



Drastico calo del 50% per il rincaro del prezzo del petrolio

2 marzo 2011 (Ginevra) - La IATA (l'Associazione internazionale del trasporto aereo) ha ridotto le sue previsioni per il settore aeronautico nel 2011 a 8,6 miliardi di dollari dai 9,1 miliardi di dollari previsti nel dicembre 2010. Si tratta di una riduzione del 46% degli utili netti rispetto ai 16 miliardi di dollari (se ne prevedevano 15,1 miliardi) incassati dal settore del 2010. Con una previsione per il settore di ricavi pari a 594 miliardi di dollari, gli 8,6 miliardi di dollari di utili per il 2011 equivalgono a un margine di profitto netto dell'1,4%.

"I fermenti politici nel Medio Oriente hanno fatto salire il prezzo del petrolio oltre i 100 dollari a barile. E' un prezzo molto più alto degli 84 dollari a barile previsti a dicembre. Al tempo stesso, oggi si prevede che l'economia globale cresca quest'anno del 3,1%, ovvero di 0,5 punti percentuali, meglio di quanto tutti pensavano appena tre mesi fa. Questi maggiori ricavi forniranno però solo una parziale compensazione rispetto alla crescita dei costi. Gli utili saranno ridotti alla metà rispetto all'anno scorso e i margini rappresentano solo un patetico 1,4%", ha detto Giovanni Bisignani, direttore generale e amministratore delegato della IATA.

Gli elementi principali della previsione sono:

Carburante: la IATA ha portato il costo medio presunto del petrolio per il 2011 a 96 dollari a barile per il Brent (dagli 84 dollari di dicembre), in linea con le previsioni del mercato. Pur tenendo conto delle scorte di carburante acquistate nei momenti in cui i prezzi sono più bassi (*fuel hedging*) e che rappresentano circa il 50% dei consumi previsti, questo comporterà per il settore un aumento della spesa per il carburante di 10 miliardi di dollari per un totale di 166 miliardi di dollari. Rispetto ai livelli raggiunti nel 2010 si prevede che il prezzo del petrolio sarà più alto del 20% nel 2011. Attualmente, si stima che il carburante rappresenti il 29% del totale dei costi operativi (rispetto al 26% del 2010).

Le economie in crescita danno alle compagnie aeree la possibilità di recuperare alcuni di questi costi aggiuntivi con ricavi aggiuntivi. Ad esempio, dall'inizio del 2009, i prezzi in crescita del petrolio hanno appesantito del 25% i costi unitari mentre le tariffe medie (escludendo i sovrapprezzi), sono salite del 20%. Nel 2011, però, si prevede che i ricavi più alti non basteranno a evitare che l'aumento del prezzo del petrolio provochi una riduzione degli utili del 46% rispetto ai livelli del 2010.

Domanda: un incremento del Pil nelle previsioni globali del 3,1% (dal 2,6% di dicembre) è di buon auspicio per il mantenimento di una forte domanda di trasporto aereo. In linea con questo, la IATA ha corretto le sue previsioni sulla crescita della domanda passeggeri al 5,6% (dal 5,2%) e le sue previsioni sulla crescita della domanda nel settore merci al 6,1% (dal 5,5%). In generale, questo provocherà un'espansione del 5,7% tonnellate-chilometro trasportate.

Capacità: i programmi di volo pubblicati indicano un aumento della capacità di poco superiore al 6,0%, appena più basso del 6,1% precedentemente previsto. Di questo, il 5% verrà dai 1.400 nuovi velivoli che entreranno a far parte della flotta nel 2011. Il rimanente 1% dovrebbe venire dalla normalizzazione della capacità non sufficientemente sfruttata della flotta aerea a doppio corridoio (*twin aisle*).

Rendimenti: con una previsione di aumento della capacità del 6,0% nel 2011 e del 5,7% per quanto riguarda la domanda si ha uno scarto di 0,3 punti percentuali. Rispetto a quello precedentemente previsto, che era di 0,8 punti percentuali, lo scarto si è ridotto. Anche se c'è stato qualche indebolimento nei coefficienti di carico passeggeri, come in gennaio, essi sono rimasti più o meno sui livelli record del 77,7%, dato destagionalizzato. Anche i coefficienti di carico merci sono alti rispetto ai precedenti picchi periodici. Questo inasprimento delle condizioni della domanda e dell'offerta creano l'opportunità per un miglioramento dei rendimenti. Si prevede che il rendimento del settore passeggeri cresca dell'1,5% (rispetto al precedente 0,5% previsto) e che il rendimento del settore cargo cresca dell'1,9% (rispetto alla precedente previsione di crescita uguale a 0).

Premium Travel: il traffico del segmento "travel" incide in maniera importante sulla redditività della rete delle compagnie aeree. Conquistare la fiducia dei dirigenti è fondamentale per il settore business. A gennaio, l'indice PMI (Purchasing Managers Index) calcolato da JP/Morgan/Markit ha stabilito un record al rialzo. Inoltre, un forte *corporate reporting* alla fine del 2010 e un commercio mondiale in espansione continueranno a stimolare i viaggi di affari nel 2011, sia pure a un ritmo più lento di quello che abbiamo visto nella ripresa successiva alla crisi del 2010.

Rischi: l'aumento del costo del petrolio è sempre un ostacolo per la redditività delle compagnie aeree. Se questi aumenti sono accompagnati da economie in forte crescita e da un forte commercio mondiale, le compagnie aeree hanno possibilità di controllare i prezzi che possono equilibrare i costi crescenti del carburante. Tuttavia, se il prezzo crescente dell'energia blocca la crescita economica globale ci può essere un forte lato negativo in questa previsione. In questo momento, in cui assistiamo più a dei prezzi del petrolio in preda alla speculazione sugli eventi geopolitici del Medio Oriente che a un rafforzamento della crescita economica, c'è un importante rischio negativo.

"Quest'anno", ha detto Bisignani, "il nostro settore deve fare un'impresa di equilibrio sulla sottilissima corda di un margine ridotto all'1,4%. E' un problema strutturale che il nostro settore ha affrontato con un margine medio dello 0,1% soltanto negli ultimi quarant'anni. Il nostro settore può contare su un cuscinetto molto piccolo nel mantenersi in equilibrio mentre assorbe i colpi. Il rischio più grande oggi è il petrolio. Se il suo aumento bloccherà l'espansione economica globale, le prospettive si guasteranno molto rapidamente".

La IATA ha anche evidenziato il rischio di una tassazione crescente, in particolare nel mercato turistico, che è più sensibile ai costi. Nel 2010, il nostro settore ha assistito a tasse nuove e a tasse aumentate del 3-5% sul prezzo dei biglietti in Gran Bretagna, Germania e Austria. Anche l'Islanda, l'India e il Sudafrica si sono recentemente uniti a questo gruppo proponendo ulteriori tasse. "La nostra è un'attività sensibile ai costi. L'aviazione ha il potere di stimolare le economie, ma si sta compromettendo questa capacità con l'aggiunta di nuove tasse in un momento in cui stiamo lottando per affrontare il rialzo dei prezzi del carburante per poter mantenere dei margini, per quanto anemici", ha detto Bisignani.

A livello regionale:

Si prevede che i **vettori dell'area Asia-Pacifico** raccolgano il più ampio utile collettivo con 3,7 miliardi di dollari e i più alti margini operativi con il 4,6%. E' un dato sostanzialmente più basso dei 7,6 miliardi di dollari realizzati dai vettori di questa regione nel 2010 e rispetto alla precedente previsione di 4,6 miliardi di dollari per il 2011. Se la forte crescita economica della regione trascina ancora la redditività, le misure di lotta all'inflazione in Cina stanno rallentando il commercio e la domanda di trasporto merci per via aerea. Il motivo principale della correzione al ribasso rispetto alla previsione di dicembre è che questa regione è più esposta al rialzo dei prezzi del petrolio a causa di una media piuttosto bassa di scorte.

I vettori del Nord America dovrebbero registrare un utile di 3,2 miliardi di dollari. Questo dato è rimasto immutato rispetto alla precedente previsione ma è più basso rispetto agli utili realizzati

nel 2010 e pari a 4,7 miliardi di dollari. L'aumento del costo del petrolio danneggerà la redditività nel 2011 ma la precedente riduzione della capacità ha creato delle condizioni più forti che altrove per avere dei rendimenti. L'economia statunitense, inoltre, è stata più forte del previsto. Dei migliori ricavi nel 2011 compensano i rincari del petrolio rispetto alla nostra previsione di dicembre.

Si prevede che i **vettori europei** abbiano utili per 500 milioni di dollari, più dei 100 milioni di dollari previsti in precedenza, ma molto meno degli 1,4 miliardi di dollari che i vettori della regione fecero nel 2010. E' stato il proseguire delle prestazioni migliori del previsto nella seconda metà del 2010 da parte di queste compagnie aeree che ci hanno portato a rivedere le previsioni. L'attuale crisi del debito dei governi e delle banche mantiene deboli i mercati nazionali. Tuttavia, la debolezza dell'euro continua a stimolare le industrie che esportano, le merci in uscita e i viaggi d'affari su lunghe tratte che sono alla base del rialzo nella previsione sui profitti di questa regione. Ciò nonostante, i vettori europei rimangono quelli con la redditività minore tra tutte le regioni principali con un margine EBIT dell'1,1%.

Si prevede che i **vettori del Medio Oriente** abbiano un utile di 700 milioni di dollari, molto di più dei 400 milioni di dollari precedentemente previsti ma meno dell'utile di 1,1 miliardi di dollari che la regione ha registrato nel 2010. Si prevede che Egitto, Tunisia e Libia, ai quali fa riferimento il 20% del traffico passeggeri internazionale della regione, pagheranno il prezzo dell'instabilità politica. Tutto ciò è bilanciato dall'area del Golfo che beneficia dell'attività economica relativa al rialzo dei prezzi del petrolio e i cui *hub* continuano a conquistare partecipazioni nel mercato delle lunghe tratte. Anche i coefficienti di carico sono significativamente migliorati per queste compagnie aeree, mentre viene aggiunta una nuova capacità ad un ritmo più lento degli aumenti della domanda.

I **vettori dell'America Latina** dovrebbero incassare utili per 300 milioni di dollari, molto meno del miliardo di dollari fatto registrare dalla regione nel 2010 e della precedente previsione di 700 milioni di dollari. Una forte crescita economica e un robusto commercio internazionale nella regione stanno trainando la domanda passeggeri e merci e gli utili delle compagnie aeree della regione. L'esposizione al rincaro del petrolio è il motivo principale per il previsto deterioramento della redditività nella regione nell'anno in corso.

Si prevede che i **vettori africani** raggiungano un pareggio. Questa previsione è uguale alla precedente, ma è inferiore ai 100 milioni di dollari di utile registrati dalla regione nel 2010. Una forte crescita dell'economia e della domanda di trasporti grazie agli investimenti esteri diretti e alla rapida crescita dei collegamenti commerciali con l'Asia mantengono i vettori regionali al riparo dai conti in rosso, ma si fa sempre più intensa la concorrenza che devono affrontare da parte delle compagnie aeree medio-orientali e di altri per vantaggiosi traffici commerciali.

– IATA –

Ufficio stampa:

Enrico Lepri

Michele Sabatini

Zigzag srl

Tel: + 06 42016525

Email: enricolepri@zig-zag.it; michelesabatini@zig-zag.it