

LA NUOVA ALITALIA

Il tributarista è stato nominato dal premier commissario dell'ex compagnia di bandiera
«Ai sindacati dico: ragioniamo, ma in fretta»

«Non sarà una partita facile, ora dovrò portare la croce facendo soffrire tutti - dipendenti, azionisti, risparmiatori, utenti - il meno possibile»

Fantozzi: ci metto faccia e passione ma la politica non mi lasci solo

di Roberto Rossi / Roma

Nonostante fosse nell'aria da giorni, la sua nomina è arrivata solo in serata. Augusto Fantozzi, ex ministro del governo Prodi, sarà il nuovo commissario Alitalia. Sarà lui «a metterci la faccia» e a maneggiare la patata bollente lasciata in eredità da Silvio Berlusconi: esuberanti e debito. Con un'avvertenza, anzi due: una al governo, l'altra ai sindacati. Al primo chiede di «gestire» i licenziamenti. Al secondo manda a dire che si può «ragionare», ma di farlo «in fretta».

Professore quando è stato contattato e da chi?

«Sono stato contattato qualche giorno fa direttamente da Gianni Letta».

Ha accettato subito o ha posto delle condizioni?

«Ho accettato subito a condizione, però, mi si dessero gli strumenti e ci fosse una sorta di sostegno pubblico all'attività del commissario. Che il commissario, cioè, potesse lavorare serenamente».

Che non fosse lasciato solo...

«Esatto. È questo il messaggio forte che vorrei far passare: la politica mi aiuti. Non è una partita facile. Anche perché la vicenda è stata fatta marciare per lunghissimo tempo. Io sono uno che deve portare la croce facendo soffrire tutti il meno possibile: i dipendenti, gli azionisti, i detentori di bond, gli italiani che pagano le tasse, gli utenti. In questa vicenda io ci metto l'unica cosa che ho: una faccia decisa. Se me la fanno spendere onestamente forse troveremo una soluzione che faccia meno male».

Ha visto il Piano Fenice elaborato da Intesa Sanpaolo?

«Io il piano l'ho poco più che letto sui giornali. Mi è stato spiegato, più che altro».

Da quello che ha letto o ha appreso può stare in piedi?

«Secondo me si regge. È un piano che è stato fatto bene e da consulenti responsabili. Poi dipende molto dagli uomini e dal contesto. Se il petrolio va a duecento dollari sarà molto dura. Ma in questo caso, sarà molto dura per chiunque».

Qual è il maggiore problema che individua nel suo incarico?

«Il problema più drammatico è quello che devo entrare in un ae-

reo in corsa. Tutto si tiene se si riesce a non interrompere il servizio, a non lasciare gli italiani a terra, a non farsi bloccare gli aerei fuori dall'Unione europea, cioè a chiudere tutto prima che il paziente muoia».

Quali poteri avrà? Sarà un mero curatore fallimentare?

«Io faccio il notaio con poteri operativi. Devo assicurare con

«Sarà Sacconi a negoziare: il governo dovrà gestire il problema degli esuberanti»

trasparenza, come dice il decreto, il realizzo degli asset e la sistemazione delle pendenze. Tutto nel migliore dei modi. Naturalmente con funzione liquidativa, almeno per la bad company».

Ci sono attività da valorizzare nel gruppo?

«C'è un'azienda che vola, naturalmente, che accumula perdite, ci sono delle attività immobiliari e poi ci sono degli ulteriori aerei che non entrano a far parte del perimetro di quell'offerta. Ma aspettiamo di conoscere bene il piano».

Che tempi ha in mente per la



Assistenti di volo all'esterno del "Leonardo da Vinci" di Fiumicino Foto di Danilo Schiavella/Ansa

IL RITRATTO

L'ex ministro che liquiderà la «bad company»

Ministro, presidente della commissione Bilancio della Camera, professore universitario e titolare di uno studio legale tributario, consigliere d'amministrazione dell'Enel. È il ritratto di Augusto Fantozzi, 68 anni appena compiuti, commissario straordinario per Alitalia. La carriera accademica inizia nel 1971 a Perugia, in politica arriva con la candidatura, ma non l'elezione, con il Patto per l'Italia di Mario Segni nel 1994. Nel 1995, viene nominato ministro delle Finanze nel governo Dini con

l'interim del Bilancio e del Coordinamento delle politiche dell'Unione Europea. Eletto con Rinnovamento di Lamberto Dini nel 1996, dal maggio di quell'anno all'ottobre 1998 è ministro del Commercio estero. Nella XIII legislatura è presidente della commissione Bilancio della Camera. Nel 1999 lascia Dini e aderisce ai Democratici di Romano Prodi, ma alle elezioni del 2001 non viene eletto. Fra gli altri incarichi professionali è stato presidente di Banca Antonveneta nel 2006.

realizzazione del suo compito?

«In questo momento non sono in grado di fare una previsione. Dico solo che il tempo gioca contro di noi. Lei ha presente la velocità degli aerei? Gli aerei volano e non si possono fermare, gli stipendi corrono e, possibilmente, non si devono interrompere, la benzina va pagata. Si deve fare presto».

Nella sua lunga esperienza, anche da ministro, è stato mai chiamato a gestire un caso così complesso?

«Ne ho avuto uno simile quando nel 1995, da ministro delle Finanze, gli autotrasportatori bloccarono l'Italia perché volevano la resti-

«Non sono stato sedotto da Berlusconi. Come professionista stimo e ringrazio chi mi ha dato fiducia»

tuzione della fiscalità sulla benzina. La trattativa fu un incubo. Avevo l'angoscia che si bloccasse l'Italia».

E oggi?

«Un po' di timore ce l'ho, è naturale. Ma Alitalia non si può fermare».

A chi le obietta che in passato è stato anche ministro del governo Prodi che cosa risponde?

«Che ne sono stato molto lieto e molto orgoglioso. Io resto delle mie convinzioni e ho la mia libertà di pensiero che rivendico. Ma

sono un professionista che fa il suo mestiere modestamente e senza iattanza. Credo che questo sia stato apprezzato».

Fantozzi non è stato sedotto da Berlusconi, quindi?

«Assolutamente no. Fantozzi non è un voltagabbana. Come qualsiasi professionista Fantozzi stima e ringrazia coloro che apprezzando la sua professionalità gli hanno dato fiducia».

Professore, tra i suoi compiti di commissario c'è anche quello di gestire gli esuberanti. Ha fissato già un incontro con i sindacati?

«Lo ha fatto il ministero del Lavoro. Ci incontreremo lunedì».

Affiancherà il ministro Sacconi?

«Sì. Ma il capofila è il ministro del Lavoro. Poi eseguirò e parteciperò all'accordo, ma sarà Sacconi a negoziare».

I sindacati di Alitalia sono già sul piede di guerra. Che si aspetta da loro?

«Mi aspetto ragionevolezza. Nel senso che mi aspetto che ragionino e noi, naturalmente, siamo pronti a ragionare con loro. Senza inciuci e consociativismi di sorta. Ma con un'avvertenza: nel ragionare non possiamo metterci troppo tempo. Gli aerei devono volare. L'esperienza Air France credo che abbia ammaestrato tutti».

Si parla di 6-7 mila esuberanti. Come si fa a gestire un'emergenza così vasta?

«Questo è un problema doppio. Perché non sono palmati su tutto il territorio nazionale. Ma non si può chiedere al solo commissario di gestirlo».

È un problema che riguarda il governo?

«Certo. È un problema di dimensione nazionale che va risolto cercando di fare meno danni possibili».

Ecco, professore, in definitiva ma chi glielo ha fatto fare?

«È quello che mi domandano in famiglia. Però io ho 68 anni, sono un civil servant, un servitore dello Stato, e sono abituato a mettermi alla prova. Dimostrerò anche questa volta che è una cosa che si può fare. Non per me o per altri, ma per gli italiani».

I bocconi amari del Pd: sui media passa la versione del salvataggio...

Bersani: «La verità sulla vicenda? Anche la stampa faccia qualche sforzo». Parola d'ordine: insistere, la realtà è testarda

di Bruno Miserendino / Roma

QUALCUNO NEL PD, senza farsi illusioni, lo considerava un banco di prova: «Vediamo se anche su Alitalia il premier riesce a non pagare dazio». Se era una scom-

missa al Pd ammettono di averla persa. Ieri, dopo amaro ascolto di tutti i tg, e attenta lettura dei giornali, il verdetto è arrivato, impietoso (per Veltroni e compagni): anche stavolta, sia pure con qualche difficoltà, Berlusconi sembra riuscito a far passare il suo messaggio. «Missione compiuta. Alitalia è stata salvata dalla svendita e non peserà più sui contribuenti». Così ha detto il premier e così i media, con qualche sporadico sussulto critico, hanno riportato e ripetuto all'infinito. Come direbbe Quasimodo «senza un lamento, senza un grido, levato a vincere d'improvviso il giorno». Al Pd allargano le braccia, visto il coinvolgimento nell'operazione di tante proprietà dei giornali non è che si aspettassero grida

Su tg e giornali con poche eccezioni va in onda il successo del presidente del Consiglio

d'indignazione. Però il succo è che hanno deglutito amaro un'altra volta: le dichiarazioni dell'opposizione relegate ad artefatti di maniera, i dubbi sull'operazione avvolti in una grande nebbia fuori stagione, la sostanza politica della vicenda stravolta, le bugie del premier, perché di questo secondo il Pd si tratta, riportate come verità: come quelle secondo cui il vecchio piano Air France prevedeva più esuberanti di quelli annunciati adesso, e quella,

«fantasmagorica», secondo cui Alitalia non peserà sui contribuenti. Un leader moderato e misurato come Enrico Letta, che è parte in causa visto che si era occupato del caso quando era al governo, si è lasciato andare l'altra sera a un moto di sgomento per «l'intollerabile sfacciataggine del premier». Ieri Bersani, al meeting di Rimini, tra una botta e risposta con Passera, qualche parola su questa nebbia mediatica l'ha detta: «Uno sforzo lo faccia anche la libera stampa, non può mica farlo solo l'opposizione». Veltroni

ieri era in ritorno da Denver e dopo la dichiarazione dell'altra sera ("sarà una compagnia di bandiera, la vicenda è lo specchio di un governo vittima della sua demagogia"), ha parlato del nuovo caso intercettazioni. Però si sa cosa pensa: lui si era impegnato a fare le pulci a ogni promessa non mantenuta del premier, e l'obiettivo lo persegue con determinazione, ma se persino su una vicenda come Alitalia, dove l'opposizione o anche il semplice buon senso dovrebbero far valere le loro ragioni, significa che non c'è

partita. O meglio, la partita c'è, ma il primo tempo si sta chiudendo col premier in grande vantaggio. Non resta che aspettare il secondo. Magari cambiando un po' gioco. Sembra di capire che la parola d'ordine è «insistere, insistere, insistere», squarciare la nebbia, perché alla fine, pensa Veltroni, i fatti s'imporranno e il «grande imbroglio» verrà valutato per quel che è anche dalla maggioranza dei cittadini. Al Pd non vogliono dare l'impressione di essere in lotta con i media. In tanto perché non c'è nes-

suna lotta: nemmeno i più maliziosi o sospettosi credono a complotti o censure, ma al massimo, nella vicenda Alitalia, solo alla pesantezza degli interessi in campo. Però che si usino due pesi e due misure sì. «Pensate solo se avesse fatto Prodi quel che ha combinato Berlusconi», commentano al Pd. Nessuno vuole prendersela solo con i media, perché che qualcosa non funzioni nella macchina comunicativa del Pd lo nota in molti. L'altra sera alla Festa di Firenze l'ex ministro Giulio Santagata commentava autocriti-

camente la sproporzione tra i fatti e la condiscendenza dei media: «Oggi (ieri ndr) era la giornata in cui si dovevano fare decine di dichiarazioni, di mettere in moto una macchina, almeno vagamente simile a quella che guida Berlusconi, invece adesso non si sa mai bene chi deve parlare, e se è il caso dir qualcosa». Il risultato è che alla fine è arrivato un altro messaggio: come dice un autorevole quotidiano del nord «dal punto di vista politico è difficile non registrare il punto messo a segno dal governo». Ecco. Insistere e aspettare. I lavoratori Alitalia l'imbroglio l'hanno capito, a Fiumicino soprattutto, per il resto si tratterà di aspettare che i fatti diradino la nebbia e che le divisioni nel governo su dove collocare gli esuberanti vengano allo scoperto. Mai farsi tante illusioni, comunque. Del resto i riflettori, caso mai avessero illuminato il caso Alitalia, si sono già spostati su Prodi e le nuove intercettazioni. «Fantastico» commentano al Pd - un settimanale di Berlusconi le pubblica, i suoi giornali lo riprendono con titoli cubitali - e il premier dà la solidarietà a Prodi. La classe non è acqua.

Santagata: è anche colpa nostra, non si sa mai chi deve parlare, invece dobbiamo farci sentire

FINANCIAL TIMES «Madonna! Un miracolo sulla carta Ma il destino è appeso a un filo»



«Cercasi un vecchio danaroso, una ubbidiente Commissione europea, una nuova legge sui fallimenti, un partner straniero, prezzi del greggio più bassi, e tutto subito. In poche parole, un miracolo. Madonna! Ma benché Silvio Berlusconi abbia promesso proprio questo, al 59esimo minuto dell'11esima ora, il destino di Alitalia è appeso ad un filo». Così il Financial Times ha commentato la vicenda Alitalia. Il quotidiano finanziario spiega che «sulla carta la resurrezione della compagnia è già avviata». «Ma la nuova Alitalia dovrebbe almeno riuscire a respingere l'intromissione politica che l'ha tormentata così a lungo».

CONCORRENZA All'esame dell'Antritrust europea le alleanze per i voli transoceanici

La Commissione europea ha aperto un'inchiesta d'ufficio per stabilire se l'alleanza fra Iberia, British Airways e American Airlines per sfruttare insieme rotte nell'Atlantico del Nord contravviene alla legislazione antitrust. L'indagine - secondo quanto spiegato dal portavoce del Commissario alla concorrenza Jonathan Todd - è stata aperta su iniziativa della Commissione a luglio. Lo scorso 14 agosto le tre compagnie aeree (già alleate nell'ambito di Oneworld, concorrente della Star Alliance capitanata da Lufthansa, e di SkyTeam, incentrata su Air France-Klm) hanno presentato alle autorità statunitensi la richiesta di immunità antimonopolio per portare avanti il processo di collaborazione, allineando gli orari dei collegamenti in modo da agevolare le corrispondenze e moltiplicando i voli transatlantici in co-sharing. Il 29 luglio Iberia e British Airways avevano annunciato la fusione, che prevedono di portare a termine entro l'anno, anche se entrambe le compagnie conserveranno i propri marchi. La Commissione Europea potrà pronunciarsi nel merito della concentrazione quando questa avrà luogo.

IL NUOVO AIRBUS Lufthansa e Air France vogliono l'aereo più grande del mondo

Il gigante dei cieli vuole confermare e consolidare il proprio dominio. Così l'aereo più grande del mondo si prepara a diventare extralarge e a suscitare le mire di tedeschi, francesi ed arabi. Lufthansa e Air France, infatti, sono interessate a una nuova e ancora più capiente versione dell'A380 di Airbus. Lo ha detto al quotidiano tedesco «Saechsische Zeitung» Louis Gallois, numero uno di Eads, la società che controlla Airbus. La nuova versione di quello che è già oggi il più grande aereo del mondo sarebbe in grado di trasportare circa mille passeggeri, contro gli 850 del modello attuale. Airbus aveva messo in programma tale versione «allungata» sin dall'inizio; la decisione sulla sua effettiva costruzione dovrebbe essere presa però soltanto nel 2010. Non solo. A fine luglio, ritirando ad Amburgo il primo dei 58 A380 ordinati, anche i vertici di Emirates si erano detti interessati a una versione più lunga del velivolo. Nell'intervista al quotidiano di Dresda «Saechsische Zeitung», Gallois si è detto certo che, dopo i ritardi registrati in passato, la tabella di marcia delle consegne dell'A380 verrà ora rispettata.