



## 25 miliardi di dollari di perdite per il 2009 Le peggiori prospettive di introiti in 50 anni

9 dicembre 2008 (GINEVRA) – L'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo (IATA) ha annunciato le sue previsioni per il 2009, che mostrano una perdita per il comparto di 2,5 miliardi di dollari. Nel 2009 si prevede che tutte le regioni, ad eccezione degli Stati Uniti, registreranno perdite maggiori rispetto al 2008.

Ma ecco le previsioni più significative:

- **Le entrate del settore** dovrebbero scendere a 501 miliardi di dollari. Questo equivale a un crollo di 35 miliardi di dollari rispetto ai 536 miliardi previsti per il 2008. Questa diminuzione delle entrate è la prima dai due anni consecutivi di declino fatti registrare nel 2001 e nel 2002.
- **I rendimenti** caleranno del 3,0 % (5,3% tenendo conto dei tassi di cambio e dell'inflazione).
- **Il traffico passeggeri** dovrebbe far registrare un calo del 3%, dopo la crescita del 2% nel 2008. Si tratta del primo calo nel traffico passeggeri dal 2001, quando si ebbe una diminuzione del 2,7%.
- **Il traffico merci** dovrebbe far registrare un calo del 5%, che fa seguito a quello dell'1,5% del 2008. Prima del 2008
- 8 l'ultimo calo in questo settore – pari al 6% - risaliva al 2001.
- Nel 2009 si prevede che **il prezzo del petrolio** sia in media di 32 dollari al barile (Brent), per un costo totale di 142 miliardi di dollari. Questa stima è di 32 miliardi inferiore rispetto al 2008, quando il petrolio ha fatto registrare un prezzo medio di 100 dollari al barile (Brent).

“Le prospettive sono fosche – ha dichiarato Giovanni Bisignani, direttore generale e CEO della IATA – la crisi cronica del settore continuerà anche nel 2009, con perdite pari a 2,5 miliardi di dollari. Sono le peggiori prospettive di introiti da 50 anni a questa parte”.

Inoltre la IATA ha aggiornato le sue previsioni per il 2008 dichiarando una perdita di 5 miliardi di dollari. Si registra quindi un lieve miglioramento rispetto alla proiezione di 5,2 miliardi di dollari di perdite fatta dall'associazione nel mese di settembre. La differenza è dovuta in gran parte alla rapida diminuzione dei prezzi del carburante.

La riduzione nelle perdite del settore dal 2008 al 2009 è principalmente dovuta ad uno spostamento nei risultati dei **vettori nordamericani**. In questa regione le compagnie erano state le più colpite dagli alti prezzi del carburante, con un hedging molto limitato, e si prevede che nel 2008 faranno registrare le perdite più pesanti del settore, pari a 3,9 miliardi di dollari. Una prima riduzione del 10% della capacità sul mercato interno in risposta alla crisi del carburante ha messo i vettori di questa regione in una posizione di vantaggio quando si è trattato di far fronte al crollo della domanda dovuto alla recessione. La mancanza di hedging sta ora consentendo alle compagnie dell'area di avvantaggiarsi in pieno della rapida diminuzione dei prezzi spot del carburante. Di conseguenza nel 2009 i vettori nordamericani dovrebbero far registrare un modesto profitto, pari a 300 milioni di dollari. “Il Nord America sarà l'unica regione in nero, ma questi 300 milioni rappresentano meno dell'1% dei loro ricavi. Il 2009 sarà per tutti un altro anno molto difficile”, ha dichiarato Bisignani.

Tutte le altre regioni fanno segnare perdite:

- **I vettori di Asia e Pacifico** vedranno più che raddoppiare le loro perdite, passando dai 500 milioni di dollari del 2008 a 1,1 miliardi del 2009. Contando su una fetta del 45% del mercato globale dei trasporti aerei, le compagnie dell'area saranno colpite in modo sproporzionato dal previsto calo del 5% del traffico merci globale. Il più vasto mercato della regione – il Giappone – è già in recessione. E i due principali mercati in crescita – Cina e India – dovrebbero far registrare un significativo spostamento nelle prestazioni. La crescita cinese diminuirà a causa del calo delle esportazioni. I vettori indiani, che sono già in difficoltà a causa delle tasse elevate e dalle infrastrutture inadeguate, devono aspettarsi un calo della domanda a seguito dei tragici episodi di terrore dello scorso novembre.
- Le perdite per i **vettori europei** aumenteranno di dieci volte, arrivando a 1 miliardo. Le principali economie del continente sono già in recessione. Per quanto riguarda molte delle compagnie della regione l'hedging ha inchiodato il carburante su costi in dollari elevati, e l'indebolimento dell'euro ha amplificato l'impatto negativo.
- **I vettori mediorientali** raddoppieranno le loro perdite, arrivando a 200 milioni di dollari. La sfida per la

regione sarà di far combaciare la capacità con la domanda, dal momento che le flotte si espandono e il traffico diminuisce, in particolare per i collegamenti a lungo raggio.

- I **vettori latinoamericani** raddoppieranno le loro perdite, arrivando a 200 dollari. La forte richiesta di materie prime che ha trainato la crescita della regione è calata drasticamente a causa dell'attuale crisi economica. La flessione dell'economia statunitense sta colpendo duramente l'area.
- Le **linee aeree africane** vedranno continuare le loro perdite di 300 milioni di dollari. I vettori della regione devono affrontare una forte concorrenza. La sfida principale sarà quella di difendere le quote di mercato.

Bisignani ha sottolineato la continua contrazione del trasporto merci aereo iniziato nel giugno 2008. “Il traffico merci aereo rappresenta il 35% del valore delle merci scambiate a livello internazionale. Il calo del 7,9% in ottobre è una chiara indicazione che il peggio deve ancora arrivare. Per le compagnie aeree, come per l'economia globale in rallentamento”, ha proseguito Bisignani.

“Dal 2001 le compagnie hanno compiuto un notevole processo di ristrutturazione – ha rilevato Bisignani - . I costi unitari non-fuel sono scesi del 13%. L'efficienza nei consumi è migliorata del 19%. e i costi unitari di vendita e marketing sono scesi del 13%. La IATA ha dato un contributo significativo a questa ristrutturazione. Nel 2008 la nostra campagna sul carburante ha aiutato le compagnie a risparmiare 5 miliardi di dollari, il che equivale a 14,8 tonnellate di CO2. E il nostro lavoro con i fornitori in regime di monopolio ha consentito risparmi di 2,8 miliardi di dollari. Ma la ferocia della crisi economica ha oscurato questi guadagni e le linee aeree fanno fatica a far combaciare la capienza con l'atteso calo del 3 per cento nella domanda del traffico passeggeri per il 2009. L'industria rimane malata. E serviranno cambiamenti al di là del controllo delle compagnie per tornare di nuovo a fare profitti”.

Bisignani ha delineato un piano di azione del comparto per il 2009 che riflette la dichiarazione di Istanbul del giugno di quest'anno. “I lavoratori devono capire che se i costi non scendono i posti di lavoro scompariranno. I partner industriali devono contribuire a miglioramenti nell'efficienza. E i governi – ha concluso il direttore generale - devono smettere di imporre assurde gabelle, devono intervenire sulle infrastrutture, concedere alle compagnie normali libertà commerciali e imporre regole efficaci ai fornitori in regime di monopolio”.

Per informazioni:

Zigzag srl

Ufficio stampa Iata

Enrico Lepri- tel.+39 06 42016525 int. 39- [enricolepri@zig-zag.it](mailto:enricolepri@zig-zag.it)

Maria Rosaria Abballe- tel . +39 06 42016525 int. 24 [mrosariaabballe@zig-zag.it](mailto:mrosariaabballe@zig-zag.it)