

## **Abruzzo. Air One, atterraggio poco morbido: da ottobre tutti i voli a terra. Cala il sipario sulla società dell'imprenditore abruzzese?**

ABRUZZO. «A partire dal 1° ottobre, parallelamente alla consueta chiusura delle rotte estive, buona parte dei voli attualmente effettuati da Air One verrà operata da Alitalia».

E' questo l'annuncio che campeggia da qualche giorno sul sito della compagnia aerea di Calo Toto che sta vivendo settimane difficili.

Un avviso che sembra mettere la parola fine sulle attività di Air One e che continua: «i voli che dal mese di ottobre Alitalia opererà in sostituzione del network Air One sono disponibili e acquistabili sul sito [www.alitalia.com](http://www.alitalia.com) e in qualsiasi agenzia di viaggio».

Sembra, dunque, calare il sipario sulla società abruzzese che svoltò nel 2008 con l'operazione 'Fenice' che portò alla privatizzazione di Alitalia.

La storia della società cominciò nel 1983 quando venne fondata. All'epoca si chiamava Aliadriatica. Nel 1988 il gruppo Toto diventò azionista di maggioranza (98%). Sette anni dopo, era il 23 novembre 1995 il nome della compagnia venne modificato: fu scelta la denominazione Air One e la compagnia iniziò a coprire la distanza fra Roma e Milano, affiancando il servizio a quello della vecchia Alitalia, l'unica altra compagnia autorizzata a effettuare voli su questa tratta.

Dal 2000 partecipò con la Lufthansa al programma di fidelizzazione clienti Miles & More. Migliaia di voli dopo, nel 2008, scatta l'operazione Fenice, il grande regista finanziario fu Corrado Passera, allora amministratore delegato di una Banca Intesa -diventata azionista di Alitalia. Tutta l'operazione, raccontò quattro anni dopo Enrico Letta, sarebbe stata fatta proprio per salvare non la compagnia di bandiera ma l'imprenditore abruzzese.

All'epoca Air One aveva seri problemi di efficienza e molti debiti che vennero poi scaricati su Alitalia. Cai, la società dei piloti-industriali, comprò prima la compagnia di bandiera per circa un miliardo, e poi, neanche un mese dopo, Air One (63 aerei contro i 93 Alitalia e con una quota di mercato pari al 30% di quella Alitalia) più o meno per la stessa cifra. Toto usò poi parte del ricavato per acquistare (a debito) nuovi aeroplani poi "affittati" ad Alitalia.

Quest'ultima, ricostruisce il Corriere della Sera, 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.

L'estate scorsa ad Alitalia la Guardia di Finanza ha contestato violazioni tributarie per circa 33 milioni proprio per la gestione degli aerei di Toto

L'addebito riguardava un periodo precedente alla fusione, (2002- 2008), e l'accusa era quella di aver registrato un buon numero di aerei in Irlanda per usufruire delle migliori condizioni fiscali. Toto ha sempre negato di aver agito in questo senso e ha rivendicato la propria correttezza. Alitalia, invece, ha scaricato gli addebiti sul socio e si è riservata di far valere le proprie ragioni anche contrattuali nelle competenti sedi fiscali e giudiziarie. Ma la società il 28 dicembre del 2008, si accollò tutte le pendenze anche fiscali relative agli aerei acquistati da Air One.

## ATTERRAGGIO POCO MORBIDO

Ma ad oggi il futuro della compagnia abruzzese pare destinato ad un brusco atterraggio. Secondo il quotidiano La Repubblica la mossa di tenere a terra gli aerei di Toto sembra sposarsi con la richiesta di Etihad, il vettore emiratino entrato al 49% di Alitalia, che in cambio di massicci investimenti necessari alla sopravvivenza della compagnia italiana ha chiesto un efficientamento e un cambio industriale, che prevede un disimpegno dal corto-medio raggio.

«Dopo 2,3 miliardi di debiti e 1,45 miliardi perdite cumulate in meno di sei anni di attività», riporta Gianluca Paolucci sulla Stampa, «la maggior parte degli aerei con la livrea AirOne verranno messi a terra per essere successivamente venduti e sostituiti intanto da aeromobili Alitalia».

Nonostante la ridotta entità della partecipazione di Airone (0,41%), secondo Milano Finanze, il socio abruzzese continuerebbe a fare la voce grossa e non mollerebbe la presa, in attesa che sia il Tribunale a decidere sul braccio di ferro che da ormai due anni lo oppone all'Alitalia per questioni fiscali legate alla fusione con AirOne. «Una soluzione», suggerisce il quotidiano economico, «andra' trovata preferibilmente prima delle nozze con Etihad, previste per fine anno, perché di quella pendenza, che comunque resterebbe in capo alla Oldco (la "vecchia" Alitalia), gli emiratini proprio non vogliono sentir parlare. Per questo, secondo alcune fonti, se ne potrebbe discutere anche nel prossimo consiglio d'amministrazione della compagnia, che dovrebbe tenersi nei prossimi giorni». Al Cda di agosto, invece, la società di Toto non si è nemmeno presentata.

Quel che è certo è che settembre segnerà la ripresa della procedura arbitrale avviata da Alitalia nel 2012 dopo il fallimento di un tentativo di composizione bonaria. Alitalia chiedeva un indennizzo formale di 20 milioni "riconducibile ad alcune sopravvenienze", come "crediti insussistenti, riserve di manutenzione non sufficienti, non adeguata conservazione degli aeromobili" confluiti nella flotta dopo l'acquisto di AirOne.

Intanto l'Ugl annuncia che entro il 30 settembre chiuderà il Coa AirOne (Smart Carrier), presso le basi di Catania, Palermo, e Venezia. Dopo 30 giorni la stessa sorte toccherà alle basi di Milano Malpensa, Verona e Pisa.

Fine di un sogno?

