



IATA: PERDITE RADDOPPIATE FINO A 9 MILIARDI DI DOLLARI USA

8 giugno 2009 (Kuala Lumpur) - L'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo (IATA) ha ritoccato le proprie previsioni finanziarie relative alle compagnie aeree per il 2009 calcolando un ammontare di perdita globale pari a 9 miliardi di dollari USA. Il dato equivale a quasi il doppio della previsione di marzo quando l'Associazione aveva calcolato una perdita di 4,7 miliardi di dollari USA. Si delinea così uno scenario di rapido deterioramento degli utili. IATA ha inoltre rivisto le proprie previsioni per il 2008 che precedentemente ammontavano a 8,5 miliardi di dollari USA e che ora si attestano a 10,4 miliardi di dollari USA.

“Non esistono precedenti recenti che possano essere paragonati alla crisi economica attuale. Il terreno è slittato. La nostra industria è stata scossa. Questa è la situazione più difficile che l'industria sia mai stata chiamata ad affrontare. Dopo l'11 settembre gli utili erano scesi del 7%. Poi siamo ritornati in crescita quasi subito sulla scia di una forte economia globale. Questa volta siamo di fronte ad una perdita del 15% —il che significa perdita di utili per 80 miliardi di dollari USA— e ci troviamo nel bel mezzo di una recessione a livello mondiale. Il nostro futuro dipende dalla necessità di effettuare drastici ridimensionamenti ed ampi rimodellamenti,” è quanto ha affermato Giovanni Bisignani, Direttore Generale e CEO di IATA, nel suo discorso ufficiale sullo Stato dell'Industria al quale hanno partecipato 500 top leader dell'industria riuniti a Kuala Lumpur per il Meeting Generale Annuale e il Summit del Trasporto Aereo Mondiale di IATA.

La recessione rappresenta il più significativo fattore impattante sulla bottom line di un'industria. La revisione delle previsioni IATA vede gli utili scendere da 528 miliardi di dollari USA nel 2008 a 448 miliardi di dollari USA nel 2009. Questa perdita del 15% non ha precedenti e si traduce in una riduzione degli utili pari a 80 miliardi di dollari USA.

È previsto un ribasso della domanda cargo del 17%. Nel 2009 si prevede un flusso di merci per 33,3 milioni di tonnellate mentre le tonnellate trasportate nel 2008 ammontavano a 40,1 milioni. Il traffico passeggeri è previsto in riduzione dell'8%: 2,06 miliardi di passeggeri quest'anno contro i 2,24 miliardi del 2008. L'impatto sui redditi conseguente al declino della domanda implicherà un'ulteriore riduzione conseguente alle ampie perdite sugli investimenti, 11% per il cargo e 7% per il traffico passeggeri.

Bisignani ha annotato alcuni sviluppi positivi insieme ad alcune potenziali minacce:

- **Costo del carburante:** Le spese di carburante sono previste in diminuzione e scenderanno di 59 miliardi di dollari USA portandosi ad un totale globale di 106 miliardi di dollari USA. Il carburante costituirà il 23% dei costi operativi con un prezzo medio del petrolio di 56 \$ al barile (Brent). Per raffronto, nel 2008 il carburante ammontava a 165 miliardi di dollari USA (o 31% dei costi) ad un prezzo di 99 dollari USA al barile. “Il prezzo del petrolio rimane una tra le poche notizie positive riscontrate. Ma il rischio al quale abbiamo assistito nel corso di queste recenti settimane è che anche il minimo bagliore di speranza di ripresa economica serve a fare aumentare nuovamente i prezzi. Così possiamo trovarci di fronte ad un aumento dei prezzi prima di renderci conto di qualsiasi miglioramento delle entrate,” ha detto Bisignani.
- **Proventi derivanti dall'efficienza:** Nel corso dello scorso decennio la produttività è migliorata del 71%. L'efficienza del carburante è aumentata del 20% ed i fattori di carico hanno inciso di 7 punti percentuale. L'enorme ribasso della domanda potrebbe far salire i costi delle unità diverse dal carburante che in proporzione non possono essere ridotti.
- **Maggiori Riserve Monetarie:** Le riserve monetarie pari a 70 miliardi di dollari USA (13%) derivanti dalle entrate risultano molto più consistenti rispetto alla riserva del 9% sulla quale contavano le compagnie aeree nel 2000. Per una parte ciò è dovuto al consolidamento di 170 miliardi di dollari USA per il debito dell'industria. “Ci troviamo in una migliore posizione di liquidità rispetto a quando nel 2001 si rese necessario affrontare le minacce dell'11 settembre. Ma le nostre tasche non sono senza fondo. Una lunga ripresa economica a forma di “L” potrebbe prosciugare l'industria della liquidità,” ha detto Bisignani.

- **Attenta Gestione delle Capacità:** I fattori di carico sono in ribasso di 3 punti percentuali. È meno grave di quanto accaduto in alcune recenti crisi poiché in questo caso le compagnie aeree sono riuscite a bilanciare meglio la capacità in relazione alla diminuzione della domanda. Tuttavia, i previsti 4.000 velivoli che dovevano entrare nella flotta dell'aviazione commerciale nel corso dei prossimi tre anni costituiscono un'impresa ardua i cui risvolti finali saranno tutti da scoprire.
- **Forte Partnership:** Il consolidamento all'interno dei confini politici (compresi Air France-KLM, Lufthansa-Swiss, Delta-Northwest) è servito a rafforzare gli operatori.

Le previsioni del 2009 prevedono perdite per i vettori di tutte le regioni:

- **Per i vettori del Nord America** si prevedono perdite per 1,0 miliardi di dollari USA. Rispetto al 2008 le perdite si sono significativamente ridotte dato che ammontavano a 5,1 miliardi di dollari USA. Esiste l'impossibilità di coprirsi dai rischi, situazione che nel 2008 ha pienamente esposto l'industria statunitense all'aumento dei prezzi del carburante. Questo nel 2009 si è rivelato un vantaggio dato che per i vettori statunitensi è stato di pieno giovamento vendere ai prezzi correnti mentre i prezzi del petrolio scendevano. Anche i tagli sulla capacità sono di ausilio.
- **Per i vettori Europei** si prevedono perdite per 1,8 miliardi di dollari USA con un collasso della domanda per i servizi premium in tutti i maggiori mercati serviti dai vettori regionali (all'interno dell'Europa, del Nord Atlantico e dall'Europa all'Asia).
- **I vettori dell'area Asia-Pacifico** risconteranno le maggiori perdite: 3,3 miliardi di dollari USA. Il Giappone, il più grande mercato di quest'area, sta affrontando una profonda recessione. I mercati in sviluppo di Cina e India stanno riscontrando le maggiori perdite dato che la domanda export che funge da forza trainante sta rallentando. Il rendimento questa volta è lievemente migliorato rispetto al 2008 quando la perdita sostenuta dai vettori di questa regione è stata di 3,9 miliardi di dollari USA.
- **I vettori del Medio Oriente** Malgrado la forte crescita del traffico passeggeri, assistiamo a perdite che vanno aumentando e che si attestano a 1,5 miliardi di dollari USA. Gli hub intercontinentali della regione sono vulnerabili e risentono degli impatti della recessione di entrambi i mercati dell'Europa e dell'Asia che fungevano da mercati sorgente.
- **Per i vettori dell'America Latina** si prevedono perdite per 900 milioni di dollari USA dato che l'impatto della recessione negli Stati Uniti ed in Cina indebolisce la domanda per i prodotti della regione.
- **Per i vettori Africani** si prevedono perdite per 500 milioni di dollari USA. Questo risultato è dovuto alla perdita di una quota di mercato in combinazione con l'impatto della recessione.

Bisignani ha esortato i governi ad evitare le politiche protezionistiche poiché stimolano le economie. "La deglobalizzazione sta acquisendo forza. Il commercio mondiale sta già mostrando segni di sofferenza con una tendenza al ribasso del 15%. Il protezionismo è nemico della prosperità globale; negli anni '30 esso è servito a prolungare la recessione. Oggi non riuscirà a lavorare. Per costruire un'economia globale forte dobbiamo combattere duramente e sostenere il commercio mondiale," ha detto Bisignani.

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