

■ Eads seleziona la statunitense Spirit AeroSystem

## La sezione 15 della fusoliera dell'A350XWB non sarà prodotta da Alenia Aeronautica

**A**lla fine la notizia ha trovato conferma. Airbus ha scelto la statunitense Spirit AeroSystem come

fornitore di primo livello per la sezione 15 della fusoliera dell'A350XWB, per cui era in gara anche Alenia Aeronautica. Il coinvolgimento della società di Wichita, già selezionata dal competitor Boeing per parte della fusoliera del Dreamliner, anch'essa in composito ma con una diversa distribuzione dei materiali, fa parte della nuova strategia di Airbus, forte di una trimestrale dai risultati in attivo – grazie anche ad un marzo dal miglior risultato di sempre, 48 consegne in un mese (v. articolo a pag. 840) – che prevede una progressiva esternalizzazione nella produzione per tamponare le perdite dovute all'apprezzamento del dollaro rispetto alla moneta europea.

Nella scelta appare anche evidente una compensazione a vantaggio di un'azienda americana per la recente scelta fatta dal governo statunitense di affidare ad Eads, a scapito della Boeing, la fornitura del nuovo Tanker alle forze aeree statunitensi. Tuttavia Alenia Aeronautica ha ancora aperta la possibilità di partecipare al programma per altre importanti componenti dell'aeroplano.

Il raggiungimento dell'accordo con Spirit AeroSystem arriva a seguito dell'annuncio di un ulteriore ritardo (il quarto) nelle consegne dell'altro prodotto di punta di casa Airbus, l'A380.

Completato il processo di verifica del programma, che si trova adesso nella fase di passaggio dalla produzione individuale in bassi volumi (wave 1) a quella della produzione industriale di serie (wave 2), Airbus ha ritenuto non sostenibile la rapida accelerazione della produzione così come pianificata nel 2006. Il tempo e le risorse necessarie ad assicurare la produzione nella prima fase sono infatti più elevate di quanto previsto e questo ha generato ritardi nel passaggio alla fase successiva che comporta, soprattutto per quanto riguarda la sistemazione dei cablaggi rispetto alle esigenze dei singoli clienti, modifiche nelle modalità di produzione industriale degli aeromobili.

Nella sostanza il costruttore prevede di



Airbus ripianifica le consegne dell'A380, 12 macchine saranno pronte nel 2008 e 21 nel 2009

DALL'INVIATO MICHELA DELLA MAGGESA

consegnare 12 aerei al posto di 13 nel 2008 e 21, invece di 25, nel 2009. I dettagli relativi al nuovo piano di consegne e le tempistiche per il 2010 saranno oggetto di discussione con le singole compagnie in attesa nel corso delle prossime settimane. «Questo ultimo ritardo non è un ripetersi della vecchia situazione – ha detto a Tolosa **Tom Enders**, ceo di Airbus, all'apertura del Technical Press Briefing –. Adesso sappiamo quello che dobbiamo fare per standardizzare una produzione che richiede nuovi processi di lavorazione. Quello di cui abbiamo bisogno è di più tempo e di maggiori risorse rispetto a quanto pianificato nel 2006. L'A380 – ha continuato Enders – è un programma senza precedenti. I primi aerei consegnati hanno offerto una maturità operativa e standard elevatissimi ed è nostro compito continuare a mantenerli per ogni singolo esemplare».

In questa occasione, contrariamente a quanto avvenuto in passato, Airbus non ha registrato nessuna cancellazione per il super jumbo a seguito dell'annuncio. In merito

invece alla ristrutturazione complessiva di Airbus e alle cessioni dei siti di produzione, fallite almeno per quanto riguarda Francia e Germania, il numero uno della società di Tolosa ha detto: «Il nostro obiettivo è di migliorare l'efficienza, di ridurre i costi e di ridefinire la base dei nostri fornitori, in modo da poterci posizionare bene sul mercato con l'A350XWB. Una delle chiavi del successo sarà data, per questo e per nuovi programmi, dal proseguimento del processo di internazionalizzazione. Il nostro centro in India ha da poco celebrato il suo primo anno di attività mentre è stata appena aperta una nuova struttura in Medio Oriente per i ricambi. In agosto aprirà i battenti la final assembly line in Cina (destinata alla produzione degli aeromobili della famiglia A320 e che vedrà uscire il primo esemplare a giugno 2009, NdR) e per quanto riguarda gli Stati Uniti costruiremo nuove linee di assemblaggio per i tanker e per i freighter, che si andranno ad affiancare ai centri di ricambio, addestramento e ingegneristici già presenti su territorio».

Infine per quanto riguarda l'A320, il programma di maggior successo dal punto di vista commerciale, Airbus ha fatto sapere a Tolosa che nei prossimi 2 anni saranno investiti sul programma 270 milioni di euro per incrementarne la produzione ed ha confermato quanto annunciato l'anno scorso, ovvero che entro il 2010 gli esemplari prodotti ogni mese saranno 40. ●