



I reports trimestrali di Boeing e Airbus, la scheda



Boeing e Airbus, in questi giorni, hanno reso noto i dati trimestrali dell'andamento commerciale e industriale.

Dai reports pubblicati emerge che se il trasporto aereo civile ha subito una significativa battuta d'arresto, le attività produttive pare godere ancora di buona salute. I due principali players, quest'anno, produrranno e consegneranno un numero record di jet, anche se il calo importante degli ordini modificherà la situazione nel prossimo biennio producendo una riduzione della

produzione di narrow-body, stimata da diversi osservatori in un meno 30% fino al 2011.

Boeing, nell'ultimo trimestre ha visto ridursi gli ordini per i suoi modelli 737 e 787 di dieci unità ognuno, un taglio che ha portato il totale delle cancellazioni a 101 da inizio anno, per tutti i velivoli.

Il costruttore americano a fine settembre ha dichiarato che il totale degli ordini netti è di 80 unità mentre le consegne effettuate ai clienti sono 359.

Il programma che ha avuto il numero più alto di cancellazioni è il 787, il quale da solo ne ha registrate 83, incluso quelle dell'ordine di Thomson Airways in cui sono confluite First Choice e TUI, i due operatori di viaggio inglesi che avevano ordinato separatamente 33 velivoli 787.

Boeing conserva 850 ordini per il 787, anche se le note difficoltà del progetto hanno prodotto lo slittamento del primo volo e quindi delle consegne ai clienti.

Le cancellazioni relative ai 737, invece, sono sedici da inizio anno, anche se Boeing anticipa un nuovo ordine di 11 737 di un cliente non ancora noto.

Dal report reso pubblico dal costruttore americano si denota che la situazione complessiva di Boeing, stando ai dati dal 1 gennaio al 29 settembre di quest'anno, che

ci sono stati 181 nuovi ordini, che al netto delle cancellazioni si riducono ad 80; inoltre che gli aerei consegnati sono stati 359, portando il portafoglio degli ordini in backlog a 3435 velivoli ancora da consegnare ai clienti.



Vediamo la situazione dall'altra parte dell'Atlantico, in casa Airbus. Il costruttore europeo, a settembre, ha ricevuto due nuovi ordini a fronte, però, di quattro cancellazioni. La situazione delineata dai dati della prima parte dell'anno parla dunque di 149 ordini.



Le cancellazioni registrate sono solo 26, mentre le consegne alle aerolinee sono state 358, delle quali 38 nel solo mese di settembre. Sempre più significativo è il dato degli ordini del A350 Xwb che incassa complessivamente 493 ordini.

Le consegne di settembre comprendono un A380 alla Singapore Airlines, la compagnia di lancio del superjumbo, e fra le cancellazioni dello stesso mese sono riportate quelle dei tre narrow-body di Kingfisher Red, la low-cost della compagnia aerea indiana Kingfisher Airlines e la cancellazione dell'A330 della Guggenheim Aviation Partners.

Airbus ha ridotto le sue stime per il 2009 sulle consegne dell'A380 da 14 a 13, dei quali ha consegnato fin ad ora solo 6 esemplari, per cui resta difficile raggiungere l'obiettivo prefissato di consegnarne altri 7 negli ultimi tre mesi dell'anno in corso.

Nel terzo quarto dell'anno, tirando le somme, Airbus e Boeing hanno consegnato rispettivamente 358 e 359 aerei. Entrambe le compagnie stimano di raggiungere una cifra complessiva per il 2009 che si aggirerebbe intorno ai 480 velivoli.

La considerazione finale è che si registra, almeno rispetto ai dati a cui eravamo abituati negli scorsi anni, ad un taglio importante di ordini, le aziende, durante il 2009, non hanno ridotto significativamente le attività produttive e le consegne. I velivoli da consegnare sono ancora un numero importante per entrambi i produttori.

Resta ancora da giocare la partita sui narrow-body, con il successo delle aerolinee low-cost la previsione di consegna nei prossimi venti anni è valutata, sia da Boeing che da Airbus, in circa 16.800 velivoli, con un mercato di sostituzione stimato in oltre diecimila velivoli.

In questo segmento si presenta un nuovo protagonista, la Cina. Il colosso asiatico concentra nella classe dei narrow-body il maggiore sviluppo della sua domanda interna ed è ormai determinato a entrare prepotentemente anche nel mercato dei costruttori aeronautici.