

13 dicembre 2007

La compagnia in vendita

L'ALITALIA E I CONSUMATORI

di Francesco Giavazzi

Il governo sta decidendo in queste ore se vendere Alitalia a Air One preferendo l'offerta della compagnia italiana ad altre, in particolare ad Air France. «Il nostro progetto industriale è forte e con basi solide», dice il presidente di Air One. Quanto il suo progetto sia forte dipende dall'ipotesi su ciò che accadrà alla tratta più redditizia del trasporto aereo italiano: Linate-Fiumicino. Se Air One acquisirà Alitalia, la nuova compagnia avrà oltre il 90% del mercato su quella rotta e quote molte elevate anche su altre tratte, ad esempio Catania-Fiumicino. Essere forti con una simile posizione dominante è relativamente facile: certo più facile che per Air France o Lufthansa, le quali, acquisendo Alitalia, dovrebbero poi vedersela con Air One sulla Linate-Fiumicino. Che farebbe di fronte a questa concentrazione l'Autorità garante della concorrenza, il cui compito è difendere i consumatori? «La nostra legge antitrust vieta concentrazioni che restringono la concorrenza o che rafforzano posizioni già dominanti. Però l'articolo 25 (che in Italia non è mai stato usato) consente deroghe a fronte di un programma governativo concordato con noi, a condizione che tali deroghe siano giustificate da interessi strettamente generali, che si tratti di operazioni comunque favorevoli per i consumatori e che vengano subito fissati tempi ben precisi per il rientro nei limiti fissati dall'Antitrust». Così il presidente dell'Autorità, Antonio Catricalà, nella sua prima relazione annuale e in un'intervista alla Stampa il 4 dicembre 2006. Quali siano gli interessi «strettamente generali» che verrebbero salvaguardati regalando a Air One un monopolio non mi è chiaro. Ma al presidente Catricalà non viene in mente che l'unica cosa che dovrebbe fare è liberalizzare gli slot e poi lasciare che si fonda chi vuole.

È vero che la Germania nel 1998 utilizzò una clausola simile all'articolo 25 per consentire la fusione fra due aziende energetiche, E.On e Ruhrgas, ma il trasporto aereo, a differenza del gas, non è un settore strategico. Di questo passo il governo potrebbe bloccare la liberalizzazione dei taxi sostenendo che il trasporto cittadino è esso pure strategico.

«Se Alitalia dovesse andare a una società straniera saremmo l'unico Paese in Europa a non avere più una compagnia di bandiera», dicono i sindacati. Innanzitutto non è vero: Swissair e Sabena sono fallite, le rotte sono state cedute ad altri, ma a Bruxelles e a Zurigo si continua a volare e non mi pare che i consumatori di quei Paesi abbiano protestato, anzi. Invece è proprio il sostegno dei sindacati all'offerta di Air One a dover preoccupare i molti che approvano questa scelta.

Il monopolio consentirebbe a Air One di incassare una buona rendita della quale i sindacati di steward e piloti sapranno facilmente appropriarsi: basterà minacciare uno sciopero sulla tratta Linate-Fiumicino che in assenza di alternative bloccherebbe l'Italia. I consumatori ringraziano.