

RASSEGNA Stampa Uilm Nazionale**IL VOLO DI LEONARDO VERSO UNA PROSPETTIVA CONCRETA****Il volo di Leonardo verso una prospettiva concreta**

Antonello Di Mario

SPREAD

*L'atmosfera che s'avverte da alcune settimane nella Divisione Aerostrutture di Leonardo nel punto di Antonello di Mario*

L'atmosfera che s'avverte da alcune settimane nella Divisione Aerostrutture di Leonardo nel punto di Antonello di Mario su Formiche.net

Carmelo Barbagallo, venerdì 23 febbraio, incontrerà in assemblea i lavoratori dello stabilimento Leonardo di Pomigliano d'Arco. Nello stabilimento campano si realizza il programma produttivo che riguarda il velivolo B767 e proprio da qui si percepisce una nuova prospettiva per il sistema delle aerostrutture nazionali.

L'ATTIVITÀ DI LEONARDO NELLE AEROSTRUTTURE

Leonardo è l'unico fornitore che progetta e produce gli assemblaggi e le parti della famiglia del Boeing 767. Si tratta di un aereo di linea bimotore a fusoliera larga, medio-grande, a lungo raggio sviluppato da Boeing. È capace di trasportare da 181 (versione a tre classi) a 375 passeggeri (versione a classe unica ad alta densità) a seconda delle versioni (-200/-300/-400) e configurazioni della cabina. Il nuovo velivolo KC-46 per il rifornimento in volo, basato sul programma 767, è costruito da Boeing per l'Aeronautica militare USA (USAF). Il contratto prevede la produzione di 179 KC-46 tanker per sostituire i vecchi KC-135 tanker che sono stati in servizio fin dal 1965. Leonardo continuerà anche a progettare e produrre la nuova versione KC-46.

ATR ED IL "TURBOPROP"

La visita del segretario generale della Uil sottolineerà agli addetti del sito, appartenente al gruppo guidato dall'ad **Alessandro Profumo**, il rilancio della manifattura nel settore specifico attraverso investimenti mirati in tecnologia, ricerca e sviluppo. Solo così sarà possibile assicurare un futuro di lungo termine alla costruzione di velivoli in Italia ed in particolare allo sviluppo del "Turboprop". Fondata nel 1981 Atr, azienda leader nel mercato dei velivoli regionali con meno di 90 posti, ha venduto quasi 1.700 aeromobili che equipaggiano le flotte di circa 200 compagnie aeree in quasi 100 Paesi. La Divisione Aerostrutture di Leonardo realizza a Pomigliano d'Arco l'intera fusoliera degli Atr. Nell'ambito delle azioni di miglioramento del programma "Turboprop" è stato creato



sul sito un centro di consegna che consente di realizzare le attività di accettazione del prodotto direttamente in Campania, evitando che queste debbano essere svolte nel sito produttivo di Tolosa.

IL FUTURO DEL TRASPORTO CIVILE

È bene ricordare che il settore del trasporto civile è in crescita e lo sarà per almeno altri vent'anni. Si prevede, infatti, una domanda che oscillerà tra i 35mila e i 40mila nuovi aerei per un valore complessivo del mercato di almeno 6mila miliardi di dollari: un fatturato che le case produttrici di Boeing e di Airbus si spartiranno equamente. In questo contesto Leonardo si gioca un pezzo importante del proprio futuro.

BOEING ED AIRBUS COME PARTNER

Il gruppo italiano, è già partner di programmi con Boeing, ed anche con Airbus. Leonardo per Boeing nel sito di Grottaglie realizza le due più grandi sezioni di fusoliera 44 e 46 in fibra di carbonio mentre in quello di Foggia produce gli stabilizzatori posteriori. E poi, c'è l'attività produttiva in Campania non solo a Pomigliano D'Arco, ma anche a Nola. Nei quattro stabilimenti che si occupano di aerostutture del gruppo Leonardo sono impegnati oltre 4.500 addetti interni e altri 2.500 esterni. La divisione in questione realizza in un vero e proprio distretto dell'Italia meridionale le parti del B767; dell'A380 e dell'A321 per Airbus; quelle della cosiddetta "C Serie" (bireattori medio raggio ad ala bassa, ndr) per Bombardier; parti dell'ATR "Turboprop" per il consorzio composto da Leonardo ed Airbus Group.

LA NECESSITÀ DI UN NUOVO "TURBO PROP"

Proprio in riferimento a quest'ultima produzione, i dati sono confortanti sia per quanto riguarda il fatturato ed ordini che per il portafoglio-ordini: quasi due miliardi di dollari e ben 113 ordini. Insomma, l'ATR si conferma il velivolo bimotore turboelica regionale più venduto. Ma, nonostante il rapporto tra ordini e fatturato sia risultato pari a 1,45 ed il portafoglio ordini assicuri la produzione per il prossimo triennio è consigliabile tenere alta l'attenzione. Perché la tecnologia del "Turboprop" riguarda un prodotto che ha più di trent'anni e che andrebbe sostituito da un altro più moderno dal punto di vista della tecnologia, delle prestazioni e capace di reggere meglio la concorrenza nel settore specifico.

GLI EFFICACI RISULTATI DI ATR

Alessandro Profumo soffermandosi sulla joint venture paritetica con Airbus per il "Turboprop" regionale, nella presentazione del nuovo piano industriale agli analisti finanziari, lo scorso 30 gennaio, non ha avuto esitazioni: "Atr è una buona partnership – ha sottolineato- dà buoni risultati e generazione di cassa. Consideriamo futuri investimenti e ne parleremo con Airbus".

COME REALIZZARE BUONI MARGINI INDUSTRIALI

È proprio questa la strada da seguire: occorre investire nella divisione "Aerostutture" determinanti per la crescita aziendale; bisogna acquisire nuove commesse di lavoro, a partire da quelle per Boeing e Airbus; è necessario rafforzare le collaborazioni esistenti nel settore. In quest'ottica sarà utile rivedere i perimetri delle divisioni, lo sviluppo delle attività duali, civile e militare, unificando le competenze dell'ingegneria, sia in ricerca e sviluppo, sia in quella industriale. Solo così un'impresa può ritornare competitiva e realizzare, grazie alla manifattura, quei margini industriali che le consentono di guardare con fiducia al domani. È questa l'atmosfera che s'avverte da alcune settimane nella Divisione Aerostutture di Leonardo e che molto probabilmente anche Carmelo Barbagallo ascolterà dai lavoratori metalmeccanici dello stabilimento di Pomigliano d'Arco il prossimo 23 febbraio.

Ufficio Stampa Uilm

Roma, 09 febbraio 2018