

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Rivoluzione Pnrr: i fondi per navi e cantieri dirottati sui porti

Nicola Capuzzo · Wednesday, February 28th, 2024

Come riportano le cronache politiche di questi giorni, il Decreto legge cui il Governo sta lavorando per aggiornare l'allocazione delle risorse del Pnrr è oggetto di acceso scontro politico internamente alla maggioranza e la bozza che SHIPPING ITALY è in grado di riprodurre spiega perché.

Pubblichiamo soltanto l'[articolo 1](#), il più spinoso, nella versione del 22 febbraio non a caso espunta da quelle fatte circolare successivamente, dove l'articolo 1 viene dato semplicemente “in verifica”. Del resto è il cuore del Decreto, lo strumento cui i fondi vengono tolti e riassegnati rispetto alle originarie destinazioni.

In particolare l'articolo 1 disciplina la riorganizzazione di parte consistente del Pnc, il Piano nazionale complementare al Pnrr, prevedendo innanzitutto (o, più esattamente, all'ultimo comma) l'abrogazione del termine ultimo del 2026 per la realizzazione degli interventi finanziati dal Fondo complementare, fra cui, occorre ricordarlo, ci sono opere portuali per oltre 2 miliardi di euro, la più onerosa delle quali, la nuova diga foranea del porto di Genova, appare [in ritardo](#) rispetto al cronoprogramma originariamente annunciato.

A partire da ciò, e con la previsione di un articolato meccanismo procedurale che sarà sviluppato e definito nelle prossime settimane, in sostanza basato sul fatto che all'entrata in vigore del decreto siano state o meno “assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti”, si definiscono la ricalibrazione temporale di alcuni interventi finanziati dal Pnc e il definanziamento o il rifinanziamento di altri.

Rimanendo alle materie trasportistico-portuali e marittime, ad esempio, è neutro (solo temporale) l'intervento sulle risorse destinate alle linee ferroviarie regionali, definanziate per 250 e 160 milioni di euro nel 2024 e 2025, ma rifinanziate in pari misura nel 2027 e 2028. Stesso discorso per i fondi destinati al cold ironing: i 90 e 80 milioni di euro decurtati dalle previsioni per 2024 e 2025 torneranno tre anni dopo. E per quelli (5+5 milioni) per ultimo e penultimo miglio ferroviario o stradale.

Ma non è così per tutte le misure destinatarie di fondi Pnc, perché per alcune si è evidentemente considerato il ritardo o il fallimento nell'impiego originariamente previsto. È il caso ad esempio dei 500 milioni del cosiddetto decreto ‘Rinnovo flotte’. [Come è noto](#) solo 161 milioni euro (poi saliti a 185 milioni) su 500 sono stati richiesti dai potenziali beneficiari e proprio oggi *Il Sole 24 Ore*, raccogliendo l'auspicio di Confitarma, ha rivelato che di quella quota solo 50 milioni di euro

circa saranno spesi. Ebbene il resto non finanzierà un nuovo e più lasso ‘Rinnovo flotte’ come più volte richiesto dagli armatori: se la bozza sarà confermata, 408,3 milioni di euro saranno ridestinati ad altro. Idem dicasi per il Gnl marittimo-portuale, che perderà 144 dei 220 milioni originariamente stanziati (qui l’impegno percentualmente fu leggermente più alto, anche se non è chiaro quanto sia stato poi messo effettivamente in pista), per il rinnovo e l’acquisto di navi da parte di Rfi per lo Stretto di Messina, definanziati di 23,2 milioni di euro, e per il rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci, che perderà 70 milioni di euro su 200.

Per contro sarà positivo, in caso di conferma della bozza, il conto di alcuni programmi. A festeggiare in particolare saranno le Autorità di sistema portuale. Lo “sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici” (la voce più rilevante del pacchetto portuale, con quasi 1,5 miliardi di euro originariamente stanziati) perderà ad esempio 120 e 80 milioni rispettivamente nel 2024 e 2025, ma ne ritroverà 50 l’anno dal 2024 al 2026 (prevedibile il definanziamento di singoli interventi a favore di altri), 170 nel 2027 e 130 nel 2028. Sul fronte portuale da rilevare invece la perdita di 30 milioni di euro su 40 per gli interventi di “efficientamento energetico”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, February 28th, 2024 at 9:30 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.