

IL TRASPORTO AEREO NON SARÀ MAI PIÙ LO STESSO



La scorsa primavera, il numero dei passeggeri di Lufthansa ha raggiunto solo l'1% rispetto al numero dell'anno precedente. Questa cifra illustra l'entità della crisi del trasporto aereo, così come le cupe prospettive globali del settore. L' International Air Transport Association (IATA) prevede un calo del 55% nel numero dei passeggeri di tutto il mondo rispetto al 2019, inclusi i mesi in cui il traffico era ancora a livelli normali.

Percepito da molti come un fattore chiave della crescita economica, i viaggi di lavoro hanno goduto per molti anni dell'aura magica del trasformare le riunioni fisiche in tutto il mondo in un'opportunità commerciale ed economica. È stato anche un importante motore di crescita per il trasporto aereo.

Tuttavia, i viaggi d'affari potrebbero non tornare mai più ai livelli precedenti la crisi. I divieti di viaggio, imposti da governi e aziende, possono essere il punto di partenza per un ciclo di auto-rafforzamento, che i politici stanno ricercando per identificare cambiamenti esponenziali.

Comunque, più a lungo dura la situazione di crisi, più è probabile che i cambiamenti sistemici diventino permanenti a tutti gli effetti. L'assenza di viaggi d'affari e incontri di persona ha ora portato all'adozione diffusa di alternative quali videoconferenze, collaborazioni virtuali, bollettini online, ecc. Se queste alternative sono in grado di aumentare la produttività, i viaggi di lavoro diverrebbero ridondanti.

Dalla Globalizzazione alla Regionalizzazione?

Sin dal 2005, la globalizzazione ha mostrato segni di rallentamento. Le strategie di internazionalizzazione delle compagnie sono sempre più concentrate sulla reattività locale e sempre meno sul controllo e sulla dipendenza dalle sedi internazionali.

Le tensioni commerciali globali, come il conflitto tra Stati Uniti e Cina, potrebbero contribuire a rallentare i viaggi intercontinentali. La crisi causata dal Covid-19 potrebbe velocizzare ciò, promuovendo il commercio e l'approvvigionamento regionale.

Uno studio recente ha mostrato che un'importante risposta alla crisi del Covid-19 è stata il trasferimento delle catene di approvvigionamento, inclusa una focalizzazione sull'uso degli ecosistemi regionali. Questa risposta potrebbe diventare permanente, rafforzata dal basso livello di viaggi internazionali.

Dati recenti dell'International Civil Aviation Organization (ICAO) mostrano che mentre i viaggi interregionali sono ripresi da una media di 250 milioni di passeggeri pre crisi a 100 milioni di oggi, il numero di passeggeri internazionali ha raggiunto i 20 milioni, molto al di sotto del livello pre crisi di ben 160 milioni.

La Fine del Hub-and-spoke Network?

È interessante notare come l'impatto della pandemia di Covid-19 sia stato avvertito in modo diverso dalle compagnie aeree low cost, come Ryan Air o EasyJet, e dalle compagnie aeree di network

tradizionali, come Lufthansa, Air France o anche Singapore Airlines.

Le compagnie aeree di network fanno affidamento su hub centrali in cui i voli a corto raggio sono collegati a voli a lungo raggio che, con i loro aeromobili più grandi, sono economicamente più attrattivi. Questo cosiddetto modello hub-and-spoke crea anche potenti effetti sul network, consentendo alle principali compagnie aeree di realizzare economie su scala e creare potenti barriere all'ingresso per i nuovi del settore.

Tuttavia, questi vantaggi hanno un prezzo sull'accettazione dei passeggeri. In effetti, queste rotte implicano collegamenti. In circostanze normali, ciò può essere messo in dubbio per motivi ambientali e può essere percepito come uno svantaggio dai passeggeri. Per quanto, in tempi di crisi sanitaria, gli hub sono aree di rischio nel viaggio dei passeggeri, perché risulta difficile garantire standard di distanziamento sociale all'interno degli aeroporti.

Anche l'interdipendenza tra voli a corto e lungo raggio rappresenta un enorme ostacolo alla ripresa. Per le compagnie aeree di network, l'assenza di questi voli a lungo raggio significa che anche i voli a corto raggio debbano essere ridotti. L'assenza di voli a corto raggio renderà, quindi, impossibile riempire i grandi voli a lungo raggio.

Le compagnie aeree a basso costo, ma a servizio completo che gestiscono un modello point-to-point potrebbero essere molto più reattive aprendo e chiudendo le rotte per soddisfare la domanda fluttuante. La strategia della maggior parte delle compagnie aeree di network è quella di resistere e infine riavviare il loro modello hub-and-spoke. Ma per evitare una rottura all'interno del loro sistema di voli di rifornimento a lungo raggio, devono comunque mantenere rotte aperte che sono anche antieconomiche. Questo li rende, nella maggior parte dei casi, dipendenti dagli aiuti di stato. La domanda è per quanto tempo questa strategia può essere mantenuta e per quanto tempo i contribuenti saranno disposti a coprire le perdite.

Non è sorprendente che alcune compagnie aeree stiano riscoprendo i viaggi di vacanza con le loro offerte point-to-point. "Mai prima d'ora abbiamo incluso così tante nuove destinazioni per le vacanze nel nostro programma. Questa è la nostra risposta ai desideri dei nostri clienti", afferma Harry Hohmeister, membro del consiglio di Deutsche Lufthansa AG.

E riguardo a "Flight-shaming"?

La consapevolezza crescente dell'impatto ambientale ha portato ad un movimento flight-shaming in Svezia per evitare il trasporto aereo, che ora si è diffuso ben oltre i confini del regno.

Tuttavia, ci sono anche segni che le misure di confinamento, in risposta al Covid-19, hanno aumentato il desiderio delle persone di adottare uno stile di vita più tranquillo. Ciò solleva degli interrogativi sullo stile di vita cosmopolita che le classi medie hanno adottato così facilmente. Oggi, questo punto rimane al centro delle preoccupazioni delle parti interessate del trasporto aereo, anche se la sua reale influenza sul comportamento dei consumatori rimane difficile da misurare.

In sintesi, emerge che questi fattori di cambiamento preannunciano una transizione più radicale nel trasporto aereo rispetto ad altri settori. Mentre le incertezze restano alte, sembra che gli scenari post-Covid prenderanno forma attorno a questi elementi.

Date: 2020-12-21

Article link: <https://www.tourism-review.it/le-compagnie-aeree-cercano-di-sopravvivere-news11813>