

Concentrazione nella gestione autostradale

Dalla visione dell’Autorità alla letteratura economica

CARLO SCARPA*


* Università di Brescia e Consulenze economiche

Il mercato rilevante secondo l'AGCM

- C3818 (2000-2004): Edizione Holding/Autostrade-Concessioni e Costruzioni Autostrade
 - ↳ ▪ Gestione autostradale non intaccata
- C11991 (2015): Autostrade per l'Italia /Società Autostrada Tirrenica
 - ↳ ▪ Concentrazione autorizzata, quota ASPI [50-55%] in valore, quota SAT [$<1\%$]
- Mercato inteso come «Insieme delle attività connesse alla gestione della rete autostradale»
- Dimensione nazionale: quadro regolamentare unico

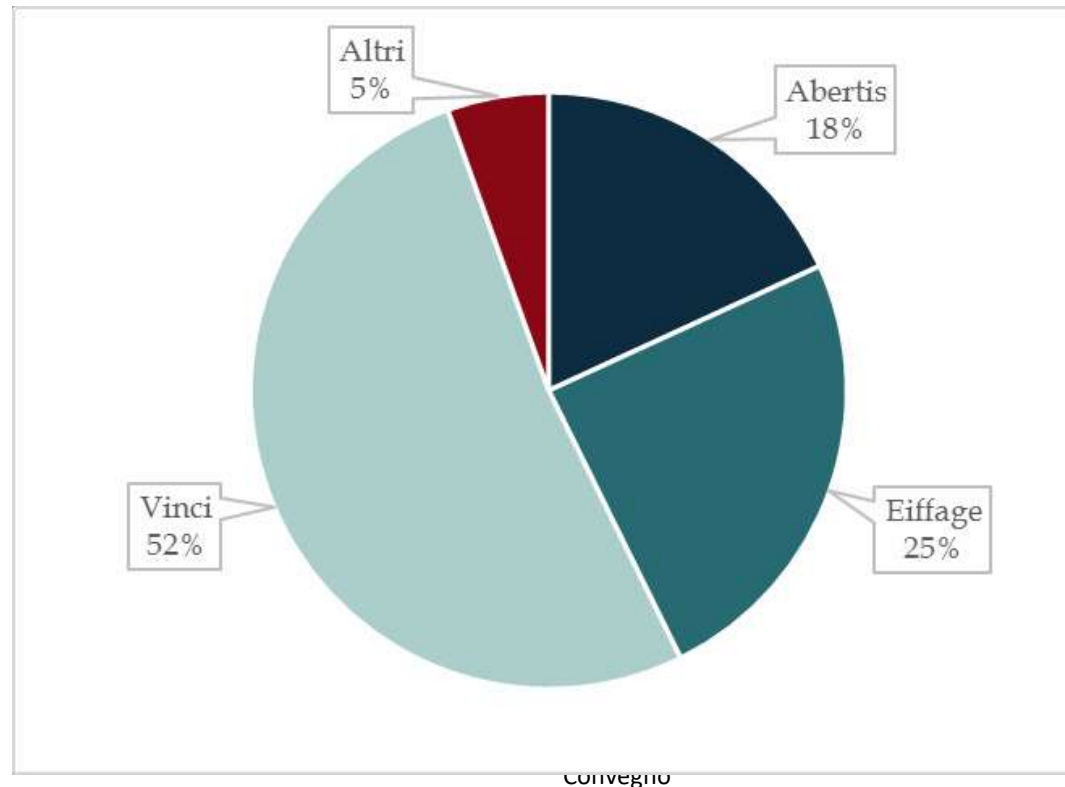
Un caso «Europeo», Eiffage – Macquaire – APRR (2006)

- Dimensione del mercato «Europeo»: le concessioni autostradali attraggono
 - investitori quantomeno europei – se non internazionali

 - Quote di mercato nel 2005 nella EEA (dal punto di vista della lunghezza delle autostrade):
 - APRR [5-15%]
 - Eiffage meno del [0-5%]
 - Macquaire meno del [0-5%]
-  ▪ Quota post-acquisizione compresa tra il 10 e il 20%

La realtà dei mercati nazionali: Francia...

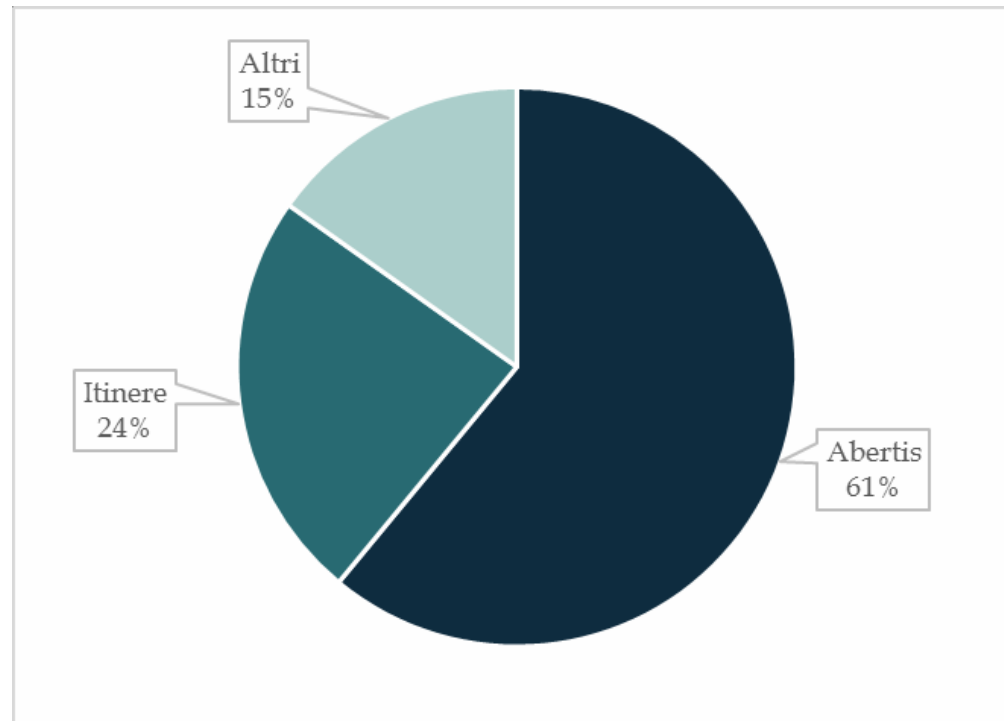
- Francia (al 2014): Venti concessioni, diciotto concessionari privati, con tre grandi gruppi



RAZIONALIZZAZIONI DEI MERCATI E AGGREGAZIONI FRA IMPRESE DI TRASPORTO
AGCM, Roma 26 gennaio 2017

... Spagna...

- Situazione simile: un grande gruppo, poi qualche decina di concessionari più piccolo



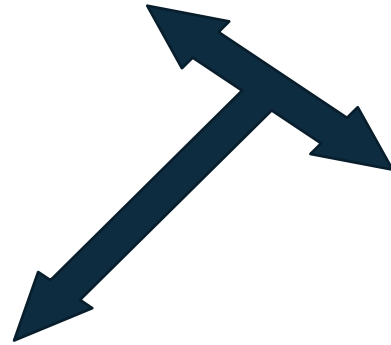
In Italia

- Su una rete autostradale di circa 6.926 km:
 - 3.005 km (43%) in concessione ad Atlantia
 - di cui 2.855 km in concessione ad ASPI
 - 1.261 km (18%) in concessione al Gruppo Gavio
 - 1.723km (25%) in concessione a vari enti pubblici
 - 954 km (14%) gestiti direttamente da ANAS

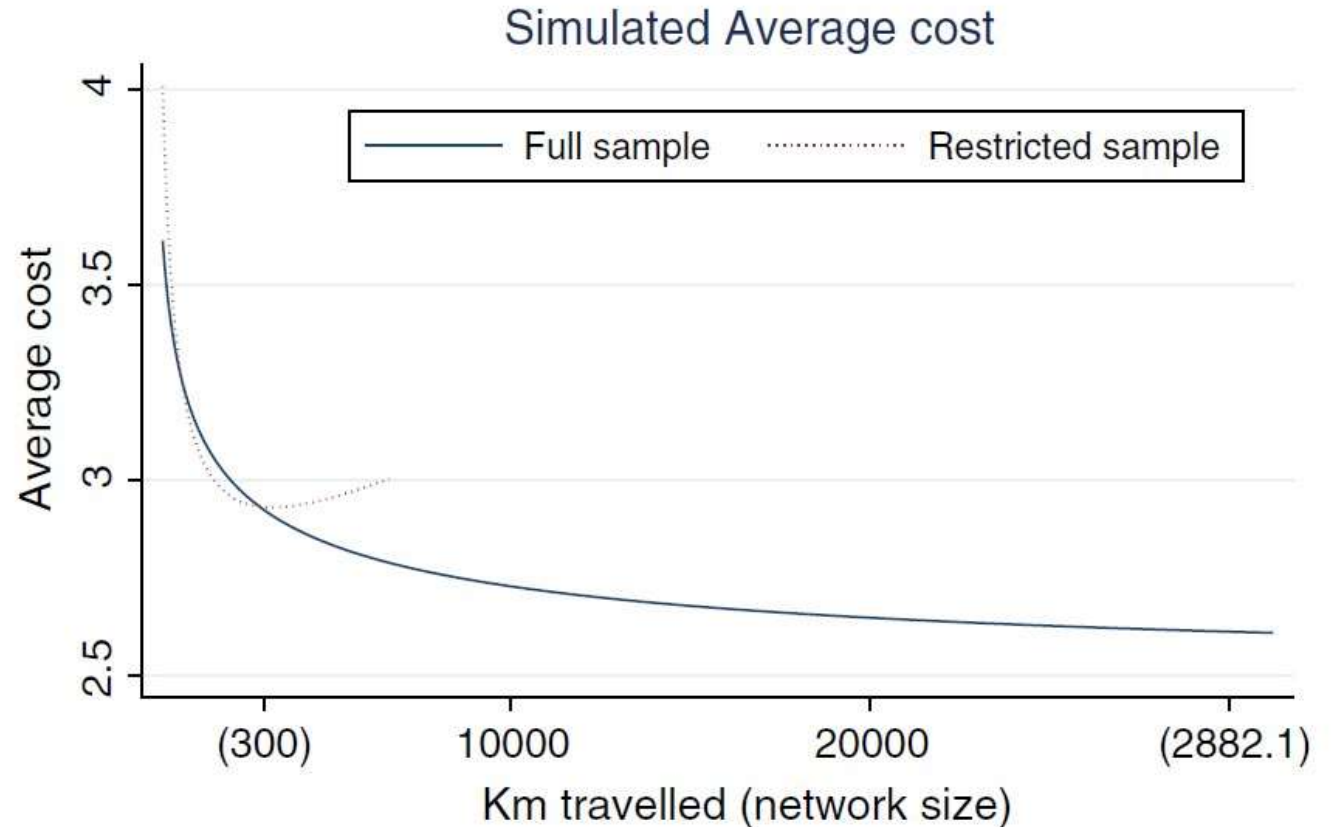
- Forte presenza pubblica (non certo un dato “unico”)

Perchè? La letteratura (1): evidenza di economie di scala?

- Benfratello et al. (2008):



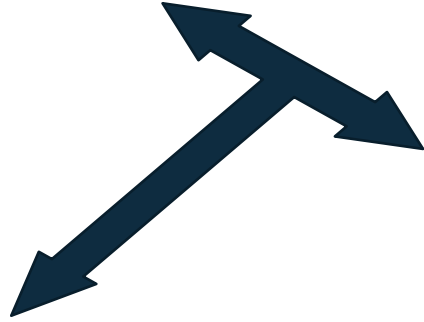
- Economie di scala per una dimensione «up to» 300 km, poi le due curve divergono..



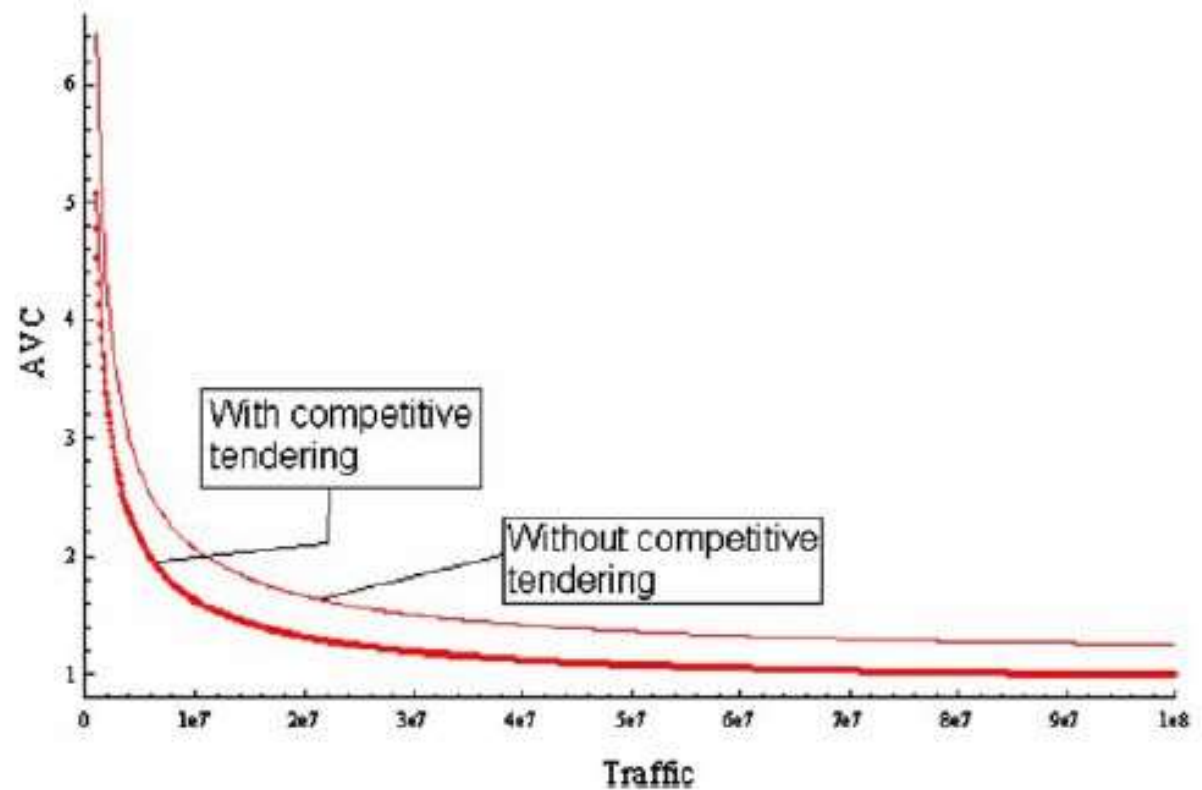
Note: Km travelled is in million, network size is in km, average cost is in cents of Euro

La letteratura (2): il caso norvegese

- Amdal et al. (2007):



- Evidenza di economie di scala con riduzione del costo medio rispetto al volume di traffico



La posizione dell'ART

- Attività di ricognizione dati 2014-2015 per la definizione degli ambiti ottimali di gestione:
 - 180 km soglia minima ottimale per singola concessione
 - Guadagni di efficienza possibili sino ad una soglia massima di 315km
 - Oltre i 315 km non si rilevano economie di scala (né diseconomie...)

- Altri fattori di rilievo:
 - Contiguità tra concessioni
 - Presenza di economie di rete/densità e di scopo complementari
 - Politiche di gestione del traffico integrate ed incentivanti e politiche mirate alla sicurezza della circolazione
 - Politiche di gestione della mobilità tramite tecnologie a controllo remoto e centralizzato

Le economie di scala sono il vero problema?

- Di fatto anche le analisi italiane considerano solo i costi operativi, non quelli generali
 - Considerando anche i costi generali, probabilmente le economie di scala (per quanto deboli) possono emergere
 - Questo è sufficiente a indicare come difendibile la posizione di Aspi?
- Forse il vero problema qui non è la concentrazione ma
 - La contendibilità del mercato
 - La formazione della tariffa (che forse a sua volta diverrebbe un falso problema se si facessero le gare)

Il nodo Anas

- Uno e trino
 - Concessionario strade e autostrade
 - Non più regolatore, ma mantiene funzioni pubbliche
 - Futuro sposo di FSI

- La fusione come opportunità ? (wishful thinking)
 - Accorpare tutte le funzioni presso un regolatore vero
 - Chiedere quali vere sinergie ci possano essere (if any) e limitare la concentrazione (se inevitabile) a quelle aree
 - Mettere a gara le partecipazioni
 - Autorità, se ci siete battete un colpo...