

Meccanica, il gruppo Omr vara il bilancio sociale e non esclude la Borsa

Automotive

Primo report Esg del gruppo che anticipa gli standard europei di rendicontazione

Matteo Meneghello

Omr inaugura un nuovo capitolo della sua storia presentando il suo primo bilancio sociale. Un segnale di apertura che, come spiega Marco Bonometti, presidente del gruppo bresciano, fornitore per la filiera nazionale e internazionale dell'automotive, «riconosce la sostenibilità come una leva strategica per rafforzare la competitività, promuovere l'innovazione e contribuire alla costruzione di un sistema produttivo più efficiente». Una scelta volontaria (anticipa gli standard europei di rendicontazione Esg) di autoregolamentazione e di disciplina che progressivamente, non si esclude possa eventualmente portare anche all'apertura del capitale all'esterno, come confermato dallo stesso Bonometti.

«Questo è senza dubbio un primo passo in un percorso verso una maggiore trasparenza e capacità di raccontare chi siamo e cosa facciamo - ha detto Bonometti -. Vogliamo creare valore insieme a tutta la nostra filiera di riferimento con questo strumento operativo, individuando di volta in volta

gli ambiti in cui intervenire. In un contesto in forte evoluzione come quello del settore in cui operiamo, in cui il dimensionamento produttivo resta un fattore determinante, è inoltre strategico farsi trovare pronti e aperti, anche eventualmente a ricevere capitali dall'esterno. La Borsa è un'opportunità significativa a fronte di un obiettivo preciso. Omr vuole senza dubbio crescere, strutturarsi e svilupparsi come organizzazione, anche se resto convinto che fino a quando le risorse interne sono sufficienti, non è opportuno cercarne altrove. Ma non bisogna escludere altre opzioni e soprattutto bisogna adottare una mentalità aperta, come mostra questo ultimo concreto passo di Omr».

Nonostante le criticità del settore automotive, nel 2025 Omr ha registrato un Ebitda di 58 milioni, pari all'11% del fatturato, il valore più elevato nella storia dell'azienda, con un utile netto di 22 milioni di euro e un patrimonio netto salito a 295 milioni di euro. Il fatturato, secondo i dati forniti dall'azienda relativi all'attività di sette stabilimenti (4 in Italia e 3 all'estero) è stato di 529 milioni di euro. Dati che, secondo il Gruppo, dimostrano come crescita economica e sostenibilità possano rafforzarsi reciprocamente. L'impegno del gruppo bresciano cade in

un momento di profonda transizione e trasformazione per l'industria automobilistica, soprattutto per la catena della fornitura. E non è un caso se tra i pilastri della strategia presentata ieri da Omr c'è il progressivo sviluppo delle tecnologie basate sull'alluminio, materiale che consente di alleggerire i componenti fino al 40-50% rispetto alle soluzioni tradizionali, contribuendo – spiega la società in una nota – a ridurre consumi ed emissioni dei veicoli e a sostenere la transizione verso la mobilità elettrica.

Nel dettaglio, il Piano di sostenibilità individua cinque direttrici strategiche: decarbonizzazione, economia circolare, salute e sicurezza delle persone, filiera responsabile e governance.

Per questa ragione il gruppo continua a investire nell'economia circolare, valorizzando il recupero interno dei materiali e puntando a una gestione sempre più efficiente delle risorse. Nel 2025, inoltre, gli stabilimenti italiani hanno consumato oltre 17.900 MWh di energia da fonti rinnovabili, di cui più di

2.270 MWh autoprodotti tramite impianti fotovoltaici, contribuendo a una riduzione del 6% delle emissioni di CO₂ rispetto all'anno precedente. Dal punto di vista della risorse umane, inoltre, Omr conta oggi oltre 4 mila dipendenti nel mondo, distribuiti tra Europa, Nord America, Asia e Africa. Il Bilancio prende in esame un campione di 1.623 dipendenti attivi in Italia, Cina, Stati Uniti e Marocco, provenienti complessivamente da 47 Paesi: oltre il 94% del personale è assunto con contratto a tempo indeterminato, a conferma – motiva la società – della politica aziendale orientata alla stabilità occupazionale e alla valorizzazione delle competenze.

L'azienda sottolinea inoltre di non avere fatto ricorso alla cassa integrazione anche nelle fasi più complesse della storia aziendale in un contesto di mercato che sta conoscendo criticità legate alla transizione ecologica, rallentamento della domanda e profonde trasformazioni industriali. Nel 2026, infine, il percorso di Omr è stato accompagnato anche dal conseguimento della certificazione Uni/PdR 125, dedicata alla parità di genere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARCO BONOMETTI
Presidente
gruppo
Omr

6

**Ricavi a 529 milioni
ed Ebitda record
di 58 milioni nel 2025
con utile netto
a quota 22 milioni**

IL SALONE DI FARNBOROUGH

Leonardo, primi ordini per 11 elicotteri civili

Leonardo apre il Salone aeronautico di Farnborough, nel Regno Unito, con un primo risultato commerciale di rilievo. Il gruppo italiano ha firmato un contratto per la fornitura di 11 elicotteri civili a un primario operatore del Medio Oriente, con consegne previste entro il 2028. L'accordo consolida il posizionamento del costruttore nei segmenti del trasporto, del soccorso e del supporto all'industria energetica. Secondo fonti di mercato, il valore della commessa si aggira sui 200 milioni. L'intesa inaugura la presenza di Leonardo alla principale manifestazione internazionale del settore, dove il gruppo presenta un portafoglio di tecnologie che copre l'intero spettro delle esigenze operative, dalle piattaforme con e senza equipaggio ai sistemi anti-drone, dalla sensoristica avanzata alla cybersecurity, fino alle tecnologie spaziali e alle capacità di comando e controllo per la gestione di operazioni multidominio. In esposizione figurano alcuni dei programmi più rappresentativi del gruppo: dal caccia Eurofighter Typhoon al Global Combat Air Programme (Gcap), dagli addestratori M-346 Block 20 e M-345 all'elicottero multiruolo AW149, fino a Proteus, il dimostratore di elicottero completamente autonomo. Spazio anche alla collaborazione con il gruppo turco Baykar e allo sviluppo delle nuove soluzioni Collaborative Combat Aircraft, nell'ambito di un ecosistema progettato per operare in maniera pienamente integrata.

Sul fronte industriale, Leonardo mette inoltre in evidenza il rafforzamento della propria capacità produttiva attraverso la joint venture con Rheinmetall e la recente acquisizione di Idv. «Stiamo vivendo una fase di profonda trasformazione dello scenario internazionale, che richiede una risposta industriale sempre più solida, innovativa e tempestiva», ha dichiarato Lorenzo Mariani, amministratore delegato e direttore generale di Leonardo. «Rafforzare la capacità produttiva, rendere più resilienti le catene di fornitura, accelerare lo sviluppo delle nuove tecnologie e investire nelle competenze sono condizioni essenziali per sostenere la crescita del settore».

—Mara Monti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL COMMENTO

Le risposte che servono all'industria

GIUSEPPE BOTTERO

La risposta alle richieste dell'industria, che invoca un piano per rilanciare l'economia del Nord, non può essere affidata a un cavillo. Mentre un territorio decisivo per lo sviluppo del Paese alza la voce, con una serie di istanze precise, il ministro Urso prende tempo e spiega che la Zes non sarà allargata a tutta Italia. - PAGINA 20

IL COMMENTO

Le risposte che servono all'industria

GIUSEPPE BOTTERO

La risposta alle richieste dell'industria, che invoca un piano per rilanciare l'economia del Nord, non può essere affidata a un cavillo. Mentre un territorio decisivo per lo sviluppo del Paese alza la voce, con una serie di istanze precise, il ministro Urso prende tempo, spiegando che la Zes non sarà allargata a tutta Italia perché «è sostenuta da risorse europee della politica di coesione». Semmai, dice, si può «estendere quanto già previsto nelle aree Zls», per snellire «le procedure di semplificazione amministrativa». Un pannicello caldo, un susseguirsi di sigle e acronimi che non bastano minimamente a rassicurare sulla volontà di cambiare passo.

Per rendersi conto del senso d'urgenza, basta un giro di telefonate tra gli imprenditori dell'indotto automoti-

ve nel Torinese, già in fibrillazione per le notizie deva-

stanti che arrivano da Volkswagen, pronta a tagliare 100 mila posti: è ora di un colpo di frusta, di accorciare i tempi per le autorizzazioni con una procedura di silenzio-assenso di massimo sessanta giorni, di uscire dalle sabbie mobili della carte bollate liberando le amministrazioni locali

dall'onere di assumere decisioni rischiose rispettando la certezza del diritto. «Se noi eliminiamo i costi della burocrazia, che sono 80 miliardi di spese aggiuntive all'anno, abbiamo tre finanziarie già coperte», sostiene il presidente di Confindustria Emanuele Orsini.

L'industria ha provato a cambiare pelle, in qualche caso c'è riuscita, emancipandosi e guardando ai nuovi comparti, in particolare la Difesa e l'aerospazio. Ecco

perché i tavoli annunciati da Urso non bastano: non saranno una video-call o un viaggio a Roma in più a salvare un settore chiave. Servono, piuttosto, una serie di impegni scritti, una sorta di patto in totale trasparenza per spingere gli investimenti. In un momento in cui l'energia è diventata la più pericolosa arma di ricatto geopolitico, perché chi vuole investire nelle rinnovabili deve scontrarsi con tempi che vanno dai due ai cinque anni solo per un permesso? Sarebbe meglio, sostengono le imprese, affidarsi a un commissario, sollevando i sindaci dei piccoli paesi dalla responsabilità delle decisioni.

Un'azione è urgente, specialmente dopo l'ennesima frenata europea sul sistema delle quote climatiche, il cosiddetto sistema Ets. Le aziende si aspettavano una rivoluzione, è arrivata una «revisione marginale» che può addirittura compromet-



tere il tessuto produttivo europeo. L'Italia è tra i Paesi che pagano il prezzo più alto: vetro, ceramica, acciaio, chimica, cemento, metalli, carta «rischiano di scomparire», dice ancora Orsini, piegati da prezzi del carbonio tre o quattro volte più alti rispetto ai concorrenti americani e asiatici. A Bruxelles il governo si è battuto per una soluzione che non lasciasse

indietro la nostra manifattura: l'impegno non è bastato. E adesso il Paese si trova davanti a una sfida che riguarda il futuro economico e occupazionale: tornare a crescere, o sparire. —

S Urso a La Stampa



Nell'intervista a La Stampa del 16 luglio, il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, ha detto che la Zes al Nord è impossibile perché l'Europa lo vieta

