

RAPPORTO/3 AEROSPAZIO

Sukhoi, il jet russo mette le ali alla concorrenza

da pagina 53 a pagina 56

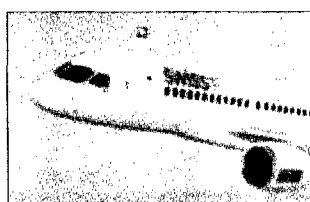
Rapporto / INDUSTRIA AEROSPAZIALE

Jet regionali, il Sukhoi spicca il volo

LOSCENARIO / Il caro-petrolio prima e la crisi poi hanno fatto cancellare molti ordini dalle compagnie aeree. Ma per gli aerei da 50 posti in su c'è gran fermento

L'unica vera novità dell'Air Show di Le Bourget, Parigi, è l'aereo realizzato dalla Scac, di cui è partner Alenia Aeronautica del gruppo Finmeccanica. E si riaccende la battaglia in questo segmento di mercato che si sta rivelando il più vivace in questa fase di crisi

I COMPETITOR



BOMBARDIER

La nuova famiglia dei Cseries del gruppo canadese dovrebbe effettuare il primo volo nel 2012



EMBRAER

Aerei in pista della famiglia E, i più venduti da parte della brasiliana Embraer, terzo produttore mondiale



MITSUBISHI

Prototipo di Mrj90, i cui primi esemplari la giapponese Mitsubishi conta di consegnare entro il 2013

PAOLA JADELUCA

Parigi

«Dobbiamo ora fare i conti con nuovi concorrenti, come il Sukhoi 100, potenziale rivale del nostro Boeing 737». Scott Carson, presidente e amministratore delegato della Boeing Commercial Airplanes, con le sue parole ha decretato il miglior battesimo di mercato che ci si potesse aspettare per il nuovo superjet realizzato dalla Scac, Sukhoi Civil Aircraft Company, cui è partner Alenia Aeronautica, controllata da Finmeccanica, con il 25 per cento delle azioni. Una dichiarazione fatta nell'affollato Auditorium dell'Air Show di Le Bourget, vicino Parigi, vetrina internazionale dell'industria aerospaziale che si tiene ad anni alterni con quello di Farnborough, Londra, proprio nel corso della conferenza stampa sulle strategie mondiali del gruppo di Chicago.

Il superjet 100 russo ha spiccato il volo per la prima volta dallo stabilimento di Komsomol, nell'estremo oriente russo, per atterrare sulle piste dell'aeroporto fuori Parigi, che quest'anno festeggia un secolo di vita. E' stata la vera, grande, novità del Salone che ha aperto i battenti in un clima piatto, specchio della congiuntura negativa internazionale. La crisi ha lasciato il segno: si lavora meno, si consuma meno, si viaggia meno. E gli ordinativi di nuovi aerei segnano il passo. Le previsioni per il futuro, per carità, indicano chiaramente la rotta: il trasporto aereo è destinato a una forte crescita, e la consegna di nuovi aerei riprenderà presto la corsa. Ma intanto le compagnie aeree, per contenere i margini, hanno disdetto molte prenota-

zioni o, nel migliore dei casi, rimandato le consegne.

Airbus, e ancora di più Boeing, si sono accontentati di ordini con il contagocce rispetto al boom degli anni passati. E tutti per aerei a corpo stretto. Sulle ali della congiuntura negativa prende infatti quota il mercato degli aerei più piccoli. E il più vitale in questa fase, è quello dei jet regionali, segnala 2008 Global Aerospace & Defense Industry Performance, il report annuale della Deloitte. Si tratta di aerei che costano meno, consumano meno, e si riempiono più facilmente, come ribadiscono anche gli analisti di Citi. E con un portafoglio di richieste che si avvicina a chiudere l'anno con 150 ordini, Sukhoi diventa la cartina al tornasole delle nuove tendenze. Un contratto con Avioleasing per 24 aerei e con la spagnola Gad Air per altri 2 più 2 opzioni; ha firmato una lettera d'intenti con l'ungherese Malev per 30 velivoli. Sul mercato russo, il cliente di lancio è Aeroflot mentre in Occidente è l'italiana ItAli. La prima consegna è prevista a fine anno alla compagnia nazionale armena Armavia.

La battaglia infuria. Embraer, uno dei marchi storici nel segmento dei jet regionali è subito partita al

contrattacco: secondo il giornale economico brasiliano Valor Economico, il governo russo non intenderebbe consentire al rivale con sede a San Paolo di vendere sul proprio territorio i jet più grandi, ma solo quelli fino a 70 posti. Se così fosse, si tratterebbe di una evidente limitazione del mercato. E i vertici della compagnia brasiliana avrebbero chiesto un immediato incontro per riaprire le trattative. La canadese Bombardier, altro storico marchio dei jet regionali, sta cercando di far fronte alla concorrenza con un nuovo modello, il Cseries, che avrà

100-130 posti e in parte si sovrappone al Boeing 737-600 e all'Airbus 318, entrambi da circa 125 posti. Ma il Cseries ha una caratteristica in più: è l'unico con un progetto che è ottimizzato per i 100-149 posti per mercato del settore da 110, perciò avrà la massima efficienza - raccontano gli esperti della Bombardier - Gli altri velivoli che insistono su questo mercato, infatti, o sono aerei più grandi ai quali è stata tagliata la fusoliera, come appunto il Boeing e l'Airbus, oppure aerei più piccoli ampliati aggiungendo una porzione di fusoliera al progetto originale, come per l'Embraer E195, a 108 posti, originariamente progettato per 70».

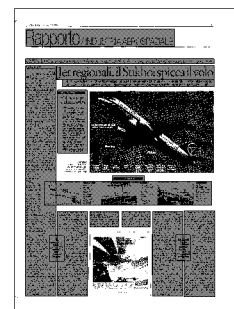
Si taglia, si allunga, si aggiorna: gli aerei non sono magliette, ci vogliono anni e soldi per costruire nuovi modelli e sbagliare le previsioni di mercato può costare caro. Con il caro petrolio e la guerra alle emissioni di CO2 è iniziata la corsa a modelli più efficienti e puliti. Ma anche ca-

paci di adattarsi ai cicli del mercato senza costi aggiuntivi. In questa fase sono proprio gli aerei tra i 50 e i 100 posti quelli che si rivelano più efficaci. E dove si combatte la battaglia più accesa. Sui cieli si allunga ora anche l'ombra del Giappone: la Mitsubishi promette di far volare entro il 2012 il nuovo Mrj90, velivolo da 90 posti con un motore innovativo che promette prestazioni molto aggressive.

Secondo le stime di Forecast In-

Sui marchi storici del settore premono ora anche concorrenti del Giappone e della Cina

“Un concorrente del Boeing 737” ha detto lo stesso Ceo di Boeing Commercial Airplanes



ternational nei prossimi 10 anni oltre 13.800 nuovi apparecchi saranno consegnati in tutto il mondo, per un valore di circa 1300 miliardi di dollari, e una buona fetta, quasi 4.000, riguarda proprio aerei regionali. Molti di più secondo altre fonti, per esempio la stessa Citi, che prevede 6.000-7.000 nuovi esemplari nei prossimi dieci anni. Le previsioni non coincidono. Dipende dallo scenario che si prefigura, dai confini dei segmenti di mercato, che a seconda del punto di vista scelto presenta diverse divisioni e/o sovrapposizioni. Profondamente differenti sono anche gli Outlook di Boeing e Airbus, che non a caso hanno due differenti strategie di mercato. E fa riflettere che proprio Scott Carson, abbia visto nel Sukhoi il concorrente futuro del 737 e anche dell'Airbus A318. Il 737 è l'aereo più venduto al mondo, la navetta dei voli a medio-corto raggio. Si stima che ne decolli o atterri uno in tutto il mondo ogni cinque secondi. Ma lo stesso Carson ha spiegato il senso della sua uscita: «Sukhoi -ha detto- come anche Embraer e Bombardier diventeranno produttori sempre più grandi, ripercorrendo a loro volta la storia di Boeing».

Tornando agli aerei regionali, una precisazione è d'obbligo. Il nome, che indica una rotta breve, oggi indica per lo più dimensioni e capacità di posti. Le nuove tecnologie, infatti, hanno trasformato i jet regionali in aerei capaci di coprire 3-4 ore di volo, come dire un Roma-Parigi, un Roma-Londra, fino a un Roma-Mosca. Distanze non indifferenti, insomma. Dove questi jet possono rivelarsi molto efficienti e capaci di abbattere i costi.

Soprattutto se si guarda ai mercati emergenti come la Cina, dove sono in costruzione 42 nuovi aeroporti per un investimento globale di 17,4 miliardi di dollari. Entro il 2010, dicono le rilevazioni diffuse da InterAirport China, il 70% della popolazione avrà uno scalo entro massimo 100 chilometri di distanza. Alcuni si accingono a diventare nuovi hub, snodi di scambio intercontinentale come già oggi Shanghai e Pechino. Ma molti saranno scali destinati ai voli diretti interni e internazionali. E su questo promettente mercato punta anche l'Arj21, prodotto dalla Caac, Commercial Aircraft Corporation of China, che dovrebbe decollare entro il prossimo anno.

LA TENDENZA

E' il momento della turboelica

Turboelica, il mercato gode oggi del vantaggio di minori consumi di carburante. E Atr, controllata Finmeccanica (50% Alenia e 50% Eads), ai vertici del mercato, all'Air Show di Parigi ha firmato contratti per 18 aerei turboprop da 50 a 74 posti (da Royal Air Maroc e Air Nostrum) e 12 opzioni che vanno ad aggiungersi ai 28 incassati dall'inizio dell'anno. I costi operativi ridotti hanno consolidato l'interesse per questo velivolo che nel 2008 ha dato ad Atr ricavi per 1,3 miliardi di dollari.

