



Tony Tyler, nuovo direttore generale IATA: traffico passeggeri ok, no a nuove tasse da parte dei governi

1 settembre 2011 (Ginevra) — La IATA (l'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo) ha annunciato i dati relativi al traffico del mese di luglio da cui risulta che il traffico passeggeri è aumentato del 5,9% rispetto al luglio 2010. C'è stato, invece, un ristagno nel mercato del settore merci, con un calo della domanda, rispetto ai livelli dell'anno scorso, pari allo 0,4%.

“Il traffico passeggeri è andato controcorrente rispetto alle pessimistiche previsioni economiche, registrando un aumento del 5,9% in luglio. Probabilmente, questo aumento si è basato sulle previsioni economiche molto più ottimistiche che hanno contrassegnato l'inizio dell'anno. Con l'attuale caduta della fiducia dei consumatori e degli operatori, il fiacco commercio internazionale e gli alti prezzi del carburante, si prevede una chiusura dell'anno ancora più debole. Lo vediamo già nel calo del mercato nel settore merci, sceso dello 0,4% rispetto all'anno scorso”, ha detto Tony Tyler, direttore generale e amministratore delegato della IATA.

Il mercato internazionale passeggeri, che è cresciuto del 7,3% paragonato al luglio del 2010, rimane in media più forte dei mercati nazionali, che hanno registrato una crescita più debole, con il 3,5% su base annuale. Facendo un confronto con i livelli precedenti alla crisi degli inizi del 2008, il traffico internazionale passeggeri ha avuto un'espansione del 12%. Se il settore avesse continuato a crescere al ritmo dell'8% precedente la crisi, i mercati internazionali supererebbero di circa il 14% i livelli odierni e superiori di un terzo rispetto al livello antecedente la crisi. Questo conferma che la crisi finanziaria globale è costata alle compagnie aeree circa due interi anni di crescita.

I coefficienti di carico per il mercato totale (nazionale + internazionale), sono migliorati di mezzo punto percentuale rispetto al luglio 2010, andando a toccare l'83,1%. E' un dato che eguaglia i picchi registrati nel terzo trimestre del 2010. In testa, i vettori del Nord America (86,9%) e i vettori europei (84,1%). I vettori dell'America Latina hanno goduto del miglioramento più ampio (dal 76,5% del luglio dell'anno scorso al 79,6% di quest'anno).

Confronto su base annuale	luglio 2011 / luglio 2010						YTD 2011 / YTD 2010					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
Internazionale	7,3%	7,2%	83,1%	-0,4%	4,6%	49,8%	7,8%	9,2%	77,1%	1,5%	7,3%	51,2%
Nazionale	3,5%	2,3%	82,9%	-0,4%	-0,2%	27,6%	4,0%	2,7%	78,9%	-1,9%	0,1%	28,0%
Totale mercato	5,9%	5,4%	83,1%	-0,4%	3,6%	45,0%	6,4%	6,8%	77,7%	1,0%	5,6%	46,2%

Mercato passeggeri internazionale

- La domanda passeggeri internazionale nel mese di luglio è stata superiore del 7,3% rispetto al livello dell'anno precedente e considerevolmente più forte rispetto alla crescita del 6,0%

registrata nel mese di giugno. Questo ha portato il coefficiente di carico internazionale a un eccellente 83,1%. L'aumento segue la fluttuazione stagionale che normalmente produce un picco in luglio dovuto al periodo delle vacanze nell'emisfero Nord.

- **I vettori dell'America Latina** hanno avuto i risultati più robusti con un aumento del 10,3% rispetto a luglio dell'anno scorso, a cui hanno contribuito le forti economie regionali e i mercati liberalizzati. Il divario con un aumento della capacità del 7,2% ha fatto aumentare i fattori di carico portandoli all'82,6%.
- **I vettori del Medio Oriente** hanno registrato un aumento della domanda del 9,7%, superando l'aumento della capacità pari all'8,9%. I coefficienti di carico nel mese sono rimasti fermi sull'81,4%.
- **I vettori europei** hanno più o meno pareggiato l'aumento della domanda del 9,3% con l'aumento della capacità pari all'8,9%. Il coefficiente di carico del mese è rimasto sull'85,1%, secondo solo ai vettori nordamericani. Nonostante la crisi del debito europeo continui a creare un clima di incertezza economica, le compagnie del continente beneficiano di una forte espansione della domanda interna che si avvantaggia dell'indebolimento valutario.
- **I vettori del Nord America** hanno visto un aumento della domanda del 3,9% superato da un aumento della capacità che ha fatto segnare il 4,4%. Ciò nonostante, i vettori della regione hanno prodotto il coefficiente di carico più alto con l'86,8%. Le deludenti previsioni economiche continuano a scoraggiare la domanda.
- **I vettori dell'area Asia-Pacifico** hanno avuto un aumento della capacità del 5,8% superando la crescita della domanda del 4,9%. Le compagnie aeree della regione stanno ancora adattandosi a due grandi sfide: una crescita più lenta in Cina e il proseguimento di una situazione di debolezza in Giappone a seguito del terremoto e dello tsunami. I coefficienti di carico sono calati leggermente all'80,2%.
- **I vettori africani** hanno registrato un aumento della domanda del 6,6% rispetto a un aumento della capacità pari al 4,9%. Il coefficiente di carico della regione è rimasto sul 73,1%.

Mercato Passeggeri Nazionale

- Con una piccolissima crescita rispetto alla fine del terzo trimestre del 2010, la domanda interna è stata molto più fiacca rispetto a quella internazionale. Il mercato interno statunitense, che rappresenta il 50% del mercato mondiale, è cresciuto del 2,1% rispetto al mese di luglio del 2010. La Cina, con il secondo mercato interno in ordine di grandezza (il 18% di quello mondiale), ha registrato una brusca frenata con un aumento, a luglio, di appena il 5,1. Questo ha accelerato la tendenza al rallentamento nella crescita del traffico nazionale iniziata nella seconda metà del 2010. Dopo essere cresciuta di circa il 20% nella prima metà del 2010, la Cina ha finito l'anno con un aumento annuo del 14,6% ora sceso al di sotto del 10%.
- Il mercato giapponese si sta riprendendo lentamente dallo shock subito in seguito al terremoto e allo tsunami di marzo. Se giugno aveva registrato un calo del 20,3% rispetto ai livelli dell'anno scorso, luglio ha avuto un calo del 16,7%.
- Il Brasile e l'India hanno registrato i più alti tassi di crescita con il 17,8% e il 20,6% rispettivamente. Entrambi i dati sono stati migliori di quelli della performance di giugno.

Merci (Interno + Internazionale)

- Il mercato merci, che riflette l'*economic sentiment* più rapidamente del mercato passeggeri, ha registrato un calo dello 0,4% in luglio rispetto all'anno precedente. E' cambiata, però, la natura di questa debolezza. Nel 2010, le compagnie aeree stavano perdendo quote di mercato rispetto ad altri mezzi di trasporto con l'espansione del commercio mondiale. Oggi, i principali fattori di questa debolezza prolungata sono il terremoto e lo tsunami in Giappone insieme alla crisi economica generale.
- I vettori dell'area Asia-Pacifico continuano a registrare la performance più debole nel settore merci, con un calo del 3,6% rispetto a luglio 2010. I vettori del Medio Oriente e dell'America Latina hanno avuto i risultati migliori con aumenti dell'8,4% e dell'8,2% rispettivamente.

- I coefficienti di carico merci sono calati in modo significativo (di 1,8 punti percentuali) ai livelli antecedenti la crisi del 45,0%. I vettori dell'area Asia-Pacifico, la più ampia del mercato, hanno visto i coefficienti di carico calare al 58,1% (rispetto al 60,2% del luglio 2010). Anche se la regione soffre di un grave squilibrio, con un forte flusso verso l'estero di beni industriali e un debole traffico nelle importazioni, le dimensioni delle operazioni dei suoi vettori nazionali permettono un miglior uso della capacità.

In sintesi

“Il mese di luglio rappresenta il picco del ciclo annuale per il traffico passeggeri. Quest'anno non ha fatto eccezione, ma anche se la performance del nostro settore si può definire più forte del previsto, ci saranno dei venti di prua da affrontare guardando alla fine dell'anno. Alcune delle sfide che dobbiamo affrontare dipendono in gran parte dalle decisioni dei governi. La recente riduzione di Air Berlin, ci ricorda chiaramente l'alto costo della tassa di partenza dalla Germania sull'economia, sui posti di lavoro e sulle comunità. I governi non dovrebbero compromettere il ruolo di catalizzatore economico dell'aviazione pur di fare cassa a breve termine con delle tasse non necessarie – in particolare quando l'economia rimane debole”, ha detto Tyler.

- IATA -

Ufficio stampa:

Enrico Lepri

Michele Sabatini

Zigzag srl

Tel: + 06 42016525

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