



La tensione politica rallenta la crescita globale

29 marzo 2011 (Ginevra) - L'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) ha reso noti oggi i risultati del traffico programmato internazionale per il mese di febbraio 2011 che hanno mostrato, rispetto a febbraio 2010, un aumento del 6,0% e del 2,3% rispettivamente per la domanda passeggeri e cargo.

La crescita del mese di febbraio ha visto una significativa riduzione rispetto alle stime dell'8,4% e 8,7% rispettivamente per il traffico passeggeri e cargo previste a gennaio. Si calcola che la tensione politica nel Medio Oriente e nel Nord Africa, dello scorso mese di febbraio, abbia tagliato il traffico internazionale di circa l'1%. Questa situazione è risultata quindi quasi interamente responsabile dello slittamento della crescita sulla domanda passeggeri.

Oltre alla tensione politica nel Medio Oriente e nel Nord Africa, il crollo più significativo della domanda cargo (che è passata da 8,7% a gennaio 2011 a 2,3% nel mese di febbraio) è stato in parte causato dalla sospensione delle attività a seguito del periodo del Nuovo Anno Cinese che ha conciso con la prima parte di questo mese di febbraio 2011.

“Un'altra serie di brutti colpi si sono abbattuti sull'industria limitandone la ripresa dopo la recessione. La tensione in Egitto e Tunisia che ha dilagato nel Medio Oriente nel Nord Africa, ha fatto retrocedere la crescita della domanda in tutta la regione. Il tragico terremoto e i conseguenti disastrosi avvenimenti in Giappone causeranno senza dubbio un ulteriore abbattimento della domanda a partire dal mese di marzo. I principi fondamentali dell'industria restano buoni. Tuttavia, le circostanze straordinarie hanno reso questo primo trimestre del 2011 molto difficoltoso,” ha detto Giovanni Bisignani, Direttore Generale e AD di IATA.

Febbraio ha segnato un declino dei “*load factor*” per entrambe le attività, cargo e passeggeri. Il “*load factor*” passeggeri di febbraio si è stabilizzato a 73,0%. Considerato l'adeguamento stagionale i “*load factor*” hanno perso 2,2 punti percentuale rispetto ai livelli di picco mentre gli adeguamenti di aumento della capacità hanno significativamente superato la crescita della domanda. I “*load factor*” relativi al “*freight*” si sono deteriorati addirittura più velocemente posizionandosi al 51,6%. Per questi, la diminuzione si traduce in una perdita di 4 punti percentuale rispetto al picco raggiunto a maggio 2010, considerato l'adeguamento stagionale.

Traffico Internazionale Passeggeri

- Prima di febbraio 2011, i volumi del traffico passeggeri erano più alti del 16% rispetto ai valori minimi raggiunti all'inizio del 2009 e di circa il 5% al di sopra del picco pre-recessione dell'inizio del 2008.
- **I vettori europei** hanno registrato una crescita del 7,4% in rapporto a febbraio 2010, contro un aumento del 9,8% sulla capacità. Ciò ha segnato un rallentamento rispetto alla crescita della domanda del 7,9% fatta registrare nel mese di gennaio, che mostra l'impatto del deterioramento del traffico del Mediterraneo verso il Nord Africa dovuto alla tensione in questa regione.
- **Le compagnie aeree nordamericane** per il mese di febbraio hanno registrato una crescita del 6,7% nell'arco di un anno ed una espansione della capacità pari all'11,9%. In questi ultimi mesi, le compagnie aeree della regione hanno assistito ad un rallentamento della domanda causato da molteplici fattori, a cominciare dalle distruttive condizioni meteorologiche invernali di dicembre e gennaio fino agli avvenimenti ed alla tensione politica dello scorso mese nei territori del Medio Oriente e del Nord Africa. Di conseguenza

tra la domanda e l'offerta si è creato un crescente ed ampio divario che ha spinto in basso il "load factor" fino al 71,7%, significativamente più in basso rispetto all' 82,2% registrato nel corso dell'intero 2010.

- **Le compagnie aeree dell'area Asia-Pacifico** hanno assistito al più forte rallentamento della domanda, pari al 3,0%. Questo dato risulta dimezzato rispetto al 6,3% registrato a gennaio. Un aumento della capacità del 6,6% ha spinto il "load factor" in basso fino al 75,4%. Il Nuovo Anno Cinese ha coinciso con gli inizi di febbraio, il che ha trasferito parte del traffico festivo alla fine del mese di gennaio.

Le compagnie aeree del Medio Oriente hanno assistito ad un crollo della crescita della domanda che è passata dal 12,0% di gennaio all'8,4% di febbraio. Un incremento della capacità pari all'11,0% ha fatto registrare un "load factor" del 72,2%. A marzo si prevedono le ripercussioni di un impatto sui mercati di questa regione a seguito della tensione politica nel Bahrain, Yemen e Siria. Questi tre paesi producono circa il 6% del traffico del Medio Oriente e lo 0,3% della capacità globale.

- In **Africa** si è assistito ad una diminuzione del traffico del 1,3% rispetto a febbraio 2010. In relazione ad un'espansione della capacità del 6,9%, i "load factor" sono scesi portandosi a 60,4%. Egitto e Tunisia contribuiscono al 18% del mercato africano ed allo 0,6% della capacità mondiale. La Libia rappresenta un ulteriore 3% del mercato africano e lo 0,1% della capacità mondiale. L'impatto dovuto alla tensione politica è stato severo con un traffico assoluto (misurato in RPK) che è crollato del 13,1% rispetto ai livelli di gennaio.
- **Le compagnie aeree dell'America Latina** a febbraio sono risultate meno esposte alla volatilità. La domanda passeggeri è cresciuta del 11,8%. In pratica questo risultato è stato bilanciato da una espansione della capacità del 12,9% che ha permesso ai vettori di questa regione di mantenere il più forte "load factor" registrato fra tutte le regioni al 76,4%.

Domanda Cargo

- I volumi merci per via aerea di febbraio hanno fatto registrare la stessa posizione del ciclo di picco pre-recessione degli inizi del 2008. E' risultato più basso di quasi il 7% rispetto al suo apice raggiunto a maggio 2010, in concomitanza con il picco per la ricostituzione delle scorte inerenti le attività.
- I fondamenti dell'industria resistono. La fiducia commerciale, misurata in base all'indice di acquisto manageriale ha raggiunto a febbraio il suo secondo miglior risultato.
- A febbraio i volumi merci per via aerea dei vettori **Asia-Pacifico** sono crollati del 4,5%. Ciò è il risultato della chiusura degli impianti che ha coinciso con il Nuovo Anno Cinese, nonché l'impatto delle misure di abbattimento dell'inflazione adottate per sostenere l'economia cinese. In termini di volumi, è stata questa la principale causa dell'impatto che ha fatto rallentare la crescita globale fino al 2,3%--la crescita più debole mai registrata a partire dall'inizio del terzo trimestre del 2009, quando i tassi di crescita annua tornarono nuovamente positivi a seguito della recessione. Rispetto a gennaio, il trasporto delle merci effettuato dai vettori della regione è sceso del 6,6%.
- Sulla scia della tensione in Egitto e Tunisia, le merci trasportate dai **vettori africani** sono diminuite del 5,7%. In termini assoluti, il volume delle merci dei vettori di questa regione a febbraio è crollato dell'8,4% rispetto a gennaio.
- **I vettori del Nord America** hanno visto la crescita del trasporto merci espandersi dell'11,8% e posizionarsi soltanto al secondo posto rispetto alla vigorosa espansione dei **vettori dell'America Latina** che è risultata pari al 12,1%. **I vettori europei** hanno assistito ad una debole crescita pari al 6,3%, un riflesso questo della vicinanza e delle attuali relazioni commerciali con il Nord Africa, nonché del continuo indebolimento dell'economia europea.

"La situazione dell'industria è precaria. Assistiamo con attenzione al continuo aumento dei prezzi del carburante. Gli aumenti della capacità in relazione alle variazioni della domanda spingono in basso i "load factor" per entrambe le operazioni passeggeri e cargo. La domanda è ancora sostenuta da forti fondamenti economici, ma in presenza di deboli condizioni di domanda ed offerta, per le compagnie risulterà un'impresa ardua recuperare i costi aggiuntivi necessari per l'acquisto del carburante. Il nostro patetico margine previsto per il 2011 pari all'1,4% si trova sotto enormi pressioni," ha detto Bisignani.

Sulla base del prezzo medio del petrolio di 96 \$ al barile, IATA prevede che il carburante inciderà sui costi operativi mediamente del 29% con una bolletta per il carburante che raggiungerà i 166 miliardi di \$ USA. Per ogni dollaro di aumento del prezzo del petrolio al barile, l'industria deve calcolare ulteriori 1,6 miliardi di \$ USA in costi aggiuntivi.

- IATA -

Ufficio stampa:

Enrico Lepri

Michele Sabatini

Zigzag srl

Tel: + 06 42016525

Email: enricolepri@zig-zag.it; michelesabatini@zig-zag.it