

# documenti geografici

n. 1 gennaio - giugno nuova serie - Roma

## GEOGRAFIE DEL COVID-19

*a cura di Simone Bozzato*

DIPARTIMENTO DI STORIA,  
PATRIMONIO CULTURALE, FORMAZIONE E SOCIETÀ

Università di Roma



2020

# SOMMARIO

## ARTICOLI

PER UN IMPEGNO DELLA GEOGRAFIA Franco Salvatori	PDF 1-4
GEOGRAFIE DEL COVID-19 Simone Bozzato	PDF 5-18
EPISTEMOLOGIA DELLA PANDEMIA Angelo Turco	PDF 19-60
GEOGRAFIA A “VELE SPIEGATE”. ANALISI TERRITORIALE E MAPPING RIFLESSIVO SUL COVID-19 IN ITALIA Emanuela Casti	PDF 61-83
COMMUNITY READINESS PER LA GESTIONE LOCALE DEL COVID-19 Riccardo Pozzo, Vania Virgili	PDF 85-96
COVID-19: ESITI DELLA PANDEMIA SULLA RIMODULAZIONE SPAZIO-TEMPORALE Gino De Vecchis	PDF 97-107
IL NODO GORDIANO E IL FILO DI ARIANNA. LA FORMA DELLO SPAZIO NELLA CRISI DEL COVID-19 Piero Vereni	PDF 109-124
LA PANDEMIA TRA EVIDENZA E CONOSCENZA Elvira Lussana	PDF 125-140
SCATTERING GEOGRAFICO NELLE AREE INTERNE NELLA DIFFUSIONE DEL COVID-19 Stefano De Falco	PDF 141-154
RIORDINO TERRITORIALE E AUTONOMIA DIFFERENZIATA. UNA QUESTIONE DA RIDISCUETERE ALLA LUCE DELL'EPIDEMIA Francesco Dini, Sergio Zilli	PDF 155-168
DALL'ITALIA DEI BARCONI ALL'ITALIA DEI BALCONI. L'IDENTITÀ NAZIONALE AI TEMPI DEL COVID-19 Fabio Pollice, Patrizia Miggiano	PDF 169-183
PANDEMIA COVID-19 E CRISI PETROLIFERA Domenico De Vincenzo	PDF 185-198
LO SPAZIO DELL'ASSENZA: GEOGRAFIA E DIDATTICA A DISTANZA DI MASSA Riccardo Morri	PDF 199-218
EMERGENZA SANITARIA E CHIUSURA DI SCUOLE E UNIVERSITÀ. IL DIVARIO CULTURALE COME ULTERIORE EFFETTO DEL COVID-19 Emilia Sarno	PDF 219-229
COVID-19: QUALI CONSEGUENZE SUI SETTORI PRODUTTIVI? UN FOCUS SULL'ITALIA Andrea Salustri	PDF 231-244
L'AGROALIMENTARE ITALIANO TRA GLOBALE E LOCALE: LE ABITUDINI ALIMENTARI PRIMA E DURANTE LA PANDEMIA VIRUS COVID-19 Maria Gemma Grillotti Di Giacomo, Pierluigi De Felice	PDF 245-259
VERSO UN'ERA GLACIALE DELLA GLOBALIZZAZIONE? IL COVID-19 E LA VENDETTA DEI CONFINI Alessandro Ricci	PDF 261-278
GEPOLITICA DELLA PANDEMIA: SOFT E HARD POWER COME CHIAVI DI LETTURA Gino Filippo Masetti	PDF 279-292
BARRIERE GEOGRAFICHE: CONFINI VERSUS FRONTIERE. SIGNIFICATIVITÀ E IMPATTO POST COVID-19 Giacomo Bandiera	PDF 293-305
COVID-19: CRISI DELLA GLOBALIZZAZIONE E “RIVINCITA DEI CONFINI”. LE RICADUTE DELLA PANDEMIA SUL FUTURO ECONOMICO-POLITICO MONDIALE Andrea Perrone	PDF 307-320

LO SPAZIO VISSUTO TRA MOBILITÀ E RESTRIZIONI DA COVID-19 Maurizio Zignale	PDF 321-330
POLITICIZING THE VIRUS. SECTARIAN TENSIONS IN THE MIDDLE EAST AT THE TIME OF COVID-19 Monica Morazzoni, Giovanna Zavettieri	PDF 331-349
NAUFRAGIO CON SPETTATORE: EPIDEMIE E SOCIETÀ NEL MONDO ANTICO Lorenzo Perilli	PDF 351-382
CRISI EPIDEMICA E CRISI ECONOMICA. IL DIBATTITO STORIOGRAFICO SULLE CONSEGUENZE DELLA GRANDE PESTE MEDIEVALE Federico Del Tredici	PDF 383-394
COVID-19, DA VENEZIA A WUHAN: RICOGNIZIONI STORICHE E POTENZIALI MUTAZIONI DELLA GLOBALIZZAZIONE Giovanni Modaffari	PDF 395-405
ALCUNI "PRECEDENTI" DEL COVID-19, TRA GEOGRAFIA, STORIA, DIFFUSIONE E CONTENIMENTO Cinzia Podda, Paolo Secchi	PDF 407-418
EVENTO GLOBALE E RISPOSTE LOCALI: IL CASO DELLA PANDEMIA DI INFLUENZA DEL 1918-1919 Roberto Reali	PDF 419-433
DIMENSIONE SPAZIALE E TEMPORALE DELLA PANDEMIA COVID-19: DALLA RAPPRESENTAZIONE TERRITORIALE AI PROCESSI DI GOVERNANCE Francesco Maria Olivieri, Mattia Albanese	PDF 435-451
INTORNO ALLE RAPPRESENTAZIONI DELLA CRISI. PRATICHE AUDIOVISIVE PARTECIPATIVE AL TEMPO DEL COVID-19 Giulio Latini	PDF 453-462
CONVERGENZA DI WEB DESIGN E INFORMAZIONE SPAZIALE, STATISTICA, GENOMICA ED EPIDEMIOLOGICA: IL CASO DELLE GEO-DASHBOARD NELLA CRISI COVID-19 Silvia Grandi, Anna Bernasconi	PDF 463-476
COVID-19 TRA NORD E SUD DEL MONDO Aldo Morrone	PDF 477-499
COVID-19 E LA DIFFUSIONE NEGLI SPAZI AFRICANI. UNA LETTURA GEO-ANTROPOLOGICA Nicoletta Varani, Enrico Bernardini	PDF 501-514
L'ATTRATTIVITÀ TURISTICA DELL'ITALIA NELLO SCENARIO GEOPOLITICO POST COVID-19 Carmen Bizzarri, Federico Massimo Ceschin	PDF 515-527
PER UNA RIDEFINIZIONE DEL MODELLO TURISTICO NAZIONALE. SPUNTI DI RIFLESSIONI A PARTIRE DALLE CRITICITÀ EMERSE DURANTE IL COVID-19 Simone Bozzato, Ilaria Guadagnoli, Marco Prospero	PDF 529-547
SPORT, TURISMO E AMBIENTE: RIPENSARE LO SVILUPPO LOCALE AI TEMPI DEL COVID-19 Paolo Giuntarelli	PDF 549-563
IMPATTO DEL COVID-19 SU TRASPORTO AEREO E TURISMO: POSSIBILI SCENARI EVOLUTIVI Marcello Tadini, Elisa Piva	PDF 565-578
COVID-19 E TURISMO. SARDEGNA: OPPORTUNITÀ E PROSPETTIVE DI SVILUPPO TURISTICO Gavino Mariotti, Maria Veronica Camerada, Salvatore Lampreu	PDF 579-591
QUEL CHE RESTA DELLA LEGACY DI MATERA 2019 DOPO IL COVID-19 Angela Pepe, Annalisa Percoco	PDF 593-603
URBANIZZAZIONE PLANETARIA E COVID-19: NUOVE GEOGRAFIE PER CONVIVERE CON LA NATURA? Luca Bertocci, Giordano Panosetti, Tommaso Pirone, Giacomo Spanu	PDF 605-618
HABITAT, SOCIETÀ ED ECONOMIA "POST VIRUS". SCENARI POSSIBILI Sara Nocco, Marco Spenziello	PDF 619-632
SPAZIO SICURO E NON-SICURO: UN'INDAGINE SULLE NUOVE STRATEGIE DELL'ABITARE NEL CONTESTO DELLA PANDEMIA DI COVID-19 Leonardo Porcelloni, Chiara Mazzanti	PDF 633-646
LE RETI DI SOLIDARIETÀ URBANA COME ANTIDOTO PER LE EPIDEMIE GLOBALI Cesare Benedetti, Stefania Marini, Klarissa Pica	PDF 647-659

NUOVE SPAZIALITÀ AI TEMPI DEL COVID-19: IL CASO DI GENOVA Stefania Mangano, Pietro Piana	PDF 661-681
LE GEOGRAFIE DELLA PANDEMIA NEL CILE DELLA RIVOLTA SOCIALE: TRA CENTRALISMO POLITICO E VULNERABILITÀ DELLE REGIONI RURALI Massimiliano Farris, Pablo Sarricolea	PDF 683-697
CAPITALE SOCIALE ED INTERAZIONI DIGITALI NELLE REGIONI ITALIANE DURANTE LA FASE EMERGENZIALE COVID-19 Nicola Galluzzo	PDF 699-710
LA CARTOGRAFIA COME OPERATORE SIMBOLICO: IL CONTAGIO DEL COVID-19 IN LOMBARDIA Elisa Consolandi, Marta Rodeschini	PDF 711-724
DAI CONFINI APERTI AL LORO SIGILLO. LA LOMBARDIA BLINDATA IN TEMPO DI COVID-19 Marisa Malvasi	PDF 725-738
GLI EFFETTI DELLA DIFFUSIONE DEL COVID-19 SULLA SITUAZIONE PRODUTTIVA IN CAMPANIA Astrid Pellicano	PDF 739-751
LA PANDEMIA DI COVID-19 IN UN'AREA INTERNA DELLA CAMPANIA: PERIFERICITÀ, DENSITÀ ABITATIVA E DIFFUSIONE DEL CONTAGIO NELLA PROVINCIA DI AVELLINO Nadia Matarazzo	PDF 753-765
“CRONACHE LUCANE”: ADATTABILITÀ DELLA BASILICATA AI TEMPI DEL COVID-19 Lydia Postiglione	PDF 767-774
DIECI ANNI DI COMMISSARIAMENTO IN CALABRIA/DECINE DI MORTI PER COVID-19: UNA CRISI SANITARIA CHE TORNERÀ CRISI ECONOMICA Maria Luisa Ronconi	PDF 775-785
 <b>AGORÀ</b>  	
L'EUROPA MANCATA Marco Emanuele	PDF 787-793
COVID-19 DECIFRARE IL CAOS, RAPPRESENTARE IL CAOS Salvatore Santangelo	PDF 795-805
PERCHÉ COVID-19 RAPPRESENTA IL PEGGIOR NEMICO SULLA STRADA DI FRANCESCO Piero Schiavazzi	PDF 807-815
DILUVIO ED ESODO: PARADIGMI BIBLICI DEL “RICOMINCIAMENTO” Gianpiero Palmieri	PDF 817-824
GLI ESTREMISMI AI TEMPI DEL COVID-19 Anna Maria Cossiga	PDF 825-831
2020: QUALE FUTURO ATTENDE LE REGIONI ITALIANE Paola Morelli	PDF 833-836
COVID-19: IL PARERE DI UN GEOGRAFO Cosimo Palagiano	PDF 837-844
PERCEZIONE E COMUNICAZIONE AL TEMPO DEL COVID-19 Ugo Leone	PDF 845-849
LO SVILUPPO SENZA INTERAZIONI FACCIA A FACCIA Vincenzo Mini	PDF 851-856
IL RUOLO DEL TERZO SETTORE AI TEMPI DEL COVID-19 Domenico Iannello	PDF 857-862
BALLARE CON GLI ORSI POLARI AI TEMPI DEL COVID-19 Marco Casula	PDF 863-869
NEL MONDO RIMPICCIOLITO DEL COVID-19 TORNIAMO ALLA GEOGRAFIA Paolo Rumiz	PDF 871-876

## IMPATTO DEL COVID-19 SU TRASPORTO AEREO E TURISMO: POSSIBILI SCENARI EVOLUTIVI

*Introduzione.* – La definizione internazionalmente accettata di pandemia è semplice: un'epidemia che si diffonde a livello globale o su una vasta area del mondo e colpisce un elevato numero di persone (Last *et al.*, 2001).

Oltre alla scala geografica del fenomeno, il ricorso al termine pandemia implica un movimento imprevisto della malattia infettiva o una sua diffusione attraverso la trasmissione (Qiu *et al.*, 2017); tali elementi si riscontrano nelle epidemie che si diffondono da persona a persona, tramite virus.

Tra questi ultimi, quelli respiratori in particolare sono caratterizzati da potenzialità pandemiche. Lo dimostrano il caso della sindrome respiratoria acuta grave (SARS), apparsa in Cina nel novembre 2002, e soprattutto quello dell'attuale Covid-19, manifestatosi in Cina a dicembre 2019.

Le evidenze suggeriscono che la probabilità di pandemie è aumentata in modo significativo durante il secolo scorso a causa dell'aumento dei viaggi e dell'integrazione globale, dell'urbanizzazione e dei cambiamenti nell'uso del suolo (Morse, 1995). Il ventunesimo secolo ha posto, pertanto, sfide complesse per la salute pubblica a fronte dei rischi crescenti di epidemie che si possono diffondere rapidamente a livello globale anche alla luce dell'attuale livello di mobilità di una popolazione mondiale in aumento.

Come ricorda Grennan (2019), sono molti i fattori che influenzano il livello di diffusione di un'epidemia. Due tra i più importanti sono:

- la facilità con cui la malattia viene trasmessa da una persona all'altra e, nel caso dei virus respiratori, la facilità è elevata;

---

\*Il testo è frutto di un'elaborazione comune. L'*Introduzione* è stata redatta congiuntamente, mentre vanno attribuiti a Marcello Tadini i paragrafi *Trasporto aereo e pandemia da Covid-19* e *Scenari futuri per il trasporto aereo*, ad Elisa Piva i paragrafi *Turismo e pandemia da Covid-19* e *Scenari futuri per il turismo*.

- il movimento delle persone in particolare via aeroplano, perché veicola le infezioni in varie parti del mondo in poche ore.

Per questo motivo, il vettore aereo è ritenuto uno dei principali mezzi di diffusione del contagio a scala internazionale e, pertanto, le limitazioni dei voli rappresentano una risposta efficace per contrastare la propagazione della pandemia.

Il trasporto aereo costituisce altresì una componente essenziale del turismo poiché consente gli spostamenti dei passeggeri a livello nazionale e internazionale. Appaiono evidenti perciò gli stretti legami tra i due settori nonché i riverberi sull'attività turistica che derivano da riduzioni del traffico aereo: un calo drastico degli arrivi.

L'attuale emergenza sanitaria causata dalla pandemia da Covid-19 sta determinando per il traffico aereo e per l'industria turistica uno scenario caratterizzato da forte incertezza e prospettive sfavorevoli.

Il contributo intende fornire una riflessione critica sugli impatti attuali e potenziali della pandemia su trasporto aereo e turismo, focalizzando l'attenzione sugli effetti a scala mondiale, europea e soprattutto italiana, uno dei contesti più colpiti dal Covid-19.

*Trasporto aereo e pandemia da Covid-19.* – Le dinamiche del trasporto aereo sono strettamente connesse con quelle degli eventi pandemici, poiché i viaggi in aeroplano svolgono un ruolo importante nell'accelerazione e nella diffusione del contagio da virus respiratori (Brown *et al.*, 2016). Infatti, il vettore aereo permette la facile trasmissione tra i passeggeri in volo e, di conseguenza, agevola la propagazione dell'infezione tra varie città e paesi anche molto distanti tra loro.

A fronte dell'insorgenza di una pandemia da virus respiratorio, le limitazioni o le cancellazioni dei voli costituiscono una misura necessaria tradizionalmente adottata per contrastarne gli effetti (Epstein *et al.*, 2007).

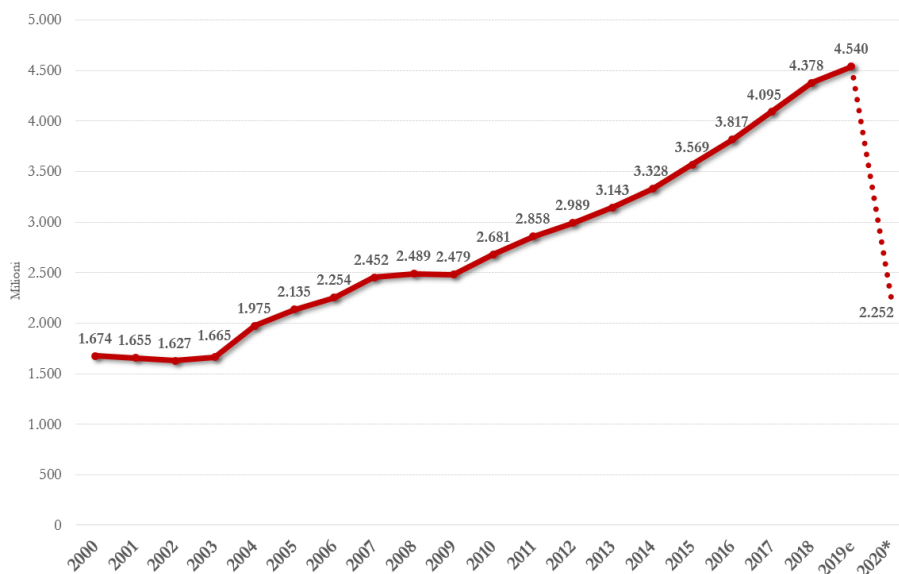
Nella storia recente è stato possibile osservare gli impatti che un evento pandemico ha avuto sul trasporto aereo. In particolare la già citata SARS, che ha generato un numero ridotto di contagi e la cui diffusione è stata limitata alle aree asiatico-pacifica e nord-americana, ha prodotto effetti sui volumi del traffico aereo passeggeri, determinando tuttavia solamente una riduzione del tasso di crescita annuale mondiale (+2,3% nel 2003) (Fig. 1).

Tuttavia quanto è accaduto e sta accadendo a seguito della pandemia

da Covid-19 non ha precedenti (per rapidità e diffusione) ed evidenzia una forza d'impatto enormemente superiore rispetto a quella della SARS.

Il trasporto aereo mondiale è stato caratterizzato da una forte crescita della movimentazione delle persone, in particolare dopo il 2003, una volta esauriti gli effetti (limitati) della pandemia da SARS.

Fig. 1 – *Evoluzione e previsione del traffico aereo mondiale di passeggeri trasportati*



Fonte: elaborazione propria da fonti varie<sup>1</sup>

La figura 1 mostra come dal 2003 al 2019 il numero dei passeggeri trasportati (internazionali e domestici) sia cresciuto da 1,665 a 4,54 miliardi (+173%) con un tasso medio di crescita annua pari al 6,5%.

Nel 2019 la domanda domestica pesava il 58% a livello globale e ha rappresentato una quota significativa nei contesti nord-americano (84%) e asiatico (70%) mentre la domanda internazionale è stata molto rilevante in Europa (74%) (ICAO, 2020b).

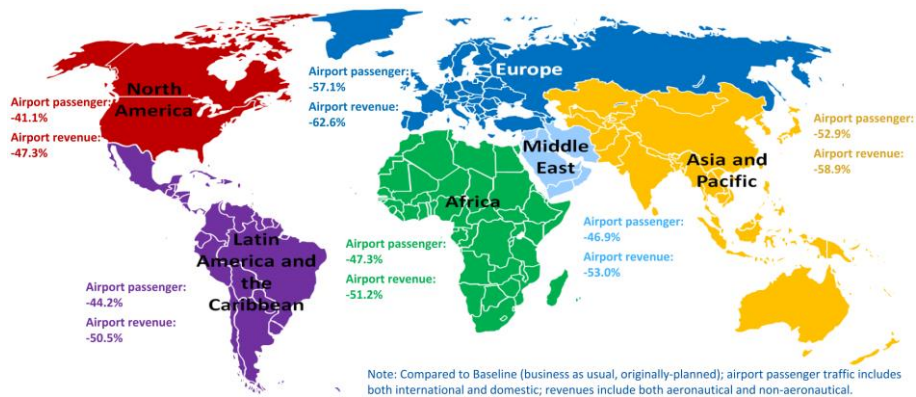
A seguito della diffusione dell'infezione da Covid-19 (originatasi in Cina a dicembre 2019 ed estesasi a livello globale a partire da febbraio 2020), il settore aereo è stato interessato progressivamente nel corso del

<sup>1</sup> Per i dati fino al 2003: World Bank (2020); per i dati dal 2004 al 2014: IATA (2015); per i dati dal 2015 al 2019: IATA (2019); per le previsioni 2020: ACI (2020).

primo trimestre 2020 da migliaia di voli cancellati, aerei rimasti a terra, chiusura dei confini e restrizioni per gli spostamenti via aria (ACI, 2020).

Di conseguenza, nel primo trimestre del 2020 si è registrato un calo del 28,4% del traffico passeggeri rispetto alle previsioni di crescita, mentre le stime per l'intero 2020 indicano un valore di 2,25 miliardi di passeggeri, con una contrazione pari al 50,4% (Fig. 1) che ricondurrebbe allo scenario del 2006. A scala continentale, i contesti più colpiti nel 2020 sarebbero quello europeo (-57,1%) e quello asiatico-pacifico (-52,9%) (Fig. 2) (*ibidem*).

Fig. 2 – Riduzione del traffico aereo passeggeri (e dei ricavi) prevista nel 2020 per aree continentali



Fonte: ICAO, 2020b

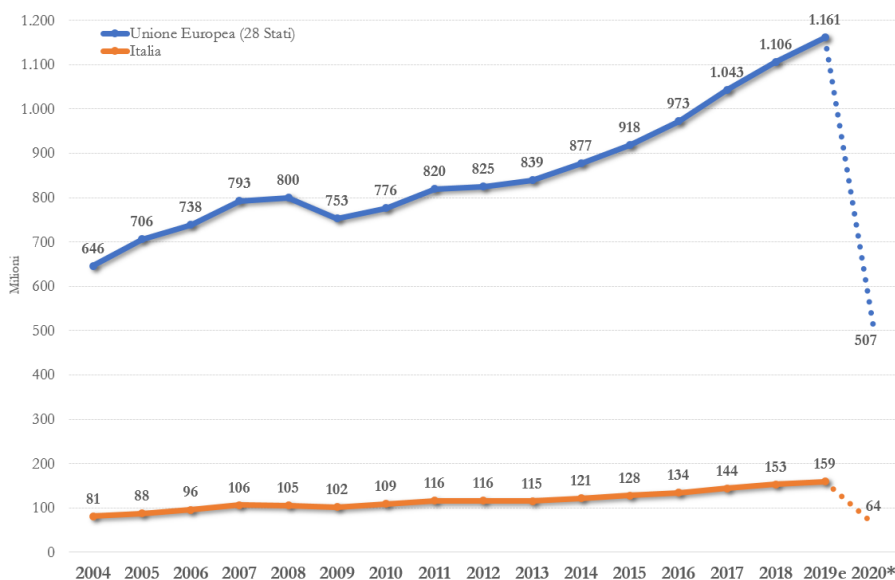
A livello europeo<sup>2</sup> (Fig. 3), sempre considerando il numero di passeggeri trasportati (internazionali e nazionali), l'evoluzione 2004-2019 evidenzia una dinamica caratterizzata da un incremento significativo del traffico (+80%), con un tasso medio di crescita annua pari al 4%. In particolare l'aumento è risultato rilevante dal 2014 al 2019.

Il contesto europeo, che aveva registrato nel 2019 un dato record di passeggeri nei suoi aeroporti, è stato colpito dagli effetti del Covid-19 a partire dal mese di marzo, registrando nel primo trimestre del 2020 un calo del 21% (ACI Europe, 2020a).

<sup>2</sup> In particolare sono stati considerati i dati relativi all'Unione Europea; dal 2004 al 2005 come UE 25, dal 2006 al 2007 come UE 27 e dal 2008 in poi come UE 28. Per la previsione relativa al 2020 sono stati utilizzati i dati ACI Europe (riferiti a 46 paesi) ricondotti all'UE 28.



Fig. 3 – *Evoluzione e previsione del traffico aereo in Europa e in Italia di passeggeri trasportati*



Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat (2020a) e previsioni ACI Europe (2020b) e Assaeroporti (2020b)

Le previsioni (pessimistiche) per l'anno in corso indicano, secondo le stime di ACI Europe (2020b), una riduzione del 56% dei passeggeri trasportati con un valore pari a 507 milioni.

Considerando il caso italiano (Fig. 3), possiamo osservare come il nostro paese sia stato caratterizzato nel periodo 2004-2019 da una costante crescita dei passeggeri trasportati (+4% annuo), con un valore record di 159 milioni raggiunto nel 2019, e un'elevata quota di domanda internazionale (in media il 74%).

Le previsioni di un ulteriore aumento del traffico nel 2020 sono state clamorosamente smentite dallo scoppio della pandemia da Covid-19.

Nel contesto europeo, l'Italia è stato uno dei paesi più colpiti dal virus. Per tali ragioni, al fine di contenere la diffusione del contagio, il governo italiano ha adottato misure di limitazione della mobilità per i cittadini a partire dall'8 marzo e dal 12 marzo in particolare per gli aeroporti con un provvedimento di forte limitazione dell'operatività degli scali nazionali<sup>3</sup>. Ciò ha determinato uno scenario del primo trimestre 2020 carat-

<sup>3</sup> L'operatività dei servizi aeroportuali è stata limitata con DM n. 112 del 12 marzo

terizzato da un significativo calo dei movimenti aerei del 23,2% e dei passeggeri movimentati pari al 31,8% (-85% nel solo mese di marzo) (Assaeroporti, 2020b). Le previsioni di Assaeroporti per l'intero anno 2020 indicano una forte diminuzione (-60%) che determinerebbe un totale dei passeggeri trasportati pari a soli 64 milioni.

In sintesi, in base ai dati sopra esposti, risulta evidente come la pandemia da Covid-19 abbia creato, a causa della domanda di trasporto quasi azzerata dai molteplici lockdown nazionali, uno scenario drammatico e senza precedenti caratterizzato da un drastico calo del traffico aereo passeggeri (nazionale e internazionale) e da molte compagnie aeree sottoposte a forte stress finanziario.

*Turismo e pandemia da Covid-19.* – L'industria del turismo contribuisce in maniera rilevante all'economia di molti paesi del mondo e rappresenta il 10% del PIL globale (UNWTO, 2020a). Il turismo ha registrato nel corso dell'ultimo decennio un trend di crescita continuo e sostenuto. Secondo i dati dell'UNWTO (2019), gli arrivi internazionali sono cresciuti del 5% nel 2018 fino a raggiungere un numero di visitatori pari a circa 1,4 miliardi, circa 470 milioni in più di persone rispetto all'ultimo decennio. Contestualmente, anche le entrate delle esportazioni generate dal turismo sono cresciute del 4% fino ad arrivare ad un valore complessivo di 1.700 miliardi di dollari (*ibidem*). Tale valore comprende altresì quello relativo ai trasporti. Poiché l'esperienza di viaggio inizia e finisce con uno spostamento dei turisti, è di fatto impossibile considerare il turismo senza trasporti (Mammadov, 2012).

Secondo le proiezioni Euromonitor International (2019), il valore economico globale dell'industria turistica avrebbe dovuto segnare su base annua un trend di crescita costante del 3,3% arrivando a raggiungere quasi i 3.000 miliardi di dollari entro il 2024, mentre gli arrivi internazionali sarebbero dovuti crescere fino a 1,8 miliardi entro il 2024. Tuttavia, questo scenario positivo è stato scosso dall'attuale emergenza sanitaria, che determinerà per il settore un drastico cambio di rotta.

L'industria del turismo ha fronteggiato altri momenti di crisi dall'inizio del nuovo millennio, si pensi ad esempio agli attacchi dell'11

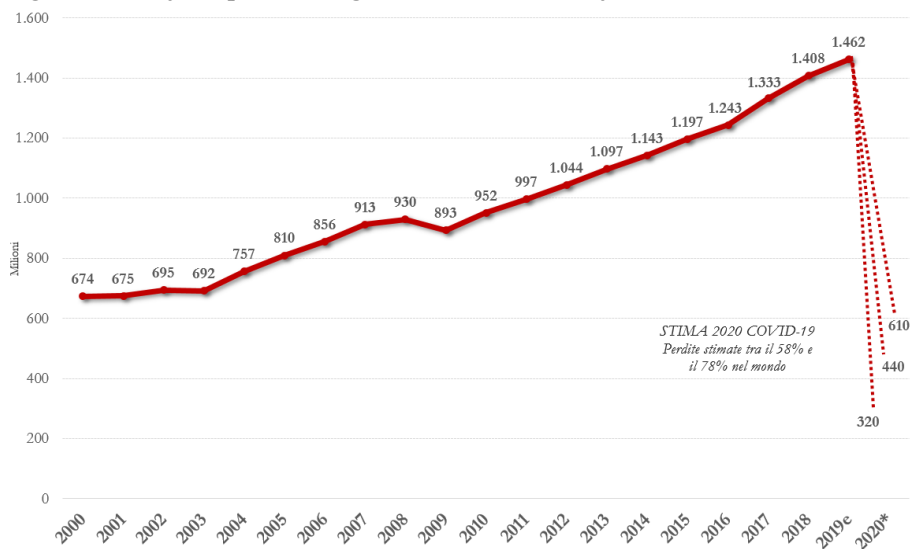
---

2020 (e successive proroghe) a soli diciotto scali. Con il DM n. 194 del 5 maggio 2020 gli aeroporti operativi sono diventati ventuno.

settembre 2011, alla pandemia da SARS tra il 2002 e il 2003 o alla crisi economica globale nel 2009. Sebbene tali eventi abbiano portato ad una contrazione degli arrivi internazionali e delle entrate turistiche, il settore ha dimostrato grande resilienza, riuscendo a recuperare flussi e registrando una crescita a ritmi sempre più sostenuti. Nonostante ciò, secondo l'UNWTO (2020a), la crisi derivante dalla pandemia da Covid-19 presenta dei caratteri straordinari rispetto agli eventi precedenti ed è dunque necessario valutare i possibili impatti sul settore turistico. Le misure adottate dai vari governi, soprattutto europei, hanno infatti imposto restrizioni agli spostamenti, divieti di viaggio e chiusure dei confini nazionali per contrastare la diffusione della pandemia, tramite protocolli di lockdown.

Sulla base di queste misure, l'UNWTO (2020b) ha previsto che gli arrivi internazionali subiranno un declino che si assesta tra il 58% e il 78%, ovvero una perdita di flussi tra 852 e 1.142 milioni di turisti. La Figura 4 mostra i tre possibili scenari qualora le restrizioni di viaggio venissero revocate rispettivamente all'inizio di luglio (-58%), di settembre (-70%) o di dicembre (-78%).

Fig. 4 – *Evoluzione e previsione degli arrivi turistici internazionali*



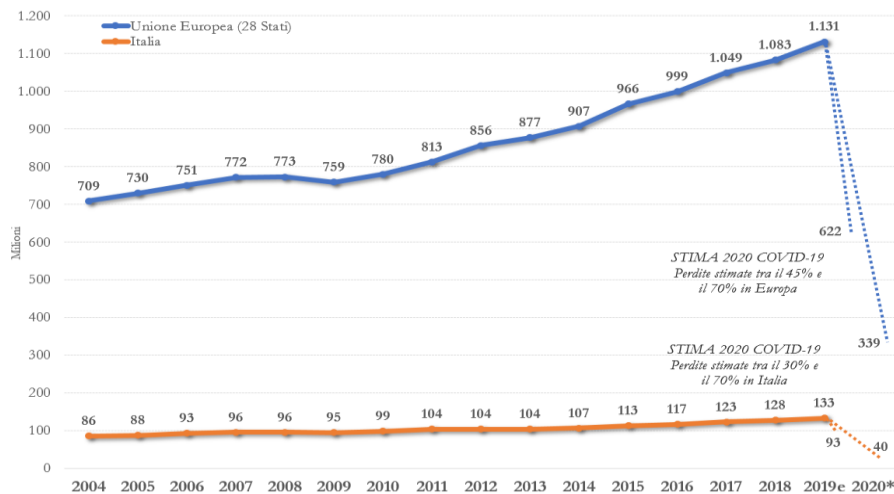
Fonte: elaborazione propria su dati e previsioni UNWTO (2020b)

Per il turismo internazionale si prospetta, pertanto, una crisi senza precedenti che riporterebbe il settore ai valori del 1950 (*ibidem*), vanificando la decade di crescita sostenuta registrata dopo la crisi economica globale del 2009. Tale crisi aveva causato una modesta perdita di arrivi internazionali pari al 4%, mentre la SARS aveva fatto registrare un calo di appena 0,4% nel 2003 (UNWTO, 2020a).

Nel primo trimestre del 2020 si è registrato a livello globale un calo del 22% degli arrivi turistici internazionali, che ha colpito in particolare l'area asiatico-pacifica (-35%) e quella europea (-19%).

Il contesto europeo, secondo i dati di UNWTO (2019) precedenti alla pandemia, rappresentava da solo il 51% degli arrivi internazionali globali e il 39% delle entrate turistiche internazionali. Si tratta di un settore imprescindibile per l'economia europea che contava oltre 1 miliardo di arrivi turistici nel 2018 (OECD, 2020). Secondo l'OECD (2020), la pandemia da Covid-19 porterebbe ad un calo dei flussi turistici stimato tra il 45% e il 70% sulla base di due possibili scenari (Fig. 5). Si stima una riduzione del 45% nel caso in cui gli arrivi turistici riprendano a luglio, rafforzandosi progressivamente nella seconda metà del 2020. Lo scenario pessimistico, invece, stima un calo del 70% se gli arrivi turistici riprendessero a settembre, per rafforzarsi solo nell'ultimo trimestre dell'anno.

Fig. 5 – *Evoluzione e previsione degli arrivi turistici europei ed italiani*



Fonte: elaborazione propria su dati Eurostat (2020b) e previsioni OECD (2020) ed ENIT (2020)

Tra i paesi Europei che risentiranno maggiormente degli effetti di questa pandemia vi è indubbiamente l'Italia, la cui economia manifesta una "dipendenza" da turismo, con un impatto di oltre il 13% sul PIL del paese ed entrate pari a 232 miliardi di euro (ENIT, 2019).

Prima dell'insorgenza della pandemia da Covid-19 il turismo italiano ha registrato numeri da record nel 2018, raggiungendo oltre 428 milioni di presenze turistiche (con un incremento di circa 1,8% rispetto all'anno precedente) e 128,1 milioni di arrivi turistici, di cui 62 milioni stranieri (48%) (ISTAT, 2019). Si tratta infatti di un'industria di vitale importanza, che da molto tempo si configura come un fattore di traino come dimostra il dato del 6% del valore aggiunto dell'economia nazionale (*ibidem*).

Secondo le prime stime sulle conseguenze a breve termine della pandemia da Covid-19 (ENIT, 2020), l'Italia mostra trend di decrescita simili agli altri paesi europei in termini di prenotazioni. Si stima che nei prossimi mesi relativi all'estate 2020, l'Italia perderà circa il 57,5% delle prenotazioni. A seguire, vi sono Spagna (-56,7%), UK (-54,7%), Francia (-54%), Paesi Bassi (-52,8%) e Portogallo (-50,7%) (*ibidem*).

Ciò si tradurrebbe in una drastica riduzione degli arrivi turistici in Italia nel 2020, soprattutto per il turismo internazionale, stimata tra il 30% (scenario ottimistico) e il 70% (scenario pessimistico), che, secondo Assoturismo (2020), riporterebbe i numeri del turismo italiano a quelli che si registravano negli anni '60 del secolo scorso. Si tratta dunque di uno scenario drammatico e senza precedenti per il nostro paese.

*Scenari futuri per il trasporto aereo.* – La pandemia da Covid-19 ha posto il sistema mondiale di fronte ad una situazione di grave difficoltà e estrema incertezza a livello transcalare. In questo scenario, trasporto aereo e turismo hanno evidenziato simili dinamiche di reazione alla pandemia, in virtù del forte legame che li caratterizza.

In particolare, il trasporto aereo mondiale ha vissuto nei mesi di marzo e aprile i momenti più difficili con oltre l'80% dei velivoli delle varie flotte bloccato a terra e un volume di passeggeri trasportati che ha raggiunto, ad aprile, contrazioni superiori al 90%.

A partire dal mese di maggio si sono registrate le prime attenuazioni dei lockdown nazionali, specialmente nel contesto europeo; ciò potrebbe favorire una parziale ripresa della domanda area domestica tuttavia non fornisce garanzie circa l'aumento del ricorso al mezzo aereo.

Secondo l'ICAO (2020b), la maggiore sfida al momento deriva dall'incertezza relativa ai flussi del trasporto aereo passeggeri per i quali si prevede una sostanziale riduzione che andrà a colpire il periodo estivo (caratterizzato da un picco dei movimenti aerei ai fini turistici) in particolare nel contesto europeo, seguito da quello asiatico-pacifico.

In base alle ultime proiezioni (IATA, 2020b; ICAO, 2020b), la domanda domestica (molto rilevante nei contesti nord-americano e cinese) potrebbe raggiungere, nel corso dell'estate, la soglia del 50% dei passeggeri trasportati (rispetto al 2019), perché più resiliente di quella internazionale. Per quest'ultima (particolarmente elevata in Europa e in Medio-Oriente), invece, bisognerà attendere il quarto trimestre del 2020 affinché la metà dei passeggeri riprenda fiducia e decida di tornare a volare.

Secondo ACI (2020) si registrerà una ripresa sostenuta del traffico durante il 2021 con un ritorno ai valori pre-pandemia alla fine dell'anno.

Uno degli effetti della crisi economica prodotta dalla pandemia è stato quello di mettere in grave difficoltà finanziaria molte compagnie aeree a causa della forte riduzione dei ricavi, stimata in 252 miliardi di dollari (IATA, 2020a), con rischi di marcate ripercussioni occupazionali.

Di conseguenza, nel mese di aprile si è assistito ad un ritorno dello Stato in un settore strategico come quello dell'aviazione, tramite prestiti ed agevolazioni fiscali ma anche con l'ingresso nel capitale di diverse aziende (Belladonna e Gili, 2020), anche in Europa a seguito della posizione favorevole dell'Unione Europea.

Il profilo del trasporto aereo post-pandemia sarà caratterizzato anche da maggiori costi per le compagnie derivanti dalle soluzioni prospettate per una ripresa del traffico (distanziamento sociale a bordo).

Una situazione difficile a cui ICAO sta cercando di dare una risposta con l'istituzione (a fine aprile) della *Covid-19 Aviation Recovery Task Force* il cui obiettivo sarà quello di identificare e raccomandare priorità e politiche strategiche per gli Stati e gli operatori del settore, al fine di riavviare la rete di collegamenti nel post pandemia, rendendo il settore più resiliente e reattivo (ICAO, 2020a).

Alla luce della consapevolezza che la connettività aerea è fondamentale per lo sviluppo economico e per il turismo in ogni regione del mondo, anche in Italia si punta ad un efficace recupero del trasporto aereo attraverso azioni di rilancio che si inseriscano all'interno di una strategia di lungo termine (Assaerporti, 2020a).

*Scenari futuri per il turismo.* – Anche il settore del turismo è stato duramente colpito dalla pandemia a causa della forte contrazione dei flussi di domanda che ha determinato una crisi economica e finanziaria che rischia di condurre alla perdita di innumerevoli posti di lavoro per gli impiegati nel settore. Il World Travel & Tourism Council (WTTC, 2020) ha stimato che l'industria turistica dovrà affrontare a livello globale, a causa della pandemia, una perdita di oltre 100 milioni di posti di lavoro, pari al 30% della forza lavoro totale del settore.

Secondo l'UNWTO (2020b), l'inizio del rilancio del turismo internazionale avrà luogo a partire dal 2021 e, probabilmente, vi sarà una ripresa più rapida della domanda interna rispetto a quella internazionale.

Per far fronte alla pandemia, l'UNWTO ha istituito il *Global Tourism Crisis Committee*, lavorando a stretto contatto con il sistema delle Nazioni Unite e l'Organizzazione mondiale della sanità, al fine di dare risposte e possibili soluzioni<sup>4</sup> per il superamento dell'attuale crisi del settore (UNWTO, 2020a).

Anche in Europa, la principale destinazione turistica del mondo, si stima che l'industria del turismo stia perdendo circa 1 miliardo di euro di entrate al mese a causa della pandemia (European Commission, 2020). Per sostenere il settore del turismo, l'UE ha proposto un piano Marshall che prevede, tra le varie misure specifiche, finanziamenti alle imprese del settore e maggiore coordinamento europeo. A ciò si aggiunge il Manifesto Europeo del Turismo<sup>5</sup> in cui si evidenziano le principali misure urgenti per limitare l'impatto della pandemia e per garantire una ripresa a piena velocità.

Per quanto riguarda il settore turistico nazionale, secondo l'ENIT (2020), l'impatto del Covid-19 sul turismo italiano determinerà un processo di ripresa lungo e gravoso, con un recupero degli arrivi turistici ai livelli del 2019 (ed in particolare quelli internazionali) non raggiungibile prima del 2023.

Alla luce di questo scenario, il governo italiano, attraverso il decreto legge Cura Italia, ha previsto alcune misure per sostenere le imprese del settore turistico, tra cui indennità, voucher, impiego di ammortizzatori

---

<sup>4</sup> Per maggiori approfondimenti si rimanda al documento dell'UNWTO "Supporting Jobs and Economies through Travel and Tourism – A Call for Action to Mitigate the Socio-Economic Impact of COVID-19 and Accelerate Recovery", April 2020.

<sup>5</sup> Manifesto Europeo del Turismo, <https://tourismmanifesto.eu/>

sociali e una campagna straordinaria di promozione internazionale.

Anche gli operatori del turismo stanno chiedendo con urgenza al Governo l'adozione di misure straordinarie per salvaguardare le imprese e i lavoratori del settore, attraverso il Manifesto per il Turismo Italiano<sup>6</sup>. Tra le principali richieste presenti nella petizione si ricordano la costituzione di un fondo straordinario di sostegno al mancato reddito delle imprese, il prolungamento della cassa in deroga e la creazione di buoni vacanza da utilizzare per l'imminente stagione estiva. Nel manifesto si incoraggiano altresì gli italiani a sostenere il turismo nazionale quando si potrà tornare a viaggiare.

Sebbene lo scenario dei prossimi mesi sia fortemente incerto, una prima ipotesi è che il turismo potrebbe ripartire proprio dal turismo domestico e di corto raggio. Con il protrarsi della pandemia, l'estate 2020 sarà verosimilmente caratterizzata per lo più da un turismo di prossimità e lontano da possibili luoghi di assembramento.

Pertanto, rispetto alle tradizionali mete del turismo di massa potrebbero prevalere viaggi verso luoghi non affollati e destinazioni meno conosciute, prediligendo piccoli borghi e forme di turismo lento legate all'*outdoor* e al benessere.

## BIBLIOGRAFIA

- ACI, *Economic impact assessment of Covid-19 on the airport business*, ACI Advisory Bulletin, Montreal, 5 May 2020.
- ACI EUROPE, *Unprecedented impact of pandemic on European airports clear as March passenger numbers are released*, Brussels, 9 April 2020 (a).
- ACI EUROPE, *Restoring air connectivity: the way forward*, Brussels, 28 April 2020 (b).
- ASSAEROPORTI, *Crisi trasporto aereo: Assaeroporti ribadisce al Governo la necessità di misure immediate a sostegno della filiera aeroportuale*, nota stampa, Roma, 23 aprile 2020 (a).
- ASSAEROPORTI, *Report I Trimestre 2020*, Roma, 30 aprile 2020 (b).

---

<sup>6</sup> Manifesto per il Turismo Italiano, <https://www.ripartiamodallitalia.it>



- ASSOTURISMO, “Assoturismo-CST, nel 2020 si perderanno oltre 260 milioni di presenze turistiche”, intervista al Presidente Vittorio Messina, 19 marzo 2020, [www.assoturismo.it](http://www.assoturismo.it).
- BELLADONNA A., GILI A., *Coronavirus e Aviazione: lo Stato scende in pista*, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI), 10 aprile 2020, <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/coronavirus-e-aviazione-lo-stato-scende-pista-25736>
- BROWN A. ET AL. (2016), “The roles of transportation and transportation hubs in the propagation of influenza and coronaviruses: A systematic review”, *Journal of Travel Medicine*, 23, 1, tav002.
- ENIT, *Turismo in cifre 2018*, Roma, 2019.
- ENIT, *Bollettino sul monitoraggio delle conseguenze a breve termine della pandemia del coronavirus sul turismo italiano*, Roma, 2020.
- EPSTEIN J. M. ET AL., “Controlling Pandemic Flu: The Value of International Air Travel Restrictions”, *PLoS ONE*, 2007, 2, 5, e401.
- EUROMONITOR INTERNATIONAL, *Megatrends Shaping the Future of Travel 2019 Edition*, London, 2019.
- EUROPEAN COMMISSION, *Speech by Commissioner Breton on “A Marshall Plan for European Tourism”*, nota stampa, Bruxelles, 21 Aprile 2020.
- EUROSTAT, *Air passenger transport by reporting country*, Luxembourg, May 2020 (a), [https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/AVIA\\_PAOC](https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-datasets/-/AVIA_PAOC)
- EUROSTAT, *Arrivals at tourist accommodation establishments*, Luxembourg, May 2020 (b), <https://ec.europa.eu/eurostat/web/tourism/data/database>
- GRENNAN D., “What is a Pandemic?”, *Jama Patient Page, American Medical Association*, 2019, 321, 9, p. 910.
- IATA, *Airline Industry Economic Performance - Tables*, Montreal, December 2015.
- IATA, *Airline Industry Economic Performance - Data tables*, Montreal, December 2019.
- IATA, *Covid-19 – Fourth Impact Assessment*, Montreal, 14 April 2020 (a).
- IATA, *Return to air travel expected to be slow*, IATA Economics’ Chart of the Week, Montreal, 17 April 2020 (b).
- ICAO, *ICAO Council establishes COVID-19 Aviation Recovery Task Force*, 29 April 2020 (a), <https://www.icao.int/Newsroom>
- ICAO, *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*, Montreal, 8 May 2020 (b).

- ISTAT, *Rapporto annuale 2019. La situazione del Paese*, Roma, 2019.
- LAST J. M., SPASOFF R. A., HARRIS S. S., THURIAUX M. C. (eds.), *A Dictionary of Epidemiology. Fourth Edition*, Oxford, Oxford University Press, 2001.
- MAMMADOV R., “The Importance of Transportation in Tourism Sector”, in 7th Silk Road International Conference *Challenges and opportunities of sustainable economic development in Eurasian countries*, 24-26 May 2012.
- MORSE S. S., “Factors in the Emergence of Infectious Diseases”, *Emerging Infectious Diseases*, 1995, 1, 1, pp. 7-15.
- OECD, *Risposte di policy per il turismo*, Parigi, 2020.
- QIU W. ET AL., “The Pandemic and its Impacts”, *Health, Culture and Society*, 2017, 9-10, pp. 1-11.
- UNWTO, *International Tourism Highlights 2019 Edition*, Madrid, 2019.
- UNWTO, *Impact assessment of the COVID-19 outbreak on international tourism*, Madrid, 2020 (a).
- UNWTO, *World Tourism Barometer May 2020*, Madrid, 2020 (b).
- WORLD BANK, *Air Transport – Passengers Carried*, Washington, May 2020, <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>
- WTTC, *Coronavirus Brief 28 April 2020*, London, 2020.

*The impact of Covid-19 on air transport and tourism: possible evolving scenarios.* – This study aims to provide a critical reflection on the current and potential impacts of the Covid-19 pandemic on air transport and tourism, with particular attention to the effects on a global, European and Italian scale.

*Keywords.* – Pandemic, Air transport, Tourism

*Università del Piemonte Orientale,  
Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa,  
marcello.tadini@uniupo.it*

*Università del Piemonte Orientale,  
Dipartimento di Studi per l'Economia e l'Impresa,  
elisa.piva@uniupo.it*