



ABRUZZO

Un'eredità di debiti e di liti tributarie

Il rebus dell'accordo con l'Air One di Toto

ROMA — «Equity commitment»: è questo lo scoglio su cui si è incagliata per giorni la trattativa tra Alitalia e la compagnia emiratina Etihad. L'espressione inglese, che indica un impegno a garantire capitale, nel caso specifico in caso di sopravvenienza di oneri derivanti da precedenti contenziosi, nasconde una storia italiana: l'acquisizione da parte di Alitalia Cai della compagnia Air One di Carlo Toto. Una parte dei contenziosi contro il cui esito negativo gli arabi vogliono garantirsi, discende proprio da quell'operazione che si realizzò nel 2008, mentre la nuova Alitalia stava nascendo dalle sue ceneri con il «piano Fenice».

Si ricorderà come Carlo Toto, l'orgoglioso *patron* abruzzese dell'unica compagnia aerea privata nata per sfidare il monopolio di Alitalia, aveva già nel 2007 tenacemente inseguito il sogno di acquisire la compagnia tricolore finita in panne sotto una montagna di debiti e a rischio di fallimento. Ai tempi si raccontava che dietro di lui, a incoraggiarne l'intraprendenza da Davide che fronteggia Golia, vi fosse l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio del governo Berlusconi, Gianni Letta, abruzzese anche lui. Ma il sogno di Toto di acquisire la compagnia s'infranse allo spuntare della cordata dei «capitani coraggiosi» cui l'allora premier Silvio Berlusconi assegnò il compito di salvare Alitalia e soprattutto l'onore dell'italianità.

Un altro al suo posto avrebbe desistito da qualsiasi intento, ma Carlo To-

to, forte del suo rapporto (anche debitorio: Toto dice per soli 27 milioni di euro) con Intesa Sanpaolo, *player* principale del «piano Fenice», si assicurò un posto anche nella nuova operazione, diventando azionista e portando in dote la sua Air One. Alitalia Cai acquistò la piccola compagnia abruzzese per circa 1.100 milioni: 670 milioni era il valore di trenta aerei di proprietà di Air One (di cui venti A320 e dieci CRJ900) che passarono così all'Alitalia, 500 milioni era invece l'indebitamento a fronte dell'acquisto degli aerei, che poi si ridusse a 330 milioni.

In più Alitalia siglò un contratto per l'utilizzo in locazione di 71 Airbus che Toto aveva opzionato, unità che poi vennero ridimensionate a 14, concessi in *leasing* dalla società Ap Fleet del gruppo Toto per un canone di 60 milioni annui, rinegoziabile fino al 10% ma solo a partire dal 2015. E proprio su questi aerei nasce il contenzioso che oggi gli azionisti di Alitalia devono fronteggiare e che già Air France-Klm, un anno fa in procinto di rilevare la compagnia tricolore, rilevò come problema da risolvere prioritariamente.

Ed ecco il problema: nel giugno di un anno fa, ad Alitalia furono contestate violazioni tributarie per circa 33 milioni proprio per la gestione degli aerei di Toto. L'addebito riguardava un periodo precedente alla fusione, tra il 2002 e il 2008, e l'accusa era quella di aver registrato un buon numero di aerei in Irlanda per usufruire delle migliori condizioni fiscali. Toto ha sem-

pre negato di aver agito in questo senso e ha rivendicato la propria correttezza.

Ma il particolare che ha fatto di questo contenzioso un problema da risolvere è poco noto: Alitalia, che nel momento in cui l'inchiesta emerse dichiarò di riservarsi di far valere le proprie ragioni anche contrattuali nelle competenti sedi fiscali e giudiziarie, aveva (e ha) in realtà le mani legate. Il 28 dicembre del 2009, dunque quasi a un anno dal suo decollo, Alitalia si accollò tutte le pendenze anche fiscali relative agli aerei acquistati da Air One.

È questo il motivo per cui l'esito di quell'indagine pende ancora su Alitalia, insieme con un altro contenzioso nei confronti di WindJet. Un anno fa i francesi pensarono di risolvere il problema rinegoziando gli accordi, restituendo tra i 18 e i 22 aerei di medio raggio e bloccando l'arrivo di sei aerei di lungo raggio. Oggi invece lo schema è un altro: gli arabi hanno chiesto e per ora ottenuto che i vecchi azionisti di Alitalia sborsino circa 200 milioni per fronteggiare l'eventuale esito negativo del contenzioso. Com'è noto, Poste, socio dell'ultima ora della compagnia, ha posto come condizione di non partecipare a questa copertura, ma di mettere denaro fresco in una società «cuscinetto» che si pone tra la *holding*, cioè la vecchia Alitalia, e la nuova compagnia di cui gli arabi vorrebbero acquisire il 49%. Toto pesa ancora molto più in Alitalia dello 0,41% del capitale che ha in mano. Ancora per poco.

Antonella Baccaro

Storia low cost

Aliadriatica all'esordio

La passione di Carlo Toto per le rotte aeree comincia con la Aliadriatica, che venti anni fa comprò il primo Boeing 737-200. Un anno dopo la compagnia divenne Air One, il vettore low cost che sfidava la bandiera Alitalia sulla tratta Roma-Milano rompendo il monopolio.

Il piano Fenice

Nel 2008 il solido rapporto con Corrado Passera, l'artefice del progetto Fenice per far rinascere l'Alitalia dal commissariamento (ripulita di debiti e con meno personale), gli vale un posto tra i soci e nel consiglio. Tra incasso e sgravio dei debiti, il beneficio del costruttore chietino è vicino a un miliardo. Air One diventa lo smart carrier di Alitalia. Ma lascia in eredità le pendenze fiscali per i velivoli registrati in Irlanda.

Il prezzo di Fenice

La Cai pagò 670 milioni per la flotta della compagnia abruzzese e si accollò 330 milioni di debiti



Protagonista

Carlo Toto, 70 anni, all'assemblea di Confindustria, lo scorso 29 maggio. Nel 1988 ha rilevato una piccola compagnia aerea, «Aliadriatica», ribattezzata nel 1995 Air One. Nel 2009 è entrato in Alitalia-Cai