



Le previsioni sugli utili dell'industria aeronautica nel 2011 crollano a \$4 miliardi -Rincaro del petrolio, disastri naturali e instabilità le principali cause-

6 giugno 2011 (Singapore) -La IATA (l'Associazione internazionale del trasporto aereo) ha ulteriormente abbassato le sue previsioni sugli utili dell'industria aeronautica del 2011 a 4 miliardi di dollari. Si tratterebbe di un calo del 54% rispetto alla previsione di 8,6 miliardi di dollari di utili di marzo e un di calo del 78% rispetto ai 18 miliardi di dollari di utili netti (sui 16 miliardi di dollari previsti) registrati nel 2010. Sui ricavi previsti di 598 miliardi di dollari, un utile di 4 miliardi di dollari equivale a un margine dello 0,7%.

“I disastri naturali in Giappone, l'instabilità politica in Medio Oriente e in Nord Africa, oltre al forte rincaro del petrolio, hanno fatto precipitare le previsioni sugli utili dell'industria aeronautica a 4 miliardi di dollari nel corso di quest'anno. Il fatto che non stiamo guadagnando nulla in un anno colpito da una serie di problemi senza precedenti è il risultato di un bilancio molto fragile. I miglioramenti ottenuti in termini di efficienza nell'ultimo decennio e il rafforzamento dell'economia globale stanno bilanciando l'alto costo del carburante. Ma con un misero margine dello 0,7%, la capacità di assorbire ulteriori traumi è minima”, ha detto Giovanni Bisignani, direttore generale e amministratore delegato della IATA.

Principali previsioni:

Carburante: Il costo del carburante è la causa principale della riduzione di redditività. Attualmente, si prevede un costo medio del petrolio nel 2011 pari a \$110 al barile (Brent), con un aumento del 15% sulla previsione precedente che era di \$96 al barile. Per ogni dollaro di aumento del costo medio del petrolio, le compagnie aeree devono affrontare 1,6 miliardi di dollari di costi aggiuntivi. Stimando che il 50% del carburante necessario al nostro settore mantenga il suo prezzo ai livelli del 2010, il costo del carburante per il settore aeronautica del 2011 aumenterà da 10 miliardi di dollari a 176 miliardi di dollari. Si stima attualmente che il petrolio rappresenti il 30% dei costi delle compagnie aeree, più del doppio rispetto al 13% del 2001.

“Abbiamo costruito enormi efficienze negli ultimi 10 anni. Nel 2001, avevamo bisogno che il petrolio rimanesse sotto ai \$25 al barile per essere conveniente. Oggi assistiamo a un piccolo utile con il petrolio a \$110 al barile” ha detto Bisignani.

Questa impennata nel prezzo del carburante è sostanzialmente diversa da quella che si ebbe nel 2008. Primo, anche se le giacenze di petrolio sono scarse, c'è una sostanziale capacità di scorta dei paesi dell'OPEC e delle raffinerie, diversamente da tre anni fa. Secondo, l'espansione monetaria che ha alimentato un'ondata di investimenti finanziari sulle merci sta finendo, e questo farà scomparire un'importante fattore di rialzo dei prezzi del carburante. Ciò nonostante, la volatilità dei prezzi del carburante rimane uno dei principali rischi del settore.

Domanda: nonostante gli alti costi dell'energia, il commercio mondiale e i guadagni delle società hanno continuato a migliorare. Di conseguenza, le proiezioni del Pil globale sono salite al 3,2% con un aumento dello 0,1%, e questo dato sostiene una crescita costante della domanda di trasporto aereo. Tuttavia, i tassi di crescita, tanto per il mercato passeggeri che per quello merci, sono stati corretti al ribasso a causa dei maggiori costi del carburante. Si prevede attualmente che la domanda passeggeri cresca del 4,4% nel corso dell'anno, ovvero di 1,2 punti percentuali sotto il 5,6% già previsto in marzo. Allo stesso modo, si prevede che la domanda merci aumenti del 5,5% a non del 6,1% come precedentemente previsto.

Il numero di viaggiatori per turismo sensibili ai prezzi è sceso del 3-4% negli ultimi cinque mesi, mentre il costo dei voli era costretto ad aumentare per i prezzi del carburante e, in Europa, per le nuove tasse sui passeggeri. La domanda dei viaggiatori del comparto Premium, meno sensibile ai prezzi, è stata più solida di

fronte all'aumento dei prezzi e continua a dipendere dal crescente commercio mondiale e dagli investimenti commerciali. La crescita del numero di passeggeri in classe Premium è calata rispetto al 9% del 2010, ma si prevede che rimanga quest'anno vicina al trend storico di un tasso del 5-6 per cento.

Capacità: Si prevede che la capacità complessiva (che comprende sia merci che passeggeri) si espanda del 5,8%, più dell'aumento della domanda precedentemente previsto intorno al 4,7 per cento. La divergenza tra capacità e crescita della domanda si è ampliata ad 1,1 punti percentuali dallo 0,3% della previsione precedente. A causa dei costi fissi e degli impegni programmati, si prevede che gli adeguamenti della capacità continuino a rimanere indietro rispetto alla caduta della domanda, facendo scendere i coefficienti di carico. In aprile, i coefficienti di carico passeggeri erano intorno al 77 per cento. E' più di un intero punto percentuale al di sotto del 78,4% raggiunto nel 2010 dal traffico internazionale. Anche l'uso del velivolo sta calando. Questo calo nell'utilizzo delle risorse, rappresentato da un ribasso sia dei coefficienti di carico che della media di ore volate per velivolo, è uno degli elementi più significativi di pressione al ribasso sulla redditività delle compagnie aeree.

Utili: Una solida condizione economica ha permesso alle compagnie aeree di attutire in parte i rincari del carburante. Questo si evidenzia in un aumento delle previsioni di crescita degli utili del 3% per il traffico passeggeri (il doppio del precedentemente previsto 1,5%) e del 4% cargo per il traffico merci (più del precedentemente previsto 1,9%). Il problema è che un più alto costo del volo sta indebolendo la domanda sensibile al prezzo e le compagnie aeree non saranno probabilmente in grado di compensare il rialzo dei costi con un aumento dei ricavi.

Rischi: Il rischio principale di questa previsione è un indebolimento della crescita economica globale. L'alto costo dell'energia avrà sicuramente un effetto frenante sulla crescita economica. L'impatto, tuttavia, sarà mitigato da due fattori. Primo, anche se in passato l'alto costo del petrolio ha scatenato delle recessioni, le economie odierne (che creano un punto di PIL usando la metà di energia che ci voleva alla metà degli anni Settanta) sono meno sensibili. Secondo, il settore aziendale è ricco di contante, la *business confidence* è alta e il commercio mondiale continua a crescere a un tasso di circa il 9% annuo. Il Fondo monetario internazionale e altri hanno fatto delle previsioni sulla crescita globale che indicherebbero una ripresa nella crescita della domanda fino al livello storico del 5,6% nella seconda metà del 2011. La previsione della IATA di una continuità, per quanto bassa, negli utili delle compagnie aeree, nonostante il prezzo del petrolio a \$110 al barile, dipende da un'economia forte in grado di generare ricavi sufficienti per compensare in parte i rialzi del costo del carburante.

Previsioni regionali

I vettori dell'Asia-Pacifico si prevede che guadagneranno 2,1 miliardi di dollari. Questa sarebbe, dunque, la regione con la redditività più alta. Tuttavia, si tratta di una cifra di gran lunga inferiore rispetto al profitto di 10 miliardi di dollari che la regione raggiunse nel 2010. Le compagnie aeree di questa regione sono più esposte di altre al mercato merci e alle fluttuazioni nel prezzo del carburante. Le compagnie aeree dell'area Asia-Pacifico trasportano il 40% del volume di merci globale, mentre il costo del lavoro più basso e un *hedging* relativamente basso significa che il carburante ha una proporzione più grande nei costi totali. Inoltre, si prevede che il terremoto e lo tsunami in Giappone lascino il segno sulle prospettive della regione anche per il resto dell'anno. Tutto questo sarà tuttavia più che controbilanciato dalla solida crescita dell'India e della Cina. Il continuo dinamismo di queste economie significa che quella dell'Asia-Pacifico è l'unica regione in cui si prevede che l'aumento della domanda (6,4%) superi la crescita della capacità (5,9%).

I vettori del Nord America vedranno i 4,1 miliardi di dollari di utili del 2010 scendere a 1,2 miliardi di dollari. I vettori di questa regione sono colpiti sul versante dei costi dal rialzo dei prezzi del carburante, esacerbati da una flotta aerea vecchia e meno efficiente rispetto al consumo di carburante. La regione è anche colpita sul versante della domanda in quanto il 12% dei ricavi internazionali è legato al mercato giapponese. Questo è compensato in qualche modo da un'economia statunitense più forte del previsto e da una più forte domanda delle importazioni e delle esportazioni alimentata dalla debolezza del dollaro. Si prevede che un'attenta gestione della capacità generi un aumento complessivo della domanda del 4% bilanciato da un pari aumento della capacità.

I vettori europei avranno utili per 500 milioni di dollari, meno degli 1,9 miliardi di dollari del 2010. La crisi del debito sovrano sta smorzando la domanda dalle economie europee periferiche. Le economie centrali beneficiano di forti esportazioni, ma nuove o aumentate tasse sui passeggeri danneggiano la domanda sensibile ai prezzi. La maggior parte dei profitti previsti per quest'anno dovrebbe essere generata da un più vivace mercato delle lunghe tratte. Si prevede che un aumento della capacità del 4,8% superi l'aumento della domanda del 3,9 per cento.

I vettori del Medio Oriente registreranno un utile di 100 milioni di dollari, molto meno dei 900 milioni di dollari del 2010. L'instabilità politica in alcune parti di questa regione penalizza la domanda. Le principali compagnie aeree della regione dovrebbero continuare a conquistare quote sul mercato delle lunghe tratte, con i passeggeri che volano utilizzando gli hub medio-orientali. Tuttavia, i rialzi del costo del carburante indeboliranno la domanda in segmenti chiave del mercato passeggeri e l'utilizzo delle risorse subirà una pressione al ribasso. Si prevede che la crescita della capacità del 15,5% superi l'espansione della domanda del 14,6 per cento.

L'America Latina sarà l'unica regione i cui vettori otterranno profitti per il terzo anno consecutivo. Le economie regionali continuano a mostrare una buona crescita e i legami commerciali con gli Stati Uniti e con l'Asia in particolare promuovono il traffico aereo. Si sono combinati consolidamenti e modelli aziendali innovativi che hanno generato dei profitti ragionevoli da questi mercati in crescita. Tuttavia, 100 milioni di dollari di profitti sono un considerevole calo rispetto ai 900 milioni di profitti del 2010. La crescita della capacità del 6,9% supererà l'aumentata crescita della domanda del 6 per cento.

Si prevede che **l'Africa** sia l'unica regione i cui vettori registreranno una perdita, 100 milioni di dollari, nel 2011. L'instabilità politica nel Nord Africa sta rallentando la domanda, in particolare in Egitto e Tunisia, che hanno un'industria turistica relativamente grande. In molti paesi africani, le economie e la domanda di trasporto aereo sono fortemente cresciute, ma l'industria locale ha lottato per trasformare questo dato in una crescita redditizia, frenata da infrastrutture scadenti e da una legislazione restrittiva. Ad aggravare il problema, la crescita della capacità del 7,4% supererà la crescita della domanda del 6,5 per cento.

- IATA -

Ufficio stampa:

Enrico Lepri

Michele Sabatini

Zigzag srl

Tel: + 06 42016525

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