



COMUNICATO STAMPA

N° 62

La crisi nella zona euro è il principale rischio per I profitti - Si allargano le differenze regionali -

7 dicembre 2011 (Ginevra) – La IATA (l'Associazione internazionale del traffico aereo) ha annunciato una revisione delle sue previsioni per il settore. Per il 2011, la redditività rimane debole ma invariata, con 6,9 miliardi di dollari e un margine netto dell'1,2%. Guardando al 2012, la IATA ha abbassato la sua previsione sui profitti delle compagnie aeree da 4,9 miliardi di dollari a 3,5 miliardi di dollari con un margine netto dello 0,6%.

Come risulta dalle previsioni economiche recentemente pubblicate dall'OCSE, la crisi nella zona dell'euro comporta seri rischi nelle previsioni per il 2012. Nella peggiore delle ipotesi, se la crisi nella zona dell'euro evolvesse in una crisi generale del sistema bancario e in una recessione europea, la IATA stima che l'industria aerea globale potrebbe subire perdite superiori agli 8 miliardi di dollari nel 2012.

“Il rischio più grande per la redditività delle compagnie aeree nell'anno che viene è la tempesta economica che si potrebbe scatenare se i governi non riuscissero a risolvere la crisi del debito sovrano nella zona dell'euro. Una situazione di questo genere porterebbe a perdite superiori agli 8 miliardi di dollari – la peggiore dalla crisi finanziari del 2008”, ha detto Tony Tyler, direttore generale e amministratore delegato della IATA.

2011

“La previsione globale per il 2011 rimane invariata con 6,9 miliardi di dollari, ma le differenze regionali sono diventate più ampie. Questo dato riflette i diversi ambienti economici in cui le compagnie aeree si vengono a trovare in diverse parti del mondo. Inoltre, il margine complessivo dell'1,2% ci dice quanto sia difficile la battaglia per la redditività in questo settore” ha detto Tyler.

Dati sulle performance regionali:

- **I vettori europei** sono di gran lunga nella posizione più difficile. Tasse sui passeggeri più alte e la debolezza economica dei mercati interni hanno limitato la redditività in Europa. Si prevede che i vettori della regione producano un profitto collettivo di solo 1,0 miliardi di dollari, meno degli 1,4 miliardi di dollari precedentemente previsti e un margine EBIT dell'1,2%. C'è stata una bassa redditività nonostante le compagnie aeree europee abbiano rappresentato quest'anno una delle regioni a più rapida crescita in termini di traffico. Gli utili hanno sofferto e la base di una forte domanda diventa tanto più fragile quanto più aumenta la crisi del debito sovrano.
- **I vettori del Nord America** si trovano in un ambiente molto più favorevole. Hanno assistito a un miglioramento degli utili e del coefficiente di carico grazie a una rigorosa gestione della capacità, e questo ha aumentato la redditività a 2,0 miliardi di dollari (più dei 1,5 miliardi di dollari

precedentemente previsti). Anche l'economia degli Stati Uniti è cresciuta a un ritmo più veloce che in Europa. Questo dà alla regione il margine EBIT più alto con il 3,2%. Ciò nonostante, l'avvio delle procedure di bancarotta per American Airlines indica che la regione deve affrontare anche delle dure sfide nella concorrenza.

- **I vettori della regione Asia-Pacifico** hanno a loro volta avuto delle condizioni commerciali più forti anche se varie. Il mercato interno giapponese non si è ancora pienamente ripreso dopo il terremoto e lo tsunami di marzo e i coefficienti di carico rimangono sotto pressione. Tuttavia, le compagnie aeree hanno migliorato i coefficienti di carico e la redditività nel mercato interno cinese che è in espansione. Abbiamo aggiornato la nostra previsione per la regione con un aumento di 800 milioni di dollari che porta il profitto a 3,3 miliardi di dollari. Si tratta in assoluto del profitto più alto tra tutte le regioni.
- **I vettori del Medio Oriente** dovrebbero produrre profitti per 400 milioni di dollari (meno degli 800 milioni di dollari previsti in precedenza), in quanto il rincaro di carburanti ha ridotto i margini di profitto sul traffico di lunga tratta che passa per gli hub del Medio Oriente e che è più sensibile ai prezzi del petrolio.
- Anche i profitti dell'**America Latina** subiscono un aggiornamento al ribasso con 200 milioni di dollari (dai precedentemente previsti 600 milioni di dollari). La performance nella regione è stata varia. L'aggiornamento al ribasso è dovuto soprattutto all'impatto con una concorrenza molto intensa e alla caduta ai coefficienti di carico sul mercato interno brasiliano.
- **I vettori africani** dovrebbero andare in pareggio. Stanno nascendo nuove rotte commerciali con l'Asia e i mercati all'interno del continente riflettono il miglioramento dello sviluppo economico in molte economie africane. La concorrenza, tuttavia, è stata intensa e le compagnie aeree della regione hanno lottato per mantenere i coefficienti di carico a livelli redditizi.

A livello globale, si prevede che la domanda passeggeri si espanda del 6,1%, un dato superiore al 5,9% previsto in settembre. La crescita del traffico aereo è proseguita ad un ritmo più forte del previsto. Questa forza del turismo aereo assieme ad una rigorosa gestione della capacità, in particolare nel Nord America, ha mantenuto alti i coefficienti di carico e sta sostenendo un aumento del 4,0% degli utili. Questo ha favorito un modesto aumento nei ricavi previsti, che prevediamo raggiungeranno quest'anno un totale di 596 miliardi di dollari.

La performance del settore passeggeri leggermente migliore del previsto sta bilanciando la performance peggiore del previsto del settore cargo e il prezzo un po' più alto del previsto del petrolio. Con un prezzo medio del petrolio di 112 dollari la barile, si prevede che il costo del carburante per il settore aereo nel 2011 sarà di 170 miliardi di dollari, 2 miliardi di dollari più del previsto. Una tendenza al ribasso nel settore merci dalla metà dell'anno significa che il settore merci finirà probabilmente l'anno con una contrazione nei volumi dello 0,5% e utili nulli.

2012—Previsione Centrale

Anche se un intervento dei governi riuscisse ad evitare una crisi bancaria, è improbabile che l'Europa possa evitare una breve recessione. La fiducia dei consumatori e delle aziende è già scesa troppo in basso. Le previsioni di crescita per il PIL globale per il 2012 sono state riviste al ribasso con il 2,1%. Storicamente, il settore aereo ha visto i profitti trasformarsi in perdite ogni volta che la crescita globale del PIL scende sotto il 2%. Questo è il dato che guida il calo delle previsioni per il 2012.

Variabili chiave responsabili del declino:

- **Domanda:** si prevede che la domanda passeggeri cresca del 4,0% (meno del 4,6% precedentemente), mentre si prevede che la domanda merci registri una crescita piatta meno dell'espansione precedentemente prevista del 4,2%.
- **Utili:** gli utili nel settore passeggeri e merci dovrebbero rimanere piatti nel 2012. Se il dato non varia nel settore merci, gli utili in quello relativo ai passeggeri erano precedentemente previsti con una crescita dell'1,7%.
- **Carburante:** i costi del carburante sono rimasti relativamente immutati rispetto alla precedente previsione con 198 miliardi di dollari. Il dato si basa su un costo del petrolio al barile pari a 99

dollari (contro una precedente previsione di 100 dollari al barile).

- **Ricavi e costi:** si prevede che i ricavi del settore crescano del 3,7% con 618 miliardi di dollari. Questo dato sarà bilanciato dall'aumento dei costi del 4,5% con 609 miliardi di dollari.

Si prevede che tutte le regioni mostrino un deterioramento dei profitti a partire dal 2011. Le differenze regionali del 2012, tuttavia, sono forti:

- In **Europa**, si prevede che i vettori subiscano perdite per 0,6 miliardi di dollari, colpiti dalla debolezza economica del loro mercato interno e da ulteriori aumenti delle tasse sui passeggeri.
- Si prevede che i vettori del **Nord America** producano profitti pari a 1,7 miliardi di dollari, mantenendo il più forte margine EBIT con il 2,4%, in quanto una limitata crescita della capacità sta fornendo una certa protezione rispetto alla pressione al ribasso sui profitti
- I vettori della regione **Asia-Pacifico** dovrebbero registrare il più alto profitto in assoluto con 2,1 miliardi di dollari. E' un dato più debole rispetto alla performance del 2011 ma il deterioramento è limitato dagli alti coefficienti di carico in mercati come la Cina, dove gli aumenti della domanda sono strutturali e in qualche misura protetti da questo ciclo.
- Si prevede che i vettori del **Medio Oriente** registrino un profitto di 300 milioni di dollari, meno della metà rispetto ai 700 milioni di dollari di profitto precedentemente previsti, in quanto le condizioni delle lunghe tratte sono peggiorate, in particolare quelle legate alle deboli economie europee.
- I vettori dell'**America Latina** registreranno un calo dei profitti con 100 milioni di dollari – un calo di 400 milioni di dollari rispetto alla previsione precedente, conseguenza in parte della recente crisi di redditività nel grande mercato brasiliano.
- I vettori dell'**Africa** subiranno perdite di 100 milioni di dollari, e la previsione, in questo caso, non subisce cambiamenti rispetto alla precedente. Le economie e i mercati del trasporto aereo continuano a crescere in questa regione, ma i coefficienti di carico non saranno abbastanza forti per bilanciare l'impatto di utili più deboli rispetto alla redditività.

“Anche nella migliore delle ipotesi per il 2012 prevediamo un margine netto di appena lo 0,6% su ricavi pari a 618 miliardi di dollari. Il nostro settore si sta veramente muovendo a due velocità, con i vettori europei pesantemente tassati e destinati a finire con i conti in rosso”, ha detto Tyler.

2012—La minaccia di una crisi bancaria

L'ultimo rapporto economico dell'OCSE riportava una stima del rischio sulla crisi del debito sovrano europeo che ha indotto la IATA a definire un secondo scenario possibile per il 2012 che tenga conto della possibilità che la crisi nell'eurozona possa condurre a una nuova crisi degli istituti bancari. Basandosi sulla previsione dell'OCSE, secondo la quale questo scenario ridurrebbe il PIL globale allo 0,8%, la IATA ritiene che questo potrebbe provocare perdite globali al settore pari a 8,3 miliardi di dollari.

In questo scenario, tutte le regioni finirebbero in perdita. L'**Europa** registrerebbe le perdite più gravi con 4,4 miliardi di dollari, seguita dal **Nord America** con 1,8 miliardi di dollari e dalla regione **Asia-Pacifico** con 1,1 miliardi di dollari. Tanto il **Medio Oriente** come l'**America Latina** dovrebbero registrare perdite per 400 milioni di dollari, mentre l'**Africa** avrebbe un i conti in rosso per 200 milioni di dollari.

“Questa è la peggiore ipotesi, certo – ha detto Tyler -, “ma non è impossibile da immaginare. E' uno scenario che deve servire per scuotere i governi di tutto il mondo. Quando l'anno è positivo, il settore aereo non riesce a coprire i costi di capitale. Tanto meno in un anno cattivo. Ma in un anno cattivo, la capacità dell'aviazione di offrire connettività e di continuare a far battere il cuore dell'economia globale diventa ancor più vitale per riavviare una ripresa. Le politiche dei governi devono riconoscere il contributo vitale dell'aviazione alla salute dell'economia”.

Questo scenario si basa sul calo della crescita del PIL globale allo 0,8%, guidato dalla discesa del Europa in una profonda recessione. Storicamente, quando il tasso di crescita del PIL scende sotto il 2,0%, l'industria aeronautica registra una perdita netta globale. In questo scenario, le compagnie aeree

vedrebbero la crescita nel settore della domanda passeggeri subire un arresto e una contrazione del 4,7% del settore merci. Gli utili, tanto nel settore passeggeri che in quello merci, calerebbero dell'1,5%.

Si può sperare in un calo del prezzo del carburante. Basata su un costo del petrolio a 85 dollari al barile, la spesa per il carburante sarebbe di 183 miliardi di dollari e rappresenterebbe il 31% dei costi. Tuttavia, le spese complessive si prevede che crescano dell'1,9% (rispetto al 2011) a 592 miliardi di dollari. I ricavi registrerebbero una caduta dell'1,3% (rispetto al 2011) con 589 miliardi di dollari. Il risultato netto sarebbe una perdita di 8,3 miliardi di dollari e il margine netto di meno 1,4%.

- IATA -

Per maggiori informazioni, si prega di contattare:

Anthony Concil
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.
- Le previsioni sul PIL sono aggregate mediante l'uso degli attuali tassi di cambio non secondo la parità di poteri d'acquisto (PPA).