

«Referendum Alitalia, con il no per l'azienda c'è il fallimento»

L'intervista. Il ministro Calenda: escluso il salvataggio di Stato

Umberto Mancini

«Il referendum Alitalia sarà l'ultima chiamata». Il ministro dello Sviluppo economico, Carlo Calenda, non ha dubbi: «Se l'accordo tra sindacati e azienda fosse bocciato resta

solo il fallimento». Dal 20 al 24 aprile i 12.500 dipendenti di Alitalia dovranno esprimersi sull'accordo siglato. Intesa da cui dipende il futuro della compagnia e per la quale il governo si è molto speso.

A pag. 7

Il futuro della compagnia

«L'intervista **Carlo Calenda**

«Il referendum Alitalia sarà l'ultima chiamata»

► Il ministro dello Sviluppo: «Se l'intesa verrà bocciata resta solo il fallimento» ► «I lavoratori sono liberi di scegliere ma è escluso un salvataggio di Stato»



NAZIONALIZZAZIONE IMPOSSIBILE, I CONTRIBUENTI NON DEVONO PIÙ PAGARE E POI LO VIETANO LE NORME EUROPEE



L'ACCORDO RAGGIUNTO HA RIDOTTO GLI ESUBERI A 980 ED EVITATO TAGLI AGLI STIPENDI BEN MAGGIORI

Ministro Carlo Calenda, dal 20 al 24 aprile i circa 12.500 dipendenti di Alitalia dovranno esprimersi sull'accordo siglato tra azienda e sindacati. Un accordo da cui dipende il futuro della compagnia e per la quale il governo si è molto speso. Che cosa accadrà se dovesse prevalere il voto contrario?

«I lavoratori si esprimeranno liberamente, ma anche spero consapevolmente, avendo dunque chiara qual'è l'alternativa in caso di un voto negativo. Quello raggiunto grazie alla mediazione dell'esecutivo è un accordo decisivo per la compagnia, che può innescare oltre 2 miliardi d'investimento tra equity e linee di credito sulla base di un piano nettamente migliore rispetto a quello presentato a dicembre. Abbiamo chiesto ed ottenuto

che gli esuberi occupazionali vengano gestiti prima di tutto con gli ammortizzatori sociali, con le politiche attive di riqualificazione, con l'incentivo all'esordio e con la ricerca di soluzioni che evitino fino all'ultimo i licenziamenti. Le eccedenze occupazionali dei lavoratori a tempo indeterminato sono stati ridotte da 1.338 A 980. I lavoratori in esubero potranno godere di 4 anni tra Cassa e Naspi all'80% dello stipendio, grazie all'inte-



grazione del fondo volo, non c'è stata l'esternalizzazione della manutenzione. Si è ottenuto che l'intervento sulla parte economica del personale navigante fosse ridotta da un iniziale 30% chiesto dall'azienda ad un effettivo del 16/17% distribuito in modo tale da non pesare su una sola parte dei lavoratori interessati. Di più non si poteva fare. Per Alitalia questa è davvero l'ultima chiamata».

Tra molti lavoratori e anche dal fronte sindacale c'è chi soffre sul fuoco e auspica una vittoria del "no" e punta tutto su una nuova nazionalizzazione. Insomma, c'è chi pensa che ci sarà un nuovo salvagente, come sempre accaduto nella storia di Alitalia.

«Questa strada non esiste. Se dovesse prevalere il "no" ci sarebbe solo un brevissimo periodo di amministrazione straordinaria, circa 6 mesi, e poi l'accompagnamento verso la liquidazione della compagnia. Anche perché nessun altro investitore si presenterebbe dopo una bocciatura dell'accordo. La nazionalizzazione è impossibile perché ci sono delle regole europee da rispettare e perché è convinzione del governo che gli italiani non la capirebbero e, soprattutto, non la vorrebbero, dopo le ingenti risorse elargite ad Alitalia in questi ultimi dieci anni. Uno studio di Mediobanca parla di oltre 7 miliardi».

E tuttavia c'è il paracadute offerto da Invitalia sul cosiddetto contigency equity.

«E' una garanzia da 200 milioni che scatterà nel 2018 e che testimonia l'impegno del governo nella trattativa e per evitare allo Stato gli oneri ben più pesanti che scaturirebbero dalla liquidazione.

Un impegno che ha di fatto cambiato e migliorato il business plan, aumentando i voli a lungo raggio, aumentando la quota di tagli di spesa non legati al personale che oggi rappresentano più di due terzi della manovra di riduzione dei costi. E anche il management, con l'arrivo di Luigi Gubitosi, si è decisamente rafforzato. Oltre questo impegno, condizionato all'esito del referendum, non siamo disponibili ad andare».

Torniamo al referendum, è ottimista?

«Tutta questa manovra, ovvero gli impegni del governo, degli azionisti e delle banche sta in piedi solo se c'è un "sì" convinto. Non ci sono alternative. Lo Stato non interverrà più».

Anche se ritiene che la compagnia sia strategica?

«Sì. E' strategica per il turismo e per l'export e per questo il governo si è impegnato a fondo per salvarla, ma non possiamo per questo addossare altre perdite ai contribuenti».

Anche perché se Alitalia è ridotta così la colpa è in buona parte degli errori del management, tra sprechi, inefficienze e strategie industriali miopi. Basti ricordare che il lungo raggio era stato abbandonato o i costi assurdi del leasing degli aerei. Per non parlare dei tagli alle rotte più profittevoli o ai tanti privilegi che sono stati tagliati con grande ritardo.

«Abbiamo dato un giudizio chiaro sulla gestione operativa della compagnia. Va però detto che gli azionisti hanno già messo sul piatto 1,5 miliardi e sono disponibili ad andare avanti e di questo il governo è loro riconoscente. Il piano industriale ades-

so è migliore. Un progetto che, in prospettiva, potrà anche prevedere altre partnership internazionali. Altri orizzonti, ripeto, non ce ne sono».

Il governo darà una mano frenando le low cost?

«Il governo farà rispettare le regole. Alitalia deve saper competere ad armi pari, con una struttura dei costi adeguata alla concorrenza e una strategia definita. Scorciatoie non ce ne sono. Dopo di che c'è l'impegno di tutto il governo per supportarne il rilancio e la successiva crescita in un quadro di regole che sono prima di tutto europee».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La consultazione

Si vota da domani al 24 a Linate e a Fiumicino

Partirà domani la consultazione referendaria tra di 12.500 lavoratori di Alitalia sul pre-accordo sottoscritto da azienda e sindacati. I seggi si apriranno alle ore 6 di giovedì (20 aprile) per chiudersi alle ore 24 del 24 aprile. Ad annunciarlo è stato il segretario generale della Uil Trasporti, Claudio Tarlazzi che ha detto che il suo sindacato lascia libertà di coscienza. Silenzio, per ora, di Cisl e Cgil. No dei piloti di Anp. I seggi saranno sette, cinque a Fiumicino, uno a Malpensa e uno a Milano-Linate. Si chiederà ai lavoratori se condividono o meno il verbale di confronto sottoscritto al ministero dello Sviluppo economico. La consultazione, come anticipato dal Messaggero, non prevede il raggiungimento del quorum.

I numeri

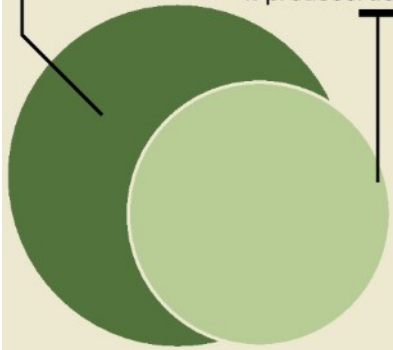
IL REFERENDUM SUL PREACCORDO

12.500

i lavoratori
chiamati
a votare

7.500

i lavoratori
iscritti a sigle
sindacali che
hanno firmato
il preaccordo



SE IL PREACCORDO FOSSE CONFERMATO

980

i dipendenti a tempo
indeterminato che andrebbero
in Cassa integrazione

12

i riposi annuali in meno
(108 invece di 120)



8%

la riduzione dello stipendio
al personale navigante

IL PIANO

(in milioni di euro)

nuova cassa

900

linee di credito e conversioni
di obbligazioni

600

cuscinetto finanziario

400

200

coperti
da Etihad

200

garantiti
da Invitalia

