

«Per Alitalia ultimo prestito poi la vendita»

Calenda: servirà solo a evitare gli aerei a terra

di **Enrico Marro**

Esprime «rammarico e stupore» il ministro dello Sviluppo, Carlo Calenda, per l'esito del referendum sul pre-accordo di Alitalia. «Perché l'intesa era fondamentale per il rilancio». Ora comunque — dice il ministro al *Corriere* — «è finita l'epoca dei soldi pubblici per Alitalia».

alle pagine 2, 3 e 5 **Berberi, Caccia, Di Frischia**
e un commento di **Dario Di Vico**

L'INTERVISTA **IL MINISTRO CALENDA** «Escluso il salvataggio di Stato Ma i voli saranno garantiti»



**Il prestito ponte?
Il minimo
indispensabile per
completare il processo**

di **Enrico Marro**

ROMA Ministro, chi le ha dato la notizia che i lavoratori avevano bocciato il pre-accordo sul salvataggio di Alitalia. E come ha reagito?

«La notizia me l'ha data la società. Ho parlato con loro e coi sindacati, in particolare col segretario della Cisl. La mia reazione è stata di grande rammarico e stupore», dice il ministro dello Sviluppo, Carlo Calenda.

Perché?

«Perché l'accordo era indispensabile per avere quasi un miliardo di nuova finanza dagli investitori, fondamentale per il rilancio di Alitalia, oltre ad un altro miliardo di conversione di prestiti in equity, tutto ciò in un settore dove trovare risorse non è banale».

Sì, ma il piano di rilancio era credibile?

«Guardi, nessuno più di me è stato chiaro



**Spero che non finisca
come Almagora, in quel
caso quando si sono
pentiti era troppo tardi**

sulle responsabilità del management. Il piano però rappresentava un percorso, difficile ma praticabile. Peraltro abbiamo respinto il primo piano spiegando che i tagli non dovevano riguardare solo il personale. E infatti nella versione approvata due terzi toccavano altre voci. Abbiamo ottenuto discontinuità nel management con l'arrivo di Gubitosi. Erano stati ridotti gli



esuberanti; tenuta la manutenzione nel perimetro aziendale; limitato il taglio delle retribuzioni per il personale di volo all'8%; ottenuto l'aumento degli aerei a lungo raggio. E soprattutto l'impegno a rivedere l'accordo dopo due anni di Ebitda positivo. Il governo aveva anche dato, obtorto collo, la disponibilità di una garanzia pubblica sul contingent equity, nel caso le cose fossero andate male. Insomma, un equilibrio che teneva insieme tutela dei lavoratori, impegno degli azionisti, interesse dei contribuenti».

E allora perché ha vinto il no?

«Perché si è diffusa, anche per responsabilità di qualche sindacato che si è mosso in modo poco trasparente, l'idea, sbagliata, che Alitalia possa essere nazionalizzata e che ci siano i contribuenti a saldare i conti. E invece non può accadere per due motivi: le regole europee non lo consentono; il governo e i cittadini non lo vogliono. Su questo siamo stati chiari dall'inizio».

I lavoratori ribattono: perché invece avete trovato 20 miliardi per salvare le banche?

«Ai contribuenti Alitalia è costata 7,4 miliardi nel corso degli anni, ben prima dell'intervento sulle banche. Mettere in sicurezza le banche significa poi tutelare tutti i risparmiatori e la tenuta del sistema finanziario».

Alitalia chiederà l'amministrazione straordinaria al governo.

«Vedremo. In quel caso il governo nominerà uno o più commissari, come previsto dalla legge, che avranno 6 mesi per portare avanti il processo di cessione degli asset in modo ordinato senza danneggiare i viaggiatori e la mobilità. Perché oggi per noi queste sono le priorità: non creare disservizi per i viaggiatori e ridurre al minimo i costi per i contribuenti».

Il governo concederà il prestito ponte?

«Il minimo indispensabile per completare il processo. Fermare gli aerei a terra non è immaginabile perché sarebbero compromessi i collegamenti e danneggiati i viaggiatori con ricadute dirette ed indirette ben più pesanti».

Ci vorrà l'autorizzazione di Bruxelles?

«Sì, il confronto inizia oggi».

Lei esclude che il commissario possa far meglio degli attuali azionisti?

«No, io escludo un'altra cosa. Che lo Stato possa mettere le risorse che erano disposti a mettere gli azionisti privati, peraltro solo nel caso della firma dell'accordo che avrebbe fatto

risparmiare quasi 600 milioni nell'arco del piano, e che possa poi gestire Alitalia per anni. Non mi pare tra l'altro che le gestioni statali abbiano dato in passato buona prova».

Scusi, ma lei stesso aveva detto che una vittoria del no sarebbe costata un miliardo.

«Mi riferivo al costo dell'amministrazione straordinaria e degli ammortizzatori. Non agli investimenti ben più significativi che ci vorrebbero nell'ipotesi di nazionalizzazione».

Dobbiamo rassegnarci anche all'ipotesi che Alitalia possa scomparire?

«Dobbiamo innanzitutto garantire al Paese più connessioni possibili, qualità nel servizio, costi competitivi, indipendentemente da chi le offre e senza più lo Stato che salda i conti a piè di lista. Tutti avremmo voluto un finale diverso, e ci abbiamo lavorato intensamente, ma non al prezzo di pagare miliardi ogni paio d'anni».

La leader della Cgil, Susanna Camusso, dice che bisogna «riaprire la discussione sul piano industriale» e coinvolgere Cassa depositi e prestiti. Si può fare?

«Non credo proprio. Non ci sono i tempi e le condizioni. Camusso ne era consapevole il 19 aprile quando dichiarava: "Siamo coscienti che non c'è alternativa per provare a salvarla"».

Parte dei lavoratori pensa che saranno i 5 Stelle a trovare una soluzione.

«La demagogia è un lusso riservato solo a un certo tipo di opposizione che si fonda sulla fuga dalla realtà. Proposte dai 5Stelle non ne ho viste. Alitalia è il classico esempio di un dossier dove non esistono soluzioni facili».

I lavoratori hanno bocciato un testo siglato dai sindacati. Rappresentanza in crisi?

«Non voglio entrare nelle questioni del sindacato. Ma osservo che alcune sigle si sono impegnate a fondo per il sì, altre molto meno. Noi come governo non potevamo fare di più».

C'è il rischio che finisca come Almagora?

«Spero di no, ma ci sono alcune somiglianze. In quel caso, le Rsu di Roma rifiutarono di firmare l'accordo per continuare a negoziare con l'azienda, determinando più di 1.600 licenziamenti mentre a Napoli le Rsu lo approvarono e il call center oggi funziona. Aggiungo che successivamente una larga parte dei lavoratori hanno sconfessato quanto deciso dalle Rsu, purtroppo fuori tempo massimo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il passato

● Alitalia 2017 come Alitalia 2008: dopo il «No» al referendum da parte dei dipendenti, per Alitalia si apre la strada tracciata dalla legge Marzano sull'amministrazione straordinaria delle grandi aziende in crisi considerate di interesse nazionale

● Alitalia è già passata da un commissario straordinario della bad company. La good company viene ceduta ai «capitani coraggiosi» e nasce Cai, presieduta da Roberto Colaninno. Nel 2013 l'ex compagnia di bandiera è di nuovo sull'orlo del fallimento e l'anno successivo viene salvata da Etihad, che entra con il 49%