

## ALITALIA: IL GRUPPO TOTO CONFERMA L'INTERESSE, "NOI AFFIDABILI E CON RISORSE"

30 Giugno 2019



ROMA - Il gruppo Toto si fa avanti per Alitalia, confermando per la prima volta la sua partecipazione alla cordata per la ex compagnia di bandiera.

In una lettera inviata al *Messaggero*, e pubblicata oggi, la società spiega le "sue credenziali" per entrare in Alitalia, in particolare la sua "affidabilità, esperienza imprenditoriale e risorse economiche adeguate per confrontarsi con altrettanto validi partners con professionalità, competenza e serietà".

Nella stessa missiva, scritta dall'a.d Lino Bergonzi e Riccardo Toto, la società smentisce anche "alcune strane leggende" intorno al gruppo, come quelle che riguardano "i risultati della sua trascorsa esperienza nel trasporto aereo, i presunti debiti con Anas" e la vicenda New Livingston.

Tra le altre cose la holding gestisce le tratte autostradali abruzzesi A24 e A25 e attualmente sta negoziando con il governo il rinnovo della concessione.

Entro agosto è prevista la presentazione del piano economico e finanziario che dovrà definire investimenti e pedaggi.

### IL TESTO DELLA LETTERA

Gentile Direttore, c'è un gran parlare, in queste ultime settimane, sull'affare Alitalia. La ricerca di una nuova compagine azionaria riempie a distanza di qualche anno, ancora una volta, le pagine dei giornali. Il Gruppo Toto che nel passato, è stato, con AirOne, la prima società a fare concorrenza alla compagnia di bandiera, 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 (con la Strada dei Parchi) e nelle manutenzioni di impianti. Eppure, quando il gruppo Toto viene citato nell'ambito della vicenda Alitalia, sovente lo si accosta a informazioni non corrette e ad alcune strane leggende che vale la pena di chiarire.

La prima strana leggenda riguarda proprio i risultati della sua trascorsa esperienza nel trasporto aereo. Nel 2005 AirOne aveva festeggiato dieci anni di operatività, con 16 milioni di euro di utili, frutto di piani industriali importanti e di una gestione ponderata e attenta. Utili che sono stati registrati anche nei due esercizi successivi, con indici di crescita a due cifre per rotte e fatturato. Nel 2008, il gruppo aveva messo insieme primari partner finanziari internazionali con l'obiettivo di acquistare Alitalia. Il piano prevedeva un percorso di espansione e crescita, la cui parte industriale doveva essere interpretata dal Gruppo Toto. Ma per scelte politiche e manageriali discutibili i cui effetti sono oggi sotto gli occhi di tutti, nel nuovo Cda di Alitalia Cai fu riservato al Gruppo Toto un posto di mero spettatore e non quel ruolo attivo che la sua esperienza gli avrebbe consentito di esercitare. Per questo si decise di uscire dal capitale. Al momento della vendita, AirOne, aveva 3.000 dipendenti, un fatturato di 750 milioni di euro, debiti per euro 600 milioni (500 dei quali per l'acquisto di una flotta con un valore di mercato doppio a quello in carico nelle passività).

Senza l'apporto della nuova flotta AirOne con opzioni di acquisto di altri 90 aerei, la nuova Alitalia-Cai non avrebbe potuto disporre di aerei adeguati. Il valore degli aerei acquistati e opzionati era pari a 12,8 miliardi di dollari (8,3 per il lungo raggio e 4,5 per il corto raggio). Da qui nasce, retoricamente, una domanda: se AirOne non avesse offerto le giuste garanzie in

termini economici e di affidabilità, avrebbe mai avuto la possibilità di firmare un contratto così alto con un colosso come Airbus? La risposta è ovviamente no.

La seconda leggenda riguarda i presunti debiti con Anas, (Gruppo FS), in relazione alla concessione delle autostrade A24 e A25 che il Gruppo Toto si aggiudicò nel 2003 dopo aver vinto per la maggiore offerta (750 milioni di euro) un bando europeo. La gara prevedeva che il vincitore corrispondesse ogni anno all'Ente Concedente una determinata quota. Fino al 2011 l'Ente Concedente era l'Anas a cui il Gruppo Toto versò, negli anni, 670 milioni. Il primo gennaio 2012, l'Anas fu trasformata per legge in una SpA con la conseguente perdita del ruolo di Concedente, ruolo passato al Mit. Il Gruppo Toto deve pertanto pagare al Mit e non all'Anas la somma dovuta. Parlare di debiti verso Anas, pertanto, è sbagliato.

La terza strana leggenda è quella legata alla New Livingston, società di charter esterna al Gruppo Toto, gestita per due anni, fino al 2014, quando la crisi del settore portò al mancato incasso di crediti per oltre 15 milioni di euro. Quando fu chiusa e omologata la procedura di Concordato, la società aveva un passivo di 34 milioni di euro di cui oltre la metà pagato con finanza esterna. 34 (sic!) e non le cifre infinitamente più alte riportate dai media. Basta leggere il piano depositato dal commissario e sottoscritto dai creditori per verificare.

Da parte nostra, per l'affidabilità ci è riconosciuta in tutto il mondo, in primis negli Usa (ricordo, la nostra recente e importante valorizzazione nel settore energetico), è evidente che, se il Gruppo Toto ha deciso di impegnarsi in questo percorso di verifica, ha l'esperienza imprenditoriale e risorse economiche adeguate per confrontarsi con altrettanto validi partners con professionalità, competenza e serietà. Per l'Alitalia, per chi vi lavora, e per il Paese.

Pasquale Galante

Direttore Affari Istituzionali, Comunicazione e Marketing Toto Holding