DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 86

L'ASSEMBLEA ANNUALE

Miceli (Anceferr): "Fermo il 30% dei contratti affidati in tre anni, congelati lavori per 2 mld. Far funzionare gli accordi quadro"

30 Ott 2026 ▶ **di Maria Cristina Carlini**

Dopo il Pnrr non ci si può fermare, gli investimenti devono andare avanti: è il messaggio del presidente di Anceferr. Ma i segnali di rallentamento ci sono e i



Telpress Servizi di Media Monitoring

DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 86

contratti faticano a trasformarsi in cantieri. Il principale problema è quello della programmazione con accordi quadro che non funzionano come dovrebbero. No al ritorno del massimo ribasso.



Il presidente di Anceferr, Vito Miceli, durante il discorso all'assemblea

Ci sarà pure vita oltre il Pnrr, come assicura il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini. Ma i segnali che registrano le aziende di costruzioni ferroviarie destano non poche preoccupazioni. Anzi, si può dire che l'allarme è già scattato. Parlano i numeri: ammontano a circa 2 miliardi di euro i contratti di lavori sulla rete ferroviaria acquisiti dalle imprese associate Anceferr negli ultimi tre anni che ancora faticano a trasformarsi in cantieri. A segnalarlo è il presidente dell'associazione, Vito Miceli, nella sua relazione all'assemblea annuale, "Convergenze – Dalla condivisione



Telpress Servizi di Media Monitoring

DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 86

alla responsabilità del fare". Secondo le stime diffuse, circa il 30% dei contratti aggiudicati alle imprese associate negli ultimi tre anni non è ancora partito: per metà a causa della mancanza di finanziamenti sugli accordi quadro e per metà per i tempi della progettazione esecutiva. Ma, intanto, negli ultimi cinque anni il fatturato medio delle imprese associate è cresciuto di circa il 50%, il personale del 30%, mentre gli investimenti hanno superato in media i 3 milioni di euro l'anno per impresa. "Le nostre aziende hanno investito, assunto e aumentato la propria capacità produttiva per rispondere alla sfida del Pnrr. Ora dobbiamo evitare che questo patrimonio venga disperso", avverte Miceli paventando il rischio di un ritorno al passato.

Piuttosto, "dopo il Pnrr deve iniziare una nuova stagione industriale, con continuità degli investimenti, programmazione e tempi certi per l'avvio dei cantieri" e, soprattutto, "non possiamo permetterci un ritorno alle logiche del massimo ribasso: qualità, competenze, specializzazione e sicurezza devono avere un valore. Competere soltanto sul prezzo significa mettere a rischio gli investimenti e la qualità delle opere". Richiamando il titolo dell'assemblea, Miceli spiega che "convergenze significa proprio questo: ruoli e responsabilità diversi che si incontrano su obiettivi comuni e diventano decisioni, programmi e cantieri. Dalla condivisione dobbiamo passare alla responsabilità del fare".

Miceli mette in chiaro di non voler drammatizzare ma di consegnare una fotografica realistica della realtà delle 90 imprese associate, di una filiera che genera un valore di oltre 6 miliardi di euro: "le segnalazioni che arrivano dalle associate vanno tutte nella stessa direzione. Accordi quadro che non vengono alimentati con i volumi attesi. Lavorazioni programmate e poi rinviate. Rinnovi contrattuali che arrivano tardi. Pagamenti che ancora procedono, in alcuni casi, a singhiozzo. Disponibilità e utilizzo delle interruzioni ferroviarie che non sempre coincidono con quanto programmato". Eppure, spiega, gli accordi quadro "per noi non sono un argomento tecnico tra tanti. Sono un punto decisivo. L'accordo quadro nasce per garantire velocità, flessibilità e capacità di intervento. Per un'impresa significa anche



DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 86

organizzare squadre, acquistare mezzi, programmare investimenti e assumere impegni talvolta anche economicamente gravosi. Non contestiamo lo strumento. Al contrario: pensiamo che possa funzionare molto bene, ma deve essere utilizzato per la funzione per cui è stato pensato", sottolinea Miceli. Il problema di fondo è quello della programmazione. "Se chiediamo alle imprese di garantire capacità produttiva, dobbiamo metterle nelle condizioni di utilizzarla. Il sistema produttivo non è una fisarmonica. Persone, mezzi, investimenti e costi non scompaiono quando il programma rallenta. Per questo continuità non significa soltanto avere risorse disponibili. Significa trasformarle in lavoro con una cadenza prevedibile".

C'è sempre la questione dei pagamenti la cui regolarità è indispensabile. Un leit motive che Anceferr rilancia ancora una volta. "Abbiamo ricevuto rassicurazioni e riconosciamo gli interventi che hanno consentito di superare alcuni momenti particolarmente critici. Ma non possiamo considerare risolto il problema se il flusso continua a essere discontinuo. Abbiamo registrato un ritardo medio di pagamento di oltre 60 giorni: per un'impresa non conta soltanto sapere che verrà pagata, conta sapere quando", puntualizza Miceli. Un altro tema centrale sollevato dal presidente di Anceferr è quello della manutenzione, senza la quale non c'è infrastruttura. Le grandi opere di inaugurano una volta ma devono funzionare ogni giorno. La domanda di fondo è: "dietro l'acquisizione di un contratto c'è sempre la capacità effettiva di eseguire direttamente quel lavoro? La manutenzione ferroviaria richiede presenza, squadre, specializzazione, rapidità e conoscenza della rete. Non può diventare soltanto una voce dentro un portafoglio molto più ampio. Se le risorse si concentrano a monte e l'esecuzione viene frammentata a valle, rischiamo di indebolire proprio le imprese specialistiche alle quali il sistema continua poi ad affidarsi per eseguire materialmente gli interventi, soprattutto quelli più 'complicati' o 'sensibili'.

L'assemblea di Anceferr si è tenuta all'indomani della tragedia ferroviaria avvenuta in Spagna. Al di là della cause e resposabilità che dovranno essere accertate, "una cosa possiamo dirla già oggi: questa tragedia ci impegna ancora di più. Ci impegna a difendere la qualità delle imprese e delle prestazioni, a superare definitivamente ogni



Telpress Servizi di Media Monitoring

DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 86

logica nella quale il prezzo rischia di prevalere sulla competenza, a investire ancora di più nella formazione, nella manutenzione, nell'innovazione e nelle tecnologie più avanzate. Perché sulle infrastrutture ferroviarie non si può improvvisare. Servono esperienza, specializzazione, persone preparate e organizzazioni solide".

Di Franco (Fillea Cgil): Sicurezza, qualità e concorrenza leale per affrontare il post Pnrr

Il tema della sicurezza e dell'impresa di qualità è stato al centro della tavola rotonda dedicata al lavoro, che ha riunito imprese e organizzazioni sindacali. È uno scenario carico di ombre quello tratteggiato dal segretario generale della Fillea Cgil, Antonio Di Franco, sulle prospettive post Pnrr. La preoccupazione riguarda la capacità del sistema di superare criticità ormai strutturali, garantendo alle imprese condizioni contrattuali sostenibili, una programmazione adeguata e regole di concorrenza equilibrate. "Se nel 2026 siamo ancora a discutere dei tempi di pagamento, significa che non abbiamo imparato abbastanza", dice. Il richiamo è alla necessità di programmare non soltanto le opere, ma anche i pagamenti, evitando che la complessità degli interventi si traduca in incertezza finanziaria per le imprese.

La richiesta di accelerare l'esecuzione dei lavori deve confrontarsi con le condizioni operative dei cantieri, avverte poi Di Franco. Ridurre i tempi, avverte, significa spesso impiegare più personale e sostenere costi maggiori, soprattutto negli interventi di manutenzione ferroviaria, caratterizzati da finestre operative limitate e da esigenze organizzative particolarmente complesse."Non si può competere soltanto sui tempi: servono programmazione e scadenze congrue, compatibili con la complessità delle opere". Per il numero uno della Fillea, il ruolo di Rfi in qualità di committente, è centrale nella definizione di programmi realistici, capaci di conciliare continuità del



DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 86

servizio, sostenibilità economica e qualità degli interventi. E, soprattutto, bisogna ormai ragionare anche di programmazione in un contesto di adattamento al cambiamento climatico Tra le priorità, indicate da Di Franco, figura la qualificazione delle imprese, che richiede criteri capaci di valorizzare competenze tecniche, solidità organizzativa, capacità industriale e affidabilità. Tema spinoso è il ruolo dello Stato nel mercato delle costruzioni. Le acquisizioni e le partecipazioni pubbliche possono rispondere a esigenze strategiche, ma richiedono attenzione quando coinvolgono mercati nei quali operano anche imprese private. “Non è la stessa cosa investire capitale proprio e assumersi il rischio d’impresa oppure operare attraverso strutture sostenute da partecipazioni pubbliche. Dobbiamo garantire condizioni di concorrenza leale”. La questione diventa particolarmente rilevante nella manutenzione ferroviaria, dove è necessario assicurare regole trasparenti ed equilibrate per tutti gli operatori. L’attenzione si concentra sulla sicurezza nei cantieri ferroviari, dove, denuncia Di Franco, continuano a verificarsi troppi incidenti mortali e vengono segnalati troppi fenomeni di caporalato.

Anche Stefano Costa, segretario nazionale della Feneal Uil ribadisce la necessità di coniugare sicurezza, qualità del lavoro e qualificazione delle imprese. “La sicurezza non può essere affrontata separatamente dal contesto in cui operano le imprese”, sottolinea, chiedendo limiti al subappalto e maggiori responsabilità lungo tutta la filiera, per garantire salari equi e tutele uniformi ai lavoratori. Costa rilancia la

proposta di un protocollo nazionale con RFI e di un tavolo permanente con ANCEFERR e sindacati per affrontare le criticità del settore ferroviario. “Anche i lavoratori non possono avere tutele a fisarmonica”, afferma. Costa sollecita controlli più rigorosi contro lo sfruttamento e una selezione delle imprese basata su requisiti verificabili, compresi i risultati in materia di sicurezza.



Telpress Servizi di Media Monitoring

DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 86

Al centro della tavola rotonda anche la difficoltà di attrarre i giovani e reperire le professionalità necessarie a sostenere la crescita della filiera. Da qui la necessità di rilanciare la formazione e rafforzare il rapporto con scuole, istituti tecnici e università, ma anche di raccontare meglio il settore ferroviario, le sue professionalità e le opportunità che offre. Una sfida di attrattività che riguarda l'intera filiera: investire sulle persone e avvicinare una nuova generazione a un comparto sempre più tecnologico, specializzato e strategico per il Paese.



Telpress Servizi di Media Monitoring

DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 71

L'AD DELLA RETE FERROVIARIA

Isi: "Investimenti RFI nel 2025 e 2026 a 12 miliardi, nel Piano industriale per 2027 e 2028 lo stesso livello ma dipende dai fondi disponibili. Premiare le imprese di qualità? Giusto, valutiamole sulla capacità di portare a termine le opere"

30 Ott 2026 ▶ **di Giorgio Santilli**





Telpress Servizi di Media Monitoring

DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 71

"Siamo partner cresciuti insieme e non è un percorso finito con il PNRR. Abbiamo raggiunto taluni target, ma i cantieri non hanno chiuso". Aldo Isi, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), interviene all'assemblea di Anceferr per

rispondere alle preoccupazioni delle imprese di costruzione del settore ferroviario, per rassicurare, ma anche per dire le cose come stanno.

Il primo punto è, ovviamente, la programmazione post-PNRR. "Nel 2025 - dice Isi - abbiamo sfiorato i 12 miliardi di investimenti e lo stesso risultato faremo nel 2026. Fs sta elaborando un nuovo piano industriale e anche RFI sta elaborando il suo piano industriale: in questo piano gli investimenti del 2027 e del 2028 saranno allineati al 2026. Abbiamo svilupppato una funzione di pianificazione industriale a un anno, due anni, cinque anni, con una certa stabilità dei lavori programmati". Tutto bene, dunque, il buco post-Pnrr è scongiurato? Non proprio. "Poi dovremo vedere le risorse che avremo", aggiunge subito Isi che infatti non è ancora in grado di decifrare cosa ci sia nella legge di bilancio (d'altra parte, nessuno ha ancora visto le tabelle che contano). Insomma, le buone intenzioni e la buona programmazione di RFI ci sono - visto che tutti chiedono buona programmazione - ma aspettiamo di capire cosa pensi il MEF.

La seconda risposta importante arriva sulla qualificazione delle imprese. Miceli per Anceferr ha chiesto che siano premiate le imprese che contribuiscono in modo decisivo alla qualità delle realizzazioni e delle opere. Isi è sincerto quando dice che è d'accordo e che questo è proprio il momento di fare questo salto e premiare le imprese che lavotano bene, ma poi mette i puntini sulle i: "Per noi la qualità delle imprese si misura sulla capacità di portare a termine i lavori". Lasciamo perdere gli echi delle polemiche delle settimane scorse con Webuild su extracosti e varianti in corso d'opera, ma in platea sono molti a ricordare che né i sistemi di qualificazione



DIARIODIAC

30/10/26

Estratto da pag. 71

"spietati" di RFI hanno aiutato le imprese a crescere e crescere bene né tanto meno una valanga di maxilotti che alla fine hanno premiato solo le grandissime imprese. Ma sono discorsi che restano sullo sfondo, qui non vengono fuori. Viene fuori invece la disponibilità di Isi a ragionare: ora c'è un tavolo dove si potranno confrontare le istanze della stazione appaltante e delle imprese.



Telpress Servizi di Media Monitoring