



## IL TRAFFICO MERCI SI STABILIZZA, IN CALO QUELLO PASSEGGERI

26 marzo 2009 (Ginevra). L'Associazione Internazionale per il Trasporto Aereo (IATA) ha diffuso oggi le statistiche del traffico internazionale per il mese di febbraio. I dati evidenziano un continuo deterioramento della domanda.

I volumi del traffico passeggeri sono calati drasticamente al 10,1%, al di sotto dei livelli del 2008 (dal - 5,6% registrato a gennaio). La riduzione della capacità del 5,9% - la più aggressiva dall'inizio della crisi - non è riuscita a tenere il passo col calo della domanda, abbassando il coefficiente di carico al 69,9% (3,2 punti percentuali al di sotto dello stesso mese dell'anno precedente).

I volumi del traffico internazionale di merci a febbraio erano del 22,1% in meno rispetto ai livelli del 2008. Questo è il terzo mese consecutivo che si registra un calo superiore al 20% rispetto ai livelli dello scorso anno (-23,2 a gennaio e -22,6 a dicembre).

"La depressione continua - ha osservato il direttore generale e CEO di IATA, Giovanni Bisignani - . Il brusco calo nel traffico passeggeri di febbraio mostra l'aggravarsi della crisi. Ora il traffico merci, che ha iniziato il suo declino nel giugno 2008, prima che i mercati di quello passeggeri venissero colpiti, ha avuto per tre mesi consecutivi una diminuzione che oscilla tra il -22 e il -23%. Forse abbiamo già toccato il fondo, ma le proporzioni del calo significano che ci vorrà tempo per riprendersi".

### **Passeggeri**

In tutte le regioni i tagli nella capacità non reggono il passo del declino nella domanda di traffico internazionale.

I vettori africani hanno visto il calo più significativo nella domanda (-13,7%), a cui persino i tagli più aggressivi nella capacità fanno fatica a star dietro.

I vettori dell'area Asia-Pacifico hanno visto un declino nel traffico passeggeri del 12,8, mentre gli aggiustamenti nella capacità arrivano appena al -7,8%. Le economie regionali, che dipendono dalle esportazioni continuano a soffrire, penalizzando sia il settore business che quello turistico, in particolare per destinazioni a lungo raggio. Mentre questo aspetto potrebbe essere stato esagerato dal capodanno cinese (che ha avuto luogo nel gennaio 2009 e nel febbraio 2008), il brusco calo dal -8,4% registrato in gennaio mostra un aggravamento della crisi nella regione.

I vettori nordamericani hanno registrato un calo della domanda del 12%, mentre l'adeguamento della capacità non va oltre il -7,1%. La fiducia dei consumatori rimane bassa in quello che tradizionalmente è un mese debole per i viaggi.

I vettori europei hanno visto il traffico calare al - 10,1%, in linea con la media globale. I mercati delle tratte a lungo raggio verso gli Stati Uniti e l'Asia sono stati colpiti molto duramente. Questo riflette il diffuso pessimismo sull'economia, come accade in Germania, dove anche questo mese la fiducia delle imprese ha toccato nuovi picchi verso il basso sia in febbraio che nel mese corrente.

I vettori latino americani sono stati quelli che più hanno adeguato la capacità (-2,4%) al calo nella domanda (-3,8%). un rallentamento nel traffico di merci si sta ripercuotendo negativamente sul commercio, in particolare con gli USA e l'Asia.

I vettori mediorientali sono andati controcorrente rispetto al calo della domanda, con un aumento dello 0,4% nel traffico internazionale passeggeri. Ma un forte incremento nella capacità del 7,3% ha fatto scendere il coefficiente di carico di 4,7 punti percentuali, portandolo al 68,1%.

### **Cargo**

Tutti i mercati del traffico merci hanno continuato a far registrare una domanda fiacca, a seguito del collasso nel commercio internazionale di beni e un calo nella spedizione di componenti da parte del comparto manifatturiero. Tuttavia negli ultimi tre mesi i livelli del trasporto aereo sembrano essersi assestati. Gli Indici

dei direttori di acquisto di Eurolandia, diffusi di recente, essendo indicatori utili per il futuro del traffico merci mostrano un lieve ed inatteso miglioramento a marzo, anche se si registra comunque un segno negativo.

I vettori mediorientali hanno registrato il calo minore nella domanda (-4,8%). Questa è anche l'unica regione in cui aumenta la capacità (+5,4%).

I vettori africani hanno fatto registrare la prestazione peggiore, con un calo nel traffico merci internazionale del 30,7%, dovuto ad una perdita di quote di mercato su rotte a lungo raggio unite all'impatto della crisi economica.

I vettori asiatici – i più grandi protagonisti del settore – hanno visto la domanda diminuire del 24,7%. Questo è il risultato del calo nella domanda dei consumi negli importanti mercati di Europa, Stati Uniti e Giappone, che si è riverberato negativamente sulle industrie della regione, che dipendono dall'export di elevato valore. Rispetto ai livelli del febbraio 2008 le esportazioni del Sol Levante si sono quasi dimezzate.

I vettori europei e nordamericani hanno visto calare il traffico merci rispettivamente del 23,1 e del 21,8%. I piani di stimoli dei governi non hanno ancora ravvivato la domanda dei consumatori.

I vettori latino americani hanno registrato un calo nella domanda del 22,8%, causato da calo nella richiesta di beni di consumo nella regione.

Bisignani ha ricordato ai governi che il trasporto aereo è un catalizzatore per l'attività economica e ha invocato cambiamenti nelle politiche che contribuiscano a stimolare le economie permettendogli di giocare questo ruolo.

“I governi stanno spendendo trilioni per salvare le banche, ed altri trilioni per stimolare le economie. A confronto, le nostre richieste al governo sono modeste e vantaggiose. Per prima cosa il trasporto aereo necessita di un impianto di tassazione che aiuti a salvare posti di lavoro e consenta al trasporto aereo di giocare il proprio ruolo di catalizzatore per le attività economiche in generale. I governi devono abrogare i 6,9 miliardi di dollari (5,2 miliardi di euro) in nuove tasse imposte al comparto nel 2009 per contribuire a finanziare i salvataggi bancari, facendole passare per misure di salvaguardia dell'ambiente. Più in generale i governi devono abbandonare la mentalità che impone di tassare il comparto del trasporto aereo come se fosse un lusso o un peccato, adottando invece un approccio strategico che riconosce e sostiene il ruolo economico cruciale del settore nel collegare le persone alle imprese e i prodotti ai mercati. In secondo luogo le compagnie aeree hanno bisogno delle libertà commerciali che consentano di avviare processi di fusione o di consolidamento laddove sia conveniente, anche al di là dei confini nazionali”, ha aggiunto Bisignani.

Il CEO di IATA ha anche ammonito che il peso della crisi richiede una risposta dell'industria. “Questa non è soltanto una crisi delle compagnie aeree. L'efficienza deve essere una priorità per l'intera catena del valore. Un 25% di riduzione delle imposte di atterraggio all'aeroporto Changi di Singapore e una riduzione del 50% negli scali malesi sono passi importanti nella giusta direzione. Si tratta di programmi modelli che altri dovrebbero imitare”, ha continuato Bisignani.

“La priorità per le compagnie aeree in tutto il mondo è la sopravvivenza – ha concluso il dirigente di IATA –. Bisogna conservare i contanti ed adeguare la capacità alla domanda. Ciò significa plasmare e dimensionare il comparto per fare i conti col calo di 62 miliardi di dollari (12%) negli introiti previsto per quest'anno. Le compagnie aeree dovranno prendere decisioni difficili per restare a galla in un anno, il 2009, in cui il settore si avvia a registrare perdite pari a 4,7 miliardi di dollari (3,5 miliardi di euro)”

Per informazioni:

Zigzag srl

Ufficio stampa IATA

Enrico Lepri- tel.+39 06 42016525 int. 39- [enricolepri@zig-zag.it](mailto:enricolepri@zig-zag.it)

Maria Rosaria Abballe- tel. +39 06 42016525 int. 24 [mrosariaabballe@zig-zag.it](mailto:mrosariaabballe@zig-zag.it)