

AEREI MENO CARTA E MENO CARBURANTE

Check-in col telefonino e alghe nel motore

Per tagliare i costi le compagnie aeree guardano a It e biofuel di terza generazione

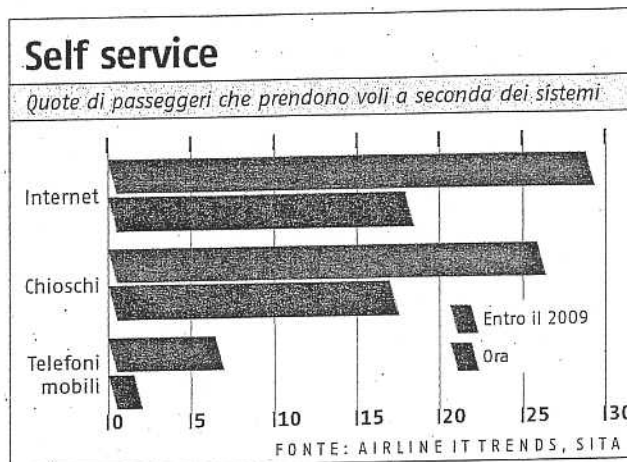
Presto il telefonino non solo potrà essere liberamente usato per parlare, inviare sms e accedere a internet anche in volo, ma si sostituirà anche al biglietto e alla carta di imbarco.

Il progetto del viaggiatore digitale è in pieno sviluppo dicono alla Sita, la società internazionale specializzata in soluzioni di information technology per l'industria del trasporto aereo che lavora oggi con l'idea di impiegare le tecnologie non solo per la sicurezza e per migliorare i servizi, ma anche per aiutare i vettori a ottimizzare la gestione degli aeromobili e quindi risparmiare carburante, voce che pesa sempre più sui bilanci a causa del continuo aumentare del prezzo del petrolio.

Sita è partecipata dalle compagnie aeree che sono riunite nell'associazione Iata, cosa che crea una situazione di mercato dove vivono da un lato l'aperta competizione e dall'altro la necessità di collaborare per fare fronte alla crisi.

«Negli ultimi sei mesi 25 linee aeree hanno chiuso - esordisce Giovanni Bisignani, direttore generale e Ceo di Iata -. Ci troviamo a vivere una situazione di vera emergenza che, terminata la stagione estiva, assumerà tinte ancora più fosche. Quindi bisogna reagire e le tecnologie ci possono aiutare molto, serve maggiore efficienza, ridisegnare le rotte, ottimizzare la distribuzione».

Nel 2003 le linee aeree socie di Iata hanno speso in carburante 44 miliardi di dollari, lo scorso anno tale cifra ha toccato quo-



ta 136 miliardi, mediamente la spesa per il carburante pesa tra il 35 e il 40% del totale a seconda dell'età media dei velivoli.

Il biglietto elettronico consente tre miliardi di dollari di risparmi l'anno, nuove rotte e i sistemi di ottimizzazione della rotta in tempo reale permetterebbero risparmi pari a oltre 8 miliardi di dollari l'anno, l'uso del cellulare per il check-in altri 600 milioni di dollari l'anno.

«Tutto questo avviene in un settore la cui produttività tra il 2002 e il 2007 è cresciuta del 48% e che ha fatto investimenti e ottenuto risultati brillantissimi sul fronte della sicurezza dei voli, si pensi che 60 anni fa volavano 9 milioni di passeggeri e si registrarono 900 decessi, nel 2007 hanno volato 2,2 miliardi di passeggeri e i decessi sono stati 692».

Le compagnie aeree devono investire in nuovi aerei più efficienti e in nuove tecnologie, ma i margini per farlo sono oggi assai ridotti e qualsiasi nuova operazione deve portare vantaggi immediati.

«Lavoriamo per capitalizzare i successi ottenuti con il biglietto elettronico introducendo nuove tecnologie, come appunto il telefonino che diventa dispositivo per fare il check-in e l'imbarco, e ottenere ritorni in tempi brevi, due o tre anni al massi-

mo» spiega Francesco Violante, Ceo di Sita e presidente di OnAir, joint-venture tra Sita e Airbus nata per sviluppare le tecnologie che consentono di usare il cellulare e accedere a internet durante il volo attualmente sperimentate da Air France, Ryanair e presto anche da Tap e Bmi.

«Sita si occupa di definire gli standard tecnologici in modo che le aerolinee possano collaborare attivamente e sta mettendo a punto nuovi sistemi di "flight planning" che consentono ai piloti di conoscere la situazione climatica o di traffico in tempo reale al fine di prendere le decisioni migliori per ottimizzare i consumi e di conseguenza ridurre anche l'impatto ambientale» aggiunge Violante.

Il costo del carburante è oggi il problema maggiormente pressante per la competitività delle linee aeree di tutto il mondo, tanto che Bisignani enfatizza come Iata sta lavorando a un progetto per sviluppare motori più efficienti e alimentati da bio-fuel di terza generazione.

«Le materie prima sono alghe che crescono in abbondanza in molti mari del Pianeta a diverse latitudini, l'obiettivo è avere il 10% del totale degli aeromobili alimentati a bio-fuel entro dieci anni».

EMIL ABRASCID
emil@abirascid.com