

## **Leonardo Divisione Velivoli**

### **Un buon 2016 ma una prospettiva carica di rischi e insidie da affrontare con determinazione**

Nella giornata del 2 maggio si è tenuto a Roma, l'incontro annuale relativo alla Divisione VELIVOLI durante il quale sono stati presentati i risultati 2016 e le prospettive industriali ed occupazionali 2017.

La situazione economico finanziaria presenta importanti risultati che mantengono buoni i ricavi, la marginalità e l'EBITA che, sebbene in lieve flessione, continuano su livelli importanti a due cifre.

I dati relativi agli ordini, beneficiano del maxi contratto EFA Kuwait inserito a posta nella Divisione ma che vedrà parte consistente del valore assente da ricadute sulle sedi italiane in quanto attività svolte da altri paesi europei co-partecipanti al programma EFA così come da altre Divisioni di Leonardo.

Va tenuto sotto controllo pertanto il backlog in quanto, al netto della maxi commessa, questo viene eroso di oltre 500mln€, registrando difficoltà nell'acquisizione di ordini sugli altri importanti programmi M345, M346, C27J, NACELLES.

Il Direttore di Divisione ha annunciato le linee di sviluppo della Divisione.

Queste continuano a passare per il potenziamento del programma EFA dal quale ci si aspettano ulteriori importanti risultati dalle gare in corso (Saudi Arabia, Qatar) anche se non nella forma di prime contractor.

Proseguono con solidità le attività su F35 relativamente al quale il sito di Cameri è stato selezionato come potenziale hub per il supporto logistico europeo.

Relativamente ai velivoli proprietari, continuano gli investimenti su M345 e M346 con la promozione della versione operativa (Fighter Attack) di quest'ultimo che sarà presentata a breve e si aggiungerà alla versione basica e Fighter Trainer. Continua lo sviluppo di sistemi, servizi integrati e simulazione a terra per gli addestratori per fornire al mercato non solo il prodotto ma appunto un sistema integrato completo.

Continuano le attività di revisione ingegneristica del C27J, puntando a migliorarne le prestazioni e i costi anche attraverso nuovi processi di produzione. A tale proposito è stato comunicato che Leonardo ha impugnato l'esito della gara "Canada" ritenendo che la decisione non abbia rispettato le condizioni previste dalle specifiche della commessa.

Una linea di sviluppo produttivo riguarda le attività di supporto, rivitalizzazione e cambio/implementazione sistemi di missione su prodotti già presenti sul mercato: un importante successo commerciale è stato ottenuto infatti con la US COAST GUARD Americana su velivoli precedentemente utilizzati da US AIR FORCE.

Su decisione dei Ministeri della Difesa, la Divisione è presente, assieme a Francia e Germania, con un ruolo primario nello sviluppo del MALE europeo che, dopo una fase di definizione delle caratteristiche, porterà allo sviluppo di questo prodotto in sinergia tra i paesi entro il 2025.

Proseguono le attività per lo sviluppo del NGTP che dovrebbe in prospettiva sostituire l'attuale ATR che, oltre ad essere datato, non sta cogliendo le importanti opportunità di mercato che ne hanno caratterizzato la lunga vita, anche a causa dell'ingresso di nuovi produttori.

In relazione alle Nacelles, prodotto con alto livello di redditività, sono in corso azioni funzionali a contrastare il calo del mercato legato alle nuove e diverse modalità di gare presenti che associano tale produzione alla costruzione e fornitura dei motori.

Per quanto riguarda i carichi di lavoro 2107, le previsioni dell'azienda contano una contrazione importante delle ore da sviluppare pari a 689K/h, causate da un rallentamento del programma C27J, con una crescita inferiore alle previsioni e M346. Permangono costanti le attività JSF con una diminuzione da 6 a 3 dei velivoli AMI compensati da una crescita delle full wing da 14 a 20. Viene rimodulata la produzione EFA per allineare le attività in consorzio mantenendo i velivoli da produrre ma riducendo la produzione di semiali. Crescono le attività su heavy maintenance del C130 e sembra probabile il ritorno della manutenzione AWACS relativamente alla quale nei prossimi giorni si svolgerà l'ispezione da parte del cliente per la riassegnazione della certificazione.

I minori carichi previsti saranno gestiti dall'azienda con azioni di internalizzazione di attività e con una parziale riduzione di off load e somministrati, con piani ferie concordati e la riduzione delle attività a "straordinario". Oltre a questo l'azienda ha comunicato che potrebbero rendersi necessari spostamenti di lavoratori somministrati verso altre Divisioni.

Nell'ambito dell'ingegneria è in corso un processo di trasversalizzazione delle attività che, pur avendo prodotto inefficienze nella sua fase di implementazione, punta a compensare e diffondere le competenze complessive, superando i vecchi steccati civile/militare, valorizzando conoscenze e capacità in modo generale e trasversale. Oltre a questo è in corso l'internalizzazione di fasi e processi core con la terziarizzazione di parti non fondamentali.

I carichi di lavoro di ingegneria nel 2017 sono in crescita anche se parte di questi saranno sviluppati fuori della Divisione ma non necessariamente rivolti al mercato esterno. E' in corso infatti un processo che vede l'utilizzo di competenze e persone presenti nelle altre divisioni Leonardo.

Per quanto riguarda il Premio di Risultato, i risultati hanno segnato un miglioramento relativamente allo scorso anno e avranno un valore di erogazione che andrà tra i 3440€ dell'ingegneria e i 3665€ del sito di Cameri. Tessera è l'unico sito che ha raggiunto solo gli indicatori finanziari e consuntivato il raggiungimento di un solo parametro di sito (qualità) portando il valore del Premio a 2020€.

*Come FIM CISL abbiamo valutato positivamente la chiusura del 2016 ma contestualmente abbiamo segnalato forte preoccupazione per l'anno in corso e nel breve medio periodo.*

*Riteniamo importante l'identificazione del sito di Cameri come potenziale Hub del supporto logistico per l'F35 ma riteniamo che serva continuare a mantenere alta l'attenzione e trasformare l'opportunità in realtà.*

*Risulta chiaro che, al netto della maxi commessa EFA, permangono importanti problemi di carattere commerciale su M345 e M346 che, pur a fronte di importanti attività acquisite e sviluppate, non riescono ad essere efficaci nel mercato generando attività sostanzialmente per 12 mesi circa con conseguenti rischi per il sito di Venegono.*

*Stessa prospettiva per il C27J che, pur avendo completato la fase di riagggregazione del processo produttivo presso il sito di Torino, non ha ancora concluso la sua fase di revisione del prodotto per consentirne una sua migliore attrattività, soprattutto in termine di costi e consentire al sito di Torino una sostenibilità anche su questo prodotto.*

*Così come per le altre Divisioni, è necessario guardare al mercato estero per rafforzare le attività della Divisione Velivoli anche alla luce degli importanti impegni di spesa poliennali già assunti dalla Difesa Italiana con la Legge Navale e con il JSF che comprimono la capacità di sostenere l'industria italiana della difesa a partire dai prodotti proprietari che devono essere valorizzati e sostenuti in primis dall'Italia ma a seguire dal "sistema paese" che deve accompagnare e promuovere nei rapporti G2G le vendite estere, così come avvenuto per la commessa EFA KUWAIT e come viene fatto in modo molto più efficace dagli stati dove operano i competitori di Leonardo.*

*Serve velocizzare e concretizzare l'attenzione sulle attività di produzione delle NACELLES ricostruendo le competenze perse (per l'eccessiva terziarizzazione delle attività) sia tecniche che ingegneristiche e definire le modalità di penetrazione del mercato anche alla luce dei cambiamenti che la stessa azienda segnalava.*

*Per quanto riguarda il NGTP, dopo gli importanti passi compiuti con Airbus, è necessario il lancio definitivo del programma, anche valutandone lo sviluppo "in proprio", pena un ulteriore ritardo per l'ingresso nel mercato e il rischio dell'approssimarsi di una fase di sofferenza nel sito di Pomigliano generata dalla contrazione delle vendite di ATR.*

*Pur non essendo argomenti direttamente riguardanti la Divisione Velivoli, abbiamo evidenziato la degenerazione della situazione di Capodichino e dei lavoratori che sono stati interessati alla cessione di ramo Atitech a fronte di un piano industriale che non sta vedendo a due anni di distanza i risultati che stavano alla base della garanzia di continuità lavorativa dei lavoratori.*

*Altrettanto abbiamo segnalato preoccupazione per la situazione dei lavoratori di Superjet International. Dopo la cessione della maggioranza alla società russa, non sono chiari gli assetti industriali che Superjet intende assumere, con conseguenti rischi occupazionali. Non riteniamo sufficiente che esista solo una parziale soluzione legata all'arrivo di attività a Tesserà anche in considerazione che queste, ad ora consentono la rioccupazione del personale esistente e una probabile soluzione per poche unità.*

*Sia per quanto riguarda la situazione Atitech che per Superjet International è assolutamente necessaria la convocazione di incontri specifici che trovino soluzioni concrete che non penalizzino i lavoratori e che promuoveremo nelle prossime ore.*

*Per quanto riguarda il premio di risultato, pur acquisendo gli importanti risultati raggiunti, va assolutamente approfondita la situazione del sito di Tesserà per verificare possibili soluzioni al mancato raggiungimento degli indicatori di Efficaci/Milestones e Efficacia/Eventi significativi e per questo riteniamo importanti gli incontri a livello di sito che saranno promossi nei prossimi giorni per analizzare in maniera dedicata le singole situazioni industriali e produttive.*

*Nella giornata dell'8 maggio, in concomitanza dell'incontro nazionale con Leonardo, ci saranno infine forniti i dati relativi al raggiungimento del premio per i lavoratori "centralizzati" e degli indicatori collettivi per i Quadri.*

Roma, 3 maggio 2017

**FIM CISL NAZIONALE**