



COMUNICATO STAMPA

N° 59

Il settore merci continua a calare

28 novembre 2011 (Ginevra) - La IATA (l'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo) ha annunciato i dati relativi al traffico del mese di Ottobre. La domanda nel settore merci è stata inferiore del 4,7% rispetto allo stesso mese del 2010, mentre il settore passeggeri ha evidenziato un aumento del 3,6% rispetto ai livelli dell'anno scorso.

“Il problema del mese è quello del settore cargo. Dalla metà dell'anno, il mercato è calato di circa il 5%, molto di più del calo dell'1% del commercio mondiale. Il settore aereo delle merci è uno dei primi a soffrire quando cala la *business confidence*”, ha detto Tony Tyler, direttore generale e amministratore delegato della IATA. Negli ultimi mesi, anche se la *business confidence* è calata considerevolmente, così non è stato per la produttività industriale. Tuttavia, in previsione di una più debole attività economica, si assiste a uno spostamento verso modi di trasporto più lenti e più economici.

In forte contrasto con il calo del settore merci, la tendenza per il settore passeggeri rimane al rialzo, ma con fortissime differenze a livello regionale. Nonostante la crisi sempre più profonda nell'area dell'euro, i vettori europei hanno registrato una tendenza della domanda al rialzo, con il 6,4%. “Dato che l'Europa rappresenta il 29,2% del traffico aereo passeggeri globale, questo dato fa pensare che l'attuale forza in generale del settore poggia in realtà su fragili fondamenta”, ha detto Tyler.

Confronto su base annuale	ottobre 2011 / ottobre 2010						YTD 2011 / YTD 2010					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
Internazionale	4,6%	7,1%	77,6%	-4,8%	1,8%	51,4%	7,2%	8,5%	77,8%	0,2%	5,7%	50,7%
Nazionale	2,0%	2,4%	80,1%	-4,4%	-0,7%	28,6%	4,1%	3,0%	79,4%	-2,5%	-0,1%	28,1%
Totale mercato	3,6%	5,3%	78,5%	-4,7%	1,3%	45,5%	6,0%	6,5%	78,4%	-0,5%	4,4%	45,8%

Mercato passeggeri internazionale

La domanda passeggeri internazionale ha registrato una crescita del 4,6% rispetto all'ottobre del 2010. Questo dato è in linea con una generale tendenza al rialzo, per quanto a un ritmo

ridotto. Il coefficiente di carico dei passeggeri internazionali è rimasto al 77,6%, più basso rispetto al 79,5% registrato nello stesso periodo dell'anno scorso.

- **I vettori del Nord America** hanno visto calare il traffico passeggeri del 1,9%, mentre la capacità è rimasta quasi agli stessi livelli paragonata con quella dello scorso ottobre. Uno dei principali fattori del calo del traffico sono stati i tagli alla capacità da parte delle compagnie aeree statunitensi. Il coefficiente di carico internazionale è rimasto all'80,1%, secondo soltanto all'Europa con 80,2%.
- **I vettori europei** hanno registrato un aumento del 6,4% nel traffico passeggeri internazionale, inferiore all'aumento della capacità dell'8,1%. Il coefficiente di carico dell'80,2% è stato il più alto fra tutte le regioni. La metà di tutta la crescita della capacità e del traffico nei mercati internazionali è stata generata dalle compagnie aeree europee nell'ultimo anno. Nonostante la crisi nell'area dell'euro, il traffico passeggeri nei segmenti Nord atlantico e infraeuropeo hanno fatto registrare le migliori performance durante lo scorso anno. Il fattore guida di questa performance è molto probabilmente il settore dei viaggi per affari generato dalla forte performance nelle esportazioni delle economie del Nord Europa.
- **I vettori della regione Asia-Pacifico** hanno registrato un aumento della domanda del 3,8% contro un'espansione della capacità del 7,5% corrispondente a un coefficiente di carico del 75,2%. Se, lo scorso anno le compagnie aeree della regione Asia-Pacifico avevano potuto approfittare della rapida crescita delle esportazioni asiatiche nell'immediata ripresa dopo la crisi, gli esportatori europei sono ora passati alla guida della crescita nelle esportazioni grazie alla debolezza dell'euro. Questa è una delle cause della performance relativamente debole dei vettori della regione Asia-Pacifico rispetto alle loro controparti europee.
- **Le compagnie aeree del Medio Oriente** hanno fatto registrare la più forte crescita della domanda (7,7%) contro un aumento della capacità del 9,5%. I coefficienti di carico sono rimasti fermi al 74,8%.
- **Le compagnie aeree dell'America Latina** hanno evidenziato la più forte crescita della capacità (10,4%) con una crescita della domanda del 6,7%. I coefficienti di carico sono stati del 76,8%. Considerata in termini di performance anno su anno, la crescita della domanda del 10,5% registrata dalle compagnie dell'America Latina rimane la più forte, seguita dall'Europa (9,9%) e dal Medio Oriente (8,5%).
- **Le compagnie aeree africane** hanno registrato un aumento della domanda del 4,2%, inferiore alla crescita della capacità del 5,9%. Il coefficiente di carico è stato il più debole tra tutte le regioni con il 68,2%.

Dati sul mercato passeggeri nazionale

Il mercato passeggeri nazionale è cresciuto del 2,0% rispetto a ottobre del 2010. La crescita della capacità nei mercati interni ha bilanciato questa crescita registrando un aumento del 2,4% rispetto all'anno scorso. Questo dato è in linea alla tendenza a lungo termine dei mercati interni del 2,0%; molto al di sotto tuttavia da quella crescita dell'8,0% sperimentata durante la ripresa post-crisi .

- **Le compagnie aeree degli Stati Uniti** hanno ridotto la capacità nei mercati interni dell'1,1%. L'affievolimento della fiducia dei consumatori ha visto declinare la domanda dello 0,9%. Le compagnie aeree degli Stati Uniti hanno registrato un forte coefficiente di carico pari allo'83,6%.
- **L'India** ha fatto segnare la più forte crescita della domanda (11.0%). Il dato è inferiore rispetto alla crescita su base annuale del 17,1% e molto al di sotto dell'espansione della capacità del 16,6%. I coefficienti di carico sono rimasti pari al 73,8%.
- **La crescita interna brasiliana** è rallentata fermandosi al 6,4%, al di sotto della crescita dall'inizio dell'anno del 15,1%. I coefficienti di carico sono i più deboli con il 66,9%.
- **Il traffico interno giapponese** non si è ancora ripreso dalle conseguenze del terremoto dello Tsunami di marzo. In ottobre, la domanda è stata del 10,0% inferiore ai livelli dell'anno scorso, mentre la capacità è stata ridotta dell'8,8%. Benché il mercato abbia riguadagnato terreno dopo lo shock iniziale (che aveva visto crollare la domanda di più di un quarto), la domanda rimane inferiore ai livelli di febbraio del 7%.
- **Il traffico interno cinese** è cresciuto dell'8,4% rispetto ai livelli dell'anno scorso, leggermente al di sotto dell'espansione della capacità pari all'8,8%. I coefficienti di carico sono rimasti sull'83,1%. Si tratta di un aumento di 8 punti percentuali rispetto ai livelli di uso di solo tre anni fa che ha giocato un ruolo importante nel migliorare la redditività delle compagnie aeree cinesi.

Merci (Mercato interno + internazionale)

La fiducia dei responsabili degli acquisti nel settore manifatturiero è scesa ai suoi livelli più bassi dal 2009. Questa perdita di fiducia sembra aver indotto gli spedizionieri a rivolgere alcune necessità di trasporto verso opzioni marittime più lente ma più economiche a detrimento del settore merci aereo che ha registrato un calo del 4,7% in ottobre rispetto all'anno precedente.

- Le compagnie aeree hanno risposto all'indebolimento della domanda riducendo la loro flotta cargo, ma questo non ha fermato un continuo e sostanziale calo dei coefficienti di carico merci di 5 punti percentuali, rispetto al picco registrato all'inizio del 2010 dovuto alla capacità acquisita dal mercato con i velivoli passeggeri a fusoliera larga.
- I vettori della regione Asia-Pacifico rappresentano circa il 40% del mercato merci globale e pur essendo più esposti alla volatilità nel volume di merci, continuano a beneficiare del dominio dei flussi commerciali verso l'Asia. Nel mese di ottobre hanno registrato il coefficiente di carico merci più alto (58,8%), con 12,3 punti percentuali al di sopra della media globale pari al 46,5%. Questo si deve ai forti flussi di merci provenienti dall'Asia che dominano il business delle merci aeree.

In sintesi

“Mentre entriamo nella fase finale dell'anno, ci viene ricordato quale ruolo vitale svolga l'aviazione nel nostro mondo globalizzato. Le famiglie e gli amici si riuniranno. In tutti i paesi e continenti ci si scambierà dei regali per le feste. In ogni angolo del pianeta verranno spesi molti dollari per il turismo. A Durban si discuterà sui gravi cambiamenti climatici. Molte di queste cose

saranno facilitate da collegamenti aerei efficienti che hanno trasformato il nostro pianeta in una comunità globale”, ha detto Tyler.

Tyler ha invitato i responsabili politici a riflettere sui significativi benefici sociali e economici che l'aviazione apporta. L'aviazione dà un posto di lavoro a 33 milioni di persone e trilioni di dollari di attività economica sono sostenuti dai collegamenti del trasporto aereo. Quest'anno si prevede che più di 2,8 miliardi di persone e 46 milioni di tonnellate di merci saranno trasportati con collegamenti aerei sicuri ed efficienti.

“Le previsioni economiche per il 2012 sono incerte, ma la capacità dell'aviazione di fungere da catalizzatore per l'attività economica è una solida certezza. E' tempo che i governi usino l'aviazione in modo strategico nei loro sforzi per rimettere in carreggiata l'economia. La messa in atto di un Cielo Unico Europeo, l'uso di una gestione del traffico aereo di nuova generazione negli Stati Uniti e il sostegno alla commercializzazione di biocarburanti sostenibili per l'aviazione sono alcuni esempi di interventi dei governi che creerebbero posti di lavoro migliorando l'impatto sull'ambiente e contribuendo al successo a lungo termine e ai benefici economici del nostro settore”, ha detto Tyler.

- IATA -

Per maggiori informazioni, si prega di contattare:

Anthony Concl
Director Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Nota per i redattori:

- La IATA (Associazione internazionale del trasporto aereo) rappresenta circa 230 compagnie aeree, ovvero il 93% del traffico aereo internazionale.
- Seguiteci su <http://twitter.com/iata2press> dove troverete gli ultimi aggiornamenti per i media.
- **Mercati interni:** l'RPK interno rappresenta circa il 40% del mercato totale. E' molto importante per le compagnie aeree del Nord America perché equivale a circa il 65% delle loro operazioni. In America Latina, il traffico interno rappresenta il 47% delle operazioni, e questo si deve principalmente al grande mercato brasiliano. Per i vettori della regione Asia-Pacifico, i grandi mercati dell'India, della Cina e del Giappone fanno sì che il traffico interno rappresenti il 41% delle operazioni a livello regionale. Il dato è meno importante per l'Europa e la maggior parte dell'Africa, dove il traffico interno rappresenta poco più del 10% delle operazioni. Ed è trascurabile per i vettori del Medio Oriente per i quali il mercato interno rappresenta solo il 5% delle operazioni.
- Spiegazioni sui termini di misurazione:
 - RPK: (*Revenue Passenger Kilometers*) misura il traffico passeggeri effettivo
 - ASK: (*Available Seat Kilometers*) misura la capacità di posti passeggeri disponibile

- PLF: (*Passenger Load Factor*) è una percentuale degli ASK usati. Nel confronto tra 2011 e 2010, il PLF indica la differenza percentuale tra i due periodi
- FTK: (*Freight Tonne Kilometers*) misura il traffico merci effettivo
- AFTK: (*Available Freight Tonne Kilometers*) misura la capacità merci disponibile totale
- FLF: (*Freight Load Factor*) è la percentuale degli AFTK usati
- Le statistiche della IATA coprono il traffico aereo internazionale programmato; il traffico interno non viene preso in esame.
- Tutti i dati sono provvisori e rappresentano il totale registrato al momento della pubblicazione più le stime per i dati mancanti. I dati storici possono essere soggetti a revisioni.
- Le quote di mercato del traffico passeggeri internazionale per regione in termini di RPK sono: Europa 29,2%, Asia-Pacifico 29,2%, Nord America 26,7%, Medio Oriente 7,2%, America Latina 5,12%, Africa 2,4%.

Le quote di mercato del traffico merci internazionale per regione in termini di FTK sono: Asia-Pacifico 40,7%, Europa 22,1%, Nord America 22,8%, Medio Oriente 10,1%, America Latina 3,1%, Africa 1,2%.