

14 settembre 2007

## Il governo e il futuro dello scalo lombardo **GLI IRLANDESI IN LISTA D'ATTESA**

di Francesco Giavazzi

«I britannici esulterebbero se a Wimbledon vincessero di nuovo un inglese, dopo decenni; ed esulterebbero i produttori britannici di racchette (se ancora ve ne fossero) se tutti i partecipanti al torneo usassero solo racchette made in England. Ma qualora il governo britannico manovrasse a tali fini premi di ingaggio ai giocatori, scelta degli arbitri, sorteggio dei turni, tifo del pubblico, il torneo scomparirebbe dal calendario dei veri campioni, dei programmi televisivi e dai bilanci pubblicitari. Una perdita netta per la Gran Bretagna». Così scriveva il ministro dell'Economia Tommaso Padoa-Schioppa su queste colonne il 14 luglio 2005. Ryanair gli offre oggi l'occasione di realizzare questo progetto... e così, paradossalmente, di contraddirsi quando sostiene che «Scrivere sui giornali è facile ma l'amministrazione dello Stato è una cosa seria». La vicenda di Alitalia è un esempio illuminante dei disastri che può fare la politica quando si sostituisce agli imprenditori privati. Quindici anni fa Alitalia era un'azienda ambita, soprattutto dalle compagnie aeree orientali che cercavano un hub europeo. Non se ne fece nulla. L'elenco di chi si oppose alla privatizzazione è lungo: i sindacati dei dipendenti (e si può capire), politici abituati a spartirsi non solo i posti in consiglio di amministrazione ma giù giù fino ai direttori degli uffici acquisti, e anche l'azionista del tempo, l'Iri di Romano Prodi, che asseriva: «Prima valorizzare, poi vendere». Si è visto. Da allora su 15 bilanci Alitalia ne ha chiusi in attivo non più di due. Se non è ancora fallita è solo grazie al denaro che i contribuenti hanno versato, un aumento di capitale dopo l'altro. Oggi la storia si ripete. Dopo aver indetto un'asta per vendere l'azienda — e averla mandata a vuoto — che ha fatto il governo? Ha affidato Alitalia ad un manager dell'Iri, Maurizio Prato, con il compito di preparare un piano industriale per valorizzarla. Nel frattempo l'azienda continua a perdere 40-50 milioni di euro al mese. Dieci anni fa trascorrere una giornata a Londra era un privilegio dei benestanti. Il prezzo del biglietto era proibitivo e coloro che non abitavano nelle grandi città dovevano lasciare il lavoro cinque ore prima del volo. Ryanair porta a Londra da Brindisi e da Montichiari con poche decine di euro. Oggi la compagnia irlandese chiede alla Sea (l'azienda che gestisce gli scali aerei della Lombardia) di poter acquistare 50 slot tra Malpensa e Orio al Serio per aprire nuove rotte europee e collegamenti tra Milano e il Mezzogiorno. Offre di investire un miliardo di euro. Le rotte intercontinentali sono per ora escluse, verranno il giorno in cui la liberalizzazione aprirà i voli transatlantici alle compagnie low cost. Ma per farlo Ryanair chiede di poter acquistare slot pregiati, non gli scarti di Alitalia. Chiede anche che Malpensa raggiunga livelli di costi ed efficienza simili a quelli di altri aeroporti europei dai quali è ancora distante.

Che faranno il governo e gli enti pubblici della Lombardia? Continueranno a proteggere i dipendenti di Sea e quelli di Alitalia, che poveri certo non sono, e i molti parassiti che vivono alle spalle dell'azienda fornendo servizi a prezzi fuori mercato. Oppure faranno finalmente «qualcosa di sinistra»?