



## **NOTIZIE**

**n° 42**

### **Economia debole, profitti deboli**

#### ***-Il 2012 si prospetta ancora più duro-***

**20 settembre 2011 (Singapore)** - La IATA (l'Associazione internazionale del trasporto aereo) ha annunciato un aggiornamento dei risultati previsti per il suo settore pari a 6,9 miliardi di dollari (invece dei 4,0 di dollari che erano stati previsti nel mese di giugno). La IATA mette in evidenza che, nonostante i miglioramenti, la redditività a questi livelli è ancora eccezionalmente debole (con un margine netto dell'1,2%) considerando i ricavi totali del settore che ammontano a 594 miliardi di dollari.

Nel suo primo sguardo sul 2012, la IATA prevede che i profitti scendano a 4,9 miliardi di dollari su un fatturato di 632 miliardi di dollari con un margine netto di appena lo 0,8%.

“Le compagnie aeree guadagneranno nel 2011 un poco più di quanto avevamo pensato. Questa è una buona notizia. Tenuto conto dell'influenza negativa dei rincari del petrolio e delle incertezze economiche, non andare in perdita è già un grande risultato”, ha detto Tony Tyler, direttore generale e amministratore delegato della IATA. “Ma dobbiamo vedere questo miglioramento in prospettiva. Il miglioramento di 2,9 miliardi di dollari del nostro bilancio è uguale a circa mezzo punto percentuale di ricavi. E il margine è di un misero 1,2%. Le compagnie aeree stanno lavorando in un ambiente molto difficile. E il 2012 sarà ancora più difficile”, ha detto Tyler.

La previsione della IATA si basa sulle previsioni globali di crescita del PIL pari al 2,5% nel 2011, che scendono al 2,4% per il 2012. La performance finanziaria di una compagnia aerea è strettamente legata alla salute dell'economia mondiale. Ogni volta che la crescita del PIL è scesa sotto il 2,0% l'industria aeronautica ha perso denaro. “Saremo pericolosamente vicini a questo livello almeno per tutto il 2012. Il nostro settore è

fragile. Qualsiasi contraccolpo può farci andare in perdita”, ha detto Tyler.

### **Previsioni per il 2011**

**Passeggeri:** la domanda passeggeri è stata più forte del previsto date le cupe previsioni economiche. Le previsioni per l'anno rimangono su una crescita del 5,9% (più alta rispetto al 4,4% previsto in giugno). Nel corso dell'anno fino al mese di luglio, il volume del traffico passeggeri è stato più alto del 6% rispetto ai livelli precedenti. Questo porta il numero dei passeggeri totali a 2,833 miliardi (superiore a quello precedentemente previsto di 2,793 miliardi). Il commercio mondiale, fondamentalmente, ha smesso di crescere alla fine del 2010. La forte spinta a viaggiare nel 2011 si deve alla residua fiducia dell'ottimismo sull'economia dell'inizio dell'anno. Se alcune economie potranno avere delle performance più durevoli – ad esempio, la Cina – il quadro complessivo è di una maggiore debolezza verso la fine dell'anno 2011.

**Merci:** il traffico aereo delle merci ha visto una stagnazione dall'inizio dell'anno. La IATA ha ridotto le sue previsioni rispetto alla crescita dei volumi di traffico sull'intero anno dal 5,5% all'1,4%. Si prevede che le compagnie aeree trasporteranno 46,4 milioni di tonnellate di merci nel 2011 (meno dei 48,2 milioni di tonnellate previsti in precedenza). I volumi di merci trasportate per via aerea hanno raggiunto il picco dopo la crisi nel maggio del 2010, soprattutto per via dei rifornimenti dei magazzini. Il traffico nel mese di luglio è stato più basso del 4% rispetto a quel livello. Sembra improbabile che il traffico merci possa riprendere con vigore prima del 2012.

**Uso dell'asset:** le compagnie aeree hanno cercato di riportare il coefficiente di carico passeggeri ai livelli del 2010. A luglio, il coefficiente di carico passeggeri globale si è mantenuto sull'83,1%. Le compagnie aeree hanno accolto la domanda passeggeri migliore del previsto con un uso più intenso del proprio asset. Poiché la capacità passeggeri porta con sé anche la possibilità del trasporto merci, il fattore di carico merci è crollato al 45,0% in luglio.

**Profitti:** l'inasprimento delle condizioni della domanda e dell'offerta nel mercato passeggeri durante la prima metà dell'anno dovrebbe limitare l'impatto di una seconda metà dell'anno più debole. Di conseguenza, la nostra previsione sulla crescita dei profitti per il settore passeggeri rimane invariata al 3,0%. Tuttavia, si prevede che un eccesso di offerta nella capacità di spazio merci non comporti nessun miglioramento nei profitti del settore merci nel 2011 (con un calo rispetto alla crescita del 4,0% precedentemente prevista).

**Ricavi:** le previsioni sui ricavi del settore sono relativamente immutate. Un mercato passeggeri più forte vedrà salire i ricavi nel settore passeggeri a 464 miliardi di dollari (con un rialzo di 7 miliardi di dollari rispetto alla previsione di giugno). Nel frattempo, il mercato merci più debole vedrà calare le previsioni sul ricavo merci a 67 miliardi di dollari (con un calo di 5 miliardi di dollari rispetto alla previsione di giugno).

**Carburante:** i prezzi del petrolio sono rimasti conformi con la precedente previsione di 110 dollari a barile (Brent). E' un dato più alto del 39% rispetto al prezzo medio del 2010 di 79,4 dollari. Si prevede una spesa totale per il carburante pari a 176 miliardi di dollari, che rappresenterà il 30% dei costi del settore.

### **Profili regionali**

**I vettori del Nord America** si prevede che segnino un profitto netto di 1,5 miliardi di dollari (+300 milioni di dollari rispetto alle precedenti previsioni di giugno). La debolezza dell'economia negli Stati Uniti continua ad avere un'influenza negativa sulla possibilità di miglioramenti nella redditività. Il margine EBIT di questa regione del 3,0% dei ricavi la pone al secondo posto dopo l'America Latina (al 3,4%).

**I vettori europei** hanno guadagnato più degli altri da un traffico più forte del previsto. Questo è dovuto a un euro debole che ha incoraggiato il turismo interno e ha dato una spinta al mercato delle esportazioni. Si prevede che i vettori della regione segnino un profitto di 1,4 miliardi di dollari (+900 milioni di dollari rispetto alle previsioni di giugno). Le sfide che questa regione dovrà ancora affrontare sono chiaramente rappresentate dal margine EBIT previsto dell'1,5%, il più debole, a parte l'Africa.

**I vettori dell'Asia Pacifico** dovrebbero tornare a un profitto pari a 2,5 miliardi di dollari nel 2011 (+400 milioni di dollari rispetto alle previsioni di giugno). Si tratta del più ampio profitto assoluto, ma questa regione ha anche subito la flessione più forte rispetto al 2010 quando registrò un profitto di 8 miliardi di dollari. La debolezza dei mercati nel settore cargo sta interessando in maniera sproporzionata le compagnie aeree di questa regione per la parte più importante del settore merci nei ricavi delle compagnie aeree. I contraccolpi del terremoto e dello tsunami in Giappone continuano a colpire la catena di rifornimento e il mercato delle merci (nel quale i vettori del settore Asia Pacifico hanno la più importante quota di mercato). Si prevede una forte ripresa alla fine dell'anno, che proseguirà nel 2012.

**I vettori del Medio Oriente** sono al secondo posti tra i maggiori beneficiari della domanda passeggeri migliore del previsto. I vettori di questa regione dovrebbero incassare 800 milioni di dollari, rispetto ai 100 milioni di dollari previsti in giugno. Resistendo a potenziali contraccolpi sulla domanda dovuti all'instabilità politica, i vettori di questa regione hanno visto aumentare il traffico passeggeri dell'8,3% rispetto all'aumento della capacità del 9,0% nei primi sette mesi di quest'anno. Si prevede un margine EBIT del 3,0%.

**I vettori dell'America Latina** si aspettano profitti pari a 600 milioni di dollari (rispetto ai 100 milioni di dollari previsti a giugno) e un margine EBIT del 3,4% (il migliore fra le diverse regioni). Il continente continua a beneficiare di una fortissima crescita economica in parte dovuta all'esportazione di merci verso la Cina e il Nord America.

**I vettori africani** si prevede che chiuderanno in pareggio, dopo una precedente previsione che li vedeva in perdita per 100 milioni di dollari. Anche se l'economia di alcune parti del continente continua a crescere con forza, l'instabilità politica nel Nord africa continua a colpire duramente il traffico e le performance generali. Il margine EBIT dello 0,7% è il più debole di tutte le regioni.

### **Guardando al 2012**

La previsione generale per il settore è di una maggiore debolezza nel 2012. Le economie occidentali, appesantite dal debito sembrano destinate a un lungo periodo di debole crescita economica, se non peggio. Anche se le economie in via di sviluppo sembrano molto più in forma, le previsioni sulla crescita economica del settore sono limitate perché molti collegamenti per i trasporti sono con le nazioni sviluppate. Il quarto trimestre del 2011 e la prima metà del 2012 saranno probabilmente il periodo più debole per i mercati del trasporto aereo.

La previsione di 4,9 miliardi di dollari per il settore si basa su:

- **Mercato passeggeri** che crescerà del 4,6% (più lentamente del 5,9% previsto per il 2011), ma con un calo nella crescita del profitto dell'1,7% (circa la metà della crescita del 3,0% prevista per il 2011).
- **Mercato passeggeri** che crescerà del 4,2% (tre volte la crescita all'1,4% prevista nel 2011), ma senza alcuna crescita nei profitti.

- **Il costo del carburante** dovrebbe calare leggermente sulla base di un prezzo del petrolio greggio di 100 dollari a barile (meno del prezzo previsto per il 2011 di 110 dollari/barile). Ma per gli effetti del *fuel hedging* che ritardano i benefici dei minori prezzi di mercato, la spesa per il carburante crescerà rappresentando il 32% dei costi delle compagnie aeree (rispetto al 30% del 2011), con una spesa totale di 201 miliardi di dollari.

“Sembra che stiamo andando verso un altro anno di depressione. Con il calo della *business confidence*, è difficile vedere la possibilità di una crescita dei profitti significativa. Una crescita economica relativamente più forte e qualche ripresa nel settore merci aiuterà le compagnie aeree della regione Asia Pacifico a mantenere i loro profitti del 2012 vicino ai livelli del 2011 pari a 2,3 miliardi di dollari. Il resto del settore vedrà un calo della redditività. E la situazione peggiore sarà probabilmente in Europa, dove la crisi economica consentirà solo un profitto complessivo di 300 milioni di dollari per il settore. Abbiamo davanti a noi una lunga e lenta battaglia da combattere”, ha detto Tyler.

“In questo momento in cui i governi cercano di far ripartire l'economia in difficoltà, un approccio strategico alle politiche nel settore aeronautico porterebbe grandi benefici economici. Ogni aereo che decolla è un catalizzatore di crescita economica e di prosperità. I governi devono valutare attentamente l'impatto negativo degli attuali eccessivi livelli di tassazione, opporsi categoricamente all'aumento di nuove tasse e creare delle politiche che sostengano la crescita dell'aviazione con infrastrutture efficienti. L'aviazione ha ripetutamente dimostrato la sua capacità di resistenza. La gente ha bisogno di viaggiare e vuole farlo. E' ora di governare le possibilità economiche che questo rappresenta”, ha detto Tyler.

#### **Contatti:**

Anthony Concil

Director Corporate Communications

+ 41 22 770 2967

Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

#### **Note per i redattori:**

- La IATA (l'Associazione internazionale del trasporto aereo) rappresenta circa 230 compagnie aeree, ovvero il 93% del traffico aereo internazionale.
- Abbiamo lanciato un account su Twitter [@iata2press](https://twitter.com/iata2press), ideato in particolare per i media.