



IATA: BISIGNANI, NEL TRASPORTO AEREO RECESSIONE DRAMMATICA

24 marzo 2009 (Ginevra) – L'Associazione internazionale per il Trasporto aereo (IATA) ha rivisto al ribasso le prospettive per il comparto del trasporto aereo globale, con perdite pari a 4,7 miliardi di dollari nel 2009 (3,4 miliardi di euro). Si tratta di un dato notevolmente peggiore rispetto alle previsioni IATA di dicembre per il 2009, che si assestavano su 2,5 miliardi (1,8 miliardi di euro), il che riflette il rapido deterioramento della situazione economica globale.

I profitti del settore dovrebbero calare del 12,0% (62 miliardi di dollari, pari a 46 miliardi di euro). Per fare un confronto, il calo negli introiti registrato tra il 2000 e il 2002, che ha risentito degli eventi dell'11 settembre 2001, fu pari a 23 miliardi di dollari (16,8 miliardi di euro).

“La situazione del settore del trasporto aereo è pesante – ha esordito Giovanni Bisignani, direttore generale e CEO di IATA – . Col rallentamento dell'economia la domanda è calata molto più rapidamente di quanto era possibile prevedere soltanto qualche mese fa. La nostra previsione per il 2009 è ora di una perdita di 4,7 miliardi di dollari (3,4 miliardi di euro). Tutto questo si aggiunge un debito del comparto pari a 170 miliardi di dollari (124,5 miliardi di euro), che va a gravare in modo pesantissimo sul bilancio del settore”.

Si prevede un drastico calo della domanda, con una contrazione del traffico passeggeri nell'anno in corso del 5,7%. Il crollo nei profitti di questo autunno sarà aggravato da un calo ancora più drammatico del traffico premium. La domanda nel traffico merci dovrebbe calare del 13%. Entrambi i dati rappresentano un peggioramento significativo rispetto alle previsioni di dicembre di un calo del 3% nel traffico passeggeri e del 5% del settore cargo. Le rendite dovrebbero calare del 4,3%.

La diminuzione dei prezzi del carburante sta contribuendo ad evitare perdite ancora più pesanti. Con una previsione di 50 dollari al barile (Brent), le spese del comparto sul carburante dovrebbero scendere al 25% dei costi di gestione (mentre rappresentavano il 32% nel 2008, quando il greggio si attestava in media sui 99 dollari al barile).

I dati congiunti del minor prezzo del carburante e la diminuzione della domanda permetteranno al trasporto aereo di spendere 116 miliardi di dollari contro i 168 del 2008.

“Quella sul carburante è l'unica buona notizia – si è affrettato a sottolineare Bisignani - . Ma il sollievo rappresentato dalla diminuzione dei prezzi impallidisce al confronto con il calo della domanda e il crollo dei profitti. Il comparto è in terapia intensiva. Le compagnie aeree devono affrontare due sfide immediate fondamentali: risparmiare e far combaciare attentamente la capacità alla domanda”.

La IATA ha anche rivisto la previsione delle perdite per il 2008, che passano da 5 a 8,5 miliardi di dollari. L'ultimo quarto dell'anno è stato particolarmente difficile: i vettori hanno denunciato pesanti perdite legate all'hedging e un calo vertiginoso nel settore premium e nei traffici merci.

Le differenze tra le varie aree regionali restano notevoli.

Asia Pacifico: I vettori dell'area continuano ad essere quelli più colpiti dall'attuale crisi economica e dovrebbero accusare perdite sui 1,7 miliardi di dollari (1,2 miliardi di euro). Le previsioni per il 2009 sul Giappone, il più grande mercato regionale, parlano di un calo del PIL del 5,5%, con le esportazioni già in caduta libera. La Cina è riuscita a stimolare la domanda sui mercati interni con un aggiustamento dei prezzi. Nel corso dell'anno la domanda internazionale dovrebbe calare tra il 5 e il 10%. L'India, il cui mercato dei servizi aerei internazionali ha triplicato le proprie dimensioni tra il 2000 e il 2008, quest'anno dovrebbe far registrare un aumento dello 0,7% nella capacità, mentre la domanda scende tra il 2 e il 3%. Nel complesso per la regione si prevede un calo nella domanda del 6,8% e di appena il 4% nella capacità.

Nord America: Si prevede che per il 2009 i vettori di questa regione faranno registrare la performance migliore, con profitti che ammontano in totale a 100 milioni di dollari (73 milioni di euro). Al calo della domanda, del 7,5% dovrebbe fare riscontro un taglio del 7,5% nella capacità. Nonostante il peggioramento delle condizioni economiche, la situazione cambia relativamente rispetto alle previsioni precedenti di 300 milioni di dollari di profitti. I vettori stanno beneficiando di un'oculata gestione della capacità e di prezzi spot più bassi del carburante.

Europa: Nel 2009 i vettori europei dovrebbero perdere 1 miliardo di dollari (732 milioni di euro). Si prevede che il previsto calo del 2,9% nel PIL continentale avrà come conseguenza una diminuzione della domanda del 6,5%. I tagli della capacità del 5,3% non reggeranno il passo del calo della domanda, con un conseguente calo negli introiti e nella redditività.

America Latina: Nonostante un PIL che nel 2009 dovrebbe mantenersi in crescita, si prevede che il crollo nella domanda di prodotti provocherà un calo nel traffico del 7,8% (TKP). I vettori saranno in grado di far calare la capacità soltanto del - 3,8% (ATK), e di conseguenza le perdite ammonteranno a 600 milioni di dollari (440 milioni di euro).

Africa: Nel 2009 le perdite accumulate dai vettori africani dovrebbero assestarsi sui 600 milioni di dollari (440 milioni di euro). Il dato equivale a sei volte i 100 milioni di dollari (73 milioni di euro) persi nel 2008. Le compagnie continentali stanno perdendo quote di mercato sulle rotte a lungo raggio. La domanda dovrebbe calare del - 7,8% (TKP), a fronte di una diminuzione nella capacità di appena il - 6,0%.

Medio Oriente: Nel 2009 il Medio Oriente sarà l'unica regione con una crescita nella domanda (+ 1,2% TKP). Ma questo dato sarà controbilanciato dall'impatto di una crescita nella capacità del 3,8%. Se è pur vero che il dato è notevolmente inferiore alla crescita a doppia cifra degli anni precedenti, nella regione la capacità continua a crescere più della domanda. Il risultato atteso è una perdita di 900 milioni di dollari (659 milioni di euro, un lieve peggioramento rispetto agli 800 milioni di dollari fatti registrare nel 2008).

Prospettive future:

Gran parte del peggioramento delle previsioni per il 2009 è già avvenuto a gennaio. Quando il comparto manifatturiero finirà la fase di destocking, il conseguente aumento di spedizione di componentistica dovrebbe stimolare una modesta ripresa nel traffico merci. Ma si prevede che la scarsa fiducia dei consumatori e delle imprese manterrà la richiesta di trasporto aereo a livelli bassi.

“Le prospettive per le compagnie aeree dipendono dalla ripresa economica – ha concluso Bisignani –. Non si vedono segnali che indichino una fine anticipata della crisi. Sarà un 2009 a tinte fosche. E se è vero che le prospettive potrebbero migliorare verso la fine dell'anno, attendersi un recupero significativo nel 2010 sembra più ottimistico che realistico”.

Bisignani ha anche ammonito che per far fronte alla crisi bisognerà apportare dei cambiamenti. “Senza cambiamenti non ci sarà ripresa. Non c'è dubbio che questa è un'industria solida, capace di catalizzare la crescita economica, ma dal punto di vista strutturale siamo deboli. Il margine storico di questa industria iperframmentata è dello 0,3%. La strada per il recupero non passa attraverso i salvataggi. Se vogliamo gestire quest'industria come qualsiasi altro comparto capace di fare profitti è necessario ottenere accesso al capitale globale, facilitare le fusioni e il consolidamento del settore, e garantire la libertà di accesso ai mercati. Questo è Agenda for Freedom di IATA, una soluzione redditizia per governi che cercano disperatamente di stimolare le rispettive economie”, ha concluso Bisignani.

Per informazioni:

Zigzag srl

Ufficio stampa IATA

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