

27 febbraio 2004

ALITALIA: ATTENTI ALLA CURA

di Francesco Giavazzi

Se resta ancora qualche traccia di liberismo nel governo Berlusconi, mi aspetto che i ministri Tremonti e Martino, quel che rimane dell'anima liberista del centrodestra, votino contro il salvataggio dell' Alitalia con il denaro dello Stato e rendano pubblica la loro opposizione. Ogni ora di volo la compagnia perde 50 mila euro: più vola, più perde. Negli ultimi tre esercizi ha perso 400 milioni di euro l'anno; nel 2004 si appresta a perderne altri 100. Mentre il mercato italiano del traffico aereo si apriva alla concorrenza e la quota di Alitalia scendeva in pochi anni dall' 80 al 50 per cento, la società non è stata capace di recuperare sul mercato internazionale dove è divenuta pressoché irrilevante: ha una quota di mercato di poco superiore al 5% in Europa e vicina all' 1% nel resto del mondo. D' altronde come potrebbe fare di più con solo 27 aerei a lungo raggio, contro i 110 di Air France e i 260 di British Airways? La protezione offerta dall'azionista pubblico rende fortissimi i sindacati interni: i suoi piloti volano meno di 500 ore l' anno, contro le 630 dei piloti di British Airways. Mentre le compagnie aeree di tutto il mondo si sono affidate a Internet per tagliare i costi, Alitalia continua a servirsi di strutture ottocentesche: basta visitare la biglietteria milanese di via Albricci per capirlo. Berlusconi ieri ha detto che il governo rilancerà la compagnia. Ha omesso di dire tutta la verità. E la verità è che intanto il governo coprirà le perdite di Alitalia con il denaro dei contribuenti: prima offrendo l' ombrello di cassa integrazione e prepensionamenti a carico dell'Inps, poi, sarà inevitabile, ricapitalizzando la società per coprire le perdite. Ha colpito ieri il silenzio della Commissione europea, soprattutto poche settimane dopo una decisione dura, e a mio parere immotivata, contro RyanAir, la compagnia aerea che ha aperto il mercato europeo alla concorrenza. Non è difficile prevedere come andrà a finire: non appena la decisione del Consiglio dei ministri sarà resa pubblica, il Commissario alla concorrenza Mario Monti annuncerà che il piano lascia intravedere un aiuto pubblico e quindi deve essere modificato. Seguiranno un lungo contenzioso e un periodo di grande incertezza. Se il governo non potesse ricapitalizzare la società, questa si avvierebbe alla liquidazione: come si comporterebbero le banche? Continuerebbero ciononostante a concedere linee di credito ad Alitalia? E' vero che la Francia è riuscita a piegare Bruxelles e a ottenere, di fatto, il via libera per gli aiuti pubblici ad Alstom: ma quella è un' azienda che produce alta tecnologia, con ricadute positive su tutto il sistema industriale francese, non una compagnia aerea che non sa stare sul mercato. Non sarebbe stato meglio se Bruxelles avesse annunciato il suo stop prima, non dopo la decisione del governo italiano? Magari era proprio questo ciò che Berlusconi aspettava: poter dare la colpa a Bruxelles per una decisione della quale egli probabilmente è convinto, ma che non riesce a imporre a Fini e Bossi. Si rischia così di illudere Alitalia e le banche che il problema sia risolto, salvo accorgersi del guaio fra qualche mese, quando il decreto dovrà essere smontato perché contrario alle regole europee.