



Unità, leadership e innovazione

6 giugno 2011 (Singapore) – La IATA (l'Associazione internazionale del trasporto aereo) ha chiesto all'industria aeronautica globale di costruire la piattaforma di un futuro sostenibile basato su una leadership rinnovata, su un'innovazione continua e su un atteggiamento unitario nell'affrontare le sfide e trovare le soluzioni.

Questi punti fermi sono stati indicati dal direttore generale e amministratore delegato della IATA Giovanni Bisignani nell'annuale discorso sullo stato del settore alla 67esima Assemblea generale annuale (AGM) dell'Associazione e al Vertice mondiale del trasporto aereo che si svolge a Singapore. Bisignani ha parlato anche dei risultati di Vision 2050 – l'iniziativa della IATA per una visione a lungo termine del settore del trasporto aereo – e ha ripercorso l'ultimo decennio per evidenziarne le conquiste e gli obiettivi non raggiunti.

Vision 2050

“Dopo un decennio di crisi e di traumi, oggi le compagnie aeree sono più sicure, più forti, più agili e più verdi. Ma una redditività sostenibile continua a sfuggirci. Prevediamo che le compagnie aeree realizzino solo 4 miliardi di dollari di profitti quest'anno su 598 miliardi di dollari di ricavi. La sfida è prepararsi a gestire 16 miliardi di passeggeri e 400 milioni di tonnellate di merci entro il 2050 con infrastrutture efficienti e una tecnologia efficace, ottenendo profitti sostenibili e soddisfacendo le esigenze dei clienti”, ha detto Bisignani.

Da quando fu delineata per la prima volta Vision 2050 all'AGM della IATA di Berlino nel 2010, un gruppo di 35 *strategic thinkers* ha sviluppato il programma Vision concordando sul fatto che molte cose devono cambiare per servire meglio i nostri clienti e costruire un'industria più forte. “Abbiamo bisogno di processi efficienti per poter affrontare i volumi di traffico e la domanda dei clienti in continua evoluzione. Abbiamo bisogno di soluzioni tecnologiche per l'ambiente e per le sfide da risolvere riguardo alla sicurezza e abbiamo bisogno di una gestione del traffico aereo che vada al di là delle frontiere nazionali. Abbiamo bisogno di uno sviluppo aeroportuale più attento a soddisfare le domande del futuro. E abbiamo bisogno di una redditività sostenibile per sostenere le innovazioni e premiare gli azionisti”, ha detto Bisignani.

Redditività sostenibile: Bisignani ha indicato che una redditività sostenibile sarebbe la sfida più grande per un settore che ha avuto un utile netto dello 0,1% negli ultimi 40 anni. “Sappiamo che cosa non funzionerà. Il solo taglio dei costi non aumenta gli utili a lungo termine. La destrutturazione del prodotto (*unbundling*) erode il valore del prodotto base. E la *re-regulation* stroncherebbe l'efficienza e l'innovazione”, ha detto Bisignani.

Le principali conclusioni di Vision 2050 sono la necessità di una partnership più forte lungo la *value chain* e di un ruolo dei governi più previdente. “Dobbiamo abbattere le separazioni nella *value chain* per riequilibrare il premio finanziario con i rischi, e creare una nuova proposta di valore di modo che la competizione non si basi soltanto sul prezzo. E i governi devono prendere delle decisioni politiche che sostituiscano l'interventismo con libertà commerciali, che riducano le barriere in uscita e consentano alle compagnie aeree di ristrutturarsi come tutte le altre società”, ha detto Bisignani.

Andare avanti: Molti degli elementi delineati in Vision 2050 esistono già. “Dobbiamo unire le previdenti politiche dell'Asia, la pianificazione coordinata che vediamo in Medio Oriente, le grandi idee che guidano l'innovazione in America del Nord e in Europa – come i cieli aperti e i singoli mercati – e l'approccio transnazionale alla gestione del traffico aereo che vediamo nell'ASECNA (l'Agenzia per la sicurezza nella navigazione aerea in Africa e Madagascar). Allo stesso tempo, dobbiamo respingere le idee che sostengono le superate restrizioni sulla proprietà del sistema bilaterale e qualsiasi orientamento che non ponga al primo posto la sicurezza”, ha detto Bisignani.

Per portare avanti Vision 2050, Bisignani ha tracciato tre conclusioni personali basate sull'unità del settore, su una rinnovata leadership, su una costante innovazione.

Unità: I leader del settore aeronautico devono risolvere le tensioni esistenti riguardo alla rapida crescita dei vettori del Golfo. "La soluzione di chiamare i governi a fare da patrocinatori o arbitri non ha funzionato e non funzionerà. Come leader dell'industria globale, dobbiamo trovare un modo giusto e ragionevole per andare avanti da soli", ha detto Bisignani.

Leadership: La Cina e l'India devono assumere un ruolo di leadership maggiore. "Con le dimensioni viene la responsabilità. Al posto dei nostri leader tradizionali, sono convinto che la Cina e l'India diventeranno presto la forza trainante dell'aviazione di questo secolo. Rafforzeranno l'aviazione con il cambiamento", ha detto Bisignani.

Innovazione: Innovazione e apertura al cambiamento determineranno il futuro. "Dobbiamo continuare la spinta dell'ultimo decennio per guidare il cambiamento lungo la *value chain*, non come una risposta alla crisi, ma come un nuovo modo di portare avanti quotidianamente la nostra attività", ha detto Bisignani.

Il decennio trascorso

Si è trattato dell'ultimo discorso di Bisignani sullo stato dell'industria, dato si dimetterà da direttore generale e amministratore delegato dal 1 luglio 2011. Negli ultimi dieci anni, la IATA ha portato dei grandi cambiamenti in almeno tre settori importanti:

Sicurezza: La sicurezza è migliorata del 42% con un tasso di perdita di aeromobili nel 2010, per velivoli jet costruiti in Occidente, pari ad un incidente ogni 1,6 milioni di voli. Le compagnie aeree membre di IATA hanno stabilito che l'Audit di sicurezza operativa della IATA sia una condizione per entrare a far parte dell'associazione superando così i risultati dell'industria globale, con un tasso di incidenti pari ad 1 solo aeromobile costruito in Occidente perso ogni 4 milioni di voli.

Risparmi sui costi: Negli ultimi dieci anni, le compagnie aeree si sono ristrutturate radicalmente per abbassare i costi non relativi al carburante del 9%, aumentare l'efficienza del carburante del 24%, e ottenere un miglioramento del 67% nella produttività del lavoro. La IATA ha contribuito a un'industria più efficiente nei costi con risparmi pari a 59 miliardi di dollari nel periodo 2004 - 2009: 7 miliardi di dollari in tassazioni ridotte, 17 miliardi di dollari in efficienze sui costi di fornitori in regime di monopolio, 17 miliardi di dollari con il programma Simplifying the Business, e 19 miliardi di dollari in risparmi grazie a un uso più efficiente del carburante e ad altre iniziative tese a ridurre i costi.

Ambiente: La IATA ha guidato il consenso del settore nell'affrontare il cambiamento climatico migliorando l'efficienza del carburante in media dell'1,5% l'anno fino al 2020, coprendo le emissioni nette dal 2020 con una crescita ad impatto zero e dimezzando le emissioni nette entro il 2050 rispetto al 2005.

Tuttavia, alcuni importanti problemi non risolti richiedono una soluzione immediata:

La IATA chiede la creazione del Checkpoint del Futuro per la sicurezza aerea. "L'aviazione è molto più sicura oggi che nel 2011, a un costo di 7,4 miliardi di dollari l'anno. Ma i nostri passeggeri ne vedono solo i fastidi, perché i governi non lavorano insieme. I passeggeri dovrebbero poter andare dall'ingresso alla porta di imbarco in modo dignitoso, senza doversi fermare, spogliare, disfare le valigie e ovviamente senza essere perquisiti. Dobbiamo fare degli investimenti coordinati per volare in modo civile", ha detto Bisignani. La IATA ha chiesto dei miglioramenti nella sicurezza che si concentrino nel sostituire l'attuale checkpoint negli aeroporti, vecchio di quarant'anni, con un approccio moderno basato sul rischio e potenziato dai servizi segreti e dalla tecnologia.

La IATA chiede alle grandi compagnie petrolifere di mettere in commercio biocarburanti sostenibili a prezzi competitivi. I biocarburanti sostenibili, con la loro capacità di ridurre l'impatto ambientale del settore aeronautico fino all'80%, potrebbero dare un contributo fondamentale al programma del settore per soddisfare i suoi impegni rispetto al cambiamento climatico. "Le grandi compagnie petrolifere sono verdi nella loro pubblicità ma non nelle loro azioni. Preferiscono incassare il trilione di dollari in utili che le cinque Grandi sorelle hanno incassato negli ultimi dieci anni, piuttosto che investire in iniziative per l'ambiente", ha detto Bisignani chiedendo che si pongano degli obiettivi per fornire all'aviazione biocarburanti a prezzi competitivi.

La IATA chiede che l'Europa abbandoni i suoi progetti di includere l'aviazione internazionale nel suo schema internazionale per il commercio delle emissioni (ETS) dal 2012. "Delle misure regionali punitive e non coordinate distorcono il mercato e colpiscono gli sforzi globali di ridurre le emissioni. L'ETS europeo è un sistema mangiasoldi da 1,5 miliardi di dollari che non farà niente per ridurre le emissioni. Diciamo BASTA a questi interventi europei miopi! E' ora di essere seri sui cambiamenti climatici e onesti nel cercare delle soluzioni globali", ha detto Bisignani.

La IATA chiede ai governi di non compromettere più la crescita economica con le tasse sull'aviazione. "I governi hanno bisogno di un manuale sul ruolo dell'aviazione come catalizzatore economico. Il primo capitolo si intitola *Basta a nuove tassazioni*", ha detto Bisignani, facendo notare, in particolare:

- La Gran Bretagna per la sua tassa di 4,5 miliardi di dollari sui passeggeri aerei, la più alta tassa aeronautica del mondo
- La Germania per la sua tassa sulle partenze da 1,3 miliardi di dollari annunciata nel giugno del 2010
- L'Austria che ha seguito la Germania con una tassa sulle partenze da 119 milioni di dollari
- E l'India per il suo impatto sull'aviazione con i 450 milioni di dollari della sua tassa sui servizi

Il governo olandese ha respinto una tassa sulle partenze di 412 milioni di dollari perché costa all'economia olandese 1,6 miliardi di dollari. Allo stesso modo, il governo irlandese prevede di cancellare la sua tassa sui viaggi di 165 milioni di dollari perché è costata all'economia 494 milioni di dollari e 3.000 posti di lavoro.

"Non uccidiamo la gallina dalle uova d'oro. L'aviazione facilita il commercio globale che stimola le economie e sana i bilanci dei governi. Si tassino i banchieri che creano i problemi. I loro miliardi di dollari in indennità dovrebbero contribuire a rimettere le cose a posto", ha detto Bisignani.

- IATA -

Ufficio stampa:

Enrico Lepri

Michele Sabatini

Zigzag srl

Tel: + 06 42016525

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