventi previsti dalla L.522/99 hanno uno stanziamento di 54.220.000 Euro.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Tramite il sistema dei ruoli di spesa fissa sono in corso i pagamenti relativi agli impegni assunti sul capitolo 7602

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

Autorizzazione Base:

L 234/1989 art 2

Autorizzazione Rifinanziante:

L 261/1997 art 1 comma 1 punto B

Durata:

1997 – 2014

Scopo della legge:

Ha lo 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 sono 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). Gli artt. 3 e 4 della legge 132/94 prevedono 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 prevede 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 siano effettuati nei cantieri nazionali iscritti negli albi di cui all'art. 19 della legge 234/89 o nei cantieri dei Paesi membri della Comunità europea. L'art. 14 della legge 132/94 prevede la concessione di 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 della 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. Le spese autorizzate dalla citata legge agli artt. 3, 4 e 14 consistono in limiti di impegno decennale e quindicennale.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Nel corso dell'anno 2010 si è proceduto ai soli pagamenti tramite ruoli di spesa fissa relativi ai capitoli di bilancio concernenti le suddette autorizzazioni e precisamente: sul capitolo 7601 è stato erogato l'importo di euro 107.579.365,93 milioni (contributi cantieristica); sul capitolo 7618 sono stati registrati pagamenti per euro 5.435.876,34 milioni (contributi per la ricerca).

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

La legge 234/1983 è stata 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.

Autorizzazione Base:

LF 296/2006 art 1 comma 1041

Durata:

2007 – 2009

Scopo della legge:

Lo scopo dei suddetti finanziamenti è stato quello di incentivare, sostenere e promuovere il settore navale. In particolare, l'art. 1, c. 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 sono stati stanziati euro 75 milioni per gli anni 2007-2008-2009 in favore delle imprese cantieristiche iscritte negli Albi speciali delle imprese navalmeccaniche. L'aiuto all'innovazione per i prodotti ed i processi può essere concesso fino ad un'intensità massima del 20% dei costi ritenuti ammissibili 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. Scopo del regime è sostenere, con aiuti all'innovazione, le imprese che operano nel settore della costruzione, riparazione e trasformazione navale. Uno degli obiettivi della disciplina è 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. 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.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Nel corso dell'anno 2010 sul capitolo 7614 sono stati effettuati pagamenti per euro 11.386.656,12.

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

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.

La politica europea ha posto come prioritario la riduzione delle emissioni delle navi ed infatti il quadro di aiuti alla cantieristica sarà probabilmente prorogato nel 2012 verso innovazioni di unità navali green.

Eventuali nuovi programmi da avviare:

Incentivazione degli investimenti delle imprese naval-meccaniche per la realizzazione di progetti innovativi di sviluppo sostenibile ed energie pulite

Autorizzazione Base:

L 808/1985

Autorizzazione Rifinanziante:

LF 388/2000 art 144 comma 1

Durata:

2001 – 2021

Scopo della legge:

La legge ha come scopo il finanziamento dei lavori finalizzati alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna ed in particolare la realizzazione di opere portuali attraverso l'attribuzione di fondi all'Azienda Speciale del porto di Chioggia da utilizzarsi mediante la stipula di mutui con oneri di ammortamento a carico dello Stato.

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

Ad oggi sono state pagate tutte le annualità previste. Non ci sono criticità da segnalare.

Autorizzazione Base:

L 194/1998 art 2 comma 8 punto E

Durata:

1998 – 2015

Scopo della legge:

Miglioramento tecnico ambientale dei servizi di trasporto pubblico sul lago Trasimeno

Stato di attuazione della legge al 31/12/2010:

È stato erogato il 49% dello stanziamento complessivo

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