

L'intervista. Il ministro del Lavoro: "Questo risultato è figlio della collera. Fra prestito ponte e cassa integrazione il No ci costerà un miliardo"

Poletti lancia l'allarme "Ora sono a rischio ventimila posti di lavoro"

MARCO RUFFOLO

ROMA. «Mi dispiace molto, avevamo fatto tutti un lavoro importante per rimettere in pista Alitalia. Avevamo chiesto che il peso non ricadesse solo sui lavoratori: nell'ultima versione del piano i due terzi dei costi da ridurre non avrebbero coinvolto il lavoro. Gli esuberanti erano stati ridotti, così come le esternalizzazioni: tutte richieste avanzate dagli stessi sindacati. Avremmo avuto maggiori risorse fresche per 900 milioni grazie all'impegno dei soci. Ora invece si apre l'orizzonte incerto dell'amministrazione straordinaria».

Eppure, ministro Poletti, i sindacati, a cominciare da Susanna Camusso, chiedono che si riapra il tavolo, che si presenti un nuovo piano industriale con il coinvolgimento di governo, banche e Cassa depositi e prestiti. Cosa ne pensa?

«Alitalia è una azienda privata e dopo la bocciatura del piano gli azionisti hanno dichiarato che l'ipotesi di ricapitalizzazione non è più realizzabile. Il no ha tolto a tutti uno strumento fondamentale».

Come si spiega quel no?

«Probabilmente, da una parte si è voluto esprimere la rabbia, la delusione profonda verso la compagnia per tutte le promesse mancate in passato. Dall'altra, qualcuno ha forse pensato che lo Stato sarebbe comunque intervenuto».

Avevate chiarito bene ai lavoratori che non esisteva l'ipotesi na-

zionalizzazione?

«Certamente, in tutte le maniere. La cosa che ora dispiace è che questa scelta dei lavoratori rischia di danneggiarli di più, non di meno».

Il governo ha detto che a questo punto il suo obiettivo è quello di ridurre al minimo i costi per cittadini e viaggiatori. Si parla di un miliardo: 300 milioni di prestito e 700 di ammortizzatori. È così?

«Dobbiamo innanzi tutto mette-

re in conto i costi della cassa integrazione che la amministrazione straordinaria potrà richiedere secondo la legge. Sarà il commissario a decidere quanti dipendenti vi andranno e per quanto tempo. E poi si dovrà provvedere in tempi rapidi ad un prestito ponte che assicuri almeno per sei mesi la liquidità necessaria all'Alitalia per operare. Tra ammortizzatori e prestito, sia pure a titolo oneroso per non incorrere nelle obiezioni Ue di aiuto di Stato, credo che si arrivi effettivamente intorno a un miliardo».

Con l'arrivo del commissario, appaiono tre le vie d'uscita: ristrutturazione (come nel caso Parmalat), vendita a terzi o fallimento. Quale delle tre ritiene oggi più probabile?

«È inopportuna oggi una valutazione del genere, starà al commissario straordinario giudicare lo stato della compagnia e fare le sue proposte. Certo, ritengo molto difficile che Alitalia possa ristrutturarsi da

sola. Il caso Parmalat era molto diverso, c'erano margini perché l'azienda proseguisse con le proprie gambe. Oggi ritengo che per garantire la continuità e scongiurare la liquidazione, si debba ricorrere alla

FOTO: GAPP

vendita della compagnia».

Non sembrano esserci però possibili acquirenti alla finestra. Si dice che potrebbero presentarsi solo dopo un radicale ridimensionamento della compagnia. Qual è la sua opinione?

«Per le soluzioni future la legge prevede precise procedure che i commissari dovranno attivare. A quel punto si vedrà».

Veniamo ai viaggiatori: oggi rischia secondo lei chi prenota un volo Alitalia?

«Al momento esistono le condizioni per il mantenimento della piena operatività della compagnia. Se questa proseguirà con l'amministrazione straordinaria, i viaggiatori Alitalia continueranno ad essere tutelati».

A rischiare, oltre ai 12.500 dipendenti della compagnia, ci sono ottomila lavoratori dell'indotto. Non pensa che, considerando fornitori, banche e aeroporti, possa scoppiare una crisi industriale e sociale di proporzioni ampiamente eccedenti il perimetro Alitalia?

«Il rischio c'è. Si apre una fase di incertezza e di sacrifici. Proprio per questo dobbiamo mantenere tutti i nervi saldi e lavorare con accuratezza per assicurare che la transizione avvenga con i minori costi possibili».