

Progettazione, sinergie Fs-Anas

Opere stradali e ferroviarie: la quota di mercato non crescerà

Pagina a cura
DI ANDREA MASCOLINI

La fusione Fs-Anas non determina una posizione dominante sui diversi mercati di riferimento; possibili sinergie sulla progettazione di opere infrastrutturali ma «l'incremento della quota detenuta in questo mercato dal gruppo Fs sarà del tutto marginale»; nessuna sovrapposizione orizzontale di quote con Anas per il mercato nazionale della realizzazione e gestione di strade e autostrade perché Fs non è presente su questi mercati. E quanto ha affermato l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) nel parere positivo alla fusione («operazione di concentrazione») Fs-Anas, pubblicato sul bollettino n.4 del 5 febbraio 2018.

Il parere dà il via libera all'operazione specificando che essa «non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante nei mercati interessati, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza». Si arriva a questa conclusione analizzando nello specifico i mercati interessati dalla operazione di fusione: il mercato della realizzazione e gestione della rete stradale e autostradale, quello della gestione della rete a pedaggio e il mercato della progettazione e realizzazione di opere pubbli-

che e infrastrutturali.

Nei primi due mercati l'Agcm ha notato che «Fs non è presente e, quindi, non si realizzerà alcuna sovrapposizione orizzontale di quote con Anas; inoltre, l'attuale piano pluriennale degli investimenti, allegato al contratto di programma 2016-2020 di Anas, non prevede, nel prossimo triennio, attività di investimento in ordine a progetti integrati di opere viarie stradali e ferroviarie tra Anas e il gruppo Fs».

Per quel che attiene al mercato della progettazione realizzazione di lavori di ingegneria civile e industriale con prevalenza di opere pubbliche e infrastrutturale, l'Agcm ha notato che la dimensione è sia nazionale che internazionale, «quanto meno europea». Esiste inoltre una differenza: l'Anas «per le attività di consulenza ingegneristica-progettazione si avvale prevalentemente di imprese terze specializzate» scelte con procedure di gara (nel 2016 si fornisce il dato di 20 milioni affidati a terzi, ma nel 2017 in realtà sono stati affidati 270 milioni).

Italferr, invece, svolge attività di studio, progettazione e direzione lavori di infrastrutture ferroviarie convenzionale per «gran parte della propria attività nei confronti di Rfi, impresa collegata, e risulta marginalmente attiva nel mercato europeo». Per quanto riguarda i mercati esteri, ha detto Agem,

«Italferr è attualmente presente in America Latina, Africa, India, Turchia, Iran, Uzbekistan e Medio Oriente».

Pertanto, ha detto l'Authority, «nel mercato della progettazione, Anas è presente all'estero in via marginale, mentre Italferr fornisce servizi prevalentemente per Rfi in Italia, mentre si confronta all'estero con grandi operatori di livello internazionale. L'operazione determinerà comunque un incremento del tutto marginale della quota detenuta in questo mercato dal gruppo Fs».

Un ultimo punto trattato riguarda la possibilità che Italferr (soggetto operante nei settori speciali e quindi non obbligato a seguire le regole ordinarie del decreto 50/2016) svolga la progettazione stradale in capo ad Anas (tenuta invece al rispetto delle più rigide) realizzando le sinergie sottese alla fusione. Il tema è stato oggetto della delibera Anac n.1142/2017 del novembre 2017, che ha precisato i paletti per affidamenti «in house orizzontale». Il parere dell'Agcm ha sottolineato che «le dimensioni di Italferr non consentirebbero nell'immediato, di soddisfare pienamente la domanda di servizi di progettazione di Anas, essendo necessari tempi di adeguamento tali da consentire a Italferr di incrementare le proprie risorse al fine di accrescerne la capacità di recepire commesse».