



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE
FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

Corso di Laurea triennale in
ECONOMIA AZIENDALE

GLI EFFETTI DELLA CRISI PANDEMICA NEL
SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

THE EFFECTS OF THE PANDEMIC CRISIS IN THE
AIR TRANSPORT SECTOR

Relatore:
Prof. Marco Gallegati

Rapporto Finale di:
Luca Fazzini

Anno Accademico 2019/2020

Alla mia famiglia e ai miei amici.

Indice

INTRODUZIONE.....	5
1. RELAZIONE TURISMO E TRASPORTO AEREO.....	7
2. CARATTERISTICHE DEL SETTORE TRASPORTO AEREO.....	11
2.1. DEREGOLAMENTAZIONE	12
2.2. VOLI DI LINEA.....	16
2.3. VOLI LOW COST	17
2.4. VOLI CHARTER.....	18
2.5. VOLI AERO-TAXI.....	20
3. GLI EFFETTI DELLA CRISI SUL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO	21
3.1. UN SETTORE IN CRESCITA	22
3.2. CROLLO IMPROVISO E VERTICALE DEL SETTORE	23
3.3. IL CAMBIAMENTO DELLA STAGIONALITA'	25
3.4. LA REAZIONE DELLE COMPAGNIE AEREE ALLA CRISI PANDEMICA ..	26
3.4.1. <i>LUFTHANSA</i>	27
3.4.2. <i>ALITALIA</i>	27
3.4.3. <i>RYANAIR</i>	29
3.4.4. <i>EASYJET</i>	30
CONCLUSIONI.....	31
BIBLIOGRAFIA.....	33
SITOGRAFIA.....	34

INTRODUZIONE

Il seguente studio è frutto di un'accurata ricerca riguardante un tema estremamente attuale “gli effetti della crisi pandemica sul trasporto aereo”.

Il motivo che mi ha spinto ad approfondire tale questione è la violenza con la quale questo settore è stato colpito e gli ingenti danni subiti che sembrano non arrestarsi.

Inoltre lo scopo di questo elaborato è comprendere la rilevanza del trasporto aereo sull'economia globale, le diverse caratteristiche del settore e gli interventi delle compagnie aeree volti a contrastare la crisi economica prodotta dalla pandemia.

La Tesi è composta da tre capitoli, nel primo capitolo viene presentato il legame che intercorre tra il trasporto aereo e il turismo.

Il Secondo capitolo esamina le diverse tipologie di compagnie e voli presenti all'interno dell'aviazione civile.

L'ultimo capitolo di questa tesi è invece incentrato sugli effetti prodotti dalla pandemia nell'economia e le politiche difensive adottate dai diversi vettori.

CAPITOLO 1

1. RELAZIONE TURISMO E TRASPORTO AEREO

La definizione di turismo non è unica, partendo dalla sua etimologia la parola turismo deriva da “*tour*” che in francese significa giro, viaggio e circuito. Da questo possiamo capire che un elemento fondamentale affinché si parli di turismo è che oltre ad una partenza ci deve essere un ritorno.

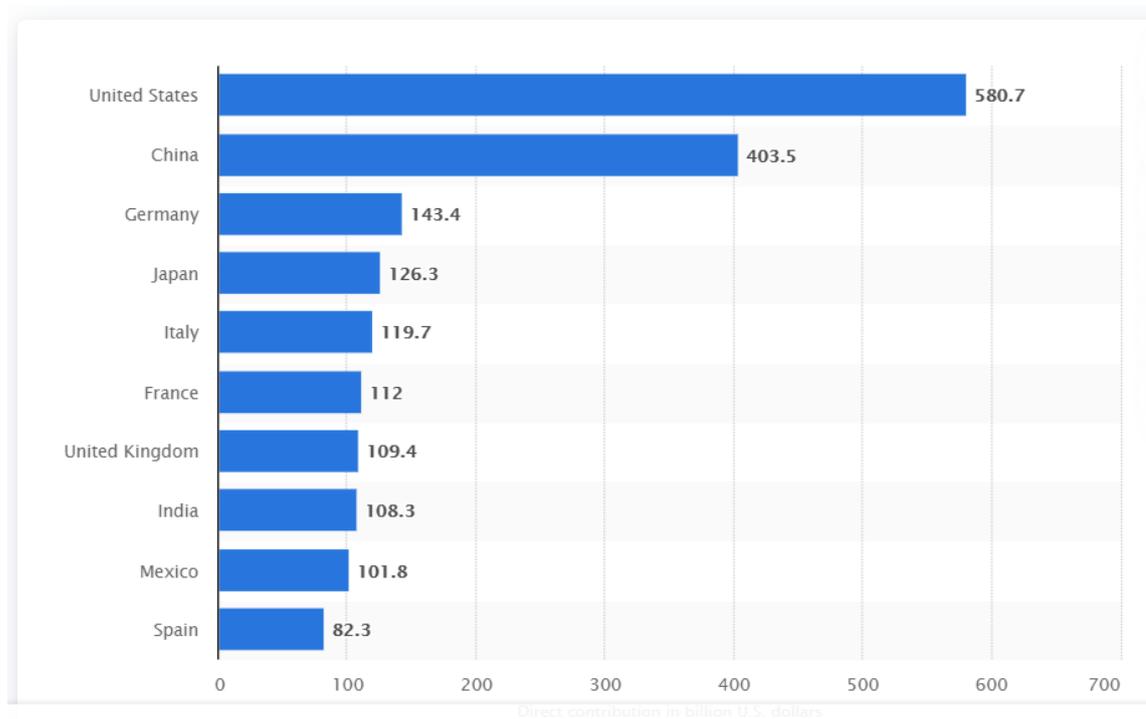
Una spiegazione univoca è stata data dall’OMT (organizzazione mondiale del turismo), secondo la quale il turismo è “l’insieme delle attività delle persone che effettuano uno spostamento o soggiornano al di fuori dell’abituale ambiente per un periodo non inferiore alle 24 ore e comunque per un periodo non superiore ad un anno”; inoltre l’OMT basa la sua definizione di turismo su un fattore fondamentale economico , infatti “turisti” sono tutti coloro che utilizzano servizi a pagamento e apportano denaro nel luogo di destinazione

Per capire quanto il turismo sia importante per l’economia globale e nazionale, basta vedere i grandi numeri che questo settore produce.

Secondo il WTTC- *World travel and tourism council* – il turismo offre un contributo globale di 8,8 trilioni di dollari, ovvero un decimo del Pil totale.

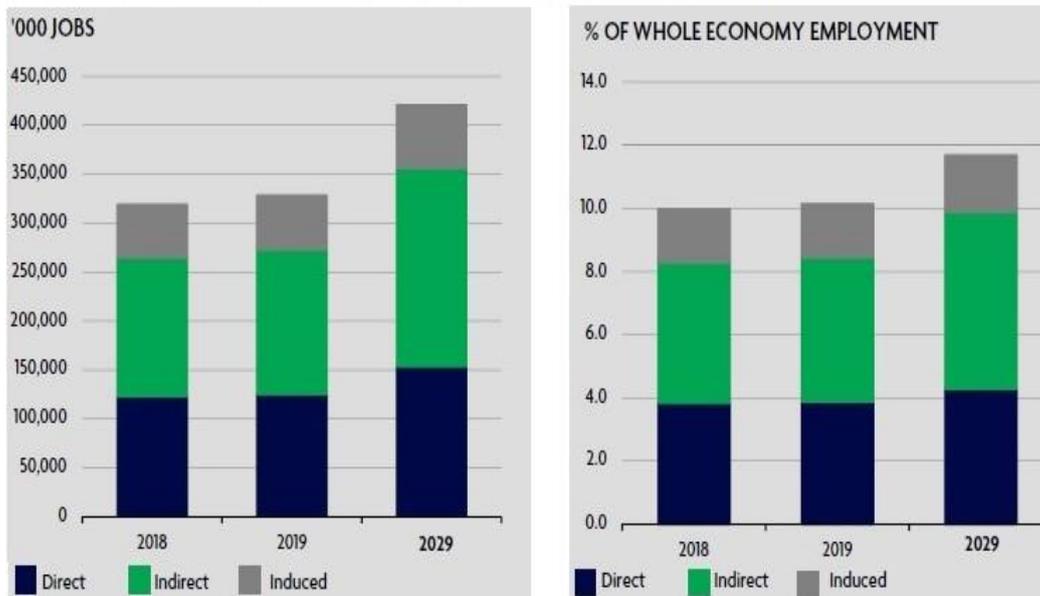
La figura sottostante rappresenta in termini di bilioni di dollari il fatturato dei 10 principali paesi nel mondo generato dal comparto turistico durante l’anno 2019.

Figura 1: Contributo diretto sul PIL dai principali paesi del mondo nel 2019.



A confermare l'importanza del turismo sono anche i dati sull'occupazione, infatti sono 319 milioni le persone che ci lavorano, questo significa che 1 persona ogni 10 riveste una mansione in questo campo, come dimostra il grafico 2.

Figura 2: contributo totale del turismo sull'occupazione



Per quanto riguarda la nazione italiana, il comparto turistico ha inciso nel 2018 per il 13,2% del PIL nazionale, pari ad un valore di 232,2 miliardi di euro, inoltre sotto l'aspetto occupazionale rappresenta il 14,9% del totale, con 3,5 miliardi di lavoratori.

Gli arrivi aeroportuali in Italia nel 2018 hanno contato 121 milioni di passeggeri, in aumento del 7,2% sul 2017, di questi 93 milioni sono arrivati da paesi del eurozona.

Dopo aver spiegato l'importanza del turismo e dei numeri che esso produce, andremo a trattare focalizzarci maggiormente nel settore del trasporto aereo, poiché è il fulcro di questo elaborato.

Il trasporto aereo è la forma più dominante per il trasferimento dei flussi turistici internazionali, ovviamente questo è stato reso possibile grazie all'avvento della tecnologia che ne ha migliorato le prestazioni.

Il trasporto di persona avviene con 3 modalità differenti: servizi di linea, aereo-taxi, voli charter.

Il viaggio aereo è il più utilizzato grazie alla sua velocità e alla distanza che permette di percorrere, infatti si può raggiungere qualsiasi destinazione con un tempo inferiore alle 24 ore.

Si pensi ad un soggetto che deve concludere un affare, questo mezzo permette di farlo in tempi particolarmente brevi; oppure si pensi ad un'isola che è caratterizzata dall'isolamento geografico, questo può essere raggiunta non solo con un mezzo marittimo ma anche con un mezzo aereo.

Ovviamente proprio per i suoi vantaggi è predominante ma è anche costosa.

CAPITOLO 2

2. CARATTERISTICHE DEL SETTORE TRASPORTO AEREO

In questo capitolo andremo a trattare le diverse tipologie di compagnie e voli che esistono nell'aviazione civile.

Per riuscire a fare questa distinzione è opportuno iniziare dai cenni storici che ci permetteranno di conoscere la ragione della nascita di una diversa linea di mercato rispetto a quella tradizionale.

Con il corso degli anni, a partire dal secondo dopoguerra, si è assistito ad una notevole crescita del trasporto aereo di linea, caratterizzato dall'offerta di servizi regolari, predefiniti quanto a orari, tariffe e rotte.

In particolare, l'impiego del mezzo aereo, con riferimento al trasporto dei passeggeri, era utilizzato solo da una ristretta cerchia di persone, ma proprio grazie alla diminuzione del prezzo, è divenuto accessibile a tutti. Inoltre ha esteso il suo raggio d'azione a luoghi, che in precedenza erano effettuati solo ed esclusivamente con altre tipologie di mezzi di trasporto.

All'interno di questo scenario si colloca uno dei fenomeni più intriganti degli ultimi anni, ovvero l'avvento dei voli *lowcost*, dovuto alla deregolamentazione da parte degli stati americani e successivamente in Europa.

2.1. DEREGOLAMENTAZIONE

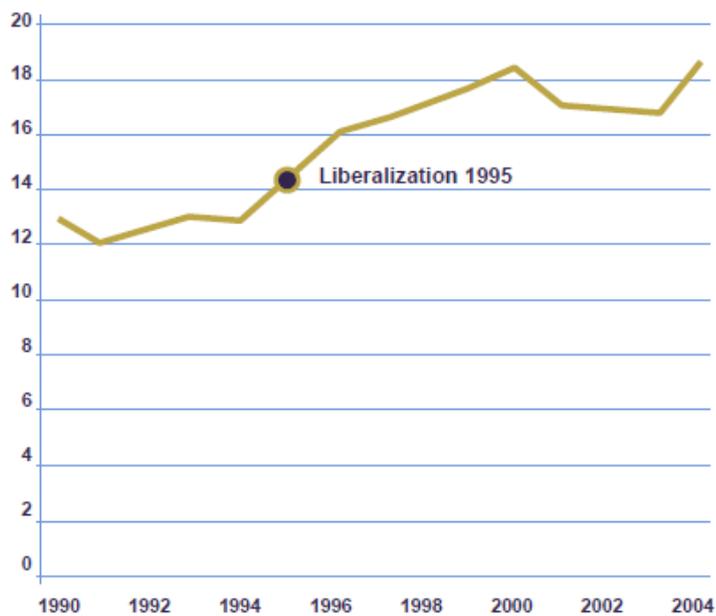
La liberalizzazione ha apportato sicuramente un nuovo slancio al settore. I risultati ottenuti sono da vedere sotto più aspetti, quindi diretti indiretti e indotti.

Con la deregolamentazione si intende il processo di abolizione di limiti, capacità e tariffe, a favore del libero mercato, in cui c'è un equilibrio che si genera automaticamente con l'incontro della curva della domanda con quella dell'offerta.

Secondo *Inter Vistas-ga2* i livelli di crescita di voli e passeggeri nel periodo dopo la liberalizzazione sono aumentati dal +13% al +50% in alcuni paesi presi in considerazione.

Osservando il grafico (Figura 3), possiamo notare come in USA ci sia stata una crescita dal 1996 in poi, grazie alla *deregulation* che ha provocato una diversificazione dell'offerta.

Figura 3: Crescita del traffico dei passeggeri tra Stati Uniti e Canada dal 1990-2004 (in milioni)



Source: United States Department of Transportation Database 28DM

In riferimento all'Europa, anche qui la liberalizzazione ha fatto aumentare in modo spaventoso i voli.

In Europa il processo di liberalizzazione è stato completato nel 1997, permettendo, tra l'altro, ai diversi vettori comunitari di fissare le proprie tariffe aeree.

La liberalizzazione in Europa si è articolata in 4 fasi tra il 1987 e il 1997:

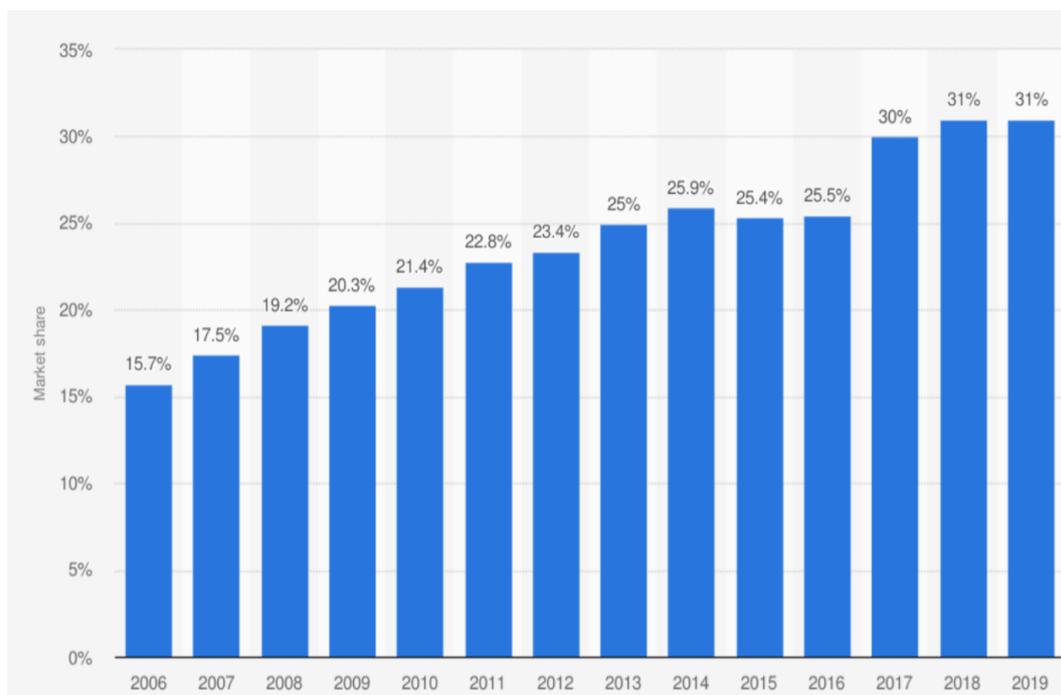
- Nel 1987, ci fu una riduzione delle tariffe aeree.
- Nel 1990, furono concessi i viaggi tra una nazione e l'altra all'interno dell'Unione Europea.
- Nel 1993, attraverso il terzo pacchetto di liberalizzazione, ci fu la nascita di un libero mercato e fu introdotta una licenza comune per le compagnie aeree.
- Infine nel 1997 tutte le compagnie che possedevano una licenza comunitaria potevano effettuare rotte nazionali in tutti i paesi Europei.

Il risultato complessivo di questo processo, fu che grazie alla creazione di un singolo mercato, furono ridotte al minimo l'influenza delle autorità governative, innescando così un mercato costituito da più offerta e quindi più concorrenza.

Possiamo dire che grazie alla liberalizzazione, ci fu la nascita delle compagnie *lowcost*, inizialmente in Usa e poi in Europa. D'altronde il fatto che una compagnia potesse ampliarsi, confidando di poter aver accesso ad un grande mercato senza restrizioni dovute alla legge era, ed è, una buona motivazione per investire di più e migliorare i servizi, insieme all'aumento del numero di aerei.

Come possiamo notare dalla figura 4, i voli *lowcost* con il passare degli anni hanno sempre più assorbito una fetta più sostanziosa dei voli mondiali.

Figura 4: Schema della percentuale di “share” nel mercato dei vettori low cost nel periodo dal 2007 al 2019



Dopo aver trattato i cenni storici sulla nascita delle rotte intercontinentali e delle compagnie *lowcost*, andremo a trattare nello specifico le diverse tipologie di voli partendo dal tradizionale volo di linea, proseguendo con le compagnie low cost e concludendo con i voli charter e gli aereo-taxi.

2.2. VOLI DI LINEA

Le compagnie di linea possono essere di bandiera o di privati, hanno la caratteristica di volare in orari prefissati nell'arco dei giorni della settimana, le rotte sono percorse da differenti tipologie di aerei a seconda della distanza da raggiungere e inoltre il volo può essere opzionato, questo vuol dire che se non si è convinti di acquistarlo, puoi tranquillamente bloccarlo per un tempo determinato, per poi scegliere cosa fare.

Solitamente le compagnie tradizionali vantano di un buon servizio a bordo e sono suddivise in più classi di volo, a seconda dell'esigenza abbiamo la *economy class*, la *business class* e la *first class*.

La classe economica è quella più gettonata poiché è scelta da quei viaggiatori che non sono interessati a godere di particolari benefit. Nelle tratte intercontinentali vengono offerti pasti già definiti in base al menù standard della compagnia, ogni viaggiatore può vantare inoltre dell'intrattenimento a bordo.

Il vantaggio di questa opzione è ovviamente il costo del biglietto che è molto inferiore rispetto alle altre due classi.

La *business class* è appropriata per quella tipologia di viaggiatore che si sposta per motivi lavorativi e che hanno quindi bisogno di comfort più elevati di chi viaggia per una vacanza. Si hanno molti privilegi rispetto all'*economy class*, questo anche dovuto alla superiorità di prezzo pagato. Infatti questa tipologia di biglietto

permette di avere l'accesso ad aree lounge private, un peso superiore per i bagagli trasportati, il *check-in* prioritario, la poltrona più comoda e spaziosa e addirittura alcune compagnie offrono cocktail a bordo.

La *first class* è la migliore rispetto alle altre per quanto riguarda l'elevato comfort. I viaggiatori che si spostano con questa tipologia di biglietto spesso hanno un servizio di trasporto presso l'aeroporto, inoltre l'area è distinta cioè separata dagli altri posti a bordo, solitamente il menù è diverso e proposto da chef di fama internazionale.

2.3. VOLI LOW COST

Le compagnie aeree *lowcost* sono quei vettori che vendono i biglietti a prezzi stracciati rispetto alle compagnie tradizionali.

Viaggiare a basso costo è divenuto un trend molto comune soprattutto nella nostra nazione dove, Alitalia a parte, le compagnie più richieste sono EasyJet e Ryanair.

Ci sono numerose differenze con i voli di linea infatti proprio per questo, vengono venduti a prezzi vantaggiosi. Innanzitutto in una compagnia *lowcost* non è possibile scegliere in che classe viaggiare perché è unica; non si ha diritto a un pasto gratuito a bordo, infatti tutti i servizi usufruiti nell'aereo hanno un costo extra-biglietto.

Diciamo che la parola d'ordine di queste compagnie è "risparmiare".

Per poter raggiungere questo obiettivo vengono utilizzate diverse politiche di abbattimento costi.

Una strategia è quella di ridurre il “*turnaround*”, ovvero il tempo che un veicolo rimane a terra, infatti i low cost solitamente sostano per un tempo inferiore ai 30 minuti, in modo tale da diminuire le spese per il parcheggio.

Un'altra importante politica di risparmio viene messa in atto nella gestione della flotta. Infatti le compagnie low cost hanno tra le loro flotte uno o al massimo due modelli di aerei, il che comporta grandi vantaggi nell'acquisizione e nella manutenzione, dovuta al rapporto eccellente che si crea con il produttore. La scelta ricade solitamente su due differenti tipi di aerei BOEING 737 e AIRBUS 319/320.

Per quanto riguarda il carburante, viene utilizzata la tecnica “fuel hedging” che permette un'ulteriore riduzione dei costi, grazie alle notevoli quantità costanti che acquistano attraverso dei contratti stipulati con i fornitori.

Per concludere, l'ennesima trovata per la riduzione dei costi, riguarda la gestione del personale, infatti avendo un unico modello di aeromobile, saranno necessari meno costi di formazione per il personale.

2.4. VOLI CHARTER

I voli charter sono quegli aerei che non conoscono normalità, è questa la differenza sostanziale con i voli tradizionali di linea. Infatti, vola un solo giorno la settimana,

con possibilità di anticipazioni e ritardi all'ultimo istante. È utile sottolineare la differenza con l'aero-taxi (di cui parleremo nel successivo paragrafo) infatti si definisce volo charter nel momento in cui ci siano a bordo un numero superiore ai 12 passeggeri.

Il volo charter è un'opzione che garantisce un volo diretto dalla località di partenza alla destinazione d'arrivo, quindi senza scalo.

Le caratteristiche sono simili al volo *lowcost*, per quanto riguarda l'aspetto economico, ovvero la convenienza nell'acquisto del biglietto, dovuto spesso anche dal forte potere d'acquisto dei tour operator.

Questi ultimi, infatti, acquistano per sé un determinato numero di posti. Una manovra che coinvolge compagnie aeree e agenzie turistica, che permette un vantaggio per entrambe, infatti la prima evita rimanenze a bordo in termini di posti a sedere, mentre la seconda ottiene una diminuzione del prezzo. A questo punto i tour operator li vendono al pubblico a bassi prezzi.

Fino a poco fa era possibile acquistare questa tipologia di volo solo se compreso nel pacchetto, invece adesso si possono acquistare anche i biglietti "*seat-only*" quindi rinunciando a tutto quello che riguarda il resto del pacchetto.

I voli charter non sono pregiudizievoli in termini di sicurezza, infatti le normative sono le stesse per tutti i tipi di voli. Il loro utilizzo può soddisfare società sportive, servizi militari, dipendenti che devono far fronte a trasferte lavorative.

Come abbiamo accennato, queste compagnie furono create per l'esigenza di un risparmio generale per tutti, il risvolto della medaglia sta quindi sulla qualità.

Per questo motivo, il passeggero risparmia in cambio dell'adattamento e della flessibilità di questi voli. La causa di questo problema è data molto spesso dalla instabilità economica delle agenzie turistiche.

Non sono rari i casi in cui sono stati cancellati, posticipati o anticipati i voli con scarso preavviso, provocando così una modifica dell'intero pacchetto, a volte anche senza la possibilità di essere risarciti.

A tale proposito una pratica comune utilizzata dai consumatori infatti è quella di stipulare un'assicurazione con lo scopo di tutelarsi.

2.5. VOLI AERO-TAXI

Gli aero-taxi servono per soddisfare i clienti cosiddetti "*business man*", cioè coloro che viaggiano per motivi lavorativi, come concludere un affare. Solitamente questa tipologia di trasporto ricopre tratti di breve e media distanza e sono riservati ad una ristretta cerchia di persone. Interessano soprattutto aerei di piccole dimensioni per giungere in aeroporti localizzati vicino a centri commerciali e industrie. Affinché si possano chiamare "aero-taxi" devono trasportare un numero inferiore alle 12 persone.

CAPITOLO 3

3. GLI EFFETTI DELLA CRISI SUL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

La pandemia di covid-19 sta assumendo proporzioni enormi e gli effetti appaiono devastanti e pervasivi sotto l'aspetto economico e sociale.

La diffusione del virus ha prodotto un'importante crisi nel settore del turismo, colpendo con maggior intensità il trasporto aerei di passeggeri.

Nonostante i servizi per la mobilità delle merci e delle persone siano stati inclusi tra i settori economici essenziali quindi non sottoposti a sospensione delle attività, i comportamenti assunti dalle autorità nazionali e internazionali per il contenimento dell'epidemia hanno di fatto ridotto le possibilità di volare, limitandole inizialmente ragioni di salute, lavoro e assoluta necessità, attuando restrizioni all'ingresso e all'uscita in diversi paesi e stabilendo la chiusura di diversi aeroporti.

I dati evidenziano l'imprevista frenata del traffico passeggeri, un settore che secondo le stime fatte per il 2020 sembrava destinata ad una crescita sostanziale mentre ora è investita da una crisi globale.

3.1. UN SETTORE IN CRESCITA

Nel 2017, nel settore del trasporto aereo, operavano in Italia 193 imprese, che hanno raggiunto un fatturato annuo complessivo di 9,4 miliardi di euro e che hanno dato il lavoro a poco meno di ventimila persone.

Figura 5: Imprese, addetti e risultati economici del trasporto aereo. Anno 2017

VARIABILI E INDICATORI	Trasporto aereo
Imprese (numero)	193
Fatturato (migliaia di euro)	9.351.319
Valore della produzione (migliaia di euro)	9.998.527
Valore aggiunto al costo dei fattori (migliaia di euro)	1.922.027
Occupati (numero)	19.486
Lavoratori dipendenti (numero)	19.430
Dimensione media di impresa (numero di addetti)	101,0
Valore aggiunto per addetto (migliaia di euro)	98,6

Fonte: Istat, Frame SBS

A livello internazionale, sempre nel 2017, i passeggeri che hanno usufruito del trasporto aereo per i loro viaggi in partenza e in uscita dall'unione europea hanno raggiunto la quota record di un miliardo. Nel 2018, in base ai dati Eurostat, il traffico aereo ha coinvolto 1 miliardo e 106 milioni di persone aumentando quindi del 6% dall'anno precedente.

Nel 2019, le persone transitate nei 39 scali italiani sono state 193 milioni, ovvero 7,4 milioni in più rispetto all'anno precedente. In particolare, Fiumicino, che è il

nono aeroporto all'interno dell'UE per flusso di passeggeri trasportati, ha visto aumentare l'affluenza dei passeggeri del 1,3% rispetto all'anno 2018.

Figura 6 : Passeggeri transitati nei principali aeroporti (con oltre 4 milioni di passeggeri). Anni 2019-2020

AEROPORTI	Numero (in migliaia)		Variazioni %	
	2019	Marzo 2020	2019/2018	Marzo 2020/ 2019
Roma Fiumicino	43.533	635	1,3	-80,9
Milano Malpensa	28.846	246	16,7	-88,2
Bergamo	13.857	100	7,1	-90,2
Venezia	11.562	80	3,4	-90,1
Napoli	10.860	127	9,3	-82,3
Catania	10.223	119	2,9	-81,8
Bologna	9.406	100	10,6	-86,3
Palermo	7.018	84	5,9	-81,9
Milano Linate (b)	6.571	56	-28,8	-92,6
Roma Ciampino	5.879	83	0,7	-83,3
Bari	5.546	59	10,2	-84,5
Pisa	5.388	58	-1,4	-82,4
Altri aeroporti	34.414	336	3,4	-85,0
TOTALE	193.103	2.082	4,0	-85,1

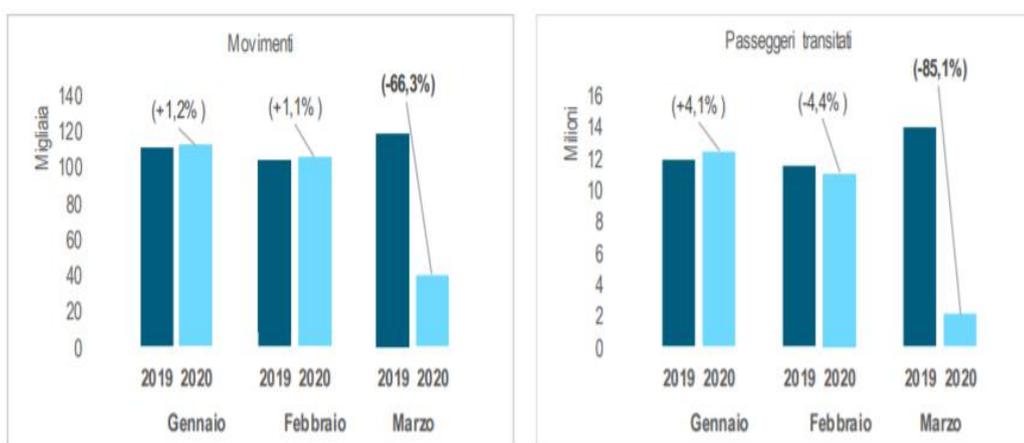
3.2. CROLLO IMPROVISO E VERTICALE DEL SETTORE

Per il 2020 si prospettava una conferma del trend positivo del traffico aereo a livello mondiale. I primi dati registrati nel mese di gennaio lasciavano ben sperare anche per il nostro paese: gli oltre 12,5 milioni di passeggeri transitati, negli aeroporti italiani mostravano un aumento del 4,1% rispetto al 2019.

Questa crisi ha stoppato in modo brutale l'evoluzione costante di questo settore, che ha visto diminuire il numero di passeggeri da quasi mezzo milione in arrivo e in partenza da domenica 23 febbraio, a settemila di domenica 29 marzo.

Rispetto al 2019, il bilancio del mese di marzo 2020 evidenzia un calo del 66,3% di voli effettuati e de numero di passeggeri del 85,1%, come illustra la figura 7.

Figura 7: Andamento del traffico aereo nel primo trimestre del 2020.



Fonte: Istat, Elaborazioni Istat su dati Assaeroporti

(a) I Passeggeri: numero totale dei passeggeri in arrivo e in partenza, inclusi i transiti diretti e il traffico aereo di passeggeri di aviazione generale. Il totale è riferito al complesso dei passeggeri movimentati negli aeroporti monitorati da Assaeroporti. Movimenti: numero totale degli aeromobili in arrivo e in partenza, compresi quelli di Aviazione generale

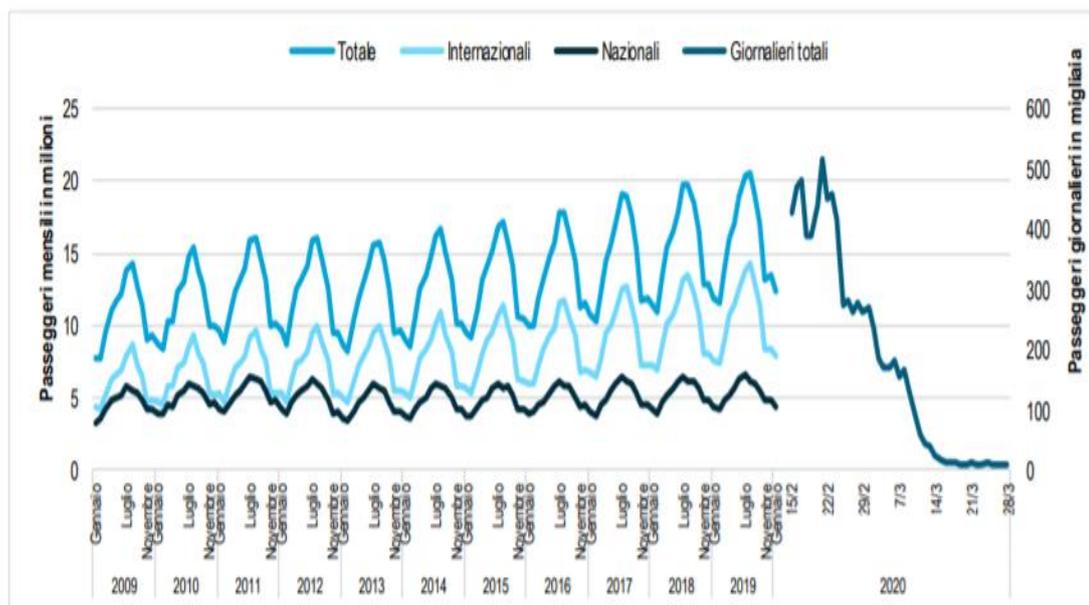
3.3. IL CAMBIAMENTO DELLA STAGIONALITA'

La “stagionalità” è una variazione sistematica, benché non necessariamente regolare, delle presenze e degli arrivi turistici nel corso dell’anno, con effetto sulle imprese del turismo e sulle destinazioni.

Negli ultimi anni il traffico aereo è cresciuto a ritmi elevati ma ha sempre conservato la caratteristica della stagionalità, infatti i dati testimoniano un picco di passeggeri in arrivo e in partenza nel periodo che va da luglio ad agosto, e una flessione sistematica nel periodo di novembre e febbraio.

Tale regolarità è stata ovviamente interrotta, come illustra la figura 8, dall’emergenza mondiale dell’epidemia, che ha interessato prima in modo più circoscritto i voli provenienti dalla Cina, e poi, nel giro di pochi giorni, l’intero settore.

Figura 8: Passeggeri in arrivo e in partenza per voli nazionali e internazionali e mese. Anno 2009-2020



Fonte: Elaborazioni Istat su dati Assaeroporti

(a) I dati giornalieri relativi ai passeggeri (in arrivo e in partenza, al netto dei transiti diretti) sono provvisori. Gli aeroporti monitorati nel periodo in oggetto sono: Alghero; Ancona; Bari; Bergamo; Bologna; Bolzano; Brindisi; Cagliari; Catania; Comiso; Firenze; Genova; Lamezia Terme; Lampedusa (esclusi i giorni dal 5 al 15 marzo); Milano Linate; Milano Malpensa; Napoli; Palermo; Parma; Pescara (fino al 15 marzo); Pisa; Reggio Calabria; Rimini; Roma Ciampino; Roma Fiumicino; Torino; Trapani (solo fino al 4 marzo); Treviso; Trieste (fino al 29 marzo); Venezia; Verona.

3.4. LA REAZIONE DELLE COMPAGNIE AEREE ALLA CRISI PANDEMICA

In questo paragrafo tratterò i principali provvedimenti adottati dalle compagnie aeree per contrastare la drammatica crisi economica. I vettori che ho voluto prendere in considerazione sono: Lufthansa, Alitalia, Ryanair, EasyJet.

3.4.1. LUFTHANSA

Lufthansa, è la principale compagnia aerea tedesca e settima compagnia aerea del mondo.

Nel giugno 2020, in seguito a problemi finanziari e di liquidità, chiede ed ottiene circa 9 miliardi di euro di fondi pubblici dallo stato tedesco, che entra nell'azionariato con il 20% dei membri in leadership e il taglio di 1000 posizioni nell'amministrazione.

Sul fronte del personale, hanno stimato a 22mila il totale degli esuberanti.

Nonostante la brutta annata, il gigante tedesco ha spiazzato tutti annunciando a luglio di aprire una nuova compagnia aerea "*Ocean*".

Ocean è un progetto ambizioso e ha lo scopo di assorbire una grossa parte delle operazioni a lungo raggio, su un'impronta "*Leisure*". A proposito di questo, Lufthansa ha già programmato 15 nuove destinazioni "relax" per l'estate 2021.

Un nuovo intervento sulle politiche tariffarie è quello di permettere al cliente di prenotare gratuitamente e più volte tutte le tipologie di tariffe, fino a dicembre 2020, soddisfacendo così le esigenze del consumatore in termini di flessibilità di viaggio.

3.4.2. ALITALIA

Alitalia è la maggiore compagnia aerea italiana, in termini di flotta, voli internazionali, destinazioni e passeggeri trasportati.

Lo stato italiano al fine di contenere i gravi danni che avrebbero portato al fallimento di questa società, ha approvato attraverso il decreto cura Italia, la

nazionalizzazione della compagnia e l'affidamento del 100% delle azioni al ministero dell'economia e delle finanze.

Successivamente nel decreto rilancio vennero stanziati altri 3 miliardi per la nascita della "Newco Alitalia".

Questa nuova società non avrà un modello *lowcost*, partirà ridimensionata e non effettuerà voli a lunghe tratte. Le direttive su cui si fonderà saranno tre: investimenti sulla qualità della flotta e processi, gradualità e alleanze per voli e servizi. In pratica, la Newco Alitalia punta su un posizionamento premium.

Per quanto riguarda i tagli effettuati dalla compagnia a causa della crisi, sono stati previsti esuberi per 4000 dipendenti, i quali però, verranno assorbiti dalla newco. Oltre al personale è stata ridimensionata anche la flotta aerea, con una disponibilità di mezzi non superiore alle 70 unità.

Un intervento che ha rafforzato le misure di assistenza ai consumatori è quello di fargli scegliere liberamente come essere risarciti, per la cancellazione del volo dovuta agli effetti del covid-19, quindi potranno decidere se ottenere un voucher o un rimborso.

Per prevenire la diffusione del virus, Alitalia ha introdotto alcune rotte "*free-Covid19*", grazie all'utilizzo di test prima dell'imbarco, che permettono quindi di viaggiare in totale sicurezza.

3.4.3. RYANAIR

Ryanair è una compagnia aerea a basso costo irlandese con sede a Dublino.

La *lowcost* irlandese a partire dal 1° giugno aveva stipulato un piano di licenziamenti del personale pari a 250 dipendenti.

Fortunatamente tramite la trattativa con i sindacati si è arrivati ad una soluzione migliore, ovvero una decurtazione del 20% del salario dei piloti e del 10% dell'equipaggio in cabina.

Le riduzioni delle retribuzioni del personale verranno restituite entro i prossimi quattro anni.

Inoltre a causa di un inverno molto incerto, la compagnia ha cancellato il 20% dei collegamenti programmati per i mesi di settembre ed ottobre.

Il vettore ha introdotto nuove regole, riguardanti i comportamenti da rispettare a bordo dell'aereo: obbligo mascherina, riviste non più cartacee, ma disponibili tramite app apposite, le bevande calde non vengono più servite a bordo e tutte le transazioni vengono effettuate elettronicamente.

Una strategia applicata per stimolare la domanda è stata la reintroduzione sul sito della compagnia, di voli per l'Europa, Nord Africa e Medioriente, con un listino prezzi e tariffe a partire da 5 euro per queste mete.

3.4.4. EASYJET

EasyJet è una compagnia aerea *lowcost* svizzera con sede a Meyrin.

Per cercare di far fronte alla potenziale crisi di liquidità, easyJet ha effettuato operazioni di vendita e *lease-back* di 5 aeromobili, incassando 203 milioni di sterline.

Il vettore ha deciso, ha causa delle restrizioni governative in continua evoluzione in tutta Europa, di operare con il 40% della sua capacità nel quarto trimestre di quest'anno.

Una delle idee che sta concretizzando all'interno della società è "EasyJet Holiday", ovvero una collaborazione con le agenzie di viaggio con il fine di cercare e creare nuovi canali per far ripartire la macchina del turismo.

CONCLUSIONI

Il seguente elaborato, nonostante abbia mostrato l'importanza che il settore del trasporto aereo riveste all'intero del mercato globale e nazionale, per via dei grandi numeri che questo produce sia per il PIL che per l'occupazione, ha anche messo in luce le fragilità insite nel mercato dei vettori.

In particolare l'attuale pandemia di Covid-19, che sta avendo ripercussioni negative su tutta l'economia mondiale, ha prodotto per il settore oggetto di analisi un calo, che se dovesse perdurare potrebbe avere conseguenze devastanti, con il rischio di arrivare ad un punto di non ritorno per molte compagnie che saranno costrette a sparire dal mercato.

Apparentemente, per quanto lo scenario economico possa risultare in prima istanza negativo, se letto in chiave più pragmatica lascia intendere la volontà da parte delle nazioni di voler non soltanto aggiornare ma anche migliorare l'attuale sistema attraverso gli aiuti che sono stati erogati dalle casse delle autorità governative e anche attraverso la nazionalizzazione di alcune compagnie.

Un esempio pratico e più vicino a noi è il caso di Alitalia, la quale come abbiamo avuto modo di vedere, è stata oggetto di una acquisizione da parte dello stato italiano mediante il decreto "cura Italia" (c.f.r. par. 3.4.2).

In conclusione come è stato per Alitalia, chissà se altre compagnie riusciranno ad accettare un'intromissione da parte dello stato, garantendo così un maggior stabilità mettendo in atto ottimali politiche gestorie in grado di rilanciare non soltanto

l'occupazione ma anche l'economia, riuscendo così a mantenere lo stesso spessore in termini percentuali che avevano vantato sul PIL fino a questi ultimi anni.

BIBLIOGRAFIA

Battilani, P. (2001). *Vacanze di pochi, vacanze di tutti: l'evoluzione del turismo europeo*.

Bologna: Il mulino.

Candela, G., & Figini, P. (2010). *Economia del turismo e delle destinazioni*. Milano,

Germany: McGraw-Hill.

Cinosi, A., Rizzo, G., & Polillo, G. (2013). *I segreti delle aziende Low Cost: Riflessioni per il mondo delle imprese*. Angeli.

Lio, P., & Intini, V. (2012). La centralità del cliente come strategia di rilancio: il caso

Alitalia. *La centralità del cliente come strategia di rilancio*, 0-0.

SITOGRAFIA

<https://www.cdp.it/resources/cms/documents/Trasporto%20aereo%20e%20Covid-19.pdf4>.

<https://www.istat.it/>

https://www.esteri.it/mae/it/politica_estera/economia/cooperaz_econom/omt.html

<http://www.federturismo.it/it/i-servizi/news/566-news/news-2019/15979-wttc-il-turismo-e-secondo-solo-al-manifatturiero-per-incidenza-pil-mondiale.html>

<https://www.fanpage.it/economia/la-crisi-del-trasporto-aereo-in-europa-a-rischio-7-milioni-di-posti-di-lavoro/>

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

<https://www.ilsole24ore.com/art/perche-turisti-salveranno-trasporto-aereo-ma-politica-non-sa-ADAPzh>