

**Audizione in Commissione 10^a (Industria,
Commercio, Turismo) del Senato della Repubblica**

*Dott. Giuseppe Giordo
Amministratore Delegato di Alenia Aeronautica
Responsabile del Settore Aeronautico di Finmeccanica*

Roma, 10 novembre 2010



Finmeccanica in breve

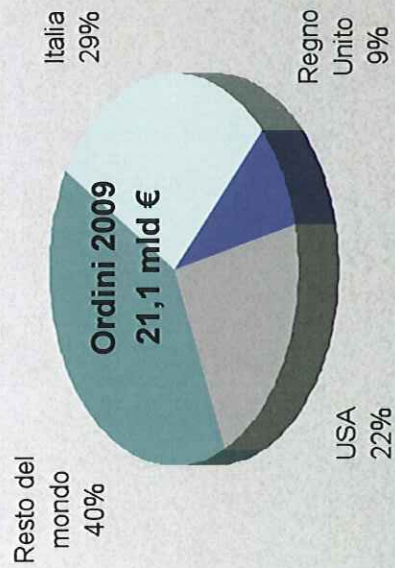
- Un gruppo industriale multinazionale e multiculturale con una forte presenza industriale negli Stati Uniti, nel Regno Unito e in Italia, che si distingue per l'innovazione hi-tech, la qualità, la soddisfazione del cliente e il valore per gli azionisti
- Tra le dieci aziende leader mondiali nel settore dell'aerospazio, difesa e sicurezza e seconda in Europa, con tre pilastri strategici:
 - Elicotteri
 - Aeronautica
 - Elettronica per la difesa e sicurezza
- Posizioni di rilievo in altri segmenti della difesa (missili, sistemi subacquei, armamenti terrestri e navali)
- Partner di riferimento della Space Alliance, con controllo di maggioranza dei servizi a valore aggiunto (VAS) e delle operazioni di terra
- Eccellenze distinte nei settori della produzione energetica e del trasporto (segnalamento e materiale rotabile)

Finmeccanica nel 2009

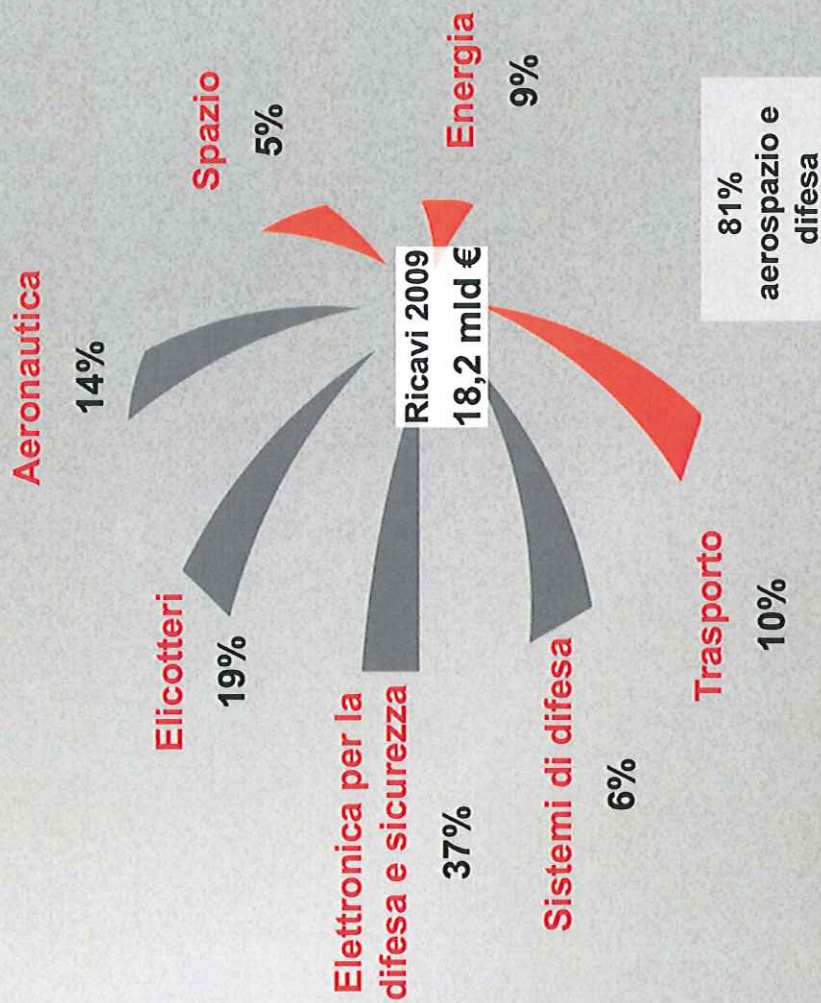
Dati principali

Ricavi	18.176 mln €
EBITA rett.	1.587 mln €
EBIT	1.392 mln €
Risultato netto	718 mln €
Ordini	21.099 mln €
Portafoglio ordini	45.143 mln €
Ricerca e sviluppo	1.982 mln €
Addetti	73.056

Ordini per area geografica



Fatturato per segmento di mercato



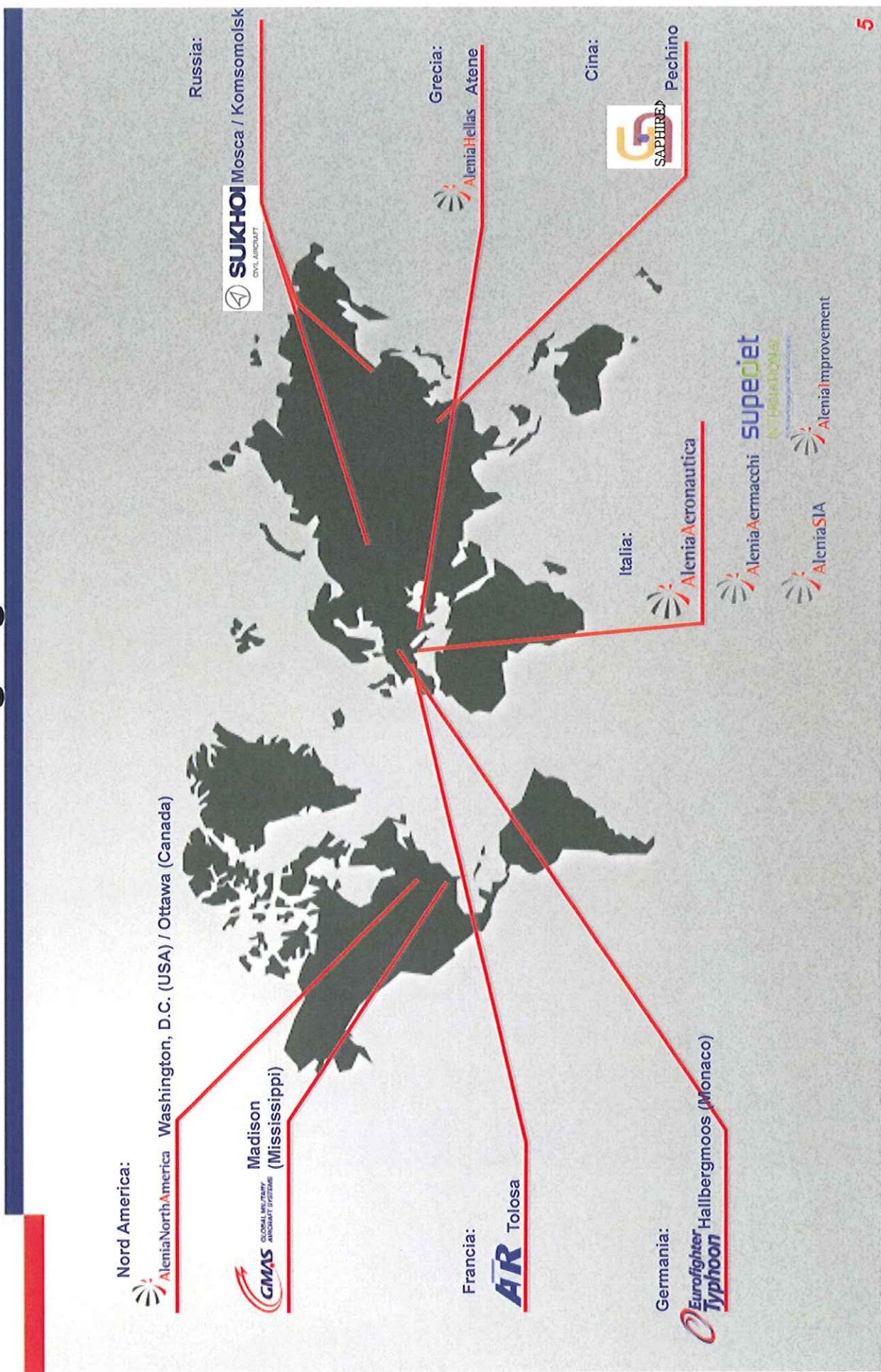
Settore aeronautico: la missione

Alenia Aeronautica e le sue società controllate e partecipate rappresentano un settore integrato con un ruolo primario nel mercato aeronautico militare e civile attraverso:

- La costruzione e integrazione di velivoli militari e civili (pilotati e non)
- Il consolidamento della leadership nelle aerostutture avanzate complesse in composito e materiali ibridi
- La fornitura di servizi logistici e di addestramento integrati anche per prodotti non proprietari



Settore aeronautico: la geografia aziendale



Settore aeronautico: le linee di attività



Settore aeronautico: le collaborazioni



Programmi militari

BAE Systems

Eurofighter
Tornado

Dassault

Neuron

EADS

Eurofighter
Tornado

Embraer

AMX

L-3 Communications

C-27J (JCA Program)

Lockheed Martin

F-35 JSF



Programmi civili

Airbus

A380
A340
A321

Boeing

787
767
777

Bombardier

C-Series

Dassault

Falcon 2000 EX
Falcon 900 EX

EADS

ATR42/72

Sukhoi

SSJ100

Settore aeronautico: indicatori gestionali

Dati Principali 2009 *

Ordini	3.725 €
Portafoglio ordini	8.850 €
Ricavi	2.641 €
EBITA Adjusted	241 €
R.O.S.	9.1%
R&S	474 €
Addetti	13.146 unità

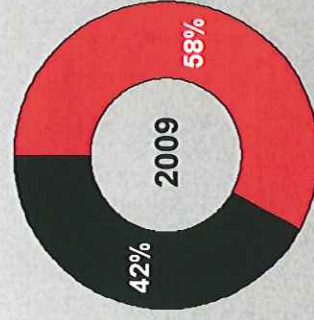
(*) Risultati consolidati di settore in milioni di €

- Ricavi in crescita (+ 4,4% rispetto al 2008) trainati dal segmento militare (aumento produzioni Eurofighter e C-27J, avvio M-346)
- Portafoglio ordini solido ed in significativa crescita (+37% rispetto al 2008)
- Forti investimenti in Ricerca e Sviluppo (circa il 18% dei ricavi nel 2009)

Prospettive 2010 - 2011

- Opportunità globali M-346
- Fatturato trainato da programmi sia consolidati (Eurofighter, C-27J, ATR) sia nuovi (M-346, B787)
- Attesi ulteriori ordini per il B787 (il portafoglio Alenia è di 300, su oltre 850 ordini di Boeing)

Composizione ricavi 2009

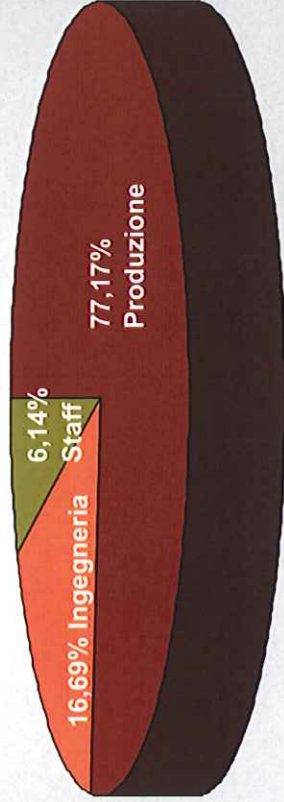


■ Militare ■ Civile

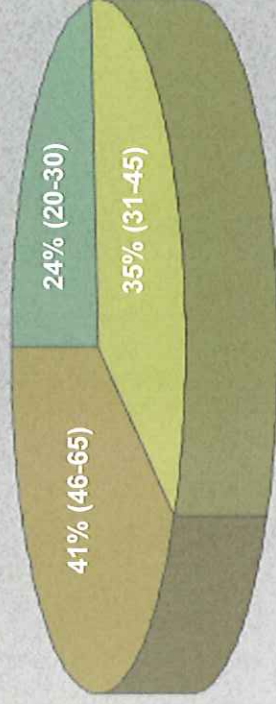
Settore aeronautico: le risorse umane

Organico Settore Aeronautico al 31 agosto 2010: 12.831 (compreso estero)

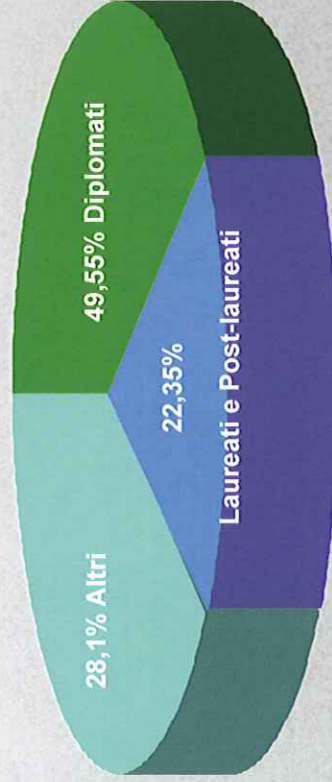
Macro-funzioni



Età



Istruzione

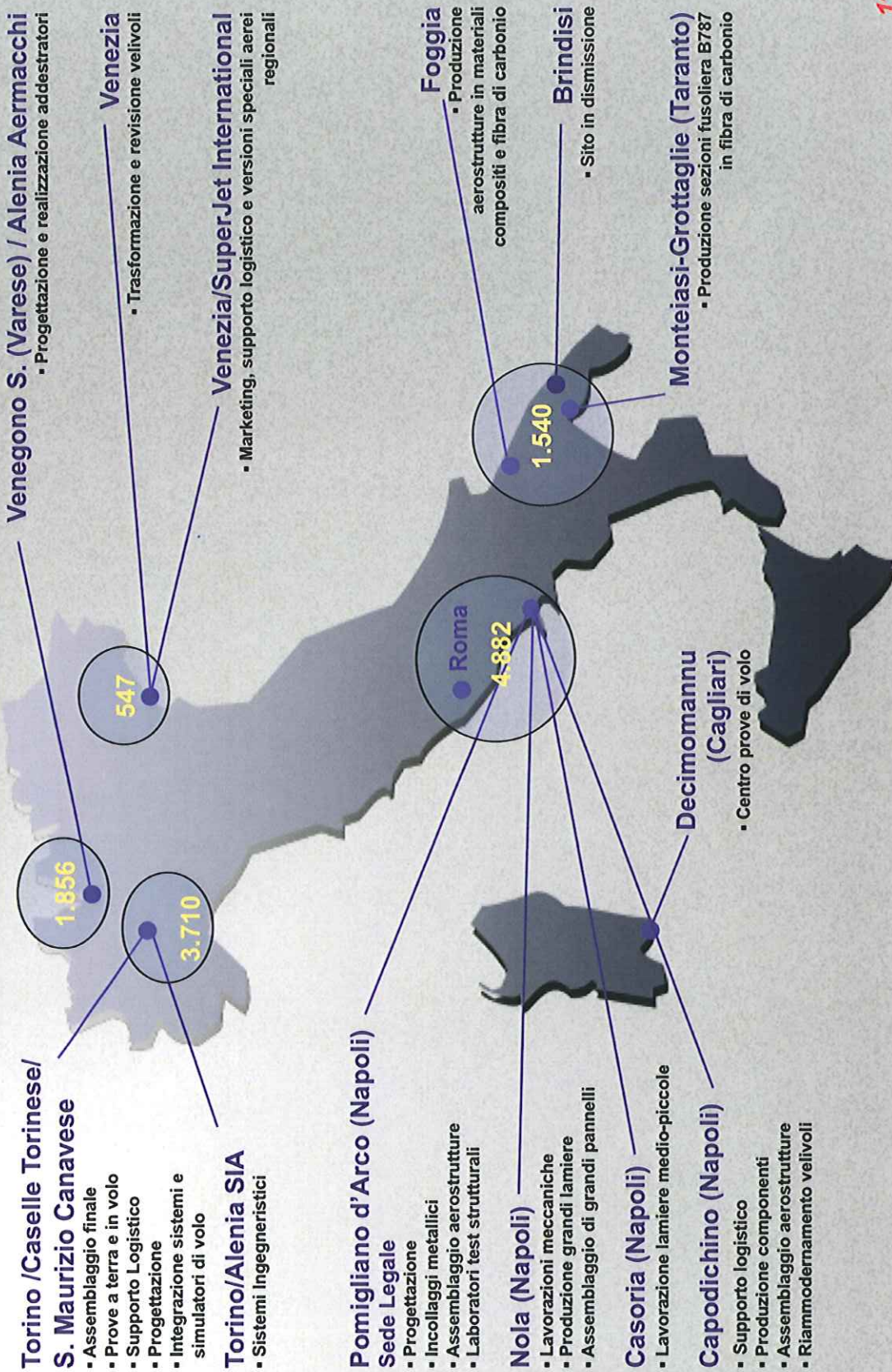


Caratteristiche qualificanti della Forza Lavoro:

- Gran parte delle risorse sono impegnate sulla produzione
- Oltre il 70% è in possesso di diploma o di laurea
- Circa un quarto ha meno di trent'anni
- Negli ultimi 5 anni sono stati assunti 2.914 diplomati/laureati con meno di 30 anni

Settore aeronautico: la presenza in Italia

Totale personale in Italia: 12.538 unità (ad agosto 2010)



Alenia Aeronautica in Puglia

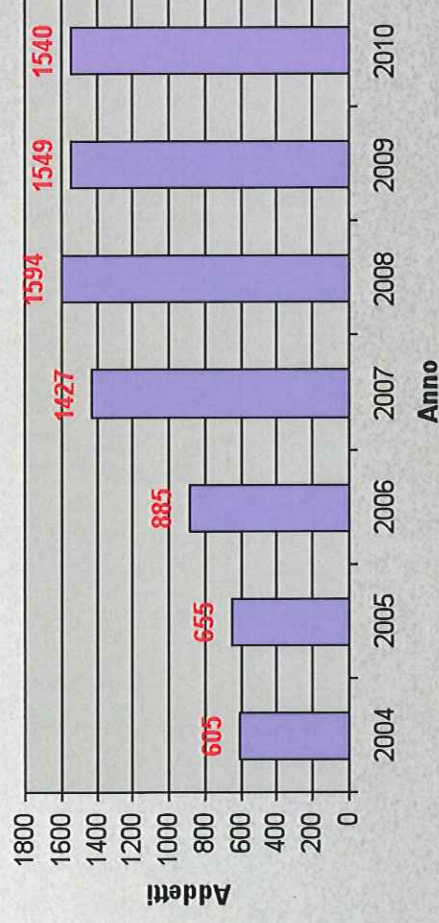
Un centro di eccellenza per le lavorazioni aeronautiche in materiale composito

Alenia Aeronautica considera la Puglia un territorio strategico, avendo già da qualche anno elevato la Regione a centro di eccellenza per le lavorazioni aeronautiche in materiale composito.

Gli investimenti rilevantissimi, realizzati anche attraverso il contributo pubblico, hanno consentito ai siti produttivi di Monteiasi/Grottaglie e di Foggia di diventare veri e propri punti di riferimento nel panorama dell'industria aerospaziale internazionale. Il programma B787 ne è l'esempio più evidente.

L'impegno dell'azienda trova un conseguente riscontro anche sotto il profilo delle Risorse Umane. Negli ultimi 6 anni il numero di addetti di Alenia Aeronautica in Puglia è più che raddoppiato, passando dalle 605 risorse del 2004 alle attuali 1.540.

Organico Regione Puglia

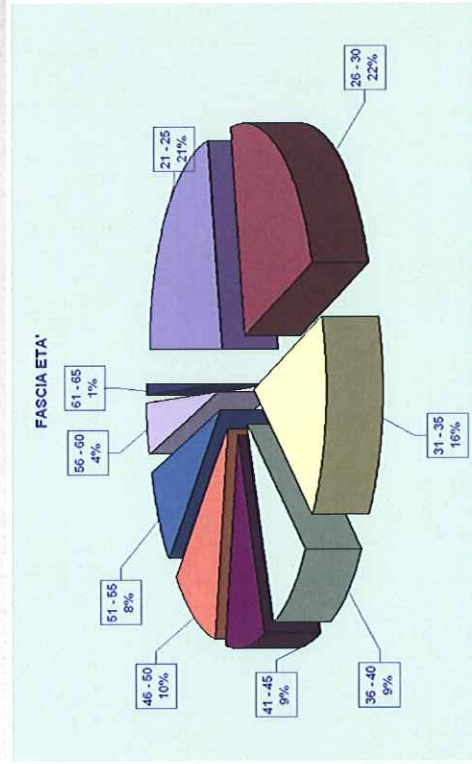


Le nuove assunzioni in Puglia

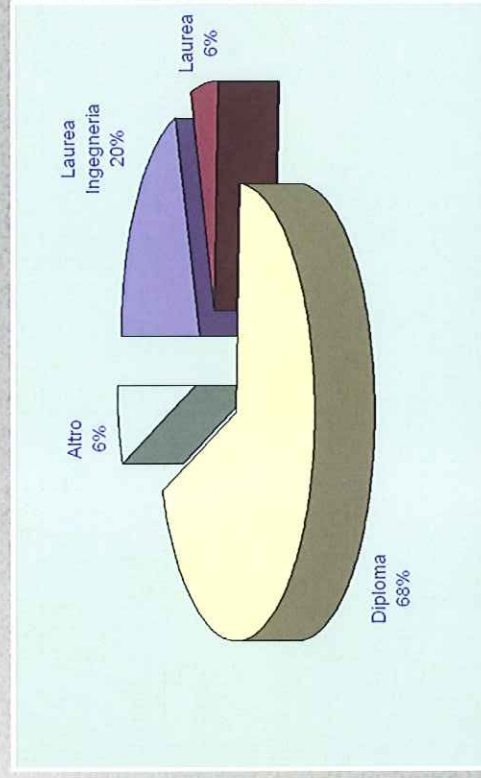
Sempre dal 2004 al 2009, al lordo del turnover, in Puglia sono state assunte circa 1.100 nuove risorse. Tale dato, inoltre, non tiene conto dell'indotto sia dal punto di vista della supply chain che da quello dei servizi collegato agli impianti industriali.

Estremamente significativo è anche il dato riferito alle caratteristiche dei nuovi assunti, sia dal punto di vista anagrafico che sotto il profilo del titolo di studio.

Circa il 70% ha meno di 30 anni



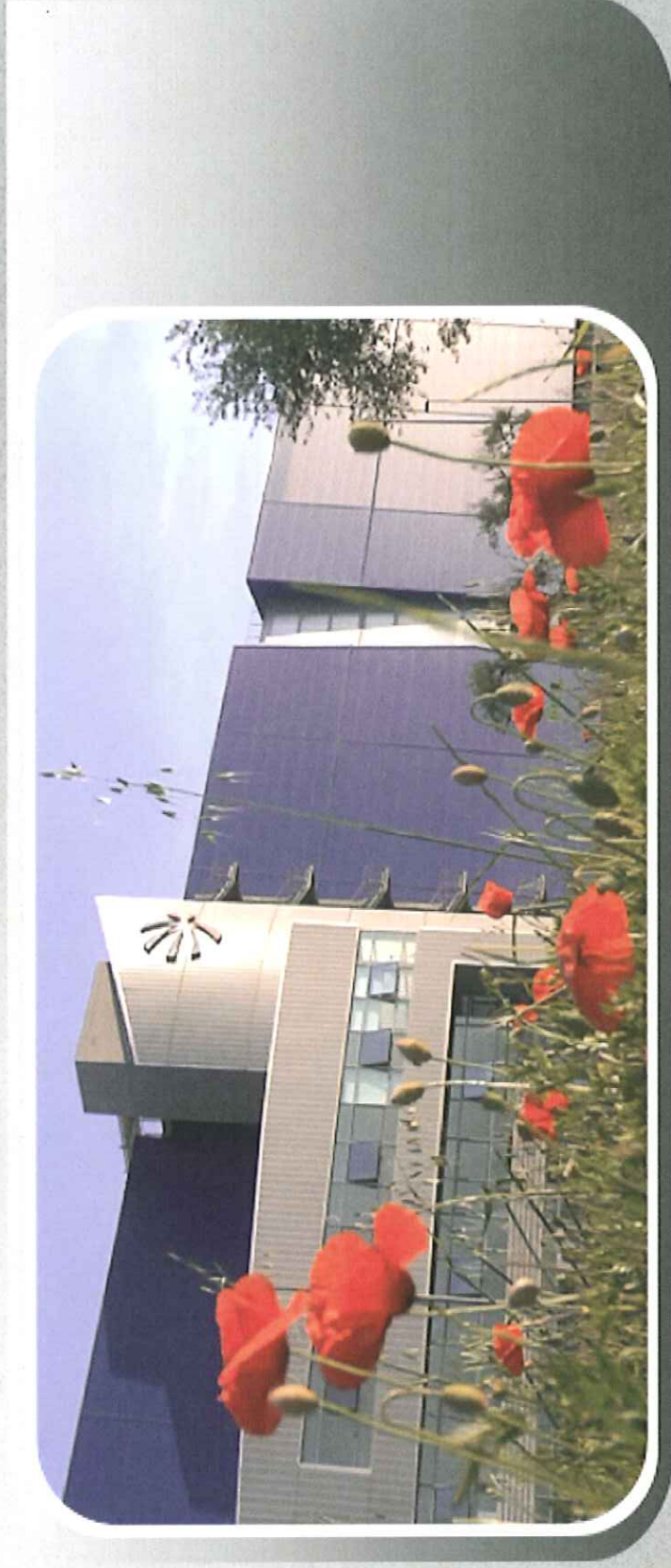
Oltre il 90% è in possesso di Diploma o di Laurea



Stabilimento di Monteiasi-Grottaglie (Ta)

Quello di Monteiasi-Grottaglie (Taranto) è uno dei più innovativi impianti al mondo, specificamente ideato per produrre – grazie ad un procedimento in gran parte automatizzato, brevetti esclusivi e macchinari unici - le sezioni in composito della fusoliera del Boeing 787 Dreamliner. Lo stabilimento, inaugurato nel 2006, all'epoca rappresentò il più significativo investimento industriale nel Mezzogiorno dopo quello della Fiat per il sito di Melfi (Potenza). Cuore dell'impianto sono la "clean room" (circa 175.000 mc) per la stesura degli strati di materiale composito e le grandi autoclavi per la successiva fase di polimerizzazione.

Estensione totale: 496.700 mq (109.274 mq coperti)
Organico: 604 addetti (al 31 agosto 2010)



Stabilimento di Monteiasi-Grottaglie - Attività

L'impianto di Monteiasi-Grottaglie realizza, grazie all'innovativa tecnologia "one piece barrel", due grandi sezioni interamente in materiali compositi del Boeing 787 Dreamliner:

- la sezione centro posteriore n. 46 (nelle tre versioni da 10 a oltre 15 metri di lunghezza)
- la sezione n. 44 (8,5 metri di diametro nella versione base)



Boeing 787 Dreamliner
sezione di fusoliera n° 44



Boeing 787 Dreamliner
sezione di fusoliera n° 46

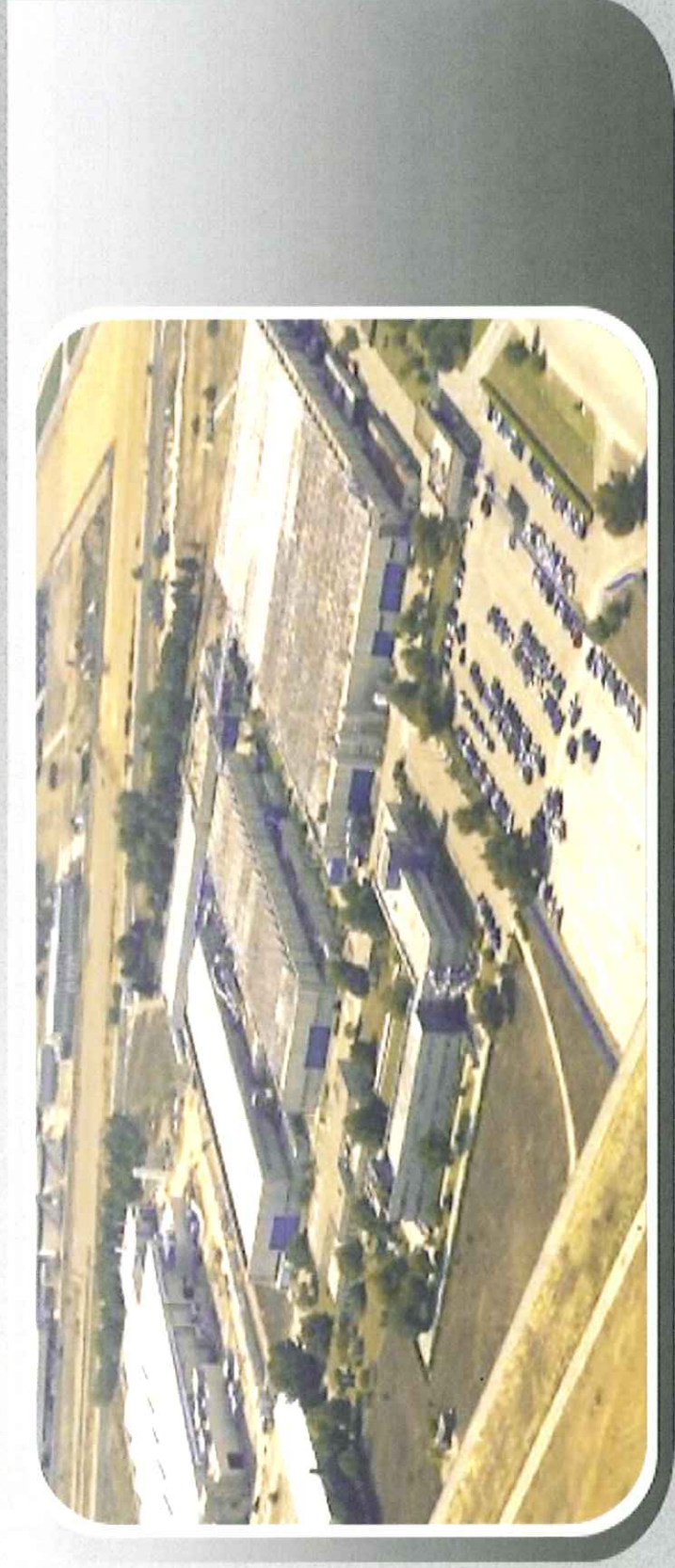


Boeing 787 Dreamliner

Stabilimento di Foggia

Lo stabilimento di Foggia, attivo dal 1982, è il centro di eccellenza per la produzione di strutture in materiale composito. L'impianto svolge attività relative alla ricerca, progettazione e produzione di parti in fibra di carbonio per velivoli destinati sia al mercato civile che della difesa, come il Boeing 787 Dreamliner, i Boeing 767 e 777, l'ATR, l'Eurofighter Typhoon e l'F35 Joint Strike Fighter

Estensione totale: 290.000 mq (73.000 mq coperti)
Organico: 865 addetti (al 31 agosto 2010)



Stabilimento di Foggia - Attività

Attività di ricerca, progettazione e produzione di parti in fibra di carbonio per i maggiori programmi civili e militari, quali:



Eurofighter:
pannelli alari, pannelli di fusoliera



Boeing 787 Dreamliner:
stabilizzatore orizzontale in fibra di carbonio e miscellanea di fusoliera



ATR 42/72: parti in composito di timone, elevatori e stabilizzatori, fabbricazione ed assemblaggio della deriva



Boeing 767:
timone, alettoni spoilers, elevatori



Boeing 777:
flap outboard



C-27J:
radome, tail-cone



F-35 JSF Lightning II:
skin alare, nacelle

I Distretti Tecnologici

L'attenzione dell'azienda verso il territorio è testimoniato anche al ruolo attivo che ha rivestito Alenia Aeronautica nella recente costituzione di due Distretti Tecnologici regionali.

Il **DTA** - Distretto Tecnologico Aerospaziale S.c.a.r.l. si pone l'obiettivo di attrarre investimenti in settori produttivi ad alta tecnologia, così come di contribuire al rafforzamento delle competenze tecnico-scientifiche dei soci, nonché di valorizzare il sistema della ricerca Pugliese, a livello nazionale ed internazionale. I soci pubblici (Enea, Cnr, Università e Politecnico di Bari, Università del Salento) hanno la maggioranza del capitale sociale, cui Alenia Aeronautica partecipa con un quota del 17%.



Il **Dhitech** - Distretto Tecnologico High Tech S.c.a r.l. si pone l'obiettivo di sostenere, attraverso l'eccellenza scientifica, tecnologica ed imprenditoriale, l'attrattività di investimenti in settori produttivi ad alta tecnologia e la modernizzazione dei sistemi produttivi tradizionali. I soci pubblici (Cnr, Università del Salento) hanno la maggioranza del capitale sociale, cui Alenia Aeronautica partecipa con un quota del 3%.

Alenia Aeronautica in Veneto

Stabilimento di Venezia

L'impianto è storicamente dedicato alla trasformazione e manutenzione di aeromobili civili e militari. Le principali commesse oggi riguardano le attività di manutenzione sui velivoli militari AWACS della NATO.

Estensione totale: 219.682 mq. (50.467 mq coperti)
Organico: 451 addetti (al 31 agosto 2010)



SuperJet International

Costituita nel 2007, SuperJet International è una joint venture tra Alenia Aeronautica (51%) e Sukhoi Holding (49%), la più importante azienda russa nel settore aeronautico.

SuperJet International, che ha sede a Venezia-Tessera ed uffici a Marcon, è responsabile delle attività di marketing, vendita, consegna e assistenza post-vendita del jet da trasporto regionale Sukhoi Superjet 100 in Europa, nelle Americhe, in Oceania, in Africa ed in Giappone, nonché dell'assistenza post vendita in tutto il mondo.

La famiglia Superjet è realizzata da Sukhoi Civil Aircraft Company (SCAC), della quale Alenia Aeronautica detiene il 25% più una azione.

SuperJet International è anche responsabile della progettazione e sviluppo delle future versioni VIP, business e cargo dell'aereo.

La società attualmente impiega circa 170 unità.

superjet
INTERNATIONAL
An Alenia-Aeronautica and Sukhoi Company



La situazione occupazionale su Brindisi e Venezia

Il momento congiunturale

Negli ultimi anni, la domanda relativa al segmento delle trasformazioni/manutenzioni aeronautiche è stata interessata da una sensibile contrazione.

I motivi principali sono sostanzialmente due:

- fattori macroeconomici negativi (in particolare, crisi economica e finanziaria a livello mondiale)
- crescita di competitori presenti nei Paesi emergenti caratterizzati da una più favorevole struttura di costi industriali.

Tali fattori hanno comportato una riduzione significativa dei volumi produttivi di Alenia Aeronautica in questo specifico segmento di mercato.

Per fronteggiare questa congiuntura sfavorevole, Alenia Aeronautica ha avviato un progressivo processo di razionalizzazione ed efficientamento del proprio assetto produttivo, procedendo con la fusione per incorporazione di Alenia Aeronavali in Alenia Aeronautica, avvenuta il 1° gennaio 2010. Ad Alenia Aeronavali facevano capo le attività svolte nei siti produttivi di Brindisi e Venezia.

Con l'obiettivo primario di salvaguardare i posti di lavoro e garantire prospettive di sviluppo sostenibili nel tempo, il processo di razionalizzazione si basa su due azioni principali:

- **Dismissione del sito di Brindisi e trasferimento delle risorse a Montebelluna-Grotaglie**
- **Individuazione di una diversa missione industriale per il sito di Venezia-Tessera**



Sito di Brindisi

Il sito Alenia di Brindisi, presso il quale operano 71 risorse, è situato all'interno della base militare "Aeroporto Pierozzi" ed è dedicato alle manutenzioni programmate e/o attività cantieristiche su velivoli militari e civili.

Lo scorso 8 ottobre Alenia Aeronautica ha siglato con le Organizzazioni Sindacali l'accordo per la chiusura del sito ed il trasferimento della forza lavoro in altri stabilimenti.

L'accordo prevede che:

- 56 risorse verranno ricollocate sul sito di Montebelluna al fine di destinarle, previa attività formativa, a lavorazioni con carichi di lavoro sostenibili nel lungo periodo;
- per 15 risorse (individuate fra coloro che matureranno a breve i requisiti pensionistici) si farà ricorso alla mobilità ex lege 223/91 ed esodi incentivati;
- fino al 1 novembre 2011, per far fronte alle esigenze di dismissione del sito, i 71 lavoratori potranno essere interessati da un periodo di CIGS a zero ore.



Sito di Brindisi – L'accordo sindacale

Questi gli elementi qualificanti:

- Nessun dipendente perderà il posto di lavoro
- La distanza fra il sito di Brindisi e quello di Monteiassi-Grottaglie è di circa 50 km
- Le risorse trasferite saranno interessate da specifica formazione al fine di dotarle del know-how necessario per l'impiego su attività aeronautiche ad alto valore aggiunto
- A differenza di altre vertenze attualmente in corso nel comparto metalmeccanico, l'intesa è stata sottoscritta unitariamente da tutte le sigle sindacali di categoria (Fim-Fiom-Uilm)

Sito di Venezia-Tessera

Il momento congiunturale ha spinto Alenia Aeronautica ad individuare, anche attraverso il coinvolgimento di altre aziende di Finmeccanica, una diversa soluzione industriale per il sito di Venezia-Tessera.

Alle attività nel campo della manutenzione/trasformazione di aeromobili, si aggiungeranno alcune iniziative nel campo dell'elicotteristica, dei jet regionali e della logistica.

Per gestire gli avvicendamenti societari e lo start-up delle nuove iniziative industriali, Alenia Aeronautica, d'intesa con i sindacati di categoria, ha fatto ricorso durante il 2010 a due cicli trimestrali di CIGO (con inizio a maggio ed agosto) che hanno interessato fino ad un massimo di 200 lavoratori (attualmente, risultano impattate dall'istituto 86 risorse).

Una parte delle 595 risorse (presenti sul sito a gennaio 2010) è stata già trasferita:

- ad Agusta Westland per attività relative all'elicottero NH90
- a SuperJet International (controllata al 51% da Alenia) per attività relative al velivolo SuperJet 100

Al termine dei trasferimenti, rimarranno in carico ad Alenia Aeronautica poco meno di 300 risorse, che verranno impiegate su attività di trasformazione/conversione/manutenzione, con particolare riferimento al backlog sui velivoli AWACS per la NATO.