



Una strategia per rilanciare l'aviazione americana

31 marzo 2011 (New York) – La IATA (l'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo) ha chiesto al governo Americano di dare nuovo vigore alla competitività dell'industria del trasporto aereo statunitense con un progetto strategico di lungo termine. In cooperazione con il settore aeronautico, la IATA ha invitato gli Stati Uniti ad accelerare l'applicazione del programma NextGen, a rinnovare le prospettive sulla liberalizzazione, a rivedere le proposte legislative sui diritti dei passeggeri e ad affrontare i costi crescenti della sicurezza.

“L'aviazione unisce gli Stati Uniti, li collega al mondo, crea 11 milioni di posti di lavoro negli USA e fa muovere 1,2 trilioni di dollari nell'attività economica statunitense. Eppure, l'aviazione non compare tra le priorità strategiche della Casa Bianca. L'agenda politica in tema di aviazione negli Stati Uniti è dominata da mezze misure miopi incentrate sulla gestione di piccole cose. Dobbiamo muoverci in avanti con una visione più grande e con il coraggio di cambiare”, ha detto Giovanni Bisignani, direttore generale e amministratore delegato della IATA, a New York, in un discorso tenuto presso il Wings Club.

Il discorso di Bisignani ha messo in evidenza quanto segue:

Sicurezza: “L'approccio globale di Janet Napolitano, segretario della Sicurezza nazionale, per coinvolgere il settore sul tema della sicurezza, è innovativo ed efficace. Tutte le volte che la sicurezza è stata messa in crisi, si sono create nuove regole e si è aggiunto un nuovo strato di procedure e burocrazia. Dobbiamo rivedere ciò che è stato creato per verificare che sia efficace nel catturare i terroristi e conveniente per i passeggeri”, ha detto Bisignani, il quale ha proposto un ripensamento globale del concetto del checkpoint aeroportuale creato quarant'anni fa per fermare i dirottatori con addosso armi di metallo. “La mia idea del checkpoint del futuro mette insieme tecnologia e intelligenza. I passeggeri attraverseranno dei tunnel dotati di tecnologie appropriate al livello di rischio identificato in base ai dati del passeggero senza costringere i viaggiatori a fermarsi, spogliarsi o aprire il proprio bagaglio”, ha detto Bisignani.

L'idea del Checkpoint del Futuro sta facendo progressi. L'ICAO sta lavorando con 19 governi, tra cui gli Stati Uniti, sulla progettazione, la sperimentazione e la messa in opera di un nuovo checkpoint. Bisignani ha chiesto agli Stati Uniti e ad altri governi di avanzare in fretta nella serie dei principi di controllo che si stanno proponendo.

Costi della sicurezza: la IATA ritiene oggi che le compagnie aeree spendano globalmente 7,4 miliardi di dollari all'anno per la sicurezza aerea. Questo costo aggiornato rappresenta un aumento del 25% rispetto alla precedente stima di 5,9 miliardi di dollari. Una parte di questo aumento è da mettere in relazione con l'inflazione e la crescita, ma il grosso è rappresentato dall'aumentata raccolta di dati e dalla loro trasmissione, dagli agenti di sicurezza aerea e dai programmi di addestramento degli agenti stessi, dagli investimenti e dai costi dovuti a ritardi e deviazioni per motivi di sicurezza. “Questi non dovrebbero essere costi a carico delle compagnie aeree”, ha detto Bisignani. “La sicurezza aerea è una responsabilità del governo, come la sicurezza nei parchi pubblici, nelle metropolitane o negli stadi. I governi dovrebbero farsi carico di questa spesa e io spero che gli Stati Uniti possano svolgere un ruolo di leadership a livello internazionale nel riequilibrare i costi e le responsabilità”.

NextGen: “L'efficienza del programma NextGen svolgerà un ruolo fondamentale nel raggiungere gli obiettivi che l'industria del trasporto aereo si prefigge per mitigare il proprio impatto sul cambiamento climatico. Sarebbe un milione di volte più efficace delle proposte europee illegali di

Emission Trading Scheme (ETS), ovvero di un mercato delle emissioni. Gli Stati Uniti sono contrari all'ETS, ma devono far sentire di più la propria voce e mettere in atto più rapidamente il programma NextGen", ha detto Bisignani. "E' difficile immaginare quanto il programma NextGen, così importante per migliorare la competitività, possa essere frenato dalla politica con 18 rimandi alla legge di riautorizzazione della Federal Aviation Administration (FAA) che ne fornisce il finanziamento. La nuova legge di riautorizzazione della FAA è migliore della versione 2010, ma c'è bisogno che venga approvata in fretta in modo da poter ottenere vantaggi in efficienza, risparmi e miglioramento nell'esperienza di viaggio", ha detto Bisignani.

Diritti del passeggero: Bisignani ha affrontato la legge proposta dal dipartimento dei Trasporti americano (DOT) di multare le compagnie aeree per i ritardi in pista. "Le compagnie aeree sono favorevoli a qualsiasi misura che le aiuti a operare in modo efficiente e senza ritardi, ma le multe proposte – per pesanti che siano - non scioglieranno la neve, non fermeranno i temporali, non sgombreranno le porte aeroportuali, né costruiranno nuove infrastrutture e forniranno più personale alle dogane. Sono soldi buttati. Siamo ansiosi di lavorare con il DOT su regolamenti che soddisfino la visione del presidente Obama per la promozione della crescita economica, per la riduzione delle incertezze e l'approvazione di un'analisi costi-benefici. L'attuale proposta deve essere cambiata", ha detto Bisignani.

Liberalizzazione: "Gli Stati Uniti hanno dato vita ad alcune tra le più grandi idee dell'aviazione moderna, tra cui quella della *deregulation* e quella degli accordi bilaterali sui cieli aperti. La prossima tappa logica è quella di liberalizzare la proprietà. Pensavo che l'accordo USA-UE sui cieli aperti sarebbe stato la nostra grande occasione di diventare un'industria normale. L'opposizione americana l'ha resa un'occasione mancata. Le restrizioni sulla proprietà del sistema bilaterale hanno fatto diventare le compagnie aeree delle compagnie nazionali striminzite. Confido nel fatto che la Cina e l'India riconosceranno che i sistemi del 1945 non sono adeguati al nuovo millennio. La scelta per gli Stati Uniti e l'Europa è se vogliono guidare il cambiamento o essere guidati. La mia unica preoccupazione è quella di rendere più veloce questo processo in modo che le compagnie aeree possano produrre dei normali profitti con delle normali libertà commerciali", ha detto Bisignani.

Il discorso di Bisignani si colloca in un momento in cui il panorama dell'aviazione globale sta cambiando rapidamente. "Il centro di gravità del nostro settore si sta spostando verso est. Trovare un posto in questo nuovo ordine mondiale sarà una sfida per i leader tradizionali come gli Stati Uniti", ha detto Bisignani. Le regioni del Nord America e dell'Asia-Pacifico, nel 2009, hanno condiviso il 26% dei passeggeri a livello globale. Entro il 2014 si prevede che l'area Asia-Pacifico raggiungerà il 30% mentre il mercato nord americano, con un crescita più lenta, rappresenterà il 23% dei passeggeri.

Durante la sua visita a Washington, D.C. all'inizio della settimana, Bisignani ha ricevuto il premio L. Welch Pogue, promosso da International Aviation Club di Washington, Aviation Week e Jones Day. Il premio ricorda L. Welch Pogue che, dopo aver firmato la convenzione di Chicago per conto del governo americano, fu uno degli architetti dell'aviazione moderna. "La visione di Pogue superava i suoi tempi. Riusci a vedere un'industria in cui le compagnie aeree collegavano il pianeta in cieli mantenuti sicuri e aperti da norme globali. Sono profondamente onorato da questo premio. Nella mia attività alla IATA, spero di essere riuscito a svolgere almeno una piccola parte nel portare avanti la visione di Welch Pogue", ha detto Bisignani.

- IATA -

Ufficio stampa:

Enrico Lepri

Michele Sabatini

Zigzag srl

Tel: + 06 42016525

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