



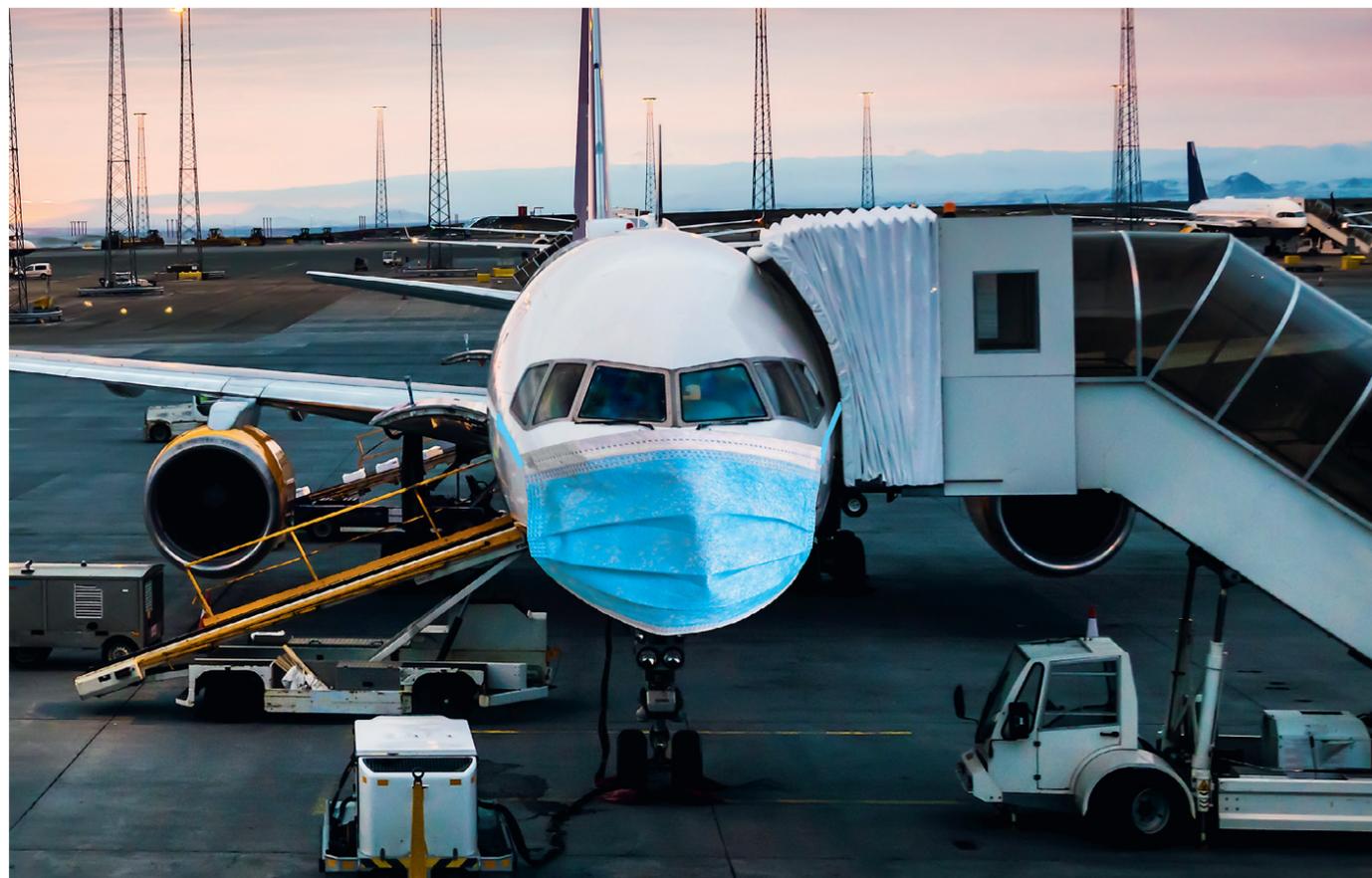
SALVATORE SCIACCHITANO

a cura di Vittorio Giordano

«Pandemia devastante, ma in due anni possiamo uscirne». Il presidente dell'ICAO fa il punto sulla situazione del trasporto aereo e delle ripercussioni sui viaggiatori.

Il trasporto aereo è uno dei settori più penalizzati dalle misure di contenimento adottate dai governi di tutto il mondo per affrontare l'emergenza Coronavirus: intere flotte a terra, aeroporti deserti, compagnie aeree costrette a tagli e licenziamenti, migliaia di voli cancellati e fatturati in picchiata. Eppure, proprio questa crisi può rappresentare un'occasione per rilanciare un settore-simbolo della globalizzazione, coniugando innovazione tecnologica e sostenibi-

Volare all'epoca del Covid



ANTON PETRUS / GETTY IMAGES

lità ambientale. Ne abbiamo parlato con Salvatore Sciacchitano, catanese, laureato in Ingegneria delle Telecomunicazioni, da quest'anno presidente dell'ICAO, l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale, agenzia dell'Onu che ha sede a Montréal, in Canada.

Msa. Che impatto ha avuto la pandemia sull'aviazione civile?

Sciacchitano. Abbiamo attraversato una fase devastante in cui il trasporto aereo si è pressoché azzerato. Con il lockdown differenziato tra Paese e Paese, in alcune aree il traffico aereo si è ridotto fino al 95 per cento. Per la fine del 2020 prevediamo una contrazione di circa il 60 per cento. Con le compagnie aeree che perderanno 400 miliardi di dollari. Perdite enormi che, in alcuni casi, possono portare al fallimento, tanto che oggi moltissimi vettori sopravvivono grazie ai finanziamenti pubblici. Per far ripartire il trasporto aereo, l'ICAO ha realizzato delle linee-guida con una serie di procedure utili a prevenire i rischi di trasmissione del contagio. Misure come il distanziamento negli aeroporti, la sanificazione dei vettori e dei banchi di accettazione, l'uso delle mascherine a bordo, una migliore circolazione e purificazione dell'aria all'interno degli aerei, l'occupazione dei posti centrali a fronte di determinate cautele. Vista la situazione attuale, per il 2021 ci aspettiamo una contrazione del traffico passeggeri del 50 per cento rispetto al 2019. Nel lungo periodo, però, gli eventi traumatici tendono a riassorbirsi, come è già successo in passato. Con il probabile arrivo sia di una cura che di un vaccino, la stessa Oms, l'Organizzazione mondiale della sanità, ha parlato di due anni per il ritorno alla normalità. A quel punto, il trasporto aereo riprenderà a crescere. Eppure, qualcosa è cambiato: la tecnologia che siamo stati costretti a utilizzare per comunicare, è destinata a restare. **Meno viaggi di lavoro e più riunioni virtuali. Una novità destinata a cambiare il nostro stile di vita e la stessa aviazione civile.**

L'impatto ci sarà nella misura in cui la novità verrà riassorbita sotto altre forme. L'uso delle tecnologie di comunicazione ridurrà sicuramente il traffico business, fermo restando che gli incontri «di persona» hanno dei valori aggiunti che quelli virtuali non consentono di eguagliare allo stesso modo. Il recupero, quindi, sarà al netto di quello che si perde per effetto della diffusione delle tecnologie digitali.

Quale sarà, invece, l'impatto delle problematiche ambientali sul futuro del trasporto aereo?

C'è una spinta molto forte per la decarbonizzazione del trasporto aereo, una sfida che il Covid-19 sta accelerando. L'ICAO ha già adottato un piano con l'obiettivo di ridurre, nel 2050, le emissioni di anidride carbonica del 50 per cento rispetto al 2005. Tra dieci anni, probabilmente, viaggeremo su aerei a propulsione elettrica, che già esistono; e tra venti o trent'anni su aerei a idrogeno, su cui stanno ragionando grandi aziende come Airbus. Tutto questo cambierà il nostro modo di volare perché offrirà una prospettiva ambientale neutra, sia per i passeggeri che per l'opinione pubblica.

Per facilitare la ripresa del traffico aereo non sarebbe auspicabile una maggiore omogeneità delle misure adottate dai singoli Stati?

Il *recovery*, cioè il ritorno alla normalità, risente proprio della disomogeneità delle procedure di contenimento adottate. Stiamo lavorando con l'Organizzazione mondiale della sanità per capire se ci siano dei test medici affidabili e rapidi che possano aiutare i Paesi a ridurre o a eliminare la quarantena, a fronte di meccanismi compensativi che diano delle garanzie equivalenti per la gestione del rischio. Come già fanno alcuni Paesi, come Singapore che ha stretto accordi con Giappone, Nuova Zelanda e altri Stati dell'estremo Oriente, o la stessa Italia con la Grecia, oppure la Germania con la Turchia.

Lei prevede un «effetto rimbalzo» dopo il calo dei voli degli ultimi mesi?

Il desiderio di riprendere a volare è realistico, e anche per questo si parla di un «rimbalzo» dopo la pandemia. Indubbiamente esiste un sentimento represso e, secondo le previsioni tecniche, come ICAO, ma anche a livello di sensazioni, penso che tra un paio d'anni avremo assorbito gli effetti della pandemia e si tornerà a volare regolarmente. Il rischio è che il fallimento di alcune compagnie possa produrre una minore concorrenza, che può determinare un effetto negativo sui mercati.

Possiamo guardare al futuro con fiducia?

Questa è la crisi più drammatica del trasporto aereo in tutta la sua storia. Però, sulla base delle informazioni di tipo medico-sanitario, e analizzando anche i dati storici di crisi precedenti, fra un paio d'anni ritorneremo a livelli di trasporto aereo corrispondenti a quelli pre-Covid. **M**