



## Il 2014: ancora un anno di crescita per l'industria aeronautica

Dai primi risultati resi noti dalle case produttrici, il 2014 si è caratterizzato come un anno di crescita sia nel campo civile, sia in quello militare (per quanto riguarda gli ordini).

Nell'anno appena trascorso - così come nel 2013 - la storica contesa tra Airbus e Boeing ha visto prevalere la prima sul versante degli ordini, la seconda su quello delle consegne (secondo anno record consecutivo per l'azienda), come si evince dalla tabella.

Rispetto al 2013 gli ordini aumentano solo dell'1% (rispetto al 40% del 2013 verso il 2012), mentre le consegne del 6%.

Anche il backlog accumulato a fine anno risulta incrementato rispetto al 2013: quasi 5790 velivoli Boeing (di cui 843 787 ed circa 4300 737) e circa 6390 Airbus (di cui quasi 780 A350 ed circa 5130 della famiglia A320). Entrambi prevedono un 2015 ancora in crescita per quanto riguarda le consegne.

2014	AIRBUS	BOEING	Totale
<b>ORDINI (netti)</b>	<b>1456</b>	<b>1432</b>	<b>2888</b>
<i>di cui Narrow Body</i>	<i>1321</i>	<i>1104</i>	<i>2425</i>
<i>di cui Wide Body</i>	<i>135</i>	<i>328</i>	<i>463</i>
<b>CONSEGNE</b>	<b>629</b>	<b>723</b>	<b>1352</b>
<i>di cui Narrow Body</i>	<i>490</i>	<i>485</i>	<i>975</i>
<i>di cui Wide Body</i>	<i>139</i>	<i>238</i>	<i>377</i>

Il notevole backlog ha indotto Boeing ad incrementare il rateo produttivo del 787 a 10 unità mese nel 2014 (saranno 12 nel 2016 e 14 nel 2020) e porterà quello del 737 a 47 unità mese dal 2017 e 52 nel 2018. Nel 2014 Boeing ha lanciato il BBJ MAX (Boeing Business Jet basato sul 737 MAX, con consegne previste nel 2018) ed il 737 MAX 200 (cliente di lancio Ryanair) ed ha effettuato le prime consegne del 787-9. Airbus ha consegnato a fine 2014 il suo primo A350 (Qatar Airways), ha lanciato l'A330neo ed effettuato il primo volo del nuovo A320neo a settembre. Tuttavia un avvicendamento al vertice della Direzione Programmi è previsto ad inizio marzo prossimo per far fronte ad alcune criticità emerse nel corso dell'anno.

2014	Regional Jet	Regional turboprop	Totale
<b>ORDINI (netti)</b>	<b>257</b>	<b>183</b>	<b>440</b>
<b>CONSEGNE</b>	<b>178</b>	<b>108</b>	<b>286</b>

Nel campo dei velivoli regionali jet, a fronte di un calo degli ordini (+44%, attribuibile essenzialmente ai velivoli Embraer), si registra un significativo incremento nelle consegne. Il backlog si aggira su 1300 macchine, di cui il

60% sono macchine di nuova generazione ancora in sviluppo (Cseries di Bombardier; ARJ21 di AVIC; E175E2, E190/195E2 di Embraer; MRJ di Mitsubishi).

Nei settore dei turboprop regionali, situazione abbastanza statica sul versante delle consegne con una forte crescita degli ordini sia per Bombardier (23%), sia per ATR (77%) che continua a

mantenere la leadership in attesa del lancio del nuovo 90 posti. Il backlog si aggira sulle 320 macchine, l'87% delle quali sono ATR.

Per quanto riguarda i business jet, GAMA (*General Aviation Manufacturers Association*) ha comunicato i dati relativi al 2014: 2454 unità consegnate (+4.3% rispetto al 2013), di cui 1129 a pistoncini (+9.6%), 603 turboelica (-6.5%) e 722 business jet (+6.5%).

Nel comparto militare - in cui è più difficile la stima degli andamenti del mercato - il 2014 si presenta, rispetto al 2013, come un anno positivo per quanto riguarda gli ordini (+30%), ma leggermente negativo nelle consegne (-7%).

Sul versante degli ordini, in tutti i segmenti si osserva una crescita, ad eccezione degli addestratori, stabili rispetto al 2013. Per quanto riguarda le consegne, solo i velivoli per missioni speciali sono in crescita.

<b>2014</b>	<b>ORDINI (stima)</b>	<b>CONSEGNE (stima)</b>
<b>Combattimento</b>	<b>176</b>	<b>194</b>
<b>Addestramento</b>	<b>155</b>	<b>173</b>
<b>Trasporto</b>	<b>57</b>	<b>52</b>
<b>Missioni Speciali</b>	<b>87</b>	<b>60</b>
<b>Totale</b>	<b>475</b>	<b>479</b>

Nel settore dei velivoli da combattimento, oltre il 70% degli ordini sono per velivoli statunitensi (95 F-35 e 33 EA-18G); significativo l'ordine da parte del Brasile per 36 Gripen della Saab. In India procedono ancora con lentezza i negoziati con Dassault per la vendita di 126 Rafale (annunciata nel 2011), velivolo peraltro recentemente selezionato dall'Egitto.

Negli campo degli addestratori buona affermazione dell'M-346 con 11 esemplari venduti a Polonia (8 + 4 opzioni) ed Italia (3). Importante anche la vendita in Venezuela dell'L-15, clone cinese dell'M-346. Significativa anche - nel segmento dei trainer primari (in forte crescita rispetto al 2013) - il contratto per 25 Grob G120 TP siglato dal Messico (in sostituzione degli SF-260).

Nel trasporto militare il 2014 è caratterizzato dall'ordine brasiliano per 28 KC-390 (che ha effettuato il suo primo volo nei primi di febbraio 2015) e l'incremento del rateo produttivo dell'A400M (inferiore comunque alle attese). Airbus vende 19 C-295 a cinque operatori, mentre Alenia Aermacchi sigla ordini per 4 C-27J (Perù e Slovacchia, due ciascuno). In India, per il requisito relativo alla sostituzione dei BAES 748 (56 velivoli), è stato selezionato il C-295, peraltro unico partecipante alla gara.

Nel mercato dei velivoli per missioni speciali - prevalentemente statunitense - emergono nuovi ordini per versioni speciali di LM C-130J (12 da FF.AA. USA) e Boeing 737 (P-8: 16 da US Navy ed 8 da Australia), ma anche per Airbus A330 tanker (12 da Francia ed 8 da Singapore).