



LE POLITICHE ADOTTATE IN GRAN BRETAGNA “DISTRUGGERANNO L’ONORATA TRADIZIONE” DELL’AVIAZIONE BRITANNICA

9 FEBBRAIO 2011 (LONDRA) – La IATA (l’Associazione internazionale del traffico aereo) ha chiesto al governo britannico di migliorare la sua competitività globale nel trasporto aereo con un approccio globale all’aviazione e al cambiamento climatico, riducendo le tasse, cambiando le strutture dei regolamenti economici per gli aeroporti e disegnando un’adeguata strategia per salvaguardare i benefici economici dell’aviazione.

“La Gran Bretagna ha una grande tradizione di leadership nell’aviazione, ma se un’industria riceve solo colpi finirà col subirne un danno permanente. Rispetto la Gran Bretagna per il suo ruolo storico, ma per poter scrivere un nuovo capitolo di successi, dobbiamo dire ‘basta’. I pilastri della politica del governo, fatti di tasse eccessive e di regolamenti inefficienti degli aeroporti limitano la crescita e distruggeranno l’onorata tradizione dell’aviazione britannica”, ha detto Giovanni Bisignani, direttore generale e amministratore delegato della IATA in un discorso all’Aviation Club di Londra.

Bisignani ha evidenziato che l’aviazione produce circa 1,5 milioni di posti di lavoro in Gran Bretagna e \$76 miliardi in attività economiche. “L’aviazione fornisce un collegamento internazionale fondamentale per questa nazione isola. Per me è un grande mistero perché il governo sembri così intenzionato a distruggerne la competitività con un’agenda politica ferma nel passato”, ha detto Bisignani. Per sostenere i benefici economici dell’aviazione, Bisignani ha chiesto urgenti interventi politici nelle seguenti aree:

- **Costo:** Il Rapporto del Forum economico mondiale sulla competitività del settore viaggi e turismo colloca la Gran Bretagna all’ultimo posto su 133 paesi relativamente alla competitività dei costi, 129^a per i prezzi del carburante e 121^a per le tasse sui biglietti e i costi aeroportuali. Bisignani ha indicato il “regolatore fantasma” britannico come una delle cause della debole competitività dei costi. “Le recenti decisioni hanno sbagliato tutto, mentre l’industria aerea mondiale tagliava i costi e migliorava l’efficienza per sopravvivere, il regolatore ha permesso alla BAA di aumentare i costi di Heathrow del 50%. Per il periodo 2008-2013, è stato ancor più generoso, con un aumento dell’86%. Il modello economico normativo per gli aeroporti è rotto e bisogna che sia riparato con urgenza”, ha detto Bisignani.
- **Capacità:** “Con la decisione di abbandonare i progetti per una terza pista, l’aeroporto di Heathrow a Londra sta diventando un hub secondario”, ha detto Bisignani. Heathrow ha due piste che ne limitano la crescita rispetto ad altri importanti hub europei con maggior numero di piste (Amsterdam ha cinque piste, mentre Parigi, Madrid e presto Francoforte, ne hanno quattro). Commentando la capacità dei treni ad alta velocità di tagliare le spese inutili, Bisignani ha detto: “Se per costruire 2,000 metri di pista ci vogliono decenni, dovrebbero metterci delle vite a costruire o aggiornare 650 km di ferrovia. E, probabilmente, verrebbe a costare molto più dell’assegno che il Cancelliere dello Scacchiere potrebbe firmare”. Ricordando che il governo è andato al potere con molte decisioni politiche da attuare, ha auspicato che “con l’esperienza le politiche diventino più realistiche”.

- **Vendere la partecipazione del governo nel servizio di controllo del traffico aereo britannico (NATS):** Bisignani, che siede nel consiglio di amministrazione di NATS, ha sollecitato il governo a prendere attentamente in considerazione la vendita delle proprie partecipazioni in NATS. “La privatizzazione di NATS, che vede lavorare insieme il nostro settore e il governo come azionisti, ha portato molti benefici. E’ più efficiente, più concentrata sui propri clienti di quando era un monopolio gestito dal governo. Una gestione efficiente del traffico aereo contribuisce al successo delle connessioni di affari. Qualsiasi cambiamento della struttura di NATS dovrà essere attentamente ponderato. Una *golden share* o mantenere alcune azioni per il governo è una possibilità, ma qualsiasi cambiamento dovrà comprendere una struttura normativa efficace che generi ulteriori efficienze”, ha detto Bisignani.
- **Condizioni atmosferiche invernali:** Bisignani ha chiesto una migliore preparazione di fronte al maltempo alla luce della chiusura dei principali aeroporti nel mese di dicembre. “Il disagio per i passeggeri e la paralisi dell’economia britannica per diversi giorni sono inaccettabili da qualsiasi punto di vista. Spalare la neve una responsabilità che compete alle compagnie aeree. Le perdite finanziarie che hanno subito devono essere risarcite e dobbiamo affrontare il prossimo inverno con un piano migliore”, ha detto Bisignani.
- **Cambiamento climatico:** Bisignani ha criticato il governo britannico per aver assunto un approccio politico punitivo e isolato sulla gestione delle emissioni aeree, in particolare con l’Air Passenger Duty (la tassa sui passeggeri dei voli aerei per il Regno Unito) che attualmente rappresenta un peso per il nostro settore pari a 2,7 miliardi di sterline. “E’ sufficiente a compensare tutte le emissioni britanniche non una, ma quattro volte. Come direbbero gli inglesi *‘this is potty’* (è una follia). La politica ambientale non dovrebbe essere volta a far pagare il conto del fallimento del governo nell’elaborare efficacemente il settore finanziario”, ha detto Bisignani, che ha chiesto di porre immediatamente fine al carico ingiustificato dell’Air Passenger Duty, auspicando che la Gran Bretagna e l’Europa cooperino in un quadro globale nell’elaborazione di misure economiche coordinate con l’ICAO. Bisignani ha anche chiesto al governo di sostenere la commercializzazione dei biocarburanti, che potrebbero ridurre l’impatto ambientale dell’aviazione fino all’80%, e stimolare al tempo stesso l’economia. “L’aviazione è unita e impegnata nel migliorare l’efficienza del carburante dell’1,5% l’anno fino al 2020, limitando le emissioni nette dal 2020 con una crescita *carbon-neutral* e tagliando le emissioni nette del 50% entro il 2050 rispetto ai livelli del 2005”, ha detto Bisignani.

Gli appelli di Bisignani per una rinnovata competitività giungono mentre l’industria del trasporto aereo inizia quello che si prevede potrebbe essere il secondo anno consecutivo di redditività, benché debole, dopo le gravi perdite dell’ultimo decennio. Dopo i profitti pari a \$15,1 miliardi nel 2010, la IATA prevede che i profitti globali si ridurranno a \$9.1 in miliardi nel 2011. “Per un settore che crea ricavi per circa \$600 miliardi, i margini sono patetici. Il margine del 2,7% guadagnato dalle compagnie aeree l’anno scorso non è sufficiente nemmeno a coprire il costo del capitale che è intorno al 7-8% e quest’anno, il margine calerà all’1,5%”, ha detto Bisignani.

- IATA -

Ufficio stampa:

Enrico Lepri
 Pierluigi Fantin
 Zigzag srl
 Tel: + 06 42016525
 Email: enricolepri@zig-zag.it; pierluigifantin@zig-zag.it