

FLAVIO GHIRINGHELLI

Il neo presidente, in carica dal 1° gennaio, analizza lo scenario dei prossimi mesi in un mercato ancora in piena crisi e alla ricerca di soluzioni. Imperativa la collaborazione, con i governi e a livello comunitario

di MARIELLA CATTANEO

ROMA - Se è vero che "le sfide impossibili sono da sempre le più stimolanti" allora Flavio Ghiringhelli, neo presidente dell'Ibar, si trova nel posto giusto al momento giusto: al timone cioè dell'associazione che riunisce le compagnie aeree che operano in Italia in un frangente storico a dir poco unico. Il manager analizza dati e prospettive, dalle potenzialità dei mesi a venire agli strumenti a disposizione dei vettori per transitare oltre la pandemia. Con un forte richiamo alla collaborazione, sia con il governo italiano sia a livello europeo, a conferma del fatto che ogni iniziativa "stand alone" è destinata a rimanere sterile.

Qual è il sentimento comune ai vettori associati in questo momento di transizione, tra un 2020 ormai classificato quale "annus horribilis" e un 2021 potenzialmente foriero di spiragli di ripresa...

«Non si può negare che il 2020 abbia messo alla prova un intero settore: ormai tutti conoscono numeri e cifre e, a nostro avviso, adesso è il momento di guardare avanti e implementare soluzioni che riporteranno i viaggi aerei nelle abitudini essenziali di famiglie, professionisti e aziende. Secondo le ultime previsioni Iata Economics, le compagnie aeree continueranno ad operare con margini negativi e dovranno attendere fino al primo trimestre del 2022 per vedere la fine dell'emorragia di risorse finanziarie».

Quali sono le compagnie che riusciranno a gestirsi meglio nel prossimo futuro? Quali caratteristiche saranno indispensabili per superare la crisi indotta dalla pandemia e ripartire?

«Le performance di molti vettori saranno fortemente influenzate da fattori esogeni come l'andamento globale della pandemia o la qualità delle decisioni prese dai rispettivi governi nel settore sanitario. L'esperienza della scorsa estate ci dice che la ripresa del traffico nazionale ed intraeuropeo è più rapida, mentre un recupero completo di molte rotte intercontinentali richiederà maggiore tempo, anche a causa delle complessità operative legate a queste tipologie di rotte. Tuttavia, è giusto sottolineare che alcune rotte cruciali - penso ai collegamenti con gli Stati Uniti e con i principali paesi asiatici - non sono mai state completamente interrotte o sono state recentemente ripristinate. Per quest'anno sarà fondamentale l'attenta pianificazione delle rotte e delle frequenze. Chi nel 2021 avrà saputo meglio individuare i tempi della ripresa e le rotte con le migliori potenzialità, nel 2022 si troverà in una posizione vantaggiosa per intercettare la futura domanda».

Quali sono i numeri che inquadrano il balzo indietro dell'attività dei vettori in Italia nel 2020 rispetto al 2019?

«Per il 2020 stimiamo un calo dei movimenti in Italia intorno al 65%. Ma la flessione del dato sul numero di passeggeri trasportati - non ancora disponibile - sarà molto più grave, vicina al -90%. Per completare l'analisi di questi dati, è oppor-

IBAR E LE SFIDE 2021

Il volto dei vettori post-pandemia e la rotta per un futuro possibile

“

Le campagne di vaccinazione su larga scala sono la svolta che tutti attendiamo. Se, in qualche modo, stiamo vivendo una guerra, ora abbiamo l'arma giusta per affrontarla”

“

I vettori dovranno attendere almeno il primo trimestre 2022 per iniziare a vedere la fine dell'emorragia di risorse finanziarie

Flavio Ghiringhelli

- 65%

Il calo stimato dei movimenti sul mercato italiano per l'intero 2020

- 90%

La flessione stimata del numero dei passeggeri trasportati nel 2020 dalle compagnie aeree in Italia nel 2020

tuno ricordare che i collegamenti con le nostre isole sono di servizio pubblico e non sono mai stati interrotti. In sostanza, non solo sono stati operati molti meno voli, ma la percentuale di posti occupati è diminuita drasticamente rispetto al passato».

Come è cambiato il volto dei vettori? Il cargo, ad esempio, ha ottenuto una nuova visibilità...

«Come dicevo, la linea di demarcazione tra traffico intraeuropeo e nazionale è stata offuscata. Siamo tutti abituati a muoverci all'interno dell'Unione europea a costi ragionevoli e senza alcuna formalità. Paradossalmente, la gestione del nostro spazio aereo è ancora basata sul modello dei confini terrestri che non esistono più. Penso che oggi abbia più senso distinguere tra traffico a corto e medio raggio e traffico intercontinentale, per il quale vengono utilizzati aeromobili molto più costosi. Tuttavia, il cargo, nonostante una situazione oggettivamente critica, ha dato un contributo importante, anche se non decisivo, alla sostenibilità economica di molte compagnie. Se vogliamo sottolineare un aspetto fino ad ora trascurato, durante la pandemia ci siamo resi conto dell'estrema importanza del cargo aereo e, infine, anche il personale non autorizzato si è accorto che circa il 60% delle merci spedite per via aerea non utilizza servizi all-cargo ma vengono trasportati nelle stive degli aerei passeggeri. Se la capacità di quest'ultima modalità di trasporto viene drasticamente ridotta, ciò ha un impatto negativo anche su import/export, logistica e settori come moda, componentistica e high-tech».

Quali sono le aspettative per l'estate 2021? Il mercato italiano come sta reagendo, rispetto agli altri europei?

«Lo scenario attuale suggerisce che dovremmo essere cauti parlando di previsioni e aspettative. Siamo costantemente in contatto con i nostri colleghi europei e possiamo dire che non ci sono differenze importanti tra i paesi al momento. Certo, possiamo condividere una certezza: il lancio di campagne di vaccinazione su larga scala segna la svolta che tutti stavamo aspettando. I vaccini sono arrivati forse anche prima di quanto ci saremmo potuti aspettare; se in qualche modo stiamo vivendo una guerra, ora abbiamo l'arma giusta per combatterla. Anche in questo campo, il ruolo della nostra industria è fondamentale per garantire la distribuzione rapida e sicura delle dosi destinate al nostro Paese».

Come giudica l'introduzione di un passaporto vaccinale, ampiamente auspicato dalla Iata e tuttora al vaglio dell'Ue?

«Comprendiamo e rispettiamo il punto di vista delle autorità sanitarie, la cui prima responsabilità è la tutela della salute pubblica. Notiamo, però, che finora, nonostante le raccomandazioni dell'Icao e della Commissione

Ue, l'auspicata armonizzazione delle misure introdotte dai vari Stati per combattere la pandemia è rimasta un'utopia. Recentemente, il Consiglio europeo ha riconosciuto la necessità di un documento per scopi medici, ma rinviando la decisione sul suo possibile utilizzo ad un'altra data. Tuttavia, un passo nella giusta direzione è stato compiuto con la decisione unanime di adottare il riconoscimento reciproco dei test rapidi».

Il 1° gennaio è iniziato il suo primo anno alla guida dell'Ibar in Italia, in un periodo a dir poco complesso: come affronta questa sfida?

«E' così. E mi verrebbe da dire che, in qualche modo, le sfide "impossibili" sono le più stimolanti! Ibar è un'associazione molto coesa e attrezzata per affrontarle».

e oggi il nostro obiettivo primario è ripristinare quanto prima lo "status quo ante". Continueremo a collaborare con gli operatori aeroportuali italiani e le autorità di regolamentazione per garantire che la connettività nel nostro paese torni il prima possibile ai livelli pre-covid. Se dovessi indicare una priorità a breve o medio termine, direi che - insieme alla Iata e agli altri organi del nostro settore - dovremo lavorare ancora di più per convincere le autorità italiane a seguire l'esempio di tanti altri paesi che hanno già introdotto soluzioni digitali in sostituzione dei moduli cartacei da presentare alla partenza e all'arrivo. Come ad esempio lo Iata Travel Passport, i cui primi test stanno dando risultati molto soddisfacenti.

Credo però sia importante che le soluzioni adottate non siano "stand alone" ma che sia garantita la trasmissione dei dati da una piattaforma all'altra, nel rispetto delle normative comunitarie. Possiamo guardare a quanto già fatto da altri Paesi, tenendo presente che la nostra industria ha tutte le capacità per supportare la Pubblica Amministrazione del Paese nel superamento di modalità di raccolta e archiviazione dei dati inefficaci e ormai obsolete ai fini del tracciamento».

L'associazione

● L'Italian Board Airline Representatives è l'associazione che rappresenta direttamente 54 compagnie aeree - italiane e straniere - operanti nel nostro Paese

● Flavio Ghiringhelli (country manager Italy di Emirates) dal 1° gennaio ha raccolto il testimone da Benito Negrini.

