

PUNTO DI VISTA

Le sfide dopo la tempesta per l'industria delle ali

KARINE BERGER*

La diminuzione del 4% del traffico aereo registrata nel 2009 a causa della crisi economica ha avuto conseguenze limitate sul livello di attività dell'industria aeronautica, grazie a un portafoglio ordini ben consolidato. Tuttavia, le compagnie aeree europee e americane hanno visto crollare la propria redditività, mentre le compagnie dei Paesi emergenti stavano già raccogliendo i frutti di una forte ripresa economica, abbinata all'esplosione della domanda locale. Si può dire, dunque, che il 2009 abbia rappresentato una svolta, per cui da una parte si è assistito all'ascesa delle linee aeree sui mercati emergenti e dall'altra sono aumentate le ambizioni dei costruttori aeronautici di questi Paesi, rispetto a un mercato fino ad allora dominato dalla Airbus e dalla Boeing. Questa nuova situazione di concorrenza costituisce una forte sfida per l'industria aeronautica europea. Su diversi fronti.

L'areonautica sembra aver resistito alla crisi del traffico aereo. Ma ora deve affrontare nuovi scenari competitivi

La produzione è rimasta stabile - L'industria aeronautica, che opera su cicli di lungo periodo, ha mantenuto i livelli di attività grazie agli ordini acquisiti prima dell'insorgenza della crisi e in grado di saturare sei o sette anni di produzione. Sebbene la situazione dei nuovi ordinativi sia precipitata del 70% nel 2009 rispetto al 2008, si registra attualmente una ripresa del 50% su base annua per il 2010, tale da riassicurare i costruttori sulle buone prospettive a medio termine.

Incidenti di percorso - Il rendimento economico (risultato operativo diviso il fatturato) della Boeing Commercial Airplanes è passato dal 4,2% nel 2008 al -1,7% nel 2009 mentre quello della Airbus Commercial è sceso dall'8,7% all'1,5 per cento. Questo degrado è dovuto a uno sconfinamento

dei costi causato dai ritardi di sviluppo e di produzione sofferti da entrambi i costruttori su alcuni programmi, particolarmente l'Airbus A380 e il Boeing 787.

Aumenta la concorrenza - Il dominio globale del duopolio Airbus-Boeing è minacciato dalla rapida crescita di costruttori come la canadese Bombardier, la cinese Comac, la brasiliana Embraer e la russa Irkut, soprattutto nel segmento degli aeromobili a corridoio singolo con oltre 100 posti. Perciò in questo scenario più competitivo, i costruttori dovranno intensificare gli sforzi per rispondere alle richieste delle compagnie aeree in termini di consumo di carburante ed emissioni di carbonio. "La sfida si gioca sulla scelta dei motori e l'uso di materiali compositi per alleggerire il peso degli aeroplani e arriva al culmine della sfida industriale posta dall'andatura forzata dei costruttori esternalizzati, che sta alla base delle attuali difficoltà della Boeing con il suo B787.

Squilibri regionali - La Cina e il Medio Oriente sono sfuggiti alla crisi del traffico aereo del 2009. La crescita intrinseca registrata in entrambe le regioni si è tradotta in un aumento netto del volume dei passeggeri, con una crescita dell'11,6% per la Cina e del 24% per il Medio Oriente. Sotto l'influenza della domanda interna, i vettori cinesi hanno ottenuto margini netti del 3,5%, mentre la principale linea aerea del Medio Oriente ha riportato un 8,5%. Invece, le compagnie aeree europee e americane hanno sofferto maggiormente. Negli Stati Uniti la diminuzione del 6% del traffico passeggeri riscontrata nel 2009 nel nostro campione ha avuto un impatto negativo (-4%) sui margini netti dei principali vettori, che hanno reagito con tagli di capacità e, per la prima volta, con tagli al segmento low-cost. In Europa la diminuzione del traffico aereo è risultata meno marcata (-0,7%), ma il minore fatturato soprattutto del segmento primario ha causato un decremento dell'11% dei profitti nel nostro campione nonché una perdita del -4,5% per le principali compagnie. Inoltre, confrontando l'indebitamento lordo con le disponibilità finanziarie, i vettori americani impiegherebbero più di 18 anni per ripagare i finanziamenti, il doppio delle compagnie aeree euro-

pee.

La luce all'orizzonte - Le compagnie occidentali ricominciano a guadagnare. Nel 2010 il traffico aereo è aumentato in tutte le regio-

ni. La ripresa vale sia per il traffico passeggeri (+7,7%) sia commerciale, che è salito del 20% a livello mondiale. L'Asia del Pacifico e il Medio Oriente si riconfermano le regioni più dinamiche. A partire dal 2010 le linee aeree americane tornano a fare profitti. Gli aggiustamenti di capacità eseguiti nel 2009 e la ripresa delle fatturato del settore primario hanno contribuito a questo recupero (+2,5%). Le linee aeree europee recuperano grazie alla riduzione dei costi. I tagli operati nel 2009-2010, soprattutto in termini di forza lavoro, insieme agli aggiustamenti dell'offerta

Emergono i concorrenti regionali, resta l'incognita carburante e la necessità di «proteggersi» dai terzi

permetteranno un recupero di redditività nel 2010 e 2011, con margini netti rispettivamente dell'1% e 2 per cento.

Le incognite carburante - Nel 2008, il picco del prezzo del petrolio ha provocato alle compagnie aeree di tutto il mondo una perdita di 16 miliardi di dollari. La forte correzione del prezzo del petrolio operata nel 2009 (40% in meno rispetto al 2008) ha limitato le perdite, ma questo parametro cruciale resta difficile da prevedere.

Doppia anima - Infine, i costruttori aeronautici e le linee aeree mantengono le proprie differenze strutturali. I fattori regionali ed i cicli a breve termine, che caratterizzano il trasporto aereo, rendono il settore altamente sensibile alle fluttuazioni economiche. Per l'industria aeronautica, la durata dei cicli di sviluppo, produzione e vendita li espone molto meno alle fluttuazioni a breve; quindi la sfida principale sta nel condividere i rischi programmatici con i fornitori di equipaggiamenti, in modo da ridurre le incertezze.

*Chief Economist di Euler Hermes



Bloomberg

www.ecostampa.it



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

062186