

Intervista al Ministro Padoa-Schioppa a Radiocity

Trasmissione del 31 dicembre 2007- h 15.40

Domanda: Saluto il ministro dell'Economia Tommaso Padoa-Schioppa. Buongiorno Ministro.

Padoa-Schioppa: *Buongiorno*

Domanda: Buongiorno e benvenuto in trasmissione. Allora, riassumevo prima le voci critiche, poi le sentiremo meglio nella terza parte. Veniamo subito al dunque con Lei, Ministro: intanto, a questo governo va riconosciuto il merito di aver preso una decisione, e questo è fuori di dubbio. Ciò premesso c'è però il rischio, secondo alcuni, che alla fine si vada a finire che si tratti di una svendita, cioè senza adeguate contropartite. Lei come risponde?

Padoa-Schioppa: *Non credo sia una svendita. E' da un anno che cerchiamo il miglior offerente e penso che se qualcuno avesse avuto da offrire condizioni migliori di quelle che in questo momento offre Air France si sarebbe fatto avanti; può darsi che le condizioni siano meno buone di quelle che qualcuno sperava, ma non sono meno buone di quelle che altri oggi concretamente offrono, quindi non è svendita.*

Domanda: Ma quanto è grave che l'Italia non abbia una sua compagnia di bandiera oppure, quanto è scarsamente importante, secondo i punti di vista?

Padoa-Schioppa: *L'Italia ha una sua compagnia di bandiera e continuerà ad averla, che si chiama Alitalia. La compagnia di bandiera non è necessariamente di proprietà pubblica: Lufthansa non è di proprietà pubblica, Air France ha una proprietà pubblica di circa il 15 per cento delle sue azioni. La compagnia di bandiera è quella che assicura il massimo dei collegamenti aerei all'interno di un paese e verso l'esterno per le persone e per le merci. E questa compagnia di bandiera è Alitalia e resterà Alitalia, col suo nome e col suo marchio. Che poi questa, oggi, non sia una delle grandi compagnie aeree del mondo, lo sappiamo, purtroppo; anche se qualcuno si illudeva che lo fosse. Così come non è una delle grandi compagnie di collegamento aereo del mondo la compagnia di bandiera di moltissimi altri paesi europei. In Europa ci sono più di trenta paesi, ma ci sono al massimo tre grandissime compagnie aeree internazionali. L'Alitalia da tempo non è più una di queste.*

Domanda: La responsabilità della crisi è sicuramente di chi l'ha gestita in questi anni, però bisogna dire che si tratta di manager direttamente nominati dai vari

governi; qualcuno anche dice proprio col preciso mandato di rinunciare in partenza a piani industriali troppi drastici che prevedessero per esempio un ridimensionamento del personale. Ecco, Lei come la vede?

Padoa-Schioppa: *Io penso che il successo di una compagnia aerea dipenda da moltissimi fattori: uno è il manager, come Lei dice; un altro è sicuramente il proprietario, sia esso pubblico o privato; nel caso italiano, il proprietario è stato pubblico. Poi, però, dipende anche da come funzionano le strutture del paese, le infrastrutture di comunicazione, la gestione dei diritti di traffico, la pianificazione del sistema degli aeroporti. E questo coinvolge il governo centrale e i governi locali. Il successo di una compagnia aerea è il successo di un sistema, non di una singola persona o di un singolo aspetto del sistema del trasporto aereo. Purtroppo, è vero da almeno vent'anni e forse di più, il sistema Italia non è stato capace di operare per fare della propria società Alitalia una delle grandi compagnie del mondo.*

Domanda: Noi abbiamo visto che la Fiat è stata capace di uscire da una crisi molto difficile, anche riconquistare nuove fette di mercato e, fermo restando naturalmente che si tratta di due settori completamente diversi, Le domando, e lo chiedo all'economista prima che al Ministro: un'azienda come Alitalia, secondo Lei, si poteva salvare o la sua fine era ineluttabile?

Padoa-Schioppa: *Ah, ma Lei parla di fine...*

Domanda: Fine come vendita, perché chiaramente non è certo un successo il fatto di doverla vendere, no?

Padoa-Schioppa: *La fine di cui Lei parla è solamente la fine della condizione di società di proprietà pubblica, non è la fine della società, non è la fine dell'azienda. E noi siamo convinti che se Alitalia si integrerà in quello che oggi è il più grande gruppo aereo internazionale, questo sarà tutt'altro che la fine, sarà la condizione per una ripresa e una rinascita e speriamo che questo si realizzi. Il caso Fiat è un caso molto diverso; comunque anche nel caso Fiat, nel momento di una crisi, la proprietà ha avuto la capacità di prendere le decisioni necessarie al rilancio dell'azienda. E' quello che noi abbiamo cercato di fare in questa circostanza, non semplicemente con un cambio del management, che è quello che si era tentato senza successo per moltissime volte negli ultimi vent'anni, ma con un cambio anche di un assetto proprietario.*

Domanda: Perché la proposta di Air France-KLM è stata giudicata migliore di quella di AirOne?

Padoa-Schioppa: *Questa scelta l'ha fatta la società Alitalia stessa, il suo Consiglio di Amministrazione l'ha condivisa all'unanimità, dopo un'analisi molto approfondita da parte dei propri consulenti industriali, giuridici, commerciali. Sarebbe un discorso molto ampio entrare nel dettaglio; quello che si può dire in breve è che oggi il trasporto aereo è stretto fra le grandissime compagnie che assicurano più di un collegamento quotidiano per*

ciascuna delle grandi destinazioni del mondo e le compagnie a basso costo, che hanno via via eroso molto dello spazio che una volta era in mano alle grandi compagnie. Una compagnia che non appartenga né all'una né all'altra di queste due grandi categorie rischia di essere marginalizzata, come di fatto Alitalia ha rischiato in questi anni riducendo sempre più il proprio spazio tra le compagnie aeree. La scelta è stata fatta in base a proposte molto dettagliate che non posso riassumere adesso in poche battute, ma direi dopo un'analisi estremamente approfondita.

Domanda Allora, veniamo alle preoccupazioni espresse da varie parti. Incominciamo da quelle dei sindacati: c'è una preoccupazione per le ricadute sull'occupazione. Lei cosa risponde?

Padoa-Schioppa: *Ma questa preoccupazione il governo la condivide: già mesi fa il governo ha assicurato che sarebbero stati azionati gli strumenti tradizionali, i cosiddetti ammortizzatori sociali, che si debbono poter utilizzare quando c'è una ristrutturazione d'impresa. La preoccupazione su Alitalia è una preoccupazione che non nasce dalla decisione di iniziare una trattativa esclusiva con un potenziale compratore come Air France; questa decisione è la conseguenza delle difficoltà, non è la causa delle difficoltà. Con i sindacati abbiamo parlato e parleremo, nella ricerca di soluzioni comuni; e questo è un compito, in primo luogo della società Alitalia, e in parte dello stesso governo.*

Domanda Senta, ma nel quadro delle responsabilità in virtù delle quali si è giunti a questa situazione, non c'è da fare un richiamo anche all'atteggiamento dei sindacati? Ricordiamo gli scioperi degli scorsi anni, scioperi ripetuti anche per questioni tutto sommato marginali, la difesa ad oltranza di alcuni privilegi, la produttività scarsa del personale?

Padoa-Schioppa: *Quando un'impresa così complessa come Alitalia si trascina nella difficoltà per molti, molti anni, le responsabilità sono molte, certamente c'è stata e c'è una responsabilità sindacale, ma non è l'unica.*

Domanda Senta ministro, parliamo delle conseguenze per i passeggeri. Ora da Milano Malpensa partono milioni di passeggeri ogni anno, in futuro se i voli intercontinentali dovessero essere spostati per questioni logistiche, questioni anche di convenienza economica, negli scali francesi o in quello di Amsterdam, ecco ci sarebbe anche questo supplementare disagio per i passeggeri italiani costretti ad un ulteriore scalo. Lei cosa ne pensa?

Padoa-Schioppa: *Lei tocca un punto molto molto complesso: l'Italia del Nord è sicuramente una delle aree che forniscono il massimo numero di passeggeri per i voli più redditizi, che sono i voli intercontinentali, sia per le persone sia per le merci. E' vero che Malpensa è potenzialmente l'aeroporto di riferimento per questa vasta area che va da Torino a Trieste e che comprende Genova, Bologna, forse anche Firenze e molte città del nord che sono città che esprimono imprese orientate alle esportazioni, quindi per viaggi importanti. Negli anni purtroppo questo traffico Malpensa lo ha gradualmente perduto,*

oggi il traffico intercontinentale da queste città del nord già si orienta per circa tre quarti direttamente sui aeroporti transalpini, senza riferirsi a Malpensa. E' raro che una persona che da Venezia o da Trieste o da Torino o da Brescia deve andare in Asia o in Sudamerica si rechi a Malpensa per prendere un aereo volo intercontinentale; perfino i milanesi molto spesso usano un aereo di primo mattino che parte da Linate per andare a Francoforte o a Londra e di là imbarcarsi per altri continenti...

Domanda Ma è naturale questo, no?

Padoa-Schioppa: *Quindi il problema non è tanto di perdita di mercato, ma di recupero di un mercato che è stato perduto nel corso degli ultimi vent'anni; ed è stato perduto perché Malpensa, purtroppo, da un lato è carente nelle infrastrutture di accesso all'aeroporto e da un altro lato subisce la concorrenza dei moltissimi aeroporti del nord che sottraggono traffico di merci e di passeggeri. Questo problema di Malpensa è un problema che non è solo interesse di Milano o della Lombardia, è un problema di interesse nazionale che dobbiamo e dovremo affrontare perché c'è un valore potenziale da salvaguardare e da recuperare. Devo notare però che Alitalia col suo piano industriale, stipulato prima di definire la trattativa possibile con Air France e AirOne, aveva già deciso una forte riduzione dei propri voli da Malpensa, in particolare di voli che operano in condizioni di grave perdita. Quindi il problema che oggi emerge non è, ancora una volta, conseguenza della trattativa che si svolgerà con Air France; questa trattativa è piuttosto essa stessa la conseguenza di uno stato di difficoltà che Alitalia deve comunque affrontare.*

Domanda: Lei parlava delle carenze infrastrutturali. Allarghiamo un po' il discorso: questo è un problema chiaramente non può essere imputato al suo governo, a quello precedente. E' un problema ormai annoso che ci portiamo avanti da svariati decenni, un ritardo infrastrutturale dell'Italia che pesa poi anche in queste circostanze, anche se non saremmo portati a pensarlo. Come si può recuperare? Ci vuole un grande sforzo di volontà da parte di tutti quanti, non crede, anche nel superare certi ostacoli che vengono posti a livello locale. Lei cosa ne pensa?

Padoa-Schioppa: *Guardi, io penso innanzitutto che lo sforzo che il governo, in particolare il collega ministro delle Infrastrutture, Di Pietro, sta facendo per superare questo problema sia già da considerare una svolta significativa. Le risorse che sono state stanziare per far fronte alla carenza di infrastrutture al Nord (una carenza generale, che non riguarda solo gli accessi a Malpensa), sono molto importanti, decisamente più importanti di quelle che erano state destinate negli anni passati. La carenza di infrastrutture non si risolve nel giro di pochi mesi ma in anni; Malpensa avrà ormai in un tempo ragionevolmente breve, eppur sempre di qualche anno, quelle infrastrutture di accesso che le sono mancate in questi anni e che sono la vera causa della perdita di traffico.*

Domanda: Forse, ministro, ci vorrebbe anche una certa continuità nel pianificare poi le infrastrutture, non è che ogni governo che arriva ricambia tutto da capo,

no? Un po' come succede nella riforma della scuola, di come ogni volta si ricambia.

Padoa-Schioppa: *Questo governo non ha cambiato tutto...*

Domanda: No, no, ma io non parlo di questo governo, parlo in generale.

Padoa-Schioppa: *Ha accelerato i tempi. Certamente tutte le decisioni di investimento, siano queste strade o strutture educative, che hanno un ciclo molto lungo, soffrono se si cambia programmazione, direzione troppo spesso, come lei giustamente dice. Ci sono anche altre lentezze. Lei parlava delle difficoltà che spesso si incontrano con le autorità locali, lo vediamo per l'alta velocità. C'è sempre una difficoltà notevole in questo campo nell'Italia di oggi; pensiamo alla rapidità con cui fu fatta la rete autostradale negli anni 60, dobbiamo rimpiangere quei tempi.*

Domanda: Bene ministro, io la ringrazio, le faccio i nostri migliori auguri di buon fine anno, naturalmente di buon lavoro e speriamo che questa vicenda Alitalia si risolva nei migliori dei modi, speriamo di riaverla qui ai nostri microfoni anche per spiegarci gli ulteriori sviluppi.

Padoa-Schioppa: *La ringrazio molto.*
