

Da un lato società che, pur rimanendo sotto il controllo pubblico, sono state quotate in Borsa e grazie al confronto con il mercato hanno saputo reinventarsi fino a diventare leader nel loro settore sia in Europa che a livello globale. Dall'altra, la scelta di affidarsi totalmente ai privati, mettendo in gara le concessioni, con la speranza di massimizzare gli introiti.

Non c'è dubbio che nel privatizzare le infrastrutture nell'energia e nei trasporti, i governi che si sono avvicendati dal 1995 a oggi, data del collocamento a Piazza Affari della prima tranche di Eni, abbiamo scelto due strade completamente diverse: l'energia è rimasta nell'alveo dello Stato, mentre il pubblico ha fatto un passo indietro sulla gestione delle autostrade.

Le grandi reti che garantiscono il fabbisogno di energia per famiglie e imprese hanno affrontato la sfida delle liberalizzazioni sia a livello nazionale, che a livello locale - con un passaggio che sul finire del secolo scorso non era così scontato: la quotazione a Piazza Affari. In pratica, società come Enel e Snam - per arrivare alle utility locali come A2a ed Hera - non sono passate ai privati come è accaduto alle telecomunicazioni o alle banche. Ma sono i privati che hanno fatto il percorso inverso, investendo nelle società pubbliche.

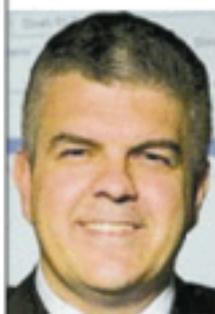
Risultato? A 25 anni di distanza dalle prime privatizzazioni, l'Italia può vantare una serie di società che - grazie al confronto con il mercato e al miglioramento delle pratiche di governance - hanno saputo crescere e dotare il paese di infrastrutture all'avanguardia. In questo momento, anche grazie alla separazione rispettivamente da Eni e da Enel, sia Snam che Terna vengono considerate ai vertici in Europa delle aziende che gestiscono le reti del gas e del dispacciamento dell'energia elettrica. Non solo: hanno saputo garantire dividendi in modo costante ai soci: allo Stato, ma anche ai fondi internazionali che ne affollano l'azionariato. In ultimo, la quotazione in Borsa ha permesso, tranne qualche caso duro a morire, di avere consigli di amministrazione e manager slegati dai partiti: ha prevalso la ricerca dei manager più capaci, spesso emersi da percorsi di selezione interna alle stesse aziende.

Un successo al quale, magari incosapevolmente, hanno contribuito tutti i cittadini. Le società che gestiscono reti usufruiscono di un meccanismo grazie al quale ottengono una remunerazione certa per gli investimenti realizzati, coperta da apposite voci in bolletta. Di fatto, i cittadini hanno finanziato la ristrutturazione completa delle reti dell'energia. Certo, ne hanno beneficiato anche i grandi fondi di investimento e fondi pensione attirati da cedo-



Autostrade

La gestione delle reti autostradale è sotto accusa dopo la tragedia di Genova, per luce e gas il problema sono i costi



Giovanni Castellucci, ad di Atlantia (1); **Luigi Ferraris**, numero uno di Terna (2)

le certe e costanti nel tempo: ma allo stesso tempo, hanno garantito flussi finanziari a sostegno delle società quotate, contribuendo alla crescita delle quotazioni in Borsa.

Un processo che ha riguardato anche una pattuglia di multi-utility locali, le più grandi, rimaste sotto il controllo dei grandi comuni italiani del centro nord (da Milano a Roma, da Torino a Bologna) e Italgas, che si è appena staccata da Eni.

Cosa non ha funzionato? Una cosa fondamentale: non sono scese le bollette. Nonostante il miglioramento della rete e l'aumento delle infrastrutture (pensiamo per esempio ai rigassificatori), i prezzi delle tariffe non sono diminuite. Paghiamo sempre luce e gas a livelli più alti della media Ue: uno spread energetico che pesa in particolare su famiglie e Pmi, meno sulle media-grande impresa che ha potuto invece sfruttare al meglio la concorrenza sul mercato all'ingrosso. Perché se è vero che le aziende principali sono rimaste sotto il cappello statale, il servizio è stato aperto ai privati, favorendo l'arrivo dei grandi gruppi europei (cosa non successa per esempio in Francia e in Germania). Ma nemmeno questo è servito per creare

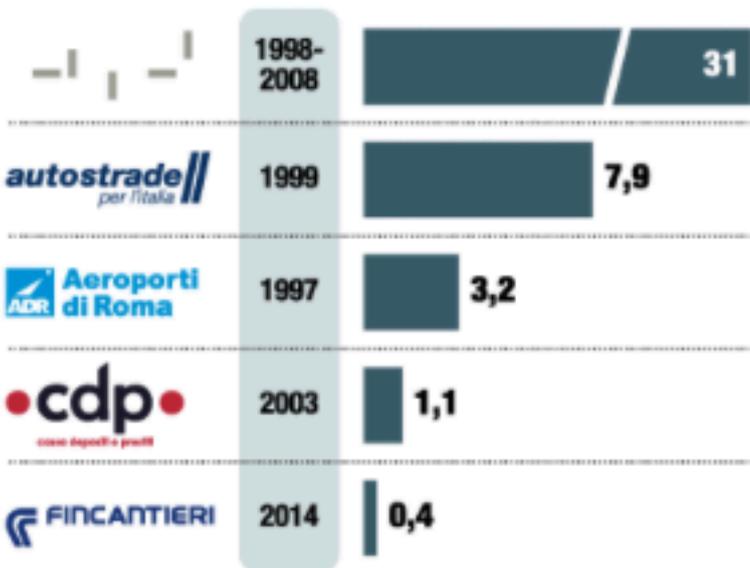
una concorrenza a tutti gli effetti. Come dimostra il rinvio al 2020 dell'obbligo del passaggio al libero mercato, uno dei primi atti del governo giallo-verde.

Un percorso simile è avvenuto con le autostrade. Anche in questo caso il passaggio della gestione dallo Stato ai privati ha permesso la creazione di gruppi nazionali che sono poi cresciuti all'estero (Benetton e Gavio su tutti). Ma i benefici non si sono ribaltati sugli automobilisti: il meccanismo di re-

visione delle tariffe ha sempre premiato i concessionari che hanno potuto aumentare regolarmente le tariffe, anche nel caso di sensibili aumenti del traffico sulla rete e la diminuzione degli investimenti sulla rete. Un meccanismo che, alla luce degli ultimi avvenimenti, potrebbe essere rivisto.

LE PRINCIPALI OPERAZIONI

Anno di cessione e introiti netti in miliardi di euro



Fonte: Ministero Economia e Finanze