

Arresti eccellenti - Amore per il volo e appoggi bipartisan. Così è nato l'impero che ha sfidato Toto

PESCARA - Imparare a volare era sempre stato il suo grande sogno. Novello Icaro, sin da piccolo il chietino Giuseppe Spadaccini quasi portava ancora i calzoncini corti quando ai comandi di un ultraleggero si destreggiava con passaggi radenti sulla spiaggia di Pescara, «li faceva per salutare la fidanzata Andreina o la mamma» racconta chi lo conosce.

Addirittura, raccontano, il nome della fidanzata Spadaccini lo fece trascrivere in codice I-Andr sulla fiancata del Cessna della neonata AliAdriatica - antesignana di AirOne - che contribuì a fondare, pare senza risultare ufficialmente (in società, con alcune quote, entrò la sua ragazza, Diodoro e Isidoro erano tra i soci). Ironia del destino, è proprio a scapito di AirOne - compagnia nel frattempo passata a Carlo Toto - che Spadaccini compie nel '97 il grande salto sconfiggendo la concorrenza (anche di Alitalia) al ricco appalto della Protezione civile per il servizio antincendio con i Canadair. Alitalia gli portò via tutti i piloti, Spadaccini resistette a una stagione di incendi e polemiche roventi, finché non andò in Canada ad ingaggiare istruttori per formare piloti in casa. «Con Peppino siamo cresciuti insieme - rivela un'amica all'Aeroporto d'Abruzzo - e sorprende che si sia infilato in una vicenda del genere, sempre che le accuse trovino conferma. Di soldi ne aveva già tanti, che bisogno aveva di procurarsi dei guai per farne di più?». Eccola la domanda-chiave che tanti conoscenti di Spadaccini si sono posti dopo aver appreso dell'arresto: se è tutto vero, chi gliel'ha fatto fare?

L'impressione è che sia rimasto invischiato in un gioco più grande di lui dal quale non è riuscito a tirarsi fuori. Oppure, metaforicamente, era convinto di poter arrivare sempre più in alto. Di sicuro, alla passione per il volo, Giuseppe Spadaccini ha saputo abbinare una notevole capacità nel costruire quel reticolo di amicizie e di conoscenze senza le quali è impossibile far decollare le ambizioni insieme con gli aeroplani. Proprio la sua abilità diplomatica e le sue doti manageriali gli hanno consentito nell'arco di poco più di un decennio di costruire un piccolo impero con le ali. La politica ha svolto la sua parte e Spadaccini, figlio di un funzionario delle Poste, ne ha approfittato a piene mani potendo contare all'inizio sui buoni uffici dello zio Felice, presidente della Regione Abruzzo a cavallo degli anni 70 e 80. E' in quel periodo che il giovane Giuseppe Spadaccini impara l'arte della politica intesa come arte delle relazioni, beninteso bipartisan e trasversali da buona scuola Dc: dall'ala protettrice di "zio" Remo Gaspari ai rapporti stretti e cordiali con i big abruzzesi e non solo, tra i quali Gianni Letta e il gotha del centrodestra. Proprio l'appoggio di parlamentari di Fi e An, raccontano, assicurerà alla sua Sorem la proroga dell'appalto dei Canadair (rinnovato ancora fino al 2014), che aveva rischiato di perdere nel 2003 dopo un feroce contenzioso. Laureato in ingegneria, Spadaccini prende il brevetto di pilota istruttore con Alitalia ad Alghero e da lì decolla facendosi largo tra i giovani di Confindustria e lanciando una strategia di espansione, con una campagna pubblicitaria orchestrata dall'amico Michele Russo (Mirus). A Perugia rileva AirColumbia che rilancia in Abruzzo per i collegamenti con Olbia; poi fonda la Tai, Trasporti aerei italiani, con il plauso dei forzisti Pastore, Aracu, Domenici e Masci. La rete societaria si allarga e si infittisce, con lui scende in affari Carlo Pedersoli, alias Bud Spencer. Spadaccini coltiva amicizie anche nel centrosinistra: è Enrico Paolini, ex presidente vicario della giunta Del Turco, a tenere a battesimo Itali Airlines, l'ex Tai, società inserita nell'Aeroservices group che nel 2009 collegherà Pescara a Milano, Roma, Venezia, Spalato, Olbia, Torino e Nizza. Quello stesso Enrico Paolini che oggi di Air Columbia è amministratore delegato.

Nel capitolo Canadair c'è la Protezione civile

PESCARA - Un capitolo a parte viene dedicato dal Pm Mirvana Di Serio e dal gip Guido Campi alla

questione dei Canadair, gli aerei utilizzati per lo spegnimento degli incendi che tira in ballo anche la Protezione Civile di Bertolaso che aveva affidato a Spadaccini un appalto multimilionario senza nessuna gara. Un appalto che era finito davanti al Tar dove il colosso degli aerei, Carlo Toto (altro abruzzese), aveva trascinato Spadaccini, senza nessun risultato. A questo affare sarebbe collegata una delle società estere, la Volotam, che secondo il giudice «è società che formalmente "presta" personale aeronautico alla Water Wings, che viene poi "trasferito" dalla Water alla Sorem che lo utilizza sui canadair». In realtà, secondo l'accusa, il personale non ha nessuna necessità di essere contrattualizzato in Volotam in quanto «è costituito in buona parte da personale italiano (in alcuni casi dipendenti di Alitalia in aspettativa), gestito in tutto e per tutto in Italia». E' Roger Boutin, anche lui destinatario dell'ordinanza di arresti, comandante pilota canadese e uomo di fiducia di Spadaccini, nonché rappresentante legale delle società canadesi Water Wings Ltd e Aircotech International, che ha il compito di reclutare parte del personale da inviare in Italia per l'impiego sui canadair. E anche questo passaggio celerebbe un escamotage fuori legge. «Spadaccini e gli altri indagati - spiega il gip - hanno ideato un sistema che consente a Sorem di sostenere un alto costo giornaliero per ogni pilota (1.243 euro), abbattendo l'utile di impresa della società italiana e costituire ingenti depositi in Madeira grazie alla fatturazione emessa dalla Volotam alla Water Wings». Quest'ultima sarebbe una società terza che avrebbe avuto il ruolo di interporsi tra Sorem e Volotam per schermare ulteriormente l'operazione. A questa vicenda dei piloti si lega anche l'accusa che riguarda la somministrazione abusiva di personale. Secondo la procura Sorem e Air Columbia avrebbero usufruito delle prestazioni lavorative di personale (piloti e tecnici) aventi quasi tutti cittadinanza italiana, attraverso il "filtro" della Aircrew che «somministrava in Italia lavoro temporaneo pur non risultando iscritta nell'apposito albo delle agenzie autorizzate. Piloti e tecnici avrebbero svolto attività lavorativa in Italia presso società italiane, ma remunerati dalla società portoghese che naturalmente non avrebbe versato in Italia nè contributi previdenziali nè ritenute fiscali. Ma avrebbe di contro fatturato a Sorem e Air Columbia il compenso corrisposto ai lavoratori, peraltro con una maggiorazione "da sovrapprestazione", consentendo alla Aircrew di incamerare maggiori compensi non tassabili a Madeira. Ma nonostante tutto Spadaccini riuscì ad ottenere quegli appalti milionari per i Canadair.