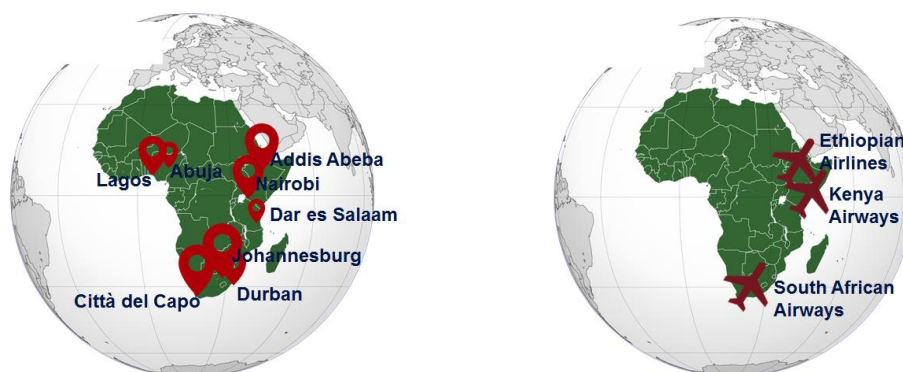


# Sasso nello stagno

## Settore aereo in Africa Sub-Sahariana: “Allacciate le cinture, turbolenze in aumento!”

Il settore aereo in Africa Sub-Sahariana è in crescita da diversi anni. Sia il traffico passeggeri sia la capacità passeggeri sono in aumento di circa il 4% annuo in media dal 2011 e l'International Air Transport Association (IATA) stima per il 2017 tassi del 7,5% e del 7,9% rispettivamente, superiori alla media globale. **Eppure le potenzialità del settore nel continente africano restano ancora inesprese:** nonostante accoglia circa il 16% della popolazione mondiale, l'Africa rappresenta appena l'1,4% dei passeggeri sul traffico aereo complessivo e il 3,1% della flotta totale nel 2016<sup>1</sup>. La capacità, inoltre, è distribuita in modo non uniforme nel continente: i principali corridoi aerei si snodano a est, allungandosi tra i tre principali *hub* in Etiopia, Kenya e Sudafrica. L'Africa Occidentale non ha simili *hub* e l'Africa Centrale è a malapena servita (Fig. 1). Tuttavia, i governi di Nigeria e Ghana hanno di recente manifestato il proprio impegno nel trasformare i rispettivi stati in poli per l'aviazione e la Costa d'Avorio ha da poco finalizzato l'acquisto di 5 nuovi aerei per espandere la flotta del vettore nazionale con il supporto dell'African Development Bank.

Fig. 1 – Principali aeroporti per traffico passeggeri e principali compagnie aeree per quota di mercato\* in Africa Sub-Sahariana.



\*Include solo compagnie basate nei paesi dell'area.

Fonte: Elaborazione SACE su dati Oag, Unu-Wider.

**Non mancano le difficoltà economiche che le compagnie aeree sperimentano nell'operatività quotidiana in questa regione.** Nonostante l'industria globale registrerà profitti netti per 31 miliardi di dollari stimati nell'anno in corso, **le compagnie aeree africane incorreranno in perdite stimate per 800 milioni.** La minore disponibilità economica della popolazione legata al rallentamento nei principali paesi è tra le cause alla base dei bilanci in perdita delle compagnie aeree locali. Ma non solo. Secondo un recente rapporto IATA, **l'industria dell'aviazione mondiale ha 1,2 miliardi di dollari “intrappolati” in alcuni paesi africani**, tra cui **Angola, Eritrea, Etiopia, Mozambico, Nigeria, Sudan e Zimbabwe**, dove la carenza di valuta forte e le restrizioni al rimpatrio dei profitti in dollari hanno causato perdite ingenti per le compagnie aeree internazionali. Problematiche peraltro simili a quelle che le imprese italiane si trovano spesso a fronteggiare in questi paesi nell'attività commerciale con imprese e banche locali.

In conclusione, **la geografia del territorio africano e lo stato delle sue infrastrutture rendono lo sviluppo del trasporto aereo un elemento indispensabile per il futuro della regione.** Alcuni passi sono stati fatti<sup>2</sup>, ma occorrono progressi più incisivi affinché il settore possa raggiungere il suo pieno potenziale e apportare i benefici economici e sociali attesi. In particolare, oltre alla maggiore deregolamentazione e armonizzazione delle normative tra i governi dell'area, sono necessari un maggiore afflusso di investimenti in infrastrutture (aeroporti e reti di trasporto e collegamento tra le principali città) e l'implementazione di solidi sistemi di sicurezza, ambiti in cui le imprese italiane possono trovare interessanti opportunità di business.

di – Gabriella Baldassarre e Ivano Gioia

<sup>1</sup> Boeing stima che le compagnie africane avranno bisogno di 1.220 nuovi aerei nei prossimi 20 anni, per un investimento di 180 miliardi di dollari.

<sup>2</sup> In accordo con la Yamoussoukro Decision, 15 stati hanno dichiarato il proprio impegno alla liberalizzazione dei cieli. Altri sforzi congiunti riguardano la semplificazione dei visti, con l'introduzione dal 2018 di un passaporto pan-africano da parte dell'Unione Africana.