

Toto, con la crisi dell'Alitalia riemergono i vecchi fantasmi dell'eredità di Airone. Contenziosi milionari ancora in corso

ABRUZZO. A Carlo Toto fischiano le orecchie. Da diverse settimane il fischio è continuo da quando l'Alitalia è entrata ufficialmente in crisi. Di nuovo.

Dopo 9 anni punto e accapo.

Non sono servite le promesse ed i miliardi pubblici spesi per rimettere in sesto l'ex compagnia di bandiera.

Nemmeno la cura degli arabi è servita ad estirpare i vecchi cancri di una gestione dissennata fatta di scelte sbagliate e prezzi fuori mercato.

Alla fine il debito è risultato insostenibile ed i responsabili i soliti ignoti.

Il governo nomina nuovi tutori ma anche su quel fronte si aprono contenziosi e denunce.

Alla fine il governo rischia di pagare nuovamente una gestione da incubo dopo 9 anni dall'ultimo salvataggio quando, però, gli scenari sono cambiati ed il mondo dell'aviazione civile profondamente mutato grazie al consolidamento delle low cost.

Ryanair è sempre più potente (anche grazie agli incentivi pubblici che il governo continua ad elargire) e questo ha contribuito a creare un altro fronte di crisi per l'Alitalia che proprio non riesce a fronteggiare la concorrenza. Pare di capire che lo Stato italiano paghi i concorrenti di Alitalia che entra in crisi e poi paghi per salvarla...

All'interno dell'universo delle tante crisi Alitalia c'è un capitolo che sembrava chiuso e superato ma che invece ha ancora molto da dire: si chiama AirOne ma si legge "pacco".

Si tratta della operazione di salvataggio di AirOne che fu inglobata nell'Alitalia a caro prezzo (450 mln 600 milioni di debiti). Un affarone per Toto ma non per Alitalia, agevolato dall'allora governo Berlusconi. Una operazione agevolata e protetta da Banca Intesa e Monte dei Paschi di Siena.

«Toto rifilò la sua più che traballante compagnia, alla nuova Alitalia guadagnandoci almeno due volte», si legge nell'articolo di domenica, «Toto si ritrovò nella doppia veste di azionista (versò 60 milioni di capitale) e fornitore della compagnia tricolore. Dall'Irlanda, la holding AP fleet, di proprietà di Toto, si impegnava a fornire in leasing una flotta di almeno 70 Airbus alla stessa Alitalia. Toto li acquistava con la sua scatola irlandese, per poi affittarli ad Alitalia. E a canoni, spiegano fonti al Sole 24 Ore assai elevati. La cosa, però, dura poco. Già nel 2009 Toto fa fatica a consegnare gli aerei promessi, tanto che Airbus rescinderà il contratto per inadempienza e Toto pagherà penali salate. Ma non scricchiola solo l'accordo di leasing. L'intera impalcatura di Alitalia-AirOne crolla, sotto il peso della zavorra occultata da Toto».

«Nel 2010», ricorda sempre il Sole24 Ore, «i vertici di Alitalia scoprono violazioni: minusvalenze, attivi inesistenti e passivi non dichiarati. Toto ha lasciato un «buco» in Alitalia. Rievoca una fonte: «Si scopre

che le compagnie irlandesi di Toto erano società estero-vestite, cosa che lui aveva negato». Il fisco chiede decine di milioni di euro di danno erariale. Danno che finisce sul groppone di Alitalia. Non solo: «Aeromobili e motori erano gravati da pegni; e buon ultimo Toto non rivelò nemmeno che mille precari avevano fatto causa ad AirOne». Li dovrà assumere tutti Alitalia. La compagnia chiede un indennizzo a Toto, lui resiste, nega ogni addebito. Si va in arbitrato. Siamo nel 2012. L'anno dopo Enrico Laghi, uno dei tre commissari che all'epoca era nel cda di Alitalia, stima (con perizia) che la compagnia abbia avuto un danno da 150 milioni. E mentre Alitalia cerca di inchiodare Toto, ecco la «Mossa del Cavallo». Ingegnosa: Toto trasferisce il patrimonio, così non dovrà nulla ad Alitalia nel caso perda. Tra il 2011 e il 2013, l'imprenditore gira, con tre operazioni straordinarie, l'intero patrimonio immobiliare della Toto Holding, debitrice di Alitalia nel contenzioso, a tre sue società partecipate. Svuotata così di beni, la Toto Holding non è più aggredibile. Per Alitalia, che avvanzerà una revocatoria al Tribunale di Chieti, è invece una mossa studiata a tavolino. Nelle more di questa telenovela giudiziaria, Toto soccombe in una serie di arbitrari minori per 19 milioni. C'è poi la causa fiscale delle società irlandesi, su cui la Guardia di Finanza ha contestato evasione, tra il 2002 e il 2008, per 250 milioni».

«Il Tribunale accerta debiti fiscali per 42 milioni», ricorda ancora il Sole24Ore, «Paga Alitalia che si rivarrà su Toto. Toto che fa? Chiede la sospensiva. Con questa motivazione: se in un altro grado di giudizio Toto dovesse prevalere chi gli ridà i soldi dato che Alitalia forse non ci sarà più? Toto contrattacca su tutti i fronti. Deposita alla Corte di Giustizia di Londra un atto di risarcimento da 260 milioni di dollari. Ribalta l'accusa di Alitalia. Non è lui che non consegnava gli Airbus in leasing ad Alitalia, ma al contrario fu la compagnia tricolore a non volerli più ritirare. Un perenne e lungo braccio di ferro come si vede con i tempi biblici della giustizia italiana. Toto avrebbe spuntato una recente vittoria. Il Tribunale di Roma un mese fa ha respinto la causa sui mille lavoratori precari.

Tra le motivazioni sulla mancata informativa di un numero così imponente di lavoratori a termine con rischio contenzioso, Alitalia a fronte «della manifesta inerzia della controparte (Toto ndr) avrebbe dovuto reiterare la richiesta o rifiutarsi.. ». La battaglia in aula tra Toto e Alitalia non finirà qui. Ora la palla scomoda passa ai commissari».

Si attende ancora il giudizio con l'Alitalia per 260mln di risarcimento che quest'ultima pretende dalla società abruzzese.

L'accusa è di aver violato gli accordi contrattuali sottoscritti a suo tempo per la fornitura in leasing operativo di nuovi aerei. Una inadempienza che avrebbe causato danni proprio per 260 milioni di dollari.