Analisi McKinsey: come cambia il trasporto aereo post-Covid

Il traffico aereo dovrebbe tornare ai massimi del 2019 solo nel 2024. Lo dice uno studio di McKinsey dal titolo **“Back to the future? Airline sector poised for change post-COVID-19”**, che analizza l’impatto del Covid-19 sul settore aereo e individua 5 trend che cambieranno il comparto dal profondo. La pandemia - a causa della quale nel 2020 le entrate dell'industria sono state di 328 miliardi di dollari, circa il 40% di quelle dell'anno precedente, un valore che segna un ritorno ai livelli del 2000 - ha dato avvio a 5 trasformazioni radicali nell'industria dell'aviazione. Per ognuno di questi cambiamenti, **McKinsey** ha individuato una call to action che le compagnie dovrebbero implementare per adattarsi alla nuova realtà.

- I **viaggi di piacere** alimenteranno la ripresa. I viaggi d'affari impiegheranno più tempo a riprendersi, e anche allora, probabilmente si riprenderanno solo a circa l'80% dei livelli prepandemici entro il 2024, a causa della permanenza di alcune forme di lavoro a distanza e altre modalità di lavoro flessibile, e quindi le persone faranno meno viaggi per lavoro. Per questo motivo, le compagnie aeree dovrebbero ridefinire gli aspetti economici delle loro attività, specialmente i voli a lungo raggio. Un minore contributo del traffico d'affari potrebbe richiedere una diversa logica dei prezzi e dei cambiamenti nella rete. Infine, le compagnie dovrebbero riconfigurare le cabine per far fronte all'aumento della quota di traffico turistico.
- Gli alti livelli di debito influenzeranno i **prezzi dei biglietti** e il ruolo dei governi nel settore. Attingendo agli aiuti statali, alle linee di credito e alle emissioni di obbligazioni, l'industria ha accumulato più di 180 miliardi di dollari di debito nel 2020, una cifra equivalente a più della metà delle entrate annuali totali dell'anno. Questo potrebbe equivalere a un aumento di circa il 3% del prezzo dei biglietti. Man mano che lo Stato diventa un attore più attivo, le compagnie si troveranno quindi a dover trattare più da vicino con le autorità, potendo lavorare con i regolatori per stabilire degli standard su diverse questioni.
- In futuro assisteremo a una maggiore **disparità di prestazioni** tra le compagnie aeree. Le compagnie aeree che non si stanno trasformando proattivamente rischiano di non riuscire a impostare il proprio business in modo da favorire la creazione di valore sul lungo termine. A questo proposito, anche se

molte compagnie aeree si trovano in difficoltà finanziarie, McKinsey consiglia di investire di più nell'IT e nella digitalizzazione. Prima della pandemia, le compagnie aeree spendevano circa il 5% delle loro entrate in IT, un valore relativamente basso rispetto ad altri settori.

- Per qualche tempo il mercato degli aeromobili potrebbe presentare un **eccesso di offerta**. C'è un eccesso di disponibilità di aerei in parte dovuto alla sovraproduzione da parte degli OEM prima dell'arrivo del COVID-19 e in parte al fatto che alcuni vettori hanno restituito aerei relativamente nuovi ai fornitori. I prezzi per il leasing di aerei usati sono crollati e probabilmente rimarranno bassi (il leasing mensile di un Boeing 777-300ER del 2016 era di circa 1,2 milioni di dollari nel 2019 ed è sceso a meno di 800.000 dollari nel 2020). Se le finanze lo permettono, i vettori potrebbero perciò considerare di agire in modo anticiclico: bloccando gli ordini per nuovi aerei o confermando i leasing operativi ora che la domanda è bassa.
- Per un certo periodo il **trasporto aereo di merci** registrerà un'offerta insufficiente. Prima della pandemia, i voli cargo rappresentavano circa il 12% delle entrate totali del settore; questa percentuale è triplicata l'anno scorso. Solo 21 (in calo rispetto ai 77 del 2019) delle compagnie aeree di tutto il mondo che hanno pubblicato le proprie performance operative hanno ottenuto profitti operativi positivi nel terzo trimestre del 2020, tradizionalmente il trimestre più redditizio del settore. Tra queste 21 compagnie aeree, le entrate cargo hanno rappresentato in media il 49% di quelle totali. I vettori, dunque, potrebbero considerare opportunità a breve e medio termine per aumentare i propri servizi di trasporto merci.