

La proposta di Fantozzi

«Un prestito pubblico, convertibile in azioni»

di **Federico Fubini**

Augusto Fantozzi, grande tributarista, di stagioni italiane ne ha viste tante. Anche da commissario di Alitalia già in crisi fra il 2008 e il 2011. Forse per questo guardare alla storia di quella che fu la compagnia di bandiera lo appassiona poco. «Dire che è colpa dei sindacati, del management, delle banche, della politica, in qualche misura è banale».

Lo è anche dei dipendenti?

«Anche. La deflagrazione è dovuta al loro irrigidimento, forse miope. Quei lavoratori sono sempre stati una classe privilegiata. I dipendenti e i dirigenti, anche al top, non si sono mai sentiti veramente coinvolti nella missione di far funzionare la linea aerea».

Che intende dire?

«Ha visto il personale a bordo delle low cost? Corrono come forsennati, puliscono l'aereo quando arriva, rimettono in ordine, se c'è un ritardo s'impegnano per recuperare».

Con contratti di lavoro slovacchi a salari minimi e detassati. In Italia si chiama dumping sociale.

«Senza arrivare a tanto, nel rispetto dei diritti, si può anche chiamare professionalità e im-



Il profilo
Augusto Fantozzi, 76 anni, ex commissario straordinario di Alitalia nel 2008. Nel 1995 è stato ministro delle Finanze nel governo Dini e del Commercio con Prodi

pegno. Una volta su un volo Alitalia feci presente alla hostess che nel bagno non c'era il sapone. Mi disse che non era compito suo».

Lei ha guidato l'azienda, ma non è riuscito a cambiare questa mentalità. Cosa non ha funzionato?

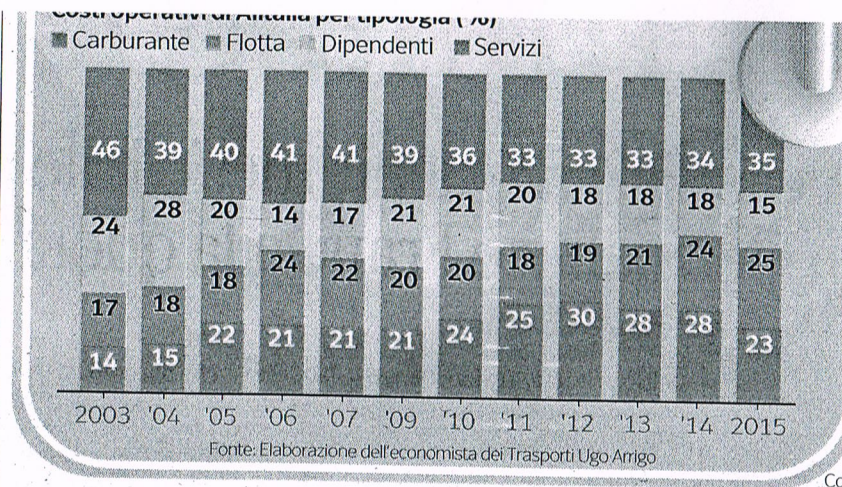
«C'è una mentalità da vecchio signore. Certo, molto è stato fatto. Dopo sei mesi eravamo in pareggio. Ero coperto dalla procedura concorsuale, ma centinaia di benefici sono stati tagliati. E così hanno fatto altri manager. Ma la cultura resta quella».

Anche le low cost prendono sussidi, dalle Regioni.

«Esatto. Si parla tanto di costi eccessivi per gli italiani. Ma lo sono anche quelli che la Lombardia, la Puglia o la Calabria danno a Ryanair. Non ha senso che si spenda a livello nazionale per sostenere Alitalia e ma lo si faccia anche per i concorrenti. La Ryanair in Francia non atterra a Charles de Gaulle e neanche a Orly. Da noi atterra a Fiumicino».

Così gli italiani hanno un servizio in più, non trova?

«Mi pare che sia il tema della nazionalizzazione sia del commissariamento siano mal posti. Nessuno dei due risolve. Anche il commissariamento costa caro



agli italiani con la svendita degli aerei, l'amministrazione straordinaria, la perdita di valore dei beni. E la nazionalizzazione avrebbe costi diretti importanti».

Dunque come se ne esce?

«Nel mondo del trasporto aereo bisogna essere avere spalle forti. Senza un governo che detti la linea, noi finiamo per fare passi indietro. Se vendiamo o Lufthansa o a un altro straniero, quello farà sempre i suoi interessi prima dei nostri. Abbiamo sguarnito sempre di più la politica industriale. Guardi Telecom Italia, la grande distribuzione e tanti altri settore strategici dove non siamo più presenti».

Invoca al salvataggio altri



Vendita all'estero
Se vendiamo a Lufthansa o a un altro straniero quello farà sempre i suoi interessi prima dei nostri

«capitani coraggiosi» dell'industria italiana?

«L'Enel e l'Eni, che sono società sul mercato e in grande misura possedute da fondi esteri, seguono l'indirizzo del governo italiano. Ed è giusto, perché in un settore strategico è interesse dello Stato a fare politica industriale».

Su Alitalia come si fa?

«Con l'emissione di un obbligo convertibile da parte del Tesoro. Se il prestito non viene rimborsato diventa capitale, magari vendendo alcune quote ma mantenendo saldamente il potere d'indirizzo. L'abbiamo già visto con il Monte dei Paschi».

Dei Gentiloni bond dopo i Tremonti bond? La Commissione Ue lo permette?

«Credo di sì, con adeguate garanzie. Le regole europee ormai sono interpretate politicamente e salvare strutture e posti di lavoro conta. Che senso avrebbe dire che andiamo in Europa con i gomiti larghi, se poi ci ritiriamo dal mercato? In Europa ci rispettano se siamo forti. E autorevoli».



Mi pare miope l'irrigidimento dei dipendenti in questa fase

In caso di mancato rimborso del bond lo Stato diventerebbe azionista

Alitalia perde da 15 anni: metterci altri soldi pubblici non alimenta la «mentalità da vecchio signore»?

«Ma è una soluzione rinunciare a un settore strategico? E se poi Ryanair scoprisse che certe rotte non sono redditizie e le chiude? Ritorna un problema dello Stato. Meglio allora un'impresa a controllo pubblico, ma gestita come una vera impresa. L'abbandono a corpo morto lo trovo pilatesco. E non evita costi agli italiani».

Con la politica padrona, si ricade nel clientelismo?

«Non abbiamo fatto le Olimpiadi perché c'è chi pensa che siamo tutti ladri e corrotti. Non si può vivere arretrando, sennò alla fine l'ultimo passo sarà la troika, l'abbandono della sovranità nazionale in materia economica, ineluttabile. O l'uscita dall'Europa».

La troika arriva quando i conti sono fuori controllo, perché si pagano aziende fallite a piè di lista.

«Qui lo Stato non deve ripianare a piè di lista. Ci dev'essere una forte presenza, ma in un assetto di mercato. Con un piano industriale che manda via le persone, se necessario. Alitalia farci riflettere su cosa vogliamo».

Consiglia questo approccio a Matteo Renzi?

«Mi pare che la sua visione sia giusta. Renzi si pone il problema di andare in Europa a gomiti allargati, del farsi rispettare. Alitalia permette una riflessione di politica industriale che arrivi a questo. Grazie all'efficienza, senza carrozzone».