



Università Ca' Foscari Venezia

Corso di Laurea Magistrale
In Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici
Tesi di Laurea

Lo stravolgimento del traffico aereo nella crisi del COVID-19

I possibili scenari per la ripresa

Relatore

Prof. Jan Van der Borg

Laureando

Martin Kainz

Matricola

877406

Anno Accademico

2019/2020

ABSTRACT

All'interno del seguente elaborato è stata analizzata la situazione economica prima della diffusione del COVID-19, ponendo l'attenzione sull'andamento del settore turistico e più in particolare sui dati del traffico aereo. Successivamente è stato illustrato lo sviluppo della pandemia durante il 2020 e inizio 2021, focalizzandosi sugli effetti devastanti che ha avuto sul panorama economico globale e le gravissime perdite che ha causato nel settore aereo. Successivamente è stata analizzata la gestione della "Seat Capacity" operata dalle compagnie aeree nei principali mercati mondiali, al fine di limitare i livelli di "cash burn" e allo stesso tempo, mantenere l'operatività sufficiente per intercettare il minimo di domanda ancora presente. A seguire, dopo un'attenta analisi delle previsioni del traffico aereo per il 2021, sono stati illustrati gli elementi principali che saranno determinanti per la ripresa del settore aereo, come lo sviluppo della campagna vaccinale nel mondo, l'aumento della "travel confidence" del bacino della domanda e il supporto finanziario da parte degli stati in favore dei vettori aerei. In conclusione, sono stati analizzati alcuni esempi di netta ripresa del traffico aereo nel 2020-21, avvenuti in Cina e negli Stati Uniti, al fine di comprendere quali sono stati i fattori che hanno permesso questo recupero e tracciare così una via d'uscita da una crisi senza precedenti nella storia moderna del settore aereo.

INDICE

INTRODUZIONE	1
CAPITOLO I Il panorama mondiale antecedentemente al COVID-19.....	3
1.1 La situazione economica globale precrisi.....	3
1.2 Analisi del flusso turistico fino a dicembre 2019	6
1.3 Analisi del traffico aereo 2018-2019	10
1.4 Fasi dello sviluppo del COVID-19 e la conseguente crisi economica	14
1.5 La crisi del turismo nel 2020.....	26
CAPITOLO II La crisi del traffico aereo e gli aiuti offerti dagli stati.....	33
2.1 Il crollo del traffico aereo nel 2020	33
2.2 L'Unione Europea	39
2.3 Gli Stati Uniti d'America	43
2.4 La Cina	47
2.5 L'Australia.....	50
CAPITOLO III La gestione della capacità	53
3.1 Analisi dei principali mercati mondiali in termini di "seat capacity"	53
3.2 Il mercato cinese	56
3.3 Il mercato americano	60
3.4 Il mercato europeo.....	64
CAPITOLO IV La ripresa del traffico aereo.....	71
4.1 La situazione del traffico aereo globale a febbraio 2021	71
4.2 Le previsioni per la ripresa del traffico aereo	82
4.3 La spinta cinese per la ripresa del traffico aereo mondiale	88
4.4 La ripresa del traffico aereo negli Stati Uniti.....	95

CONCLUSIONE	103
BIBLIOGRAFIA.....	107
SITOGRAFIA	114

INTRODUZIONE

La crisi causata dalla diffusione del COVID-19 non ha precedenti negli ultimi decenni, in quanto la diffusione del virus ha colpito duramente il mondo intero, mettendo a durissima prova anche i sistemi sanitari più avanzati. Dal punto di vista economico, le conseguenze sono state devastanti, obbligando le diverse organizzazioni monetarie mondiali ad intervenire drasticamente in favore delle imprese, dei lavoratori e delle famiglie. Il settore economico più colpito è stato quello della vendita e scambio di servizi, in quanto dipende quasi interamente da un contatto umano; in particolare il settore del trasporto aereo ha subito un crollo totale, bloccato inevitabilmente dalla chiusura delle frontiere degli stati e ridotto ai minimi storici.

Il seguente elaborato si è sviluppato all'interno di questa situazione caratterizzata da una forte incertezza per il futuro, e ha come scopo la comprensione della gravità della crisi dovuta al COVID-19 per il traffico aereo mondiale e l'analisi di quali siano stati gli elementi che hanno permesso di evitare il fallimento della maggior parte delle compagnie aeree mondiali. Quest'ultime hanno dovuto gestire in maniera ottimale la propria capacità, tagliando, drasticamente i propri costi per ridurre il deflusso di denaro, che nel 2020, ha assunto cifre esorbitanti. Un fattore determinante per il salvataggio delle compagnie aeree mondiali è stato l'aiuto finanziario offerto dagli stati, il quale ha favorito una forte iniezione di liquidità nei bilanci e ha permesso di salvaguardare moltissimi posti di lavoro.

Un ulteriore obiettivo del seguente elaborato è quello di delineare il trend di come avverrà la ripresa del traffico aereo mondiale, il quale, secondo le analisi fornite all'interno della tesi, verterà su una gestione dei voli più rivolta alla classe economy cercando quindi di usufruire della grande quantità dei biglietti venduti piuttosto che dell'elevata redditività di pochi posti business; inoltre, la strada per la ripresa mirerà

ad ampliare il mercato domestico dei diversi stati, aggiungendo un grande numero di nuove rotte da parte dei vettori aerei per intercettare una grossa quantità di domanda. Gli esempi che confermano questo trend sono la ripresa del traffico aereo domestico cinese, il quale, ad aprile 2021, ha completamente recuperato il livello di traffico domestico del 2019. Oltre al recupero del traffico cinese, è stata analizzata la ripresa osservata nel trasporto aereo degli Stati Uniti, la quale ha compreso, oltre ad un buon recupero del traffico domestico, anche un'ottima risalita del traffico internazionale a corto raggio e ha fornito una prova dell'importanza della campagna vaccinale per la ripresa del trasporto aereo. Lo scopo finale dell'elaborato è quello di dimostrare come la risalita del traffico aereo osservata in Cina e negli Stati Uniti, possa mostrare al settore dell'aviazione mondiale qual è la via da percorrere per riprendere un traffico aereo di massa e tornare così ai livelli di attività aerea osservati prima dello scoppio della crisi più grave della storia moderna.

CAPITOLO I

Il panorama mondiale antecedentemente al COVID-19

1.1 La situazione economica globale precrisi

Per comprendere la gravità del crollo del traffico turistico e di tutte le imprese che questa filiera coinvolge direttamente e indirettamente, in particolar modo il traffico aereo, è necessario comprendere inizialmente come fosse la situazione economica e lo sviluppo del settore turistico prima dell'avvento della pandemia. È presente una relazione intrinseca tra un buon andamento economico e la crescita del fenomeno turistico, perciò quest'ultimo prescinde una situazione di crescita e sviluppo globale che fomenti il traffico turistico e favorisca gli spostamenti; in questo capitolo analizzeremo inizialmente il quadro economico del 2019 e successivamente osserveremo in particolare lo stato dei flussi turistici e del traffico aereo nell'anno che ha preceduto la crisi globale causata dalla pandemia, dopo di che andremo ad analizzare in che modo è avvenuta la diffusione del COVID-19

Secondo i dati pubblicati dal "World Economic Forum" nell'"Annual Report 2019", il 2019 ha segnato una fase d'arresto più grande del previsto, rispetto alle già poco confortanti previsioni del 2018, raggiungendo un tasso di crescita del rendimento dell'economia mondiale del 3%, il quale è stato leggermente più basso del 3,6% del

2018 e il più basso dall' 1,7% del 2009 (WEF,2020); infatti il WEF, sottolinea come ci sia stato, dopo quasi un decennio di stabile crescita, un'inversione di rotta che già nel 2018 si era iniziato a cogliere e che nel 2019 si è indubbiamente materializzato. I dati che ci fornisce il WEF parlano di un rallentamento delle sei maggiore economie mondiali tra le quali è solo il Giappone a salvarsi, con una prospettiva inquietante per il resto delle economie facenti parte del G20, fatta eccezione per la Corea del Sud e l'Indonesia che hanno avuto una crescita sotto il 2% (WEF, 2020). È perciò evidente come nel 2019 si fosse già avviato un periodo di recessione dovuto a più fattori economici che hanno invertito il trend di crescita.

In primo luogo, il WEF ha riconosciuto come principale responsabile per questo cambio di rotta le forti tensioni commerciali tra le principali potenze economiche mondiali che hanno caratterizzato tutto il 2019, in particolare quella tra Cina e Stati Uniti. Ovviamente l'aumento dei dazi doganali ha portato a forti ripercussioni nell'export di moltissimi paesi e perciò all'intera economia globale. L'Europa in particolare, ha subito moltissimi effetti nel settore automobilistico in materia di export di auto e pezzi d'auto verso gli Stati Uniti, un business che caratterizza una grossa fetta del PIL europeo. Questo gioco al rialzo dei dazi doganali, secondo i dati del World Trade Organization, ha portato nel 2019 ad una riduzione del 2,9% del commercio mondiale rispetto al 2018 e di conseguenza ad una riduzione della fiducia e stabilità finanziaria.

Successivamente la forte tensione politica ed economica che ha caratterizzato il 2019 ha portato, secondo l'"Annual Report 2019" elaborato dal WEF, ad una notevole diminuzione negli investimenti causando così un rallentamento della produttività; il tasso degli investimenti diretti all'estero nel 2019 è sceso toccando un livello minimo che non si registrava dal periodo pre-crisi del 2008-2009, in particolare nell'eurozona che non riportava un tasso FDI così basso dal 1999 a causa delle incertezze dovute alla Brexit e ai dubbi sulla resa degli investimenti (WEF,2020). L'impatto che avrà la Brexit sull'economia europea è ancora incerto perché le negoziazioni tra Europa e Regno Unito non sono ancora concluse e però a subire le conseguenze di questa svolta politico-economica saranno entrambe le parti. Infatti, secondo uno studio portato avanti dall'IMF chiamato "Euro Area policies" il crollo del PIL dell'Europa senza Regno Unito potrà variare dal 0,8% se ci sarà un accordo tra le parti sulla liberalizzazione del

commercio, mentre se si dovrà sottostare ai regolamenti del WTO il PIL europeo potrebbe scendere del 1,5%.

Un altro problema che ha rallentato l'andamento economico globale nel 2019 è stato, secondo il "Global Risk Report 2020" del WEF, il continuo aumento del debito privato il quale, grazie ad una notevole diminuzione degli interessi da parte delle banche, ha segnato una crescita vertiginosa. L'IMF nell' "Annual Report 2019" sottolinea come il debito sia pubblico che privato abbia raggiunto dei livelli insostenibili già a fine 2017 con un debito globale stimato di 184 trilioni di dollari, cioè l'equivalente al 225% del PIL globale. Le economie del G20, secondo i dati forniti dal IMF "Data Mapper", hanno accumulato nel 2019 un debito pubblico del 90% in rapporto al proprio PIL, con un ulteriore aumento del 4% previsto per fine 2024; questi dati non sono sicuramente incoraggianti per i Policy Maker di queste realtà economiche, i quali si vedono diminuire in maniera drastica il "*fiscal space*" che rende impossibile l'eventuale taglio di tasse o l'esecuzione di grandi investimenti, tutto ciò per salvaguardare la salute dei conti.

L'aumento dell'indebitamento pubblico e privato in parte è stato causato dall'abbassamento dei tassi di interesse da parte delle principali unioni bancarie le quali nel 2019 hanno registrato dei tassi d'interesse incredibilmente bassi, come per esempio la FED, la quale, secondo i dati riportati dal WEF, ha abbassato la soglia d'interesse dal 2,50% di fine 2018 al 1,75%, oppure la BCE che ha ridotto il proprio tasso di deposito ad un minimo storico di -0,50% a Settembre del 2019. All'interno del report pubblicato dal WEF si evince che l'aumento eccessivo del debito nelle maggiori economie del mondo ha generato una reazione a catena creando dei vincoli che bloccano eventuali stimoli fiscali per la ripresa e favoriscono un processo di recessione giungendo così ad una stagnazione economica. Quest'ultima, secondo un sondaggio promosso dal WEF, rappresenta il pericolo più grande per le piccole, medie e grandi imprese, le quali si trovano ad affrontare una crescita della tassazione sul proprio operato.

Oltre ad avere un evidente impatto economico, il WEF sostiene come questa politica di austerità messa in atto dalle principali potenze mondiali abbia delle forti conseguenze

sociali che oltre a colpire le classi già in difficoltà rischiano di aggravare ulteriormente la disuguaglianza sociale e la tensione nei confronti delle autorità pubbliche.

Focalizzando l'attenzione sull'Europa nel "Annual Report 2019" l'IMF avverte gli stati membri, che sono presenti troppe differenze ed inuguaglianze all'interno politica economica tra i vari paesi, questo porta ad una fragilità nella reazione ad una possibile crisi o shock perché le strategie messe in atto sono molto frammentate ed eterogenee tra loro. Ciò che consiglia e propone l'IMF invece, è una modifica della struttura burocratica e decisionale dell'Unione con il fine di creare un'unione bancaria, un unico mercato dei capitali e una capacità fiscale centrale e comune a tutti gli stati membri; tutto ciò per avere maggiore stabilità ed equilibrio economico per affrontare possibili crisi in modo più efficace.

1.2 Analisi del flusso turistico fino a dicembre 2019

Grazie alle informazioni riportate in precedenza è chiaro come l'andamento economico del 2019 sia stato tutt'altro che positivo, segnando un rallentamento ulteriore della crescita globale, con una conferma di un trend negativo già iniziato nel 2017 con alcuni leggeri segnali di crisi. Nonostante ciò, secondo i dati pubblicati dal "World Travel and Tourism Council" all'interno del Report sull'impatto economico che questo settore ha avuto nel mondo nel 2018, il fenomeno turistico non ha subito nessun tipo di rallentamento o blocco, al contrario grazie ad una crescita costante ed inarrestabile dal 2009 al 2019, sia in termini di PIL generato dal settore in maniera diretta, indiretta e indotta, che per la creazione di posti di lavoro.

Per una buona crescita turistica il presupposto necessario è una situazione economica forte e stabile che permetta a turisti già esistenti di continuare a viaggiare e allo stesso tempo spingere ad uno sviluppo tutti quei paesi con un ottimo potenziale di generazione di flussi turistici ma non ancora del tutto sfruttato.

Nel 2018 secondo i dati pubblicati dall'UNWTO nell'"International Tourism Highlights 2019 Edition" il PIL mondiale in crescita del +3,6%, il valore del tasso di cambio generalmente moderato ed un tasso d'interesse basso ha permesso di creare un ambiente economico favorevole alla crescita dei flussi turistici con un aumento in Europa del +5%, in Asia e Pacifico del +7%, nelle Americhe del +2%, nel Medio Oriente del +5% e in Africa del +2% (UNWTO,2019). Questi risultati eccezionali non sono dovuti esclusivamente al fattore economico bensì sono presenti altri elementi che hanno permesso il raggiungimento di tali risultati.

Innanzitutto è stata facilitata l'accessibilità all'interno dei diversi continenti e i diversi paesi grazie alla diminuzione della richiesta del visto tradizionale che nel 1980 rappresentava un 75% della tipologia di visto richiesto (UNWTO,2019); nel 2018 sono aumentati le richieste di visto all'arrivo della destinazione e sono aumentate le eVisa che permettono al turista di richiedere il visto in modo più veloce e con tempi di attesa molto minori; tuttavia ancora la metà della popolazione mondiale necessita di un visto tradizionale.

Un altro fattore chiave per gli ottimi risultati turistici è rappresentato dal continuo sviluppo delle tecnologie ed ICT che permettono al cliente potenziale una personalizzazione sempre più dettagliata e scrupolosa dell'esperienza turistica. Inoltre, grazie all'enorme mole di dati rilasciati dal turista permettono alle imprese della filiera turistica un monitoraggio accurato e di conseguenza un continuo adattamento dell'offerta ai bisogni del cliente. Per quanto riguarda le destinazioni invece, le ICT rappresentano un ottimo mezzo di gestione e programmazione dei flussi turistici che permette di evitare fenomeni di "overtourism" che possono risultare dannosi sia per l'esperienza del turista, che per gli abitanti della destinazione.

Per quanto riguarda il 2019, secondo i dati pubblicati dal report del "Tourism Barometer" dell'UNWTO a gennaio 2020, il settore turistico ha segnato degli ottimi numeri in termini di arrivi internazionali con un aumento del 4% rispetto all'anno precedente, confermando il trend positivo che durava ormai dal 2009, anche se la crescita è stata più moderata rispetto agli ultimi anni, infatti la media di crescita

percentuale dal 2009 era del 5.1%. Come detto in precedenza rispetto ai due anni precedenti, il 2019 ha pagato l'incertezza dovuta alla Brexit, le tensioni geopolitiche causate anche dagli scontri sui dazi, in particolare la crisi tra USA e Cina, il rallentamento generale dell'economia globale e al fallimento di uno dei tour operator più importanti del settore come Thomas Cook che ha causato pesantissime perdite per le destinazioni che più collaboravano con il gruppo (UNWTO,2019).

Nonostante ciò secondo i dati forniti dall'UNWTO nel 2019 è stato registrato un aumento percentuale degli arrivi con un totale di crescita percentuale del 3,8% rispetto all'anno precedente; la crescita ha coinvolto tutte le regioni del mondo a partire dal medio-oriente che ha registrato un aumento vertiginoso dell'8% di arrivi, il quale è maturato soprattutto nel primo trimestre del 2019 con un aumento del 8.2%, rispetto allo stesso periodo nel 2018. Questa regione ha visto l'aumento di oltre 8

International Tourist Arrivals by (Sub)region					Monthly/quarterly data series														
	(million)				Share	Change		% change over same period of previous year											
	2010	2017	2018	2019*	(%)	18/17	19*/18	2019*											
								Q1	Q2	Q3	Q4	Jul.	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.		
World	952	1,332	1,407	1,461	100	5.6	3.8	3.3	5.4	3.5	2.8	3.5	3.1	4.2	3.2	2.9	2.3		
Advanced economies ¹	515	732	761	776	53.1	4.1	1.9	2.0	4.0	2.0	-1.0	1.8	0.9	3.7	-0.4	-1.1	-1.6		
Emerging economies ¹	437	600	646	685	46.9	7.6	6.1	4.7	7.3	5.7	6.8	5.9	6.1	4.8	7.6	6.8	6.1		
<i>By UNWTO regions:</i>																			
Europe	487.0	676.6	716.1	742.3	50.8	5.8	3.7	2.3	4.8	3.7	3.3	2.5	3.6	5.2	3.8	3.5	2.3		
Northern Europe	57.0	79.1	78.7	79.6	5.4	-0.6	1.1	0.4	0.6	2.6	0.2	1.6	4.0	2.1	1.0	-0.8	0.2		
Western Europe	154.4	192.7	200.2	203.8	14.0	3.9	1.8	-1.7	4.7	2.5	0.1	-0.5	0.0	10.4	0.6	1.9	-2.1		
Central/Eastern Eur.	98.6	136.9	148.5	154.3	10.6	8.5	3.9	4.9	4.5	2.5	4.7	2.1	3.3	2.2	4.7	4.3	5.0		
Southern/Medit. Eur.	177.1	267.9	288.8	304.6	20.8	7.8	5.5	5.1	6.1	5.1	5.7	5.0	6.0	4.2	5.8	5.9	5.2		
- of which EU-28	382.4	540.5	562.4	577.2	39.5	4.1	2.6	1.6	3.6	2.7	2.1	1.1	2.5	4.9	2.4	2.6	1.1		
Asia and the Pacific	208.2	324.1	347.7	363.6	24.9	7.3	4.6	6.3	7.4	3.2	1.7	6.3	0.7	2.7	2.1	1.7	1.3		
North-East Asia	111.5	159.5	169.2	172.2	11.8	6.1	1.8	8.2	8.1	-1.0	-7.3	5.5	-5.9	-2.6	-5.7	-8.4	-7.7		
South-East Asia	70.5	120.6	128.6	138.6	9.5	6.7	7.8	4.3	6.3	8.5	12.1	7.3	8.8	9.4	12.4	12.7	11.3		
Oceania	11.5	16.6	17.1	17.5	1.2	2.9	2.6	-0.3	3.6	3.0	4.2	2.1	4.6	2.3	2.7	3.1	6.0		
South Asia	14.7	27.5	32.8	35.3	2.4	19.4	7.7	9.6	10.1	4.8	7.2	8.4	2.2	4.1	7.3	11.0	3.6		
Americas	150.3	210.7	215.7	220.1	15.1	2.4	2.0	-0.6	4.0	2.3	2.5	2.8	2.3	1.6	1.9	2.4	3.0		
North America	99.5	137.1	142.2	146.2	10.0	3.7	2.8	-1.1	3.5	3.6	4.9	4.3	2.9	3.7	5.0	4.8	4.8		
Caribbean	19.5	26.0	25.8	27.1	1.9	-0.9	4.9	15.1	8.1	-3.9	-0.7	-3.5	-2.4	-6.7	-3.6	0.1	0.6		
Central America	7.8	11.1	10.9	11.1	0.8	-2.0	2.2	-2.1	5.5	3.5	3.0	5.2	2.2	3.0	1.2	3.1	4.2		
South America	23.5	36.4	36.9	35.7	2.4	1.2	-3.1	-7.8	2.9	-0.2	-4.4	0.3	2.9	-3.9	-7.7	-5.0	-1.6		
Africa	50.4	63.0	68.4	71.2	4.9	8.5	4.2	2.9	6.2	4.0	3.5	5.5	3.7	2.6	3.3	3.9	3.4		
North Africa	19.7	21.7	24.1	26.3	1.8	11.1	9.1	9.0	11.8	8.7	7.0	12.4	4.0	10.2	8.5	6.9	5.6		
Subsaharan Africa	30.7	41.3	44.3	44.9	3.1	7.1	1.5	0.2	3.0	0.4	1.8	-0.8	3.4	-1.7	0.5	2.6	2.3		
Middle East	56.1	57.7	59.4	63.9	4.4	3.0	7.6	8.2	7.3	7.1	5.6	5.2	8.1	7.5	7.1	5.2	4.6		

Source: World Tourism Organization (UNWTO) © (Data as collected by UNWTO, January 2020)
* Provisional data
¹ Classification based on the International Monetary Fund (IMF), see the Statistical Annex of the IMF World Economic Outlook of April 2017, page 175, at www.imf.org/external/ns/cs.aspx?id=29.
See box in page 'Annex-1' for explanation of abbreviations and symbols used

(Figura 1.2) Fonte: www.UNWTO.com

milioni di turisti in 9 anni, e ciò è stato possibile grazie ad un posizionamento strategico delle proprie destinazioni e una valorizzazione dei propri luoghi d'interesse.

Successivamente a sorprendere è la crescita netta degli arrivi nella regione sud-est asiatica, che ha registrato un aumento percentuale del 7,8% nel 2019 rispetto all'anno precedente, che corrisponde ad un totale di oltre 138 milioni di arrivi (UNWTO,2019). Questi numeri confermano il trend di incessante crescita di arrivi nel continente asiatico che hanno portato nell'arco di un decennio ad un'impennata del traffico turistico, con conseguenze positive riguardo all'aumento degli investimenti in paesi che sono tutt'ora sottosviluppati, ma che dal punto di vista della sostenibilità ambientale e sociale rappresenta una minaccia reale. Il continente asiatico nel 2019 ha registrato una crescita in termini assoluti di oltre 364 milioni di arrivi che posiziona quest'ultimo subito dietro il continente Europeo in termini di crescita assoluta di arrivi. Questo forte ascesa del turismo in Asia-Pacifico si deve all'enorme lavoro strategico di management e marketing turistico dovuto anche all'impatto che ha avuto il riconoscimento da parte dell'UNESCO di molti siti presenti all'interno del continente.

Per quanto riguarda la regione americana la crescita degli arrivi è stata meno accentuata rispetto alle altre regioni del mondo con un aumento degli arrivi nel 2019 del 2% rispetto all'anno precedente, guadagnando così il 15.1% dello share degli arrivi mondiali (UNWTO,2019). Possiamo osservare all'interno del report dell'UNWTO che nel 2019 la regione all'interno del continente delle Americhe che ha avuto la crescita maggiore sia stata la regione caraibica con un netto aumento del 4,9% rispetto al 2018, maturato soprattutto nel primo trimestre del 2019, il quale rappresenta il periodo più competitivo per le destinazioni caraibiche, in quanto il clima mite favorisce la possibilità di un turismo balneare durante tutto l'anno. Questa forte crescita del turismo caraibico è stata possibile sicuramente grazie all'abbassamento dei costi dei voli e delle offerte turistiche in loco che hanno subito un'evoluzione incredibile nell'ultimo decennio, acquisendo una fascia di prezzo sempre più competitivo e raggiungendo così un bacino di clienti potenziali sempre maggiore.

Focalizzando l'attenzione sull'Europa, i dati forniti dal "Tourism Barometer" dell'UNWTO a Gennaio 2020 mostrano come questo continente sia il più attrattivo all'interno del traffico turistico mondiale, con oltre il 50% di share il quale nel 2019 si è concretizzato con oltre 742 milioni di arrivi con una crescita del 3,7% rispetto al 2018; questi dati ci permettono inoltre di comprendere quale sia stata l'area più attrattiva all'interno dell'eurozona che è rappresentata dalla area Sud dell'Europa, con 305 milioni di arrivi. Quest'ultima deve la propria attrattività ai molteplici fattori d'interesse e di attrazione all'interno dei paesi compresi in quest'area, che rappresentano una meta ideale per molteplici tipologie di turismo, come per esempio quello delle città d'arte, quello marittimo oppure religioso. Inoltre, la zona mediterranea dell'Europa è l'area che ha avuto una crescita percentuale più alta di tutto il continente tra il 2018 e il 2019 con uno sviluppo del 5,5% e un picco nel secondo trimestre del 2019 con un aumento percentuale degli arrivi rispetto all'anno precedente del 6,1% (UNWTO,2019).

Il 2019 a livello di traffico turistico è stato un ottimo anno anche per il continente africano che ha segnato un'ottima crescita del 4.1 % rispetto all'anno precedente con un ammontare complessivo di 72 milioni di arrivi, il quali rappresentano un aumento di 20 milioni di turisti in soli 9 anni. A trainare il turismo in entrata è stata la regione Subsahariana con 45 milioni di arrivi, ma a sorprendere è stato il Nordafrica che ha segnato un aumento di quasi 10 punti percentuali rispetto al 2018 raggiungendo un totale di 27 milioni di arrivi (UNWTO,2019).

1.3 Analisi del traffico aereo 2018-2019

L'elemento che risulta imprescindibile per l'incremento dei flussi turistici è rappresentato dalla consistenza del traffico aereo, all'interno della crisi globale che ha sconvolto il mondo intero e ha messo in ginocchio ogni settore economico, quello del

trasporto aereo ha subito danni ingenti e a tratti catastrofici, il quale secondo i dati dalla IATA ha registrato una perdita di 118 miliardi di dollari causata da un crollo del 65,9% della domanda rispetto al 2019 (IATA,2020). Per comprendere a pieno quanto grave sia stata questa crisi che tutt'ora persiste e che peserà sullo sviluppo dei prossimi anni, è necessario andare ad osservare e comprendere come il traffico aereo sia cresciuto nei due anni precedenti al 2020 e come questa battuta d'arresto possa incidere sullo sviluppo futuro del traffico aereo e in più in generale sul settore turistico.

Secondo i dati presenti all'interno dell'"Annual Report 2018" elaborato dalla IATA, il 2018 ha registrato un totale di oltre 4 miliardi e 300 milioni di passeggeri trasportati in tutto il mondo, il quale rappresenta un aumento del 6.2% rispetto al 2017, mantenendo così un'ottima crescita che persiste da quasi dieci anni. Per quanto riguarda l'indice RPK (*Revenue Passenger Kilometre*), cioè il numero di passeggeri per chilometri volati, il 2018 ha riportato l'aumento del 7.1% rispetto all'anno precedente e questo dimostra come la crescita di dell'efficacia dell'offerta proposta dai vettori sia in continuo aumento grazie al continuo studio, rielaborazione ed utilizzo dei moltissimi dati che un cliente attuale o potenziale fornisce durante il processo di acquisto di un volo (IATA,2019). In termini di posti disponibili per chilometri percorsi, il cosiddetto indice ASK, il 2018 ha riportato oltre 10 miliardi e 105 milioni di posti disponibili, il quali sono stati sfruttati in maniera ottima in quanto, secondo l'ICAO "Annual Report 2018" la percentuale media di capacità di carico di ogni aeromobile ha raggiunto l'82% mantenendo così il trend di crescita che ha interessato questo indice nell'ultimo decennio. Perciò l'ottima capacità nella gestione di carico dei voli di linea ha portato ad un aumento del fatturato raggiungendo un totale stimato per il traffico domestico ed internazionale in tutto il mondo di 8.257.635 milioni contro i 7.707.118 milioni del 2017 (ICAO,2019).

Questa crescita impressionante è dovuta sicuramente ad una serie di fattori determinanti come il costo basso del carburante, le tariffe dei voli aerei che sono state ai minimi storici, e infine ad un aumento dei collegamenti tra le varie destinazioni del mondo, che secondo i dati forniti dalla IATA si sono raddoppiate rispetto a due decenni fa. Inoltre, grazie alle informazioni che ci fornisce l'UNWTO possiamo comprendere come il fenomeno turistico sia in stretta corrispondenza al traffico aereo, in quanto il

56% dei turisti nel 2018 ha viaggiato utilizzando come mezzo di trasporto l'aereo, mentre solo il 2% ha utilizzato il treno, il 4% mezzi nautici e il 34% l'automobile. Questi dati fanno riflettere per come l'utilizzo dell'aereo per viaggiare sia un elemento ormai che rappresenta le fondamenta del concetto di turismo e ne prescinde l'esistenza almeno per quando riguarda il turismo domestico, outbound ed inbound di un determinato paese.

Nel 2019 grazie alle statistiche forniteci dall'"ICAO Annual Report 2019" possiamo osservare come il numero totale di passeggeri trasportati nel traffico aereo globale sia stato di quasi quattro miliardi e mezzo, il quale rappresenta una crescita del 3,6% rispetto all'anno precedente ma non mantiene il trend di crescita sopra il 4,5% che si era registrato in tutti gli anni a partire dal 2010. Il 2019 perciò dal punto di vista del traffico aereo al fine del trasporto di passeggeri rappresenta un anno di rallentamento rispetto alla crescita vertiginosa che si era verificata nell'ultimo decennio.

Per quanto riguarda invece il traffico aereo al fine del trasporto di merci, nel 2019 sono state registrate un totale di 57,6 milioni di tonnellate trasportate che di crescita rispetto all'anno precedente segna una battuta di arresto con un -2.1%. Osservando il rapporto tra tonnellate trasportate per chilometri percorsi la diminuzione rispetto al 2018 è ancora maggiore, con un calo del -2.9%, che raggiunge un maggior picco negativo se ci spostiamo al trasporto aereo di posta che all'interno del rapporto tra tonnellate di posta trasportata e chilometri percorsi ha toccato un minimo di un -4.1%, il quale rappresenta una riduzione di quasi 300 milioni di tonnellate trasportate per chilometro rispetto all'anno precedente (ICAO,2020).

Grazie all'analisi dei dati offerti dall' "ICAO Annual Report 2019" è possibile constatare come dal punto di vista del trasporto di passeggeri, il traffico aereo nel 2019 si è aumentato di ben 150 milioni di passeggeri trasportati, e perciò non mantiene un livello di crescita pari agli anni scorsi ma rappresenta comunque uno sviluppo in termini di numeri; questa lieve crescita è stata sicuramente garantita dal flusso turistico sia domestico che internazionale, il quale ha permesso, nonostante le difficoltà di mantenere un traffico aereo con finalità leisure molto sostanzioso. In tutt'altra situazione si è posizionato il trasporto di merci e di posta che anno subito una

forte riduzione, dovuta anche alle conseguenze economiche delle frizioni commerciali tra USA e Cina.

Focalizzandosi sulla distribuzione del traffico aereo in base alle diverse regioni del mondo, possiamo osservare come nel 2019 la regione dell'Asia-Pacifico sia stata il territorio con il maggior numero di chilometri percorsi da aeromobili, con un totale di quasi 19 miliardi di chilometri percorsi, rappresentando il 33,4% del traffico aereo mondiale; quest'ultima primeggia inoltre nel totale di partenze con quasi 13 milioni di decolli la quale produce un nel totale di passeggeri trasportati di oltre un miliardo e seicento milioni di persone (ICAO,2020). Interessante è osservare come la seconda regione del mondo con più passeggeri trasportati sia l'Europa con un miliardo e settecento milioni di unità trasportate, ma come decolli annuali conta solo nove milioni e cento mila decolli, il quale rispetto agli undici milioni e trecento mila del Nord America rappresenta oltre due milioni di decolli in meno. Questo dato ci permette di capire quanto sia efficiente ed efficace la capacità di carico degli aerei che partono dall'Europa con una percentuale stimata dell'85%, che rappresenta la percentuale più alta in tutto il mondo.

Presentation of 2019 Air Transport Statistical Results

Table 3. Trends in load factors — international and domestic
(scheduled services, 2010–2019)

Year	Passenger-km (millions)	Seat-km available (millions)	Passenger load factor %	Freight tonne-km (millions)	Mail tonne-km (millions)	Revenue tonne-km (millions)	Total tonne-km available (millions)	Weight load factor %
2010	4 930 250	6 307 072	78	188 448	4 653	650 411	973 339	67
2011	5 254 557	6 736 041	78	189 013	4 797	682 686	1 032 200	66
2012	5 535 641	7 019 380	79	187 042	4 978	706 500	1 063 241	66
2013	5 839 696	7 347 189	79	187 786	5 354	736 486	1 102 151	67
2014	6 188 735	7 763 235	80	196 528	5 823	779 667	1 164 726	67
2015	6 652 791	8 291 255	80	199 051	6 276	827 299	1 231 818	67
2016	7 144 498	8 898 862	80	206 175	6 403	878 141	1 313 813	67
2017	7 716 542	9 470 759	81	225 167	7 139	952 960	1 388 918	69
2018	8 278 782	10 124 456	82	231 750	7 070	1 011 515	1 456 382	69
2019	8 685 667	10 540 946	82	225 001	6 778	1 042 878	1 530 087	68

Source.— ICAO Air Transport Reporting Form A and A-S plus ICAO estimates.

(Figura 1.3) Fonte: ICAO Air Transport Reporting Form A and A-S plus ICAO estimates

Per comprendere quanto sia peggiorata la situazione del traffico aereo dal 2019 al 2020 è necessario osservare l'indice dei posti disponibili per chilometro percorso,

quindi i posti che le compagnie aeree offrono rendono disponibili all'interno dei propri aeromobili. Un altro indice di cruciale importanza è il fatturato prodotto da ogni chilometro percorso che permette di comprendere l'efficacia dell'offerta di una compagnia aerea. Osservando gli indici di RPK (*Revenue per Kilometer*) e ASK (*Available Seats per Kilometer*) rapportandoli tra loro è possibile osservare come lo sviluppo del grado di assorbimento della capacità installata negli aeromobili sia cresciuta notevolmente nel corso dell'ultimo decennio passando da una capacità stimata del 78% del 2010 ad una capacità del 82% nel 2019; questo sta ad indicare come lo sviluppo del revenue management abbia portato alle compagnie aeree un vantaggio nella massimizzazione del fatturato (ICAO,2020). Vedremo come questi valori sono crollati con la crisi globale nel 2020 e come nel 2021 potranno essere più negativi del previsto, a causa dell'incertezza sanitaria dovuta alla lentezza della campagna vaccinale e all'apparizione di nuove varianti del Covid-19.

1.4 Fasi dello sviluppo del COVID-19 e la conseguente crisi economica

La crisi causata dalla diffusione del COVID-19 sarà sicuramente una delle crisi sanitarie ed economiche più gravi dal dopoguerra; uno dei settori che ha accusato e sta accusando maggiormente il colpo è il settore terziario ed in particolare tutta la filiera turistica, che da un mese all'altro si è trovata ad affrontare un periodo nero in termini di liquidità e soprattutto di una prospettiva futura che metterà a durissima prova tutte le aziende coinvolte in questo settore. Il problema di fondo è il pericolo sanitario che si amplifica ed alimenta a causa dello spostamento e della circolazione delle persone, i quali sono gli elementi su cui si basa il turismo. Successivamente, si andrà ad analizzare come la crisi sia partita dalla Cina ed attraverso un effetto domino è andata a colpire tutto il mondo, in modi ed intensità differente, andando a congelare gli spostamenti

tra gli stati e soprattutto all'interno degli stati bloccando in maniera definitiva i viaggi con finalità *leisure*.

Grazie alla timeline che ci fornisce la WHO (*World Health Organization*) possiamo osservare quali sono state le fasi cruciali della diffusione del Coronavirus il quale riconosce l'inizio della crisi mondiale intorno a fine dicembre 2019 in Cina, nella città di Wuhan. È ancora in corso un'indagine su come sia stato gestito il virus in Cina a suoi albori, nello specifico la città di Wuhan, la quale è stata l'epicentro dell'epidemia. Il New York Times riporta come già nella prima parte di dicembre alcuni medici di Wuhan avessero riscontrato sintomi imputabili ad un nuovo e misterioso virus, i quali furono costretti ad abbandonare le loro ricerche; un medico su tutti viene ricordato come eroe, il dottor Li Wenliang, il quale fu uno dei primi a dare l'allarme del pericolo della potenziale epidemia, ma fu costretto a ritirare le sue dichiarazioni dalla magistratura cinese, e il 7 febbraio 2020 a causa della contrazione del virus, venne dichiarato morto.

L'epidemia che da molti era stata sottovalutata ha avuto una crescita esponenziale, la quale ha messo a dura prova i sistemi sanitari di tutto il mondo. In base ai dati pubblicati dalla WHO l'8 gennaio 2020 è stato registrato il primo caso confermato di COVID-19; nel corso di un mese il numero di contagiati nel mondo è salito a 34.899 e le morti a 3.413, costringendo la WHO, il 30 gennaio 2020, a riconoscere la diffusione del COVID-19 come un'emergenza sanitaria di interesse internazionale, il quale è lo stato d'emergenza più grave che l'organizzazione sanitaria mondiale può dichiarare (WHO,2020).

Nel giro di due mesi il numero di persone che avevano contratto il virus era di 108.994, mobilitando così la sede dell'WHO in Cina che pubblicò un report riguardo alla trasmissione del virus che venne utilizzato dagli altri stati come punto di riferimento per lo sviluppo di misure di contenimento, come per esempio la guida su che sintomi un individuo dovesse presentare per essere sottoposto alla quarantena, per evitare il dilagamento della malattia. Inoltre, in questo periodo del 2020, in seguito ad un comunicato del WHO, si inizia ad implementare la produzione industriale di dispositivi di protezione personale del 40%, in quanto la domanda di questi articoli era cresciuta vertiginosamente.

A marzo invece la cifra dei contagi è salita fino a 1.356.780, dimostrando così la forza del virus e la velocità con il quale passa da un soggetto all'altro e in Italia il 9 marzo segna la data dell'inizio del lockdown totale attraverso un decreto parlamentare, il quale ha paralizzato l'intero paese, costringendo la popolazione a rimanere nella propria abitazione ed uscire solo per motivi validi ed urgenti (WHO,2020). Se in Italia la situazione era già molto critica, nel resto del mondo la diffusione del COVID-19 doveva ancora esplodere; ma a fine aprile, secondo i dati riportati dalla WHO, il virus ha colpito in modo veemente l'Europa intera ed ha iniziato a diffondersi seriamente anche nelle Americhe, raggiungendo in tutto il mondo il numero di 142.299 decessi e 2.121.675 contagiati il 18 aprile 2020.

Una risposta concreta per il contenimento, oltre la procedura del "lockdown", ha iniziato a prendere forma il 4 giugno 2020 quando viene presieduto dal governo britannico un summit virtuale globale sui vaccini all'interno del quale vengono presi degli impegni da parte della Vaccine Alliance per la creazione di un vaccino efficace per il Covid-19 e la raccolta di fondi per proteggere e immunizzare anche i paesi a basso reddito, iniziando così un processo di ricerca, che tutt'ora continua, per il raggiungimento di un'immunizzazione di massa.

La fase più critica dal punto di vista di contagi giornalieri è stata quella di dicembre 2020 nel quale in più di un'occasione i casi registrati in 24 ore sono stati più di 800.000, raggiungendo così un picco di trasmissione del virus soprattutto nella zona delle Americhe. La scoperta di una nuova variante di Covid-19 a inizio dicembre in Inghilterra, ha riportato in alto la soglia critica dei contagi in tutta Europa, in quanto questa variante, secondo quanto riportano le ricerche intraprese dal WHO, sembra essere molto più contagiosa del virus originale; questo spiega il picco in Europa di quasi 600.000 contagi il 20 dicembre 2020, secondo i dati riportati dal WHO.

Purtroppo con l'avvento dell'anno nuovo la curva dei contagi mondiale non ha subito una decelerazione, questo perché lo sviluppo e l'approvazione dall'EMA dei diversi vaccini anti COVID-19 ha subito molti ritardi e la tempistica della campagna vaccinale globale non è stata assolutamente come previsto, infatti solo il 5 gennaio 2021 la SAGE (*Strategic Advisory Group of Experts*) della WHO ha approvato il primo vaccino della

casa farmaceutica “Pfizer/ BioNTech”, riconosciuto come efficace alla lotta al virus. Ovviamente le linee guida pronunciate dalla WHO riguardo al giusto utilizzo e alla diffusione equilibrata del vaccino non sono state seguite. Dopo oltre un anno e tre mesi la situazione continua a peggiorare constatando che a inizio marzo 2021 i contagiati dall’inizio della pandemia sono stati un totale di 116.521.281 e l’ammontare dei decessi ha ormai raggiunto i 2.589.548 di morti (WHO,2021). È chiaro come ci sia un bisogno immediato di un’accelerazione della campagna vaccinale che comprenda sia i paesi più arretrati che i paesi più evoluti con l’obiettivo di raggiungere un’immunità di massa che sancisca definitivamente la fine della pandemia che oltre a spegnere milioni di vite umane ha creato danni incalcolabili dal punto di vista sociale ed economico.

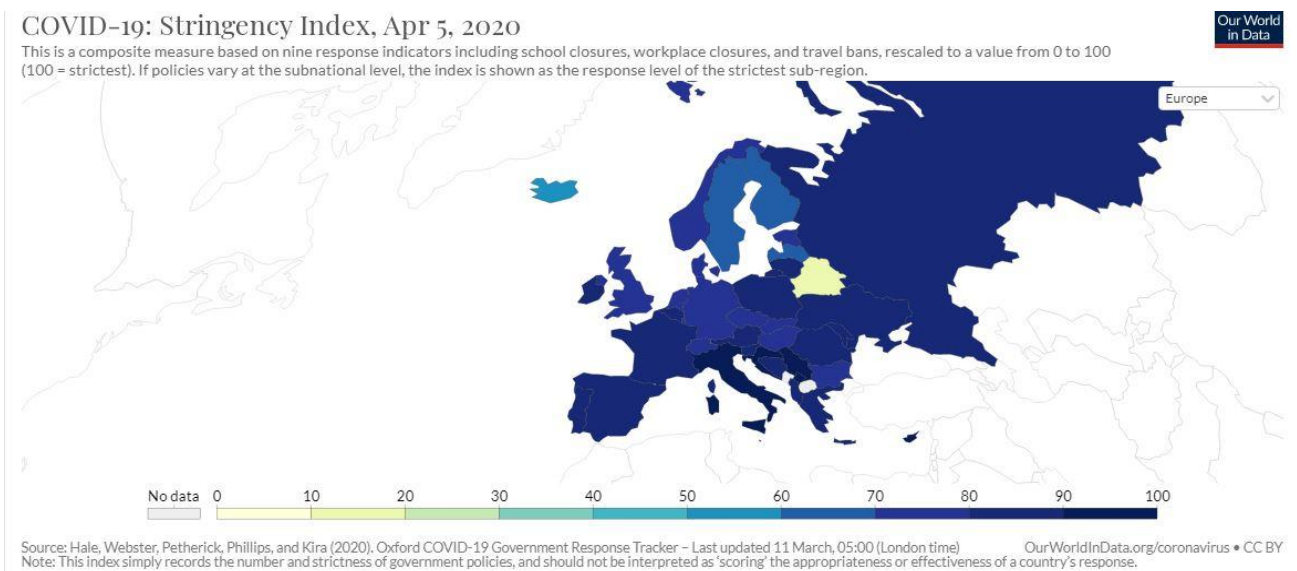
Questi dati scioccanti ci mostrano come la crisi sanitaria causata dal COVID-19 abbia avuto una diffusione veemente e rapidissima e questo ha portato la maggior parte degli stati nel mondo a esercitare un "lockdown" che ha paralizzato tutti gli spostamenti non necessari tra gli stati e all'interno degli stati

Una chiusura delle frontiere così aspra, rigida e globale non si era mai vista prima d'ora e ha portato la popolazione mondiale a grandi sacrifici e soprattutto alla consapevolezza della fortuna e del privilegio che da sempre rappresenta la libertà di circolazione. Ovviamente questo " lockdown" generale ha avuto intensità e modalità diverse in base alla localizzazione e grazie ai dati raccolti, analizzati ed elaborati dal “Oxford COVID-19 Government Tracker” possiamo stabilire come si siano mossi i vari paesi per contenere il virus e che misure hanno intrapreso a partire da gennaio 2020. La Cina per prima ha introdotto un “lockdown” localizzato per la regione di Wuhan già a fine gennaio, il quale ha portato alla fine dei divieti per gli spostamenti della popolazione già nella prima di metà di marzo, arrivando a ridurre a 0 le infezioni in loco; nei mesi successivi la Cina si è limitata a mantenere delle raccomandazioni localizzate per alcune aree.

Per altre nazioni asiatiche l’introduzione di misure restrittive è avvenuta molto più tardi come per esempio in Malesia la quale ha riportato i primi casi di COVID-19 a metà gennaio ma ha adottato un “lockdown” nazionale solamente a metà Marzo; mentre

molto più reattivo è stato il Vietnam il quale ha introdotto un “lockdown” localizzato già nella prima metà di febbraio; lo Sri Lanka invece ha introdotto delle raccomandazioni nazionali già i primi giorni di Gennaio, le quali non hanno avuto il risultato sperato, in quanto da metà marzo è stato introdotto un “lockdown” nazionale.

Per quanto riguarda l’Europa le chiusure introdotte per contenere il virus hanno toccato diversi ambiti, come per esempio la chiusura delle scuole, la chiusura di tutte le aziende ritenute non essenziali, la chiusura delle frontiere per bloccare tutto il traffico domestico ed internazionale e infine il divieto degli spostamenti dalla propria abitazione.



(Figura 1.4) Fonte: www.Our World in Data.com

All’interno della mappa multimediale elaborata dal “Oxford COVID-19 Government Response Tracker” possiamo osservare come in tutta Europa il 5 Aprile 2020 ci sia stato, da parte dei governi esecutivi delle diverse nazioni, la volontà di procedere alla chiusura totale di ogni attività non necessaria per contenere la diffusione del virus; come si evince dalla mappa, tutte le nazioni si avvicinano alla tonalità più scura di blu che indica l’assunzione di misure più aspre, mentre fanno eccezione l’Islanda che ha

adottato misure restrittive meno stringenti e soprattutto la Bielorussia che non ha imposto nessun tipo di contenimento alla mobilità della popolazione.

È chiaro come la politica di contenimento e lotta al COVID-19 sia stata eterogenea a livello mondiale, ma preoccupa la differenza di gestione all'interno dell'Unione Europea, la quale dovrebbe gestire, attraverso linee guide condivise, le chiusure e le restrizioni in modo più uniforme all'interno del suolo comunitario, garantendo un'efficacia molto maggiore alla lotta al virus. Grazie a questa indipendenza decisionale della quale usufruiscono le nazioni ha portato ad una discontinuità nella imposizione delle restrizioni che ha portato scompiglio e disordine all'interno della popolazione comunitaria, rendendo la strada verso la liberazione dal virus molto più lunga.

Infatti, a più di un anno dallo scoppio e dalla diffusione del COVID-19 l'Europa mostra dati allarmanti per quanto riguarda i contagi giornalieri e tasso di mortalità, e la situazione non sembra migliorare in quanto le nazioni europee si vedono costrette ad un rinnovo delle restrizioni che apparentemente sembrano l'unico mezzo efficace nella lotta al virus. È inutile dire quanto devastante sia stato e sarà l'impatto sull'economia di queste chiusure, rese anche necessarie dalla cattiva gestione delle trattative per l'acquisizione delle dosi vaccinali destinate all'Europa; questo quadro generale affonda le previsioni più ottimiste riguardo ad un possibile rilancio economico, in particolare del settore turistico all'inizio del 2021.

La crisi economica causata dal COVID-19 non ha precedenti negli ultimi decenni in termini di crollo del PIL mondiale, per trovare una crisi di dimensioni e gravità maggiore è necessario tornare alle due guerre mondiali e alla crisi della grande depressione; questo sta a dimostrare quanto sia grave la situazione nella quale il mondo intero si è trovato a partire dai primi mesi del 2020. La pandemia oltre a causare milioni di decessi ha impoverito e ridotto allo stremo milioni di persone, soprattutto nelle regioni più povere del mondo, mentre nelle economie più avanzate ha causato un blocco totale di ogni settore economico con un conseguente picco di disoccupati e attività e imprese costrette a fallire.

Secondo il “Global Economic Prospects” redatto a gennaio 2021 dal “World Bank Group”, l’economia globale nel 2020 si è contratta del 4.3%, con un collasso del 0.9% meno acuto delle previsioni di giugno 2020, grazie alla parziale ripresa nell’estate da parte delle economie avanzate, la quale è stata immediatamente bloccata a ottobre dalla ripresa dei contagi in tutto il mondo.

La chiusura delle frontiere da parte di tutti gli stati ha causato un collasso del commercio globale il quale, secondo i dati del WBG si è contratto del 9.5% nel 2020, raggiungendo così i livelli della recessione del 2009, ma la differenza sta nel fatto che vi sono comprese e colpite quasi tutte le economie del mondo, rendendo la situazione molto più critica che undici anni fa. Il settore ovviamente più colpito è stato e tutt’ora è quello della vendita e scambio di servizi i quali prevedono molto spesso un’interazione faccia a faccia, mentre per quanto riguarda lo scambio e vendita di beni, la situazione è stata disastrosa nel secondo trimestre del 2020 con un crollo molto rapido ma la ripresa è avvenuta in maniera repentina rispetto a quello che era successo nella crisi finanziaria del 2009. Sfortunatamente lo stesso non si può dire per il settore dei servizi che sta ancora pagando l’incertezza riguardo allo sviluppo del virus e alle conseguenti misure restrittive imposte dai vari stati; la ripresa dell’intensità del commercio globale dipende moltissimo dal rilancio di questo settore, il quale nel decennio successivo alla crisi del 2009, come riporta il “Global Economic Prospect” del “World Bank Group”, è stato fondamentale per riavviare il commercio globale, ma le prospettive per questa crisi purtroppo non sono equivalenti in quanto lo scambio e il commercio di servizi, soprattutto per quanto riguarda il turismo, sarà il settore che necessiterà maggiormente il completo superamento dell’emergenza sanitaria e la conseguente libertà di spostamento.

Le prospettive per l’economia globale non sono per niente scontate in quanto tutta la ripresa dipenderà dall’andamento dell’epidemia, dalla gestione delle misure per la limitazione dei contagi, dallo sviluppo e affermazione di una campagna vaccinale efficace e da una politica monetaria che dovrà supportare le imprese e la popolazione mondiale attraverso un alleggerimento fiscale. Il PIL mondiale nel 2021 crescerà del 4%,

ma nonostante ciò sarà inferiore del 5.3% alle proiezioni elaborate prima della pandemia, cioè l'equivalente di 4.7 trilioni di dollari (World Bank Group,2020).

Secondo le previsioni del "World Bank Group" nel "Global Economic Prospects", nel 2021 ci sarà una ripresa più accentuata per le "advanced economies" le quali cresceranno in termini di PIL del 3.3% e del 3.5% nel 2022 grazie alla campagna vaccinale che si prevede sarà sempre più efficace e all'accomodamento della politica monetaria per compensare il parziale rilassamento del supporto fiscale. Per quanto riguarda le EMDE's, cioè le "emerging market and developing economy", la ripresa sarà più forte raggiungendo una crescita del 5 punti percentuali del PIL, e un aumento più cauto del 4.2% nel 2022; questi dati così rassicuranti non devono trarre in inganno, in quanto questo trend di ripresa per queste economie è spinto dalla Cina, la quale ha manifestato un'incredibile capacità di ripresa economica dopo la crisi dovuta al COVID-19. Perciò le EMDE's senza la Cina mostreranno un aumento del PIL intorno al 3.5% nel biennio 2021-22, in quanto gli effetti della pandemia influiranno e rallenteranno molto i consumi e gli investimenti.

L'effetto della pandemia nelle EMDE's ha causato una perdita di entrate pro-capite del 90%, portando milioni di persone nella povertà assoluta e rialzando il tasso di povertà ai livelli del 2017; inoltre questa pandemia ha vanificato tutti quei raggiungimenti economici conseguiti negli anni passati, sia in termini di capitale umano l'attrattività per gli investimenti, intaccando così la produttività futura di queste economie.

L'attività produttiva delle LIC's (Low-Income Countries) nel 2020 si è ridotta del 0,9% rispetto all'anno precedente e la ripresa nel biennio 2021-22 è prevista al 4.3%, il quale rimarrà di ben 5.2 punti percentuali sotto le previsioni elaborate prima della pandemia (World Bank Group, 2021); la ripresa in questi paesi sarà più difficoltosa in quanto le campagne vaccinali avranno tempistiche molto più lunghe rispetto alle "advanced economies".

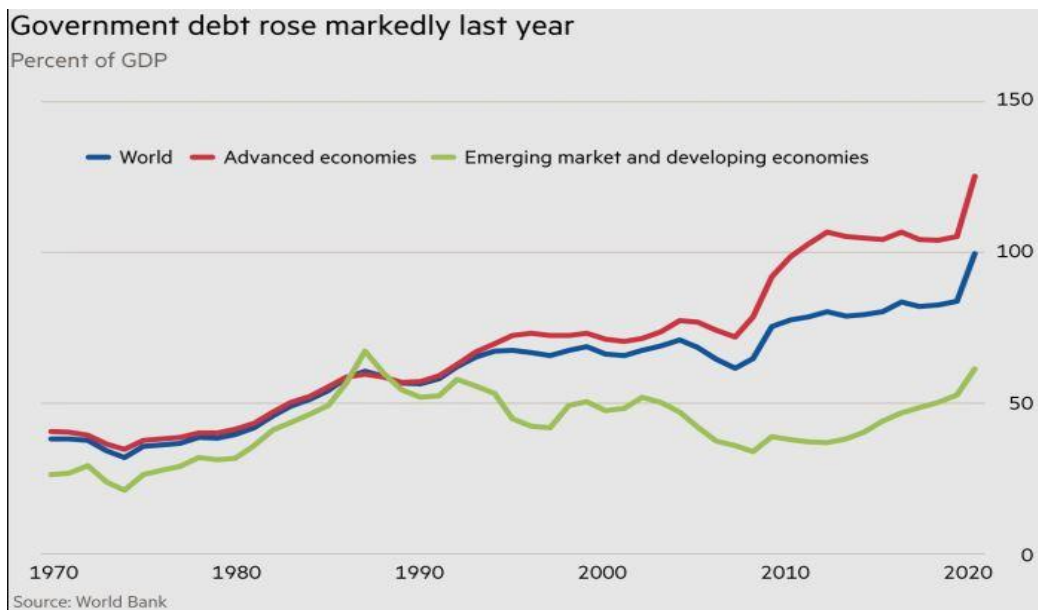
Per quanto riguarda le previsioni di ripresa da parte dell'economia mondiale, secondo il WBG, sono possibili due scenari principali; nella migliore delle ipotesi ci potrà essere

una crescita più forte del previsto grazie ad un perfezionamento delle strategie di gestione della pandemia, accompagnati da una campagna vaccinale su larga scala efficace e rapida, la quale potrebbe stimolare una crescita vertiginosa della fiducia dei consumatori e scaturire una ripresa notevole della domanda in tutti i settori economici.

Sfortunatamente l'altro scenario possibile, e più probabile, è uno scenario pessimistico, fomentato dagli innumerevoli rischi e incertezze che derivano dallo sviluppo della pandemia, la quale potrebbe accelerare e rendere vane ogni politica di contenimento, e rallentare in modo irreversibile la campagna vaccinale. Nonostante la possibilità di poter controllare la diffusione del virus, la strada per il recupero di una crescita ai livelli del 2019 potrebbe essere più lunga del previsto, in quanto l'ammontare del debito degli stati ha superato un livello già molto alto, e la sicurezza del quale godeva il sistema bancario potrebbe essere messa a rischio a causa di un'ondata di fallimenti e bancerotte che potrebbe consumare l'ammontare del capitale sufficiente per coprire i rischi causati dalla pandemia. Quest'aspetto porterebbe ad un aumento della possibilità di crisi finanziarie soprattutto nei paesi già a rischio e la crescita globale sarebbe nettamente rallentata, recuperando solamente del 1.6% nel 2021 e del 2.5% nel 2022 (World Bank Group,2020).

Onde a evitare questo questa tipologia di scenario è necessario che le politiche monetarie e fiscali siano in linea con le necessità dei vari paesi e che si adattino a vari bisogni di quest'ultimi; all'interno del "Global Economic Prospect" redatto dal WBG si evince come le " advanced economies" abbiano bisogno di un urgente riesame del quadro delle banche centrali, le quale hanno il compito di mettere in campo riforme urgenti che liberino la produttività dalla morsa della pandemia e che spingano le imprese all'adozione di tecnologie digitali e di automatizzazione dei processi industriali che garantiscano un rafforzamento della rete per la salvaguardia della salute delle persone.

Per quanto riguarda la politica monetaria che, secondo il “World bank Group” verrà messa in atto da parte delle EMDE’s, sarà un a politica accomodativa nel breve termine aiutata dalla diminuzione dell’inflazione grazie alla politica monetaria delle “advanced economies” e allo sviluppo del programma di acquisto di asset da parte di alcune banche centrali delle EMDE’s; questo programma ha dimostrato di essere efficace



(Figura 1.4.1) Fonte: World Bank

in quanto ha aiutato nei mesi più critici di marzo e aprile a stabilizzare il mercato finanziario durante il periodo più duro per l’economia globale. Nonostante ciò, questa strategia deve essere accompagnata da politiche monetarie articolate e ben studiate per mantenere stabilità finanziaria, ma allo stesso tempo abbassare i requisiti di capitale e liquidità, per facilitare l’accesso delle imprese al credito che necessitano per ripartire.

In molte EMDE’s si è andato ad aumentare notevolmente il livello di debito, il quale era già molto alto, infatti il WBG nel “Global Economic Prospect” sostiene che questo aumento nel 2020 sia stato del 9% rispetto al PIL degli stati appartenenti alle EMDE’s. Questo dato è molto preoccupante in quanto un aumento del debito così netto non si vedeva dalla fine degli anni ’80. Un accumulo del debito significativo, in questi paesi, era già iniziato nel 2010, ancora prima della pandemia, andando a creare la “fourth wave” del debito globale, segnando nel 2019 un terrificante record del 230% del PIL

globale. Le tre “debt wave” passate, le quali hanno iniziato il loro corso dagli anni '70, hanno portato a crisi finanziarie sparse per i diversi stati.

L'aspetto preoccupante della quarta ondata è la velocità con cui si è accumulato il debito, il quale grazie a politiche di accomodamento, e la riduzione a dei tassi di interesse ai minimi storici per le richieste di prestiti, ha momentaneamente stabilizzato il mercato, ma in futuro questi tassi così bassi potrebbero creare dei gravi problemi di solvibilità al primo periodo di stress finanziario. Questo supporto fiscale che i governi hanno fornito alle imprese in questi mesi si è materializzato per oltre il 40%, secondo i dati dell'IMF, in misure volte a fornire una liquidità immediata grazie a prestiti, garanzie e iniezioni di capitale. Tutto ciò ha portato ad un abbassamento della guardia da parte delle banche centrali le quali all'interno di un contesto di emergenza globale hanno dovuto modificare e facilitare le condizioni per il prestito di denaro. Il problema principale sta nel fatto che la maggior parte del denaro prestato non verrà usato per aumentare la produttività da parte dei singoli paesi e questo potrebbe avere delle conseguenze molto gravi in futuro.

Per quanto riguarda le misure stanziare all'interno delle EMDE's, per fornire un aiuto immediato alla popolazione e alle attività che necessitano liquidità, è stato notevolmente più basso rispetto alle “advanced economies”, in quanto per molti paesi, soprattutto quelli con un “income” molto basso, è presente un “fiscal space” molto ridotto e perciò non è possibile aumentare di molto il debito.

In un panorama di incertezze e pericoli di carattere sanitario ed economico, il ruolo delle organizzazioni mondiali risultano determinanti per il supporto dei paesi più in difficoltà; in particolare a livello economico l'IMF ricopre un ruolo cruciale per il futuro dell'economia mondiale. L'“International Monetary Fund” ha diverse funzioni, la prima è quella della sorveglianza e monitoraggio economico dei 190 paesi membri, fornendo delle linee guida sulle quali i governi dei paesi membri devono impostare la propria politica economica e in alcuni casi provvedere ad eventuali aggiustamenti per il raggiungimento degli obiettivi preposti.

La seconda missione dell'IMF è quella di supportare attraverso prestiti i diversi stati membri, in particolare coloro il quale debito pubblico e privato mette il paese a rischio

di una potenziale crisi finanziaria; infatti come riportato all'interno dell' "Annual Report 2020", l'IMF ha già stanziato tra fine marzo e metà settembre 2020 oltre 90 miliardi di dollari a 80 paesi, di cui 11.3 miliardi di dollari a "Low-Income Countries". Di questo denaro l'IMF ha destinato oltre 30 miliardi di dollari a 69 paesi attraverso dei fondi di emergenza per agevolare la gestione di problemi di bilancio creati dall'emergenza sanitaria e la conseguente chiusura dei confini; questi fondi per molti stati hanno rappresentato un'ancora di salvezza per resistere e superare l'impatto iniziale del COVID-19 senza dover preoccuparsi dei tassi d'interesse e dell'innalzamento del debito.

La rapidità con la quale l'IMF ha risposto alla pandemia e alle necessità dei paesi membri è stata possibile grazie ad un efficace sistema di prestiti chiamato "Rapid Financing Instrument" e alla velocizzazione delle richieste di agevolazioni tramite il "Rapid Credit Facility" il quale secondo l' "IMF Annual Report 2020" in alcuni casi ha portato all'approvazione del finanziamento richiesto nel giro di qualche settimana dalla presentazione della richiesta; infatti rispetto al 2019 le richieste sono raddoppiate garantendo una liquidità immediata ai paesi in difficoltà. Già a marzo 2020 il Board dell'IMF aveva approvato l'aumento del CCRT (Catastrophe Containment and Relief Trust) per provvedere ad un alleggerimento del debito dei paesi membri più poveri stanziando quasi 500 milioni di dollari, favorendone la ripresa e garantendo un'assistenza per i paesi più in difficoltà.

Oltre a ciò, l'intervento dell'IMF ha come scopo il raggiungimento di altri obiettivi come per esempio quello di intervenire nei paesi più in difficoltà per fronteggiare il drammatico picco di disoccupazione causato dal COVID-19, attraverso la formazione a distanza della popolazione per cercare di promuovere uno sviluppo e un rilancio economico interno e dare spinta alle assunzioni e garantire perciò un lavoro ad ogni individuo. Quest'ultimo rappresenta un punto cruciale per il sostentamento di tutti i paesi del mondo ma in particolare per i LIC's i quali, a causa della pandemia, hanno subito un aumento delle disuguaglianze in termini di livelli di occupazione rispetto ai paesi con economie avanzate o emergenti.

È perciò evidente come in una situazione di grande crisi e di sofferenza ci sia il bisogno di una cooperazione tra stati a livello globale che permetta una lotta uniforme ed efficace alla pandemia, con l'obiettivo di poter oltrepassare questo dramma il più velocemente possibile. Una collaborazione notevole è già avvenuta tra i vari stati del mondo, promossa dall'WHO, in materia di raccolta, elaborazione e condivisione dei dati inerenti alla pandemia, per permettere ogni nazione ad impostare al meglio le politiche di contenimento del virus e implementarne l'efficacia.

Un esempio invece di grande egoismo e mancanza di umanità è stato rappresentato dalla guerra intrapresa tra le varie potenze mondiali per la corsa al finanziamento, allo sviluppo e alla vendita del vaccino per l'immunità da COVID-19. Nei primi mesi del 2021 si è assistito ad un vero e proprio ribaltamento del quadro geopolitico mondiale, con gli Stati Uniti che hanno primeggiato per numero di vaccinazioni grazie alla presenza sul suolo americano delle principali aziende farmaceutiche produttrici del vaccino anti COVID-19; oltre agli USA si sono distinti la Cina, la Russia, l'Inghilterra e l'India i quali hanno dimostrato un'eccellente rapidità nello studio e nella produzione dei vaccini, ma che allo stesso tempo hanno dimostrato che nel mondo odierno i valori di cooperazione, sostegno e assistenza siano insignificanti di fronte alla possibilità di un guadagno elevato.

1.5 La crisi del turismo nel 2020

La crisi causata dalla diffusione del COVID-19 ha colpito gravemente ogni settore economico, ma per la filiera turistica il 2020 ha segnato l'anno più critico della storia dalla creazione di questo ramo economico dal quale dipendono le sorti di milioni di imprese in tutto il mondo ed in particolare in Europa.

Grazie ai dati presenti nel report “Global Economic Prospects” del “World Economic Group” possiamo sapere con certezza che rispetto alla crisi finanziaria del 2009, la quale aveva colpito indistintamente ogni settore economico, nella crisi che stiamo tutt’ora vivendo e che ha visto la sua esplosione nel gennaio 2020, il settore dello scambio e commercio di beni a livello globale ha subito un crollo vertiginoso nei primi mesi dell’anno ma ha visto una netta ripresa già dal secondo trimestre 2020, mentre nel 2009 la ripresa è stata molto più graduale. Purtroppo per quanto riguarda lo scambio e il commercio dei servizi non si può dire lo stesso in quanto il crollo ha toccato un livello molto più drammatico rispetto alla crisi finanziaria del 2009 e la ripresa è avvenuta in maniera leggera solamente nei mesi estivi del 2020 per rimpionbare a livelli drammatici all’inizio dell’autunno con l’arrivo della seconda ondata dei contagi da COVID-19 in tutto il mondo.

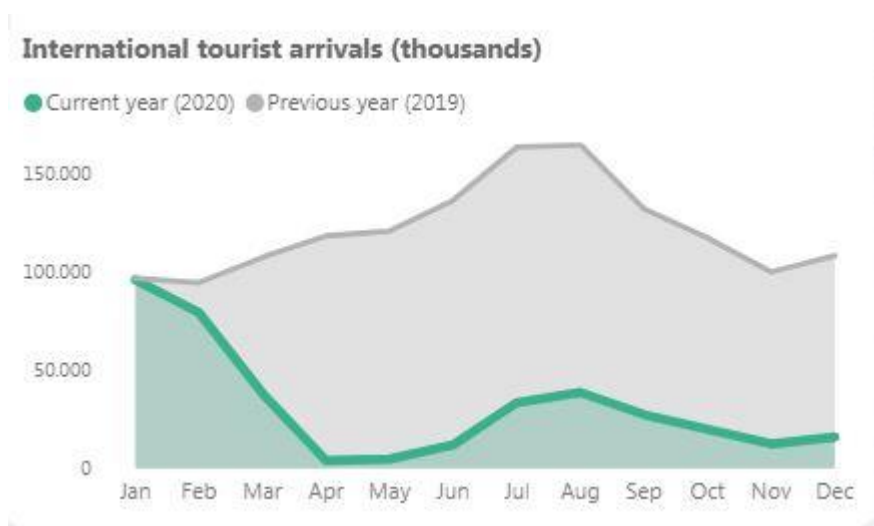
È chiaro come l’elemento fondamentale all’interno della vendita di servizi sia il contatto e l’interazione umana, che per tutto il 2020 e l’inizio del 2021 ha rappresentato il pericolo principale per il potenziale contagio e di conseguenza in tutto il mondo si è cercato di imporre misure restrittive che impedissero ogni tipo di interazione tra gli individui. L’insieme di tutti questi fattori ha fatto sì che si creassero le condizioni più avverse possibili per la manifestazione del fenomeno turistico, il quale si basa principalmente sui rapporti che intercorrono tra il turista e la destinazione che lo circonda, intesa come insieme di individui che offrono la loro prestazione lavorative per rendere il più piacevole possibile l’esperienza turistica.

Secondo i dati dell’“UNWTO Tourism Dashboard” per l’anno 2020 il crollo è stato del 74% in termini di arrivi turistici a livello mondiale, con il picco nei mesi di aprile e maggio con la rispettiva diminuzione del 97% e 96% rispetto a gennaio 2020, un periodo che ha visto l’attuazione delle misure restrittive sulla quasi totalità del suolo mondiale, incentrando il focus sulla limitazione degli spostamenti non necessari tra i quali primeggia quello del “leisure”. Ad aggravare la situazione è stata soprattutto la mancanza assoluta della ripresa degli arrivi, con una diminuzione del 85% a dicembre 2020 rispetto al numero di arrivi di inizio anno; il virus ha bloccato ogni possibilità di riparare i danni attraverso il turismo invernale, il quale è stato paralizzato dallo scoppio della seconda ondata e dalla diffusione delle moltissime varianti di COVID-19, il quale

ha obbligato tutte le nazioni mondiali a rialzare il livello di allerta reintroducendo un gran numero di restrizioni.

Successivamente possiamo osservare, grazie ai dati che ci fornisce il “Tourism Dashboard” dell’UNWTO, la differenza in termini di arrivi internazionali rispetto ai dati del 2019, il quale mette ulteriormente in risalto la gravità della situazione che sta vivendo il settore turistico da oltre un anno. Come possiamo notare nel grafico (Figura 1.5) la situazione globale, per quanto riguarda gli arrivi internazionali, nel 2020 è crollata a partire da fine febbraio e inizio marzo per toccare il fondo ad aprile, con una differenza rispetto al 2019 di oltre 100 milioni di arrivi in meno in tutte le destinazioni del mondo, mantenendo un livello quasi minimo per oltre un mese.

A partire dalla fine di maggio il trend di arrivi internazionali è leggermente migliorato, grazie al rallentamento della pandemia e all’apertura dei confini all’interno dei continenti, il quale ha permesso il salvataggio della stagione estiva, mantenendo così un livello di arrivi internazionali leggermente più alto rispetto a inizio anno ma sempre nettamente inferiore ai numeri del 2019 con un calo di quasi 100 milioni di arrivi a giugno, per poi aumentare leggermente in agosto toccando il picco di arrivi a cavallo tra fine luglio e l’inizio di agosto con un totale di quasi 50 milioni, rispetto agli oltre 150 milioni dell’agosto 2019.



(Figura 1.5) Fonte: UNWTO Tourism Dashboard

Da agosto in poi il numero di arrivi internazionali ha ricominciato a scendere drasticamente toccando un minimo a novembre, con una conseguente diminuzione degli arrivi rispetto al 2019 di quasi 100 milioni di unità. È interessante osservare come la curva degli arrivi internazionali tra il 2019 e il 2020 sia molto simile, con l'aumento del traffico turistico nei mesi primaverili ed estivi e con una successiva diminuzione nei mesi autunnali ed invernali, ma ovviamente cambia di quasi un miliardo il numero totale di arrivi.

Se spostiamo l'attenzione sul traffico turistico nei diversi continenti del mondo, grazie ai dati dell'UNWTO "Tourism Dashboard", possiamo osservare come il continente più colpito dalla crisi causata dal COVID-19 sia stato l'Asia e il Pacifico, con una diminuzione percentuale nel 2020 del 84% degli arrivi, causando una crisi economica devastante per un continente che deve la sua produttività in gran parte al turismo; un esempio è la regione cinese di Macao, che deve al turismo ben il 48% del proprio prodotto interno lordo, e di conseguenza le perdite causate dalla pandemia hanno avuto e avranno un impatto devastante sulle popolazioni di questa regione. Il secondo continente per diminuzione degli arrivi nel 2020 è il Medio Oriente con un calo del 76% di arrivi internazionali rispetto all'inizio del 2020, azzerando in pochi mesi i grandi risultati raggiunti dell'ultimo decennio nell'affermazione delle destinazioni nel panorama turistico mondiale come la Giordania o gli Emirati Arabi Uniti (UNWTO,2020).

Il terzo continente per diminuzione percentuale degli arrivi è stata l'Europa con un calo del 71%, il quale ha bloccato il trend di crescita del flusso turistico nel continente europeo che durava da oltre dieci anni (UNWTO,2020); gli effetti che il crollo del traffico turistico ha avuto sull'economia europea è senza precedenti, considerando che l'afflussi dei turisti nei vari stati europei rappresenta una fonte di guadagno fondamentale per il continente. Il paese europeo più colpito, secondo i dati dell'UNWTO, è stata la Spagna la quale deve al turismo il 13% di share del PIL nazionale causando gravi danni alla produttività del paese; infatti l'Unione Europea, attraverso la BCE ha promosso il Recovery Fund, il quale devolgerà 750 miliardi di euro ai paesi

dell'Unione, dei quali metà sarà a fondo perduto e l'altra metà verrà stanziato sotto forma di prestito con costi molto ridotti.

Nel panorama economico europeo una iniezione di denaro di tale portata non ha precedenti, e di conseguenza rappresenta, per i paesi europei economicamente più arretrati, un'occasione senza precedenti per mettere in atto una riprogrammazione e un ripensamento dei sistemi interni che ne hanno causato l'arretratezza in questi anni. Uno dei paesi che rientra nei così detti P.I.G.S. è l'Italia che deve al turismo un ruolo cruciale nella produttività del paese e di conseguenza il Recovery Fund rappresenta un'opportunità per ammodernare e rendere ancora più competitiva l'offerta turistica italiana.

Grazie al "Tourism Recovery Trucker" offerto dall'UNWTO possiamo osservare come la filiera turistica abbia reagito al crollo turistico dovuto alla pandemia nell'anno 2020; a livello globale possiamo osservare come in ogni campo del settore turistico ci sia stato un crollo sconvolgente in termini di domanda. Come già visto in precedenza gli arrivi turistici internazionali in un solo anno sono diminuiti del 74% a livello globale, causando un effetto domino su tutto il resto della filiera turistica che senza il bene primario, cioè il turista, non può sopravvivere. Analizzando dettagliatamente i fattori che compongono l'offerta turistica, l'UNWTO tramite il "Tourism Recovery Trucker", è riuscita a dare una visione generale molto chiara e dettagliata, sia sulla crisi che ha colpito il turismo a inizio 2020, che sulla maturazione del trend di ripresa dei singoli settori turistici.

Attraverso gli studi e le analisi del "Travelsat Competitive Index Research", un istituto di ricerca che analizza i dati riguardanti viaggi e marketing turistico per offrire ad imprese turistiche dati solidi sui quali impostare strategie di mercato, è stato possibile osservare come il "Travel Sentiment" sia iniziato a crollare a febbraio 2020 toccando il valore minimo a marzo 2020, quando lo scoppio della pandemia e la diffusione a macchia d'olio del COVID-19 ha costretto il mondo intero a fermarsi. Da aprile in poi il valore del "Travel Sentiment" ha subito un'inversione di rotta intraprendendo una crescita che è durata fino a fine anno con un raggiungimento di 40 punti a fine

dicembre 2020, dimostrando che dopo un crollo vertiginoso la ripresa di questo fattore, cruciale per il fenomeno turistico, è stata molto rapida.

Successivamente lo strumento di analisi della ripresa del turismo, progettato dall'UNWTO, si concentra sull'aspetto principale sul quale si basa il fenomeno turistico, cioè la ricettività; grazie agli studi sviluppati da STR, possiamo conoscere quale sia stato il tasso di occupazione percentuale delle strutture ricettive nel 2020 e analizzare la curva dell'occupazione durante la crisi. I dati di STR riportano che l'occupazione delle strutture ricettive a gennaio 2020 era del 57%, un valore leggermente in calo rispetto al mese precedente con una riduzione del 4%, con il passare delle settimane e il peggioramento della situazione sanitaria il livello di occupazione a marzo 2020 è sceso del 24% toccando il 32%, ma il crollo del tasso di occupazione è continuato fino ad aprile, quando ha raggiunto un minimo storico del 22% (STR,2020). Questi dati scioccanti ci mostrano l'effetto devastante che ha avuto il blocco dell'attività turistica sulle innumerevoli imprese che compongono l'offerta ricettiva globale. Da aprile 2020 in poi è iniziata una leggera ripresa che ha raggiunto il picco nel mese di agosto con un tasso percentuale di occupazione del 46%, il quale rappresenta il valore più alto dallo scoppio della pandemia; infatti da agosto in poi si è invertito il trend di crescita e l'anno 2020 si è concluso con preoccupante 37% dell'occupazione delle strutture ricettive (STR,2020).

Questi dati vengono confermati dalle ricerche effettuate dalla Sojern, un'azienda leader nel campo del digital marketing turistico, la quale ci fornisce i dati riguardanti le ricerche nel web degli hotel e le prenotazioni effettuate dagli utenti. Per quanto riguarda le ricerche di hotel online nel 2020, il crollo è partito a febbraio e ha subito la fase più acuta a inizio aprile con una diminuzione dell'80% delle ricerche rispetto all'anno precedente; le prenotazioni alberghiere hanno mostrato un pattern simile con una caduta libera ad aprile con -87% di prenotazioni, ricominciando a salire leggermente nei mesi estivi e chiudendo il 2020 con un -47% rispetto ai valori di inizio anno (Sojern,2020). È chiaro perciò come l'effetto della pandemia sia stato devastante all'interno del settore turistico, causando la perdita di milioni di posti di lavoro e il

fallimento di moltissime imprese turistiche che non hanno resistito al duro e prolungato colpo di una crisi che non ha avuto precedenti.

Le previsioni di ripresa del turismo mondiale sono direttamente proporzionali alla diffusione dei vaccini anti COVID-19 e alla velocità con il quale verranno distribuiti, in quanto la campagna vaccinale sancirà la fine delle restrizioni imposte dai singoli stati e una ripresa degli spostamenti con una finalità leisure. Come riportato in precedenza la campagna vaccinale si sta sviluppando in maniera disomogenea a causa delle frizioni geopolitiche derivate dalla corsa al vaccino e allo sbilanciamento della distribuzione dei vaccini a livello mondiale. Nonostante ciò entro la fine di giugno 2021 quasi la totalità dei paesi con un'economia avanzata godrà di un numero sufficiente di vaccini per riprendere la quotidianità e far ripartire anche il settore turistico.

Secondo il presidente dell'UNWTO Zurab Pololikashvili, la crisi causata dal COVID-19 rappresenta un'opportunità per ripensare al settore turistico e ricalibrare le priorità di quest'ultimo con il fine di renderlo più sostenibile, più inclusivo e resiliente per far sì che crei un beneficio equo e giusto. Inoltre, secondo il "World Travel & Tourism Council" per una ripresa rapida ed efficace sarà necessario una forte collaborazione tra istituzioni a livello globale le quali dovranno provvedere alla creazione di protocolli e standard globali per tutte le imprese coinvolte direttamente ed indirettamente nella creazione dell'offerta turistica, favorendo così una ripresa della fiducia del turista e una ripartenza uniforme e sicura del traffico turistico. Tutto ciò dovrà essere accompagnato dall'inserimento delle nuove tecnologie in tutte le fasi dell'esperienza turistica del cliente, per facilitare il coordinamento dei vari settori e controllare un eventuale rialzamento dei contagi grazie ad un efficace metodo di tracciamento.

In questa direzione va sicuramente la decisione da parte dell'Unione Europea, la quale ha deciso di porre degli obblighi alle nazioni che vorranno usufruire del "Recovery Fund" imponendo loro di investire almeno il 20% del denaro ricevuto in investimenti che permettano l'ammmodernamento delle infrastrutture tecnologiche e l'inserimento di nuove tecnologie all'interno della propria nazione.

CAPITOLO II

La crisi del traffico aereo e gli aiuti offerti dagli stati

2.1 Il crollo del traffico aereo nel 2020

Il settore turistico si caratterizza per la grande varietà delle imprese che lo formano, creando una filiera molto ampia ed articolata che può variare moltissimo in base alla tipologia dell'offerta, che può essere presentata come un pacchetto turistico già assemblato o può essere creato dal turista stesso che in base alle sue preferenze modella l'esperienza turistica che intende vivere. All'interno del fenomeno turistico mondiale un elemento che ha sconvolto e rimodellato il settore è stato l'avvento di Internet, il quale ha connesso ogni individuo ad una vastissima scelta di servizi tra i quali scegliere, favorendo una globalizzazione del settore e alzando di moltissimo il livello di competitività all'interno del mercato.

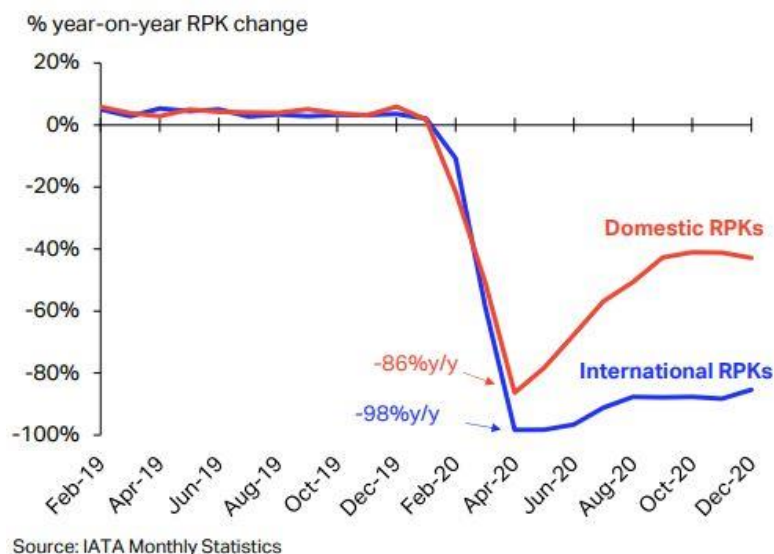


(Figura 2.1) Fonte: <http://www.ritardatapartenza.it/>

Un altro fattore determinante che ha riscritto le regole del traffico turistico è stato lo sviluppo e la crescita del settore del trasporto aereo, grazie al quale ogni destinazione del globo terrestre è diventata raggiungibile e connessa al resto del mondo. Con lo sviluppo delle compagnie low-cost lo scenario mondiale del traffico aereo ha subito un ulteriore sviluppo, in quanto l'accessibilità ai voli di linea è cresciuta a dismisura aumentando sempre di più il bacino della clientela delle compagnie aeree, aumentando la competitività nel settore, favorendo così uno sviluppo sempre più efficace nell'ottimizzazione dei costi e nella massimizzazione dei profitti.

L'aumento dei dati a disposizione delle compagnie aeree ha permesso uno studio e un'analisi sempre più dettagliata riguardo alle preferenze dei clienti attuali e potenziali e al loro comportamento nelle fasi di ricerca, prenotazione e acquisto del biglietto aereo; l'elaborazione dell'enorme mole di dati raccolti, da parte di imprese specializzate, ha permesso alle compagnie aeree di migliorare e implementare la propria offerta rendendola sempre più competitiva. Un esempio lo fornisce la percentuale della capacità di carico media di passeggeri negli aeromobili che in dieci anni, secondo i dati dell'ICAO, è cresciuta dal 78% all'82% aumentando nettamente l'ottimizzazione del trasporto dei passeggeri.

Ovviamente l'aspetto che nessuno si sarebbe mai aspettato era una crisi che mettesse in dubbio ogni certezza maturata dalla fine delle Grandi Guerre, che ribaltasse completamente il quadro mondiale del traffico aereo e che mettesse in discussione



(Figura 2.1.1) Fonte: IATA Monthly Statistics

tutte le aziende del settore con un crollo della domanda, secondo i dati IATA, del 66% nel giro di pochi mesi. Gli elementi scioccanti di questa crisi senza precedenti sono stati la velocità con cui la situazione è peggiorata e il crollo in termini numerici dei passeggeri.

I fattori che hanno causato questa enorme crisi nel settore dell'aviazione sono state le chiusure delle frontiere a livello globale, i controlli molto severi per viaggiare e infine il crollo della "travel confidence", tutti causalità derivate dagli effetti devastanti del COVID-19. Secondo i dati IATA presenti all'interno del report "Air Passenger Market Analysis" di dicembre 2020, il crollo del 66% del traffico aereo in termini di RPK nel 2020, rappresenta la crisi più grave nella storia dell'aviazione. In particolare, a risentirne maggiormente è stato il traffico aereo internazionale, il quale ha iniziato a subire un crollo in termini di RPK a fine febbraio con una diminuzione intorno al -20% rispetto al 2019, raggiungendo il livello minimo a fine aprile con uno scioccante -98% rispetto all'anno precedente (IATA,2020).

Nei mesi successivi la ripresa è stata minima chiudendo l'anno con un -80% in termini di RPK del traffico aereo internazionale, il quale ha risentito moltissimo dell'inasprimento delle chiusure dei confini in aprile e a ottobre in seguito all'esplosione della seconda ondata dei contagi e all'apparizione delle prime varianti di COVID-19. Per quanto riguarda il traffico aereo domestico invece, il crollo è stato indubbiamente drammatico con una diminuzione dell'RPK, a cavallo tra febbraio e aprile, di ben 86 punti percentuali rispetto all'anno precedente; nonostante la gravissima situazione, il traffico aereo domestico ha intrapreso una netta risalita nei mesi successivi culminata a fine ottobre 2020 quando la differenza year-on-year si è ridotta al -40% (IATA,2020).

Ovviamente il gli spostamenti all'interno della stessa nazione non hanno avuto la stessa mole di restrizioni come nel traffico internazionale, perciò la ripresa del traffico domestico è stata molto più accentuata; nonostante ciò l'aspetto negativo è

rappresentato dal fatto che sia traffico internazionale che quello domestico, dopo una leggera ripresa, abbiano mantenuto un livello in termini di RPK preoccupante, segnando nel quarto trimestre un diminuzione del 69.7% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Secondo i dati IATA all'interno dell'"Air Passanger Market Analysis" di dicembre 2020, il continente che ha subito maggiori perdite in termini di RPK è stato il Medio Oriente, con un calo del -72.2% nel 2020 rispetto all'anno precedente, pagando più di altri continenti il crollo dei voli aerei a lungo raggio, i quali rendevano gli stati del Medio Oriente uno scalo obbligatorio per il raggiungimento di moltissime destinazioni.

Per quanto riguarda il numero di "Avilable Seats per Kilometer", un altro fattore determinante per comprendere l'andamento del traffico aereo, secondo il report sull'analisi del flusso turistico mondiale del 2020 elaborato dalla IATA, è stato un anno disastroso in quanto le compagnie aeree hanno dovuto ridurre moltissimo la capacità dei voli aerei per rispondere in maniera efficace al blocco totale degli spostamenti alle restrizioni imposte dalle nazioni. La IATA riporta un crollo del 56.5% in termini di ASK nell'anno 2020 rispetto ai numeri dell'anno precedente, una netta diminuzione che è stata per 9 punti percentuali meno grave del fattore RPK. Anche in questo caso la diminuzione dell'ASK nei voli internazionali è stata molto più accentuata con un calo del 68.1% rispetto ai voli domestici, i quali hanno retto meglio il colpo della crisi con una diminuzione del 35.7% (IATA,2020).

Grazie all'analisi di questi due fattori è possibile stabilire quale sia stata la capacità di carico dei vettori aerei nel 2020, la quale ha riportato dei numeri disastrosi, segnando una diminuzione del 24.6% solo nel mese di dicembre e un totale di -17.8% per quanto riguarda il 2020. Analizzando questi numeri si può comprendere la gravità della situazione e l'unicità della crisi che le compagnie aeree hanno dovuto reggere; per molti di questi vettori è stato difficilissimo reagire in maniera repentina al collasso della domanda riaggiustando la propria capacità di carico, tenendo conto del continuo sviluppo delle restrizioni imposte dalle nazioni in tutto il mondo, in maniera disomogenea e in molti casi contraddittoria. Di conseguenza la media annuale di

capacità di carico per il 2020 è stata solamente del 64.8% che rappresenta un calo di 17.8 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

Ponendo l'attenzione sull'andamento del "Passanger Load Factor" nei diversi continenti, possiamo osservare che nel dicembre 2020 il continente che ha mostrato il calo maggiore è stato il Medio Oriente con una diminuzione del 33% rispetto a dicembre 2019; per quanto riguarda l'Europa il calo è stato minore ma pur sempre drammatico, con una diminuzione del 25% rispetto allo stesso periodo nel 2019 e a livello globale l'industria del traffico aereo ha visto una diminuzione della capacità di carico del 24.6% solamente nel mese di dicembre 2020.

Dal punto di vista economico la IATA stima l'ammontare delle perdite da parte delle compagnie aeree a livello globale, nel 2020, è stato di oltre \$118 miliardi, causati dal crollo della domanda a partire da inizio febbraio e culminato con il picco di cancellazioni ad aprile; queste enormi perdite di denaro sono state causate dalla diminuzione del 31% del fatturato dei vettori aerei che hanno comunque dovuto provvedere al pagamento dell'insieme dei costi fissi, dei costi variabili, dei costi del personale, delle tasse, e di innumerevoli rimborsi di biglietti già venduti, causando un picco dell'indebitamento da parte delle diverse società.

A livello di subcontinenti le perdite di denaro maggiori sono avvenute, secondo le stime del "Financial Results" della IATA redatte a inizio 2021, in Nord America, nel quale il profitto netto è crollato durante tutto l'anno chiudendo con una perdita di \$45.8 miliardi dovuto ad una riduzione del fatturato ante oneri finanziari del 40%; questo crollo così rovinoso è stato molto significativo in quanto la regione del Nord America gode del traffico aereo più redditizio a livello globale e di conseguenza il governo americano ha dovuto varare un programma di sostegni per le compagnie aeree e per i lavoratori del settore dell'aviazione senza precedenti, permettendo così ai vettori americani di non tagliare il personale, mantenendo la propria operatività per una ripartenza futura. a la seconda subregione per perdite a livello di profitto netto è stata l'Asia-Pacifico con oltre \$31 miliardi persi in un solo anno, segnando dal punto di vista del margine EBIT un calo del 18%, il quale rappresenta una diminuzione di fatturato meno grave rispetto agli altri subcontinenti (IATA,2021).

All'Asia-Pacifico segue l'Europa, con l'ammontare del profitto netto a -\$26.9 miliardi nel 2020 rispetto all'anno precedente, dovuto al drammatico risultato delle compagnie aeree sul suolo europeo, con una riduzione del fatturato in termini di margine EBIT del 38%, che si avvicina alle perdite del Nord America (IATA,2021).

Infine, il Medio Oriente ha riportato una perdita del profitto netto di \$7.1 miliardi, pagando a caro prezzo il crollo del traffico aereo a lungo raggio, con una diminuzione del fatturato che ha toccato, in termini di EBIT margin, il 34% avvicinandosi molto alle prestazioni del subcontinente americano ed europeo, ma contendendo notevolmente le perdite economiche (IATA, 2021).

Government aid made available to airlines due to COVID-19, by type (USD bn)



Source: IATA Economics using public information and data from SRS Analyser, DDS, FlightRadar 24, TTBS, ACIC, Platts, Airline Analyst, annual reports. Government measure included up until 7 Sep 2020



(Figura 2.1.2) Fonte: IATA Economics

La crisi causata dalla diffusione del COVID-19 non ha precedenti e gli effetti economici che ha avuto e che sta avendo sono devastanti, per tutti i settori economici, ma come abbiamo visto in precedenza, uno dei settori più colpiti è stato quello dei trasporti e in particolare il trasporto aereo. A causa delle chiusure a livello globale del traffico aereo, le quali hanno avuto intensità diverse durante il corso del 2020 e l'inizio del 2021, la perdita economica del settore è stata enorme e senza precedenti. La maggior parte dei fondi per salvare il settore del trasporto aereo ed evitare decine di fallimenti di compagnie aeree è venuto direttamente dagli stati attraverso diverse modalità di aiuto; attraverso questo grafico (Figura 2.1.2), è possibile capire come siano intervenuti gli stati, i quali fino al 7 settembre 2020 secondo i dati elaborati dalla "IATA

Economics”, hanno raggiunto un totale di \$161,9 miliardi. La maggior parte dei fondi stanziati dagli stati per contenere gli effetti devastanti del COVID-19 sul bilancio delle compagnie aeree, è stato erogato sotto forma di sussidi, prestiti a fondo perduto, prestiti garantiti e iniezioni di liquidità, raggiungendo un totale a inizio settembre 2020 di \$99,7 miliardi (IATA,202). Successivamente gli aiuti ai vettori sono stati erogati attraverso sussidi salariali per un ammontare di oltre \$40 miliardi, e i restanti \$22.2 sono stati stanziati tramite la tassazione aziendale, la tassazione industriale e le tasse sul carburante. Di seguito vedremo alcuni esempi di programmi sviluppati da alcuni stati, per soccorrere economicamente le compagnie aeree di bandiera, dando loro un supporto finanziario, ma allo stesso tempo per far sì che la popolazione potesse usufruire, nonostante la pandemia, di un servizio di trasporto aereo minimo.

2.2 L’Unione Europea

Nel caso dell’Unione Europea, la Commissione Europea tramite la BCE, ha fornito un aiuto fondamentale nel settore del traffico aereo europeo intervenendo in modo cruciale per il salvataggio di molte società; tutto ciò è stato possibile grazie alla presenza dell’articolo 107(2)(b) del “Treaty on the Functioning of the European Union” attraverso il quale è possibile approvare, da parte della Commissione dell’Unione Europea, misure economiche di soccorso degli Stati membri, per aiutare le aziende o settori specifici colpiti dagli effetti di avvenimenti eccezionali. Ovviamente la diffusione del COVID-19 e la crisi che ha causato all’interno del settore del traffico aereo ricade all’interno di questa norma, a causa dell’eccezionalità dell’evento e dell’effetto devastante che ha avuto e sta tutt’ora avendo sull’economia globale. Un’ulteriore forma di soccorso economico da parte dell’Unione Europea è rappresentata dall’articolo 107(3)(c) del TFEU che permette agli Stati membri di aiutare e soccorrere le imprese che hanno gravissime carenze di liquidità e fornirle un aiuto immediato.

Successivamente, in aggiunta alle norme già presenti prima dello scoppio della pandemia di COVID-19, la Commissione europea ha approvato il 3 aprile 2020 un “Temporary Framework” il quale si basa sull’articolo 107(3)(b) del TFEU e permettere agli Stati membri di utilizzare in maniera flessibile tutti gli aiuti previsti dall’UE in periodo nel quale tutta l’economia dell’Unione è sotto un incredibile stress finanziario; tra questi aiuti all’economia europea sono presenti sovvenzioni dirette, agevolazioni fiscali, l’inserimento di garanzie statali per i prestiti erogati dalle banche in favore di società che hanno urgente necessità di liquidità, prestiti pubblici agevolati in favore delle società e una salvaguardia da parte dell’UE per le banche che incanalano aiuti economici agli Stati membri.

All’interno del “List of Member State Measures approved under Articles 107(2)b, 107(3)b and 107(3)c TFEU and under the State Aid Temporary Framework”, pubblicato dalla Commissione Europea, possiamo osservare i principali interventi dell’UE nell’approvazione di prestiti a fondo perduto o prestiti agevolati agli Stati membri, per soccorrere le società del settore aereo danneggiate dalla diffusione del COVID-19. Dal documento pubblicato dalla Commissione, spiccano per la loro somma, diversi interventi tra cui, il prestito pubblico garantito dallo stato erogato dalla Commissione Europea il 27 aprile 2020 in favore della Germania, per una somma di €500 milioni per soccorrere la compagnia aerea tedesca “Condor”, la quale, già con il fallimento del tour operator inglese Thomas Cook, aveva subito una forte carenza di liquidità e che l’avvento della pandemia ha ulteriormente svuotato le casse della società. Secondo la conferenza stampa, tenuta a Bruxelles il 27 aprile 2020 della Commissione Europea, il prestito è avvenuto tramite la banca “Kreditanstalt für Wiederaufbau” e ha permesso alla società Condor di compensare quelle gravissime perdite avvenute a causa della cancellazione di moltissimi voli e del massiccio rimborso dei biglietti; nonostante ciò il danno reale subito dalla società verrà calcolato alla fine della crisi e in caso di eccesso dei fondi stanziati dall’UE, la compagnia aerea Condor dovrà essere restituito allo Stato tedesco.

Un altro intervento molto consistente, che risalta all’interno della lista di finanziamenti approvati all’interno del documento pubblicato dalla commissione il 12 aprile 2020, è stato quello deliberato il 10 giugno 2020 con l’approvazione di un piano da €1.2

miliardi, in favore della compagnia aerea portoghese “Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.”, per compensare le gravissime carenze di liquidità causata dalla crisi del COVID-19 e favorire una ricostruzione della società, affinché possa produrre una redditività a lungo termine. La “TAP” è una delle compagnie aeree più importanti del Portogallo che, stando ai dati della press conference tenuta dalla Commissione europea il 10 giugno 2020, nel 2019 ha trasportato 17 milioni attraverso la sua flotta di 105 aerei in oltre 38 paesi in 95 destinazioni in tutto il mondo. Il piano approvato dall’UE ha però un tempo massimo di sei mesi, per far sì che la società elabori le strategie necessarie per uscire dalla situazione di crisi e garantire una redditività futura; nel caso in cui la società non adempisca agli obblighi presenti nelle clausole del prestito, la compagnia dovrà rimborsare tutto il denaro ricevuto. Questo intervento di salvataggio, da parte dell’Unione Europea, è stato necessario per permettere alla TAP di sfruttare a pieno l’innalzamento della domanda nei mesi estivi, la quale rappresentano il periodo più florido dell’anno, per quanto riguarda i viaggi “leisure”, in cui la maggior parte delle compagnie aeree produce il fatturato necessario per coprire le spese societarie di tutto l’anno.

Per quanto riguarda l’Italia, come si evince dall’“List of Member State Measures approved under Articles 107(2)b, 107(3)b and 107(3)c TFEU and under the State Aid Temporary Framework” pubblicato dalla Commissione Europea, l’intervento più massiccio da parte dell’UE, ha riguardato la compensazione dei danni subiti da Alitalia a causa della crisi pandemica iniziata a gennaio 2020. L’UE ha finanziato la compagnia aerea italiana di €199.45 milioni, attraverso una delibera della Commissione il 4 settembre 2020, informando gli altri Stati membri tramite una conferenza stampa. In questa occasione sono state riportate le procedure investigative formali messe in atto dall’UE per quanto riguarda i prestiti forniti dallo Stato italiano nel 2017 e nel 2019 in favore della propria compagnia aerea di bandiera. È chiaro perciò come il bilancio della società aerea italiana fosse già disastroso prima dell’avvento del COVID-19, il quale ha peggiorato ulteriormente la situazione, rendendo necessario l’intervento di fondi europei per evitare un possibile fallimento. Secondo il documento europeo riguardo gli interventi a sostegno delle compagnie aeree nel 2020-21, l’aiuto fornito dall’Europa nei confronti di Alitalia però, ha avuto una seconda attuazione il 29 dicembre 2020 con

un ulteriore stanziamento di €73 milioni, per coprire tutte quelle perdite avvenute nel periodo estivo e ad un peggioramento della situazione sanitaria in autunno, causando una forte diminuzione del traffico aereo domestico ed internazionale. Ovviamente l'importanza che ricopre Alitalia all'interno del panorama del traffico aereo europeo è senza dubbio di grande rilevanza, in quanto solo nel 2019, quest'ultima, stando ai dati forniti dalla Commissione Europea, ha trasportato circa 20 milioni di persone in centinaia di destinazioni in tutto il mondo attraverso l'utilizzo di una flotta di 95 aeroplani (IATA,2020). È chiaro come una compagnia aerea di tali dimensioni sia fondamentale per l'Italia e per l'economia europea, infatti l'EU ha stanziato attraverso una concessione diretta quasi €273 milioni nel giro di quattro mesi, per garantire una continuazione dell'attività e un rilancio nel periodo che seguirà la sconfitta del COVID-19 e l'uscita dalla crisi del traffico aereo.

La linea operativa del governo francese invece, secondo quanto riporta la Commissione Europea, è stata quella di compensare i danni causati dal COVID-19 alle compagnie aeree, con una licenza operativa in Francia, attraverso la possibilità di rinviare il pagamento di alcune tasse in un periodo molto più lungo di oltre di 24 mesi. Mentre i governi svedesi e danesi hanno unito le risorse per fornire alla SAS (Scandinavian Airlines) un prestito di \$302 milioni per i danni subiti dal crollo del traffico aereo. Il governo norvegese ha chiuso un accordo tra SAS e "Norwegian Airlines" per garantire un servizio minimo per permettere ai cittadini norvegesi di muoversi nei paesi limitrofi; questa politica conservativa ha permesso di minimizzare l'ammontare di "Cash Burn" nel bilancio delle compagnie scandinave.

Un altro intervento cruciale attuato dall'Unione Europea in favore delle compagnie aeree comunitarie è stato quello di modificare il Regolamento (EEC) No 95/93 sulle regole di allocazione degli slot negli aeroporti della Comunità Europea. Il problema di questo regolamento era il fatto che i vettori erano costretti ad utilizzare almeno l'80% degli slot aeroportuali che gli erano stati allocati e se questo non fosse avvenuto sarebbe subentrata la regola "use-it-or-lose-it". Da febbraio 2020 in poi, questo adempimento non è più stato possibile, in quanto il traffico aereo è crollato e i vettori hanno dovuto cancellare un elevatissimo numero di voli già programmati per evitare di far decollare aerei deserti con costi elevatissimi in termini di "Cash Burn" e dal punto di

vista dell'inquinamento ambientale. A questo punto è dovuta intervenire la Commissione Europea attraverso la presentazione di una proposta per la modifica di questo regolamento il 13 marzo 2020, per far sì che le compagnie aeree fossero tutelate facendo valere il loro diritto di anteriorità per l'allocazione degli slot aeroportuali per l'anno successivo, pur non eseguendo il numero minimo di voli previsto.

L'organo che ricompre il ruolo di coordinatore degli slots aeroportuali, attraverso questa modifica, ha potuto riallocare gli slot liberati da una determinata compagnia aerea, in quanto priva di domanda, e assegnati temporaneamente ad un'altra compagnia aerea la quale necessitava dello slot in quel determinato periodo, senza però privare il diritto di precedenza per le allocazioni future di quel determinato slot alla compagnia che ne era possesso in origine. Infatti, come osserveremo in seguito, le strategie per la gestione della capacità da parte delle compagnie aeree è stata molto differente tra di loro, con alcuni vettori che hanno mantenuto una capacità alta e quindi hanno avuto bisogno di più slot, mentre altri hanno intrapreso una strategia più conservativa occupando di conseguenza meno slot aeroportuali.

2.3 Gli Stati Uniti d'America

Per quanto riguarda gli Stati Uniti, attraverso una conferenza stampa del "U.S. Department of the Treasury" del 20 aprile 2020, possiamo conoscere quale sia stato il programma di soccorso, da parte del Dipartimento del Tesoro americano, alle proprie compagnie aeree tra cui sono presenti i principali vettori americani, tra cui "Delta Airlines", "American Airlines", "Southwest Airlines" e "United Airlines". Questo programma ha permesso al settore dell'aviazione americano di tutelare soprattutto i lavoratori di queste compagnie, che attraverso i fondi stanziati dallo Stato americano, hanno potuto ricevere il proprio salario. Questa strategia ha permesso di mantenere

intatta l'industria dell'aviazione, garantendo una sicurezza ai lavoratori e favorendo una prontezza del settore del trasporto aereo americano appena la crisi causata dal COVID-19 inizierà a rallentare. Secondo una conferenza stampa del "U.S. Department of the Treasury" del 20 aprile 2020, l'accordo tra Stato e vettori ha portato alla creazione di un "Payroll Support Program" supportato dallo stanziamento di \$2.9 miliardi per garantire i primi pagamenti.

Dalla "Press Release" del Dipartimento del Tesoro americano del 20 aprile 2020, possiamo stabilire che questo programma è contenuto all'interno di una manovra molto più ampia chiamata "Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act" (CARES) che fornisce un aiuto economico a imprese e lavoratori americani dislocati nei vari settori economici di fronte alla gravissima emergenza del COVID-19. Secondo le linee guida fornite dal Dipartimento del Tesoro americano il 30 marzo 2020, questo supporto per il pagamento degli stipendi dei lavoratori nel settore dell'aviazione, si sviluppa attraverso lo stanziamento di tre importi aggregati.

Il primo consiste in un totale di \$25 miliardi per il supporto alle compagnie aeree, il secondo consiste in \$4 miliardi di dollari per aiutare le compagnie aeree che si occupano del settore cargo e infine sono stati stanziati \$3 miliardi per compensare le perdite di alcuni appaltatori tra cui le imprese per i servizi di catering, per il funzionamento degli aeroporti come il servizio di carico e scarico dei bagagli dagli aeromobili, i servizi di Check-in o quelli di pulizia. I vincoli che ha posto lo Stato americano per l'utilizzo di questi fondi riguardano l'obbligo di utilizzare il denaro stanziato esclusivamente per pagare i salari dei dipendenti ed eventuali benefit; inoltre, le compagnie aeree sono state obbligate ad astenersi da licenziamenti o dalla riduzione delle tariffe salariali dei propri dipendenti. È chiaro come l'intervento dello Stato sia stato fondamentale per prevenire una valanga di licenziamenti nel settore dell'aviazione, permettendo alle compagnie aeree di provvedere ai costi del personale tramite gli aiuti stanziati dallo Stato e favorendo un rilancio del settore. A questi fondi sono state escluse tutte le aziende insolventi che avevano già intrapreso le procedure fallimentari presso un tribunale.

Lo Stato americano, attraverso il Dipartimento del Tesoro, ha dovuto intervenire con un ulteriore programma di prestiti per soccorrere le compagnie aeree dalla drammatica situazione del blocco del traffico aereo. All'interno del "CARES" Act, pubblicato il 27 marzo 2020 dal governo degli Stati Uniti, è presente la sezione 4003(a) che permette al Dipartimento del Tesoro di erogare prestiti e altri tipi di investimenti per fornire liquidità a società che hanno sofferto le conseguenze della pandemia del COVID-19 e che possiedono i prerequisiti ritenuti necessari dal dipartimento per ricevere il prestito. La sezione 4003(b) definisce le somme che sono state stanziare dallo Stato americano il 30 marzo 2020 per effettuare queste iniezioni di liquidità e prevede un totale di \$25 miliardi per le compagnie aeree che operano nel trasporto di passeggeri, \$4 miliardi per i vettori che operano nel settore cargo e ulteriori \$17 miliardi per tutte le società che operano nel settore aereo e ne garantiscono il funzionamento e la sicurezza.

Dalla sezione 4003(b) del "CARES Act", si evince che il Dipartimento del Tesoro americano, per i prestiti erogati alle compagnie aeree, ha previsto un tasso di interesse paragonabile ai livelli dei tassi di mercato precrisi, ed è emesso ad un tasso che riflette il rischio del prestito effettuato dallo Stato. La durata del prestito non potrà andare oltre i cinque anni e le società che ne usufruiranno non potranno acquistare titoli azionari propri o di società affiliate all'interno del mercato finanziario prima del decorso di 12 mesi dalla decadenza del prestito e prima di questo termine, le società mutuarie non potranno pagare i dividendi o esercitare altre distribuzioni di capitale ai titolari delle proprie azioni ordinarie. Come tutela per lo stato, il Dipartimento del Tesoro ha introdotto come condizione necessaria per le società quotate in borsa, la garanzia di una quota partecipativa della società mutuataria oppure di una applicazione del "senior debt instrument", cioè la garanzia di precedenza, del pagamento dei debiti con lo Stato. Infine, il "CARES Act" prevede che il Dipartimento del Tesoro americano pubblichi le informazioni riguardanti i prestiti erogati alle compagnie aeree, entro 72 ore dalla transazione del denaro.

Nel documento rilasciato dal Dipartimento del Tesoro americano riguardo i fondi erogati in favore delle compagnie aeree statunitensi, tra i molti prestiti erogati dal dipartimento, spicca il prestito approvato il 29 aprile 2020 nello stato di New York alla

“JetBlue Airways Corporation” della somma di \$1,948.000.000, per coprire le perdite subite dalla compagnia nei mesi iniziali della crisi. Un altro intervento molto rilevante da parte dello Stato americano in supporto dei vettori è stato quello in favore di “American Airlines, INC.”, caratterizzato da un prestito di \$7.500.000.000 approvato dal Tesoro il 18 aprile 2020 nello stato del Texas. Altri prestiti molto sostanziosi erogati dallo Stato americano sono stati quelli in favore della compagnia aerea “Alaska Airlines, INC.” di ben \$1.928.000.000 per far fronte alle gravi perdite dovute alla pandemia, approvato nello stato di Washington il 17 aprile 2020 e l’enorme prestito effettuato alla “United Airlines, INC.” di \$7.491.000.000 erogato il 17 aprile 2020 nello stato dell’Illinois. L’ammontare delle cifre di questi prestiti rendendo in maniera efficace la gravità della crisi che ha subito il settore aereo nel 2020 e all’inizio del 2021.

Da notare è la prontezza con il quale lo Stato americano abbia supportato i propri vettori, fornendo loro una linea di credito immediata già nella seconda metà di aprile 2020, quando la pandemia di COVID-19 aveva bloccate quasi completamente il traffico aereo globale, permettendo loro di coprire le enormi perdite grazie agli ingenti prestiti ma dall’altro lato garantire un’ulteriore linea di credito per permettere la continuazione del pagamento degli stipendi alla quasi totalità del personale del settore aereo americano, bloccando così ogni forma di licenziamento.

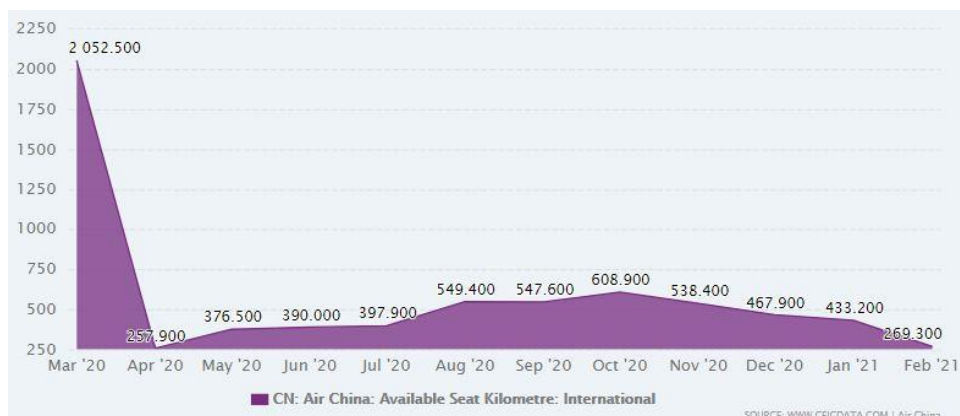
2.4 La Cina

La crisi sanitaria causata dalla diffusione del COVID-19 ha colpito per prima la Cina, nella regione di Wuhan, già a novembre del 2019, per poi diffondersi a macchia d'olio in tutto il paese e molto rapidamente nel resto del mondo. La Repubblica Popolare cinese, per combattere gli effetti economici della crisi, ha promulgato una serie di interventi finanziari per soccorrere le imprese e alleggerirle dall'enorme stress finanziario sotto il quale erano sottoposte già alla fine del 2019, a causa del blocco del commercio di beni e servizi sul suolo cinese. Alcuni degli strumenti finanziari utilizzati dal governo cinese per far fronte alla crisi ed aiutare le imprese sono stati, l'erogazione di prestiti attraverso il Dipartimento delle Finanze, la riduzione dei costi per i servizi di garanzia finanziaria e l'ottimizzazione delle procedure per l'emissione di obbligazioni societarie (Alex Zhang Z., 2020).

Tra questi interventi finanziari le politiche che hanno supportato il settore del traffico sono state promosse dal "Department of Finance" ("MOF") in collaborazione con la "Civil Aeronautics Administration of China" ("CAAC") per colmare le ingenti perdite del settore e supportare i vettori cinesi durante la pandemia. I due organi del governo cinese hanno raggiunto un accordo unito, per garantire un'efficacia degli interventi, all'interno del quale la "CAAC" ha avuto il ruolo di stimare le perdite delle compagnie aeree cinesi grazie all'enorme mole di dati a disposizione, e il "MOF" ha avuto il compito di stanziare i fondi. Grazie ad una circolare pubblicata il 4 marzo 2020, dalla "CAAC" e "MOF", è possibile osservare quali siano state le politiche finanziarie varate dal governo cinese.

Secondo la "Air Support Circular" gli aiuti stanziati sono stati previsti sia per le compagnie aeree cinesi che per quelle internazionali che offrono voli in entrata e in uscita dalla Cina, con il fine di mantenere intatto la connessione tra il "main land" cinese e i paesi limitrofi, come Hong Kong SAR, Macao SAR o la provincia di Taiwan. I fondi stanziati dal "MOF" sono stati destinati alle compagnie aeree che, a causa del COVID-19, non hanno potuto operare da inizio 2020 in poi, ma anche alle compagnie

che non hanno smesso di volare e a coloro che hanno ripreso il loro servizio dopo un blocco iniziale.



(Figura 2.4) Fonte: www.CEICDATA.com

Stando al “Air Support Circular” l’ammontare dei fondi per ogni vettore è stato calcolato in base al numero di posti offerti per chilometro, con un compenso di CNY 0.0176 a ogni “seat kilometer” per le rotte coperte da più di una compagnia aerea, mentre un totale di CNY 0.0528 per le rotte che vengono coperte da una sola compagnia aerea. Per ricevere i fondi, i vettori hanno dovuto fornire alla “CAAC”, entro il settimo giorno di ogni mese, i documenti riguardanti le informazioni sulle rotte aeree, sulla frequenza di volo, i tipi di aeromobili utilizzati, il numero di “Available Seat per Kilometers” e un inventario sui costi e sul fatturato. Utilizzando i dati di Air China riguardanti l’indice di ASK dei voli internazionali elaborati dalla CEIC, possiamo osservare come ad aprile 2020 l’indice sia crollato e i posti disponibili per chilometro sono passati dagli oltre 2 milioni di unità di marzo 2020 alle 258 mila unità di aprile 2020; ovviamente questo grave crollo è stato causato dal blocco del traffico aereo a lungo raggio, favorendo lo sviluppo del traffico domestico. È chiaro che il governo cinese abbia dovuto supportare pesantemente i propri vettori di fronte ad una diminuzione così drastica del traffico aereo, intervenendo anche nell’implementazione della modifica degli aeromobili del traffico civile, in aerei finalizzati al mantenimento e all’aumento della capacità del trasporto aereo cargo nelle rotte domestiche ed internazionali per preservare la catena globale di fornitura ed approvvigionamento della Repubblica Popolare Cinese. Attraverso una notifica del 3 giugno 2020 della “CAAC” sappiamo con certezza che il governo cinese ha finanziato le modifiche delle

cabine dei passeggeri degli aeroplani per adibirle al trasporto di merci e, tramite la “CAAC”, sono stati analizzati ed approvati i progetti proposti dai vari vettori.

Dalla notifica del 3 giugno si evince che il governo ha finanziato l’80% dei lavori di modifica con un massimo di CYN 800000 per aeromobili a corridoio singolo e un massimo di CYN 1.45 milioni per gli aeromobili a doppio corridoio.

One-way flight distance	MTOW below 200 tons (10 thousand yuan/flight)	MTOW at or above 200 tons (10 thousand yuan/flight)
Less than 2000 km	0.75	1.5
2000 (inclusive) to 5000 km	1.25	2.5
5000 (inclusive) to 10000 km	2.25	4.5
10000 km and above	3	6

(Figura 2.4.1) Fonte: chinaaviationdaily.com

Inoltre, come riportato nella tabella (Figura 2.4.1), il governo cinese ha offerto degli incentivi che hanno riguardato esclusivamente i voli “cargo-only” con rotte internazionali e domestiche, i quali hanno operato dal 1 aprile 2020; le tariffe sono state calcolati in base alla distanza percorsa dai vettori e all’indice di carico massimo al decollo (MTOW); per un volo di oltre 10 mila chilometri e un MTOW uguale o superiore alle 200 tonnellate, l’incentivo erogato dal “MOF” è stato di CYN 60 mila a volo, cioè quasi 8 mila euro.

Le compagnie aeree che hanno potuto aderire a questo finanziamento sono state compagnie cinesi ma anche vettori esteri, che hanno operato voli cargo in entrata e in uscita dal suolo cinese durante il periodo della pandemia a partire dal 1 aprile 2020. La presentazione della domanda, per lo stanziamento gli incentivi, è stata presentata a cadenza mensile e ha riguardato tutte le principali compagnie aeree cinesi, tra cui “Air China Limited”, “China Southern Co., Ltd.”, “China Eastern Company Limited”.

2.5 L’Australia

Il traffico aereo all’interno dell’economia australiana ricopre un ruolo cruciale in quanto il trasporto aereo viene utilizzato moltissimo sia dai cittadini per muoversi da una zona all’altra che dai milioni di turisti che vi giungono per ammirare le moltissime attrattive turistiche che offre l’Australia. Ovviamente, la crisi dovuta alla diffusione del COVID-19 ha colpito duramente il traffico aereo australiano, sia in termini di capacità che di fatturato; secondo i dati del Dipartimento dei Trasporti australiano, il crollo dei passeggeri trasportati tra gennaio 2020 e gennaio 2021 è stato del 74%, con una diminuzione di quasi 46 milioni di passeggeri trasportati. L’indice RPK delle compagnie aeree è passato da \$72 miliardi di gennaio 2020 a \$19 miliardi di gennaio 2021 con un calo del fatturato del 74,5%, causato dalla rovinosa diminuzione della domanda e dalla conseguente diminuzione della capacità da parte dei vettori australiani.

Questa situazione di gravissima emergenza ha costretto il governo australiano a varare misure drastiche per colmare le enormi perdite delle compagnie aeree australiane. Grazie ad una conferenza stampa del ministro delle infrastrutture e dei trasporti australiano Michael McCormack del 07 giugno 2020, possiamo comprendere come il settore dell’aviazione sia stato supportato dal governo australiano attraverso lo stanziamento di \$1.2 miliardi di dollari per arginare le gravissime perdite dovute al blocco degli spostamenti. Nonostante ciò il governo australiano ha garantito un traffico aereo minimo per mantenere il network tra i vari centri abitati del suolo australiano, sia per il trasporto di passeggeri che per il rifornimento di beni di prima necessità nelle diverse zone del paese. In favore di ciò, sono stati erogati due programmi di supporto alle compagnie aeree, il primo è stato il “Domestic Network Support” (DANS), il quale ha permesso di garantire l’operatività dei vettori sulle 50 principali rotte australiane, permettendo ai cittadini di usufruire di un servizio minimo del traffico aereo domestico, garantito dallo Stato grazie alla stipula di contratti appositi con le compagnie aeree.

Il secondo programma operato dal governo australiano è stato il “Regional Airline Network Support” (RANS), per far sì che le comunità regionali continuassero ad usufruire un servizio del trasporto aereo regionale essenziale, il quale è fornito da 12 compagnie aeree regionali. Tutto ciò ha avuto l’obiettivo di garantire gli spostamenti dei cittadini australiani tra regioni e soprattutto permette agli abitanti dei posti più remoti dell’Australia di rimanere connessi con il resto del paese.

Grazie alla conferenza stampa del deputato McCormack sappiamo che a favore delle compagnie aeree australiane, il governo ha garantito un supporto finanziario notevole attraverso un programma chiamato “Australian Airline Financial Relief Package”, per il quale sono stati stanziati \$715 milioni e il quale comprende rimborsi, esenzioni dalle tasse per le accise sul carburante e l’esenzione dagli oneri per i servizi aerei delle compagnie aeree nazionali. A questo programma si sono aggiunti ulteriori \$100 milioni come supporto alle compagnie aeree regionali, permettendo loro di volare, anche senza una capienza sufficiente per la copertura delle spese, per garantire un servizio minimo al cittadino.

Secondo il “Canberra Times”, il turismo internazionale inbound in Australia è crollato del 96% a causa del COVID-19, procurando un danno economico al paese molto grave; per rilanciare il settore, come è successo per altre nazioni tra cui la Cina, il governo australiano ha voluto puntare sul rilancio del traffico aereo domestico ed il conseguente sviluppo del turismo domestico. Da inizio aprile 2021 a luglio 2021, secondo l’ABC News, lo Stato australiano coprirà le spese per la diminuzione del costo di oltre 800.000 biglietti aerei, attraverso un pacchetto di rilancio economico di oltre \$1.2 miliardi; questo progetto ha l’obiettivo di mantenere intatto il traffico aereo domestico, evitando tagli di personale, e quello di rilanciare in maniera decisa il settore turistico, ponendo l’attenzione sul rilancio delle 13 regioni australiane che hanno più subito il mancato arrivo del turismo internazionale, tra cui il paradiso della “Gold Coast” o la “Sunshine Coast”. Le compagnie aeree australiane che hanno concluso l’accordo con il governo australiano sono la “Qantas Airlines”, la “Virgin Australia” e la “Jetstar Airlines”, le quali offriranno di media quasi 46.000 biglietti ridotti al mese. L’indotto che potrebbe creare questa iniziativa è molto rilevante, in quanto, nei mesi

tra aprile e luglio, molti australiani potrebbero investire il loro soldi in un viaggio domestico, favorendo una ripresa stimata del turismo australiano del 40%.

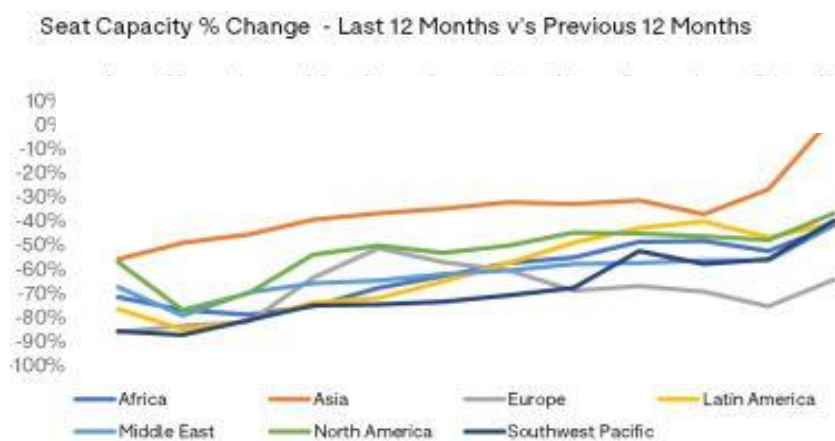
Ovviamente, la rinascita del turismo domestico in Australia dipenderà dalla campagna vaccinale che verrà intrapresa dal governo e dal conseguente allentamento delle misure restrittive, per far sì che i cittadini australiani abbiano la possibilità di spostarsi da una regione all'altra del paese per trascorrere le proprie vacanze. Nel momento in cui verrà ristabilito un buon livello di domanda per il traffico aereo domestico, il settore dell'aviazione australiano sarà pronto, in quanto il governo, attraverso i programmi di "Financial Aid", ha permesso alle compagnie aeree di mantenere gran parte del personale, garantendo un'operativa della propria flotta.

CAPITOLO III

La gestione della capacità

3.1 Analisi dei principali mercati mondiali in termini di “seat capacity”

Dal punto di vista delle compagnie aeree, la crisi causata dalla diffusione del COVID-19, ha riscritto gli equilibri che si erano consolidati negli ultimi anni, sconvolgendo in maniera drastica l'attività di molti vettori, i quali hanno dovuto ricalibrare in maniera repentina la quantità di voli da offrire sul mercato di fronte al crollo della domanda. Nel 2020, la missione delle società per il trasporto aereo è stata tutt'altro che semplice, in quanto oltre a dover tagliare drasticamente il numero di voli per limitare la perdita di denaro, quest'ultime hanno dovuto reagire con molta rapidità alla ripresa della domanda nei mesi estivi, rialzando il numero di voli per favorire una massimizzazione del revenue e usufruire al massimo del periodo più florido in termini di domanda di tutto il 2020. Un ulteriore problema per compagnie aeree è stato



(Figura 3.1) Fonte: www.OAG.com

rappresentato, come abbiamo visto in precedenza, l'obbligo da parte di quest'ultime di dover volare con aerei quasi completamente deserti, a causa di termini contrattuali presenti negli accordi stipulati con le strutture aeroportuali, per mantenere il proprio slot di atterraggio all'interno di esse.

Grazie ai dati che ci fornisce l'OAG nella sezione "Flight Database and Statistics" possiamo osservare come sia stata la variazione percentuale della "Seat Capacity" dei principali vettori negli ultimi 12 mesi rispetto ai 12 mesi precedenti a seconda dei subcontinenti. Il grafico (Figura 3.1) ci permette di osservare come l'Asia, trainata dal traffico aereo cinese, sia stata l'area geografica più reattiva alla crisi del COVID-19 in termini di traffico aereo, mostrando una ripresa già da aprile 2020 con un passaggio dal -55%, in termini di "Seat Capacity", ad un -30% a inizio dicembre, quando la curva è leggermente scesa, per poi rialzarsi notevolmente nel primo trimestre del 2021 azzerando la differenza percentuale rispetto ai 12 mesi precedenti (OAG,2021).

Le prestazioni del traffico aereo asiatico, in particolare quello cinese, sono un'eccezione rispetto al trend globale, in quanto gli stati asiatici hanno mostrato una politica restrittiva molto forte, che ha permesso un contenimento del virus veloce ed efficace. Infatti, come dimostra il grafico (Figura 3.1), tutti gli altri subcontinenti hanno mostrato dei numeri notevolmente più bassi, tra i quali spicca il Nord America, il quale ha subito un gravissimo colpo tra aprile e maggio 2020, quando il virus ha iniziato a circolare in maniera massiccia anche nel continente americano. Stando ai dati presenti nel grafico elaborato dall'OAG (Figura 3.1), le compagnie aeree nord americane infatti hanno tagliato drasticamente la "Seat Capacity" alla fine di maggio 2020, con un -75% rispetto allo stesso periodo nel 2019; da quel punto in poi i vettori nord americani hanno ripreso ad aumentare il traffico aereo per tutto il corso dell'anno, raggiungendo il picco a marzo 2021, quando la differenza rispetto all'anno precedente è scesa drasticamente, segnando un calo del 40% rispetto al 2019, recuperando in dieci mesi quasi 35 punti percentuali (OAG,2021).

Come si evince dal grafico (Figura 3.1), un'altra area geografica che ha mostrato un grande capacità nella gestione del traffico aereo è stato il Latino America, all'interno

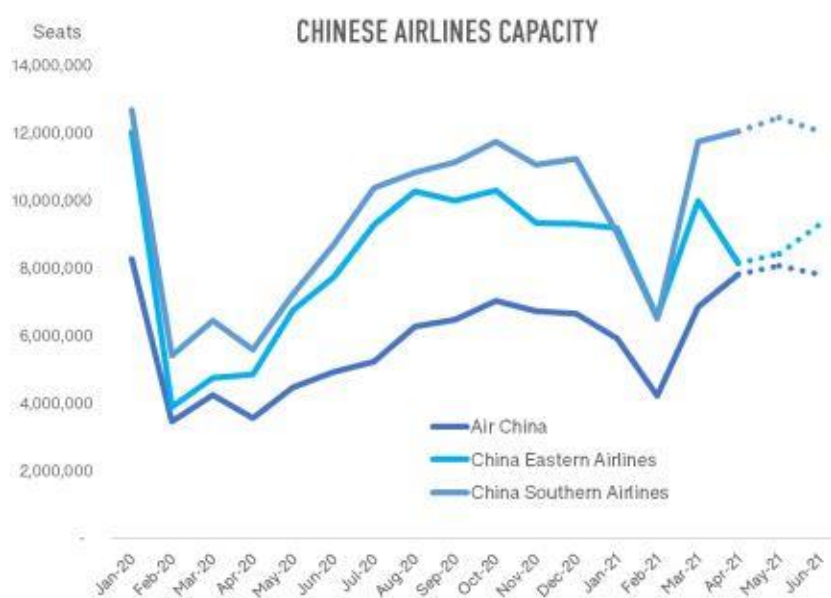
del quale i vettori aerei hanno dovuto calare drasticamente la propria attività, arrivando a toccare a maggio 2020 un -85% della “Seat Capacity”, rispetto allo stesso periodo nel 2019. Da quel momento in poi la crescita dell’attività delle compagnie aeree latino-americane non si è più fermata, toccando a gennaio 2021 un -40%, recuperando così oltre quaranta punti percentuali da fine maggio 2020; successivamente nel primo trimestre del 2021 la curva dell’attività del traffico aereo è leggermente calata a causa di un peggioramento della situazione sanitaria in Latino America.

Per quanto riguarda l’Europa i dati riguardanti l’andamento e la gestione della “Seat Capacity” presenti all’interno del grafico dell’OAG (Figura 3.1), ci mostrano che le compagnie aeree europee hanno mostrato una prontezza minore, rispetto ai vettori di altri subcontinenti, nel reagire alla crisi e nell’azzardare un aumento dell’attività aerea nei mesi successivi al crollo della domanda avvenuto ad aprile. Il traffico aereo europeo ha riportato un lieve miglioramento, dall’iniziale -85% di aprile 2020 ad un crescita di oltre trenta punti percentuali per arrivare al -50% della “Seat Capacity”, nell’agosto 2020, quando la pandemia sembrava rallentare e mostrare dei segnali confortanti (OAG,2021); però, da quel punto in poi, l’intensità del traffico aereo in Europa è crollata nuovamente raggiungendo il minimo a febbraio 2021 con dei livelli di “Seat Capacity” simili a quelli riportati ad aprile 2020, cioè con una riduzione percentuale rispetto a febbraio 2020 di quasi dell’ 80%. Questi dati ci mostrano come il continente europeo a livello di traffico aereo abbia pagato più di altre aree geografiche l’apparizione di numerose varianti di COVID-19, rallentando notevolmente la strada per il recupero di un’attività del traffico aereo normale.

La diversa gestione e programmazione della “Seat Capacity” all’interno del mercato mondiale del traffico aereo ha stravolto il panorama internazionale delle compagnie aeree modificando nettamente la supremazia dei vettori che, nel periodo precrisi, guidavano il settore. In particolare, l’andamento e l’intensità del traffico aereo ha avuto, come abbiamo visto in precedenza, un andamento completamente diverso in base all’area geografica, in quanto la risposta al virus dei vari paesi, a livello globale, è stata molto diversa, di conseguenza l’andamento della pandemia ha influito molto sulla mole del traffico aereo e sull’attività delle singole compagnie aeree.

3.2 Il mercato cinese

Il mercato più competitivo nel 2020 e inizio 2021, all'interno del settore del trasporto aereo, è stato senza dubbio il mercato cinese (OAG,2021), il quale ha saputo rispondere in maniera rapida al crollo della domanda, ripianificando in maniera ottima l'offerta e mostrando un'enorme prontezza nella ripresa iniziata ad aprile 2020. Questo aspetto dimostra come la strategia di contenimento del virus intrapresa dalla Cina abbia ripagato, oltre che dal punto di vista sanitario, anche in termini di ripresa economica, supportata e sviluppata dall'enorme capacità dell'utilizzo e della rielaborazione dei Big Data da parte della Cina, che a livello di traffico aereo,



(Figura 3.2) Fonte: www.OAG.com

rappresentano un elemento aggiunto, nel momento in cui è necessario programmare, organizzare e gestire il traffico aereo, ottimizzando così i costi e massimizzando il fatturato.

È chiaro come la gestione dei posti disponibili all'interno del traffico aereo cinese sia stata impeccabile, favorito dall'ottima esecuzione del "lockdown" nazionale nei primi mesi del 2020 che ha permesso all'intera nazione di riprendersi in modo repentino dalla crisi causata dal COVID-19.

All'interno del seguente grafico elaborato dall'OAG nel report "What are Airlines doing to be ready for recovery?" del 17 marzo 2021, possiamo osservare lo sviluppo e la gestione della capacità dei posti a sedere messa in atto dalle principali compagnie aeree cinesi.

È chiaro come la gestione della "Seat Capacity" sia stata molto simile tra i più importanti vettori cinesi, con un abbassamento drastico della capacità a febbraio 2020 seguito da una netta ripresa nei mesi estivi, per poi rallentare nuovamente a metà febbraio 2021, un periodo festivo in Cina che ha festeggiato l'anno nuovo, ma quest'anno il governo cinese ha operato un aumento delle chiusure per bloccare tutti gli spostamenti "leisure" durante le vacanze. Di conseguenza le compagnie aeree hanno dovuto regolare la propria capacità tagliando quasi 5 milioni di posti rispetto a dicembre 2020; infine, grazie ad un miglioramento della situazione sanitaria, a inizio 2021, la curva della capacità ha ripreso a salire notevolmente.

Iniziando da China Southern Airlines, il leader del mercato cinese nel settore del traffico aereo, la gestione della capacità nei mesi è stata molto dinamica e drastica, in quanto la diminuzione della "Seat capacity" nel periodo di febbraio è scesa di quasi 8 milioni di posti offerti (Figura 3.2), rispondendo in modo forte al crollo della domanda; da febbraio in poi la gestione è stata altalenante fino ad aprile, quando la capacità offerta da China Southern Airlines ha intrapreso una crescita radicale, raggiungendo il picco a fine ottobre con un totale di 11 Milioni di posti offerti. Successivamente, nei mesi invernali, la curva della capacità è crollata nuovamente di oltre 5 milioni di posti a fine febbraio a causa del blocco delle vacanze nel periodo festivo del nuovo anno cinese, per poi ripartire in maniera veemente a fine marzo, toccando livelli in termini "Seat Capacity" di gennaio 2020 che coincide con il periodo antecedente allo scoppio della pandemia, con un totale di 12 milioni di posti offerti (OAG,2021).

Per quanto riguarda la di China Eastern Airlines, la seconda compagnia aerea per capacità nel mercato cinese nel 2021, ha effettuato grandi tagli a fine febbraio con una drastica riduzione di oltre 8 Milioni di posti in un solo mese, la quale è stata ancora più marcata rispetto al leader di mercato China Southern Airlines. Da qui la China Eastern Airlines ha innalzato il livello di capacità raggiungendo il picco del 2020 nel mese di

agosto con quasi 10 Milioni di posti offerti, per poi calare gradualmente nei mesi autunnali e invernali, raggiungendo il minimo di capacità a fine febbraio 2021 quando il governo cinese ha bloccato tutti gli spostamenti “leisure”. Nei mesi successivi la capacità è stata rialzata di molto a marzo per poi calare leggermente ad aprile.

Secondo i dati sviluppati dall'OAG (Figura 3.2), l'ultima compagnia aerea che risiede nelle migliori tre compagnie del mercato aereo cinese è Air China, la quale ha uno share del traffico cinese inferiore alle due compagnie citate in precedenza, ma l'andamento della gestione della capacità per il 2020 e l'inizio del 2021 è stato molto simile. La riduzione della capacità a febbraio 2020 è stata molto netta con una diminuzione di 5 milioni di posti per poi iniziare un aumento graduale e regolare culminato a ottobre 2020 con 7 milioni di posti offerti. Da quel punto in poi la curva della capacità ha iniziato a scendere raggiungendo il minimo a fine febbraio confermando il trend che hanno avuto gli altri due competitor. Nel mese di marzo la crescita della capacità è stata imponente con un aumento di ben 4 Milioni di posti offerti chiudendo il mese con un totale di 8 Milioni di posti, avvicinandosi di molto alla capacità offerta da China Eastern Airlines.

L'abilità nella gestione della capacità, da parte delle compagnie aeree cinesi, nel mercato ha fatto sì che ben dieci compagnie aeree cinesi, secondo quanto riportato dall'OAG (Figura 3.2), rientrino nelle migliori 25 compagnie aeree mondiali, con la conferma della leadership delle compagnie che erano già saldamente all'apice del traffico aereo, ma favorendo inoltre l'ascesa di alcune compagnie aeree che prima della crisi si trovavano ai margini del mercato, che dopo più di un anno si sono posizionate a livelli elevati in termini di capacità. Un esempio è la China Express Airlines che nel 2019 non rientrava nella top 100 delle compagnie aeree per capacità e grazie ad un'ottima gestione della sua flotta ha iniziato il 2021 al dodicesimo posto del ranking mondiale del settore del traffico aereo.

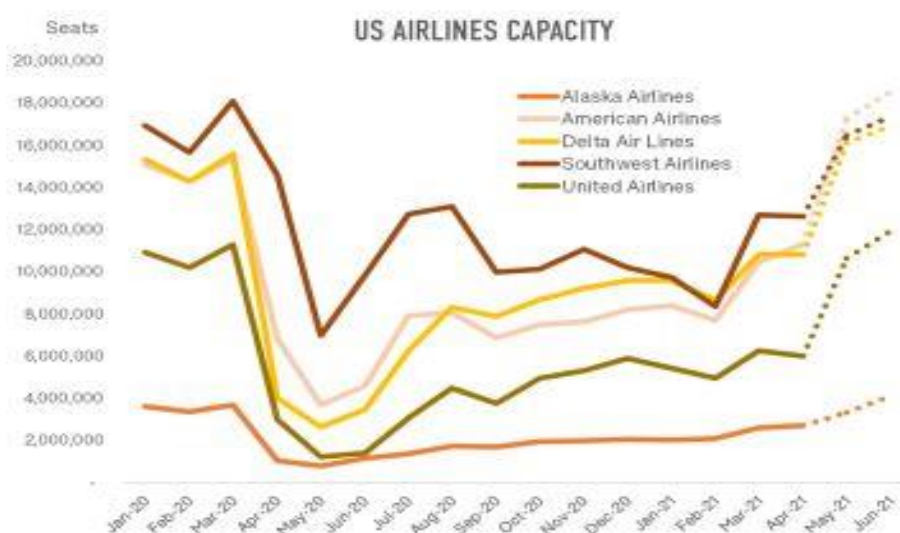
È evidente come il traffico aereo domestico cinese abbia risentito in maniera più lieve della crisi sanitaria dovuta al COVID-19, grazie ad un contenimento efficace della diffusione del virus, di conseguenza i vettori cinesi hanno potuto mantenere una capacità molto elevata per il quarto trimestre del 2020. Purtroppo, la capacità è

un'unità di misura che non garantisce il revenue per ogni "Available Seat" e quindi un'elevata capacità non è per forza sinonimo di un alto livello di guadagno da parte delle compagnie aeree. La strategia operata per la gestione della capacità, da parte dei vettori cinesi, ha visto un aumento del traffico aereo domestico, il quale ha mantenuto ottimi livelli di domanda grazie all'efficacia dei "lockdowns" imposti dal governo cinese, ma il problema consiste nel fatto che le principali compagnie aeree cinesi hanno spostato gran parte della loro capacità sul mercato domestico, a tal punto che quest'ultimo si è saturato, in quanto la domanda non è stata più sufficiente a coprire l'enorme mole dell'offerta e soprattutto, secondo gli studi elaborati dall'OAG, il traffico domestico ha un livello di revenue molto più basso rispetto al traffico internazionale, perciò le compagnie aeree hanno potuto coprire le spese variabili in maniera efficace grazie al traffico garantito dai voli domestici, ma per le esorbitanti spese fisse è stato necessario un supporto dal governo cinese attraverso una serie di prestiti ed iniezioni di liquidità.

Il disastroso trend che ha caratterizzato quasi tutto il 2020 e l'inizio del 2021, per quanto riguarda il revenue dei vettori, cambierà solo nel momento in cui ci sarà una ripresa massiccia dei voli internazionali a lungo raggio, che permetterà al bilancio delle compagnie aeree di cominciare a risollevarsi.

3.3 Il mercato americano

Per quanto riguarda la gestione della capacità, grazie ai dati del report “What are Airlines doing to be ready for recovery?” del 17 marzo 2021 sviluppato dall’OAG, possiamo osservare come le compagnie aeree all’interno del mercato americano, abbiano saputo gestire in maniera in maniera ottima il numero di “Available Seats” da offrire; l’andamento della “seat capacity” dei principali vettori americani ha avuto uno sviluppo molto simile durante tutto il 2020 e l’inizio del 2021, con una differenza di posti offerti che è dipesa dalle politiche più o meno ottimistiche delle varie compagnie



(Figura 3.3) Fonte: www.OAG.com

aeree. L’elemento che è stato determinante per una strategia vincente è stata l’affidabilità, che ha avuto il mercato americano, dal consistente traffico aereo domestico che a differenza del traffico internazionale non ha subito un declino così drastico. Dal seguente grafico (Figura 3.3), è possibile osservare come la curva della capacità si diminuita drasticamente nel periodo a cavallo tra inizio marzo e inizio maggio, causato ovviamente dalla diffusione sul suolo americano dell’epidemia di COVID-19, che ha colpito gli Stati Uniti leggermente più in tardi rispetto a quanto accaduto in Cina o in Europa.

Vediamo come generalmente la capacità offerta dai vettori americani, dopo un grave declino nel secondo trimestre del 2020, abbia ripreso quota nei mesi estivi grazie ad un rallentamento della pandemia e un conseguente innalzamento del traffico aereo.

Come visto in precedenza, il governo statunitense ha supportato in maniera massiccia il settore dell'aviazione, attraverso prestiti garantiti dallo Stato, grandi iniezioni di liquidità, e un enorme supporto finanziario per garantire il pagamento degli stipendi delle compagnie aeree e di tutte le imprese che dipendono dal traffico aereo. Questo enorme sostegno offerto dallo Stato americano ha fatto sì che le compagnie aeree americane avessero i mezzi e la prontezza per rispondere in modo repentino ai cambiamenti della domanda e alle necessità del mercato aereo domestico. Infatti, in alcuni momenti del 2020, i principali vettori americani, hanno modificato la propria capacità di oltre 10 milioni di posti nel giro di qualche settimana, come per esempio è avvenuto nel periodo tra la fine maggio 2020 e inizio giugno (OAG,2021), nel quale molte delle compagnie aeree hanno alzato la propria capacità per far fronte alle moltissime prenotazioni per le vacanze estive.

In termini di capacità, grazie ai dati dell'OAG (Figura 3.3), sappiamo con certezza che i vettori americani erano già posizionati al vertice del mercato del traffico aereo mondiale, con le prime tre posizioni occupate da "American Airlines", "Delta Airlines" e "Southwest Airlines", riuscendo a mantenere il vertice del traffico aereo mondiale anche lungo tutto il corso della pandemia, grazie ad un'ottima strategia di gestione delle proprie risorse ed una rapidità nel rispondere agli innalzamenti della domanda.

Ponendo l'attenzione sulla gestione della "seat capacity" delle principali compagnie aeree, grazie al grafico (Figura 3.2) possiamo osservare come la "Southwest Airlines" a gennaio 2020 fosse, con un totale di quasi 17 milioni, il vettore con più posti disponibili sul mercato americano, ma di fronte alla diffusione dell'epidemia di COVID-19, abbia dovuto tagliare drasticamente la propria "seat capacity" a inizio marzo 2020 fino a raggiungere un totale di 7 milioni di posti a fine maggio 2020, con un taglio di quasi 10 milioni di posti in poco più di due mesi. Da questo momento in poi la curva della capacità offerta da "Southwest Airlines" è ricominciata a salire grazie alla ripresa del traffico aereo, soprattutto domestico, nel corso dei mesi estivi che ha permesso al vettore di raggiungere il picco della capacità a fine agosto con un massimo di quasi 13 milioni di posti offerti. Nei mesi successivi la "seat capacity" del vettore americano è diminuita notevolmente nei mesi invernali, a causa di un peggioramento della situazione sanitaria, per poi riprendere quota da inizio 2021 in poi, chiudendo il primo

trimestre dell'anno nuovo con numeri molto positivi ed incoraggianti per il settore dell'aviazione americano.

Attraverso l'analisi del grafico (Figura 3.3), possiamo affermare che la seconda compagnia aerea americana in termini di "seat capacity" è la "Delta Airlines", la quale, a inizio marzo 2020, vantava una capacità esorbitante di oltre 16 milioni di posti offerti avvicinandosi notevolmente al leader del mercato americano, la "Southwest Airlines". Anche per la "Delta Airlines" la curva della capacità è scesa drasticamente agli inizi del secondo trimestre del 2020, a causa dello scoppio della pandemia e al blocco degli spostamenti su suolo americano, diminuendo la propria "seat capacity" di oltre 13 milioni di posti, arrivando a fine maggio 2020 con una capacità totale di 3 milioni posti. È chiaro come l'impatto della pandemia sia stato più che devastante per questo vettore americano, il quale ha scelto una strategia molto più conservativa rispetto ai propri competitors principali, cercando di limitare al massimo l'ammontare del "cash burn" bloccando a terra la maggior parte della propria flotta e riducendo il proprio servizio al minimo. Questo periodo di stallo è durato quasi tre mesi, quando, a ridosso dell'estate, la rotta da parte della "Delta Airlines" è stata invertita con una graduale e continua crescita della capacità raggiungendo il picco a gennaio 2021 con un totale di quasi 10 milioni di posti offerti, segnando un ottimo primo trimestre dell'anno nuovo che si è concluso con quasi 11 milioni di "Available seats" (OAG,2021).

Secondo i dati presenti nel grafico (Figura 3.3), la terza compagnia aerea per capacità all'interno del mercato americano è l'"American Airlines", la quale ha mostrato una gestione della capacità che si avvicina di più alle strategie della "Delta Airlines", che si caratterizzano per la linea più conservativa nella gestione dell'offerta da proporre al mercato. Come avvenuto per le due compagnie aeree citate in precedenza, anche l'"American Airlines" ha dovuto adattare la propria capacità ad una pesantissima battuta d'arresto del traffico aereo domestico ed internazionale a fine marzo 2020, tagliando un gran numero di voli programmati e riducendo così i posti offerti da quasi 16 milioni di inizio 2020 ai 4 milioni di fine marzo 2020, con una riduzione di quasi 12 milioni di posti offerti. I tagli esercitati dal vettore americano sono in linea con il trend degli altri competitor, infatti, la curva della capacità dell'"American Airlines" a partire da inizio aprile 2020 ha subito un'incredibile impennata raggiungendo il massimo nei

mesi di giugno, luglio e agosto del 2020 con una capacità di 8 milioni di posti offerti. Nei mesi successivi, la gestione della capacità del vettore americano è stata leggermente più conservativa rispetto alle altre due principali compagnie aeree americane, raggiungendo il picco a inizio aprile 2021 con un forte aumento della fiducia nella ripresa del traffico aereo, che ha portato all'innalzamento della domanda fino a 11 milioni di posti offerti.

È necessario sottolineare come la curva della capacità dei vettori sia strettamente legata alle prenotazioni dei clienti e perciò la domanda è direttamente proporzionale alla libertà e alla travel confidence che i viaggiatori hanno in quel determinato momento. Di conseguenza, osservando l'andamento della capacità nel mercato americano, è possibile notare come la diffusione del virus abbia fortemente abbassato la mole del traffico aereo a cavallo tra la fine del primo trimestre del 2020 e l'inizio del secondo del medesimo anno, per poi risollevarsi notevolmente in prossimità dei mesi estivi, quando il virus ha mostrato dei notevoli segni di rallentamento.

A inizio del quarto trimestre del 2020 la pandemia ha ricominciato a preoccupare e a colpire la popolazione americana, di conseguenza il governo degli Stati Uniti ha dovuto inasprire le politiche restrittive, bloccando drasticamente gli spostamenti e limitando al massimo i voli. Di conseguenza, l'andamento della curva della domanda è sceso fino a inizio febbraio 2021, quando la campagna vaccinale americana ha bruciato le tappe e ha permesso di vaccinare gran parte della popolazione in tempi brevissimi, avviando una ripresa netta della domanda e favorendo un'esorbitante crescita dell'offerta di "Available seats" da parte dei vettori americani. Ovviamente, la maggior parte della capacità che è stata mantenuta dai vettori americani, è rivolta al traffico aereo domestico perché ha mantenuto dei livelli più che sostanziosi rispetto al traffico aereo internazionale che ha subito, a causa delle numerose restrizioni imposte dal governo americano, un crollo molto più rovinoso, il quale non sembra poter ristabilirsi in un periodo a breve termine. Questo aspetto ha reso l'intervento del Dipartimento del Tesoro americano ancora più fondamentale, in quanto il fatturato generato dalle compagnie aeree americane per i voli domestici è stato molto minore rispetto all'indice RPK che si produceva nei voli internazionali a lungo raggio, riuscendo così a coprire marginalmente le spese variabili derivate dalla continuità dell'attività, ma

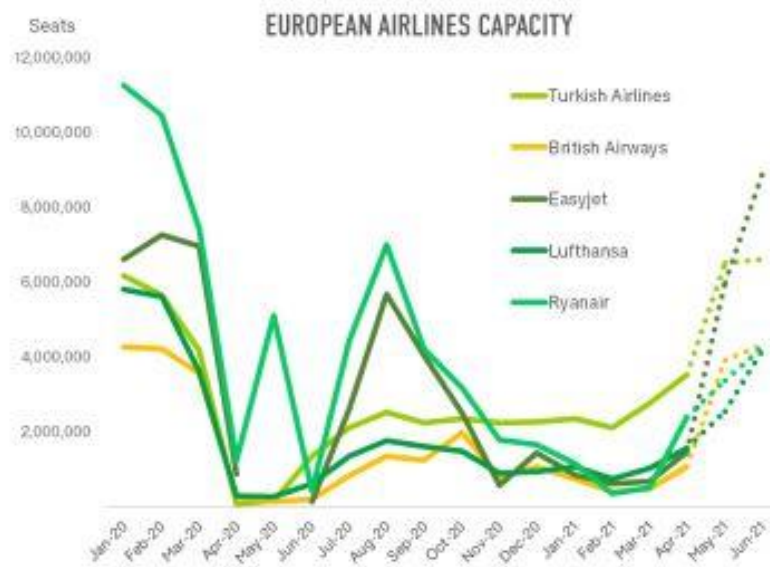
senza poter provvedere al pagamento degli enormi costi fissi per il funzionamento del vettore e di tutti i servizi che necessita. Grazie a questo enorme sostegno da parte dello Stato, i vettori sono riusciti a pagare il proprio personale anche se non operativo, facilitando e velocizzando la ripresa dell'attività aerea a febbraio 2021, quando il programma vaccinale ha generato una netta ripartenza della domanda per il traffico aereo domestico (IATA,2021).

3.4 Il mercato europeo

A differenza delle compagnie aeree che operano all'interno del mercato cinese e del mercato americano, i vettori europei non hanno potuto fare affidamento sulla ripresa del traffico aereo domestico, in quanto l'Unione Europea ha avuto un andamento disomogeneo nell'imposizioni di restrizioni agli spostamenti dei cittadini europei; infatti, le decisioni riguardanti l'intensità, la durata e le modalità delle le misure restrittive da imporre, è stato differente in ogni paese europeo, dettato dall'andamento della pandemia e dalle diverse linee di pensiero riguardo al contenimento del virus. In alcuni casi, le differenze tra le restrizioni adottate sono state molto profonde, come per esempio la Svezia, che ha imposto un "lockdown" minimo per i propri abitanti; tutt'altra strategia è stata adottata dal governo italiano, il quale è stato uno dei primi esecutivi ad imporre un "lockdown" nazionale generale, congelando ogni spostamento in entrata, in uscita e all'interno del suolo italiano. Questa completa disomogeneità nella lotta al COVID-19, ha fatto sì che l'Europa, a parte i mesi estivi del 2020, non sia mai riuscita a raggiungere una buona soglia di

“COVID-free” sulla totalità del proprio territorio, procedendo con misure nazionali temporanee basate sulla presenza di focolai.

Questa strategia frammentata ed eterogena ha fatto sì che il mercato europeo del traffico aereo si paralizzasse nei mesi immediatamente successivi allo scoppio del virus e alla diffusione della pandemia, senza poter mai contare su una situazione sanitaria tale da poter indurre i vettori ad aumentare la capacità e i clienti potenziali a prenotare i propri voli per viaggiare all’interno del territorio europeo. Infatti, come possiamo osservare nel grafico (Figura 3.4), le compagnie aeree di bandiera dei vari paesi europei hanno limitato la propria attività ad un servizio minimo nel paese di appartenenza, mentre i grandi vettori europei low-cost hanno dovuto tagliare drasticamente il numero di voli offerto, mantenendo una “seat-capacity” molto dinamica, la quale però ha solo limitato l’enorme quantità di “cash burn” di queste compagnie martoriate dall’enormità dei costi fissi dovuti a flotte molto numerose e un “labour cost” molto notevole.



(Figura 3.4) Fonte: www.OAG.com

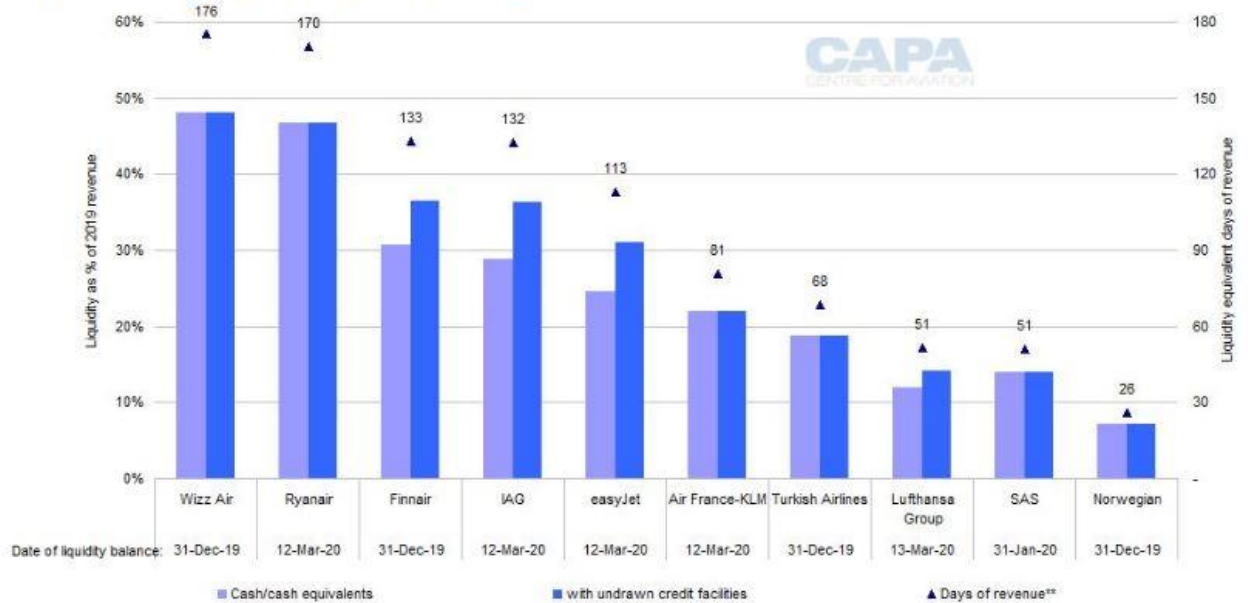
Grazie ai dati presenti all'interno del grafico (Figura 3.4), possiamo osservare come la strategia operata dalle compagnie aeree di bandiera sia stata molto differente da quella adottata dai vettori low-cost; ponendo l'attenzione sulle compagnie di bandiera, il vettore che ha avuto più abilità nel reagire alla crisi del COVID-19 è stata la "Turkish Airlines". La capacità iniziale precrisi della compagnia aerea turca era di oltre 6 milioni di posti offerti a gennaio 2020 e dopo il crollo della domanda a fine febbraio 2020, a causa della diffusione del virus, sono stati eseguiti urgenti tagli dei voli, bloccando quasi del tutto la propria attività. Da quale momento in poi la compagnia ha saputo risollevarla la propria capacità in modo graduale e costante, sfruttando il miglioramento della situazione sanitaria nei mesi estivi per aggiungere capacità e arrivare a fine agosto 2020 ad oltre 2 milioni di posti offerti (OAG,2021). Nel periodo autunnale ed invernale il vettore turco ha mantenuto un ottimo livello di capacità rispetto ai propri competitors garantendo una capacità di oltre due milioni di posti fino alla fine dell'anno. Da inizio 2021 in poi la "Turkish Airlines ha aumentato ulteriormente la curva della capacità, raggiungendo a inizio aprile 2021 un massimo 4 milioni di posti offerti, dimostrando la rilevante ripresa del traffico aereo domestico turco, permettendo al proprio vettore di mantenere una capacità molto rilevante rispetto all'andamento generale del traffico aereo europeo. Nonostante ciò il "cash flow" generato dal vettore turco nel 2020 ha subito un enorme crollo a causa della poca profittabilità dei voli domestici e grazie al "Consolidated Financial Statements Report 2020" della "Turkish Airlines", sappiamo che la compagnia ha chiuso l'anno con un totale di "Net Cash from Operations" di \$389 milioni, rispetto ai \$2,1 miliardi dell'anno precedente.

Per quanto riguarda il panorama delle compagnie aeree europee, il leader delle compagnie di bandiera è sicuramente la "Lufthansa", la quale ha subito in maniera molto rilevante le conseguenze della crisi sanitaria e le conseguenti chiusure da parte degli stati europei. Secondo il "Lufthansa Annual Report 2020", la compagnia aerea tedesca nel 2020 ha trasportato solamente 36 milioni di passeggeri, cioè un quarto dei passeggeri trasportati nel 2019, e ha perso quasi €5,5 miliardi in termini di indice EBIT. Questi dati scioccanti ci mostrano quanto la domanda, nel mercato europeo, si sia

contratta nel 2020, sia causa della diffusione della pandemia, che della mancata ripresa, garantita dal traffico aereo domestico dei paesi europei, che in altri mercati ha permesso ai propri vettori di riprendere la propria attività limitando il “cash burn rate” e riavviando il flusso di denaro nelle casse delle compagnie. Di conseguenza, come rappresenta il grafico elaborato dall’OAG, la gestione della “seat capacity” da parte della “Lufthansa” è stata molto conservativa, con un taglio netto della capacità a inizio pandemia attraverso una drastica riduzione di quasi 5 milioni di posti offerti nel giro due mesi. A partire dalla fine di aprile 2020 è iniziata una leggera risalita della capacità, favorita dal rallentamento della pandemia nei mesi caldi e dal riaffiorare delle prenotazioni da parte dei viaggiatori sia domestici che europei, raggiungendo il picco a fine agosto 2020, con un totale di oltre 2 milioni di posti offerti. Come per gli altri vettori europei, anche per la “Lufthansa” i mesi estivi del 2020 hanno rappresentato una vera e propria boccata d’aria, in quanto ha permesso un’inversione del trend negativo in termini di capacità, che ha caratterizzato tutto il primo trimestre e l’inizio del secondo del 2020, risollemando gradualmente il traffico aereo europeo. Il vettore tedesco ha mantenuto un livello di “seat available” stabile, intorno ai 2 milioni di posti offerti, per tutta la seconda metà del 2020 e ha innalzato la propria capacità solo a inizio febbraio 2021, portando ad un massimo di quasi 4 milioni di posti offerti a inizio aprile 2021; questo miglioramento dei dati è stato favorito da un aumento dell’ottimismo per la campagna vaccinale europea, e in particolare per quella tedesca.

Spostando l’attenzione sulla gestione della capacità delle compagnie aeree europee low-cost, grazie al grafico riportato in precedenza (Figura 3.4), è possibile osservare come le strategie dei vettori a basso costo sia stata molto meno graduale e caratterizzata da un’accentuazione sia nella fase di riduzione che in quella di aumento della capacità; la compagnia che più si distingue per l’estremizzazione delle fasi della gestione è sicuramente la compagnia aerea irlandese “Ryanair”, che nel periodo antecedente alla pandemia vantava oltre 11 milioni di posti offerti, posizionandosi al primo posto del mercato europeo in termini di capacità.

European airline groups: liquidity as a percentage of 2019 revenue*



*Calendar 2019 revenue, except SAS, which is revenue for 12M ended Jan-2020.

**Including undrawn facilities.

Source: CAPA - Centre for Aviation, airline press releases and results announcements.

(Figura 3.4.1) Fonte: www.CAPA.com

Come si evince dal grafico della “CAPA” (Figura 3.4.1), la velocità nell’aggiungere o togliere un grande numero di posti da parte del vettore irlandese, è stata possibile grazie ad una situazione finanziaria molto stabile, cioè al grande ammontare di liquidità in percentuale al fatturato complessivo; “Ryanair” nel 2019 ha avuto una soglia leggermente inferiore al 50% di liquidità rispetto al revenue totale che, secondo gli studi di “Macrotrend.net”, ammontava a \$9.455 miliardi, superando di quasi 30 punti percentuali la “Norwegian Airlines”, la quale, nella crisi dovuta al COVID-19, ha dovuto bloccare a terra quasi la totalità della propria flotta per evitare la bancarotta.

È chiaro perciò come al fine di avere la flessibilità necessaria per adattare la propria offerta ad una domanda molto incerta che può variare moltissimo un brevissimo arco temporale, è necessario un’ottima solidità finanziaria che permetta alla compagnia aerea di avere le risorse per aggiungere o tagliare grandi quantità di capacità. Osservando l’andamento della gestione “Seat Capacity” di “Ryanair”, grazie al grafico elaborato dall’OAG (Figura 3.4), è possibile comprendere come il vettore low-cost irlandese abbia eseguito dei tagli drastici nel primo trimestre del 2020 a causa del crollo della domanda europea, con una riduzione della capacità di quasi 10 milioni di posti offerti, per poi aggiungere un rilevante numero di posti a fine aprile 2020, per

intercettare la domanda generata dalle festività pasquali, con un totale di quasi 6 milioni di “seat available”. Successivamente la capacità di “Ryanair” è tornato a scendere notevolmente, registrando, a cavallo tra maggio e giugno 2020, una riduzione di quasi 5 milioni di posti, derivata dall’inasprimento delle misure del traffico aereo tra i diversi paesi dell’UE; in prossimità dei mesi estivi la curva della capacità è schizzata nuovamente in alto, favorita da un allentamento delle chiusure e dalla diminuzione di casi di COVID-19 registrati in Europa, permettendo al vettore irlandese di sfruttare al massimo la domanda derivata dai viaggi estivi, con una capacità massima di quasi 8 milioni di posti offerti a fine agosto 2020. Da questo momento in poi, la “seat capacity” è stata nuovamente abbassata in modo drastico e repentino, con una diminuzione di 6 milioni di posti tra la fine del terzo e l’inizio del quarto trimestre del 2020. L’inizio del 2021 è stato caratterizzato da un avvio molto lento, a causa della diffusione delle diverse varianti sul suolo europeo, che ha gravemente danneggiato le prospettive di ripartenza nell’anno nuovo; un leggero miglioramento è avvenuto alla fine del primo trimestre 2021, quando la campagna vaccinale europea ha subito un’accelerazione.

Spostando il focus sulla seconda compagnia aerea low-cost, che appare all’interno del grafico elaborato dall’OAG (Figura 3.4), possiamo osservare come la “Easyjet” abbia mostrato una gestione della capacità, molto simile alle strategie del proprio competitor “Ryanair”, alzando e abbassando drasticamente la “seat capacity” in un breve arco temporale, sfruttando al massimo la generazione di domanda nei periodi festivi; infatti, la capacità di “Easyjet” ha avuto un crollo in linea con gli altri vettori europei alla fine del primo trimestre del 2020, dopo di che ha aggiunto quasi 4 milioni di posti alla propria offerta a fine aprile e inizio maggio 2020, per sfruttare il flusso di domanda generato dalle festività pasquali e successivamente ha riabbassato repentinamente la propria capacità a un livello minimo fino all’inizio delle vacanze estive, quando la capacità è cresciuta nuovamente fino a 6 milioni di posti offerti a fine agosto. Da questo momento in poi “Easyjet” ha abbassato drasticamente la propria capacità, mantenendo una linea molto conservativa durante l’ultimo trimestre 2020 e il primo del 2021, pagando a caro prezzo la diffusione delle nuove varianti all’interno dei paesi europei e il conseguente innalzamento del blocco degli spostamenti tra i diversi paesi del continente europeo.

TOP US AIRLINES				TOP CHINESE AIRLINES			
Rank March 2021	Rank March 2019	Airline	Seats	Rank March 2021	Rank March 2019	Airline	Seats
1	(1)	American	15,348,994	4	(5)	China Southern	
2	(2)	Delta	14,258,194	5	(7)	China Eastern	
3	(3)	Southwest	12,691,602	7	(9)	Air China	
6	(4)	United	9,252,130	12	(-)	China Express	
10	(18)	Alaska	3,662,735	13	(36)	Sichuan	
19	(28)	Spirit	3,040,115	14	(27)	Shenzhen	
20	(22)	JetBlue	2,811,404	15	(23)	Hainan	
25	(62)	Frontier	2,211,982	17	(33)	Xiamen	
				18	(38)	Shandong	
				21	(63)	Spring	

(Figura 3.4.2) Source: www.OAG.com

Grazie ai dati elaborati dall'OAG, possiamo stabilire che la totale mancanza del traffico aereo europeo, durante il secondo e quarto trimestre del 2020, e la mancata ripresa di quest'ultimo nel primo trimestre del 2021, ha fatto sì che le compagnie aeree europee abbiano pagato a caro prezzo la frammentazione legislativa europea per gli spostamenti tra le nazioni e di conseguenza, a eccezione della Turchia, la mole del traffico aereo domestico non è stata sufficiente al mantenimento, da parte dei vettori europei, di un livello di capacità che si avvicini a quella mantenuta dai competitors americani o cinesi.

Di conseguenza, come possiamo osservare nella tabella sviluppata dall'OAG (Figura 3.4.2), nel ranking mondiale del primo trimestre 2021, in termini di capacità, non è presente nessuna compagnia europea nelle prime 25 posizioni, in quanto le compagnie aeree americane e cinesi hanno potuto contare su un'ottima gestione delle misure restrittive da parte dei rispettivi governi, le quali hanno permesso ai vettori di avere delle garanzie sul futuro e perciò di aggiungere una gran mole di capacità ai propri mercati domestici. Ovviamente tutto ciò non sarebbe stato possibile senza un massiccio supporto economico da parte dei governi, per garantire il mantenimento delle flotte e del personale, per favorire una ripartenza immediata; inoltre, il fattore chiave per la supremazia attuale del mercato cinese e statunitense, è stata l'efficiente campagna vaccinale, che ha garantito un forte aumento della domanda domestica favorendo una netta ripresa dei vettori cinesi ed americani.

CAPITOLO IV

La ripresa del traffico aereo

4.1 La situazione del traffico aereo globale a febbraio 2021

Come abbiamo potuto osservare nei capitoli precedenti dell'elaborato, la crisi che ha subito il settore dell'aviazione nel 2020 non ha precedenti negli ultimi decenni. Lo scoppio del COVID-19 ha messo a durissima prova le compagnie aeree, le quali hanno messo in atto diverse strategie per rimanere a galla ed evitare di fallire. In precedenza, abbiamo osservato come alcuni delle principali potenze mondiali hanno supportato i propri vettori, e come quest'ultimi hanno gestito la propria capacità per limitare al massimo il "cash burn" e cercare in ogni modo di riavviare un minimo di "cash flow".

Ovviamente la crisi del traffico aereo è tutt'altro che terminata, infatti, secondo l'"Air Passenger Market Analysis" di febbraio 2021 elaborato dalla IATA, i casi di COVID-19 sono rimasti elevati in tutto il mondo e il grande miglioramento della situazione sanitaria che ci si aspettava a inizio 2021, non è avvenuto. Perciò la IATA riporta a febbraio 2021 un "revenue passenger-kilometers" (RPKs) del 74.7% inferiore a quello di febbraio 2019, confermando la continuazione del trend negativo che l'indice RPK ha avuto da inizio pandemia.



(Figura 4.1) Fonte: SRS Analyzer and IATA DDS

Secondo la IATA, dopo una leggera ripresa del traffico aereo nel terzo trimestre del 2020, il peggioramento della situazione sanitaria ha fatto sì che la curva dell'indice RPK tornasse a scendere a causa della diffusione delle varianti sul suolo mondiale. A febbraio 2021, la mancata ripresa del traffico internazionale ha fatto sì che l'RPK globale per voli internazionali sia crollato dell'88.7% (IATA, 2021), rispetto ai livelli di RPK di febbraio 2019, dimostrando l'enorme difficoltà, per i vettori mondiali, di riavviare il traffico lungo le rotte che oltrepassano i confini degli stati, a causa di una situazione sanitaria incerta ed una disomogeneità nella gestione delle frontiere. Questa impossibilità nello svolgere i voli a lungo raggio ha causato un gravissimo danno in termini di revenue ai vettori mondiali, in quanto le rotte internazionali garantiscono alle compagnie aeree un alto profitto e dovendo abbassare di moltissimo la capacità per queste rotte, le entrate per voli internazionale sono state quasi nulle per il 2020.

A livello globale, secondo l'"Air Passenger Market Analysis" di febbraio 2021 elaborato dalla IATA, tra dicembre 2020 e febbraio 2021 è stato riportato una grave diminuzione del 30% delle prenotazioni e un conseguente -20% dei voli pianificati, raggiungendo a fine febbraio 2021, in termini di rapporto prenotazioni-voli pianificati, i livelli di marzo

2020. Come possiamo osservare nel grafico elaborato dalla IATA (Figura 4.1), il crollo delle prenotazioni a cavallo delle festività dell'anno nuovo cinese, è dovuto alle restrizioni imposte dal governo cinese per le vacanze del "capodanno cinese", bloccando tra gennaio e febbraio, quasi tutto il traffico aereo domestico cinese diminuendo di conseguenza l'indice RPK del 40% rispetto alle previsioni (IATA,2021). Nonostante ciò, analizzando la curva delle prenotazioni a livello globale, notiamo come a marzo 2021 ci sia stato una forte ripresa che ha permesso di rialzare il livello di "Scheduled Flights", favorendo l'inizio di una ripresa che potrebbe essere il punto di partenza per il superamento di questa gravissima crisi.

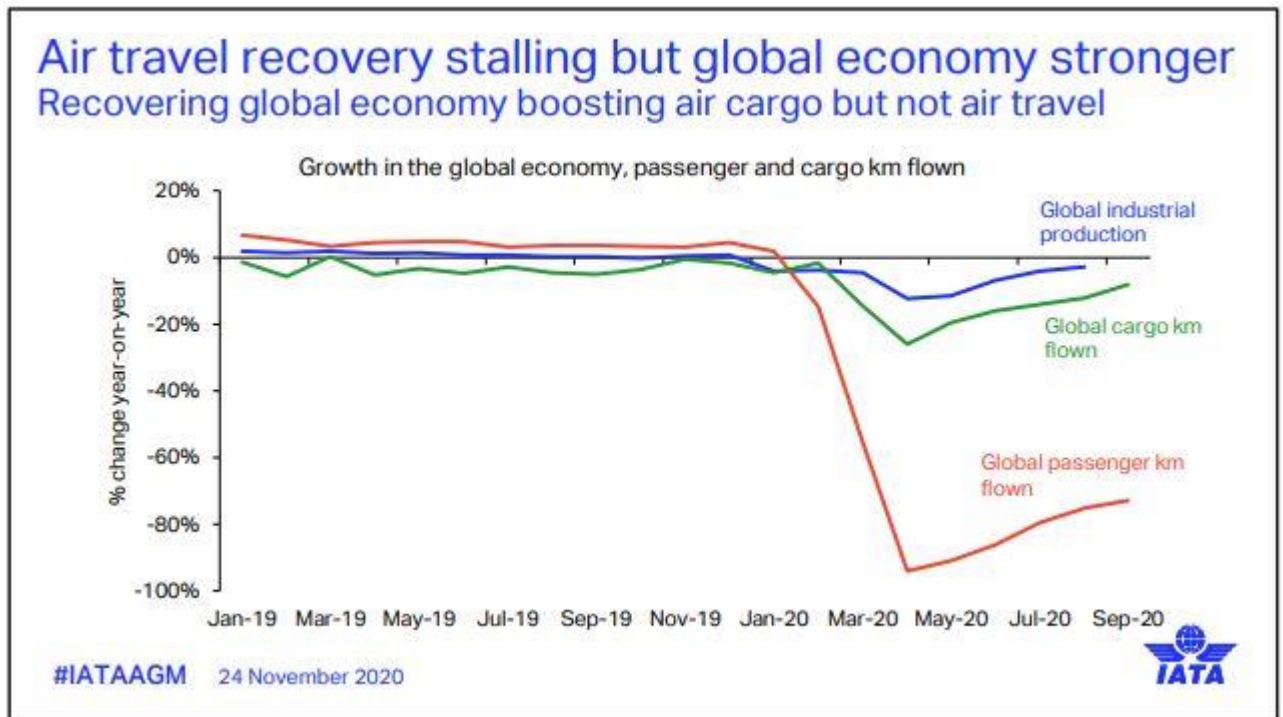
Per quanto riguarda il "Load Factor", secondo l'"Air Passenger Market Analysis" di febbraio 2021 elaborato dalla IATA, nel panorama mondiale del traffico aereo, i livelli dell'indice ASK (Available Seats Kilometer), si sono mantenuti bassi, con un livello di -63.1% a febbraio 2021, rispetto al livello del medesimo mese nel 2019; la diminuzione più accentuata è avvenuta in Europa con un calo del -75% a febbraio 2021, mentre il subcontinente con le prestazioni in termini di ASK più positivo è stato il Nord America. Di conseguenza il mese di febbraio 2020 ha segnato una continuazione del calo della percentuale di carico da parte dei vettori, con una riduzione del 38% rispetto allo stesso periodo nel 2019 per i voli internazionali e la riduzione del 18% per i voli domestici. Questo aspetto sta a indicare come il traffico aereo internazionale sia ai minimi storici e la percentuale con il quale vengono caricati gli aeromobili rimane comunque molto bassa, e questo dimostra la gravissima carenza della domanda per i voli internazionali, bloccata dalle incertezze sanitarie e dalle restrizioni dei governi. Tutt'altra situazione si è registrata per il traffico aereo domestico, nel quale, gli stati dotati di un territorio molto vasto, hanno sfruttato la domanda interna, spostando quasi l'intera capacità sul mercato domestico.

Per quanto riguarda la situazione sanitaria invece, i dati riportati dalla IATA, a febbraio 2021, evidenziano un netto miglioramento con una riduzione del 40% dei casi rispetto al mese precedente, ma nonostante ciò, in alcune aree del mondo tra cui Europa e Latino America, il virus ha continuato a dilagare e a sfavorire il traffico aereo; il problema principale risiede nel fatto che la campagna vaccinale a livello mondiale non ha ancora assunto una proporzione tale da poter garantire una ripresa della travel

confidence da parte viaggiatori e garantire una recupero definitivo dell'attività aerea globale. A livello mondiale, sono state somministrate solamente 3,3 dosi per 100 persone (IATA,2021), e perciò l'andamento dei contagi non ha ancora avuto il calo significativo da poter garantire un'inversione del trend. L'auspicio è che si riesca ad aumentare la produzione dei diversi vaccini per aumentare la fornitura e la diffusione di quest'ultimi su tutto il territorio terrestre, solo così le compagnie aeree potranno sperare di tornare ad un traffico aereo di massa.

Per comprendere come avverrà la ripresa del settore del traffico aereo nel 2021 e negli anni a seguire è necessario analizzare diverse fonti attendibili, come per esempio le previsioni elaborate dall'International Air Transport Association (IATA), nel report "Outlook for Air Transport and the Airline Industry" redatto il 24 novembre 2021. All'interno del report, la IATA sottolinea come ci sia un legame profondo tra la situazione sanitaria di un determinato paese e la ripresa del proprio traffico aereo domestico ed internazionale; infatti, nel quarto trimestre del 2020 la ripresa dei voli è stata molto debole, congelata dall'innalzamento delle misure restrittive delle nazioni in seguito ad una notevole accelerazione dei contagi, in particolare a inizio ottobre 2020 nel continente europeo (WHO,2021).

Come abbiamo potuto osservare nei capitoli precedenti dell'elaborato, il settore della vendita e dello scambio di servizi, in particolare il settore dei trasporti, ha subito i danni peggiori dall'inizio della pandemia; infatti, il grafico presente all'interno del report sulla ripresa del traffico aereo sviluppato dalla IATA, dimostra come, al contrario del traffico aereo per il trasporto di passeggeri, la ripresa del traffico aereo cargo abbia risentito in maniera netta lo scoppia della pandemia, ma allo stesso tempo abbia usufruito del forte rilancio che è avvenuto nell'economia globale a partire da maggio 2020, il quale ha rialzato notevolmente la "Business Confidence" a livello globale e risollevato la domanda per il trasporto aereo di merci.



(Figura 4.1.1) Fonte: www.IATA.org

Come possiamo osservare nel grafico elaborato dalla IATA (Figura 4.1.1), all'interno del settore della produzione industriale globale è avvenuto un crollo circa del 10% a cavallo tra marzo 2020 e maggio 2020, quando il mondo intero si era fermato per placare la diffusione del COVID-19; da quel momento in poi i consumi sono ripartiti notevolmente e di conseguenza la produzione industriale ha riportato una forte crescita raggiungendo a fine estate 2020 un -3% rispetto ai livelli del 2019. Questa forte ripresa ha fatto sì che la domanda del trasporto di merci subisse un'accelerazione repentina favorendo una cosiddetta ripresa a "V", raggiungendo alla fine del periodo estivo del 2020 una riduzione del traffico aereo cargo solamente dell'8% rispetto al 2019 (IATA,2020). Questi dati dimostrano l'importante ruolo che ha avuto il trasporto aereo di merci in questo periodo di grave crisi, il quale non è bastato ad invertire i trend di perdite dei vettori mondiali, ma quantomeno è riuscito a limitare il livello di "cash burn".

Per quanto riguarda il traffico aereo per il trasporto di passeggeri, la ripresa nella seconda metà del 2020 è stata molto più contenuta. Senza dubbio, la domanda generata dalle vacanze estive e dal rallentamento del virus nel terzo trimestre 2020, ha portato ad una leggera risalita del numero di passeggeri trasportati, soprattutto nel

continente europeo, ma nonostante ciò, il miglioramento dell'andamento economico globale non ha avuto lo stesso effetto visto sul traffico aereo cargo, in quanto l'incertezza sanitaria e la difficoltà negli spostamenti tra nazioni ha estremamente rallentato la ripresa del traffico aereo di passeggeri, che si è mantenuta, nel mese di settembre 2020, al disotto del 70% rispetto al traffico del 2019 (IATA,2020). Infatti, secondo i dati forniti dalla IATA, la ripresa del traffico aereo in Europa ha avuto il proprio picco ad agosto 2020, con una riduzione della differenza percentuale del numero di passeggeri trasportati rispetto allo stesso periodo nel 2019 di quasi 40 punti percentuali, raggiungendo il -60% a fine agosto. La ripresa del traffico aereo avvenuta ad agosto, nel continente europeo, rappresenta però un'eccezione al trend negativo che ha caratterizzato tutta la seconda metà del 2020 e l'inizio del 2021.

Di fronte a questa profonda differenza tra l'andamento della ripresa del traffico aereo cargo, rispetto a quello del trasporto di passeggeri, molte compagnie aeree hanno optato per un riallestimento delle cabine degli aerei di linea al fine di adattarle alla funzione del trasporto di merci e in alcuni casi, come visto in precedenza con la Cina, questi interventi sono stati in parte pagati dallo stato per limitare le perdite di denaro da parte delle compagnie aeree. Difatti, a causa del crollo della domanda e la conseguente riduzione del "Load factor", la maggior parte delle flotte dei vettori aerei mondiali è rimasta inutilizzata per molti mesi e grazie al report "Aviation Outlook 2021" elaborato dal "PwC Ireland" è noto che il numero stimato di aerei inattivi nel 2020 è stato di circa 8.500 velivoli, con una percentuale media del 30% di flotta inutilizzata. Questo allarmante trend ha visto il proprio picco a metà aprile, quando la percentuale di flotta inutilizzata è salita al 60% a livello globale. Di conseguenza, moltissimi ordini già effettuati da molti vettori mondiali per l'allargamento della propria flotta, sono stati cancellati causando enormi problemi alle compagnie di produzioni tra cui "Boeing" ed "Airbus". Quest'ultime avevano già subito negli ultimi anni gravi perdite causate dal rilevamento di problemi nel funzionamento del modello 737 MAX, il quale era stato bloccato a livello mondiale per condurre degli accertamenti sulla sicurezza del modello; successivamente, lo scoppio del virus, ha peggiorato la situazione, diminuendo le consegne nel commercio globale di aeromobili del 42% rispetto al 2019 e del 56% rispetto al 2018 (PwC, 2021).

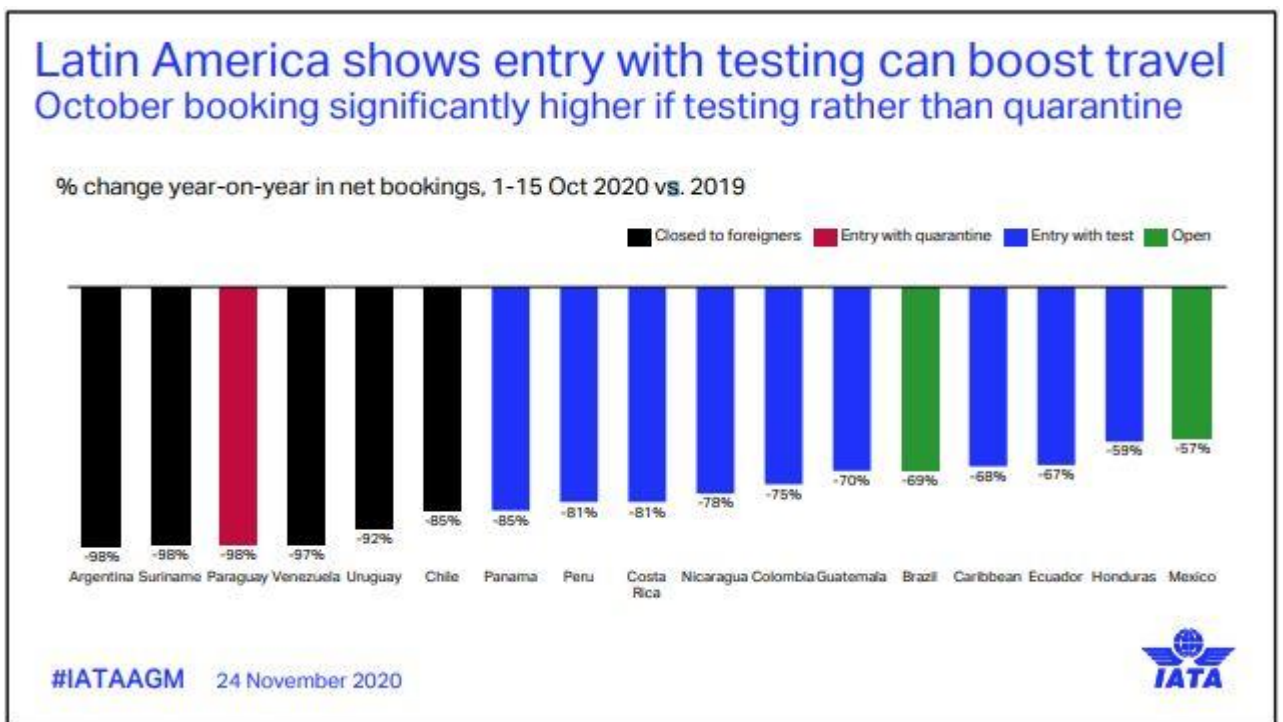
In particolare, le consegne dell' "Airbus" sono diminuite del 34% nel 2020, rappresentando un totale di 566 aerei consegnati in meno e la tipologia di aereo più colpita è stata quella a due corsie con una diminuzione del 53%, mentre il modello ad una corsia ha retto in maniera migliore riportando una perdita del 30% (PwC, 2021).

Il problema principale risiede nel fatto che il rapporto tra il tempo che i velivoli trascorrono negli hangar e il costo di manutenzione per renderli nuovamente operativi aumenta con il passare dei giorni e il problema si aggrava in base alla misura, al livello di complessità del modello e all'età del velivolo. Detto ciò, il periodo prolungato stimato dalla IATA, per un possibile recupero di un'attività ordinaria del traffico aereo, fa sì che molto probabilmente un gran numero di aerei di linea, attivi nel periodo precrisi, non prenderanno più il volo. Secondo le stime elaborate dal "PwC Ireland", quasi 5.000 aerei non verranno mai più utilizzati, i quali rappresentano il 20% della flotta mondiale. Questo ulteriore problema, si aggiunge alle numerosissime sfide che i manager delle compagnie aeree mondiali sono chiamati ad affrontare nei prossimi mesi, e dall'efficacia delle strategie messe in atto, dipenderà la sorte delle singole compagnie.

Una svolta nel panorama mondiale per la ripresa del trasporto aereo di passeggeri, è avvenuta a ottobre 2020, quando la curva dei contagi in tutto il mondo ha ripreso a crescere (WHO,2021), e di conseguenza è stato necessario introdurre una soluzione parziale e momentanea, per riavviare il traffico aereo, nonostante la grave incertezza della situazione sanitaria. Questa svolta si è materializzata sotto forma di un grande aumento della diffusione dei test per controllare la propria positività al COVID-19, il quale ha permesso agli stati di avere una garanzia parziale sulla negatività del viaggiatore sia nel momento del decollo che dell'atterraggio. Questo aspetto ha creato un "lasciapassare" per intraprendere spostamenti "leisure", senza avere bisogno di una vaccinazione, favorendo così un'alternativa alla chiusura totale del turismo da parte degli stati.

A confermare l'efficacia di questa strategia sono stati i dati raccolti dalla IATA all'interno del report "Outlook for Air Transport and the Airline Industry" del 24 novembre 2020, che mostrano come l'andamento delle prenotazioni sia salito notevolmente, all'interno dei paesi che hanno permesso l'ingresso all'interno del

proprio territorio dei viaggiatori in possesso di un test negativo al COVID-19. Il focus del grafico è rivolto al mercato del Latino America, e dimostra come il numero complessivo delle prenotazioni dei viaggiatori, sia molto più alto nei paesi che hanno utilizzato il test come mezzo per l'ingresso, rispetto agli stati che hanno bloccato completamente bloccato la possibilità d'ingresso a semplici turisti, o imposto loro un periodo minimo di quarantena da trascorre prima di poter muoversi liberamente all'interno del territorio del determinato stato.



(Figura 4.1.2) Fonte: www.iata.org

All'interno del grafico (Figura 4.1.2), possiamo osservare la differenza percentuale del numero di prenotazioni nelle prime due settimane di ottobre 2020, rispetto al medesimo periodo nell'anno precedente, in base alle misure restrittive imposte dai rispettivi governi. Lo stato del Latino America con la differenza più accentuata in termini di prenotazioni, rispetto al 2019, è sicuramente l'Argentina, la quale ha mantenuto nel periodo dall'1 al 15 ottobre, una soglia di restrizioni molto alta, bloccando ogni tipo di ingresso da parte di persone straniere, causando di conseguenza, un terribile crollo delle prenotazioni del 98% nell'arco di tempo considerato, rispetto al 2019. Un andamento simile è stato registrato nel Suriname, Venezuela, Uruguay, Chile e Paraguay, i quali hanno subito un calo quasi totale delle

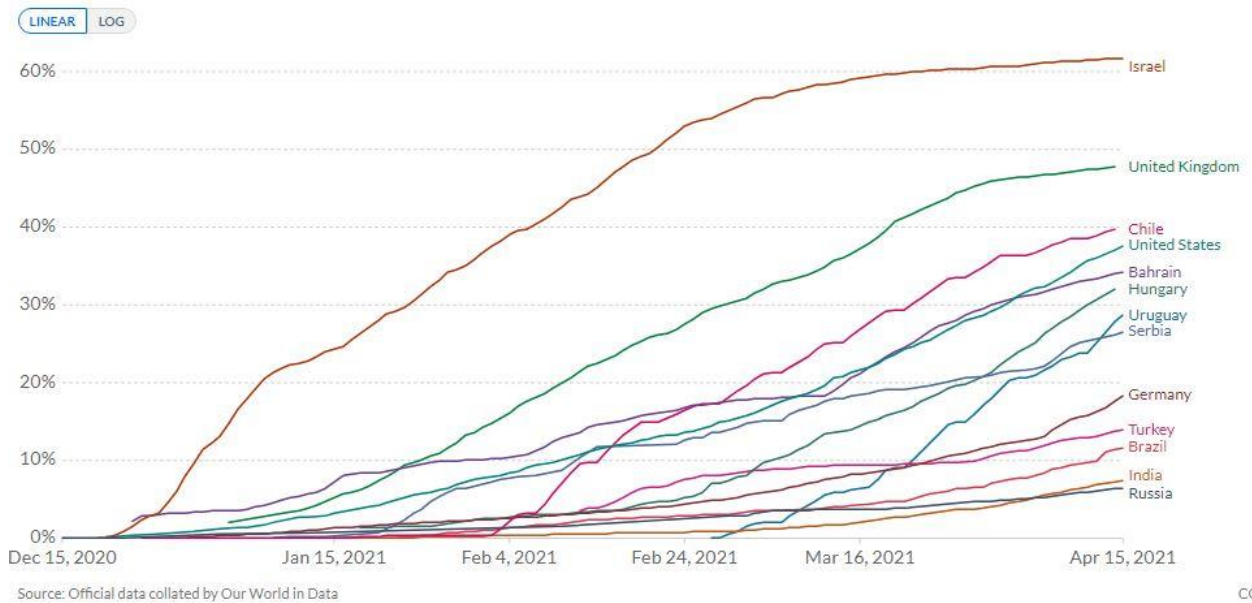
prenotazioni per voli in entrata. Questa politica restrittiva è stata sicuramente basata sull'andamento dei contagi e resa obbligatoria dalle circostanze, al fine di garantire la stabilità della situazione sanitaria.

Dall'altra parte, come ci mostra il grafico sviluppato dalla IATA, sono presenti alcuni paesi che hanno adottato misure meno restrittive per l'ingresso da parte di turisti stranieri, favorendo l'innalzamento delle prenotazioni e il conseguente aumento del traffico aereo; le nazioni del Latino America che hanno adottato strategie del test negativo, in sostituzione alla quarantena, hanno mostrato degli ottimi risultati in termini di prenotazioni, tra i quali risaltano i Caraibi, l'Ecuador e le Honduras, che mantenendo questa politica permissiva, sono riusciti ad arginare il crollo delle prenotazioni al -68%, con l'eccezionale trend delle Honduras, la quale ha ridotto del 59% il numero delle prenotazioni per i voli in entrata, posizionandosi al primo posto dei paesi con accesso non libero, nel Latino America. Gli unici due paesi che hanno mantenuto i propri confini aperti, permettendo il libero accesso all'interno del proprio territorio, sono stati il Brasile e il Messico; quest'ultimo ha registrato il numero più alto di prenotazioni, nell'arco temporale esaminato all'interno del grafico (Figura 4.1.2), riducendo del 57% le prenotazioni per voli aerei in entrata, rispetto allo stesso periodo del 2019. Da questi numeri è possibile osservare come le diverse strategie nella gestione delle frontiere abbiano prodotto risultati differenti, premiando di conseguenza le nazioni con un accesso libero, oppure favorito attraverso la verifica della negatività del viaggiatore.

Nonostante la negatività al COVID-19, in funzione di "lascia passare", abbia garantito una minima ripresa delle prenotazioni e del traffico aereo, come visto nel caso del Latino America, il vero fattore trainante per una ripresa definitiva del traffico aereo domestico ed internazionale dipende dal miglioramento della situazione sanitaria e dalla diminuzione dei contagi; di conseguenza l'innalzamento della attività aerea sarà proporzionale allo sviluppo delle campagne vaccinali e alla gestione di eventuali nuovi focolai. Perciò, al fine di tracciare una reale previsione per la ripresa del traffico aereo è necessario analizzare come i diversi paesi nel mondo stanno gestendo la campagna vaccinale.

Share of people who received at least one dose of COVID-19 vaccine

Share of the total population that received at least one vaccine dose. This may not equal the share that are fully vaccinated if the vaccine requires two doses.



CC BY

(Figura 4.1.3) Fonte: Official data collected by Our World in Data

Dal grafico elaborato dal centro di ricerca “Our World in Data” contenuto nel “COVID-19 Data Explorer” (Figura 4.1.3), è possibile osservare in tempo reale come la campagna vaccinale contro il COVID-19 stia sviluppando nel mondo, in termini percentuale della popolazione vaccinata e in base al paese. Dai dati sviluppati dall’ “Our World in Data”, si evince come il paese con la percentuale maggiore di vaccinati rispetto al totale della popolazione sia Israele, il quale ha vaccinato, a metà aprile 2021, quasi il 62% dei propri cittadini, favorendo così la creazione di una situazione sanitaria talmente solida, da garantire una ripartenza economica molto rilevante in per le sorti del paese e dell’economia globale.

Successivamente, da sottolineare è l’ottima campagna vaccinale sviluppata dal Regno Unito, il quale a metà aprile 2021 è riuscito a vaccinare quasi il 48% della propria popolazione, posizionandosi al primo posto, in termini di vaccinazioni per abitanti, in tutta Europa. La campagna vaccinale del Regno Unito rappresenta un aspetto fondamentale per la ripresa del traffico aereo europeo, in quanto l’Inghilterra è da sempre meta di un grande flusso turistico inbound ed un enorme generatrice di turismo outbound per tutti i paesi europei con un clima più mite.

Un altro stato molto rilevante per la ripresa del traffico aereo mondiale, sono sicuramente gli Stati Uniti, i quali hanno attuato un processo logistico per la somministrazione del vaccino molto efficiente, e di conseguenza, da febbraio 2021 in poi, è stato registrato un notevole aumento del numero di somministrazioni giornaliere, raggiungendo a metà aprile 2021 un totale di 199 milioni di persone vaccinate, le quali equivalgono al 38% della popolazione totale americana (Our World in Data, 2021). L'intensa campagna vaccinale statunitense ha permesso al traffico aereo domestico di riprendere quota e garantire una ripresa del "cash flow" dei vettori americani, i quali hanno potuto usufruire di un notevole aumento della domanda per i voli con destinazioni domestiche, ma anche una netta ripresa dei voli internazionali.

Come è stato evidenziato nei paragrafi successivi del seguente elaborato, la campagna vaccinale cinese, nella quale sono state vaccinate quasi 184 milioni di persone, ha avuto un ruolo determinante per il miglioramento della situazione sanitaria in Cina e ha favorito il rilancio del traffico aereo domestico cinese, già dal secondo trimestre del 2020 in poi, aprendo così la strada per un possibile recupero globale del settore aereo.

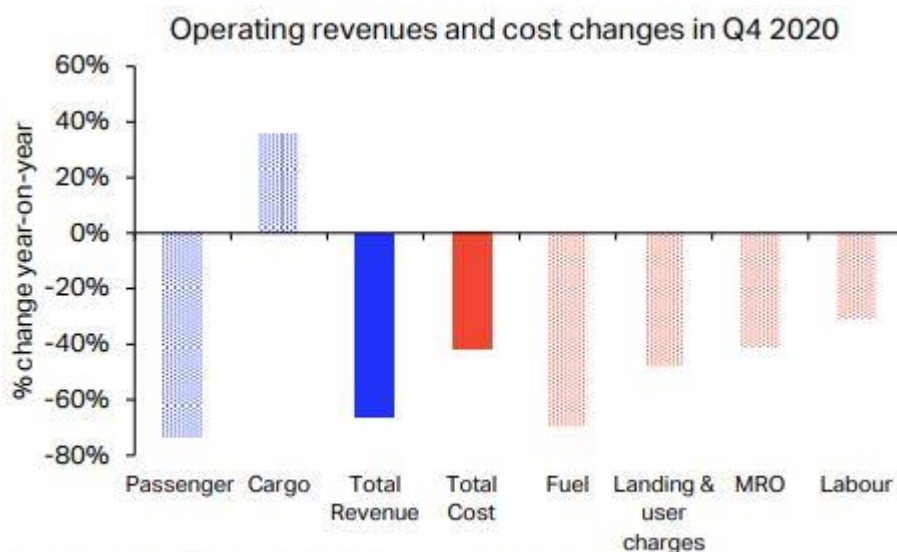
4.2 Le previsioni per la ripresa del traffico aereo

Le moltissime incertezze riguardo il futuro delle compagnie aeree, pongono un grande punto interrogativo riguardo a quale sarà il panorama mondiale dell'aviazione nei prossimi mesi ed anni.

L'enorme stress finanziario al quale le compagnie aeree di tutto il mondo sono sottoposte, è stato confermato dall' "IATA Airlines Financial Monitor" del 25 marzo 2020, secondo il quale la continuazione di gravi quantità di "cash burn" da parte dei vettori mondiali proseguirà anche per buona parte del 2021, in quanto la ripresa del traffico aereo che ci si aspettava per l'inizio del 2021 non è avvenuta. Nonostante ciò, sono presenti alcuni segnali positivi per le sorti del settore aereo mondiale, principalmente di natura sanitaria, in quanto sviluppo della campagna vaccinale americana e cinese, hanno innalzato l'ottimismo nel resto dei continenti per una possibile ripresa del traffico aereo mondiale. Questo ottimismo si è tradotto, secondo i dati della IATA presenti nell'"Airlines Financial Monitor" del 25 marzo 2021, in un aumento generale dell'"Airlines Price Index" mondiale del 21% a febbraio 2021 rispetto al mese precedente, con un considerevole aumento del "Share Price Index" delle compagnie aeree nord-americane, che hanno segnato a febbraio 2021 un +29% rispetto a gennaio 2021. Purtroppo, a causa di un peggioramento della situazione sanitaria in Europa a inizio marzo 2021, l'ottimismo per la forte ripresa del traffico aereo nella stagione estiva, è leggermente calata, confermando l'enorme imprevedibilità dello scenario per la ripartenza definitiva del settore aereo. Grazie ai dati IATA dell'"Airlines Financial Monitor", è possibile osservare come i risultati economici delle compagnie aeree, nell'ultimo trimestre del 2020, siano stati pessimi rispetto allo stesso periodo del 2019, ma mostrano un leggero miglioramento rispetto a mesi precedenti, in quanto i vettori aerei hanno tagliato considerevoli quantità di costi e il traffico aereo cargo è tornato ad ottimi livelli. In termini di "EBIT margin", il fatturato delle compagnie aeree mondiali nel quarto trimestre del 2020 si aggira attorno al -50% rispetto al quarto trimestre del 2019, registrando il calo maggiore nel

Nord-America, con una diminuzione del -58% del revenue in termini di “EBIT margin” (IATA,2021). Il fattore determinante però rimane la ripresa del traffico aereo per il trasporto di passeggeri, che rappresenta l’elemento chiave per un ritorno ad un livello di revenue tale da poter coprire i costi fissi delle compagnie aeree. Infatti, grazie ai dati IATA, si può affermare che nel quarto trimestre del 2020, il revenue dei voli di linea sia crollato del 73% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente; di conseguenza le compagnie aeree hanno continuato a bruciare denaro, a causa dell’enormità dei costi variabili e semi variabili. All’interno del grafico (Figura 4.2), presente nel “Airlines Financial Monitor” del 25 marzo 2021, è possibile osservare come sia avvenuta una netta riduzione dei costi da parte delle compagnie aeree, stimata dalla IATA intorno al 42% dall’inizio del 2020, ma nonostante ciò la grave mancanza di domanda ha favorito la continuazione dell’enorme quantità di “Cash burn”.

Dal grafico spicca l’aumento del traffico aereo cargo intorno al 40%, che ha permesso alle compagnie aeree di avere una minima entrata nonostante il crollo generale del settore. Nonostante ciò, nel 2020 il revenue totale delle compagnie aeree è sprofondato a causa dalla mole significativa dei costi, i quali hanno subito, nel corso della crisi, notevoli tagli per gestire e ridurre il “cash burn”. All’interno del grafico (Figura 4.2) si evince come, tra le diverse riduzioni dei costi, spicca quella del carburante che, a causa della drastica riduzione della capacità, ha subito una



Source: IATA Economics using data from the Airline Analyst

(Figura 4.2) Fonte: IATA Economics

diminuzione quasi del 70%; successivamente, grazie ai sostanziosi aiuti finanziari offerti dagli stati attraverso l'abbassamento dei tassi d'interesse, è stata riportata una diminuzione dei costi fissi derivati da prestiti, inoltre, grazie ai numerosi fondi a sostegno dei lavoratori da parte dei governi, è avvenuta una notevole riduzione del costo della mano d'opera, la quale, come nel caso degli Stati Uniti, è stata tutelata attraverso specifici programmi di cassa integrazione offerta dal Tesoro.

A causa dell'insufficienza dei tagli operati dalle compagnie aeree per far fronte al crollo del traffico aereo, secondo il report "Airline Financial Monitor" elaborato dalla IATA il 25 marzo 2021, nei campioni utilizzati per l'elaborazione del report, il deflusso di cassa netto dovuto alle attività operative nel quarto trimestre del 2020, ha rappresentato il 46% del revenue totale. Il deflusso di denaro rispetto al revenue ha raggiunto la percentuale maggiore nelle compagnie aeree europee con un totale del 58%, a causa della grave diminuzione del traffico aereo nel continente europeo a fine 2020 dovuto alla diffusione delle nuove varianti di COVID-19. A seguire, le compagnie nord-americane prese in esame dal report, hanno chiuso il quarto trimestre 2020 con un deflusso di denaro del 46% rispetto al revenue totale, un risultato leggermente migliore alla situazione europea, ma comunque preoccupante se si pensa che la percentuale di "Net cash outflow" del quarto trimestre del 2019, rappresentava il +10% rispetto al revenue totale dei vettori analizzati (IATA,2021).

Inoltre, questa durissima missione delle compagnie aeree nella gestione dei costi è stata resa ancora più ardua nel primo trimestre del 2021, a causa di un forte rialzo del prezzo del carburante favorito dalla forte ripresa economica mondiale e all'aumento dell'ottimismo di una consistente ripresa del traffico aereo, soprattutto negli Stati Uniti. Questo aspetto ha messo ancora più pressione ai vettori mondiali nella gestione delle spese e ha allontanato la possibilità, da parte dei vettori, di tornare ad un bilancio positivo nel breve termine.

Una previsione dell'ammontare delle perdite nette che subiranno le compagnie aeree nel 2021 è stato fornito dalla IATA, all'interno del report "Outlook for Air Transport and the Airline Industry" del 24 novembre 2020, nel quale si stima approssimativamente che il totale delle perdite di denaro da parte dei vettori mondiali, si aggirerà intorno

alla cifra di \$38 miliardi, la quale ha una consistenza ancora molto notevole, ma rispetto ai \$118 miliardi netti persi nel 2020, rappresenta una buona ripresa.

Il deflusso di denaro riportato tra il secondo e il quarto trimestre del 2020 è stato scioccante per il settore dell'aviazione, raggiungendo un livello stimato di \$125 miliardi di "Cash burn", ai quali si aggiungeranno, secondo la IATA, ulteriori \$45 miliardi nei primi tre trimestri del 2021.

Per osservare una inversione del trend di bilancio delle società del trasporto aereo, sarà necessario aspettare almeno il quarto trimestre del 2021, quando la campagna vaccinale mondiale avrà raggiunto una quota sufficiente e i singoli stati potranno riaprire i propri confini. Fino a quel momento, le compagnie aeree dovranno cercare di ridimensionare i costi per affrontare i gravi crolli del fatturato avvenuti nei mesi precedenti; questo processo di ripensamento delle politiche e strategie delle singole compagnie aeree, potrebbe portare all'inizio di una nuova era dell'aviazione mondiale.

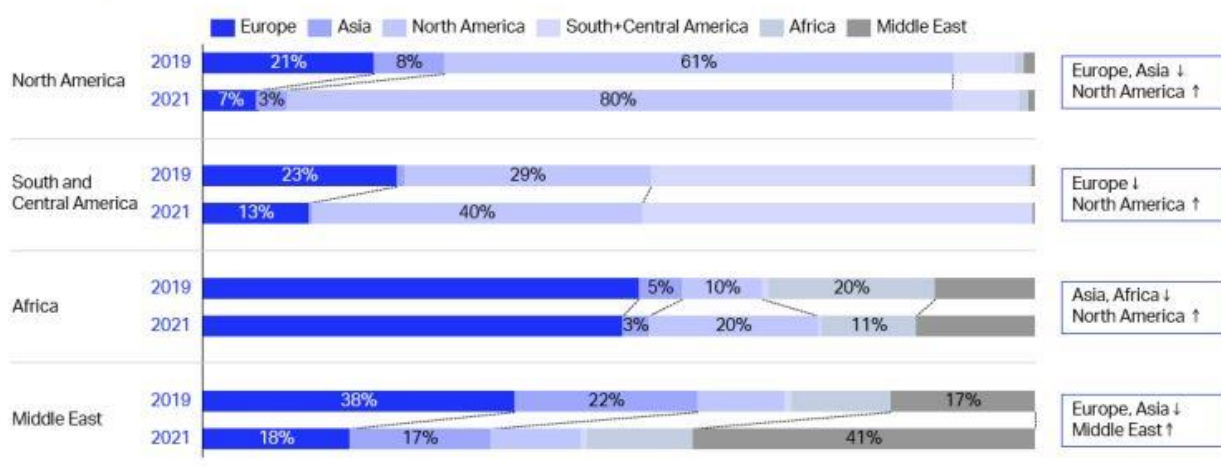
Come abbiamo già osservato nel capitolo precedente del seguente elaborato, una delle strategie per limitare l'enorme quantità di "cash burn" da parte dei vettori, è stata quella di gestire in maniera dinamica la capacità dei posti da offrire sul mercato, in base all'evoluzione della situazione sanitaria e in base alla possibilità di sfruttare picchi stagionali della domanda. Purtroppo, osservando i numeri riportati dalla IATA, queste strategie non sono state sufficienti per la gestione delle enormi perdite causate dal crollo del traffico aereo.

Sarà perciò necessaria una vera e propria rivoluzione nella gestione delle flotte da parte delle compagnie aeree, le quali opereranno una strategia volta ad aumentare la capacità dei voli a corto raggio, attraverso aerei regionali, i quali risultano molto competitivi su mercato grazie ai costi più ridotti e alla grande capacità di carico (PwC, 2021). Inoltre, i velivoli con grandi spazi riservati alle classi business, saranno gli ultimi ad essere utilizzati, in quanto il traffico aereo per lavoro, sembra l'ultima tipologia di domanda a ripartire e a livello di costi, la classe business, necessita del triplo del fatturato per coprire i costi operativi rispetto ad un posto di classe Economy (PwC,2021). Il risultato sarebbe una strategia della gestione dei voli che sostituisca all'alta frequenza dei decolli, la quale favorisce la domanda business, con la capacità

come fattore determinante per il decollo, favorendo così una predilezione al basso costo dei posti offerti.

A conferma di questa tesi, è intervenuta la IATA, la quale, attraverso la pubblicazione del “IATA Economics’ Chart of the Week” pubblicata il 16 aprile 2021, ha confermato che il trend per la ripresa del traffico aereo, sarà caratterizzato da voli a corto raggio e prevalentemente domestici. Questo studio è stato sviluppato grazie all’analisi dei dati delle prenotazioni per viaggi tra maggio e settembre, effettuate prima di marzo 2021, con le prenotazioni effettuate nello stesso periodo del 2019. Osservando i dati presenti nel grafico (Figura 4.2.1), possiamo osservare come sia drasticamente cambiata la frequenza delle prenotazioni per voli a lungo raggio, sostituiti da voli a raggio ridotto, i quali per la maggior parte dei casi, hanno una destinazione che non fuoriesce dal sub-continente di partenza.

Breakdown of bookings for travel between May-September by destination region, bookings made before 20 March 2019 vs. 2021



(Figura 4.2.1) Source: IATA Economics calculations based on DDS data

Come si evince dal grafico (Figura 4.2.1), le prenotazioni registrate nel periodo prima di marzo nel 2019 per le vacanze estive, avevano come destinazione un luogo al di fuori del proprio subcontinente, come per esempio i turisti nordamericani, i quali nel 2019 hanno optato per il 21% una destinazione all’interno del continente europeo e per l’8% per una meta asiatica (IATA,2021). Nel 2021 invece, l’80% dei viaggiatori del Nord America, hanno preferito rinunciare ad un viaggio a lungo raggio, in favore di una

vacanza nel proprio continente, favorita dalla maggiore vicinanza del luogo d'arrivo (IATA,2021). Ovviamente, questa inversione di rotta, porterà alle destinazioni europee una grave mancanza di turismo inbound, la quale potrà essere marginalmente colmata dai flussi turistici domestici dei singoli stati dell'UE, come si è visto per il turismo domestico cinese e americano, ma nonostante ciò il turismo di massa al quale le destinazioni europee erano abituate, rimarrà nel 2021 ancora un lontano miraggio.

Per quanto riguarda il Sud America e Centro America, il trend delle prenotazioni nel periodo prima di marzo del 2021, è stato molto simile a quello osservato nel Nord America, con una forte calo dei viaggi con mete europee, le quali, secondo i dati IATA, hanno subito un calo del 10% rispetto alle prenotazioni dello stesso periodo nel 2019. Dall'altra parte è stato registrato un aumento dell'11% delle prenotazioni con destinazione una meta Nordamericana, confermando perciò la tesi secondo la quale, il turismo estivo del 2021 sarà prevalentemente all'interno del proprio continente d'appartenenza.

Anche nel Medio Oriente è stato riscontrato un forte crollo delle prenotazioni per i viaggi verso destinazioni europee nei mesi estivi, con un -20% delle prenotazioni prima di marzo 2021, rispetto allo stesso periodo nel 2019. Questa profonda inversione di rotta nella pianificazione dei viaggi ha portato ad un forte aumento delle prenotazioni per voli all'interno del Medio Oriente, con un incremento del 24% delle prenotazioni per i mesi estivi del 2021 (IATA,2021).

Inoltre, è possibile notare come il turismo europeo per i mesi estivi del 2021 potrà contare molto poco sul flusso inbound generato dai paesi appartenenti al continente americano e ancora meno sui paesi medio orientali, i quali da sempre hanno rappresentato un grande bacino del turismo in entrata in Europa; di conseguenza le destinazioni europee dovranno basare la propria offerta su una clientela prevalentemente europea, la quale rappresenterà l'unica garanzia per il turismo estivo del 2021.

Le compagnie aeree mondiali invece, dovranno riorganizzare le proprie flotte, ridimensionare il personale e ridisegnare i propri network, ponendo più attenzione ai voli a corto raggio, i quali saranno l'unica fonte di revenue nei prossimi mesi per

quanto riguarda il traffico aereo per il trasporto di passeggeri. Infatti, secondo la IATA, i viaggi a lungo raggio saranno molto limitati nei prossimi mesi e i perciò vettori dovranno essere in grado di gestire al meglio la domanda che si genererà dal traffico prevalentemente domestico e a corto raggio, cercando di massimizzarne il revenue. Infatti, la tendenza dei vettori, per i mesi estivi del 2021, è quella di alzare di molto il numero di rotte domestiche, offrendo al viaggiatore molte più opzioni rispetto al passato; questo aspetto favorirà l'aumento del traffico domestico e di conseguenza l'aumento del profitto dei vettori aerei.

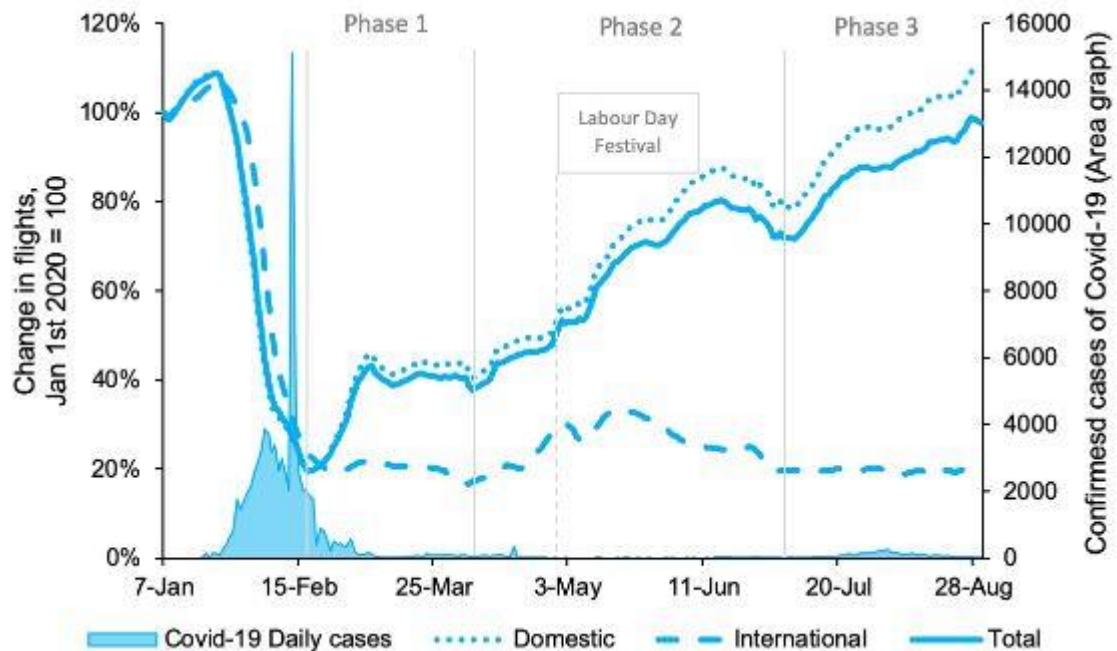
4.3 La spinta cinese per la ripresa del traffico aereo mondiale

Lo scoppio della pandemia dovuta al COVID-19 ha avuto il suo epicentro in Cina, la quale ha attuato, come visto in precedenza, un'efficace strategia di "lockdown" totale, che ha garantito al paese di risollevarsi molto prima rispetto ad altre zone geografiche pesantemente colpite dal COOVID-19. Grazie ai dati forniti da "FlightRadar24" il 10 ottobre 2020, è possibile constatare che la Cina, da marzo 2020 in poi, ha registrato non più di 5.000 casi di COVID-19 al giorno.

Come è stato detto in precedenza, il controllo della situazione sanitaria, rappresenta un elemento necessario per garantire una ripresa del traffico aereo, perché permette ai governi di allentare le chiusure delle frontiere e favorisce l'aumento del "Travel confidence" da parte dei viaggiatori. Ma al fine di favorire una decisa ripartenza del traffico aereo, il supporto economico da parte degli stati è stato un altro fattore imprescindibile, in quanto permette ai vettori di avere le risorse necessarie per

rispondere alla crisi e poter essere immediatamente operativi nel momento in cui la domanda lo richiede.

La Cina ha mostrato di avere tutti questi elementi indispensabili per la ripartenza del traffico aereo e di conseguenza, già a metà febbraio 2020 quando il resto del mondo doveva ancora vivere il dramma causato dal virus, il traffico aereo domestico cinese è ripartito in maniera vertiginosa, recuperando nella prima fase della ripresa, come si evince dal grafico (Figura 4.3), quasi il 40% dell'attività domestica ordinaria, pagando però la chiusura delle frontiere della Cina per il flusso inbound ed outbound, la quale ha bloccato la ripresa del traffico internazionale dei vettori cinesi. Inoltre, all'interno dell'articolo pubblicato da "FlightRadar24" il 10 ottobre 2020, sono state riscontrate delle differenze tra "Full Service Carriers" (FSC) e "Low Cost Carriers" (LCC), in quanto la prima tipologia di compagnie aeree ha riscontrato una diminuzione maggiore dell'attività aerea, recuperando più lentamente la propria mole di traffico. Le "LCC's" cinesi invece, hanno recuperato molto rapidamente la piena operatività spostando quasi completamente la propria offerta sul traffico aereo domestico.



(Figura 4.3) Source: ADS-B, Flightradar24 and European Centre for Disease Prevention and Control

Dal grafico (Figura 4.3) è possibile osservare come la gestione della diffusione del COVID-19 in Cina abbia portato ad una veemente ripresa il traffico aereo cinese

domestico, il quale ad agosto 2020 è tornato ai livelli pre-pandemici con il raggiungimento del 100% dei voli domestici, mentre il traffico internazionale ha mantenuto un livello notevolmente più basso per tutti i primi due trimestri del 2020. Nonostante il numero elevato dei voli eseguiti sul territorio cinese, grazie ai dati offerti dalla "CAAC", possiamo sapere con certezza che la capacità di carico dei velivoli che sono decollati fino alla fine di agosto, è scesa del 16% rispetto all'inizio del 2020, contando solamente 45.1 milioni di passeggeri trasporti.

È evidente come, a differenza del resto delle nazioni mondiali, la Cina abbia reagito in maniera repentina allo scoppio del virus, ottenendo risultati ottimi in breve tempo e aprendo gli orizzonti per una ripresa globale del traffico aereo. Infatti, secondo i dati di "Flightradar24", la differenza tra il traffico cinese e la ripresa del traffico aereo europeo, ha raggiunto un'incredibile differenza nel periodo di fine maggio 2020, quando la Cina contava quasi 20.000 voli domestici giornalieri, mentre l'Europa, a causa delle chiusure degli Stati Membri, ha registrato nello stesso periodo solamente 3.000 voli giornali circa.

Questa forte ripresa cinese, soprattutto nel traffico aereo domestico, ha subito un pesante rallentamento solo in procinto dell'inizio del nuovo anno lunare cinese, durante il quale la Cina, ha consigliato ai propri cittadini di non intraprendere viaggi nei periodi festivi, bensì di passare le vacanze a casa con la propria famiglia. Questo momentaneo blocco degli spostamenti all'interno della Cina ha fatto crollare il traffico domestico cinese del 50% rispetto ai livelli del 2019, regredendo ad un livello di passeggeri trasportati simile a gennaio 2020 (CAPA,2021).

Come si era già visto nella notevole ripresa del traffico aereo successiva alla crisi di gennaio 2020, quando la pandemia aveva iniziato il suo corso e paralizzato la Cina, la ripresa del traffico aereo domestico cinese, nel periodo immediatamente successivo alle festività del nuovo anno, è avvenuta in modo repentino e notevole, con una crescita di passeggeri trasportati giornalmente dell'80%, passando da quasi 200.000 unità di metà febbraio 2021, ai 1.4 milioni di passeggeri trasportati giornalmente di inizio marzo 2021 (CAPA,2021).

Questi dati ci mostrano come il traffico aereo domestico cinese abbia subito le conseguenze delle restrizioni imposte dal governo cinese, per i 40 giorni festivi per il nuovo anno lunare, ma la spinta della ripresa degli spostamenti nel territorio cinese ha fatto sì che nel giro di un mese, in prossimità del “Qing Ming Festival”, il numero di passeggeri trasportati giornalmente nelle rotte domestiche, sia schizzato nuovamente alle stelle, favorito dalla scarsa ripresa del traffico aereo internazionale, mantenendo così i cittadini cinesi intenzionati a viaggiare, nel proprio territorio. Questo aspetto dimostra l’importanza e la difficoltà nella gestione della capacità dei vettori aerei, i quali devono essere molto reattivi e dinamici ad aggiungere un gran numero di posti offerti, ma allo stesso tempo essere pronti a tagliarli drasticamente.

Un segnale incoraggiante per la ripresa del traffico aereo globale è la crescita che hanno avuto le tariffe delle compagnie aeree cinesi nel periodo intorno alla festività “Qing Ming Festival” del 05 aprile 2021, le quali, secondo i dati riportati dalla CAPA nel “April Report 2021”, hanno recuperato il 96% del livello di aprile 2019 riuscendo a raggiungere una capacità di carico del 73%. Quest’ultima è cresciuta di 8 punti percentuali rispetto al 2020, ma è inferiore di 7 punti percentuali ai livelli del 2019.

Le previsioni per maggio 2021, in termini di tariffe dei biglietti aerei cinesi, sono ancora più confortanti, in quanto, entro fine maggio, si prevede un ulteriore aumento del prezzo dei biglietti per i voli domestici, superando così dell’11% le tariffe di maggio 2020. Se si ragiona in un’ottica globale, questo aspetto rappresenta un segnale di ripresa incredibile per le prospettive del traffico aereo mondiale, in quanto la Cina ha aperto la strada per un recupero reale del trasporto aereo, dimostrato di saper controllare la situazione sanitaria a tal punto da far sì che la spinta della domanda per gli spostamenti domestici, costringa le compagnie aeree cinesi ad alzare il prezzo dei voli ad una cifra più alta rispetto al 2019.

Le compagnie aeree cinesi, già nel periodo anteriore allo scoppio della pandemia, hanno dimostrato come la maggior parte del proprio revenue provenga dal traffico aereo domestico; l’OAG, all’interno dell’approfondimento sulla ripresa del traffico cinese del 14 aprile 2021, ha evidenziato come il fatturato della “China Southern Airlines” nel 2019 è stato generato al 91% dal traffico aereo prodotto da rotte che

sono avvenuta tra destinazioni all'interno del continente asiatico, mentre il traffico aereo tra il continente asiatico e gli altri continenti ha generato solamente il restante 9% del revenue totale. Questo dato dimostra come il focus della compagnia aerea cinese, sia da sempre sul mercato asiatico, il quale, grazie all'enorme mole di domanda, riesce a garantire un'entrata tale da coprire quasi l'intera capacità offerta dal vettore cinese.

Di conseguenza, il blocco del traffico internazionale in uscita e in entrata dalla Cina, verso il resto del mondo, non rappresenta un fattore estremamente negativo per i vettori cinesi, a differenza di altri vettori mondiali, in particolare le compagnie aeree europee, le quali hanno pagato più di tutti la chiusura delle frontiere all'interno del "Vecchio continente", limitando le compagnie aeree a svolgere un traffico domestico all'interno dei singoli Stati Membri, il quale non è risultato sufficiente per bloccare l'enorme ammontare di "Cash burn" vissuto dai vettori; perciò la ripresa avvenuta in Cina ha un valore straordinario all'interno del panorama mondiale dell'aviazione.

Per far fronte ad una quantità di domanda tale e poter aumentare la capacità domestica, le compagnie aeree cinesi, a differenza di tutti i vettori nel resto del mondo, hanno ampliato le proprie flotte attraverso l'inserimento di ben 14 nuovi velivoli nel primo trimestre del 2021 (CAPA,2021). Infatti, la capacità domestica cinese, nel 2021, supererà di quasi 2 milioni di posti offerti, rispetto al 2019, garantendo, secondo l'OAG, l'inserimento di ben 210 nuove rotte domestiche, che permetteranno ai cittadini cinesi di avere molte più scelta nella destinazione finale. Grazie a questi sforzi esercitati dalle compagnie aeree cinesi, la "CAAC" (Civil Aviation Administration of China), a metà marzo 2021, ha comunicato la volontà di voler recuperare almeno il 90% dei passeggeri totali trasportati nel 2019, entro la fine del 2021.

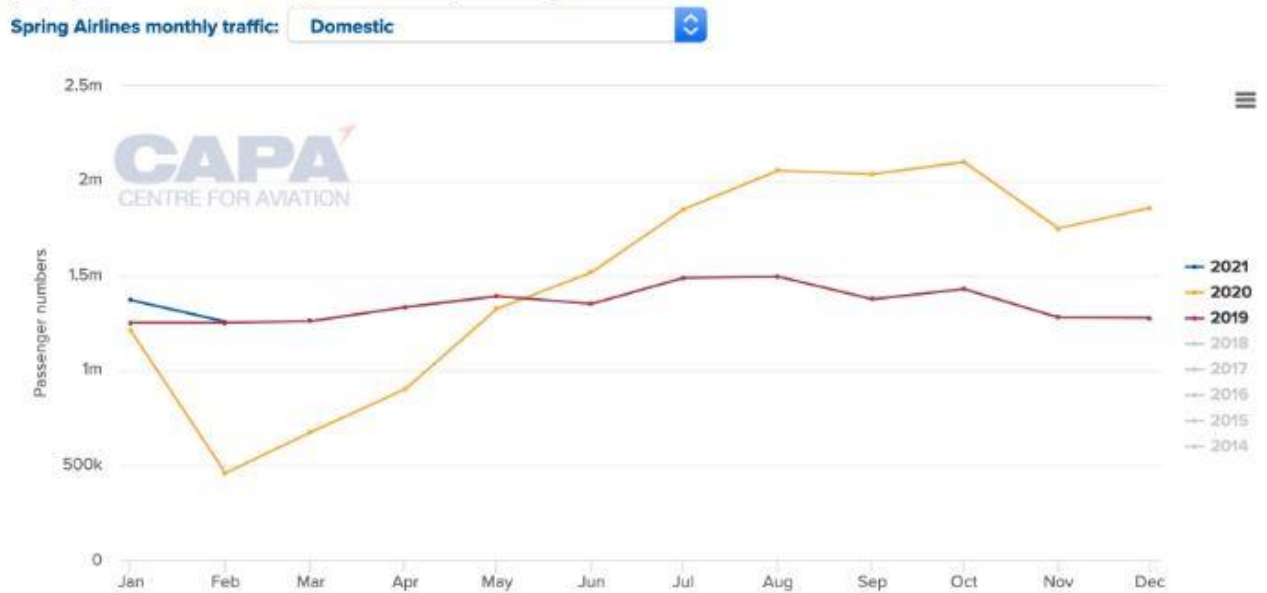
Questi dati sono molto in controtendenza rispetto a ciò che si osserva nel resto dei mercati mondiali, i quali, a parte il mercato americano, stentano ancora molto a ripartire, bloccati principalmente dall'incertezza della situazione sanitaria e dalla politica restrittiva esercitata da molti stati.

A confermare questo trend favorevole per la ripresa del traffico aereo domestico cinese è il caso della principale compagnia aerea "low-cost" cinese, la "Spring Airlines",

la quale ha aggiunto nel 2020 oltre 60 nuove rotte domestiche, riportando numeri straordinari nei totali di passeggeri trasportati; secondo il report sviluppato dalla CAPA, la “Spring Airlines”, a partire da giugno 2020, ha superato in ogni singolo mese il numero totale di passeggeri trasportati rispetto all’anno precedente.

La ripresa del vettore cinese è stata tale da riuscire a mantenere a febbraio 2021, i livelli di traffico aereo del 2019, quando nel periodo tra gennaio e febbraio 2021 l’intero mercato cinese aveva subito un crollo del 50% dei passeggeri domestici. L’unico aspetto negativo che subito la “Spring Airlines” nel primo trimestre del 2021, a causa dei blocchi degli spostamenti per le festività imposti dal governo cinese, è stata la diminuzione della capacità di carico dei velivoli che dall’80% di fine 2020 è scesa al 72% a inizio 2021 (CAPA,2021).

Spring Airlines: monthly domestic passengers, Jan-2019 to Feb-2021



(Figura 4.3.1) Fonte: CAPA – Centre for Aviation and Spring Airlines

All’interno del grafico (Figura 4.3.1), è possibile osservare l’andamento della “Spring Airlines” in termini di numero totale di passeggeri trasportati; ciò che stupisce è l’incredibile crescita avvenuta a partire da febbraio 2020, quando l’intero settore dell’aviazione mondiale doveva ancora vivere l’impatto devastante del COVID-19. Come abbiamo detto in precedenza attraverso i dati del “Flightradar24”, all’interno di

questa crisi, le “LCC’s” cinesi hanno riportato una crescita molto più repentina e un crollo inferiore, rispetto alle compagnie cinesi “FSC”, in quanto le compagnie “low-cost” hanno una flessibilità maggiore, garantita da un sistema di network basato sul “punto a punto”, mentre il network delle “FSC” si basa su un sistema molto più centralizzato, con uno scalo principale dal quale si sviluppa la rete dei vettori verso le destinazioni della compagnia aerea.

Nel grafico (Figura 4.3.1) si può osservare come il modello “punto a punto” sia stato molto efficace per la “Spring Airlines”, la quale è riuscita ad aumentare notevolmente il proprio traffico aereo, incrementando la propria capacità e intercettando in maniera ottimale la domanda domestica crescente. Infatti, il grafico mostra come nel secondo e terzo trimestre del 2020, il vettore leader del mercato “low-cost” cinese, abbia raggiunto un livello di 2 milioni di passeggeri trasportati mensilmente, superando nettamente i livelli del 2019, nonostante il periodo estremamente critico per il trasporto aereo. Inoltre, la “Spring Airlines”, ha intenzione nel secondo trimestre del 2021, di aggiungere 19 nuove rotte domestiche, operando così quasi 3248 settimanali di voli domestici, registrando un incredibile aumento del 70% rispetto al 2019 (CAPA,2021).

Perciò la “Spring Airlines”, rappresenta l’esempio lampante di come il mercato aereo cinese, riversando quasi la totalità della capacità delle compagnie aeree nel traffico aereo domestico e aumentando notevolmente il numero di rotte per non saturare il mercato, sia riuscita a fronteggiare in maniera brillante la crisi del settore aereo più grave mai registrata dai tempi della “Seconda Guerra Mondiale”. Nel panorama mondiale dell’aviazione, la forte ripresa del traffico aereo cinese può rappresentare un modello da seguire e una vera e propria linea guida, la quale però deve inevitabilmente essere accompagnata da un’eccellente gestione e preservazione di una situazione sanitaria stabile, la quale è rappresentata la prerogativa principale per ogni ipotesi di ripartenza. Tuttavia, il traffico aereo internazionale cinese, nel 2021, secondo il modello di previsione elaborato dalla CAPA nel 14 aprile 2021, non sembra recuperare minimamente, a causa di fattori prettamente sanitari, i quali non permettono ancora un abbassamento della guardia da parte del governo cinese. Le previsioni riguardo al traffico aereo internazionale cinese, stimano il picco a fine novembre 2021, con un

totale di 500.000 passeggeri totali trasportati mensilmente (CAPA,2021), che in sé non rappresenta una ripresa che gli esperti si aspettavano nell'autunno del 2021, con un abbassamento generale delle misure di contenimento del virus; osservando la differenza rispetto ai numeri del traffico domestico, è chiaro che la ripresa del traffico internazionale avrà bisogno ancora di molto tempo per raggiungere i livelli del 2019, mantenendo così una forte incertezza nel traffico aereo mondiale, il quale prescinde dal traffico generato dalla Cina, grazie ai suoi numerosissimi abitanti, i quali da sempre popolano le destinazioni turistiche di tutto il mondo.

4.4 La ripresa del traffico aereo negli Stati Uniti

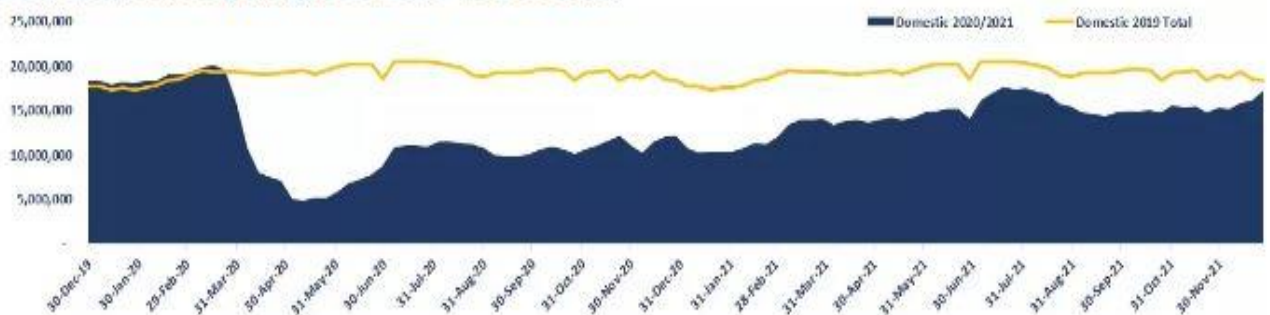
Come è stato detto in precedenza, gli Stati Uniti sono una delle nazioni con una percentuale di popolazione vaccinata contro COVID-19 più alta al mondo; secondo il "U.S. COVID-19 Vaccination Progress" sviluppato dal "USA FACTS" il numero di americani che ha ottenuto almeno una dose di vaccino è di 135.791.031 persone, cioè il 41% della popolazione totale, mentre il totale di persone che hanno ricevuto la seconda dose è di 81.291.690 persone, l'equivalente del 24% della popolazione americana.

L'intensa campagna vaccinale effettuata negli Stati Uniti, ha fatto sì che la situazione sanitaria sia stata ristabilita, dopo una seconda metà del 2020 disastrosa, dove la pandemia aveva preso il sopravvento all'interno del territorio americano. Questo forte segnale, generato dalla gestione della pandemia, ha permesso al mercato americano del traffico aereo domestico di riprendere quota, nonostante la libertà di viaggiare all'interno del paese fosse elevata anche nella piena emergenza sanitaria. Un altro elemento fondamentale per la ripresa del traffico aereo americano è stato l'enorme supporto da parte del governo americano, il quale, attraverso il proprio Dipartimento

del Tesoro, ha erogato una quantità di denaro molto rilevante, che si aggira intorno ai \$180 miliardi di dollari (IATA, 2021), a sostegno del settore dell'aviazione.

Questo notevole supporto, da parte dello Stato ai vettori americani, ha garantito una grossa iniezione di liquidità nelle casse delle compagnie aeree, le quali sono così riuscite a garantire il pagamento dei salari ai propri dipendenti, senza dover intraprendere una grossa manovra di “downsizing”; grazie al sostegno del governo americano, il settore dell'aviazione è stato preservato nella totalità delle sue dimensioni, favorendo così una forte prontezza nell'intercettare la crescita della domanda domestica.

USA: domestic capacity, Dec-2019 to Dec-2021



(Figura 4.4) Fonte: CAPA Air Capacity Model

Grazie a questo modello (Figura 4.4), è possibile comprendere come la capacità domestica dei vettori americani si sia evoluta a partire dallo scoppio della pandemia fino ad arrivare ad una previsione dello sviluppo per la fine del 2021; è evidente come già a giugno 2020 ci sia stata una netta ripresa della capacità totale offerta delle compagnie americane, con una crescita di quasi 5 milioni di posti offerti in più rispetto alla fine di aprile 2020, quando gli Stati Uniti hanno vissuto il periodo più critico della pandemia. Da agosto 2020 in poi è stata mantenuta una capacità costante, con un picco per le festività del “Thanksgiving” a fine novembre 2020. La curva della capacità dei vettori americani è cresciuta notevolmente a partire da febbraio 2021, quando la campagna vaccinale americana ha iniziato a decollare, con un aumento di quasi due milioni di posti offerti rispetto al mese precedente. Da questo momento in poi il livello di capacità si è mantenuto molto elevato, intorno ai 15 milioni di posti offerti,

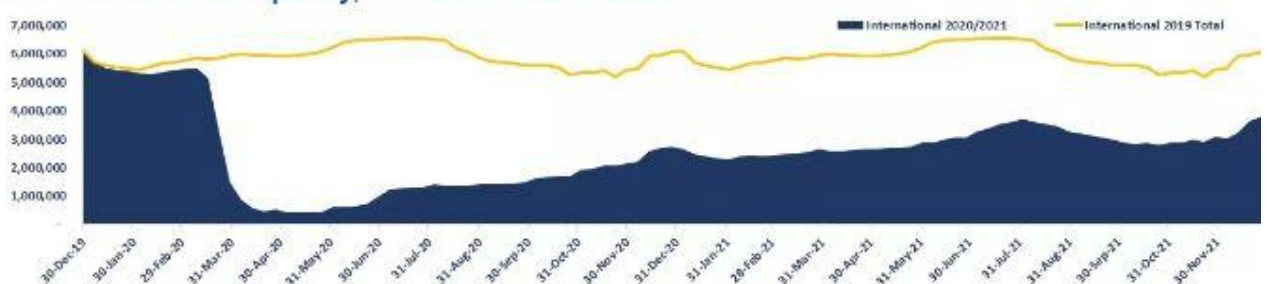
avvicinandosi nettamente ai livelli del 2019, continuando un trend di crescita che vedrà, secondo le previsioni sviluppate dalla CAPA, un picco nei mesi di giugno e luglio 2021, raggiungendo un totale previsto di circa 18 milioni di posti offerti. L'andamento dell'offerta dei vettori mostrata all'interno del grafico (Figura 4.4), conferma l'importanza della campagna vaccinale per la ripresa del traffico aereo, risultando perciò come l'elemento imprescindibile per lo sblocco del settore.

Grazie all'impennata del traffico aereo statunitense, l'OAG, attraverso uno studio riguardo allo sviluppo della capacità per sub-continente in aprile 2021, ha posizionato il mercato aereo degli Stati Uniti al secondo posto del mercato globale, dietro solamente alla Cina, la quale ha ottenuto risultati ancora più incoraggianti. Inoltre, l'OAG posiziona la compagnia aerea "American Airlines" come il vettore più attivo al mondo per posti offerti nella settimana dal 29 marzo al 6 aprile, la quale insieme a "Delta Airlines" e "Southwest Airlines" offre quasi 3 milioni di posti alla settimana (CAPA,2021).

Ovviamente quasi l'intera capacità offerta dai vettori americani riguarda il mercato domestico, il quale ha subito un grande aumento dell'offerta, in quanto la capacità delle compagnie aeree che veniva utilizzata per coprire rotte internazionali, è stata reindirizzata al traffico domestico. Al fine di intercettare più domanda possibile ed evitare una saturazione del mercato domestico, i vettori americani hanno aggiunto 235 nuove rotte domestiche (OAG,2021); un esempio sono le 31 rotte inserite da "United Airlines" con destinazione principale lo stato della Florida, il quale offre moltissime possibilità di turismo all'aria aperta, e di conseguenza rappresenta una scelta per cui molti americani opteranno, in quanto ritenuto più sicuro rispetto ad un turismo in luoghi chiusi.

Per quanto riguarda la ripresa del traffico aereo internazionale statunitense, l'andamento risulta migliore rispetto a ciò che era stato osservato con il traffico internazionale cinese, segnando un aumento della capacità inaspettato; il recupero dei

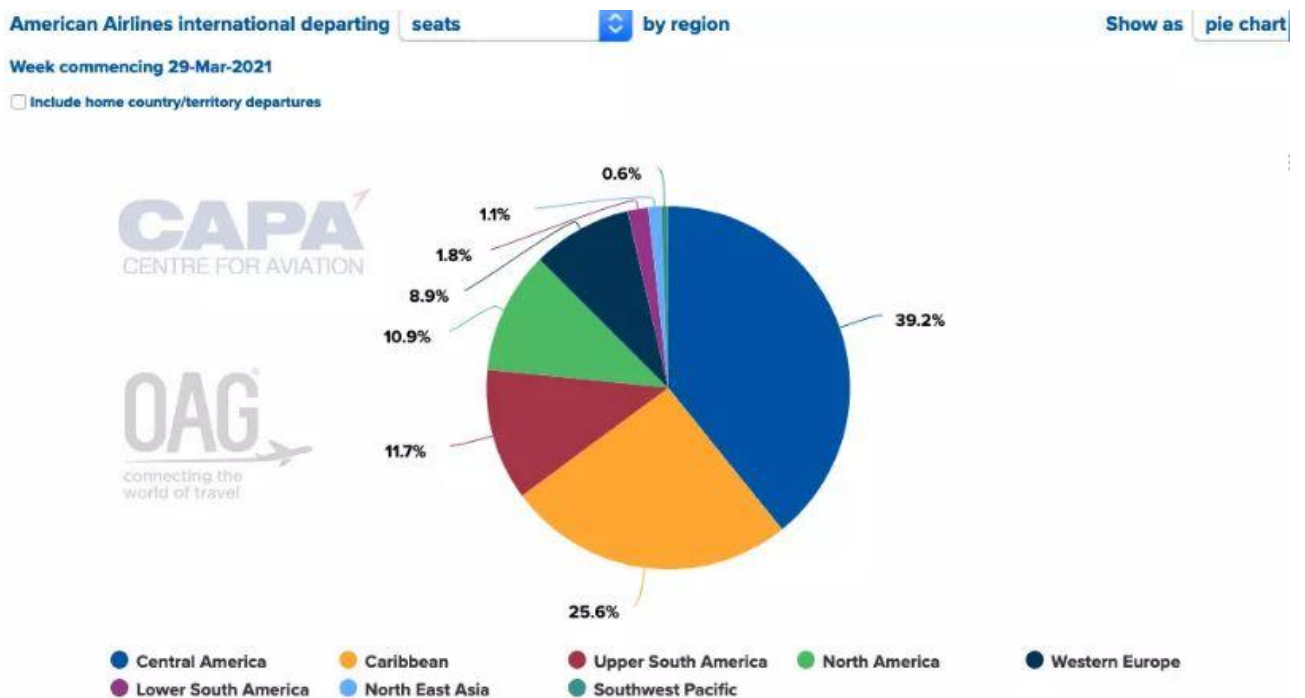
USA: international capacity, Dec-2019 to Dec-2021



(Figura 4.4.1) Fonte: CAPA Air Capacity Model

livelli del 2019 pare molto lontano, ma alcuni fattori hanno spinto la risalita della capacità americana internazionale.

Grazie al modello (Figura 4.4.1), è possibile analizzare l'andamento della capacità dei vettori americani nel traffico internazionale. A partire dal crollo di fine marzo 2020, la capacità delle compagnie aeree americane per voli internazionali, è incredibilmente cresciuta, a differenza di tutto il resto dei mercati mondiali, che in alcuni casi come la Cina, ha visto una ripresa del traffico domestico, mentre quello internazionale è rimasto inevitabilmente bloccato. A novembre del 2020, l'offerta dei vettori americani per il traffico internazionale ha subito un'impennata, grazie alle vacanze del "Thanksgiving", ma la curva dell'offerta è continuata a crescere per tutto il primo trimestre del 2021 e, secondo le stime della CAPA, raggiungerà il proprio picco a fine luglio 2021 con un totale di 4 milioni di posti offerti. I livelli di capacità internazionale del 2019 sono ancora lontani in quanto l'offerta media si aggirava intorno ai 6 milioni di posti offerti, ma la ripresa della capacità e del traffico internazionale americano sono sorprendenti, se si osserva la gravità della situazione del mercato internazionale europeo, cinese e dell'asia-pacifico.



(Figura 4.4.2) Fonte: CAPA- Centre for Aviation: OAG

Per quanto riguarda le singole compagnie aeree americane, il vettore con la più alta capacità è l'American Airlines, con un 5,6% dello share mondiale del traffico internazionale (CAPA,2021). Le mete scelte dagli americani per i propri viaggi internazionali sono al momento molto limitate, in quanto l'Asia e l'Europa, destinazioni molto blasonate per il bacino americano, non sono al momento percorribili, perciò la CAPA ha registrato una predilezione per le destinazioni all'interno del Latino-America e Caraibi.

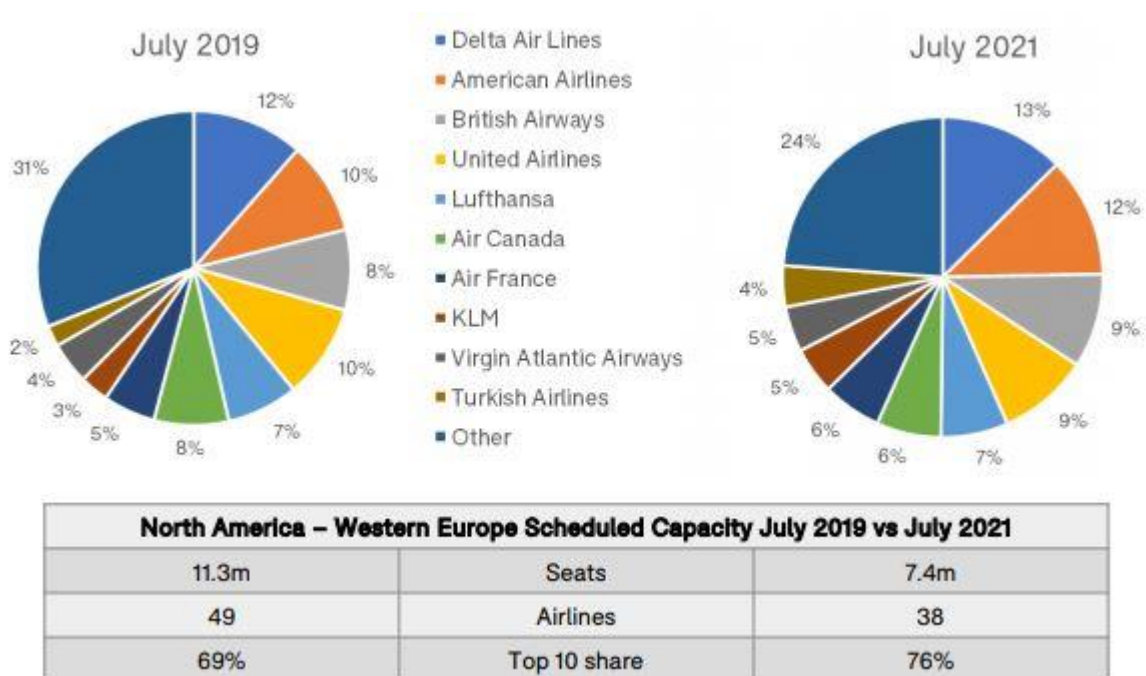
Il seguente grafico (Figura 4.4.2), indica le percentuali di distribuzione della capacità offerta dall'American Airlines per le rotte internazionali.

La percentuale maggiore dei posti trasportati dall'American Airlines a partire dalla settimana del 29 marzo 2021, il 39,2% ha come meta una destinazione nell'America Centrale, e il 25,6% una destinazione nei Caraibi (CAPA-OAG,2021). Queste due aree geografiche rappresentano un'ottima meta per il turismo all'aria aperta, il quale, come già osservato con la Florida nel turismo domestico, avrà una forte prevalenza nella scelta per le vacanze dei prossimi mesi. Un'altra area geografica molto movimentata nel traffico aereo internazionale dell'American Airlines, è la zona superiore del Sud America, la quale ha registrato l'11% della capacità totale offerta dal vettore americano, ed insieme alle due aree precedenti, conferma il trend di predilezione per viaggi in zone con ampi spazi aperti (CAPA-OAG,2021). Perciò, è chiaro come le rotte più praticate, da parte della compagnia aerea americana, siano di raggio medio-basso, con una predilezione per gli spostamenti verso Sud.

Dal grafico (Figura 4.4.2) è possibile osservare come l'American Airlines abbia mantenuto un'alta percentuale della propria capacità per rotte con destinazioni europee, nonostante il fatto che la situazione sanitaria sia molto incerta e la campagna vaccinale abbia subito gravi ritardi. Questo aspetto è favorito dal fatto che le compagnie aeree americane sono intenzionate a riprendere a volare le rotte transatlantiche, in quanto i voli che collegano gli Stati Uniti all'Europa rappresentano una grande fonte di guadagno rispetto ai voli domestici o alle tratte a medio-basso raggio. Infatti, nel caso dell'American Airlines, la capacità trasportata nell'Europa

Occidentale (Figura 4.4.2), rappresenta solamente un 8,6% rispetto alla capacità totale, ma se si analizza la capacità in termini di “ASK”, cioè il numero di posti volati per chilometro, la percentuale sale fino al 22,5%, in quanto le rotte che uniscono i due continenti hanno un chilometraggio molto alto (CAPA,2021).

Questo aspetto dimostra quanto sia fondamentale la ripresa di queste rotte transatlantiche per il revenue totale delle compagnie americane, e di conseguenza, nonostante la chiusura delle frontiere di molti Stati europei, i voli in partenza dagli Stati Uniti verso il “Vecchio Continente” sono sempre più frequenti.



(Figura 4.4.3) Source: CAPA- Centre for Aviation: OAG

Attraverso le previsioni elaborate dall’OAG il 14 aprile 2021, riguardo alla ripresa del traffico aereo globale nei mesi estivi del 2021, è possibile osservare come sia diminuito il numero di posti programmati per la rotta che unisce America del Nord con l’Europa Occidentale per luglio 2021, rispetto a luglio 2019; quest’ultimo si è ridotto da un totale di 11.3 milioni del 2019 a 7.4 milioni di luglio 2021. Innanzitutto, dal grafico (Figura 4.4.3) è evidente come la copertura di queste rotte sia in prevalenza offerta da vettori americani, i quali nel 2019 hanno totalizzato il 32% dello share totale dei posti

programmati per voli transatlantici. A luglio 2021, nonostante l'abbassamento del numero dei posti programmati, lo share delle tre compagnie aeree americane principali, aumenterà del 2%, in quanto molti dei vettori minori che volavano lungo le rotte transatlantiche, hanno sospeso la propria attività in favore di compagnie aeree più grosse; infatti, lo share delle compagnie aeree "Top 10" nella capacità per i voli transatlantici è aumentato dal 69% al 76% (OAG,2021). La principale compagnia aerea, nella copertura di queste rotte, è "Delta Airlines", con uno share di posti programmati al 13%; a seguire c'è la "American Airlines" con uno share totale del 12%, e infine è presente la "United Airlines" la quale ha uno share complessivo del 9%.

È chiaro perciò, come il traffico aereo che unisce il Nord America con l'Europa Occidentale, abbia ripreso quota nell'offerta prevista per luglio 2021, in quanto, queste rotte, detengono un'importanza cruciale per le sorti economiche dei vettori americani; quest'ultimi, dopo aver vissuto una forte risalita nel traffico domestico e del traffico aereo internazionale a medi-basso raggio, potrebbero usufruire della ripresa delle rotte transatlantiche per far ripartire il traffico aereo internazionale a lungo raggio, il quale garantirebbe un'entrata di denaro molto rilevante per i principali vettori americani e un'uscita definitiva dalla crisi che ha messo in ginocchio l'intero settore dell'aviazione mondiale.

Dai dati analizzati in questo capitolo, si evince come, all'interno del panorama mondiale del traffico aereo, le prospettive per una ripartenza rilevante dipendano inevitabilmente dalla gestione della situazione sanitaria, la quale nel futuro prossimo, si baserà sulla velocità ed efficacia della campagna vaccinale. Abbiamo osservato come le ipotesi più rosee, sulla ripartenza del settore aereo con l'avvento del 2021, siano state drammaticamente confutate, da una pandemia che ha fatto dell'incertezza una caratteristica principale, che nel settore aereo, il quale si basa su un apparato molto complesso di pianificazione, ha generato una missione estremamente complessa per i vertici delle compagnie aeree. Quest'ultimi sono stati chiamati ad una drammatica riduzione dei costi e ad una gestione di enormi flotte di aerei, con margini finanziari sempre più sottili. Il trend globale del traffico aereo ha mostrato una ripresa del traffico domestico solamente nei paesi con un territorio vasto e una situazione

sanitaria tale da poter indurre i cittadini a viaggiare all'interno dei confini nazionali. In questo senso, il traffico domestico cinese è stato emblematico, con un recupero quasi totale dei livelli di inizio pandemia, premiato da un'ottima gestione del virus e da un assetto del settore aereo già molto efficiente nella copertura delle rotte domestiche. L'unico aspetto negativo nella ripresa cinese è stato il debole recupero del traffico aereo internazionale, il quale, per i vettori cinesi, non rappresenta una perdita così insostenibile, ma per il resto del settore aereo mondiale genera una preoccupazione molto rilevante, in quanto il traffico in entrate e in uscita dalla Cina ha da sempre garantito un enorme flusso di denaro per le compagnie aeree di tutto il mondo.

Per quanto riguarda la ripresa del traffico aereo statunitense, il decollo della campagna vaccinale a febbraio 2021 ha generato un forte aumento della domanda domestica, la quale ha garantito una ripresa sostanziosa dell'attività aerea domestica dei vettori americani. A differenza della Cina, il traffico aereo internazionale statunitense, ha avviato un forte recupero dei voli che collegano gli Stati Uniti, ai paesi vicini, avviando così una ripresa notevole del traffico internazionale nel continente americano, la quale può rappresentare la fine della gravissima crisi del traffico aereo mondiale e allo stesso può offrire un modello da imitare per i mercati di altre zone geografiche, come ad esempio il mercato europeo, che non hanno ancora iniziato a vedere la luce in fondo al tunnel.

CONCLUSIONE

All'interno dell'elaborato è stato possibile osservare quale fosse la situazione economica globale prima dello scoppio della pandemia da COVID-19, attraverso l'analisi di informazioni elaborate dai principali organismi economici mondiali l'"International Monetary Fund", è stato possibile constatare un trend economico di stagnazione e blocco della crescita globale, dovuta a diversi fattori tra cui le frizioni tra Stati Uniti e Cina per i dazi doganali. Tutt'altra andamento è stato osservato per il settore il quale, grazie all'analisi dei report elaborati dall'UNWTO, nel 2019, ha segnato numeri molto positivi, proseguendo così una crescita continua che durava da oltre un decennio, non risentendo così del rallentamento e della stagnazione dell'economia globale. Spostando l'attenzione sul tema principale dell'elaborato, il traffico aereo mondiale, i dati pubblicati dall'ICAO (International Civil Aviation Organization) hanno permesso di confermare, nel corso del 2019, un tendenza di forte crescita nel settore aereo, la quale ha portato ad un aumento di tutti gli indici indicativi del trasporto aereo, come il numero di passeggeri totali trasportati, la capacità di carico e il fatturato generato da ogni singolo passeggero per numero di chilometri percorsi. Purtroppo, l'avvento del COVID-19 ha stravolto completamente l'ottimo andamento del settore aereo, avviando una crisi di dimensioni tali da non avere precedenti dopo la Seconda Guerra Mondiale. Grazie ai dati forniti dal "World Health Organization" è stato possibile quantificare la gravità della pandemia ed osservare lo sviluppo delle diverse fasi di diffusione del COVID-19, il quale ha messo in ginocchio il mondo intero riversando maggiormente i propri effetti economici sul settore dei servizi e in particolare quello dei trasporti. Le misure restrittive messe in atto dai diversi stati nel mondo, hanno rappresentato l'unico mezzo di contenimento per il dilagamento del

virus, ma allo stesso tempo, hanno causato un blocco totale del traffico aereo mondiale, il quale ha subito le conseguenze economiche maggiori nel panorama economico mondiale, riducendo drasticamente l'attività dei vettori aerei mondiali nel corso del 2020 e l'inizio del 2021. È chiaro come siano intervenuti diversi fattori per far sì che la maggior parte delle compagnie aeree mondiali, non fallissero; l'elemento principale, come dimostrato all'interno dell'elaborato, è stato l'intervento economico da parte degli stati, attraverso radicali ed ingenti iniezioni di liquidità nelle società per il trasporto aereo. Questi programmi di supporto erogati dai diversi hanno avuto cifre e modalità diverse, tra cui spiccano l'ingente programma sviluppato dagli Stati Uniti, il "CARES Act", attraverso il quale ha sostenuto i propri vettori permettendo loro di rimanere operativi senza dover intervenire pesantemente sulla riduzione delle flotte e del personale. Un altro programma molto interessante è stato quello promosso dall'Australia, la quale ha dimezzato i prezzi per un limitato numero di biglietti aerei per favorire i viaggi aerei domestici; oppure gli interventi economici erogati dalla Cina per rimborsare le proprie compagnie aeree per i danni subiti dal COVID-19, ma allo stesso tempo favorire, attraverso sostanziosi incentivi, il riallestimento dei velivoli per operare nel trasporto merci.

In seguito, attraverso i dati sviluppati dall'OAG, è stato possibile dimostrare la difficoltà con il quale i vettori aerei abbiano dovuto gestire la propria capacità, la quale è risultata molto differente in base al mercato nel quale le compagnie aeree operavano e in base alla tipologia di quest'ultime. Infatti, abbiamo osservato come all'interno del mercato cinese, la forte domanda domestica, abbia permesso una ripresa drastica e repentina della capacità dei vettori cinesi. Per quanto riguarda il mercato europeo la ripresa è stata molto debole, pagando più di tutti la mancanza di un piano europeo condiviso riguardo alle misure da adottare per contenere il virus e per gestire le chiusure delle frontiere. All'interno dell'imprevedibilità dello scenario europeo i "Low Cost Carriers", come "Ryanair", hanno operato una gestione della capacità dinamica e molto drastica, aggiungendo e togliendo moltissimi posti nel giro di pochi giorni; per le "Full Service Carriers" europee invece, la gestione della capacità è stata molto più conservativa, in quanto i costi per queste tipologie di vettori sono molto più alti ed

essendo privi di domanda business, la riduzione della capacità è stata l'unica via percorribile.

Il mercato americano, a differenza di quello europeo, ha sviluppato un grande livello di capacità, posizionando i propri vettori ai vertici del traffico aereo mondiale, sfruttando il forte aumento della domanda domestica.

Ciò che è emerso dall'analisi dei principali mercati mondiali, è la differenza di gestione della capacità da parte delle "LCC's", le quali hanno un sistema gestionale dei velivoli basato su un meccanismo "punto a punto", il quale permette di modificare la propria capacità in base alle richieste del mercato in tempi molto brevi ed offrire un grande numero di rotte, risultando perciò molto competitivi; per quanto riguarda le "FSC's" il sistema di gestione degli aeroplani si basa un network "hub and spoke", che permette di collegare più destinazioni utilizzando meno voli, fornendosi di un centro nevralgico, il "hub". Osservando il trend generale per la ripresa del traffico aereo, è emerso come i vettori dei principali mercati abbiano riversato quasi la totalità della propria capacità nel mercato domestico, aumentando drasticamente il numero di rotte domestiche per cercare di intercettare più domanda possibile ed evitare una saturazione del mercato. Perciò, la tendenza nella ripresa del traffico aereo ha premiato il sistema di gestione "punto a punto" dei "LCC's".

Successivamente, grazie all'analisi dei dati forniti dalla IATA (International Air Transport Association), è stato possibile tracciare una previsione riguardo al recupero del traffico aereo mondiale e un'ipotesi sullo scenario che si presenterà nei prossimi mesi. Ciò che è emerso è l'importanza dello sviluppo della campagna vaccinale nel mondo, la quale rappresenta l'unico mezzo per un ritorno ad un traffico aereo di massa. La centralità della diffusione del vaccino, per le sorti del settore aereo, è confermata dal forte recupero osservato in Cina e negli Stati Uniti, i quali hanno sviluppato una campagna vaccinale rapida ed efficace. Per quanto riguarda il traffico domestico cinese, la ripresa è stata sorprendente, raggiungendo alla fine del primo trimestre del 2021, i livelli di traffico aereo del 2019. Tutto ciò è stato possibile grazie ad una situazione sanitaria molto stabile, la quale ha favorito l'aumento radicale della "travel confidence" da parte dei viaggiatori cinesi; inoltre, grazie al supporto del

governo, i vettori cinesi hanno potuto contare sulle risorse finanziarie necessarie per garantire un'amplia offerta domestica.

Nel caso degli Stati Uniti, oltre al recupero del traffico aereo domestico, è stata registrata una decisa ripresa dei voli internazionali a corto raggio, riavviando così il flusso di entrate garantito dall'elevato revenue generato dalle rotte internazionali. Anche in questo caso gli elementi determinanti per la ripresa del settore sono stati, l'ottima efficacia della campagna vaccinale, la forte crescita della domanda, e la presenza delle risorse sufficienti per garantire la piena operatività dei vettori americani.

Per concludere, gli scenari osservati all'interno di questo elaborato hanno permesso di comprendere quanto grave sia stata la crisi del traffico aereo nel 2020-21 e quanto sia stata complessa la gestione, da parte delle compagnie aeree, degli enormi costi fissi e variabili, di fronte ad un calo senza precedenti delle entrate. Ma le inversioni di rotta osservate nel traffico aereo statunitense e cinese, possono fungere da modello per la ripresa settore aereo mondiale, in quanto hanno dimostrato quanto importante sia la presenza di una situazione sanitaria solida, la tutela dell'operatività delle compagnie aeree e la necessità del recupero di una domanda consistente, per garantire una ripresa definitiva, chiudendo così il capitolo più nero della storia recente del settore aereo.

BIBLIOGRAFIA

Arsenault A. (2020), *A Timeline of Coronavirus (COVID-19)*, Very Well Health, 22/12 /20
disponibile a <https://www.verywellhealth.com/coronavirus-covid-19-timeline-4798671>

Alex Zhang Z. (2020), *COVID-19: Chinese Government Financial Assistance Measures*,
White & Case, 02/05/20
disponibile a <https://www.whitecase.com/publications/alert/covid-19-chinese-government-financial-assistance-measures>

BITRE (2021), *Domestic Aviation Activity*,
disponibile a <https://www.bitre.gov.au/statistics/aviation/domestic>

Bryson D. T. (2021), *A Timeline of the Coronavirus Pandemic*, New York Times,
17/03/21,
disponibile a <https://www.nytimes.com/article/coronavirus-timeline.html>

CAAC (2020), *Notice on Implementing Financial Support Policy for Civil Air Transport Enterprises that Maintain and Increase International Air Cargo Transport Capacity*,
disponibile a <http://www.chinaaviationdaily.com/news/78/78045.html>

CAPA (2021), *Americas airlines slow vaccine rollout to hurt recovery*,

disponibile a <https://centreforaviation.com/analysis/reports/americas-airlines-slow-vaccine-rollout-to-hurt-recovery-part-2-553813>

CAPA (2021), *Americas Aviation Update: April 2021*,

disponibile a <https://centreforaviation.com/analysis/reports/capa-live-americas-aviation-update-apr-2021-557665>

CAPA (2021), *American Airlines World's Busiest Carriers*,

disponibile a <https://centreforaviation.com/analysis/reports/american-airlines-now-the-worlds-busiest-carrier-556125>

CAPA (2021), *China's domestic Aviation Recovery*,

disponibile a <https://centreforaviation.com/analysis/reports/capa-live-chinas-domestic-aviation-recovers-but-not-international-557636>

CEIC (2020), *Air China: Available Seat Kilometre: International*, disponibile a

<https://www.ceicdata.com/en/china/air-air-china/air-china-available-seat-kilometre-international>

Dunford D. (2020), *Coronavirus: The world in lockdown in maps and charts*, BBC News, 07/04/20

disponibile a <https://www.bbc.com/news/world-52103747>

EUROPEAN COMMISSION (2020), *State aid: Commission approves €550 million German State-guaranteed loan to compensate airline Condor for damage caused by coronavirus outbreak*

disponibile a https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_752

Glenday J. (2021), *Half-price flights on offer as Government asks Australians to holiday for cheap at home*, ABC News, 10/03/21

disponibile a <https://www.abc.net.au/news/2021-03-10/tourism-coronavirus-pandemic-assistance-package-cheap-flights/13235432>

IATA (2021), *Air Passenger Market Analysis February 2021*,

disponibile a <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis---february-2021/>

IATA (2019), *Economic Performance of the Airline Industry*,

disponibile a <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---december-2019---report/>

IATA (2020), *IATA Economics' Chart of the Week: 27 March 2020*,

disponibile a <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-delivers-unprecedented-shock/>

IATA (2021), *IATA Economics' Chart of the Week: 16 April 2021*,

disponibile a <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/summer-air-travel-will-be-closer-to-home/>

IATA (2020), *Industry Statistics Fact Sheet*,

disponibile a <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---november-2020---data-tables/>

IATA (2021), *Passenger market remains weak while air cargo strengthens*,

disponibile a <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/passenger-market-remains-weak-while-air-cargo-strengthens/>

IATA (2020), *Outlook for airlines' cash burn*,

disponibile a <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/outlook-for-airlines-cash-burn/>

IATA (2020), *Outlook for Air Transport and the Airline Industry*,

disponibile a <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/presentations/outlook/>

IATA (2021), *US airlines might start to see the light at the end of the tunnel*,

disponibile a <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/us-airlines-might-start-to-see-the-light-at-the-end-of-the-tunnel/>

ICAO (2019), *Presentation of 2019 Air Transport Statistical Results*, disponibile a https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf

IMF (2020), *IMF Annual Report 2020: A year like no other*,

disponibile a <https://www.imf.org/external/pubs/ft/ar/2020/eng/>

McCormack M. (2020), *Government support continues for Australia's aviation industry*, Media Release, 07/06/20

disponibile a <https://minister.infrastructure.gov.au/mccormack/media-release/government-support-continues-australias-aviation-industry-0>

OAG (2021), *What are Airlines doing to be ready for recovery?*,

disponibile a <https://www.oag.com/hubfs/WEBINARS/coronavirus/OAG-COVID19-AM-slides-17.3.21.pdf?hsCtaTracking=806a73c3-c296-4657-a05d-9cdcef14f6b7%7Cebcdeb4f-002b-4f26-837b-96c4a2e0f546>

Our World in Data (2021), *COVID-19: International and Domestic Travel*,

disponibile a <https://ourworldindata.org/covid-international-domestic-travel>

Petcheink I. (2021), *Can we learn from China's traffic recovery?*, Flightradar24, 01/10/20

disponibile a <https://www.flightradar24.com/blog/can-we-learn-from-chinas-traffic-recovery/>

PwC Ireland (2021), *Aviation Industry Outlook 2021*,

disponibile a <https://www.pwc.ie/reports/aviation-industry-outlook-2021.html>

STATISTA (2020), *Liquidity balance of major airline companies worldwide*,

disponibile a <https://www.statista.com/statistics/1110615/liquidity-balance-major-airlines-worldwide/>

Turkish Airlines (2021), *Consolidated Financial Statements As at and for The Year Ended 31 December 2020 with Independent Auditor's Report*, disponibile a

https://investor.turkishairlines.com/documents/financial-results/31_12_2020-usd-ifrs-rapor.pdf

UNWTO (2020), *Road Map for Recovery*,

disponibile a <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/unwtotrcom.2009.6.qr16n70243611h63>

U.S. DEPARTMENT OF THE TREASURY (2020), *Treasury Finalizes Agreements with Major Airlines, Disburses Initial Payroll Support Program Payments*, disponibile a

<https://home.treasury.gov/news/press-releases/treasury-finalizes-agreements-with-major-airlines-disburses-initial-payroll-support-program-payments>

U.S. DEPARTMENT OF THE TREASURY (2020), *Procedures and Minimum Requirements for Loans to Air Carriers and Eligible Businesses and National Security Businesses under Division A, Title IV, Subtitle A of the Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act*, disponibile a

<https://home.treasury.gov/system/files/136/Procedures%20and%20Minimum%20Requirements%20for%20Loans.pdf>

WEF (2020), *The Global Competitiveness Report*,

disponibile a

http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2020.pdf

World Bank Group (2021), *Global Economic Prospects*,

disponibile a <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>

SITOGRAFIA

EUROPEAN COMMISSION,

https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf

EUROPEAN COMMISSION,

https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf

International Air Transport Association (IATA),

<https://www.iata.org/en/publications/economics/>

OAG,

<https://www.oag.com/>

OAG,

<https://www.oag.com/hubfs/WEBINARS/coronavirus/OAG-COVID19-AM-slides-14-04-21.pdf?hsCtaTracking=a9f53910-a976-484c-95e6-8e0d95cc1f4f%7C0cc2927d-9645-48f0-8e93-ccc6e52397b8>

OAG,

<https://www.oag.com/hubfs/WEBINARS/coronavirus/OAG-COVID19-AM-slides-17.3.21.pdf?hsCtaTracking=806a73c3-c296-4657-a05d-9cdcef14f6b7%7Cebcdeb4f-002b-4f26-837b-96c4a2e0f546>

OAG,

<https://www.oag.com/hubfs/WEBINARS/coronavirus/OAG-COVID19-AM-slides-17.3.21.pdf?hsCtaTracking=806a73c3-c296-4657-a05d-9cdcef14f6b7%7Cebcdeb4f-002b-4f26-837b-96c4a2e0f546>

Our World in Data,

<https://ourworldindata.org/covid-vaccinations>

Our World in Data,

<https://ourworldindata.org/policy-responses-covid>

Sojern,

<https://www.sojern.com/>

STR,

<https://str.com/it>

Travel Competitive Research,

<https://tci-research.com/>

UNIVERSITY OF OXFORD,

<https://www.bsg.ox.ac.uk/research/research-projects/covid-19-government-response-tracker>

U.S. DEPARTMENT OF THE TREASURY,

<https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assistance-for-industry/loans-to-air-carriers-eligible-businesses-and-national-security-businesses>

World Health Organization (WHO),

<https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/interactive-timeline#!>

World Tourism Organization (UNWTO),

<https://www.unwto.org/unwto-tourism-recovery-tracker>

World Tourism Organization (UNWTO),

<https://www.e-unwto.org/doi/abs/10.18111/wtobarometereng.2020.18.1.7>

World Tourism Organization (UNWTO),

<https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284421930>

World Tourism Organization (UNWTO),

<https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/wtobarometereng/>

World Tourism Organization (UNWTO),

<https://www.unwto.org/unwto-and-who-agree-to-further-cooperation-in-covid-19-response>

World Travel & Tourism Council (WTTC),

<https://wttc.org/Research/Economic-Impact>

RINGRAZIAMENTI

Per concludere, vorrei ringraziare il Prof. Van der Borg per il supporto che mi ha fornito durante la stesura dell'elaborato, e la tempestività con il quale mi ha sempre garantito un feedback. Successivamente vorrei ringraziare la mia famiglia, la quale mi ha permesso di sostenere questi anni universitari e mi ha fornito un grande supporto nei momenti di bisogno. Infine, vorrei ringraziare la mia fidanzata Gaya, che in questo periodo intenso, mi ha appoggiato e incoraggiato.