

**Il salvataggio di Alitalia - Toto conferma: interessati ad Alitalia. Il gruppo si dice impegnato in un «percorso di verifica» e assicura di avere esperienza e risorse per la discesa in campo (l'articolo in pdf)**

PESCARA Il gruppo Toto è interessato ad entrare in Alitalia. Lo confermano l'amministratore delegato Lino Bergonzi, e Riccardo Toto, che guida la società del gruppo Renexia attiva nel campo delle energie rinnovabili, in una lettera pubblicata ieri sull'edizione nazionale del Messaggero. La lettera conferma dunque che l'interlocuzione è in corso, in particolare con Ferrovie dello Stato, e mette in chiaro le credenziali del gruppo. In particolare la sua «affidabilità, esperienza imprenditoriale» e la disponibilità di «risorse economiche adeguate per confrontarsi con altrettanto validi partners con professionalità, competenza e serietà». Il gruppo Toto «che nel passato è stato con AirOne, la prima società a fare concorrenza alla compagnia di bandiera», scrivono infatti i due manager, «è oggi un gruppo sano con oltre 500 milioni di euro di ricavi e 1.300 dipendenti, attivo nelle energie rinnovabili con profitto in Italia e soprattutto negli Stati Uniti, nelle opere pubbliche, nelle concessioni autostradali e nelle manutenzioni di impianti». La missiva serve anche al gruppo per chiarire una serie di «informazioni con corrette» e «strane leggende» diffuse in questi mesi. AIRONE. Primo punto è la storia di AirOne, che nel 2008, su iniziativa, del presidente Carlo Toto entrò nel capitale di Alitalia assieme ai "Capitani coraggiosi", la cordata di imprenditori costruita da Intesa Sanpaolo e guidata da Roberto Colaninno. AirOne, scrivono i due manager, era una società sana che faceva utili. Decise poi di uscire dal capitale della compagnia di bandiera perché «nel cda gli fu riservato un posto di mero spettatore, e non quel ruolo attivo che la sua esperienza gli avrebbe consentito di esercitare». Al momento della vendita», chiariscono Bergonzi e Riccardo Toto, «AirOne aveva 3mila dipendenti, un fatturato di 750 milioni, debiti per 600 milioni (500 dei quali per l'acquisto di una flotta con un valore di mercato doppio a quello in carico nelle passività)». E ai critici di quella operazione i manager del gruppo Toto rispondono che «senza l'apporto della nuova flotta AirOne con opzione di acquisto di altri 90 aerei, la nuova Alitalia-Cai non avrebbe potuto disporre di aerei adeguati».

DEBITI CON ANAS. La seconda «leggenda» riguarda i «presunti debiti» con Anas sulla concessione delle autostrade A24 e A25 che il gruppo si aggiudicò nel 2003 con un'offerta di 750 milioni di euro vincendo un bando europeo. La gara prevedeva che il vincitore corrispondesse ogni anno all'ente concedente una determinata quota. «Fino al 2011», scrivono i manager, «l'ente concedente era Anas, a cui il gruppo Toto versò negli anni 670 milioni». Il primo gennaio 2012 con la trasformazione di Anas in Spa l'ente concedente diventò il Mit. «Il gruppo Toto deve pertanto pagare al Mit e non all'Anas la somma dovuta».

NEW LIVINGSTON. Infine, la New Livingstone. La società di charter esterna al gruppo Toto fu gestita per due anni da Riccardo Toto, fino al 2014 «quando la crisi del settore portò al mancato incasso di 15 milioni di euro». Quando la New Livingston fu chiusa e omologata la procedura di concordato, aveva un passivo di 34 milioni, si precisa nella lettera, «di cui oltre la metà pagata con finanza esterna» e «non le cifre infinitamente più alte riportate dai media».

LA PROPOSTA. Tornando ad Alitalia, il termine per presentare le offerte e mettere a punto la cordata per far decollare la nuova società è il 15 luglio, ma è possibile che la data slitti ancora una volta. Oltre a Toto e al patron della Lazio Claudio Lotito, che ha presentato una manifestazione di interesse con una lettera inviata il 10 giugno a Fs, Mise e commissari Alitalia, nelle ultime ore si è fatto avanti anche l'imprenditore colombiano German Efromovich, azionista di maggioranza della compagnia di bandiera colombiana Avianca. «Abbiamo scritto una lettera alle Ferrovie dello Stato e all'advisor Mediobanca due settimane fa dicendo che siamo disponibili a comprare fino al 30% della Nuova Alitalia. Ma vogliamo partecipare alla

gestione, per fare la ristrutturazione», ha detto Efromovich in una intervista al Sole 24 Ore. «Dovrei essere l'amministratore delegato, almeno all'inizio», ha precisato. «Non sto cercando un modo di spendere 200 milioni di dollari. Alitalia è un'ottima compagnia e non capisco come possa perdere soldi», ha aggiunto, sottolineando che «in sei mesi si può risanare». In tutta l'operazione le Ferrovie dello Stato hanno il ruolo di regista e devono completare il consorzio, che dopo sette mesi di lavoro è ancora fermo a circa il 60%: Fs entrerebbe con il 30-35%, la compagnia americana Delta (sede ad Atlanta, una delle più grandi compagnie aeree del mondo) e il Tesoro con il 15% ciascuno. L'ipotesi Atlantia dei Benetton, anche se la società non ha fatto mai passi formali per entrare nella cordata, sembra definitivamente tramontata dopo che il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Giancarlo Giorgetti, ha detto che è «assolutamente inopportuno intavolare negoziati di qualsiasi tipo con qualcuno con cui sei in contenzioso», riferendosi allo scontro sulle concessioni autostradali. Per mercoledì, intanto, è atteso al Mise l'incontro tra il vicepremier Luigi Di Maio e i sindacati.

