

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Decreto Pnrr approvato: crescono ancora i fondi Pnc-Pnrr per le port authority

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 6th, 2024

Le [anticipazioni di SHIPPING ITALY](#) sul decreto legge di revisione del Fondo complementare al Pnrr (ribattezzato ‘decreto Pnrr’) hanno trovato conferma con la pubblicazione in Gazzetta ufficiale del provvedimento.

Confermata 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.

Parimenti non è stato rivisto fra la bozza e il testo definitivo l’articolato meccanismo procedurale che, sviluppato e definito nelle prossime settimane, basandosi in sostanza sul fatto che all’entrata in vigore del decreto siano state o meno “assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti”, definirà la ricalibrazione temporale di alcuni interventi finanziati dal Pnc e il definanziamento o il rifinanziamento di altri.

Molti i programmi investiti da una ridefinizione solo temporale, con lo storno dei fondi previsti per il 2024 e 2025 e il rifinanziamento nella medesima misura nel 2027 e 2028. È il caso delle 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 fra tre e quattro anni. E per quelli (5+5 milioni) per ultimo e penultimo miglio ferroviario o stradale.

Confermato poi l’ammontare dei definanziamenti per i 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 ma di quella quota solo 50 milioni di euro circa saranno spesi. Ebbene il resto non finanzia un nuovo e più lasso ‘Rinnovo flotte’ come più volte richiesto dagli armatori: 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.

Più articolato il discorso per i fondi destinati allo “sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici”, cioè in sostanza ad opere infrastrutturali delle Autorità di sistema portuale. Se già le bozze prevedevano una somma algebrica positiva fra rifinanziamento 2027 e 2028 e definanziamento 2024 e 2025, il conto si è fatto ancor più roseo per gli enti portuali. Se i fondi diminuiranno infatti di 120 e 80 milioni nell’anno in corso e l’anno prossimo, il rifinanziamento complessivo sale a 530 milioni di euro: 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, 210 milioni di euro per l’anno 2027 e 170 milioni di euro per l’anno 2028.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, March 6th, 2024 at 2:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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