

AVIO S.p.a. e la crisi del comparto di revisione, assistenza tecnica e manutenzione di motori aeronautici ed aero-derivati

L'Azienda – Avio S.p.a. è uno dei leader mondiali nella progettazione, costruzione e supporto per sottosistemi e componenti per propulsori militari (Eurofighter Typhoon e F-35 Joint Strike Fighter) e commerciali e mantiene partnership con i maggiori motoristi mondiali come General Electric, Rolls Royce e Pratt & Whitney.

La divisione spaziale di Avio produce sistemi di propulsione per lanciatori e applicazioni missilistiche e, insieme ai partner delle sue joint venture, Avio è l'unico fornitore per il programma spaziale europeo (compreso il programma Ariane) di propulsori completi a propellente solido per lanciatori spaziali.

Avio è, inoltre, l'integratore a livello di sistema del nuovo lanciatore per piccoli carichi paganti Vega.

Le altre due divisioni della società forniscono propulsori aero-derivati e sistemi di automazione per applicazioni navali ed industriali.

Avio ha chiuso il primo trimestre 2006 con una perdita netta di 9,3 milioni di euro, pari ad un quarto dei 37,9 milioni di euro di un anno fa. Il cash-flow, negativo per 23,7 mln un anno fa, è ora positivo per 45,3.

Inversione di tendenza anche per il risultato operativo, passato dalla perdita di 6,8 mln nel primo trimestre 2005 all'attuale utile di 3,4 mln. La società ha annunciato anche altri dati trimestrali positivi, a partire dai ricavi (318,4 mln, +13,5%) alimentati dal buon andamento dei motori civili (+53%) che oggi rappresentano circa due terzi del fatturato del settore aeromotoristico; in lieve calo la linea motori militari (-4,3%). In crescita anche l'Ebitda (40,9 mln, +18,5%) e il portafoglio ordini, pari a 4.307 mln al 31 marzo 2006 (+20% rispetto a fine 2005).

La ripresa sostenuta del mercato dei velivoli civili e lo sviluppo importante del traffico aereo hanno consentito ad Avio di consolidarsi nel mercato dei costruttori aviomotoristici ma con un progressivo arretramento nel comparto dell'MRO motoristico

Per il 2006 la società stima un fatturato pari a 1.395 mln di Euro e un EBITDA di 275 mln di Euro.

Avio è presente in Italia e all'estero con 16 siti e conta più di 4.800 dipendenti.

Anno	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Fatturato mln €	1454,4	1618,9	1531,4	1297,0	1297	1237,3
Dipendenti	5362	5243	5049	4833	4730	4800

L'acquisizione di Avio da Carlyle a Cinven, Bc Partners e Finmeccanica (agosto 2006). Il 7 agosto 2006 la The Carlyle Group ha sottoscritto insieme a Finmeccanica un contratto per la vendita di Avio S.p.A. a fondi gestiti da Cinven Ltd..

Sia The Carlyle Group che Finmeccanica hanno ceduto le rispettive quote del 70% e del 30% in un'operazione il cui valore complessivo è pari a € 2,57mld. Finmeccanica, inoltre, si è impegnata a reinvestire in Avio S.p.A. fino ad una quota pari al 30%.

Finmeccanica ha ceduto unitamente a Carlyle per la parte di sua competenza - il proprio 30% di Avio ai Fondi d'investimento Cinven per un importo lordo di circa 430 milioni di euro, triplicando l'investimento iniziale.

Finmeccanica ha ufficialmente dichiarato che riacquisterà contestualmente una quota del 15% di Avio per un controvalore al momento stimato di circa 150 milioni di euro.

I nuovi patti parasociali tra Finmeccanica e i Fondi d'investimento Cinven per la gestione di Avio prevedono che i diritti in ordine alla *governance* non subiranno variazioni tra i nuovi soci e ha riconfermato l'opzione a favore di Finmeccanica per l'acquisto del ramo d'azienda Spazio di Avio.

Il presidente e amministratore delegato di Finmeccanica Pier Francesco **Guarguaglini** ha più volte espresso l'intenzione di restare in Avio ma di non considerare la possibilità di un'acquisizione totale del raggruppamento motoristico.

L'interessamento di Finmeccanica al ramo azienda spazio di Avio è dovuta alla politica di alleanze che il gruppo italiano sta sviluppando in Europa nel settore dell'elettronica della difesa con obiettivo di riposizionare Finmeccanica in questo comparto per lei strategico.

I sindacati e anche i Ds in più occasioni inutilmente hanno proposto che Finmeccanica assumesse in Avio un ruolo meno defilato, ma l'assenza di indirizzi di politica industriale da parte del Governo precedente ha consentito, in questi anni, al management di Finmeccanica di proseguire l'azione industriale e finanziaria non scostandosi dalle opzioni assunte.

Vendita di Fiat (2003). Finmeccanica e il Gruppo Finanziario Carlyle avevano acquistato Avio da Fiat nel 2003 per 1.500 mln di euro, con una plusvalenza netta per Fiat di 700 mln.

I due azionisti, Carlyle e Finmeccanica, decisero infatti che dei circa 1550 mln di € (costo riconosciuto alla Fiat per l'acquisto di Avio) solo una parte (circa 850 mln) sarebbero stati pagati dagli stessi; la rimanente parte (700 mln di € circa) sarebbe stata pagata dalla società Avio, la quale - nello stesso momento in cui è nata - si è trovata quindi in debito elevatissimo nei confronti delle banche (comprendendo gli interessi, più di 1100 mln di €).

La crisi del comparto delle revisioni e manutenzioni. L'Avio è unica azienda italiana presente nei servizi di revisione, assistenza tecnica e manutenzione di motori aeronautici ed aero-derivati ed è in questo settore d'attività che presenta le drammatiche criticità occupazionali emerse in Puglia e recentemente in Campania.

In questo ambito industriale, Avio ha due appositi siti: a Brindisi sono concentrate tutte le attività inerenti alla manutenzione dei motori per i velivoli militari, mentre la struttura di Pomigliano d'Arco è dedicata ai propulsori per impiego sui velivoli commerciali.

- Avio di Brindisi. Nel sito pugliese a meno di un anno dal passaggio di proprietà ai nuovi soci Carlyle e Finmeccanica l'azienda rese noto le difficoltà produttive del sito brindisino.

L'Avio dichiarò la crisi prima congiunturale e poi strutturale e richiese la cassa integrazione guadagni ordinaria, poi applicò dal 10 gennaio 2006, quella straordinaria per 260 unità per 700 lavoratori a rotazione, che ancora stanno scontando questo periodo che terminerà gennaio 2007.

La direzione aziendale ha sempre sostenuto che ha determinato questa situazione sono state le riduzioni del budget sulla Difesa che hanno indotto il crollo degli ultimi anni delle commesse di manutenzione di motori aeronautici militari che registravano un calo da 80 milioni/anno nel 2000 a circa 20 milioni /anno nel 2005.

Una situazione a cui si è cercato di fare fronte con il Decreto Legge N.68 del 5 marzo 2006, recante misure urgenti per il reimpiego di lavoratori ultra cinquantenni che recupera in extremis all'art. 4, risorse finanziarie pari a 100 milioni di € in favore del Ministro della Difesa.

L'emendamento a firma Minniti, fatto proprio dalla Commissione Difesa della Camera e presentato in aula, individuava come prioritario lo stanziamento di risorse finalizzate alla manutenzione e revisione di motori aerei per l'aeronautica militare.

Il contratto conseguente firmato a luglio presso il Ministero della Difesa, spostava nel tempo la discussione nel merito delle cause strutturali della crisi del sito brindisino.

Infatti si tratta di un contratto di 13 Mil € tutti per Brindisi per la revisione dei motori per velivoli militari RB199, Stey, Argo e PT6 in scadenza a gennaio 2007.

E' da rilevare che le attività di tipo MRO previste dalla partecipazione dell'industria italiana al programma Joint Strike Fighter F-35 (JSF) non sembrano prospettare positive ricadute per l'Avio di Brindisi.

Infatti è stato firmato il memorandum d'intesa bilaterale tra i direttori nazionali degli armamenti di Italia e Olanda per le fasi di produzione e supporto del JSF che i due paesi prevedono di acquisire da Lockheed.

L'intesa che si proporrà anche agli altri paesi europei che acquisiranno il velivolo JSF, prevede di affidare ad aziende italiane l'assemblaggio finale dei velivoli acquisiti dai FFAA europee e la manutenzione e revisione dei motori alla società DutchAero in Olanda di cui l'italiana Avio controlla dal 2005 l'80% del capitale.

Tra tagli di spesa per i noti problemi di bilancio per la Difesa e accordi di questo tipo lo scenario futuro di Avio di Brindisi non si prospetterebbero rassicuranti.

Tuttavia il cresciuto impegno militare del nostro Paese nello scenario mediorientale comporterà come già anticipato dal Governo un cambio di rotta sostanziale negli stanziamenti governativi per la Difesa e quindi risorse crescenti saranno dirottate su anche attività di tipo MRO sui motori della flotta aerea dell'Aeronautica italiana.

Fidiamo quindi che dall'incontro tra le parti sociali, previsto a metà ottobre con il Ministro dello sviluppo economico e della Difesa si riusciranno ad individuare le linee chiare di un intervento concertato pubblico e aziendale che consentiranno il recupero di prospettive di presenza e sviluppo di questo sito industriale meridionale.

- Avio di Pomigliano d'Arco (Na). In Campania l'Avio è presente con uno stabilimento ad Acerra (Na) impegnato su attività costruttive di pale statoriche e rotoriche con l'ausilio di 350 lavoratori e il sito industriale di Pomigliano d'Arco che occupa 835 dipendenti dei quali 380 impegnati sui programmi di revisione, assistenza tecnica e manutenzione di motori aeronautici nell'ambito dei velivoli civili.

La difficoltà del sito napoletano di Avio sono sulle attività MRO e la gravità della situazione produttiva non è dissimile da quella dello stabilimento di Brindisi.

La perdita di questi giorni dell'attività di revisione e manutenzione sui motori JT8TD-200 di Pratt & Whitney dei velivoli MD80 dell'Alitalia assegnato dal vettore italiano ad una azienda israeliana è solo l'ultimo pezzo perso di produzione del

sito industriale di Avio.

Dal marzo 2005 a Pomigliano d'Arco non arrivano più i CFM-56-3 anche di altri vettori italiani, attività che sono state acquisite da Alitalia Maintenance Systems SpA –AMS società italo tedesca di proprietà Alitalia service (60%) e Lufthansa Technik (40%) con sede a Fiumicino.

L'assegnazione alla società israeliana Bedek della manutenzione dei motori in questione è la conclusione di una vicenda che ha visto allargarsi la divaricazione di interessi comuni tra Avio, che evidentemente intendeva recuperare crediti dal vettore prima di avviare la fase di transazione della proprietà, e di Alitalia che ha gestito l'assegnazione forse con eccessiva approssimazione.

Infatti, forse era opportuno che il management di Alitalia valutasse con maggiore attenzione aspetti alcuni dei quali di seguito suggeriamo :

a) sono stati considerati i costi indotti da possibili ritardate consegne velivolo dovute non solo a problemi logistici, che non sono certo trascurabili, ma alle conseguenze di situazioni eccezionali possibili per una industria militare localizzata in area a forte rischio come il Medio Oriente.

b) Sono state percorse tutte le possibilità di lasciare un'attività critica come quella sui motori di una flotta vecchia come quella Md80 di Alitalia ad aziende italiane che per ovvi motivi possono intervenire in tempi rapidi e con le conoscenze del motore sui quali operano da decenni e con sinergie importanti con Atitech che effettua la manutenzione alla cellula.

In Avio S.p.a. comunque il management conferma la volontà di continuare questo business, anche se ormai le attività di servizi di revisione, assistenza tecnica e manutenzione di motori aeronautici si sono ridotte ai contratti in essere sui motori PW120/100 dei velivoli Atr42/72.

Attività che non copre l'attività lavorativa dei 380 addetti del comparto impegnati del sito di Pomigliano d'Arco.

Il 13 luglio 2006 Avio si è aggiudicato la revisione motori dei ATR Alitalia Express dei motori PW100 dei suoi dieci ATR42 e 72. Il contratto, di durata quinquennale con possibilità di proroga per due anni, per un valore di circa 20 milioni di euro, ha portato ad un centinaio i contratti di revisione per i motori di questo tipo.

Il management di Avio dichiara di proporsi di acquisire per fine anno ulteriori ordini ma resta da capire come l'azienda pensa di conservare la presenza nel comparto motoristico con quali investimenti e a quali mercati pensa di orientare una concreta politica commerciale.

La vertenza Avio S.p.a. L'Avio subito dopo l'interruzione del rapporto con Alitalia aveva informalmente comunicato ai sindacati l'intenzione di avviare interventi di CIGO.

Si sono attivati sia l'assessorato regionale alle attività produttive che il Ministero dello sviluppo economico e al recente incontro dell'8 settembre con il sottosegretario On.Alfonso Gianni l'azienda ha accettato di rinviare la decisione dopo un ulteriore confronto spostato a metà ottobre dopo un serie di contatti che il ministero si è ripromesso di avviare nei riguardi del vettore nazionale e verso la nuova proprietà di Avio.

Sostanzialmente la riproposizione dell'impegno assunto in sede ministeriale anche all'incontro dell'12 luglio.

Allo stato non sono prevedibili sbocchi positivi della vicenda.

Se il problema Brindisi è sostanzialmente legato alle opzioni di bilancio e agli stanziamenti per la Difesa, la crisi del sito di Pomigliano d'Arco richiede invece interventi incisivi e determinati verso il vettore nazionale e Finmeccanica.

Un percorso politico che chiama in causa principalmente il Governo che deve affrontare la crisi di Avio S.p.a. assumendo decisioni che vanno oltre le indicazioni d'indirizzo di politica industriale verso Finmeccanica.

Il Governo oltre che intervenire su Alitalia per indurla a rivedere parzialmente o radicalmente la decisione assunta nei rapporti con Avio, potrebbe sollecitare Finmeccanica a riconsiderare le decisioni assunte sul rapporto con Avio S.p.a. e verificare la fattibilità di un progetto industriale nel comparto delle revisioni, assistenza tecnica e manutenzione dei velivoli, cellula e motore, a partire dalle preesistenze legate al vettore nazionale (Atitech e Ams) e altre come Avio.

Si tratterebbe di verificare se anche nel nostro paese esistono le condizioni per ipotizzare una realtà industriale come esistono in Europa di dimensione e massa critica sufficiente per mantenersi e svilupparsi sul mercato MRO.

Nell'immediato nella logica di 'fare sistema', e in attesa di definire ulteriori interventi, Finmeccanica potrebbe far pesare sul consorzio GIE-ATR l'opportunità che nei negoziati di vendita del velivolo ATR, dove e quando possibile, sostenere il ruolo di Avio quale partner per la parte motoristica

E' veramente difficile trovare spiegazioni che giustifichino l'uscita dell'impresa nazionale da un business prodotto da attività altamente remunerative le cui condizioni per farle in aziende italiane e meridionali sono consolidate e affermata da molti decenni.

20 set. 06

Antonio Ferrara
ferrara@dsalenia.it

[1]

[1]

MRO : Attività di Manutenzione Riparazioni Revisioni