



## IATA, BISIGNANI: SIGNIFICATIVA CRESCITA DEI VETTORI DEL MEDIORIENTE E DEL NORD AFRICA

**20 ottobre 2010 (Cairo)** - L'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo (IATA) rende noto che è necessario uno sforzo coordinato atto a tenere il passo con la crescita dei vettori del Medio Oriente e dell'Africa (MENA). "Nel corso dell'ultimo decennio i vettori del Medio Oriente e della regione del Nord Africa sono cresciuti in termini di traffico globale e sono passati dal 5% all'11%. Nel corso del prossimo decennio, a supporto di questa prevedibile crescita per il futuro, sono stati pianificati acquisti di velivoli per 200 miliardi di \$ USA. Con questa presenza globale in espansione risulta implicito dover accettare la sfida di svolgere un più alto ruolo all'interno della comunità dell'aviazione globale," ha detto Giovanni Bisignani, Direttore Generale nonché CEO di IATA.

La situazione finanziaria dei vettori MENA sta migliorando. Per il 2010, IATA prevede un miglioramento della "bottom line" (situazione finanziaria) di 1 miliardo di \$ USA sui 600 milioni di Dollari che i vettori della regione hanno perso nel 2009. "Per quest'anno prevediamo che la regione produca 400 milioni di \$ USA in profitti. Un più cauto approccio in termini di capacità sta indirizzando questo miglioramento. Mentre la domanda si trova allineata per un 21% di aumento rispetto all'andamento dello scorso anno, l'incremento della capacità è stato limitato al 15,9%," ha detto Bisignani nel corso del Meeting Generale Annuale dell'Organizzazione dei Vettori Aerei Arabi (AACO) tenutosi in Egitto, al Cairo.

Per il 2011, IATA prevede una riduzione dei profitti globali che risulteranno di 5,3 miliardi contro gli 8,9 miliardi di \$ USA che le compagnie aeree prevedono di realizzare nel 2010. Le stime IATA relative ai vettori MENA risultano seguire la tendenza con un profitto regionale ridotto nel 2011 di 300 milioni di \$ USA. Il minore profitto sarà in parte derivato da una prevista espansione della capacità del 10,6% che supererà la crescita della domanda del 10,4%.

Bisignani ha messo in luce quattro importanti traguardi suscettibili di apportare crescita nella regione:

**Sicurezza:** Il tasso globale di incidenti con velivoli jet di costruzione occidentale, misurato in perdite totali di aeromobili è passato da zero incidenti nel 2006 a 3,32 incidenti per milione di voli nel 2009. "Ciò equivale a 4,6 volte la media globale dello 0,71 e questo rappresenta un problema. La rapida crescita della regione deve essere accompagnata da un ottimo livello di sicurezza," ha detto Bisignani che ha esortato i governi MENA ad adottare i due Audit sulla sicurezza di IATA — l'Audit IATA per la Sicurezza Operativa (IOSA) e l'Audit IATA di Sicurezza per le Operazioni a Terra (ISAGO)— come parte dei requisiti nazionali. L'Egitto è stato il primo governo al mondo a rendere obbligatorio IOSA, seguito poco dopo da Libano, Siria e Bahrein, e presto Giordania. Oggi sono 35 i vettori MENA che si trovano nel registro IOSA, compresi tutti i 26 membri IATA. MENA ha anche assunto un ruolo di leadership rispetto a ISAGO. Il Libano lo renderà obbligatorio per gli operatori a terra a partire da giugno 2011 e 13 operatori a terra della regione si trovano già sul registro.

**Infrastrutture:** la regione MENA sta pianificando la costruzione di aeroporti per un totale di 100 miliardi di \$ USA, che comprende almeno otto nuove piste d'atterraggio nella regione del Golfo. "L'industria ed i governi stanno investendo in infrastrutture per supportare gli effetti economici benefici costituiti dalla crescita dell'aviazione. Ma ciò che viene pianificato e costruito a terra non

corrisponde a ciò che succede nell'aria. Lo spazio aereo militare copre il 60% della regione, il che limita la capacità ed obbliga all'utilizzo di rotte inefficienti. È necessaria una cooperazione che porti ad una maggiore apertura dei cieli della regione," ha affermato Bisignani. IATA sta inoltre lavorando ad alcuni progetti per ridisegnare lo spazio aereo dell'Area del Golfo, facilitare l'opportunità per un maggior traffico Est-Ovest attraverso il Nord Africa, supportare le operazioni a lunghissimo raggio con l'utilizzo di rotte più efficienti, e completare l'attuazione della "*reduced vertical separation minima*" (RVSM) attraverso la regione MENA che prevede di portare l'Iraq a bordo.

**Tecnologia per la Semplificazione delle Pratiche Commerciali:** MENA prevede che dicembre sarà il mese ultimo per conformarsi ed aderire pienamente (100%) all'attuazione dei passi di imbarco con codice a barra, operazione questa che promette risparmi globali di 1,5 miliardi di \$ USA. Le compagnie aeree sono al completo per il 92% mentre gli aeroporti lo sono al 90%. La regione è patria di sette aeroporti che stanno attualmente operando al 100%: Abu Dhabi, Dubai, Bahrein, Muscat, Doha, Kuwait Sharjah. Due paesi della regione MENA stanno attualmente partecipando all'e-freight di IATA —Gli Emirati Arabi Uniti (UAE) e l'Egitto. L' UAE è l'operatore globale "*top*" dato che è il paese di origine del 21% di tutti gli imbarchi e-freight. "La Giordania, il Kuwait, il Qatar e l'Arabia Saudita hanno tutti passato la valutazione "*high-level*" e si prevede che inizieranno nel 2011. L'unico ostacolo è rappresentato dai governi che dovrebbero adattare i regolamenti locali per facilitare le moderne pratiche commerciali. L'E-freight costituisce un grande vantaggio competitivo poiché è in grado di far risparmiare all'industria 4,9 miliardi di \$ USA," ha detto Bisignani.

**Impegno da parte dei Governi:** Bisignani ha esortato i governi della regione ad operare per il mantenimento del controllo dei costi e per la creazione delle strutture di regolamentazione atte a bilanciare lo sviluppo delle opportunità a lungo raggio con la liberalizzazione regionale a corto raggio. Bisignani ha elogiato una decisione della Tunisia, successiva ad un intervento IATA, per eliminare la tassa tunisina di importazione del 10% sul carburante jet, tassa che era in conflitto con la Convenzione di Chicago. Bisignani ha esortato la regione a fissare precedenti corretti in relazione alla privatizzazione delle infrastrutture. "Stiamo attualmente lavorando con la Giordania per arginare l'incremento unilaterale delle tasse e degli oneri susseguito alla privatizzazione dei propri aeroporti. Per mantenere la competitività i governi devono garantire intense consultazioni e concordare piani d'investimento," ha detto Bisignani, che ha inoltre incoraggiato la regione ad intraprendere un approccio più proattivo nei confronti della liberalizzazione. "Vedo chiari esempi di liberalizzazione in mercati chiavi come ad esempio Marocco, Giordania e Tunisia che costruiscono accordi "cielo aperto" con l'Europa. La Convenzione di Damasco del 2004 fornisce una struttura quadro per la liberalizzazione regionale, ma il numero dei paesi che hanno ratificato risulta sconcertante."

**Ambiente:** Bisignani ha notato gli importanti esodi della 37°Assemblea dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO) che ha considerato l'aviazione come un'industria che si trova al primo posto in relazione alla problematica sulla variazione climatica. "I governi hanno confermato la leadership di ICAO per la gestione delle emissioni dell'aviazione nell'unico collettivo obiettivo di migliorare l'efficienza del carburante del 2% fino al 2050, nonché bloccare l'incremento delle emissioni a partire dal 2020 e raggiungere quindi l'obiettivo crescita zero. Hanno inoltre concordato di sviluppare una struttura di misure economiche atte a minimizzare le alterazioni di mercato, considerare il settore del trasporto aereo alla stessa stregua degli altri settori, assicurare che le emissioni vengano conteggiate una sola volta e riconoscere gli sforzi passati e futuri," ha detto Bisignani.

Il discorso di Bisignani è disponibile su [www.iata.org](http://www.iata.org).

**Ufficio stampa:**

Enrico Lepri

Pierluigi Fantin

Zigzag srl

Tel: + 06 42016525

Email: [enricolepri@zig-zag.it](mailto:enricolepri@zig-zag.it); [pierluigifantin@zig-zag.it](mailto:pierluigifantin@zig-zag.it)