



## La prossima generazione di velivoli narrow-body e il duopolo Boeing e Airbus.

E' opinione di Nick Cunningham, analista aerospaziale presso Evolution Securities a Londra, che i ritardi di Airbus e Boeing potrebbero creare uno scenario mai veramente considerato dagli analisti del settore. L'industria aeronautica mondiale potrebbe vedere la rottura della leadership che Boeing e Airbus.

Nel mercato dei narrow-body, gli aerei da 100 a 200 posti a corridoi singolo, i due players hanno per decenni avuto un duopolo controllando un segmento che rappresenta circa il 60 per cento del mercato totale aeronautico.



Lo sviluppo di un velivolo successore ai modelli presenti sul mercato ha un costo stimato di circa 10 miliardi di dollari. Boeing e Airbus non ritengono di investire una tale massa di denaro, se non quando le innovazioni tecnologiche apportate da nuovi motori, dai materiali e dalla progettazione della cellula, consentirà loro di

proporre alle aerolinee velivoli con almeno il 30% in meno dei costi operativi. La flotta dei narrow-body è stata locomotiva dello sviluppo del traffico aereo. Boeing e Airbus complessivamente hanno consegnato oltre 9.000 aerei dal 1967, anno di presentazione del primo B737 ed hanno circa 4.500 ordini in backlog.

Su questo mercato, che solo di sostituzione interessa centinaia di aerolinee e riguarda migliaia di aerei, sia General Electric che Rolls-Royce Group, prevedono motori di nuova generazione non prima del 2016, oggi essi spingono i costruttori ad adottare soluzioni parziali, e anche per i velivoli nuovi propongono i motori che hanno in produzione.

Todd Kallman, della Pratt & Whitney, ha dichiarato: "*Se qualcuno vuole rimotorizzare le piattaforme esistenti, crediamo che i nostri attuali motori siano in grado di fornire benefici sostanziali nel consumo di carburante, nonché ridurre il rumore e le emissioni*".

Infatti, Bombardier ha motorizzato la nuova serie dei CSeries con i motori di Pratt & Whitney, offre prestazione competitive e riduzioni del 15% dei costi operativi, propone un velivolo la cui entrata in servizio è prevista nel 2013 ed ha incassato l'ordine di Lufthansa di 30 velivoli per la versione del CSeries da 130 passeggeri.

Anche Embraer rincorre la domanda e pur di non restare fuori da questo segmento ha esteso, con il modello Rj195 a 118 posti, la famiglia dei jet regionali.





[www.aerospaziocampania.it](http://www.aerospaziocampania.it)

Ma è dall'Asia che arrivano i principali attacchi alle posizioni dominanti di Airbus e Boeing.

Il governo cinese, che controlla il costruttore aeronautico Comac, ha deciso di sostenere lo sviluppo della domanda interna di trasporto aereo con un velivolo nazionale il C919.

Il narrow-body progettato dai cinesi dovrebbe entrare in servizio nel 2016, avrà una configurazione da 168 a 190 posti e dovrebbe consumare il 15% di carburante in meno dei 737 e A320.

Anche dal Giappone in questi giorni arrivano novità su nuovi progetti aeronautico. La Mitsubishi Heavy Industries Ltd. , prospetta per il nuovo MRJ, che dovrebbe entrare in servizio nel 2014 , e che inizialmente doveva offrire fino a 90 posti a sedere, la possibilità di versioni allungate oltre i 100 posti.



Nonostante questo scenario, Airbus e Boeing non ritengono che sia in discussione la loro egemonia in questo segmento, infatti Leahy ha risposto che per Comac, Bombardier e Embraer saranno necessari "molti anni" prima di poter mostrare l'affidabilità dei loro velivoli.

Boeing ha in diverse occasioni manifestato la convinzione del management che con gli investimenti in ricerca e con le innovazioni apportate al nuovo programma B787, nei prossimi anni la società di Seattle proporrà alle aerolinee un velivolo straordinariamente innovativo e competitivo.

La differenza e il successo dei programmi in questo segmento, dove la fanno da padrone le compagnie low-cost, la farà la riduzione dei costi operativi.

Il carburante, che è il costo principale per le compagnie aeree, lo scorso anno ha contribuito ad una perdita di 16,8 miliardi dollari.

Nei prossimi anni se il prezzo del petrolio dovesse schizzare a valori oggi non ipotizzabili, il 2024 sarebbe un tempo di attesa troppo lungo per qualsiasi operatore.