

Pnrr, pericolo di saturazione per il mercato delle infrastrutture

Fondi Ue per il rilancio

In prospettiva manca personale adeguato, incide il rincaro dei materiali

Assenza di personale e nuovi incrementi dei costi dei materiali. Sulle opere infrastrutturali finanziate con i fondi del Pnrr pende un doppio pericolo, con il risultato, secondo uno studio di Intesa Sanpaolo, che il mercato delle grandi opere arrivi a saturazione. Per evitare questo scenario la prima indicazione è quella di aumentare la capacità produttiva.

Flavia Landolfi — a pag. 4

Pnrr, per le infrastrutture mercato a rischio saturazione

Il dossier. Intesa Sanpaolo rileva l'aumento del valore aggiunto (+27%) fino al 2022: d'ora in poi il pericolo è di non riuscire a incrementare la produzione per assenza di personale e caro-materiali

Mameli (Intesa Sanpaolo):
«Problematico un altro picco di valore aggiunto nei prossimi anni»
Flavia Landolfi

ROMA

L'onda lunga del Pnrr che spinge le gare delle infrastrutture del Pnrr potrebbe infrangersi sul muro del mercato. O meglio, sulla capacità delle imprese di assorbire la valanga di denaro pubblico che pioverà copiosamente sul settore e di tradurla in cantieri "veri". È l'alert contenuto nel dossier elaborato da Intesa Sanpaolo sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, con un focus sulle costruzioni che tanto per ricordare i numeri stellari, riceveranno uno sull'altro 110 miliardi di euro, oltre la metà dell'intero Piano.

«Il valore aggiunto nelle costruzioni è aumentato del 27% da fine 2019 a fine 2022, e l'obiettivo incluso nel Pnrr di un aumento del valore aggiunto cumulato del 58,5% nel 2021-26 appare ambizioso, in quanto, come evidenziato dalla stessa Corte dei Conti, non è garantito che la filiera delle costruzioni possa presentare livelli elevati di capacità produttiva in eccesso, e sia in grado di aumentare ulteriormente la produzione in tempi rapidi», spiega Paolo Mameli, responsabile della Ricerca macroeconomica di Intesa Sanpaolo.

A mettere la palla al piede alla produttività, secondo l'osservatorio di

Intesa Sanpaolo c'è innanzitutto il caro-materiali «un vero e proprio shock che può determinare ritardi nei lavori e difficoltà di approvvigionamento», prosegue Mameli. Il picco è stato registrato dal dossier della Camera dei deputati ed elaborato dal Cresme ed è pari a 26,1% per le opere strategiche del Pnrr al 31 dicembre 2022. In soldoni questo balzo ha comportato un aumento dei costi quantificato in oltre 20 miliardi di euro. L'incremento - secondo quell'analisi - è stimato sulla base dei contributi concessi alle infrastrutture prioritarie Pnrr-Pnc a valere sul Fondo per l'avvio delle opere indifferibili (istituito dal Dl 50/2022) a seguito dell'aggiornamento dei prezzi alle tariffe 2022.

Come se non bastasse c'è poi il tema del reperimento del personale, altro tallone d'Achille atavico del comparto che in questi ultimi anni sta raggiungendo i suoi massimi storici. «Il tasso di posti vacanti nelle costruzioni - prosegue Mameli - ha raggiunto un massimo storico nel secondo semestre 2022, al 3,5% ed è secondo solo ai servizi di alloggio e ristorazione, i settori cioè che presentano maggiori problemi di reperimento di manodopera».

Del resto anche il ministro Salvini non ha fatto mistero che su questo fronte, quello della capacità delle imprese di rispondere alla straordinaria e soprattutto simultanea impennata di commesse, l'Italia potrebbe avere dei problemi. «Se io domani sbloccassi tutti i cantieri fermi - ha detto ad aprile

rivolgendosi alla platea della Business School della Luiss nel corso di un convegno sul Codice degli appalti - avrei un numero sufficiente di aziende o personale in grado di lavorare a queste infrastrutture? La risposta è no».

Ricorre anche nel dossier di Intesa Sanpaolo la parola "frammentazione". «L'Italia ha 178 mila progetti da portare a termine - spiega ancora Mameli - In altri Paesi i Piani presentano un minor numero di interventi, a beneficio di una maggiore concentrazione dello sforzo produttivo. Da noi l'esempio virtuoso sono le ferrovie, che infatti viaggiano spedite sui binari Pnrr grazie alla gestione in capo a un'unica grande stazione appaltante». Finora il quadro, secondo l'istituto, viaggia su poche semplici direttrici. «La spesa ha galoppato anche più velocemente delle attese laddove è stato coinvolto il settore privato attraverso il meccanismo dei crediti di imposta, è stata allineata alle previsioni nel caso di grandi stazioni appaltanti e invece mostra ritardi quando l'iter coinvolge diversi enti sul territorio», conclude Mameli. Soluzioni? Il dossier ne suggerisce alcune. E



indica proprio nel caro-materiali la questione di natura oggettiva che potrebbe scalfire la corazza che protegge il Pnrr da modifiche e interventi. Cambiare si può. Germania, Finlandia e Lussemburgo lo hanno già fatto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

26%

01948

SUPERCOSTI

Il caro-materiali ha superato nel settore infrastrutture quota 26% al 31 dicembre 2022

3,5%

01948

PERSONALE CERCASI

È il tasso di posti vacanti registrato nel secondo semestre del 2022, secondo ad alloggio e ristorazione

Boom di gare nel 2022

Importo dei bandi. In miliardi di euro e var % anno su anno



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Camera dei deputati-Cresme