

L'INTERVISTA

Il viceministro dell'Economia racconta la "storiaccia" della compagnia, «apologo dell'Italia di oggi e del suo declino»

L'ipotesi di Aeroflot è solo un teatrino: quella compagnia ha meno aerei di Alitalia e non ha alleanze internazionali

Visco: il fallimento Alitalia è tutta colpa dei leghisti

di Bianca Di Giovanni / Roma



Una hostess Alitalia all'esterno dell'aeroporto di Fiumicino Foto di Telenews/Ansa

«Cominciamo dall'inizio, altrimenti non si capisce nulla». Il viceministro uscente Vincenzo Visco vuole raccontarla tutta questa «storiaccia» Alitalia. Che altro non è che «l'apologo dell'Italia di oggi, del suo declino - spiega nel suo ufficio di Piazza Mastai che sta per lasciare - In Alitalia si ritrovano condensate tutte le irresponsabilità, le ottusità, il provincialismo, le strumentalizzazioni politiche di un Paese che non sa più distinguere l'interesse a breve da quello a lungo termine». Una storia iniziata il giorno dopo il suo insediamento al Tesoro all'epoca del governo Amato, con l'addio traumatico della Klm («era il 28 aprile 2000», ricorda Visco) e finita il giorno prima dell'uscita di scena del secondo governo Prodi con l'addio di Jean-Cyril Spinetta. Insomma, dieci anni di declino aziendale intrecciato a capovolgimenti di fronte, a ribaltoni politici. Così Visco srotola nel giro di un'oretta tutte le pieghe di una crisi annunciata, che a questo punto non lascia intravedere altro che esiti molto più dolorosi di quello prospettato da Air France. «Aver perso l'ultima occasione è un altro colpo autolesionistico di questo Paese», dichiara. I colpevoli? Il «peccato originale» è proprio del mondo politico legato a Berlusconi e alla Lega, che prima ha fatto fallire il progetto Klm, poi quello Air France nel nome di un nordismo che non esiste. «Malpensa? Ci hanno costruito intorno dieci aeroporti pur di non usarla», accusa Visco. E il sindacato? «Anche loro colpevoli e irresponsabili». Molte colpe ce l'ha il Sult, che proprio Maroni ha legittimato al tavolo con l'azienda nonostante il fatto che non avesse firmato nessun accordo. Ma sull'onda di scioperi selvaggi in piena estate il leghista barricaderò gli ha spianato la strada. Alla faccia degli utenti lasciati a piedi. «In ogni caso il sindacato esce perdente: non fare gli accordi è sempre un fallimento per il sindacato - spiega il viceministro - Aggiungo un'altra cosa: di ristrutturazioni aziendali se ne sono fatte molte, con numeri anche più pesanti di quelli prospettati da Air France. Non è che quando tocca ai metalmeccanici si può fare tutto, e quando tocca ad altri non si può fare niente? È intollerabile che tutti tirino sempre la corda fino alla fine: questo dimostra l'impazzimento totale e la mancanza di prospettive».

to una soluzione come quella adottata in passato per l'acciaio, con la Finsider. Cioè, avviare una liquidazione volontaria con una «bad company» in cui scaricare debiti e altri problemi, e una newco da rilanciare. A quel punto si sarebbe potuto fare un'alleanza migliore. Ma l'ipotesi non era percorribile con una maggioranza così segmentata. In queste condizioni il governo non poteva fare scelte radicali. A quel punto si è aperta la gara. **Molti vi accusano di gara truccata, anche i sindacati.** «Chi dice questo non deve far altro che sporgere denuncia. Il premier e il ministro del Tesoro potranno difendersi a dovere». **A questo punto quali sono le prospettive? Lufthansa può farsi viva?** «Io credo proprio di no, e vi spiego molto chiaramente perché. Lufthansa ha già comprato Swissair e Sabena quando erano falli-



Vincenzo Visco Foto Lapresse

Il peccato originale è la bocciatura dell'alleanza con Klm e poi con Air France, determinato dalla Lega e Berlusconi

Io e Micheli avevamo immaginato una soluzione alla Finsider, con una bad company per i debiti e una newco di rilancio

Questa vicenda è stato un disastro prodotto anche dai sindacati: per gli operai vale ogni ristrutturazione qui invece non vale niente

Vince la destra e riprende il vizio dell'evasione

Dopo un trimestre positivo, segnali diversi in aprile con dati meno brillanti

/ Roma

RICOMINCIANO Ad aprile l'evasione rialza la testa. Presentando il «Libro Bianco sull'Irpef» il viceministro uscente Vincenzo Visco fornisce nuove informazioni

sull'andamento delle entrate. E non mancano sorprese. «I primi tre mesi sono andati benissimo», dice Visco - ma il quarto ho l'impressione che non andrà tanto bene, sarà meno brillante. Ci sono segnali di ripresa di mancata emissione di scontrini e ricevute già dall'inizio della crisi di Governo ma accelerati negli ultimi due me-

si». Parlando dell'intero 2008 Visco spiega «vedremo, penso che dovrebbe essere certo che venga realizzato l'obiettivo molto ambizioso di gettito della finanziaria». E il tesoretto? «Si saprà veramente solo dopo l'autotassazione», replica il vice ministro. Il viceministro uscente non rispar-

Dopo la crisi di governo sono calate le emissioni di scontrini e ricevute

mia stoccate alla nuva maggioranza, che si prepara a cancellare l'Ici sulla prima casa. «Si avvantaggia gente come me - spiega - ho fatto un calcolo. Risparmierò circa 1000 euro, non è che ne avessi tanto bisogno...». Oltretutto, sostiene Visco, «il 40% è già esente dall'Ici. Eliminarla per tutti ha quindi un valore politico, così anche questo 40% penserebbe che l'Ici gliel'ha tolta il nuovo governo». Secondo il vice ministro, inoltre «non si troverà un economista in tutta Italia a dire che l'Ici va abolita. In tutto il mondo la finanza degli enti locali è basata sul valore patrimoniale. In Usa, ad esempio, l'imposta media è almeno l'1% del valore di mercato. La gente protesta ma la paga perché sa che serve».

In ogni caso, secondo Visco «il problema è togliere questo argomento dal dibattito politico fanatico. Ragioniamo su come funzionano i comuni. Si vuole fare il federalismo ma poi si toglie ai comuni l'autonomia finanziaria». Insomma, conclude Visco «sulla materia fisco c'è un impazzimento». Quanto alle indicazioni contenu-

Il «tesoretto»? Si potrà dare una risposta certa solo dopo l'autotassazione

te nel libro bianco, i tecnici segnalano che nel nostro Paese «la pressione fiscale complessiva è superiore alla media europea, anche se inferiore rispetto ad alcuni dei partners più importanti. Una sua riduzione è naturalmente auspicabile, ma richiede un corrispondente contenimento della spesa pubblica se si vuole assicurare un avanzo primario sufficiente a sostenere il necessario processo di rientro del debito, molto più alto della media europea in rapporto al Pil». «L'auspicabile riduzione della pressione fiscale - continuano i tecnici - dovrebbe passare in primo luogo per una riduzione del peso dell'imposta personale con il recupero di base imponibile attraverso il contrasto dell'evasione».

lissima». **La Lega parla esplicitamente di commissariamento** «Sono davvero sbalordito. Prima non volevano Malpensa, adesso addirittura parlano di commissariamento. Non si risolvono i problemi di un'azienda con il populismo».

Come non volevano? «Certo che non la volevano. È così: ecco perché dico che bisogna sapere tutta la storia dall'inizio. Dieci anni fa in Lombardia di Malpensa si diceva: la vuole Prodi, la vuole Prodi. Per dire che non la volevano loro. Quando Klm se ne andò fu un fulmine a ciel sereno. Avevano già deciso la governance, l'intesa era praticamente fatta. Sarebbe nato un colosso, con Malpensa come hub principale e Schiphol e Fiumicino come aeroporti di collegamento. Era un grande progetto industriale, che ci avrebbe consentito di trattare poi con Parigi da una posizione di forza. Gli olandesi, che già si fidano poco di noi (si pensi all'ingresso nell'euro) non hanno tollerato il ritardo accumulato proprio su Malpensa. Si sarebbe dovuto chiudere Linate, ma non si fece. L'operazione fu boicottata dagli stessi milanesi che ora piangono perché Alitalia lascia quella sede. La Lega cavalcò la protesta, con i sindacati del varesino che bloccavano i lavori per le infrastrutture e si lamentavano per l'inquinamento acustico degli aerei». **Chiuso con Klm, si aprì la partita con Air France.** «A quel punto io scelsi Mengozzi attraverso una selezione di un cacciatore di teste, come era prassi al Tesoro e come è stata prassi anche in questi ultimi 2 anni alle Finanze. Lui si orientò per Air France. Nell'aprile del 2001 ci furono dichiarazioni delle due compagnie che confermavano che l'accordo tra le due parti era giunto a buon punto. Noi uscimmo dal governo il 10 giugno: in quel momento l'intesa era ben avviata e non dico che fosse paritaria, ma molto migliore di quella che si è prospettata adesso. Il nuovo governo bloccò subito questa trattativa, sostituì Mengozzi e avviò una gestione tutta domestica, politicamente orientata. È vero che in quel periodo ci fu una crisi collegata all'11 settembre. Ed è anche vero che l'esplosione delle low cost rappresentava un problema non secondario per Alitalia. Ma i due fenomeni erano mondiali: solo la compagnia italiana non riuscì a reagire. Alla fine lo stesso Silvio Berlusconi fu costretto a chiamare un tecnico e scelse Giancarlo Cimoli. Il quale non è riuscito a fare nulla».

Perché non avete mandato subito via Cimoli? «Era davvero irrilevante: l'azienda era già tecnicamente fallita. A questo punto la cosa molto preoccupante mi sembrano i motivi che hanno spinto Air France a ritirarsi. Tra questi anche le prospettive dell'economia mondiale, i venti di crisi in arrivo. In questa situazione per Alitalia è ancora più difficile sopravvivere».

IL 28 APRILE

IN OCCASIONE DELLA GIORNATA MONDIALE PER LA SICUREZZA NEI POSTI DI LAVORO

IL PATRONATO INCA CGIL

PRESENTA

LA LANA DELLA SALAMANDRA

La vera storia della strage dell'amianto a Casale Monferrato

di GIAMPIERO ROSSI



UNCA PATRONATO INCA CGIL

IN OMAGGIO* CON IL QUOTIDIANO l'Unità

*fino ad esaurimento scorte