

LA VECCHIA ALITALIA NON MOLLA LA MANUTENZIONE DEI MOTORI

Ams è un'azienda sana ma resta nella bad company

di **Stefano Feltri**

Oggi i dipendenti di Alitalia maintenance system andranno alla Regione Lazio per chiedere una proroga della cassa integrazione fino a gennaio 2011. Perché il prossimo rischia di essere l'anno dei guai non soltanto per la nuova Alitalia - come ha lasciato intendere il presidente Roberto Colaninno pochi giorni fa a Trento - ma anche per quel che resta della vecchia. Nella bad company, la compagnia guidata dal liquidatore Augusto Fantozzi, non sono rimasti soltanto debiti e rottami, ma anche alcune aziende della galassia Alitalia che non sono rientrate nel perimetro della Cai, la cordata degli imprenditori costruita intorno a Colaninno che ha rilevato la compagnia privatizzata. Come, appunto, la Alitalia maintenance system (Ams) che si occupa della manutenzione dei motori degli aeroplani. "Un business sicuro, visto che i controlli sono obbligatori, e abbastanza redditizio, visto che il prezzo per mantenere un motore principale è tre milioni di euro e per un Apu, un motore secondario, circa 600 mila", spiega un dipendente. Quando Fantozzi si è insediato alla guida della bad company, con l'incarico di vendere al prezzo più alto tutti i suoi asset, a proposito di Ams e dell'altra azienda di manutenzione **Atitech**: "La mia intenzione

non è tanto di fare più o meno euro dalla vendita delle partecipazioni, quanto di assicurare la continuità". E delle due aziende diceva che "non valgono molto" e che "non si vedono molti compratori in giro". Adesso tutto è cambiato.

QUANTO VALE. Ams è diventato un pezzo pregiato, l'ultimo che a Fantozzi resta da vendere, dopo essersi liberato persino della collezione di quadri e opere d'arte della compagnia. "Di gente che vuole fare affari sulla pelle della vecchia Alitalia ce

n'è già abbastanza", ha commentato Fantozzi un paio di settimane fa, all'assemblea di Confindustria. Si riferiva alla cordata che vuole comprare Ams, guidata da Maurizio Tucci, amministratore delegato proprio di Ams. La storia è questa: il Pd laziale e l'allora governatore Piero Marrazzo caldeggiavano la nomina di Tucci, ex **Finmeccanica**, per Ams. Tucci si accorge che l'azienda ha un potenziale, ne compra il 40 per cento (da Lufthansa) e adesso con la sua società, Iniziativa Prima, vorrebbe comprare il restante 60 per cento, in una cordata con la stessa Alitalia (quella nuova di Colaninno) e l'azienda israeliana di manutenzione Bedek. Ma Fantozzi considera l'offerta - pare meno di un milione di euro - troppo bassa per una partecipazione che valuta 2,4 milioni. Il problema, dicono i lavoratori

preoccupati, è che Ams rischia di essere soffocata dall'allungarsi dei tempi di vendita.

SOPRAVVIVERE. I clienti, che non sono solo Alitalia, diffidano di una società che è - di fatto - ancora in un regime di amministrazione controllata, le banche concedono poco credito, intanto i concorrenti (una ventina nel mondo) si rafforzano. Che ci fosse qualcosa che

non andava si è capito a gennaio. I dipendenti di Ams scoprono che un motore di Alitalia era stato inviato per la riparazione in Svizzera, dai concorrenti di Sr Technics. Il secondo motore non varca la frontiera, i lavoratori lo "sequestrano" a Fiumicino. La motivazione: Ams, un po' per colpa dell'amministrazione controllata un po' per la cassa integrazione che rallenta i tempi di lavorazione, non è in grado di restituire il motore entro 60 giorni. "Quel motore non è ancora mai tornato dalla Svizzera, noi ci avremmo messo al massimo 80-90 giorni", dicono i lavoratori Ams. Dopo il "sequestro" si spende il sottosegretario Gianni Letta, negoziatore delle vertenze più delicate, per assicurare che Ams non verrà abbandonata e il suo azionariato troverà presto un nuovo assetto. Non succede.

E adesso, mentre Alitalia-Cai avvia un progetto per ripen-



sare quali manutenzioni tenere al suo interno e quali esternalizzare. Ams è ancora nel limbo. "Qui siamo 357

lavoratori con una professionalità molto specifica, se Ams dovesse scomparire non troveremmo alcun altro lavoro perché in Italia non ci sono aziende in grado di assorbirci, si perderebbe un patrimonio di competenze tecniche che sarebbe un peccato lasciare soltanto agli stranieri", dice un lavoratore Ams.

COMLOTTO. Come sempre in queste situazioni, circolano anche teorie del complotto, tipo: nessuno ha davvero interesse a salvare Ams perché tra pochi mesi Air France si comprerà Alitalia e la manutenzione dei motori la farà a Parigi. Si vedrà. Quel che è certo è che a settembre scadono le agevolazioni di cui Alitalia ha beneficiato finora sui contributi previdenziali dei dipendenti e quindi il costo del lavoro schizzerà in alto, poi ci sarà la stagione estiva che, in tempi di austerità, non si annuncia trionfale. E l'Alitalia di Colaninno potrebbe non avere più molta cassa da spendere per aiutare Tucci a rilevare Ams.

**A gennaio i
lavoratori hanno
sequestrato un
motore, ora
temono per il
futuro della
società**