



Asia-Pacifico: Sfide e opportunità
- Il mercato asiatico interno supera quello del Nord America e diventa il più grande mercato dell'aviazione civile al mondo -

1 febbraio 2010 (Singapore) L'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) ha dichiarato che nel 2009 il traffico aereo interno nell'area Asia-Pacifico ha superato il numero di viaggiatori del Nord America diventando il più grande mercato del mondo nel settore aereo. I viaggiatori dell'area Asia-Pacifico hanno raggiunto il numero di 647 milioni, mentre quelli che hanno viaggiato all'interno del Nord America (compresi i mercati nazionali) sono stati 638 milioni. Per il 2013 si prevede che altri 217 milioni di viaggiatori voleranno nei cieli dell'area Asia-Pacifico.

All'apertura del Salone aero-spaziale di Singapore, durante il vertice dei massimi dirigenti del settore, Giovanni Bisignani, Direttore Generale e Amministratore Delegato della IATA, ha detto: "Raggiungere l'enorme potenziale dell'area Asia-Pacifico è determinante per cercare di fronteggiare nel breve termine l'impatto della crisi economica con una riduzione dei costi e un miglioramento in termini di efficienza. A lungo termine, il settore Asia-Pacifico dovrà anche affrontare quei punti critici globali che sono l'ambiente, la sicurezza e la liberalizzazione".

In termini globali, si prevede che l'industria aerea ridurrà le perdite da 11 miliardi di dollari nel 2009 a 5,6 miliardi. La riduzione delle perdite è guidata dai vettori dell'Asia-Pacifico, che dovrebbero veder calare le loro perdite dai 3,4 miliardi di dollari del 2009 ai 700 milioni di dollari del 2010. Le prospettive del bacino Asia-Pacifico stanno migliorando più rapidamente che in altre regioni", ha detto Bisignani.

Bisignani ha fatto notare che nell'area Asia-Pacifico si evidenziano tre caratteristiche:

Diversità. All'area Asia-Pacifico appartengono due tra le prime cinque compagnie aeree del mondo in termini di profitto. Allo stesso tempo, nel primo trimestre dell'anno, i governi della regione hanno fornito un sostegno finanziario alle compagnie aeree di più di 10 miliardi di dollari. I due principali protagonisti della crescita nella regione – i mercati dell'India e della Cina – devono affrontare circostanze completamente diverse. La sfida dell'India è ridurre i costi e migliorare le infrastrutture, mentre la Cina si sta adattando alle nuove tendenze del mercato globale.

Dinamicità: Negli ultimi dieci anni la Cina ha preso il posto del Giappone assumendo il ruolo di principale protagonista della regione Asia-Pacifico. Oggi, la flotta cinese è di 1400 velivoli rispetto ai 540 del Giappone. Il mercato interno, con 5,7 passeggeri alla settimana, è più del doppio di quello giapponese (2,6 milioni), e il mercato cinese, con 1,4 milioni di passeggeri internazionali alla settimana, è ora leggermente più ampio di quello giapponese con 1,3 milioni.

Potenzialità: negli Stati Uniti, ci sono tre posti aerei all'anno per ciascuno dei suoi 300 milioni di abitanti. La Cina, 1 miliardo e 300 milioni di abitanti, ha solo 0,3 posti aerei per persona e l'India, 1 miliardo e 100 milioni di abitanti, ha una disponibilità di 0,1 posti aerei per persona. "L'industria del trasporto aereo globale triplicherà le sue dimensioni quando gli asiatici viaggeranno quanto gli americani", ha detto Bisignani.

"La diversità, il dinamismo e il potenziale della regione Asia-Pacifico sono una grande opportunità. I mercati in rapida espansione stanno definendo il futuro dell'aviazione. L'area Asia-

Pacifico”, si è chiesto Bisignani, “è pronta per le sfide che questo comporterà?” Nel suo discorso di apertura Bisignani ha messo in evidenza tre sfide globali che la leadership dell’area Asia-Pacifico dovrà affrontare:

Ambiente: L’industria aerea globale ha presentato al vertice UNFCCC sul Cambiamento climatico di Copenhagen tre obiettivi condivisi da compagnie aeree, aeroporti, fornitori di servizi per la navigazione aerea e industriali. Questi obiettivi sono: migliorare l’efficienza del carburante dell’1,5% all’anno in media entro il 2020, stabilizzare le emissioni con una crescita ad impatto zero dal 2020 e dimezzare le nostre emissioni entro il 2050 rispetto al 2005. Questi obiettivi sono sostenuti da una chiara strategia basata su investimenti tecnologici, operazioni efficaci, infrastrutture efficienti e provvedimenti economici.

“Anche senza un accordo vincolante a Copenhagen”, ha detto Bisignani, “l’aviazione è unita e impegnata a raggiungere i propri obiettivi. L’assemblea dell’ICAO, che si svolgerà a settembre-ottobre, sarà un’occasione importante per trovare il consenso dei governi in vista del COP-16 in Messico”.

Le sfide che l’Asia deve affrontare includono: lavorare con l’ICAO per soddisfare le diverse esigenze della regione, avvalendosi delle enormi opportunità economiche offerte dallo sviluppo dei biocarburanti sostenibili di seconda generazione. I biocarburanti potrebbero ridurre l’impatto ambientale dell’aviazione dell’80%. “Cinque compagnie aeree hanno sperimentato con successo i biocarburanti”, ha detto Bisignani, “E ci aspettiamo una certificazione entro il 2011 al massimo. Il biocarburante per l’aviazione è un affare da oltre 100 miliardi di dollari. E mi auguro che questa regione giocherà un ruolo chiave fin dai suoi primi sviluppi”.

Sicurezza: “Viviamo in un mondo globalizzato – con collegamenti e minacce globali. I governi e l’industria devono proteggere i collegamenti ed eliminare le minacce. Questa sfida esige che il nostro settore e i governi lavorino insieme per poter prendere delle misure di sicurezza efficaci ed efficienti”, ha detto Bisignani.

“Dieci giorni fa, si è accesa una speranza di un nuovo approccio collaborativo quando la Segretaria del Dipartimento americano per la sicurezza nazionale ha consultato l’industria aeronautica nei nostri uffici di Ginevra”, ha detto Bisignani. La IATA ha presentato delle raccomandazioni: (1) che si lavori insieme, (2) che i requisiti siano conformi con ciò che l’industria può mettere in atto, (3) che la raccolta dei passeggeri sia resa più efficiente, (4) che i governi coordinino le loro richieste tra le frontiere, e (5) che si cerchi di creare un nuovo approccio nelle metodologie applicate nei checkpoint che combini la tecnologia con l’intelligenza, per cercare le persone pericolose e non solo gli oggetti pericolosi.

L’area Asia-Pacifico deve definire la cooperazione sulla sicurezza tra il governo e l’industria e trovare un modo migliore per gestirne i costi. Attualmente, le compagnie aeree pagano 5,9 miliardi di dollari per le misure di sicurezza. “Si tratta di misure di sicurezza nazionali. E’ una responsabilità dei governi affrontarne anche la spesa”, ha detto Bisignani.

Liberalizzazione: “L’aviazione asiatica non raggiungerà il suo potenziale se le compagnie aeree saranno costrette a lavorare secondo vecchi schemi. Il nostro settore si sta preparando alla liberalizzazione regionale dell’accesso al mercato mantenendo come obiettivo per l’ASEAN la data del 2015. E’ importante che la data-obiettivo venga rispettata. Questo è già implicito nelle linee principali dell’accordo Cieli Aperti tra Stati Uniti e Unione Europea. La seconda serie di incontri si concluderà quest’anno mettendo al centro il tema della proprietà”, ha detto Bisignani.

“Per mandare avanti la liberalizzazione, la IATA ha fatto il passo straordinario di convocare i governi attorno all’Agenda for Freedom della IATA. Dopo un anno di incontri, nel novembre del 2009, sei governi, tra cui gli Stati Uniti, Singapore, Malesia e la Commissione europea, hanno firmato una dichiarazione multilaterale di principi. Questi principi mantengono una base paritaria regolando al tempo stesso la liberalizzazione dell’accesso al mercato, il prezzo e la proprietà. La

sfida per l'Asia", ha detto Bisignani, "è mettere in atto questi principi nell'accordo bilaterale della regione".

Per informazioni:

Zig-Zag srl

Ufficio stampa lata

Enrico Lepri- tel. 06 42016525 int. 39 – enricolepri@zig-zag.it

Maria Rosaria Abballe- tel. 06 42016525 int. 24 - mrosariaabballe@zig-zag.it