

10.a Commissione Senato

MEMORIA DI FIOM-CGIL E CGIL NAZIONALE SU PIAGGIO AEROSPACE

Piaggio Aerospace Industries opera nei settori difesa e business aviation. Fondata nel 1884 a Genova, la società ha oggi sede a Villanova d'Albenga e impiega attivamente 1.117 lavoratori, di cui 31 in cassa integrazione, nelle sedi di Villanova d'Albenga, Sestri Ponente, Roma. Nella controllata Piaggio Aviation (che detiene la proprietà intellettuale del P180 civile) operano 23 lavoratori e altri 80 sono dipendenti della LaerH di Albenga azienda nella quale sono stati esternalizzati reparti produttivi vitali per il settore velivoli.

La società è soggetta alla cosiddetta Golden Power, i poteri speciali che il Governo si riserva di esercitare su società considerate di interesse strategico nazionale. Piaggio Aerospace è attualmente in amministrazione straordinaria (cosiddetta legge Marzano) sulla base del Decreto Legge 347 del 2003, convertito nella Legge 39 il 18 febbraio 2004, e ha fatto ricorso per la dichiarazione dello stato di insolvenza al Tribunale di Savona. Siamo dunque in presenza di una procedura concorsuale di natura amministrativa, non di liquidazione, che si pone l'obiettivo, tra gli altri, **di conservare e rilanciare il complesso produttivo salvaguardando i posti di lavoro**. Commissario è stato nominato l'Avvocato Vincenzo Nicastro.

Nella business aviation, Piaggio Aerospace progetta, sviluppa e produce il **turboelica Avanti EVO**, la terza di una leggenda dell'aviazione, il **P.180**. L'Avanti EVO ha riscritto le regole dell'innovazione e dell'efficienza. Caratteristiche uniche sono la sua aerodinamica e la configurazione a tre superfici portanti (3LS) ad eliche spingenti. L'Avanti EVO può trasportare 7 passeggeri ed è il prodotto in linea con un mercato in continua evoluzione nei velivoli executive. Ad Agosto 2017 è stato sottoscritto un accordo di cessione con una presunta società di diritto lussemburghese una volta ottenuta la Golden Power. Su questa operazione che prevedeva la cessione della proprietà intellettuale degli aeromobili civili, e per la mancata trasparenza e garanzia sulle prospettive produttive e occupazionali, e per la grave incertezza sul futuro dei siti produttivi, abbiamo espresso come FIOM e CGIL la nostra contrarietà.

L'azienda inoltre progetta, sviluppa e produce il **sistema a pilotaggio remoto P.1HH**, uno dei sistemi di classe MALE (Medium Altitude Long Endurance, ossia per missioni di lunga durata a medie altitudini) più avanzati a livello internazionale e l'unico sistema di questa categoria in Europa.

Le sue caratteristiche sono :

- E' il più veloce del mercato nella categoria,
- Ha capacità di volare a altitudini estremamente elevate,
- E' sicuro perché è derivato da una piattaforma con certificazione civile (che è quella del P.180, il quale ha sviluppato più di 1 milione di ore di volo),
- E' ognitempo, cioè può compiere la propria missione in maniera largamente indipendente dalle condizioni atmosferiche,
- **E' dual use, caratteristica fondamentale per il futuro aziendale**, cioè ha tutta una serie di caratteristiche che al di là della missione prettamente

militare gli consentono di svolgere anche missioni di carattere istituzionale (il sistema risponde alle necessità di una vasta gamma di situazioni di rischio quali attacchi terroristici, così come protezione e monitoraggio di zone economiche, infrastrutture e luoghi sensibili, prevenzione ambientale, ecc.),

- Essendo derivato da una piattaforma civile, **si presta ad un riutilizzo futuro in una chiave totalmente civile**, che per molti versi oggi è ancora limitata dal fatto che le regolamentazioni per l'utilizzo dello spazio aereo devono essere riviste per consentire agli aeromobili a pilotaggio remoto di volare nelle stesse aerovie degli altri velivoli.

Il P.1HH ha consentito a Piaggio Aerospace di coagulare tutta una serie di elementi della filiera produttiva che è largamente europea ma sostanzialmente italiana. **Leonardo è il principale partner di questo programma. A oggi, il P.1HH è entrato nell'ultima fase del suo processo di sviluppo, che comprende tra l'altro l'avvio della produzione e della messa in servizio dei sistemi.** Alcune tappe fondamentali di questo percorso sono state:

- centinaia di ore di test a terra e in volo effettuate su 4 diverse macchine
- l'integrazione del primo sistema di comando e controllo remoto Beyond Line of Sight (controllo via satellite della macchina in collaborazione con Leonardo e Telespazio)
- la prima sperimentazione di missione civile di un P.1HH in collaborazione con ENAC e Poste Italiane

L'importanza del P.1HH risiede nel fatto che ha consentito la sperimentazione, lo sviluppo delle tecnologie, delle capacità e dell'esperienza che oggi risultano fondamentali per svilupparne l'evoluzione: il P.2HH, velivolo che avrebbe dovuto rappresentare un salto tecnologico verso un sistema a pilotaggio remoto ancor più potente e versatile, sistema che potenzialmente può porre l'Italia ai vertici di questo segmento del mercato. **La cancellazione dell'ordine del P.1HH da parte degli Emirati Arabi costituisce la ragione di fondo che insieme al mancato finanziamento degli ordini da parte del Governo italiano ha originato l'attuale situazione di crisi e il disimpegno del principale azionista.**

FIOM e CGIL ritengono che il P.1HH rappresenti dunque un prodotto che esiste e che a nostro avviso dovrà costituire il futuro produttivo, da finanziare opportunamente, innestando su di esso tutte le eventuali evoluzioni innovative. Occorre quindi non disperdere in alcun modo i piani di export e di vendita esistenti ad una serie di entità governative che hanno già espresso il loro interesse, e da utilizzare nella strategia futura quale fondamentale strumento commerciale anche in accordo con le autorità governative perché essendo un prodotto "controllato" segue le stesse regole di commercializzazione di altri prodotti soggetti alla legge di esportazione di materiali defence.

Nel settore della **produzione dei motori**, dove lavorano circa 300 occupati, l'attività è garantita da contratti con clienti strategici quali Pratt & Whitney Canada, Pratt & Whitney USA, Rolls Royce, Honeywell, Aeronautica Militare nelle sue varie sfaccettature.

Nel Piano Industriale 2017/2021 ne era prevista la vendita. FIOM e CGIL nell'esprimere la loro netta contrarietà a questa scelta ritengono che sia necessario puntare al netto miglioramento dell'efficienza e quindi consentire di non perdere le occasioni di crescita. In questo settore i lavoratori, per sopperire alle mancanze dell'azienda (insufficienti numero di lavoratori, attrezzature e materiali), hanno dato tutta la loro disponibilità ad affrontare il tema degli orari e delle flessibilità. I Clienti credono nei lavoratori Piaggio: ne apprezzano la qualità del loro lavoro, la puntualità ogni volta che sono messi nelle condizioni operative proprie degli obiettivi richiesti. In questo settore si può pensare, a nostro avviso, ad un incremento di attività; i dettagli si ritrovano nei preventivi già pronti e presentati ai Clienti ad esempio: Pratt&Whitney Canada e America, corredati di tutto quello che serve per investire nel futuro solidamente.

Nel settore **Revisione e Manutenzione Motori** le potenzialità, che nel passato sono state trascurate in modo inaccettabile, sono altrettanto significative.

I lavoratori chiedono che, oltre ai contratti in essere (ca 30 milioni) più quelli già siglati verso l'Amministrazione Difesa (40 mil), nella visione strategica da ricostruire per Piaggio non si perda l'idea che quello di Villanova diventi un vero Centro di eccellenza delle Manutenzioni Motoristiche per il nostro Paese.

Alcune sale prova sono a disposizione per attirare **nuove attività** ; in tal senso è utile attrarre la manutenzione dei motori PT6 che equipaggiano i velivoli P180 dove i lavoratori sono professionisti riconosciuti. Gli ingredienti ci sono tutti e bisogna assolutamente evitare che siano messi a rischio anche i contratti "storici" di questo settore, come le manutenzioni dei motori Viper delle nostre amate Frecce Tricolori.

In sintesi, per questo settore, si chiedono chiare rassicurazioni affinché le scelte Industriali del nostro Paese si esprimano con atti concreti non solo al fine di consolidare i contratti già siglati per il 2019 (ca 40 milioni) ma per analizzare quali altri programmi potrebbero aggiungersi. Anche in questo settore perdere queste occasioni non troverebbe spiegazioni logiche. **Segnaliamo ad esempio il programma N.E.E.S. che riguarda il nuovo elicottero ex A129 Mangusta per il quale Piaggio ha proposto ufficialmente all'Esercito Italiano, da tempo, il motore di Safran, azienda francese con cui Piaggio detiene un accordo per la produzione di una percentuale pari all' 11% delle parti.** Questa soluzione potrebbe dare lavoro, per lungo tempo, sia alle aree produzione motori che alla manutenzione.

Segnaliamo inoltre che il motore Rolls Royce, AE2100 che equipaggia macchine per il trasporto pesante quali il C130 e il C27J, viene attualmente revisionato in Spagna e, conoscendo bene i vantaggi di cui godrebbe l'Aeronautica Militare, riportare in Italia le attività di manutenzione e revisione costituirebbe un vantaggio anche per le stesse positive ricadute occupazionali (finora l'azienda non ritenendo strategiche le attività motoristiche ha rifiutato tale opportunità).

Il velivolo MB339 (Frecce Tricolori) dovrebbe inoltre vedere allungata la sua vita poiché lo sviluppo del Leonardo M345 (con motori Williams) non è ancora completo. E' quindi opportuno poter ragionare sulla possibilità di acquisire la revisione del motore Williams, in modo che l'Aeronautica Italiana, voli su una macchina che da lavoro a Leonardo e a Piaggio.

Per quanto riguarda il settore **Progettazione ed Ingegneria Industriale Velivoli** tenuto conto del cambiamento dell'assetto societario con l'abbandono di Mubadala e del contestuale stop alle commesse del velivolo a pilotaggio remoto P1HH da parte di Adasi, siamo di fronte ad una situazione delicata da affrontare tempestivamente e positivamente. **Il patrimonio di conoscenze e professionalità di questi settori, dove sono stati inseriti oltre 50 giovani ingegneri aeronautici**, che hanno fatto esperienze all'avanguardia in un progetto strategico per il Paese, e al quale l'Aeronautica ha dato un grande appoggio con l'impiego delle basi militari, **costituisce un patrimonio da non disperdere**. I giovani ed in generale i tecnici specializzati sarebbero attratti subito verso possibilità di lavoro principalmente all'estero, come già sta accadendo in questi giorni. Dalla notizia dell'insolvenza, numerose offerte di lavoro sono letteralmente piovute su questi ingegneri per attrarli a scegliere altri rapporti di lavoro.

Chiediamo pertanto, con forza, che i programmi legati al volo a pilotaggio remoto del velivolo P1HH vengano prioritariamente autorizzati al proseguimento per completare i voli di certificazione in questo periodo di amministrazione straordinaria. In questo quadro è opportuna una riflessione sul futuro della commessa finora prevista per il programma P2HH che era da sviluppare con altrettanti fondi dei paesi emiratini e che hanno abbandonato l'impresa.

Il P1HH è arrivato all'80% del suo programma certificativo con velivoli già in produzione e in prova sull'Aeroporto di Trapani, programma che chiediamo e auspichiamo vivamente non sia abbandonato e possa trovare l'interesse nell'utilizzo operativo da parte del Governo per fare da volano sul mercato. Ci sono altri programmi aziendali quali il velivolo MPA (pattugliatore pilotato che potrebbe trovare interesse nel suo settore) di cui il prototipo ha già volato e troverebbe interesse sul mercato se solo fosse rimesso in pista il completamento del suo sviluppo.

Per il settore Velivoli Civili –Il P180 e Piaggio Aviation non si può pensare ad uno stop ma ad una chiara ed immediata indicazione di proseguimento delle attività. Ci sono velivoli P180 in linea di assemblaggio finale con cliente ed altri da completare per essere pronti ad un rilancio sul mercato civile dell'aviazione. Solo all'inizio di questo stesso anno l'ex Amministratore Delegato aveva deliberato un piano di acquisto per materiale utile alla costruzione di decine di velivoli P180. **Anche per il P180 dalla progettazione alla produzione bisogna tenere vive le linee e riattivare i potenziali clienti**. Chi possiede il P180 lo apprezza senza ogni dubbio ed anche se il progetto risulta maturo ci sono ancora da coprire mercati importanti di riferimento. Se anche il Governo crede in questo prodotto per la sua flotta e autorizzerà al proseguimento delle attività il tutto si completerà con il miglioramento, tanto auspicato dai lavoratori, sulla Manutenzione Velivoli presente a Sestri Ponente che può migliorare le sue risposte ai clienti e sviluppare le sue potenzialità. Che sono tante. Ci sono oltre 200 velivoli P180 che necessitano di manutenzione, c'è la flotta dell'Aeronautica Italiana da mantenere e anche da rinnovare.

Da questo versante si tratta di liberare risorse per le aree che non si ritenevano strategiche e che ora potrebbero ritrovare l'occasione di riscatto verso quel progetto originato nel 2014 tale da attrarre tutto il resto dell'Azienda, in sinergia e cooperazione, e alimentare l'interesse per questa società in quanto completa e flessibile ai cambiamenti ed alle evoluzioni.

Grande attenzione deve essere dedicata anche sulla situazione di LaerH, stabilimento sorto ad Albenga che contiene tre reparti provenienti da Piaggio, che non ha ancora potuto consolidarsi sufficientemente sul mercato per altri prodotti perché ha sofferto il cambio di strategia e la mancanza di affidabilità dei piani strategici e degli obiettivi produttivi della proprietà emiratina. LaerH ed i lavoratori che erano in Piaggio e che sono passati in quella realtà, sotto la guida del Ministero dello Sviluppo Economico che ha dettato le modalità, richiedono di salvaguardarne la continuità poiché LaerH è assolutamente complementare a Piaggio. Lì nascono le fusoliere dei velivoli, dalla prima lamiera ai trattamenti delle superfici. **Chiediamo di valutare l'opportunità di estendere alla LaerH le condizioni previste dalla legge Marzano.**

Conclusioni

Come più volte abbiamo ribadito nel corso degli incontri presso il Mise occorre prendere atto che le linee fondamentali del piano di risanamento approvato nel 2017 non si sono concretizzate. Da qui e dalla continua incertezza sul piano strategico, produttivo e finanziario insieme alle mutate condizioni di mercato hanno fatto sì che la Società non fosse più finanziariamente sostenibile.

Abbiamo più volte messo in evidenza come non si stessero realizzando alcuni dei presupposti del piano di risanamento, tra cui la messa in discussione dello stanziamento di fondi per lo sviluppo del programma P.1HH.

I lavoratori della PiaggioAero e Piaggio Aviaton nutrono un profondo senso di appartenenza, orgoglio e dimostrano la responsabilità che discende dalla tradizione che fanno di rappresentare in questa azienda con progetti e prodotti di qualità e di inusuale innovazione: una vera eccellenza del Made in Italy. Non hanno percepito e condiviso lo stesso atteggiamento da parte dei vertici aziendali verso questo patrimonio di professionalità.

Dopo l'ennesima battuta d'arresto del programma di ristrutturazione, i lavoratori sono sconcertati che gli stessi vertici aziendali possano condurre saldo il timone fuori dalla tempesta. Anche per queste ragioni è necessario continuare a confrontarsi col Governo di questo Paese e col Commissario nominato dal Ministero dello Sviluppo Economico su come Piaggio (con Laerh) e tutti i lavoratori si inseriscano in quelle politiche industriali utili e indispensabili per costruire una prospettiva per questa azienda così importante per la nostra economia, prospettiva finalmente concreta e salda nel tempo.

A questi obiettivi si è stretto l'intero territorio ligure, la sua comunità, rappresentata simbolicamente dalle decine di Sindaci, la Provincia, la Regione che hanno investito tantissimo per il trasferimento dell'attività a Villanova d'Albenga con soldi pubblici, e con una visione strategica, pagando il prezzo della chiusura parziale di Sestri e l'esternalizzazione di attività ad Albenga. In una Provincia come quella di Savona che soffre una crisi molto pesante e in quanto tale riconosciuta dal Mise "area di crisi complessa", gettare al vento queste potenzialità, rappresentate da PiaggioAero, significa per i lavoratori presenti e per tutti gli studenti degli Istituti Tecnici, dei Licei, dell'Università e per l'insieme della comunità un colpo durissimo e irreparabile.

Roma, 18 dicembre 2018