

**Aviazione civile.** Le previsioni di Boeing e Airbus su come cambierà la domanda mondiale nei prossimi vent'anni

# In volo 30mila nuovi aerei

Investimenti stimati in 3mila miliardi di dollari, più altri 800 per i motori

PAGINA A CURA DI  
**Giorgio S. Frankel**

Per i due grandi costruttori di aerei di linea e cargo, Airbus e Boeing, che si spartiscono quasi alla pari il mercato mondiale degli aerei da oltre 100 posti, il 2009 è stato un anno davvero stressante, con performance estreme. Da un lato, la caduta catastrofica degli ordini totali al netto delle cancellazioni, scesi a soli 413 aerei di tutti i tipi e un valore globale stimato in 37 miliardi di dollari, contro i 1.439 aerei per più di 170 miliardi di dollari ordinati nel 2008,

## RICHIESTE ARRETRATE

A breve scadenza la prevista caduta degli ordini sarà compensata da quelli inevasi per oltre 6mila velivoli, pari a sette anni di produzione

che già fu un anno in forte calo rispetto ai 2.750 aerei del 2007. Dall'altro, c'è il record storico della consegna: 979 aerei, tra Airbus e Boeing, per un valore globale stimato in circa 103 miliardi di dollari. Dei due dati - la crisi degli ordini e il boom delle consegne - quello economicamente più importante, per ora, è il secondo, se non altro perché la quasi totalità dell'importo degli ordini viene pagato dai clienti alla consegna degli aerei.

A breve scadenza, la caduta dei nuovi ordini è fortemente attenuata da un carnet di ordini inevasi (backlog) per oltre 6.900 aerei

(circa 840 miliardi di dollari), pari a circa sette anni di produzione. Il quesito è se ci sarà una vera ripresa e quando: secondo alcuni, la svolta potrebbe essere nel 2012.

Nell'attesa, il problema-chiave dei costruttori è riorganizzare, d'intesa con i clienti, il calendario delle consegne, anticipandone alcune e posticipandone altre, per ridurre il rischio o l'impatto delle cancellazioni e mantenere un livello stabile di produzione senza compromettere la capacità industriale. Con la ripresa (se ci sarà, salvo una crisi strutturale dell'economia globale e quindi anche dell'industria aeronautica), il crollo degli ordini del 2009, riguardando le prospettive future, sarebbe diluito nel tempo e riassorbito dalla nuova domanda, senza un effettivo impatto sui costruttori. I dati del 2009 confermano che Airbus è in vantaggio su Boeing quanto a ordini netti e relativo valore, consegne e backlog, ma il confronto tra i due rivali è diverso secondo le varie categorie di aeromobili. Boeing, ad esempio, resta in vantaggio nella fascia dei widebody.

Sul medio-lungo periodo Airbus e Boeing mantengono il loro fondamentale ottimismo circa un trend di continua crescita della domanda mondiale di trasporto aereo e quindi del futuro fabbisogno di aeromobili. Le edizioni 2009, appena pubblicate, delle proiezioni ventennali dei due costruttori, riferite dunque al periodo 2009-28, non sono sempre facilmente tra loro confrontabili, per esempio per alcune differen-

ze di classificazione, ma poi in sostanza concordano, come negli anni precedenti, sui grandi dati.

Nei prossimi vent'anni saranno forniti, secondo Airbus, circa 24 mila nuovi aerei sopra i 100 posti, per un valore totale di 2.900 miliardi di dollari. Se si aggiungono i circa seimila aerei "regionali" da più di 50 posti previsti da Airbus si arriva a un totale di circa 30 mila nuovi aerei. Le proiezioni di Boeing indicano una domanda totale di 29 mila nuovi aerei, compresi i jet regionali, per poco più di 3.200 miliardi di dollari.

Dunque, si tratta di stime abbastanza concordanti, anche se poi divergono in vari dettagli.

## Il cargo raddoppia

Stima della ripartizione regionale della flotta di aerei da trasporto nel 2009 e nel 2028

	2009	2028
<b>Nord America</b>	982 (57%)	1.550 (40%)
<b>Asia-Pacifico</b>	277 (16%)	1.447 (37%)
<b>Europa ed ex Urss</b>	290 (17%)	547 (14%)
<b>America latina</b>	80 (5%)	149 (4%)
<b>Medio Oriente</b>	41 (2%)	99 (3%)
<b>Africa</b>	61 (3%)	72 (2%)
<b>Totale mondiale</b>	1.731 (100%)	3.864 (100%)

Fonte: Airbus, 2009

Come nelle precedenti edizioni delle loro analisi globali, Airbus e Boeing sono in grande disaccordo circa le prospettive degli aerei a grande capacità, i Very Large Aircraft (VLA), cioè i super-jumbo come l'A380 di Airbus o le nuove versioni dello storico 747 di Boeing. Airbus prevede, per il 2009-28, una domanda per oltre 1.300 VLA, mentre Boeing dimezza la stima a soli 740 aerei. Il fatto è che Airbus ha investito a fondo nello sviluppo e nel lancio dell'A380, oggi l'aereo più grande del mondo, con cui ha infranto un quarantennale monopolio di Boeing nel comparto, mentre Boeing non l'ha più veramente sviluppato.

Le stime di Airbus e Boeing sono grosso modo confermate da Rolls-Royce, secondo cui nel 2009-2028 saranno consegnati, a livello globale, 65 mila nuovi aerei per un valore di 3.800 miliardi di dollari, comprendendo però circa 35 mila jet d'affari. Il numero degli aerei di linea previsto da R&R si aggira sui 30 mila, come per Airbus e Boeing, inclusi però anche poco meno di duemila piccoli "regionali" della fascia dei 30-50 posti.

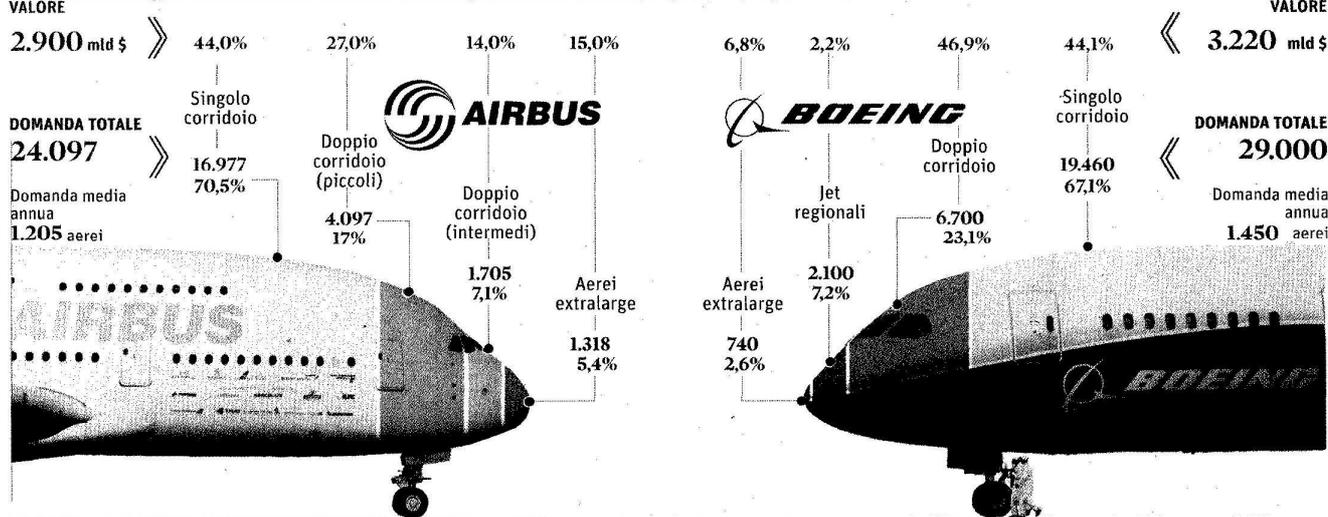
Airbus e Boeing concordano sostanzialmente nella ripartizione geografica della futura domanda. Al terzo posto l'Europa, con circa 7.500 aerei, preceduta dal Nord America con quasi 7.700. Al primo posto l'Asia con una domanda prevista di poco più di 8.700 aerei secondo Airbus, e quasi 9.000 secondo Boeing.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Due scenari a confronto**

Stime effettuate dai maggiori costruttori mondiali circa il futuro mercato degli aerei commerciali, secondo le principali tipologie, nel ventennio 2009-2028

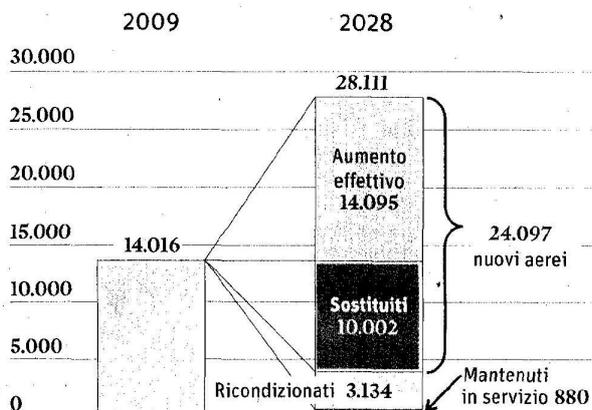


Nota: Airbus conteggia a parte la categoria degli aerei da 50 e 70/80 posti (jet regionali), con un totale di 6.078 velivoli

Fonte: Airbus, 2009; Boeing, 2009

**Rotte affollate**

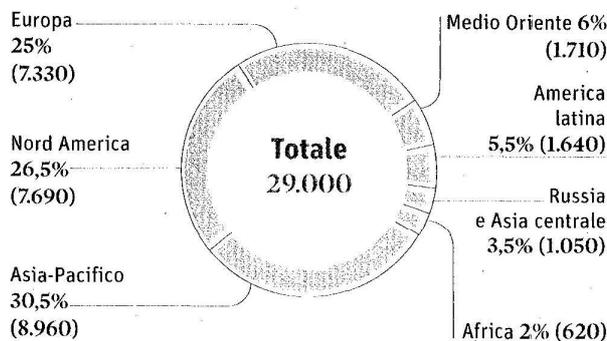
Situazione del parco mondiale di aerei civili con capacità superiore Ai 100 posti nel 2009 e variazione nel 2028 secondo Airbus



Fonte: Airbus, 2009

**Estremo Oriente leader**

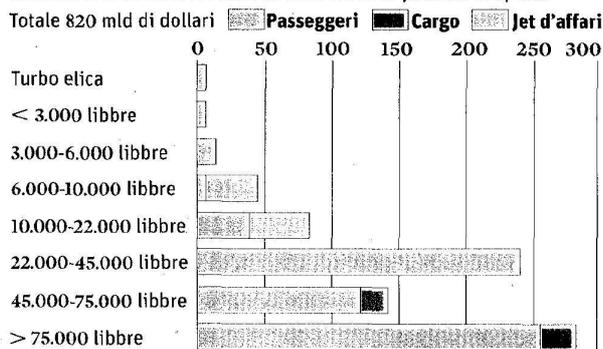
Ripartizione delle quote regionali, in %, nell'acquisto dei 29.000 aerei costruiti nel 2009-2028



Fonte: Boeing, 2009

**Sempre più potenti**

Valore del mercato dei motori d'aereo nel periodo 2009-2028, in miliardi di dollari, secondo le varie fasce di potenza di spinta\*



Fonte: Rolls-Royce, 2009