

Pnrr, grandi opere con poca concorrenza (e al rallentatore)

La fuga dalle gare. Ai maxi-bandì promossi da Rfi da settembre in poi hanno partecipato in media 3,5 imprese. Nei prossimi mesi bandì per 30 miliardi

Mauro Salerno

ROMA

Grandi opere con poca concorrenza e rischio di ulteriori ritardi nell'attuazione degli investimenti del Pnrr, che già oggi hanno non poche difficoltà nel raggiungimento dei traguardi di spesa. Il fenomeno si sta manifestando con una certa evidenza soprattutto nel campo delle opere ferroviarie, con Rfi (società del gruppo Fs capofila del polo Infrastrutture) che è il principale soggetto attuatore del piano con 24,82 miliardi di euro stanziati per le opere di competenza.

Per dare seguito agli impegni di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie inserite nel Pnrr, Rfi solo da settembre in poi ha messo in gara grandi opere (bandì di importo superiore a 40 milioni) per oltre cinque miliardi. Avvisi di chiamata che in passato avrebbero scatenato la corsa delle imprese, ma che invece in questa nuova realtà di mercato devono fare i conti con una scarsa risposta dei costruttori.

Nella maggior parte dei casi i concorrenti si contano sulle dita di una mano. In molti serve anche meno. Nella gara per il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Pavia (bando da 216,6 milioni pubblicato il 28 dicembre) a confrontarsi sono solo due rag-

A sbarrare la strada a una più ampia partecipazione delle imprese, soprattutto quelle di taglia media, non è solo la dimensione degli appalti e la conseguente mole di requisiti necessari a candidarsi. Pesa di sicuro la crisi delle costruzioni che dal 2008 in poi ha decimato i big del settore con perdite di nomi di peso (Astaldi assorbita in Webuild, Condotte appena rilevata dal gruppo Sorgente, solo per fare alcuni esempi, insieme alla crisi di tante cooperative). In molti, soprattutto tra le medie imprese, denunciano però in particolare problemi a ottenere cau-

zioni e garanzie richieste per partecipare alle gare e aprire i cantieri in caso di vittoria. Un dato che rischia di impattare anche sui tempi di definizione del contratto post-aggiudicazione, per la difficoltà a definire i rapporti con banche e assicurazioni. Dopo le diverse proroghe già concesse sulla scadenza iniziale dei bandì, questo rischia di essere un motivo di ritardo in più nella catena dei tempi, a costante rischio-allungamento, che porta dalle gare ai cantieri.

Un altro pericolo è che, con poche imprese partecipanti alle gare, via sia una forte concentrazione di cantieri finanziati dal Recovery in mano a pochi o pochissimi costruttori. Scenario che, in caso di difficoltà che nessuno si augura, potrebbe comportare uno sventurato effetto-domino.

Solo considerando Rfi, al netto delle gare già affidate (pure queste a circa 5 miliardi di euro), tra i bandì del 2022 e quelli in programma per il 2023, nei prossimi mesi verranno affidati lavori per circa 30 miliardi, molti dei quali ricompresi nel Pnrr. Ciò vuol dire che le imprese dovranno trovare garanzie fidejussorie per oltre 12 miliardi, tra anticipazione e garanzia definitiva. Il rischio-imbutto, segnalato anche dai costruttori dell'Ance in una delle numerose audizioni sull'attuazione del Pnrr, è dietro l'angolo.

Pesa la difficoltà a reperire le garanzie richieste dai bandì. Inserita una norma ad hoc nel Dl 13/2023

LO SCENARIO

5

Miliardi messi in gara

Il valore dei bandì promossi da Rfi da settembre su cui si sono confrontate le imprese

10

gruppamenti. Lo stesso accade sulla variante ferroviaria della Val di Riga, in Alto Adige (bando da 147,6 milioni, pubblicato il 16 dicembre) e nella maxigara da 1,77 miliardi del terzo lotto della Palermo-Catania-Messina, il cui risultato si sta decidendo proprio in queste ore. Solo in un caso (l'appalto integrato da 126,8 milioni per il collegamento tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio) si sono contati otto concorrenti. In tutte le altre gare (tra cui i lavori di lavori di raddoppio della linea Codogno-Cremona-Mantova per 493 milioni e un altro lotto della Palermo-Catania per altri 410 milioni) si sono confrontati da tre a cinque raggruppamenti. La media è di 3,5 concorrenti a competizione.

12

Miliardi di garanzie

Il valore di cauzioni e assicurazioni che le imprese dovranno trovare per partecipare agli appalti messi sul mercato nei prossimi mesi

8

Concorrenti

Solo all'appalto da 126,8 milioni per il collegamento tra stazione di Bergamo e Orio al Serio. Negli altri casi si va da 2 a 5 partecipanti massimo

Potrebbe aiutare a evitare uno degli emendamenti al decreto Pnrr-3 approvato dal Senato, che estende anche ai contratti in corso di esecuzione, affidati dalle stazioni appaltanti che operano nei settori speciali (come è Rfi), lo svincolo progressivo della cauzione definitiva, in modo da alleggerire il "castelletto" delle imprese e aprire così la possibilità di usarlo per partecipare ad altre gare. Altra iniziativa cui si sta lavorando è quella di coinvolgere Sace prevedendo la possibilità di avvalersi di riassicuratori e controgaranti del mercato privato al fine di ottimizzare la gestione del rischio. Basterà? Difficile dirlo, ma la scommessa del Pnrr si gioca anche su questo tavolo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA