



IATA, trasporto aereo in mezzo al guado

28 settembre 2010 (Montreal) – L'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) ha annunciato i risultati del traffico programmato per il mese di agosto che indicano, incrementi annuali pari al 6,4% per il passeggeri ed al 19,6% per il cargo.

La domanda per il mese di agosto è scesa del 9,5% (dati più recenti) per il passeggeri e del 23,0% per il cargo, dati registrati a luglio. I dati relativi ad agosto 2010 risultano parzialmente distorti in rapporto a quelli relativi ad agosto 2009, momento in cui i mercati si stavano già espandendo rapidamente grazie ad un rilancio post recessione. Con le relative variazioni stagionali, a luglio i volumi di traffico sono scesi dell'1,0% per il passeggeri e dello 0,8% per quanto riguarda il cargo.

"I rapidi miglioramenti della domanda ai quali abbiamo assistito nel corso dei primi mesi dell'anno si trovano davanti ai nostri occhi. Il rallentamento della domanda verificatosi ad agosto è coerente con la previsione di decremento produttivo della fine del 2010 a seguito delle flessione degli incentivi di governo che non hanno prodotto significativi miglioramenti del mercato del lavoro e dell'impiego. La spinta che si verifica normalmente dopo il riassortimento degli stock è ormai in fase di termine. Non abbiamo ancora visto una fiducia concreta da parte del consumatore, fiducia necessaria a sostenere l'espansione che genera l'incremento degli acquisti," è quanto ha detto Giovanni Bisignani, Direttore Generale e CEO di IATA.

Gli incrementi della capacità nei mercati del settore passeggeri sono in fase di incremento. Da dicembre 2009, i volumi relativi ai viaggi aerei sono aumentati del 4,3% mentre la capacità è cresciuta del 6%. I *load factor* rimangono alti (81,6%), ma una volta allineati alle fluttuazioni stagionali questi si traducono in una flessione di 1,5 punti percentuale in rapporto ai picchi di febbraio 2010.

La capacità cargo si trova in linea con le tendenze della domanda le quali rispecchiano una fase stabile. Da dicembre 2009, l'espansione nei volumi cargo pari al 9,2% combaciano sempre con l'espansione della capacità. Dopo un rapido miglioramento verificatosi nel corso del 2009, i *load factor* del *freight* hanno trovato un livellamento pari al 51,0%.

Traffico Passeggeri

- Il traffico passeggeri globale di agosto è stato del 2% superiore ai livelli pre-recessione registrati agli inizi del 2008.
- I **vettori** dell'area **Asia-Pacifico** hanno registrato una crescita della domanda pari al 6,2%. Sebbene ciò corrisponda già ad una prestazione ragguardevole, le compagnie aeree di questa regione hanno operato ad agosto un adeguamento del volume del traffico simile a quello del mese di gennaio, il che sta a significare che si è verificato un livellamento rispetto ai consistenti utili registrati nel corso del 2009.
- I **vettori europei** in rapporto ai livelli dello scorso anno hanno registrato ad agosto la crescita della domanda che si è portata al 5%. Il risultato di espansione annuale della crescita del 5% di questo mese risulta principalmente dalla tendenza consolidata nel corso del 2010. I miglioramenti della domanda sono stati prodotti da un traffico diretto verso l'interno indotto dalla scia di un Euro debole. Anche i viaggi business hanno subito un incremento generato dal riavvio delle esportazioni.

- I **vettori del Nord America** hanno registrato in rapporto all'agosto precedente un aumento del 5,3%. Questa tendenza risulta simile al modello verificatosi per i vettori europei dove una parte consistente di questo miglioramento della domanda si è materializzato nel corso del 2010 e coincide con un indebolimento del dollaro USA che ha generato traffico leisure diretto verso gli USA ed un rafforzamento del viaggio business in entrambe le direzioni.
- I **vettori latino americani** sono quelli che hanno assistito al più ampio decremento della crescita della domanda — dal 15% a luglio fino all' 8,7% ad agosto. La bancarotta della Mexicana airlines ha colpito circa 1 milione di passeggeri ed ha lievemente distorto i risultati derivanti da questi dati. Ciò nonostante, in America Latina la domanda passeggeri nel corso del 2010 si è livellata a seguito della consistente crescita del 2009.
- I **vettori del Medio Oriente** hanno fatto registrare una crescita della domanda superiore del 12,3% ai livelli del 2009. Il risultato è tuttavia inferiore rispetto al 16,5% registrato a luglio. Il Ramadan che quest'anno è caduto nel mese di agosto risulta in parte la causa di questo rallentamento. È stata l'unica regione nella quale l'espansione della capacità del 13,0% ha superato la domanda.
- I **vettori africani** hanno assistito ad una crescita del 10,8%, dato questo leggermente superiore rispetto all'espansione della capacità pari al 9,0%. Le economie di questa regione continuano ancora a produrre una forte crescita. Ciò risulta utile poiché genera un'ulteriore crescita del viaggio business in tutta la regione, fenomeno questo che a sua volta sostiene la crescita del traffico passeggeri business delle compagnie aeree africane.

Cargo

- Il traffico cargo internazionale globale per il mese di agosto è stato del 3% superiore ai livelli pre-recessione degli inizi del 2008.
- Nel corso del primo trimestre, il trasporto aereo cargo è cresciuto ad un tasso annuale del 25%. I primi due mesi del terzo trimestre hanno fatto registrare una crescita annuale del 12%. Con la fase ormai completata del ciclo di riassortimento degli inventari, i tassi di crescita hanno subito un riabbassamento rispetto alla tendenza di crescita del commercio mondiale che si allinea intorno al 6%. I mercati del trasporto merci per via aerea sono attualmente in fase di crescita, ma tuttavia a ritmo piuttosto lento.
- I modelli di ripresa mostrano tendenze variabili. I volumi delle merci per via aerea operati da vettori asiatici sono aumentati da gennaio del 3,8% mentre i vettori europei e nord americani hanno assistito nel corso dello stesso periodo ad un'espansione del 6 - 8%. Sono numerosi i fattori che contribuiscono alla realizzazione di questa tendenza. Le più deboli valute degli USA e dell'Europa stanno sostenendo la crescita delle esportazioni e migliorano la competitività di entrambi i vettori americani ed europei. Un altro fattore probabile può essere identificato nel crollo dell'attività di importazione in Europa oltre che dalle misure intraprese da parte degli USA che mirano a scoraggiare la domanda di prodotti finiti di manifattura asiatica. I vettori asiatici concorrono in maniera preponderante alla tendenza dei mercati mondiali cargo con una quota di mercato pari al 44%. Di conseguenza risultano i primi ad essere colpiti in maniera sproporzionata da una qualsiasi variazione della tendenza —sia in discesa che al rialzo.

Un rallentamento della crescita risulta probabile ed in linea con la recente previsione sull'industria globale rivista recentemente da IATA. Si prevede che i profitti dell'industria si attestino a 8,9 miliardi di \$ USA (al di sopra della previsione di giugno di circa 2,5 miliardi di \$ USA) a seguito di un primo semestre dell'anno eccezionalmente forte. Si prevede che una crescita più debole della domanda nel corso della seconda metà dell'anno prosegua anche nel corso del 2011. Ma con una capacità che aumenta ad un ritmo maggiore rispetto alla domanda, non si ritiene parimenti che i rendimenti risultino in ascesa. In un ambiente in cui è sempre più duro produrre ricavi, le aspettative sono quelle che vedono un significativo assottigliamento del profitto che si prevede risulterà pari a 5,3 miliardi di \$ USA nel 2011.

“Su 560 miliardi di \$ USA di entrate dell'industria, i nostri margini sono appena dell'1,6 %. Siamo forti e riusciamo a riprenderci bene anche una volta toccato il fondo in materia di profitti. Ma dobbiamo anche essere realistici e comprendere che il meccanismo della redditività può risultare molto fragile. Inoltre i risultati di agosto stanno là a ricordarci che man mano che ci avviciniamo al 2011, l'ambiente che andremo a trovare sarà probabilmente più impegnativo in termini di rendimenti,” è quanto ha affermato Bisignani.

Il rendiconto sui dati del traffico di agosto arriva nello stesso momento in cui i leader dell'aviazione si riuniscono a Montreal per l'Assemblea Triennale dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO). Per i partecipanti le variazioni climatiche si trovano in cima alle priorità elencate in agenda. L'industria del trasporto aereo si trova unanime ed auspica affinché i governi concordino una soluzione globale in grado di gestire le emissioni di carbonio dell'aviazione in seno alla leadership di ICAO ed in linea con gli ambiziosi traguardi intrapresi dall'industria.

Le compagnie aeree, gli aeroporti, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i produttori e gli operatori di volo sono concordi a (1) migliorare l'efficienza del carburante del 1,5% all'anno fino al 2020, (2) limitare a zero le emissioni nette a partire dal 2020 neutralizzando i livelli di crescita del carbonio (3) dimezzare le emissioni nette di carbonio entro il 2050 in relazione ai livelli percentuale del 2005.

“Il settore dell'aviazione si trova concorde ed unanime e chiede ai governi di non perdere l'opportunità offerta da questa Assemblea per riuscire a trovare una soluzione in grado di gestire il problema delle emissioni di carbonio dell'aviazione in tempo utile per il meeting UNFCCC a Cancun previsto per il prossimo dicembre. Sono già stati rimossi i maggiori blocchi politici ed un sempre maggior numero di paesi è già concorde a sostenere, mano mano, tutti i traguardi che l'industria si è prefissa di raggiungere. Il raggiungimento di un unanime consenso tra i 190 stati contraenti ICAO risulterà un traguardo difficile. L'industria è pronta a sostenere il successo dell'Assemblea per una soluzione responsabile inerente una problematica così seria,” ha affermato Bisignani.

Ufficio stampa:

Enrico Lepri
Pierluigi Fantin
Zigzag srl
Tel: + 06 42016525
Email: enricolepri@zig-zag.it; pierluigifantin@zig-zag.it