



Bene la redditività, ma l'Europa è ancora in rosso

21 settembre 2010 (Singapore) — La IATA (l'Associazione internazionale del trasporto aereo) ha corretto le sue stime sull'industria aeronautica per il 2010 e prevede ora un profitto di 8,9 miliardi di dollari (dai 2,5 miliardi di dollari previsti in giugno). Nei suoi primi studi sul 2011, l'Associazione stima che la redditività calerà a 5,3 miliardi di dollari.

“La ripresa del settore è stata più veloce e più forte di quanto chiunque avesse predetto. Il profitto di 8,9 miliardi di dollari che stiamo prevedendo comincerà a coprire la perdita di quasi 50 miliardi di dollari dello scorso decennio. Ma non bisogna perdere di vista la realtà. Ci sono dubbi insistenti su quanto durerà questa ripresa ciclica. Anche se sostenibile, i margini di profitto su cui operiamo sono talmente sottili che perfino aumentare i profitti di 3,5 volte genera solo un margine dell'1,6%. Questo è sotto il margine del 2,5% del precedente picco del ciclo nel 2007 e molto al di sotto di quanto ci vorrebbe solo per coprire il nostro costo del capitale”, ha detto Giovanni Bisignani, direttore generale e amministratore delegato della IATA.

Queste migliori previsioni per il 2010 sono dovute a un concorso di fattori. Sul versante delle entrate, l'aumento della domanda e una disciplinata gestione della capacità stanno portando a dei rendimenti molto più forti che spingono in alto i ricavi. Allo stesso tempo, i costi rimangono relativamente stabili.

Alcune previsioni per il 2010:

Domanda e Capacità: Il rapido miglioramento della domanda ha spinto il traffico oltre i livelli precedenti la crisi degli inizi del 2008 di un 3-4%. Si prevede che la domanda nel 2010 cresca dell'11% (meglio che nella precedente previsione del 10,2%), mentre la capacità si espanderà solo del 7,0% (con un miglioramento del 5,4% rispetto alla precedente previsione)

Rendimenti: Il miglioramento dei rendimenti è il fattore principale di queste migliori previsioni. Dopo i tagli di capacità dell'anno scorso, l'espansione della capacità rimane dietro ai miglioramenti della domanda. Il risultato sono coefficienti di carico più alti e una certa capacità di determinare i prezzi per le compagnie aeree. Più viaggiatori business in classe premium spingono in alto la media dei rendimenti. Attualmente, si prevede che i rendimenti crescano del 7,3% per il settore passeggeri e del 7,9% per quello merci. Un dato molto più alto del 4,5% precedentemente previsto per entrambi. Anche con questi miglioramenti, i rendimenti sono ancora sotto i livelli precedenti alla crisi del 2008 del 4,5%.

Ricavi: I ricavi si prevede che crescano a 560 miliardi di dollari, 15 miliardi di dollari più della previsione precedente. E' un dato di poco inferiore ai 564 miliardi di dollari di entrate raggiunti nel 2008, quando il precedente ciclo economico giunse al suo picco e prima che iniziasse la crisi finanziaria.

Carburante: La previsione corretta mantiene un prezzo annuo medio del petrolio greggio di 79 dollari al barile. Tuttavia, la capacità eccedente di raffineria sta spingendo il “crack spread” un po' al di sotto dei risultati precedentemente annunciati dando luogo a prezzi più bassi per il carburante dei jet. Nonostante l'aumento del traffico si prevede ora che il costo totale per il

carburante sia di 137 miliardi di dollari, 3 miliardi meno di quanto non sia stato previsto in giugno. Il carburante continua a rappresentare circa il 25% dei costi del settore aeronautico.

Profili regionali

Anche se tutte le regioni mostrano migliori prospettive rispetto alle previsioni precedenti, rimangono differenze marcate.

Asia-Pacifico: i vettori dovrebbero far registrare un profitto di \$5,2 miliardi. Si tratta di un dato migliore rispetto ai \$3 miliardi registrati durante il precedente picco del 2007, il doppio rispetto alla previsione precedente di \$2,2 miliardi. Il forte miglioramento si deve a una significativa crescita del mercato e a guadagni sui rendimenti. La nuova tendenza al rialzo registrata nel settore delle merci aviotrasportate è stata particolarmente importante per le linee aeree di questa regione, dove esso rappresenta fino al 40% degli introiti. Un altro dei fattori trainanti è il miglioramento del 25% negli elevati volumi di traffico premium intra-asiatico, dovuto ad una crescita del traffico business.

Europa: se confrontate con le previsioni di giugno, le prospettive per i vettori europei migliorano, passando da una perdita di \$2,8 miliardi a una di \$1,3 miliardi. I guadagni vanno attribuiti in gran parte al traffico in arrivo nel continente, trainato dalla svalutazione che ha stimolato le esportazioni e migliorato la situazione del traffico merci. La persistente debolezza economica e la precaria fiducia dei consumatori continua a deprimere il traffico passeggeri in partenza.

America del Nord: I vettori nordamericani prevedono oggi un profitto di \$3,5 miliardi (rispetto ai \$1,9 miliardi). Nel 2008, in corrispondenza del picco dei prezzi dei carburanti, le linee aeree statunitensi hanno ridotto in modo significativo la capacità. Quest'anno hanno continuato a mostrare una certa cautela nel riadeguamento della capacità. La crescita dell'economia statunitense, e di conseguenza anche quella del traffico passeggeri e merci, procede più spedita rispetto a quella europea. Il risultato è che, rispetto ad altre regioni, i vettori a stelle e strisce hanno visto i rendimenti aumentare in maniera molto più significativa.

America latina: i vettori latino americani continuano a trarre beneficio da una crescita economica regionale particolarmente marcata nel sud della regione, che traina il traffico merci, quello passeggeri e i profitti. Le previsioni sui profitti sono migliorate leggermente, passando da \$900 milioni a \$1 miliardo.

Medio Oriente: le linee aeree mediorientali hanno tratto beneficio dalla solidità delle economie regionali e da una quota in espansione dei mercati a lungo raggio. A differenza dei due anni precedenti, nel 2010 la capacità è cresciuta più lentamente rispetto alla domanda, aumentando i fattori di carico e contribuendo alla redditività. I vettori regionali dovrebbero far registrare un aumento significativo dei loro profitti, che dovrebbero passare dai \$100 ai \$400 milioni.

Africa: Le prospettive per le linee aeree africane rimangono invariate rispetto alla precedente previsione di profitti, pari a \$ 100 milioni.

Uno sguardo al 2011

Le prospettive del comparto per il 2011 sono di una crescita più debole. L'impatto della ripresa post-recessiva dovuta alla ricostituzione scorte svanirà. Si ritiene che la spesa per i consumi non basterà a risollevare la situazione di ristagno economico, dal momento che la disoccupazione rimane elevata e la fiducia dei consumatori è in calo sia in Europa sia in Nord America. I mercati del traffico merci e passeggeri rimarranno più forti in regioni come l'Asia, il Medio Oriente e il Sud America, ma non ci aspettiamo che questi "hot spot" siano in grado di sostenere la crescita globale nel 2011. Una crescita più lenta dovrebbe contribuire al contenimento dei costi e i prezzi del petrolio dovrebbero restare costanti sui \$79 dollari al barile. La crescita del comparto dovrebbe far registrare un ridimensionamento assestandosi su un 5%, in linea con la tendenza

storica. Ma una crescita nelle consegne di nuovi aeromobili (1400) favorirà un incremento nella capacità del 6%, maggiore del previsto incremento nella domanda. Un calo nei fattori di carico toglierà la possibilità di un ulteriore miglioramento nei rendimenti, portando ad una situazione più difficile sul fronte delle entrate.

“Quest'anno (2010) non poteva essere migliore in un ciclo del genere. I governi stanno esaurendo i fondi per il “pump priming”. La disoccupazione rimane alta e la fiducia delle imprese si sta indebolendo. Inoltre ci aspettiamo che la crescita del prodotto interno lordo, che nel 2010 è stata del 3,2%, nel 2011 scenda al 2,6%. Di conseguenza il 2011 si preannuncia più austero. Prevediamo che la redditività scenderà a \$5,3 miliardi, con un margine dello 0,9 %”, ha dichiarato Bisignani.

-IATA-

Ufficio stampa:

Enrico Lepri
Pierluigi Fantin
Zigzag srl
Tel: + 06 42016525
Email: enricolepri@zig-zag.it; pierluigifantin@zig-zag.it

Note per i redattori:

- La IATA (l'Associazione internazionale del trasporto aereo) rappresenta circa 230 compagnie aeree, ovvero il 93% del traffico aereo internazionale.
- Abbiamo lanciato un account su Twitter [@iata2press](https://twitter.com/iata2press), ideato in particolare per i media. Seguiteci su <http://twitter.com/iata2press> per gli ultimi aggiornamenti sul settore.