

Camera dei Deputati

Legislatura 16
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE : 5/01431
presentata da **MISITI AURELIO SALVATORE** il **19/05/2009** nella seduta numero **179**

Stato iter : **CONCLUSO**

Assegnato alla commissione :

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **19/05/2009**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
GIACHINO BARTOLOMEO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	01/12/2009
REPLICA		
MISITI AURELIO SALVATORE	MISTO	01/12/2009

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

MODIFICATO PER COMMISSIONE ASSEGNATARIA IL 19/05/2009
DISCUSSIONE IL 01/12/2009
SVOLTO IL 01/12/2009
CONCLUSO IL 01/12/2009

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta in Commissione 5-01431

presentata da

AURELIO SALVATORE MISITI

martedì 19 maggio 2009, seduta n.179

MISITI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dello sviluppo economico.* - Per sapere - premesso che:

L'AMS (Alitalia Maintenance Systems) è una società privata controllata al 60 per cento da Alitalia Servizi e al 40 per cento dalla tedesca Lufthansa Technik, società che si occupa della manutenzione dei motori degli aerei;

L'AMS (Alitalia Maintenance Systems) è un'azienda sana, conti in attivo e bilancio economico positivo; e proprio dall'ultimo bilancio disponibile relativo all'anno 2007, emerge che AMS ha chiuso i conti in sostanziale pareggio fatturando circa 110 milioni di euro, il tutto in piena crisi Alitalia. Nonostante ciò, AMS rischia di chiudere;

lo scorso anno per salvare la compagnia di bandiera e la maggioranza dei suoi dipendenti, e per «salvaguardare» l'italianità della società, il Ministero dell'economia ha dato mandato al Commissario straordinario di trovare un acquirente per Alitalia. Affinché l'operazione andasse in porto, il Commissario scelse di spezzettare la società. Gli asset produttivi di Alitalia, poi rilevata dalla cordata di imprenditori guidata da Colaninno, vennero messi in vendita mentre, per tutti i debiti e le divisioni in perdita, è stata costituita una bad company, nella quale è finita anche Alitalia servizi e le altre società controllate dalla stessa, quindi anche l'AMS;

in data 30 aprile 2009 è scaduto il bando di gara pubblico di vendita di Alitalia Maintenance Systems ma le offerte presentate, secondo i dipendenti dell'azienda, avevano solo intenti speculativi, privi di alcun interesse circa la valorizzazione della società che vanta tra l'altro il primato italiano per questo genere di manutenzioni, certificata ai più alti livelli internazionali. È inimmaginabile che una compagnia aerea riesca a volare senza sottoporre a revisione periodica i motori dei propri aerei;

dal 12 gennaio 2009, giorno del passaggio ufficiale di Alitalia a Cai, sono stati mandati in manutenzione soltanto quattro motori. Pare inoltre che la politica di Cai sia volta esclusivamente all'abbattimento dei costi; a dimostrazione di ciò quanto accaduto lo scorso 12 aprile. In tale data, infatti, scaduto il contratto in house con AMS, i vertici della Compagnia Aerea Italiana non hanno provveduto al rinnovo dello stesso;

si è assistito a qualche tentativo di esternalizzare alcuni servizi, ma con scarsissimi risultati, come dimostra quanto avvenuto qualche mese fa, quando Cai ha fatto curare la manutenzione di un aeroplano da una società turca. L'aeromobile è stato mandato in Turchia, con evidenti costi di carburante, ma, non bastasse ciò, ritornato in Italia, l'aereo ha manifestato maggiori guasti di quanti

non ne avesse precedentemente, dovendo di conseguenza procedere ad una nuova revisione, ma stavolta in Italia;

mandare all'estero un motore o un aereo in manutenzione presenta notevoli costi. Cominciando dal dover far viaggiare l'aeromobile vuoto, passando per il notevole costo del carburante, fino a giungere ad un intero equipaggio impiegato per tale viaggio. Dunque, in termini economici, risulta evidente quanto sia sconveniente effettuare la manutenzione all'estero;

dal 1^o maggio 2009 i 370 dipendenti di AMS sono in Cassa integrazione continuativa e, forse, riprenderanno a lavorare dal 20 maggio con tutte le problematiche che ne conseguono: l'Inps non paga loro i contributi e molti di questi dipendenti, per forza di cose, sono finiti nelle cosiddette black list delle banche;

è da evidenziare che il 14 settembre 2008 il Governo ha sottoscritto con le organizzazioni dei lavoratori Alitalia un accordo con il quale Cai si impegna a mantenere la continuità delle attività di manutenzione pesante e della relativa occupazione, attraverso l'individuazione da parte del commissario, delle migliori offerte di acquisto e la stipula da parte di Cai di un contratto di fornitura di servizio a condizioni di mercato e, la partecipazione della stessa al capitale della società -:

se il Ministro, a conoscenza della situazione in cui versa Alitalia Maintenance Systems, intenda assumere iniziative affinché venga rispettato l'accordo, al fine di salvaguardare un'azienda altamente qualificata a livello internazionale in ambito della sicurezza degli aeromobili.

(5-01431)