



É fragile ma si può migliorare
- L'aumento dell'APD da parte del Regno Unito è la risposta sbagliata -

29 ottobre 2009 (Ginevra) - L'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo (IATA) ha reso noti i risultati del traffico programmato internazionale per il mese di settembre 2009. La domanda passeggeri è rimasta essenzialmente invariata ed è aumentata dello 0,3% in rapporto a settembre 2008. La domanda internazionale merci ha fatto registrare livelli inferiori del 5,4% rispetto a quelli di settembre 2008. I *load factor* per passeggeri e cargo sono tornati ai livelli precedenti alla crisi, vale a dire rispettivamente del 77,1% e 50,8%.

L'apparente miglioramento della domanda rispetto ai parametri dell'anno scorso è fuorviante. Esso è dovuto in gran parte al fatto che il raffronto è stato fatto con settembre 2008, eccezionalmente debole con un traffico programmato internazionale che era diminuito bruscamente (-2,9% per il passeggeri e -7,7% per il cargo). Il riallineamento stagionale mostra una flessione dello 0,3% nel volume passeggeri ed una diminuzione dell'1,4% nel volume cargo per il mese di settembre 2009 in rapporto ad agosto 2009. Ciò riflette la pausa nella ripresa economica alla quale si è assistito negli Usa ed altrove nel corso degli ultimi mesi.

“É troppo presto per poter dire che si tratta di una ripresa. Il peggio può essere già passato in termini di caduta della domanda, ma i profitti continuano a rivelarsi un disastro ed i costi stanno aumentando. L'industria dell'aviazione continua a ristagnare e a rimanere stabilmente al rosso in un fragile contesto” ha commentato Giovanni Bisignani, Direttore Generale e CEO di IATA.

Le compagnie aeree continuano a gestire con attenzione la capacità. Il riallineamento stagionale della domanda passeggeri è rimasto invariato nell'arco dell'anno mentre la capacità cargo è aumentata gradualmente nel corso degli ultimi due mesi. I *load factor* sono aumentati e si sono allineati ai livelli pre-crisi, il che potrebbe aiutare a correggere la precipitosa caduta dei rendimenti (-14% per l'economy, -18% per il premium e -20% per il cargo).

L'aumento dei costi costituisce una preoccupazione. Mentre le compagnie aeree riallineano la capacità per compensare la domanda, i velivoli effettuano meno ore di volo (-3% per alcuni tipi di aerei). Questo rappresenta un aumento dei costi anche se in maniera indipendente rispetto al carburante. Allo stesso tempo però, i prezzi del petrolio sono aumentati e raggiungono circa 75 \$ USA al barile (Brent) il che costituisce un considerevole aumento rispetto al livello di 43 \$ USA al barile dell'inizio dell'anno.

Domanda Internazionale Passeggeri

- La domanda passeggeri ora è migliorata del 5% rispetto al livello raggiunto a marzo 2009, ma pur sempre al di sotto del 6% rispetto al picco registrato all'inizio del 2008.
- **I vettori dell'area Asia-Pacifico** hanno registrato il più significativo aumento, da -1,6% del mese di agosto a +2,1% di settembre. Sebbene con andamento sobbalzante, dopo l'adeguamento stagionale i volumi della domanda passeggeri sono cresciuti da agosto a settembre dell'1%. Sono tre i fattori che influenzano questo relativo rafforzamento. Nelle maggiori economie i pacchetti di incentivi governativi stanno trainando un aumento della produzione, Il sistema bancario della regione è relativamente forte ed i consumatori di questa regione non sono onerati dai debiti come quelli dell'Europa o degli Stati Uniti.
- All'opposto, **i vettori europei** hanno assistito ad un deterioramento della domanda che è passata da -2,8% del mese di agosto a -4,2% a settembre. Questo riflette in parte una perdita della quota di mercato dei vettori che operano nel network su rotte a corto raggio a favore di vettori low-cost. Più significativamente, si è verificato un deterioramento della domanda per le tratte a lungo raggio. Per le rotte verso l'Asia sembra che ciò sia dovuto all'influsso di una “distorsione dei vettori interni” che ha visto i vettori dell'area Asia-Pacifico trarre i benefici da economie regionali più forti. Per le rotte verso il Nord America, l'abbassamento della domanda in generale è connesso al declivio della fiducia commerciale e della fiducia al consumo nelle economie di entrambi i versanti del Nord Atlantico.

- **I vettori del Nord America** hanno assistito ad una domanda pressoché invariata (-2,4% a settembre in raffronto a -2,5% di agosto). Quest'appiattimento è direttamente connesso al declivio della fiducia commerciale e della fiducia al consumo.
- **I vettori del Medio Oriente** a settembre hanno assistito nell'arco di un anno ad un aumento pari al 18,2%. Un fuorviamento della domanda ha avuto luogo a seguito dello spostamento del periodo del Ramadan che è iniziato ad agosto del 2009, in rapporto a quello di settembre dell'anno scorso. La crescita è trainata principalmente da profitti derivanti da quote di mercato acquisite sulle tratte a lungo raggio attraverso hub medio orientali. I profitti del petrolio, sempre più deboli, continuano a deprimere la crescita economica ed il settore dei viaggi all'interno della regione.
- **I vettori dell'America Latina** hanno visto la domanda balzare da -2,3% (agosto) a +3,4% (settembre) grazie ad economie regionali relativamente robuste.
- Anche i **vettori Africani** hanno assistito ad un marginale miglioramento da -4,9% (agosto) a -4,2% (settembre). Mentre le economie africane si sono dimostrate relativamente resistenti alla recessione, i vettori della regione continuano a combattere per mantenere quote di mercato.

Domanda Internazionale Programmata Cargo:

- Il traffico cargo si trova del 12% al di sotto del livello minimo di dicembre 2008, ma rimane del 17% al di sotto del picco registrato all'inizio del 2008.
- **I vettori del Medio Oriente** hanno fatto registrare la migliore prestazione rispetto a qualsiasi altra regione con un miglioramento del 3,6% nell'arco di un anno.
- **I vettori dell'America Latina** hanno anch'essi registrato una crescita dell'1,8%, ma in questo caso rappresenta un declino in relazione alla crescita del mese precedente pari a 3,9%.
- **I vettori dell'area Asia-Pacifico, Europa e Nord America** hanno assistito ad un miglioramento nel corso del mese di agosto, ma rimangono pur sempre in fascia negativa rispettivamente con -3,1%, -13% e -5,0%. Questi miglioramenti si sono dimostrati praticamente in linea con il miglioramento dell'attività economica di ciascuna regione.
- Le operazioni cargo **dei vettori Africani** hanno subito un ulteriore declino in fascia negativa passando da -5,1% di agosto a -6,9% di settembre.

L'aumento applicato dal Regno Unito alla tassa "Air Passenger Duty (APD)", è la risposta sbagliata al trauma dell'industria. "Le politiche di alcuni governi alla luce della recessione che affligge l'industria sono sconcertanti. Quello del Regno Unito è proprio il caso di un governo completamente disgiunto dalla realtà. La crisi economica globale impone una riduzione dei costi per poter sopravvivere. Ed il prossimo meeting di Copenaghen sulle variazioni climatiche richiede l'attenzione delle misure atte a ridurre le emissioni. E il governo del Regno Unito che fa? Dal 1° novembre aumenta la propria "Air Passenger Duty" (APD) per rastrellare dai passeggeri 2,5 miliardi di GBP (sterlina inglese) all'anno in nome dell'ambiente. Hanno sbagliato tutto. Le tasse non ridurranno le emissioni. E far aumentare il costo del viaggio non aiuterà a stimolare l'economia", ha detto Bisignani.

Un APD di 2,5 miliardi di GBP è completamente sproporzionato rispetto ai 572 miliardi di GBP che sarebbero necessari per controbilanciare l'intera "carbon footprint" ^{N.d.T. 1} dell'aviazione del Regno Unito. "Applicare ai passeggeri un addebito quattro volte superiore al contributo necessario alle proprie emissioni non ha assolutamente senso. Invece di aumentare le tasse, il governo del Regno Unito dovrebbe piuttosto appoggiare gli ambiziosi obiettivi dell'industria dell'aviazione per combattere gli effetti delle variazioni climatiche, principalmente (1) migliorando l'efficienza dei carburanti mediamente dell'1,5% all'anno fino al 2020, (2) stabilizzando le emissioni di anidride carbonica a partire dal 2020 fino a crescita zero e (3) cercando di operare una riduzione delle emissioni del 50% entro il 2050, in rapporto ai livelli del 2005," ha detto Bisignani.

N.d.T. 1: "Carbon footprint"= "l'impronta del carbonio", intesa come residuo di carbonio.

Per informazioni:

Zigzag srl

Ufficio stampa lata

Enrico Lepri- tel.+39 06 42016525 int. 39- enricolepri@zig-zag.it

Maria Rosaria Abballe- tel . +39 06 42016525 int. 24 mrosariaabballe@zig-zag.it