

## L'Ance al governo: cinque rilievi sull'operazione tra Pizzarotti e Ferrovie

Flavia Landolfi



### ROMA

Concorrenza, Codice degli appalti e commistioni tra pubblico e privato, funzionamento dell'in house ed equilibrio tra stazione appaltante e società che esegue i lavori oltre che profili sugli aiuti di Stato. Sono cinque i rilievi messi in fila da Ance, l'associazione dei costruttori, sull'operazione con cui il Gruppo Ferrovie dello Stato intende acquisire il ramo d'azienda ferroviario di Pizzarotti nell'ambito della composizione negoziata di ramo d'azienda ferroviario che ha visto a metà del mese scorso il Gruppo Fs e Saipem presentare una manifestazione di interesse non vincolante. Prossima tappa cerchiata in rosso sul calendario è il 12 dicembre, quando scadranno i termini per presentarne un'altra, questa volta vincolante.

La segnalazione dei costruttori è stata trasmessa nei giorni scorsi a Mef, Mit, Anac, Antitrust e Commissione europea e accende un faro sui diversi punti critici dell'operazione chiedendo di intervenire per evitare distorsioni del mercato. E sulle quali, da quel che si apprende, il governo avrebbe intenzione di svolgere approfondimenti.

Ma andiamo per ordine. La prima questione, la più spinosa, riguarda secondo l'associazione la coerenza dell'operazione con il Codice dei contratti pubblici e con i principi di efficienza, efficacia ed economicità. L'acquisizione del ramo si collocherebbe in un modello di auto-organizzazione che richiede una motivazione puntuale per ogni affidamento in house, la valutazione delle



esternalità e la verifica della convenienza economica rispetto al mercato. Nella lettura di Ance, questi passaggi verrebbero aggirati, esponendo l'operazione fuori dal quadro delineato dal legislatore ma anche dagli impegni assunti con il Pnrr in materia di apertura dei mercati. Per i costruttori, in sostanza, l'operazione scavalcherebbe le valutazioni necessarie sull'opportunità di ricorrere a un modello in house rispetto all'esternalizzazione dell'affidamento. C'è un tema di concomitanza, infatti, con i lavori in essere sulla rete ferroviaria italiana che scoraggerebbero il ricorso all'in house. Non solo: secondo Ance si porrebbe anche un tema di rapporti privilegiati tra la casa madre e la controllata e con le sue consorziate a discapito delle altre imprese.

Di qui il secondo punto sollevato dai costruttori: con l'acquisizione, Fs diverrebbe al tempo stesso committente ed esecutore dei lavori affidati ai consorzi cui partecipa Pizzarotti. La coincidenza tra ruolo pubblico e attività esecutiva altererebbe i presupposti soggettivi sulla base dei quali gli operatori erano stati ammessi alla gara, introducendo una modifica sostanziale del contratto che non rientra nelle ipotesi di successione ammesse dal Codice e che non sarebbe quindi sanabile.

Ma non solo, perché l'operazione comporterebbe anche un incremento dei rischi patrimoniali per Fs, con impiego di risorse pubbliche (180 milioni di euro a base d'asta) per acquisire commesse già avviate. Il quarto profilo osservato da Ance riguarda la concorrenza. L'offerta di Fs è stata l'unica sull'intero perimetro del ramo, elemento che secondo l'associazione è sintomo di condizione economiche non sostenibili per il mercato e l'operazione rafforzerebbe ulteriormente la posizione di Fs come operatore dominante nel comparto ferroviario, assottigliando ulteriormente l'accesso al mercato per gli operatori privati. C'è infine un tema di aiuti di Stato: il fatto che l'unica offerta provenga da un'impresa pubblica aprirebbe interrogativi sul Trattato europeo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA