



Bisignani, supportare sviluppo trasporto aereo israeliano

10 novembre 2010 (Tel Aviv, Israele) – L'associazione Internazionale del Trasporto Aereo (IATA) ha esortato Israele all'utilizzo di standard globali che forniscano supporto al settore del trasporto aereo israeliano. È stato questo l'appello di Giovanni Bisignani, Direttore generale e CEO di IATA, in un meeting con il ministro dei trasporti Israeliano, Israel Katz, nel corso del quale sono stati toccati specificatamente argomenti relativi alla sicurezza ed affidabilità delle infrastrutture.

“L'aviazione costituisce un settore importante per Israele, essa crea i ponti commerciali e predispone ai buoni rapporti tra i popoli, le imprese commerciali e le nazioni. Le compagnie aeree forniscono i collegamenti ad oltre 2,3 miliardi di persone e trasportano 40 milioni di tonnellate di merci all'anno. L'aviazione svolge quindi un importante ruolo in questa regione e nel resto del mondo. Ma il successo non si realizza per caso. Deve essere sostenuto da valide politiche governative in grado di promuovere un'industria sicura, affidabile, efficiente e responsabile dal punto di vista ambientale,” ha affermato Bisignani.

IASA Categoria 2: Bisignani ha lanciato un appello affinché Israele acceleri il proprio allontanamento dalla Categoria 2 della Valutazione sulla Sicurezza dell'Aviazione Internazionale (IASA) da parte dell'Amministrazione dell'Aviazione Federale USA. “Israele si trova nella Categoria 2 ormai da troppo tempo e ciò costituisce una fonte di disagio nazionale. Inoltre, è una situazione gravosa per la reputazione di Israele e per il benessere finanziario dei suoi stessi vettori. Ma parliamo in maniera chiara: gli standard globali non sono così lontani. Le quattro compagnie aeree di Israele membri IATA (Arkia Israel Airlines, C.A.L. Cargo Airlines, El Al e Israir Airlines) si trovano sul registro IATA “*Operational Safety Audit*” (IOSA) (Controllo Sicurezza Operativa) che permette il raggiungimento dei più alti standard per la gestione della sicurezza operativa. Il regolatore deve inoltre approvare gli standard globali decisi attraverso l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO),” ha affermato Bisignani. IATA ha offerto la propria esperienza per accelerare questo processo e per incoraggiare Israele a raggiungere l'elenco sempre più grande di paesi che hanno adottato IOSA come requisito nazionale.

Aeroporto Alternativo: Bisignani ha inoltre messo in luce la necessità urgente per Israele di designare e qualificare un aeroporto alternativo all'Aeroporto Internazionale Ben Gurion di Tel Aviv per gestire le irregolarità operative. Ovda Airport, il precedente aeroporto alternativo per i voli commerciali è stato chiuso al traffico programmato all'inizio di quest'anno, sebbene continui a servire servizi per le operazioni charter. Larnaca costituisce quindi l'aeroporto alternativo designato nel caso in cui Ben Gurion risulti non disponibile. “Ciò non è accettabile e non risulta utile. Le compagnie aeree devono sostenere costi aggiuntivi di carburante per volare fino a Larnaca mentre gli operatori charter continuano ad atterrare ad Ovda. Il governo deve fare presto e decidere se è opportuno qualificare Ovda o designare a questo scopo una struttura militare,” ha detto Bisignani.

Sicurezza Cargo: “Gli eventi della fine di ottobre ci hanno nuovamente ricordato che la sicurezza nel settore dell'aviazione costituisce una sfida costante. Abbiamo l'impegno di lavorare insieme ai

governi, compreso Israele, per rendere un'industria sicura ancora più sicura. Ciò non significa dover reinventare la ruota. La nostra visione di sicurezza cargo combina insieme un approccio "supply chain", moderne tecnologie ed efficienza supportate da una vera e propria raccolta di informazioni. Israele sta effettuando un enorme lavoro in materia sicurezza cargo e, a partire dal 1° di dicembre, IATA e-freight lo aiuterà a fare ancora meglio. Convertendo la documentazione "freight" in formato elettronico, i governi avranno accesso ad un più grande numero di informazioni concernenti gli utilizzatori dei servizi freight, il tipo di merci e la destinazione. Disponiamo già di una capacità e-freight per oltre l'80% dei mercati cargo e la piena attuazione del sistema può portare 4,9 miliardi di \$ USA sotto forma di proventi derivanti dall'efficienza. Siamo impazienti di realizzare la piena collaborazione con i governi per rendere tutto questo ancora più concreto," ha affermato Bisignani.

Programma Codice di Sicurezza: "Israele rappresenta un leader globale per la sicurezza nell'aviazione. I programmi sperimentati in Israele del tipo *behavior recognition* costituiscono la punta di diamante delle migliori pratiche di sicurezza. Ma il Programma Codice di Sicurezza recentemente ed unilateralmente messo in atto per accedere allo spazio aereo israeliano si trova all'estremo opposto. Per realizzare una sicurezza vera e propria è necessario seguire gli standard internazionali ed i requisiti devono essere chiaramente comunicati all'intera comunità che è costituita dalle compagnie aeree. Ciò non è accaduto con il Programma Codice di Sicurezza. Così come gli stati non vogliono i terroristi nei loro territori, allo stesso modo le compagnie aeree non vogliono terroristi a bordo dei loro velivoli. Ho esortato il ministro Katz affinché venga abbandonato questo unilaterale ed inefficiente programma in favore di un vigoroso dialogo industriale che rispetti gli standard globali," ha detto Bisignani.

Infrastrutture: Bisignani ha notato il successo della risoluzione inerente i proposti aumenti degli oneri per l'Aeroporto Ben Gurion di Tel Aviv. "L'autorità dell'aeroporto intendeva aumentare gli oneri del 51% per il 2009-2010. I profitti reali vanno realizzati attraverso la catena del valore — compresi i nostri fornitori di servizi di monopolio. Nel corso dell'ultimo decennio il costo effettivo del viaggio aereo è sceso di un terzo. Ci siamo opposti agli aumenti. Il Comitato Affari Economici Parlamentari è stato concorde a far retrocedere gli aumenti del 5% all'anno e per il 2011 non è previsto nessun aumento. Ho esortato il ministro Katz affinché sia reso formale il processo di consultazioni che porti a far sì che l'aeroporto ed i propri clienti si trovino sullo stesso allineamento per quanto concerne gli sforzi necessari a migliorare l'efficienza e la competitività," ha detto Bisignani.

Ambiente: Bisignani ha incoraggiato Israele a sostenere gli obiettivi dell'aviazione e l'accordo ICAO sulla variazione climatica nell'ambito del Convegno delle Nazioni Unite sulla variazione climatica COP-16 che si terrà in Messico alla fine di questo mese. "La nostra è un'industria unita costituita da compagnie aeree, aeroporti, fornitori di servizi di navigazione aerea e costruttori che si sono prefissati alcuni obiettivi. Miglioreremo l'efficienza del carburante ad un ritmo dell'1,5% all'anno fino al 2020, congeleremo le emissioni a partire dal 2020 raggiungendo l'obiettivo crescita zero del carbonio e taglieremo a metà le emissioni entro il 2050 in rapporto ai livelli del 2005. Attraverso ICAO, i governi hanno concordato, oltre ad altre misure, il congelamento delle emissioni dell'aviazione a partire dal 2020 in linea con gli obiettivi della nostra industria. L'aviazione quindi —governi ed industria— andrà a Cancun con il proprio compito già effettuato. Esorto Israele a sostenere i nostri sforzi in favore di un approccio globale e ad esprimere la sua disapprovazione nei confronti di schemi unilaterali inefficienti come ad esempio gli intenti dell'Europa di inglobare l'aviazione nell' Emission Trading Scheme (ETS), a partire dal 2012," ha detto Bisignani.

Bisignani ha concluso le proprie osservazioni con l'ammonimento che l'aviazione rimane tuttavia un'industria fragile. "In rapporto all'anno precedente, gli scenari del settore del trasporto aereo sono migliorati enormemente. Prevediamo che l'industria nel 2010 ritorni a profitti globali di 8,9 miliardi di \$ USA. Ma ciò rappresenta soltanto un margine dell'1,6% ed il prossimo anno sarà molto più duro. Prevediamo che nel 2011 i profitti crollino a 5,3 miliardi \$ USA, un margine dello 0,9%. L'aviazione è un'azienda e non un'associazione di carità. Per coprire soltanto i nostri costi di capitale avremmo bisogno di un margine del 7-8%. Per raggiungere ciò, dobbiamo riuscire a guardare al di là delle crisi, degli shock e delle restrizioni di oggi. A febbraio 2011 con l'ausilio del

Professore della Harvard University Michael Porter e con il supporto ispiratore del ministro di Singapore Mentor Lee Kuan Yew chiamerò un piccolo gruppo di leader dell'industria per un dibattito concernente 'Vision 2050'. Nel frattempo IATA, sul terreno d'Israele ed in tutto il mondo sta portando gli standard globali che comporteranno importanti cambiamenti.”

Ufficio stampa:

Enrico Lepri

Pierluigi Fantin

Zigzag srl

Tel: + 06 42016525

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