



Spirit Airsystem, preoccupazioni per i programmi narrow body

Le grandi aziende aeronautiche si misurano con i problemi della crisi economica mondiale e le valutazioni dell'amministratore delegato di Spirit Airsystem, Jeff Turner, non passano inosservate



L'Ad della azienda americana, sebbene si dichiari "estremamente preoccupato" per le valutazioni controverse espresse da addetti ai lavori e analisti del settore, sulla necessità di un taglio della produzione del narrow body nel 2010, ritiene che i grandi programmi e il gran numero di ordini acquisiti dai players, riusciranno a mantenere l'industria aeronautica mondiale al riparo dalla bufera scatenata dalla crisi economica globale.

Spirit AeroSystems è il fornitore indipendente più grande al mondo di strutture per velivoli commerciali. Formata da Onex Corporation nel giugno 2005, Spirit continua la propria attività di progettazione e costruzione di componenti per tutti i velivoli commerciali Boeing attualmente in produzione. Spirit progetta e costruisce attrezzature per la produzione di velivoli, ha capacità miste e fornisce ricambi ed assistenza aftermarket per linee aeree.

Turner ha espresso queste valutazioni durante un dibattito sui risultati trimestrali di Boeing e Airbus che, a suo avviso, hanno "sfidato la saggezza degli analisti", tutti hanno previsto un calo della produzione dei programmi narrow body, ma per il 2010, sia Boeing e Airbus mantengono sostanzialmente stabili i tassi di produzione dell'A320 e del 737.

Airbus ha annunciato all'inizio di quest'anno che la produzione di velivoli della famiglia A320 sarebbe scesa da 36 a 34 aerei al mese, Boeing continua a produrre trentuno 737 al mese.

Boeing, da giugno 2010, prevede di calare da 7 a 5 serie al mese le attività per il suo wide body 777, mentre Airbus terrà stabile la produzione della famiglia A330/A340 (8,5 al mese), spostando solo nel tempo un aumento delle serie mese previsto per questi velivoli.

Turner ha dichiarato: *"Flat is the new up"*, ovvero la stabilità è la nuova crescita, intendendo che, in questa fase di crisi, i tassi di produzione stabili sono da registrarsi come un dato positivo, al pari di una crescita in condizioni normali.

Boeing e Airbus, ritiene Turner, hanno condiviso che le attività in backlog garantiscono loro la flessibilità sufficiente ad evitare tagli di produzione.

Gli analisti sostengono invece che elevati tassi di produzione in cattiva congiuntura economica rischiano di far abbassare i tassi di leasing e il valore delle attività di approvvigionamento.

"Ero estremamente preoccupato tre e sei mesi fa, e lo sono tuttora" dice Turner "C'è disaccordo sulla stabilità o meno dei tassi. Finora Boeing e Airbus hanno dichiarato che sono in grado di tenere stabili i loro.



www.aerospaziocampania.it

Ma, Turner, anche su questo è tranquillo, perché il contratto di Sprit con la Boeing è strutturato in modo da richiedere sei mesi di preavviso per eventuali variazioni del tasso di produzione.