



Corso Trieste, 36 - 00198 Roma
tel. +39 06 85262312/19/21 fax +39 06 85303079
www.fiom-cgil.it e-mail: protocollo@fiom.cgil.it



Comunicato sindacale LEONARDO COMPANY – DIVISIONE ELICOTTERI

Nell'incontro del 28 aprile presso l'Unione industriali di Gallarate si sono affrontate le questioni principali dell'andamento aziendale della divisione elicotteri di Leonardo.

Il 2016 si conferma un anno non positivo per l'azienda che, rispetto al 2015, ha perso circa il 20% di ricavi (3,7 miliardi in calo dai 4,4 miliardi del precedente anno), con un calo più sensibile rispetto ai principali concorrenti, il 22% di EBITA, il 9,3% di portafoglio ordini (sceso a 10,6 miliardi di euro) e il 4,4% di ordini acquisiti nell'anno (3,7 miliardi circa l'acquisito nel 2016).

Nonostante questo difficile andamento aziendale, la divisione elicotteri ha comunque fatto registrare un ROS del 11,8% (portando 430 milioni di EBITA alle casse di Leonardo), risultato comunque positivo e molto superiore ad esempio a quello di Airbus Helicopters che, secondo quanto riferito dall'azienda nel corso della riunione, ha fatto registrare un ROS del 4,8%.

Nel corso del 2016, dalla linea di volo di Vergiate, sono usciti 120 elicotteri (95 più altri 25 in pronta consegna). A questi si aggiungono 13 NH90 prodotti a Tessera e altri 44 elicotteri prodotti in America.

Per il 2017 l'obiettivo aziendale prevede 145 elicotteri in uscita da Vergiate (4 AW109, 8 AW109 Trekker, 14 AW Grand, 43 AW169, 55 AW139, 1AW149, 17 AW189 e 3 CH47) più altri 13 NH90 a Venezia Tessera e altri 35 velivoli in America.

Il dato sul Trekker è suscettibile di aggiustamenti, essendo la certificazione EASA prevista per ottobre 2017 (quella FAA per primavera 2018), e quindi è possibile se non probabile che la produzione vada sul 2018.

I 43 velivoli da produrre sul 169, un programma che oggi l'ing. Romiti ha evidenziato come centrale nello sviluppo della azienda, sono un obiettivo impegnativo sia alla luce dei problemi che la macchina ha avuto nel corso del 2016 (e che dovrebbero essere risolti), sia per la necessità di ridurre i costi di produzione essendo il 169 in una fascia di mercato più concorrenziale rispetto al 139 (una attenzione particolare alla riduzione dei costi riguarda anche i programmi AW101, in relazione alla gara polacca, l'NH 90 e il Koala).

Al di là delle oscillazioni che potranno esserci rispetto al budget, si tratta in ogni caso di un carico di lavoro che satura le 2,5 milioni di ore disponibili negli stabilimenti della divisione elicotteri. Dalle dichiarazioni e dai dati aziendali presentati il giorno 28 aprile, per il 2017 emerge una situazione di "galleggiamento" rispetto al 2016. In questo quadro viene proseguita l'operazione di internalizzazione di alcune attività, che ha portato le ore fuori casa a scendere a meno di 1,2 milioni nel 2016, rispetto a un budget di circa 1,5 milioni per quell'anno).

Abbiamo carichi di lavoro che saturano la capacità produttiva e per questo abbiamo ancora una volta ribadito la necessità di cominciare a consolidare i contratti di somministrazione presenti in azienda da più mesi (in alcuni stabilimenti si stanno per superare i 36 mesi di durata di questi rapporti di lavoro).

Su questo l'azienda non ha dato risposte precise rispetto alle tempistiche di consolidamento occupazionale, ma ha ribadito il carattere strategico dell'investimento sulla professionalità dei lavoratori somministrati, che non intende perdere.

Al di là della affermazione in linea di principio condivisibile fatta dall'azienda, dovremo verificare nei singoli stabilimenti gli spazi reali di consolidamento ribadendo la necessità di procedere a una graduale inserimento dei lavoratori somministrati nell'organico Leonardo.

Rispetto alle prospettive aziendali, e del settore, si può prevedere un leggero miglioramento (una "debolissima ripresa" come ha detto l'ingegner Romiti) a partire dal 2017.

Sui nuovi programmi l'impresa ci ha comunicato la conferma dell'impegno sul AW609, con la necessità - non più rinviabile - di certificare il velivolo entro il 2018 in USA presso la FAA) in modo da poter consegnare le prime macchine nel 2019.

E' interessante, e andrà verificato lo sviluppo già avviato, la confermata concentrazione di lavorazioni relative alle strutture del AW609 presso lo stabilimento di Brindisi che, insieme a componenti del NH, dovrebbero coprire lo spostamento in Polonia delle strutture del AW169.

Sul AW209 invece l'impresa ci ha comunicato che in questa fase non intende procedere con il lancio del programma in questa fase preferendo attendere di verificare sia l'adeguamento dei requisiti internazionali per gli elicotteri di questa classe, sia di valutare quanto il 109 Trekker e l'AW169 possano "invadere" lo spazio di mercato di questa macchina.

Sul nuovo elicottero militare che sostituirà il Mangusta (finanziato con mezzo miliardo di Euro) a giugno sarà definita con il cliente la configurazione finale del progetto sulla base della quale si procederà con il lavoro di progettazione e sviluppo.

L'impresa ci ha inoltre comunicato l'avvio di una discussione con Airbus per acquisire la leadership nella commessa per l'NH90 al Qatar, anche alla luce delle recenti commesse che l'Italia si è aggiudicata in quel paese (marina).

Sul programma NH90 non si ottengono commesse da anni e questa operazione potrebbe essere significativa per lo stabilimento di Tesserà, in cui non si producono altri elicotteri oltre a questo. Nel confermare che in prospettiva (all'esaurimento del backlog relativo al programma in mancanza di nuove commesse) potrebbe originare problemi di copertura nello stabilimento veneziano, l'impresa ha ribadito l'intenzione di ottenere dal consorzio la concentrazione presso Venezia Tesserà delle operazioni di retrofit e manutenzione relativa al programma NH90 per le macchine vendute fuori dal consorzio.

Nonostante la persistente debolezza del mercato Oil & Gas, il programma AW189 dovrebbe acquisire qualche ordine in più a fronte delle limitazioni imposte al Airbus Super Puma dopo il tragico incidente dell'anno scorso. La versione militare di questo programma, l'AW149, ha ottenuto l'anno scorso una prima commessa di 2 macchine in Thailandia, a queste ne seguiranno altre 3 che dovranno essere consegnate fino al 2018. Il 149 potrebbe essere ripresentato in gara nella seconda tranche della commessa polacca che quest'anno vedrà l'AW101 in gara per la prima tranche relativa alla marina.

Su due importanti mercati come Cina e Pakistan l'impresa ha fornito alcune delucidazioni.

In Pakistan è stata ottenuta una seconda tranche di AW139 a inizio 2017, dopo la decina di velivoli già venduti nel 2016. L'impresa ci ha comunicato che si tratta di configurazioni militari dedicate al trasporto truppe e materiali e ha specificato che non si tratta di una unica grande commessa ma di un processo graduale che potrebbe avere sviluppi successivi (anche pensando a proporre l'AW149).

In Cina, dopo la commessa di 30 AW139 e AW169 in configurazione HEMS ottenuta a fine 2016, l'ing. Romiti ha confermato la possibilità concreta di ulteriori sviluppi di mercato (e la forte attenzione dell'azienda e conseguirli), ma non ha confermato la cifra di ulteriori 45 velivoli venduti entro il 2016 che era stata comunicata dall'ing. Moretti, AD di Leonardo, alle commissioni parlamentari nella presentazione del piano industriale 2017-2021.

Sono stati inoltre illustrati i dati del PDR. Questi gli importi conseguiti: Tesserà 4796, Benevento 4992, Brindisi 4599, Frosinone 4604, Frosinone R&O 5207, Anagni 4589, Meccanica 4091, Vergiate 4430, Ingegneria 5182, Customer Support 5108, Training 5108, Procurement 4968, Commerciale 4992.

A questi importi vanno sommati i 200 euro legati alla presenza che abbiamo modificato rispetto al vecchio contratto AgustaWestland e che saranno presi da tutti i lavoratori tranne quelli che hanno fatto più di 20 giorni di malattia breve e assenza ingiustificata nel 2016 (tutte le altre assenze sono considerate presenza). Dopo questi 20 giorni di "abbuono" i 200 Euro si ridurranno proporzionalmente per ogni altro eventuale giorno di malattia breve o assenza ingiustificata.

Negli stabilimenti produttivi abbiamo un dato più basso che nelle realtà impiantistiche e di servizio a causa del mancato raggiungimento dell'obiettivo di riduzione del costo industriale.

Questo parametro non ha pagato in nessuno stabilimento, tranne Benevento. Si tratta di un parametro che era sempre stato utilizzato anche nel contratto AgustaWestland nelle aree produttive (non nelle altre) e che non aveva mai dato problemi (come abbiamo verificato in sede di contrattazione le serie storiche degli ultimi 6 anni), eppure quest'anno non ha pagato. Va precisato che il mancato pagamento non è dovuto alla struttura del PDR Finmeccanica, perché con questi risultati il parametro non avrebbe pagato nemmeno nel vecchio PDR AgustaWestland.

Alcuni stabilimenti (Tessera, Brindisi, Frosinone, Frosinone R&O, Benevento) hanno recuperato parzialmente grazie al superamento del 100% di alcuni altri obiettivi di sito (in questi casi di superamento del 100% dell'obiettivo il nuovo contratto Leonardo Finmeccanica one company prevede il pagamento di un premio linearmente superiore al massimo teorico raggiungibile).

Dovremo verificare con attenzione i motivi di questo fatto fastidioso e non prevedibile sulla base dei dati degli anni precedenti. Dovendo rinegoziare gli indicatori del premio già quest'anno, l'accordo Finmeccanica ce lo consente, dovremo cercare di intervenire per evitare che nel PDR 2017 pagato nel 2018 il problema si ripeta. Come abbiamo fatto per il PDR in pagamento migliorando l'indicatore del capitale circolante che ha avuto un risultato discreto (il 75%), dopo che l'anno precedente non aveva pagato in quasi tutti i siti, e i 200 euro legati alla presenza, che quest'anno saranno percepiti da tutti i lavoratori o quasi in virtù del meccanismo sopra ricordato.

Questo è stato l'unico problema rilevante relativo ai parametri del PDR, essendo stato raggiunto al 100% il parametro di andamento di Leonardo Finmeccanica (20% del premio), all'81,5% quello sull'EBITA di divisione (25% del premio), all'87,5% quello di Efficacia complessiva e registrandosi risultati alti o addirittura al 100% o oltre sugli altri parametri di stabilimento come piano consegne velivoli, piano consegne trasmissioni, qualità (non a Benevento e in meccanica, dove si registrano valori che andranno verificati), soddisfazione del cliente, indice di efficienza flotte, fatturato, tempi di emissione degli ordini, milestones, eventi significativi e altri.

FIOM NAZIONALE

Roma, 2 maggio 2017