

Rafforzare la cooperazione attraverso la catena di fornitura per una trasformazione sostenibile del settore aeronautico



Il settore aeronautico e aerospaziale europeo si trova a una svolta decisiva. Con il traffico aereo che supera i livelli pre COVID-19, l'industria è sempre più sotto pressione per realizzare le transizioni verde e digitale pur rimanendo competitiva, resiliente e socialmente sostenibile, in un contesto di concorrenza globale, interruzioni della catena di fornitura, prezzi elevati dell'energia e incertezza geopolitica.

Tutti questi fattori stanno esercitando pressioni sui salari e sulla garanzia del posto di lavoro, soprattutto per i lavoratori della catena di fornitura.

Tuttavia, esistono soluzioni...

Il progetto FLY-SUS di industriAll Europe, finanziato dall'UE, "Rafforzare la cooperazione attraverso la catena di fornitura per una trasformazione sostenibile del settore aeronautico", risponde direttamente a queste sfide e traccia il percorso verso una transizione giusta ed equa.

Per garantire la sostenibilità della catena del valore aerospaziale a livello europeo, il progetto incoraggia la cooperazione, la condivisione delle responsabilità e un forte dialogo sociale fra tutte le parti interessate.

PUNTI DI FORZA

- Competenze uniche grazie alla capacità di creare un aeromobile dall'inizio alla fine sul proprio territorio: una lunga tradizione aeronautica + un know-how preservato e tramandato
- Una solida base industriale: grandi operatori che si affidano a un elevato numero di subappaltatori europei
- Know-how riconosciuto a livello internazionale: la maggior parte della produzione europea di aeromobili civili è destinata all'esportazione e l'industria aeronautica europea è un leader mondiale
- Ottime prospettive per i prossimi anni con un portafoglio ordini completo per i prossimi 10 anni
- Uno dei soli tre settori europei che possono avere prospettive positive nei prossimi anni secondo lo studio "Ending European Naivety" (Porre fine all'ingenuità europea)

PUNTI DI DEBOLEZZA

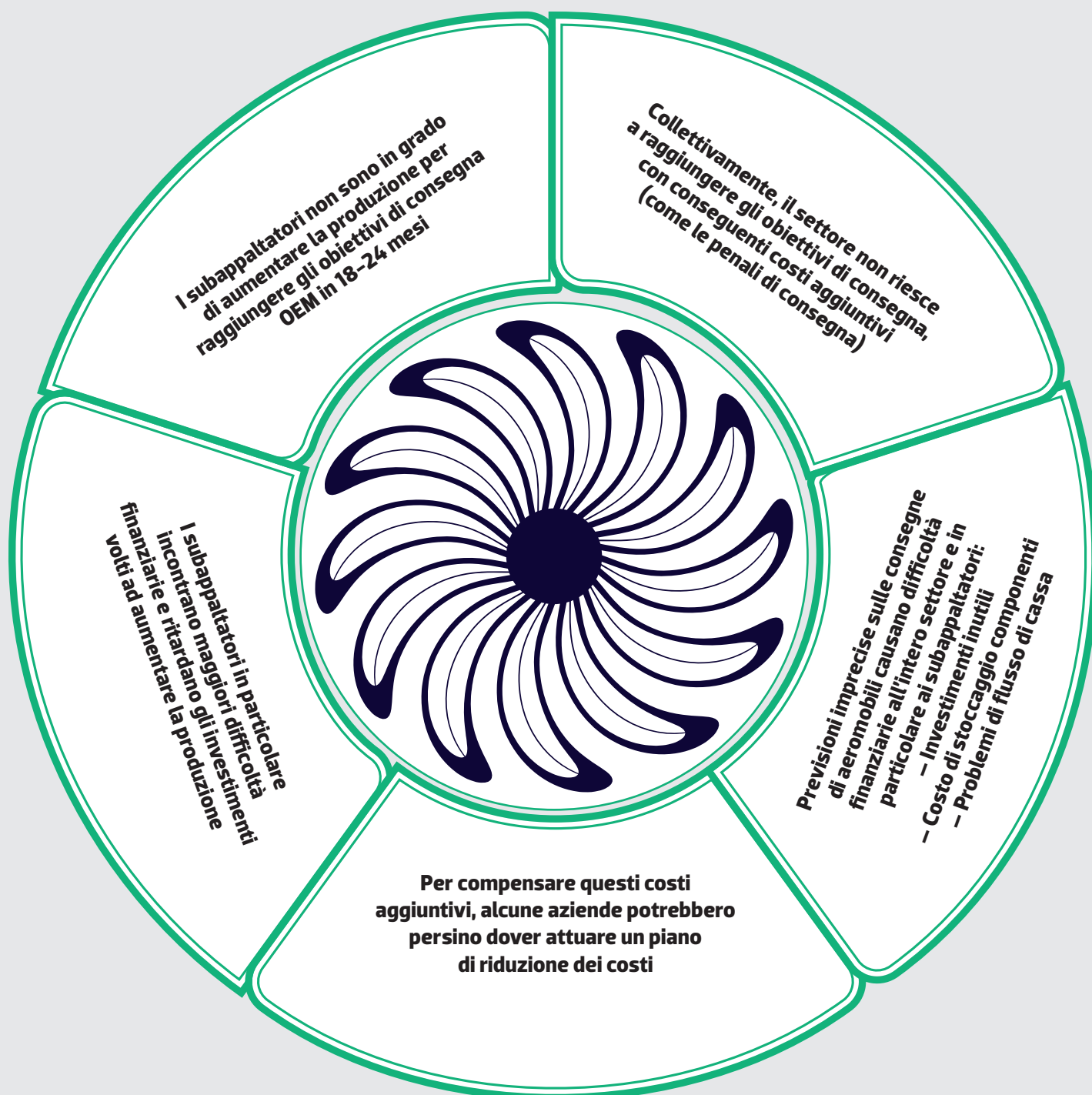
- Divario tra forte domanda di aeromobili da un lato e risorse insufficienti dall'altro
- Tensioni e instabilità nella catena di subappalto:
 - Aumento del rischio di delocalizzazione e attività in eccesso in altre regioni del mondo
 - Attuazione di una strategia di duplice approvvigionamento da parte di importanti appaltatori: con due fornitori da due diverse regioni del mondo, dove in precedenza c'era spesso un solo fornitore europeo
 - Indebolimento dell'industria aerospaziale europea (composta principalmente da piccole e medie imprese invisibili nel dibattito pubblico)
- Mancanza di investimenti = invecchiamento degli impianti in Europa + R&S insufficienti + scarso coordinamento tra operatori + mancanza di strategia industriale a lungo termine
- Obiettivi di remunerazione degli azionisti che a volte prevalgono sugli investimenti in personale e macchinari e impediscono il successo a lungo termine
- Disaccordi e incomprensioni all'interno della catena del valore aeronautica:
 - Obiettivi di consegna degli aeromobili sul territorio europeo non condivisi dall'intero tessuto industriale = frammentazione delle dinamiche di produzione e creazione di un circolo vizioso
 - Limitate risorse finanziarie e umane per dedicarsi agli aeromobili del futuro: mancanza di visibilità comune e realistica sugli aeromobili verdi, che riduce i potenziali sforzi di investimento degli operatori del settore

Paradossalmente, portafogli ordini da record non si traducono in una buona salute finanziaria per tutti gli operatori del settore. Oltre alle recenti incertezze (crisi sanitaria, crisi energetica, ritardi nelle consegne, ...), alcuni appaltatori preferiscono duplicare la loro catena di fornitura, mettendo in competizione tra loro fornitori europei ed internazionali.

Queste situazioni generano complessità, costi aggiuntivi e potenzialmente aumentano i rischi all'interno del tessuto industriale

europeo, che si sforza di organizzarsi per soddisfare l'alto livello di domanda. L'attuale fragilità della base industriale aeronautica europea impedisce investimenti adeguati negli aeromobili del futuro carbon-free.

A causa della delocalizzazione e la mancanza di investimenti in aeromobili ecologici carbon-free, l'industria europea potrebbe perdere la sua leadership nella produzione di aeromobili.



RACCOMANDAZIONI

- 1. Ottimizzare una strategia industriale europea per l'aviazione civile incentrata su questioni di sovranità e transizione giusta (ad es. Libro bianco europeo sull'industria aeronautica), coinvolgendo le parti sociali europee**
- 2. Sviluppare una nuova politica di condivisione dei rischi tra appaltatori principali e subappaltatori europei: il produttore di apparecchiature originali (OEM) deve assumersi una quota maggiore di rischio rispetto a oggi**
 - Orientamenti per il settore a diversi livelli, anche su scala mondiale
 - Gli impegni di consegna degli OEM devono inoltre vincolare gli OEM nei confronti dei fornitori
 - Promuovere strutture centralizzate di acquisto di materie prime
 - Riequilibrare i rischi in situazioni eccezionali (energia, inflazione, crisi)
 - Adoperarsi per prorogare la durata dei contratti e degli impegni fra tutte le parti
- 3. Migliorare la disponibilità di liquidità per i fornitori dell'industria aeronautica**
 - Proporre tempi di pagamento affidabili da parte degli OEM
 - Ridurre i tempi di pagamento dei fornitori – creare uno standard europeo per il settore
 - Includere il finanziamento degli investimenti nei contratti di subappalto
 - Creare una politica specifica della Banca europea per gli investimenti (BEI) per i subappaltatori del settore aerospaziale
- 4. Esigere impegni a livello occupazionale e di investimenti in cambio di aiuti pubblici per il settore aerospaziale**
 - Preferenza europea
 - Creazione di valore e produzione: una quota definita si deve realizzare nelle regioni che forniscono le rispettive risorse finanziarie
 - Includere sistematicamente la contrattazione collettiva e un numero minimo di apprendistati e formazioni quale condizione per il finanziamento pubblico
- 5. Coinvolgere subappaltatori in attività R&S per gli aeromobili del futuro, in particolare fissando una quota minima richiesta di finanziamenti pubblici destinati alle PMI**
 - Coordinare il settore a livello UE e migliorare il coordinamento tra appaltatori e subappaltatori
 - I fondi pubblici per la ricerca dovrebbero interessare un maggior numero di subappaltatori
 - Collegare gli aiuti pubblici e il cofinanziamento di R&S alla produzione locale

RACCOMANDAZIONI

6. Rafforzare i cluster aeronautici europei intensificando la cooperazione tra le varie parti interessate in ciascuna regione (imprese di settori diversi, sindacati, università, ...)

- Aumentare la visibilità del settore aeronautico, in particolare delle PMI/imprese a media capitalizzazione sul mercato del lavoro locale
- Creare percorsi di carriera tra subappaltatori e produttori di apparecchiature originali (OEM) al fine di aumentare la visibilità sul mercato del lavoro; sviluppare meccanismi di distacco e lavoro ripartito tra imprese del settore
- Stabilire un coordinamento locale tra imprese su questioni trasversali (approvvigionamento di materie prime, cibersecurity, ...)
- Continuare ad aumentare il supporto alla cibersecurity da parte degli OEM per i fornitori
- Condividere informazioni con i rappresentanti dei lavoratori degli appaltatori principali nelle rispettive catene di fornitura aerospaziali per consentire il coordinamento tra lavoratori nella catena di fornitura e appaltatori principali (creare nuovi canali di comunicazione per identificare difficoltà nella catena di fornitura attraverso la rappresentanza dei lavoratori)

7. Rendere più attraente il lavoro nel settore aeronautico:

- Tutte le imprese dovrebbero avere strutture rappresentative dei lavoratori
- Tutte le imprese dovrebbero avere contratti collettivi
- Istituire nei vari paesi europei sistemi permanenti di cassa integrazione su cui i subappaltatori possono contare in caso di crisi economica per evitare perdita di posti di lavoro e di competenze
- Le imprese (fornitori e OEM) dovrebbero raggiungere un tasso minimo di apprendistato e formazione. Qualora le imprese non raggiungano questo tasso, dovrebbero pagare una sanzione che andrà ai fondi nazionali per sostenere la formazione nel settore aeronautico
- Proporre organizzazioni del lavoro adatte alle famiglie e sostenere approcci come l'assistenza all'infanzia organizzata dall'azienda, scuole locali ben attrezzate e un trasporto pubblico efficiente
- Offrire ai lavoratori maggiore flessibilità in termini di orario di lavoro, in particolare agli operai

8. Facilitare l'accesso a una soluzione finanziaria conveniente per l'industria europea, compresa l'industria aeronautica e la sua catena di fornitura

- Reindirizzare il risparmio privato europeo verso l'industria europea
- Creare opzioni di finanziamento convenienti e a lungo termine per l'industria europea
- Creare un equivalente del Livret A francese (deposito a risparmio) per l'industria europea, che includa i subappaltatori del settore aerospaziale
- Aumentare l'azionariato dei dipendenti
- Incoraggiare gli investimenti pubblici in imprese di importanza strategica europea per il settore