

# Velivoli regionali: difficoltà e opportunità di un mercato in trasformazione

18.02.2010

*Bombardier e Embraer stanno riducendo drasticamente la produzione di velivoli regional jet. Le vendite dei turboprop hanno superato quelle dei jet regionali.*

Come accade in tutti i settori industriali, anche in quello aeronautico l'acuirsi della crisi impone alle aziende decisioni coraggiose e tempestive per mantenere i segmenti di mercato acquisiti. I produttori di aerei regionali e business sono quelli che per dimensione e tipologia di prodotto risentono maggiormente delle ricadute negative della crisi che ormai molti osservatori ritengono che si prolungherà più del previsto. Ai costruttori di velivoli regionali, si pone il problema di riposizionarsi ed intercettare la nuova domanda degli operatori, che sarà conseguente alle mutazioni dello scenario.



Le imprese si augurano che il crollo della domanda registrato nel corso del 2009 sia stato l'apice della crisi

di mercato. Quello dei regionali ha registrato un'importante novità: le vendite dei turboprop hanno superato quelle dei jet regionali, il che non accadeva da molti anni.

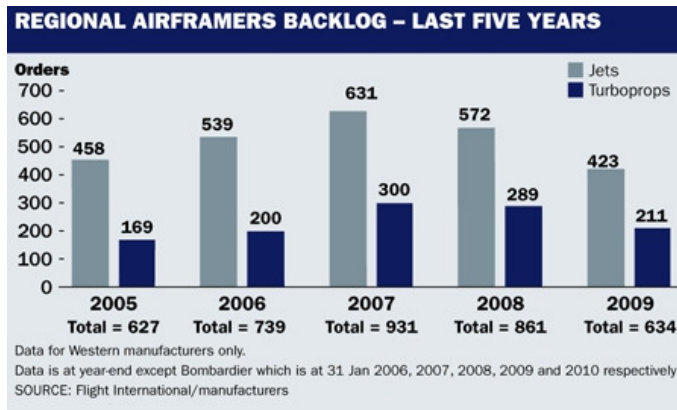
Il mercato di questa classe di velivoli, come l'intero comparto del trasporto aereo, ha subito un calo pesante degli ordini rispetto al 2008: da 255 ai 70 del 2009, con tagli sia per il settore jet (33 ordini netti in confronto ai 159 dell'anno precedente) che per i turboprop (37 velivoli venduti rispetto ai 96 del 2008). Per Embraer l'anno 2009 è tutto da dimenticare: gli ordini complessivi dell'intera gamma di Regional jet registrano un -39; un dato che somma le cancellazioni di ordini per ERJ-145 e E-195. Inoltre l'uscita dal mercato dell'aerolinea italiana Alpi Eagles e di quella brasiliana BRA ha avuto come conseguenza la cancellazione di altri trenta aviogetti che il costruttore brasiliano aveva in backlog.

Tutto questo ha portato i due modelli ERJ-145 e ERJ-195 a registrare il segno meno negli ordini netti, rispettivamente -25 e -24 velivoli. Bombardier, che produce velivoli di entrambe le tipologie, è il produttore principale di aerei regionali, con i suoi 88 ordini netti al 31 gennaio 2010, incluse le vendite di 50 aerei ordinati da Lufthansa, cliente di lancio dei CSeries che vanno da 120-150 posti.

WESTERN REGIONAL AIRCRAFT MANUFACTURERS 2009 VS 2008						
2009				2008		
Net				Net		
Jets	Seats	Deliveries	orders Backlog*	Deliveries	orders Backlog*	
<b>Bombardier</b>						
CRJ700-701	70	27	22	41	4	18
CRJ900	86	33	-4	18	52	23
CRJ1000	100	0	4	49	0	6
CSeries CS100	110	0	33	33	0	0
CSeries CS300	130	0	17	17	0	0
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>72</b>	<b>158</b>	<b>56</b>	<b>47</b>	<b>146</b>
<b>Embraer</b>						
ERJ-145	50	7	-25	8	6	0
E-170	70	22	-6	17	9	23
E-175	78	11	6	15	55	5
E-190	98	62	10	185	78	33
E-195	108	20	-24	40	14	51
<b>Total</b>	<b>122</b>	<b>-39</b>	<b>265</b>	<b>162</b>	<b>112</b>	<b>426</b>
<b>JET TOTAL</b>	<b>182</b>	<b>33</b>	<b>423</b>	<b>218</b>	<b>159</b>	<b>572</b>
<b>Turboprops</b>						
<b>ATR</b>						
ATR 42	48	6	-3	9	6	4
ATR 72	68	48	24	127	49	25
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>21</b>	<b>136</b>	<b>55</b>	<b>29</b>	<b>169</b>
<b>Bombardier</b>						
Q100/200	37	0	0	0	5	0
Q300	50	6	0	0	6	0
Q400	74	55	16	75	43	67
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>16</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>54</b>	<b>67</b>
<b>PROP TOTAL</b>	<b>115</b>	<b>37</b>	<b>211</b>	<b>109</b>	<b>96</b>	<b>289</b>
<b>Jet/Turboprop Total</b>	<b>297</b>	<b>70</b>	<b>634</b>	<b>327</b>	<b>255</b>	<b>861</b>

Source: Flight International and manufacturers. \*At year-end  
Bombardier data is for its fiscal year (to 31 January 2010) and backlog is at 31 January 2010 and 31 January 2009  
Figures exclude Challenger 800, Legacy corporate models and military deliveries, but include non-civil turboprops

Sebbene il mercato di Bombardier sia trascinato dall'offerta del nuovo twinjet, gli ordini totali della casa canadese sono calati di un quinto: 22 per il CRJ e 17 per il turboelica Q400 che non ha ripetuto l'exploit dell'anno 2008 (61 ordini).



È opinione condivisa fra tutti i costruttori, che bisognerà ancora affrontare 12-24 mesi di rallentamento delle vendite, prima di una vera ripresa del mercato. I dati del 2009 mostrano che per i velivoli turboprop l'arretramento degli ordini è meno vistoso. La produzione di questi aerei è cresciuta dell'11%, ATR e Bombardier

registrano segni positivi degli ordini netti, anche se ridotti al 30% dei 96 del 2008. ATR è sul mercato con le versioni da quarantadue e settantadue posti, la prima con -3 ordini netti e la seconda con +24; l'azienda canadese con il Q400 da settantaquattro posti ha registrato ordini netti per 16 velivoli.

Il costruttore italo-francese ha centrato l'obiettivo dei mille ordini totali per il programma ATR, incassando 40 nuovi ordini nel corso 2009. Tuttavia ha subito 19 cancellazioni, conservando un backlog di 136 macchine.

La joint venture EADS-Alenia ha dimostrato una capacità di penetrazione nel mercato del sud est asiatico, intercettando la domanda di velivoli regionali da parte degli operatori low-cost di quella regione.

ATR e Bombardier orientano l'attenzione verso i nuovi mercati asiatici e seguono l'evoluzione della domanda di velivoli turboprop sul mercato americano, che potrebbe recuperare, come si è verificato per il settore automobilistico, un interesse verso quelle macchine a basso consumo, ridotti costi di esercizio e, non ultimo, basse emissioni inquinanti.

La ripresa di domanda di velivoli regionali turboprop dalle aerolinee statunitensi, porrebbe ai due costruttori l'opzione di valutare nuove proposte e nuovi prodotti.

Bombardier e Embraer stanno riducendo drasticamente la produzione di velivoli regional jet, che hanno un costo del posto volato troppo alto, perché i mercati che hanno visto un incremento di traffico, in particolare la Cina, generalmente preferiscono aeroplani più grandi, ragione per cui Bombardier si è riposizionata, con il CSeries da 150 posti, sulla fascia di mercato dei narrow body, da sempre dominata da Airbus e Boeing.

