



La Cina è pronta ad entrare da protagonista nel mercato dell'aviazione civile

I due programmi cinesi in avanzata fase di sviluppo, il widebody C919 e il regional jet ARJ21, si preparano ad entrare nella fase operativa

Dopo anni di annunci, accolti prima con qualche alzata di spalle e via via con crescente interesse, arrivano le prime immagini dei velivoli realizzati dall'industria aeronautica cinese. Fino ad oggi avevamo visto Mockup e simulazioni, ora Comac, l'azienda aerospaziale cinese di proprietà statale, apre le porte del suo centro di assemblaggio ancora in fase di costruzione nei pressi di Pudong, l'aeroporto internazionale di Shanghai, per mostrare la prima fusoliera anteriore del C919. Si tratta della prima grande struttura del velivolo

narrow body ricevuta dalla Comac e costruita dalla Jiangxi Hongdu Aviation Industry. Comac dunque è in procinto iniziare l'assemblaggio finale dell'esemplare del C919 che effettuerà il primo volo di test. La fusoliera realizzata in lega di alluminio e litio aspetta ora la consegna del barile di fusoliera centrale, di quello di poppa e del muso, tutti già realizzati dai subfornitori. Secondo Li Hu, general manager del centro di assemblaggio, "stando alla timeline attuale possiamo iniziare l'assemblaggio fra la fine di settembre e l'inizio di ottobre, aggiungendo che il piano è di montare le ali (che sono ancora in fase di realizzazione dalla Xian Aircraft, ndr) e la coda entro l'anno.

Attualmente il C919 ha 400 ordini, gran parte dei quali non provengono da compagnie aeree, ma da società di leasing: tra i maggiori clienti vi sono infatti la ICBC Leasing, la China's Bank of Communications Financial

Leasing Company Limited, la China Aircraft Leasing Company Limited, la Agricultural Bank of China. Unico cliente non cinese è Gecas, con 20 aerei. General Electric, la società madre di Gecas, detiene il 50% delle azioni della joint-venture Cfm International, che produce i motori Leap dell'aereo di Comac. Oltre il 60% degli ordini (260 su 400) proviene da società di leasing. L'acquirente

dei 20 C-919, il 16° cliente per il modello, è Industrial Bank Financial Leasing, società cinese sussidiaria di Industrial Bank.

Con 150 posti a sedere, l'aereo si colloca nella fascia media del mercato degli

aerei civili per il trasporto passeggeri. Un mercato decisamente difficile, considerando che fra i concorrenti del C919 vi sono dei velivoli già affermati, come gli Airbus A320, A319 e i Boeing 737, veri e propri best-seller con migliaia di esemplari in servizio in tutto il globo. Il Comac C-919 è un aereo bimotore single-aisle: a seconda del modello e della configurazione scelta dalle compagnie, avrà una capacità variabile tra 156 e 174 posti. Ognuno dei suoi due motori Cfm International Leap 1C genera una spinta fino a 30.000 lbf, permettendo all'aereo di raggiungere una velocità massima di 900 km/h, con un'autonomia di 5555 km.

Li Hu ha spiegato che di solito l'assemblaggio di aerei richiede generalmente 4 o 5 mesi, ma Comac per quello del suo primo C919 impiegherà più tempo. Per assicurare un processo il più tranquillo possibile Comac ha deciso di coinvolgere delle attività di

assemblaggio i tecnici che lavorano alla linea del ARJ21.

I lavori per far volare il primo regional jet made in Cina, infatti, sono più avanzati. Anche se l'ARJ21 non ha ancora ottenuto la certificazione Comac sta lavorando alla seconda linea di assemblaggio finale, sempre a Pudong. Secondo le previsioni saranno

tuttavia necessari ancora 18-24 mesi per completare i lavori. Con questa nuova linea Comac intende incrementare la produzione. La linea attuale, infatti, è stata progettata per realizzare 20 aerei all'anno, mentre la nuova avrà una capacità di

30 aerei. Questo garantirà a Comac una capacità di 50 ARJ21 all'anno.

A Shanghai aspettano la certificazione da parte della Civil Aviation Administration of China (con la super visione della FAA) del regional jet per la fine del 2014, in modo da poter consegnare subito dopo il primo velivolo al cliente di lancio Chengdu Airlines. Attualmente Comac ha ricevuto 258 ordini per il regional jet.

Il programma in realtà ha dovuto subire negli ultimi anni una serie di slittamenti della time line. Il traguardo della primavera 2015 come prima consegna arriverebbe dunque con 8 anni di ritardo rispetto alla prima programmazione effettuata quando è stato lanciato il programma, 13 anni fa.

Fra i problemi più recenti riscontrati, e che hanno causato i ritardi, c'è stato un inaspettato aumento del peso all'atterraggio che ha costretto alla riprogettazione del carrello l'azienda fornitrice, la tedesca



Liebherr-Aerospace (la stessa azienda che realizza i carrelli per il C919). Intanto, però, il velivolo MSN 103 ha completato i test a basse temperature (-43.2C), che includono le operazioni della turbina a queste condizioni. Mentre sono stati completati i test per la verifiche delle caratteristiche di alta velocità sulla macchina MSN 104.

Aviazione civile, una priorità per la Cina

Le autorità politiche del Paese hanno deciso di sostenere programmi e progetti di una vasta gamma di industrie aerospaziali nazionali per consentire loro di sviluppare proprie tecnologie per superare la condizione di low-cost assembler per le aziende straniere. E' stato anche creato un fondo di 3,25 miliardi di dollari per finanziare il settore dell'aviazione civile in rapida crescita. Il fondo d'investimento dell'aviazione civile, controllato dal Beijing International

Airport Co Ltd, è destinato a finanziare la costruzione di nuovi aeroporti, distretti industriali per l'aeronautica, vettori low-cost,

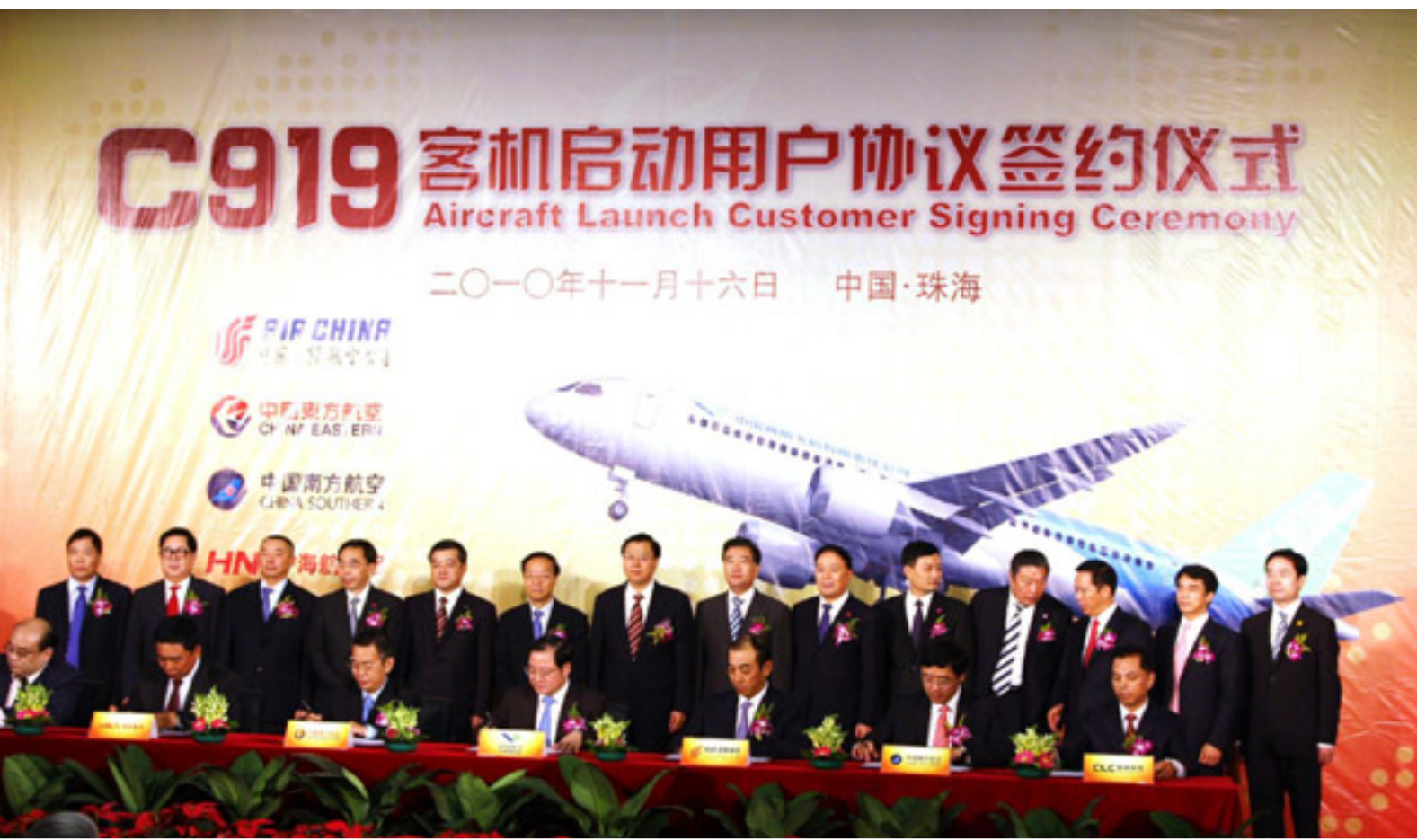
cargo e l'indotto.

Negli ultimi anni Pechino investe attivamente nell'aviazione per far fronte alla sua rapida crescita della domanda interna per il trasporto aereo.

I cardini intorno a cui, nel settore aeronautico, ruota tutta la strategia di sviluppo sono dunque i programmi ARJ21, il jet regionale, e Comac 919, un narrow body il cui primo. Il C919, il primo modello previsto avrà 168 posti sarà il prodotto con cui dalla metà del prossimo decennio il Dragone conta di sfidare i due giganti mondiali del comparto: l'europea Airbus e l'americana Boeing. Il nuovo velivolo sarà anche la risposta dell'industria cinese alla domanda degli operatori domestici e in Cina, infatti, si stima che nei prossimi venti anni si avrà bisogno di 3.700 nuovi aerei, di cui il 70 per cento a corridoio singolo.

Il governo di Pechino lo scorso anno ha fondato nel 2008 la Commercial Aircraft Corporation of China (Comac), la compagnia incaricata della progettazione e costruzione dei nuovi velivoli con sede a Shanghai.

Alla guida della Comac ci sono due importanti



manager della Repubblica Popolare, Zhang Qingwei, amministratore delegato e Jin Zhuanglong, il presidente. Entrambi vengono dal programma spaziale, che nel 2008 ha segnato un importante successo con l'invio del primo astronauta cinese nello spazio. La Comac è una società partecipata innanzitutto dal Governo cinese, dall'amministrazione di Shanghai e da AVIC I e AVIC II, i consorzi dell'industria aeronautica cinese.

La presenza dei colossi del settore in Cina

Airbus è saldamente ancorata al mercato e al territorio cinese. Nello stabilimento di Tianjin, infatti, l'azienda francese ha impiantato il primo impianto di assemblaggio fuori dall'Europa. Qui si assembleranno i velivoli della famiglia A320. L'attività è gestita da Tianjin Final Assembly Line (FAL) che è una joint-venture tra la stessa Airbus, che ne detiene il 51% e il consorzio cinese formato da Tianjin Free Trade Zone, Avic 1 e Avic2. Il piano di fabbricazione prevede la produzione di quattro unità mensili fino al 2011. In Cina operano già sei diversi fornitori di componenti Airbus per un fatturato che nel 2007 è stato di 70 milioni di dollari. Airbus ha deciso di intraprendere una strategia molto diversa dai suoi competitori nella delocalizzazione in Cina. Infatti la maggior parte dei componenti è inviata a Tianjin dallo stabilimento di Amburgo. A Tianjin si incontrano i due colossi dell'industria aeronautica mondiale. Proprio nella area della sesta più grande città della Repubblica Popolare Cinese, infatti, c'è anche la Boeing Tianjin Composite Co. Ltd con una fabbrica che l'azienda americana ha annunciato voler raddoppiare. Inoltre negli stabilimenti della Taikoo Aircraft Engineering (TAECO) a Xiamen, in Cina sono stati trasformati i 747-400 in Boeing Converted Freighters (BCF) di Air China. In Totale in Cina ci sono più di 150 impiegati Boeing e oltre

6100 in aziende collegate (sussidiarie e joint ventures). Inoltre Boeing a luglio 2008 ha acquistato l'80% della società del consorzio AVIC I Hexcel, per cui la nuova società ha preso il nome di BTC. Nei suoi stabilimenti si effettuano lavorazioni per B737 W/B, B767, B747 e B777.

Un mercato da 870 miliardi di dollari

Secondo l'annuale China Current Market Outlook di Boeing in Cina nei prossimi 20 anni ci sarà una domanda di 6.020 nuovi velivoli per il trasporto passeggeri, pari ad un volume di 870 miliardi di dollari. Stando al documento che Boeing ha presentato oggi a Pechino il 45% della domanda complessiva dell'intera regione dell'Asia-Pacifico sarà consegnato a compagnie cinesi. "Il mercato dell'aviazione civile cinese è attraversato da dinamici cambiamenti - ha dichiarato Randy Tinseth, responsabile del marketing di Boeing Commercial Airplanes. "Nuovi modelli di business, come le compagnie low-cost e le agenzie di leasing, una nuova generazione di velivoli per efficienza di carburante e un'evoluzione delle esigenze dei clienti stanno spostando la domanda verso

Il CMO mostra anche come l'emergere delle nuove compagnie e delle compagnie low-cost stimoli il traffico e porti più persone a viaggiare nel paese. Il turismo in Cina e i viaggi intra-regionali in Asia supportano una forte domanda di velivoli a corridoio singolo, questi velivoli arriveranno a raggiungere le 4.350 consegne nel 2033.

Le compagnie cinesi con network globali, intanto, mirano ad espandere le proprie rotte internazionali, soprattutto dalla città secondarie (dopo Pechino, Shanghai e Guangzhou). Questa crescita nel segmento a lungo raggio dovrebbe produrre una domanda di 1.480 nuovi fuel-efficient widebodies.