

16 maggio 2007

L'Alitalia e le deroghe alle norme antitrust **IL MONOPOLIO DELLE ROTTE**

di Francesco Giavazzi

«Il 45% mi sembra perfino tanto!» disse Romano Prodi commentando il disegno di legge del ministro Gentiloni, ove si stabilisce che nel mercato della pubblicità televisiva nessuna azienda possa superare la soglia del 45% (oggi Mediaset ha circa il 65%). Ciò che vale per la pubblicità evidentemente non vale nel mercato del trasporto aereo. Nella gara per Alitalia sono rimasti tre concorrenti: Texas Pacific Group - il fondo che ha risanato Continental e che, con British Airways, vorrebbe acquistare Iberia - Aeroflot e Air One. Per i primi due concorrenti non si pone un problema di antitrust. Se invece vincessero Air One, la nuova linea aerea avrebbe oltre il 90% del mercato sulla nostra rotta più ricca, Linate-Fiumicino (e anche su Catania-Fiumicino). Domani, quando riferirà in Parlamento sullo stato della privatizzazione, il ministro dell'Economia, Tommaso Padoa-Schioppa, spiegherà che il governo non offre alcuna garanzia e che chi comprerà Alitalia dovrà farsi carico del «rischio antitrust». Cioè, Air One dovrebbe prima acquistare e poi verificare con l'Antitrust quale percentuale degli slot Linate-Fiumicino dovrà cedere ad altri. La concorrenza, dirà il ministro, non è questione che riguardi il governo.

Purtroppo non è così. Il ministero dell'Economia chiede che chi partecipa alla gara presenti un piano industriale: vuol sapere quanti dipendenti prevede di licenziare, di quanto taglierà gli stipendi, quanto investirà, quali rotte abbandonerà. E' facile prevedere che per accontentare i sindacati e la sinistra massimalista il governo guarderà con favore ai progetti che prevedono pochi tagli. Ma i piani industriali sono costruiti sulla base delle ipotesi di traffico sulle varie rotte e in particolare sulla più redditizia, Linate-Fiumicino. Nel momento in cui accettasse il piano proposto da Air One, il governo implicitamente ne approverebbe anche le ipotesi, inclusa quella relativa alla quota di mercato sulla rotta più importante.

A quel punto la palla passerà all'Antitrust che si troverà in una posizione molto scomoda. Dovrà valutare un piano approvato dal governo ma costruito su un'ipotesi monopolista inaccettabile per un'autorità preposta alla difesa di concorrenza e consumatori. E per di più sotto la minaccia di una spada di Damocle: il governo, per evitare che la privatizzazione fallisca, o che Air One modifichi il suo piano, con costi «inaccettabili» per i sindacati (in Alitalia hostess e steward guadagnano circa il doppio dei loro colleghi negli Usa, dove i piloti raggiungono l'aeroporto in metropolitana, non con l'autista) potrebbe ricorrere all'articolo 25 della legge che istituì l'Antitrust. La norma consente al governo di autorizzare «per rilevanti interessi dell'economia nazionale» operazioni di concentrazione altrimenti vietate.

L'obiezione che il governo tedesco usò una clausola analoga per consentire la fusione tra due imprese elettriche vietata dall'Antitrust, e che in Francia gli aeroporti di Parigi favoriscono Air France, non concedendo slot ad altri concorrenti, è debole. Se Francia e Germania difendono le imprese nazionali a scapito dei consumatori non si vede perché se ne debba seguire il cattivo esempio.

Padoa-Schioppa non può far finta di non vedere. Se venderà Alitalia ad Air One dovrà prima chiedere all'Antitrust se il piano industriale che si appresta ad accettare è compatibile con la concorrenza. Non si può un giorno criticare la privatizzazione di Telecom sostenendo che avrebbe regalato ai privati il monopolio dei telefoni, e il giorno dopo consentire che Air One acquisisca il monopolio della rotta aerea più ricca solo per far contenti i sindacati.