



Leonardo Aerostrutture: Domanda di mercato sostenuta ma incapacità dei player di consegnare i velivoli

Nella giornata del 16 ottobre c.m., si è tenuto l'incontro annuale della Divisione Aerostrutture di Leonardo, alla presenza delle Direzioni Corporate e di Divisione con il Coordinamento nazionale Fim-Fiom-Uilm,

Il settore di aeronautica civile vede un mercato con una domanda sostenuta che in alcuni casi supera la richiesta che c'era prima del Covid. La pandemia tuttavia ha generato una riorganizzazione in particolare nella catena di forniture che oggi è in sofferenza, sia per la chiusura di alcune aziende che per la difficoltà a sostenere la crescita della domanda.

A questo si aggiunge la crisi di Boeing, sotto controllo della FAA (Amministrazione Federale dell'Aviazione), che non più tardi di qualche giorno fa ha annunciato un piano di pesante riduzione di personale (17.000 esuberanti) e la ricerca sul mercato di 35 miliardi di dollari.

La divisione Aerostrutture è una delle aziende di fornitura di primo livello di riferimento degli attuali, e unici, grandi player del settore (Airbus e Boeing) che valgono circa l'80% del fatturato. La competizione mondiale nella componentistica è accesa e si svolge su abbattimento dei costi con aziende che producono in parti del mondo dove le condizioni di lavoro sono tutt'altro che dignitose e dove i governi sostengono il settore con investimenti.

Nel 2023 i risultati sono tuttavia positivi rispetto al 2022: +53% ordini, +23% ricavi, i lavoratori passano da 4001 a 4085 al netto delle uscite. Soffre ancora l'EBITA che seppur in miglioramento vede il segno meno 160 milioni di euro.

Prosegue il programma di investimenti in nuove tecnologie, macchinari e di installazione di impianti fotovoltaici in tutti e 4 i siti.

I programmi produttivi legati ad Airbus (A321, A220) vedranno una salita produttiva anche nel 2025, sull'ATR c'è una interlocuzione aperta per la prossima generazione che dovrà vedere anche una sostenibilità ambientale con nuovi motori meno inquinanti.

Aerostrutture è una divisione che attira nuove competenze, anche attraverso gli Aerotech Campus di Pomigliano e Grottaglie, che sono patrimonio di tutto il Gruppo.

Sui programmi Boeing (767 e 787) invece permane l'incertezza per mancanza di comunicazioni sui volumi. Il sito al momento più impattato rimane Grottaglie sul quale si intravede, non ancora comunicata, una ulteriore discesa del rate che potrebbe portare ad un ulteriore richiesta di cassa integrazione e al mantenimento di tutte le misure adottate per il contenimento del vuoto lavoro.

L'accordo sottoscritto a Luglio è confermato anche se potrebbero esserci ritardi nella messa a disposizione degli spazi necessari all'arrivo della divisione Elicotteri.

Una situazione quindi complessa, variegata, con molte incertezze ma che se gestite per tempo e sostenute da Leonardo, come avvenuto a luglio con Grottaglie, potrebbe portare alcune positività.

Come FIOM riteniamo che Leonardo può esprimere le sue potenzialità di competenza, qualità ed esperienza nel settore, occorre che l'azienda continui ad investire in innovazione di prodotto e processo e valorizzazione delle lavoratrici e dei lavoratori, che in questi anni hanno permesso una produzione di alto valore. Occorre una maggiore attenzione rispetto alla gestione delle ditte in appalto, all'applicazione di quanto previsto nel contratto integrativo, a vigilare che l'applicazione del CCNL dell'industria metalmeccanica sia reale e non solo su carta.

A questo però, per uscire dalla crisi, competere a livello globale e guadagnare mercato occorre il sostegno del Governo al settore dell'aeronautica tornando ad investire sul civile fondi che oggi sono di esclusivo utilizzo militare.

Fiom nazionale

Roma, 17 ottobre 2024