

L'anno nero degli aerei: previste perdite globaliper 148 miliardi di dollari

Mara Monti

Cancellazioni di voli, riduzioni di capacità, tariffe più elevate e l'introduzione di supplementi carburante per mitigare parzialmente l'aumento dei costi del carburante, fino all'ultimo peggiore incubo: il razionamento del carburante che potrebbero mettere a rischio i voli estivi, la stagione più importante per le compagnie aeree. È il nuovo cigno nero che il settore del trasporto aereo si trova ad affrontare dopo quello del Covid che lasciò a terra migliaia di aerei e ci vollero anni per recuperare. Di fronte a questa nuova crisi, con il pericolo di razionamento del carburante, gli impatti potrebbero essere ancora più gravi di quelli già vissuti nel corso della pandemia. Tra le banche d'affari cominciano a circolare le prime stime sui bilanci delle compagnie aeree e il segno è opposto rispetto alle previsioni di inizio anno. «Stiamo già assistendo ai primi segnali di difficoltà» dicono gli analisti di Bank of America nell'ultimo report sul settore «*Jet Fuel and profitability risks*»: con tutte le cautele del caso, gli analisti mettono nero su bianco che quest'anno la perdita a livello globale potrebbe toccare 148 miliardi di dollari: «Per fare un confronto, la peggiore perdita annuale registrata nei 25 anni da quando la IATA ha monitorato il settore, è stata di 111 miliardi di dollari nel 2020», appunto l'anno del Covid. Non erano queste le premesse con cui la Iata, l'associazione delle compagnie aeree aveva iniziato l'anno prevedendo un utile operativo per il 2026 a 72,8 miliardi di dollari, sulla base di prezzi del carburante per aerei di 88 dollari al barile e una crescita dei passeggeri del 4,9 per cento. Peccato che nel frattempo il prezzo del carburante al barile sia salito oltre il 100% a 150-200 dollari al barile superando quello del petrolio a causa del conflitto in Medio Oriente che ha chiuso lo Stretto di Hormuz. «Più a lungo persiste la crisi, più difficile diventa per le compagnie aeree assorbire costi elevati senza ripercussioni più ampie su domanda, capacità e redditività», scrivono gli analisti. I quali si spingono a dire che «il settore dovrebbe aumentare i prezzi di circa il 20% per riportare l'EBIT al punto di pareggio se i prezzi del carburante rimanessero il doppio dei livelli del 2025». Uno scenario che difficilmente potrebbe migliorare anche se il conflitto in Medio Oriente dovesse finire domani, perché le conseguenze sarebbero di lungo termine, una sfida molto più complicata rispetto alla crisi Covid. Lo dicono chiaramente gli analisti di Commerzbank: «Nel nostro scenario base, in cui assumiamo che la guerra finisca in tarda primavera e pertanto ci aspettiamo che i prezzi tornino a scendere, i prezzi del diesel e del carburante per aviazione risulterebbero comunque significativamente più alti alla fine dell'anno rispetto a prima dell'inizio della guerra». Questo cambio di prospettiva ha imposto alle compagnie di rivedere i piani per l'anno in corso dopo avere chiuso il 2025 da record per il settore con il traffico che era

rimbalzato del 9% in più rispetto alla pandemia, nonostante i problemi per la consegna degli aerei. Ora gli aumenti dei prezzi dei biglietti necessari per compensare il costo del carburante potrebbero avere un impatto sulle disponibilità dei consumatori che devono fare i conti con l'aumento delle bollette e decidere di tagliare la spesa discrezionale, limitando la crescita dei viaggi aerei.

© RIPRODUZIONE RISERVATA