

NA CA CT MI RM LV



# LA STAMPA



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1867

VENERDÌ 27 SETTEMBRE 2013 • ANNO 147 N. 267 • 1,30 € IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) SPEDIZIONE ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ART. 1 COMMA 1, DCB - TO [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)

## Le occasioni perdute CASO ALITALIA COSÌ SI SPEGNE UN PAESE

ENRICO MORETTI

**P**olitici e commentatori in Italia invocano spesso la necessità di una politica industriale seria per rilanciare l'economia italiana. La vicenda dell'Alitalia rappresenta un'illustrazione chiara di come nella pratica la politica industriale italiana sia o inesistente o condotta in maniera così incompetente da essere controproducente. L'effetto ultimo è meno competitività delle imprese italiane, meno occupazione e più debito pubblico. Il settore aereo è un settore importante per la crescita economica di un Paese moderno, sia per il suo impatto diretto sull'occupazione che per quello indiretto.

CONTINUA A PAGINA 31

**L**inee aeree ed aeroporti, quando funzionano e sono competitivi, danno lavoro a migliaia di persone. A livello globale, il settore aereo è uno dei settori in cui l'occupazione sta crescendo più rapidamente, e questo continuerà nei prossimi decenni. L'aeroporto di Heathrow, per esempio, crea lavoro per 136 mila persone a Londra, ed è una delle imprese più grandi della città. Per avere un'idea dell'impatto occupazionale che può avere un aeroporto di successo sul tessuto produttivo di una città, si consideri che questa cifra è il doppio della forza lavoro di Telecom e quasi il doppio di quella di Eni. Ma il settore aereo è importante non solo perché genera posti di lavoro in maniera diretta. L'impatto indiretto del settore sul resto dell'economia è ancora più importante. In un'economia sempre più globale, avere delle buone connessioni aeree è cruciale per le imprese in tutti i settori. Uno studio condotto all'Università della California a Berkeley (dove insegno) dimostra che negli ultimi vent'anni l'occupazione in città dotate di un aeroporto e buone connessioni con il resto del mondo è cresciuta molto più rapidamente che in città prive di un aeroporto con buone connessioni internazionali. Questo effetto occupazionale è particolarmente marcato nei settori più dinamici, come high tech, finanza e i servizi professionali, dove la mobilità delle persone è un fattore competitivo cruciale. Imprese localizzate in città ben connesse crescono di più perché è più facile per i loro clienti e i loro consulenti raggiungerle, ed è più facile per i loro dipendenti raggiungere il resto del mondo. Il traffico aereo è dunque un'industria cruciale per lo sviluppo di un Paese post-industriale. In questo quadro, il caso Alitalia è particolarmente scoraggiante ed indicativo del perché la nostra economia sia in crisi da anni. Quando era ancora un'impresa pubblica, l'Alitalia è stata gestita male ed è fallita. Il caso è tipico di molte altre imprese pubbliche in Italia. Per anni, i sindacati hanno imposto salari e condizioni lavorative di gran lunga superiori a quelle delle altre compagnie aeree. Il management, in gran parte di nomina politica, si è dimostrato incompetente e ha fatto scelte strategiche sbagliate. I vari governi, in teoria i «gestori» a cui gli italiani avevano affidato questa loro proprietà, hanno trovato più facile ignorare il problema. Quando, inevitabilmente, l'azienda è fallita, ed è venuto il momento di liquidare, il governo Berlusconi ha preferito per populismo elettorale svendere ad investitori italiani ad un prezzo più basso di quello di mercato. Tutto questo ha avuto due effetti negativi sull'economia italiana. Il primo effetto è ovvio, ed è quello su cui si sono focalizzati molti commentatori in questi giorni: una grande quantità di soldi pubblici sono stati sprecati, e questo ha aggravato il macigno del debito che schiaccia l'Italia.

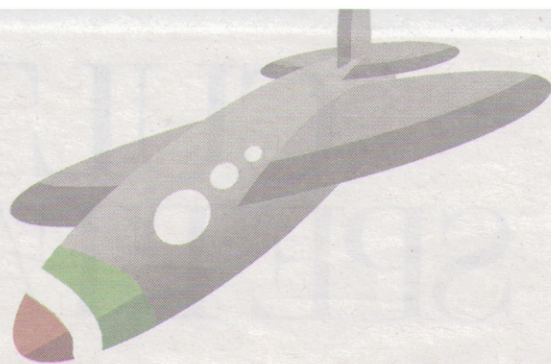
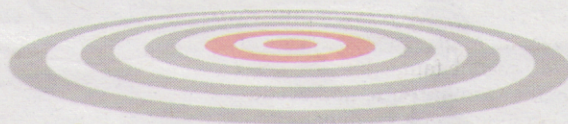


Illustrazione  
 di Irene Bedino



# CASO ALITALIA COSÌ SI SPEGNE UN PAESE

Il secondo effetto è meno ovvio, e non se ne è parlato molto, ma è ancora più costoso per la nostra economia. La crisi dell'Alitalia e la pessima gestione della vicenda Malpensa implicano che nei prossimi decenni l'Italia sarà sempre peggio servita da collegamenti aerei internazionali, e questo avrà conseguenze costose per le imprese italiane.

Al di là delle promesse di Air France, il risultato più probabile della vendita di Alitalia sarà che la compagnia si trasformerà nel corso degli anni in una compagnia aerea regionale, con molti voli brevi e pochi voli lunghi. La ragione è chiara. Tutte le compagnie aeree globali hanno un hub principale da cui partono la maggior parte dei voli internazionali, e tanti aeroporti minori che si connettono all'hub. Gli aeroporti italiani sono destinati a rientrare sempre di più in questo secondo gruppo. L'economia degli hubs è tale per cui è altamente improbabile che l'Air France voglia tenere un altro hub a Roma o Milano, oltre a quello già esistente di Parigi.

La probabile perdita dell'Italia di un vero hub globale rappresenta nel lungo periodo l'effetto più negativo di tutta la vicenda. Non solo l'Italia non parteciperà in alcun modo alla crescita occupazionale globale direttamente connessa al settore trasporti aerei. Ma la perdita dell'hub aumenterà nettamente la posizione periferica che il Paese ha già nel panorama economico internazionale. Chi dovrà raggiungere Milano o Roma dall'Asia o dall'America si troverà di

fronte voli nettamente più lunghi e tutta l'incertezza delle connessioni. Nel corso degli anni l'effetto sarà: meno investimenti dall'estero, meno turismo e un crescente isolamento dell'Italia.

Il caso Alitalia è un esempio concreto di come scelte politiche sbagliate risultino nel corso del tempo in minore occupazione e più debito pubblico. La politica industriale non si fa - come molti a sinistra e a destra vorrebbero - sostenendo con soldi pubblici imprese o settori in declino. Si fa creando le condizioni per cui le imprese nel settore privato possano competere e crescere. Questo vuol dire infrastrutture più efficienti e meglio gestite, più professionalità nel settore pubblico, più legalità. Nel caso specifico dei trasporti aerei, una politica industriale saggia sarebbe stata quella di rendere Alitalia efficiente prima della privatizzazione e poi di privatizzarla tenendo in mente il bene del Paese, e non solo gli interessi dei sindacati. L'errore non è nel lasciare andare la compagnia all'estero, ma nell'averla lasciata degradare a tal punto da costare all'Italia il suo unico hub globale. La nazionalità delle compagnie aeree è irrilevante e l'idea di mantenere in vita a spese del contribuente i «campioni nazionali» ha poca giustificazione economica. Quello che conta per un Paese è essere ben connesso al resto del mondo, a prescindere dalla nazionalità dei carriers. Purtroppo appare sempre più probabile che dopo vent'anni di scelte sbagliate ci stiamo avviando nella direzione esattamente opposta.