

Intervista a Corrado Passera - «Alitalia può ancora farcela Letta ha fatto la cosa giusta»

ROMA Corrado Passera, la scelta di Poste per il salvataggio di Alitalia ha provocato una pioggia di critiche sul governo Letta. Dal Financial Times al The Wall Street Journal e alle dure critiche di una parte della stampa italiana, fino alla levata di scudi di British Airways. Anche lei è stato chiamato in causa quale sponsor della cordata italiana che nel 2008 rilevò le attività di Alitalia. Rivedere lo Stato dentro il capitale della compagnia, non le fa uno strano effetto?

«Con 75 milioni di sola garanzia il governo ha "costretto" i soci privati a metterne almeno 225, forse 300. Alitalia vuol dire almeno 30.000 posti di lavoro ed è un elemento fondamentale dei trasporti e del turismo italiani. Sorprende sentir dire che tutto ciò non vale neppure un centesimo di soldi pubblici».

Ce l'ha con Mario Monti che ha parlato di colbertismo de noantri? Oppure con Carlo De Benedetti che ha definito sconcertanti i suoi apprezzamenti?

«Alcuni parlano senza sapere. Non è mai una buona notizia dover intervenire con risorse pubbliche in situazioni di crisi, ma è poco saggio non tener conto del costo pubblico del non intervenire. Se anche dovesse sottoscrivere tutta la sua parte, lo Stato, attraverso Poste, si troverà a detenere una quota di capitale simile a quello dello Stato francese in Air France, vale a dire il 16%».

Deve ammettere che le Poste c'entrano poco con gli aerei.

«La scelta ha meravigliato anche me. Ma credo sia stata una conseguenza del fatto di non disporre di strumenti pubblici o privato-pubblici più adatti».

Non c'erano alternative?

«La soluzione del commissario avrebbe comportato la chiusura di fatto: 15.000 lavoratori a rischio, probabilmente almeno altrettanti nell'indotto, gli aerei sequestrati in giro per il mondo, fuga precipitosa dei passeggeri verso altre compagnie. Le casse pubbliche avrebbero dovuto sostenere un onere enorme, ben superiore a 75 milioni. Per non parlare delle conseguenze sugli hub italiani: gli aeroporti di Bruxelles e Zurigo ci hanno messo 10 anni a tornare ai livelli di traffico precedenti il fallimento delle rispettive compagnie».

Ma Alitalia riuscirà a trattare alla pari con Air France?

«Senza questo aumento di capitale sarebbe molto più difficile far valere gli interessi del nostro Paese. Da una cessione con il cappello in mano ci si può solo aspettare un forte restringimento della compagnia e dell'hub di Fiumicino. Air France vive una situazione problematica di per sé, e difficilmente potrebbe sostenere, da sola, il rilancio di Alitalia. Probabilmente la trasformerebbe in un puro fornitore di passeggeri per Parigi. Anche in questo caso oneri pubblici di gran lunga superiori ai 75 milioni della garanzia».

Parigi resta però il partner privilegiato. E ciò è anche una sua responsabilità di quando era alla guida di Intesa Sanpaolo.

«Avevamo deciso fin dall'inizio di non lasciare Alitalia da sola nella concorrenza internazionale e convincemmo Air France. Già oggi è il primo azionista di Alitalia e attraverso questo aumento di capitale aumenterà probabilmente il suo ruolo. Alle giuste condizioni può essere ancora un'alleanza di successo».

I risultati sono però stati molto deludenti. Non fa mea culpa?

«E' vero, non sono soddisfacenti, ma dobbiamo valutarli anche alla luce di quanto è successo in questi anni. Dal 2009 Alitalia ha perso un miliardo, ma Air France ben quattro. La nostra compagnia era arrivata vicino al pareggio nel 2011, ma di fronte all'ulteriore calo del mercato non ha saputo reagire con sufficiente determinazione e, in taluni casi, non ha scelto i manager giusti».

Che cosa salva di questa nuova Alitalia?

«Molte cose: rinnovo completo della flotta e miglioramento del servizio grazie all'impegno di tutti. Gli

investimenti e la riduzione dei costi sono in linea con gli obiettivi del piano e Alitalia si trova oggi tra i network carrier europei con i costi più efficienti. Ma non è sufficiente e l'attuale piano di impresa, anche se approvato da tutti, Air France e Klm comprese, va reso molto più incisivo. L'avevo chiesto anche da ministro dello Sviluppo e continuo ancora a pensare che Alitalia possa diventare un'azienda sostenibile». Non vede responsabilità anche nel progetto iniziale?

«Da anni su Alitalia da molte parti si fa disinformazione in modo sistematico. A cominciare da come e perché è nata».

Non fu Silvio Berlusconi a volerla dopo aver messo in fuga i francesi? Fu proprio lui a battezzare «patrioti» i membri della cordata made in Italy.

«La vecchia Alitalia dovette fallire nel 2008 per i disastri che aveva accumulato - perdeva un miliardo l'anno - e logicamente non c'era nessuno interessato a rilevarla. La leggenda che Air France fosse una soluzione disponibile va sfatata una volta per tutte. Era stata scelta dal governo Prodi come unico interlocutore, ma alla fine se ne andò e non volle saperne di acquistare Alitalia».

Ci sta dicendo che fu Air France a ritirarsi dalla trattativa per motivi suoi?

«Sì. Spinetta, allora a capo del vettore francese, lo chiarì in più occasioni. Fu per le reazioni sindacali e per il peggioramento del mercato mondiale che stava profilandosi. Le posizioni di Berlusconi non furono determinanti. Il governo dell'epoca cercò allora un partner in grado di farsi carico di circa 14.000 persone, delle rotte e degli aerei. Anche in questo caso nessuno, Air France compresa, si dimostrò interessato, ad eccezione della cordata di imprenditori italiani».

Romano Prodi parla di «disastro combinato dai patrioti costato 5 miliardi allo Stato»...

«Non sono d'accordo. La verità è che se la nuova Cai-Alitalia, nata con 1.200 milioni tutti privati, non avesse rilevato i dipendenti ed evitato che forse altrettanti posti di lavoro andassero persi nell'indotto, il conto per lo Stato sarebbe stato di molti miliardi più alto. Non si possono addebitare alla nuova Alitalia i buchi enormi provocati dalla vecchia».

Come andò la vicenda di AirOne? Molti sostengono che fu un favore fatto anche ad Intesa Sanpaolo, visti i suoi crediti verso il gruppo di Toto.

«Qui entriamo nella fantascienza. Mai esistiti quei crediti. Si dovette invece insistere, e non poco, per far confluire AirOne nella nuova Alitalia in quanto era l'unico modo per raggiungere la dimensione critica sufficiente e per accelerare l'ammodernamento della flotta. E i fatti dimostrano che fu una buona scelta».

Insomma, nessun rimpianto sulle scelte di quegli anni?

«Ho passato buona parte della mia vita professionale a risanare aziende e a dimostrare che anche in Italia si possono mantenere le teste di grandi aziende internazionali. E intendo continuare a farlo. Naturalmente quando ci sono le condizioni per farlo. Quando sono arrivato alle Poste il coro era per la liquidazione; quando sono arrivato in Intesa secondo i soliti professori bisognava vendere le banche italiane ai grandi gruppi internazionali; quando sono diventato ministro Fincantieri andava ceduta addirittura con dote, e così via. Con buona volontà, prendendomi qualche rischio personale, ho dimostrato il contrario. E non parlo qui delle centinaia di casi di risanamento pienamente riusciti attraverso l'intervento della banca che guidavo. Certo, solo chi non fa nulla non sbaglia».

Vale anche per Telecom Italia?

«In quel caso non è andata come avrei voluto. Telecom avrebbe dovuto cedere la rete di accesso a Cassa di Risparmio di Roma e prestiti secondo il modello Terna e Snam, per poi vendere - se avesse voluto - tutto il resto. Quest'ultimo dossier è stato sottovalutato dalla politica, che non può considerare le reti strategiche alla stregua di qualsiasi altra azienda. E' un grave errore e certe volte ci vuole un pò di coraggio in più».