

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Tutti destinati alla diga di Genova i nuovi fondi Pnc-Pnrr ai porti (330 milioni)

Nicola Capuzzo · Thursday, March 28th, 2024

Sono destinate tutte alla nuova diga foranea di Genova le risorse aggiunte dal Governo al programma “Sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali” nell’ambito del decreto con cui ha [recentemente rimodulato](#) il Fondo complementare (Pnc) al Pnrr.

A rivelarlo sono i dossier che gli uffici studi delle camere parlamentari hanno predisposto dopo che il provvedimento, varato a inizio mese, ha nei giorni successivi cominciato l’iter per la conversione in legge. Come già spiegato da SHIPPING ITALY, il Decreto definiva il ridimensionamento generale di svariati programmi (fra cui il ‘decreto rinnovo flotte’), con un’unica vistosa eccezione, notata anche dagli uffici parlamentari, che proprio “riguarda l’autorizzazione di spesa relativa al programma Sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali”.

Il dossier parlamentare rivela che “nella relazione tecnica (al Decreto legge, *n.d.r.*) si precisa che una quota pari a 50 milioni annui dal 2024 al 2026 e a 90 milioni per gli anni 2027 e 2028 (complessivi 330 milioni euro) del rifinanziamento è destinata alla necessità di incrementare le risorse per il completamento della Nuova Diga foranea di Genova”. Si tratta dell’intero ammontare aggiuntivo (il rifinanziamento del programma nel 2027 e nel 2028 sarà di 210 e 170 milioni, ma ad essi vanno scomputati 120 e 80 milioni rispettivamente, sottratti dalle risorse previste per 2024 e 2025).

La cifra è molto vicina ai 350 milioni di euro di costo della Fase B prevista dal progetto preliminare. Fase B che proprio poche settimane fa l’Autorità di sistema portuale di Genova ha ufficializzato di voler accorpate alla Fase A, già appaltata e in corso di realizzazione, [avviando innanzi al Ministero dell’Ambiente una procedura](#) di verifica di assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale. Sulla base del cronoprogramma presentato, la variante progettuale permetterebbe di terminare i lavori entro fine 2026 (vincolo che peraltro è stato stralciato proprio dal Decreto sulla revisione del Piano Nazionale Complementare) e non prevede lo svolgimento di una gara per aggiudicare i lavori, da assegnarsi quindi all’appaltatore della prima frazione (Pergenova Breakwater, società guidata da Webuild).

Potrebbero essere legate anche a tale circostanza e alle possibili obiezioni parlamentari in sede di conversione le reazioni veementi del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla delibera Anac che ha confermato nei giorni scorsi i rilievi sulle presunte irregolarità dell’appalto. Il primo si è detto “sorpreso dal fatto che si sia mossa

un'autorità anticorruzione in assenza di un corrotto” e ha ironizzato sul fatto che se effettivamente qualcuno fosse stato corrotto andrebbe certamente individuato e punito ma se invece si ritiene che se qualcuno ha “applicato delle regole più semplici e veloci per arrivare alla realizzazione dell’opera va scovato e premiato”.

Generiche fonti del Mit invece hanno riferito che “sorprende lo stop dell’Anac: è come se pezzi di Stato remassero contro l’interesse nazionale. Tutte le obiezioni sollevate dall’Autorità Nazionale Anticorruzione sono fortemente contestate dai nostri uffici, basti pensare che i costi dell’opera non sono aumentati e nessuna contestazione riguarda presunti fenomeni corruttivi. Si tratta di semplici osservazioni burocratiche. Salvini è pronto a procedere con assoluta determinazione, a difesa degli interessi italiani”.

Anac ha replicato che, “dopo aver indicato alla Struttura commissariale le irregolarità, la stazione appaltante ha ritenuto di concentrare la propria attività nella contestazione della competenza di Anac ad intervenire e nel difendere il proprio operato, senza adoperarsi per risolvere in tempo le problematiche evidenziate. Dunque, con la delibera del 20 marzo, le osservazioni sono state formalizzate. Ancora una volta non con l’intento di fermare l’opera, il cui carattere strategico e fondamentale non viene messo in discussione ma, al contrario, proprio per scongiurare che tale importante realizzazione possa subire blocchi o ritardi in seguito, in ragione del mancato rispetto delle procedure di legge, ponendo anche a rischio i finanziamenti Pnrr”.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

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

Sulla nuova diga di Genova l’Anac conferma i rilievi già contestati

This entry was posted on Thursday, March 28th, 2024 at 6:04 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.