

Le evoluzioni del traffico aereo tra Italia ed est Europa: il caso di Forlì (1)

WWW.PECOB.EU

NOVEMBRE 2013

Le evoluzioni del traffico aereo tra Italia ed est Europa: il caso di Forlì (1)

by www.pecob.eu

Il panorama economico delineatosi nell'Europa orientale e balcanica negli ultimi quindici anni è stato caratterizzato da due elementi principali. Da un lato, si è innescata una crescita economica rapida e tumultuosa che ha in pochi anni portato l'area a vivere un dinamismo economico-produttivo massiccio. In questo caso le riforme adottate dopo il crollo dei sistemi socialisti hanno funzionato da propulsore a tale aumento delle attività industriali e produttive, oltre che dei principali indici macroeconomici (come investimenti diretti esteri e commercio con l'estero).

Dall'altro lato, l'incremento produttivo quantitativo e la estrema dinamicità sperimentata dalle economie dell'est Europa e dei Balcani, proprio in virtù delle riforme neo-liberiste promosse dal Fondo Monetario Internazionale nell'area dopo il 1990, hanno lasciato in eredità grosse lacune nel tessuto sociale e deconomico. Esse non sono ancora state colmate e sono ad oggi strutturalmente alimentate dal modello economico-finanziario oramai consolidatosi nella regione con le sue virtù ed i suoi squilibri socio-economici.

Sia le mancanze denunciate nella gestione e nell'equilibrio di ogni singola economia nazionale dell'area, sia i punti critici in termini di organizzazione amministrativa, economica e sociale rimasti ad oggi insoluti, suggeriscono la necessità di un intervento di sostegno ed accompagnamento da parte dei paesi fondatori dell'UE. In questo caso l'aiuto derivante dalla relativa stabilità e dalla maturità delle economie occidentali ha lo scopo di divenire fin da subito mutualmente benefico,

tanto per gli stati dell'Europa Orientale quanto per gli attori statuali e privati potenzialmente in grado di operare concretamente nel senso della complementarità economico-finanziaria inter-statuale evidenziata.

La carenza di un retroterra culturale ed umano adatto a sostenere la crescita avviata oppure la scarsità di know-how, organizzazione di filiere produttive ed altri elementi qualitativi indispensabili, rappresentano alcuni dei lati vulnerabili delle economie dell'Europa Orientale, ancora alla ricerca di una solida connessione politico-commerciale con l'occidente del continente nonché di più equilibrate e lungimiranti strategie economiche interne ai loro rispettivi confini regionali e statuali.

In questo contesto, l'avanzamento dell'integrazione politico-economica europea ha costituito, e costituisce tutt'ora, il punto di riferimento per le capitali dell'est Europa. Mentre la maggior parte di esse hanno già fatto ingresso nella costruzione istituzionale europea, un numero significativo di questi paesi (in particolare nei Balcani occidentali) rincorre ancora l'adesione all'Unione Europea. In ogni caso, questo traguardo è visto unanimemente come il naturale approdo della storia degli stati fuoriusciti dopo molti anni dai regimi socialisti che ne soffocavano l'anelito allo sviluppo economico e sociale.

Proprio l'elemento europeo della crescita degli ultimi anni nell'area è da considerare centrale, in quanto simbolo istituzionale e politico di una inevitabile e crescente vicinanza di valori e di iniziative economiche e commerciali. Di fatto tutte le strategie economiche nazionali dell'area fanno riferimento all'Unione Europea come al fulcro del loro futuro. Oramai circa il 70% degli scambi commerciali dell'est Europa è orientato verso occidente oppure si connota per scambi interregionali tra membri dell'UE nella regione est europea.

La dimensione e la imprescindibile visione europea che le economie dell'area in questione hanno oramai assunto come prioritaria, si combinano quindi con quella della loro crescita interna squilibrata ma dinamica, dando vita a complementarità evidenti tra enti ed investitori occidentali e le autorità pubbliche e gli imprenditori privati est europei.

I trasporti hanno una particolare rilevanza in questo panorama, essendo un elemento strategico per qualsiasi governo della regione impegnato nel raggiungimento di una modernizzazione a lungo attesa. Le comunicazioni sono infatti alla base di ogni progresso economico e, collocate in questo contesto contengono due implicazioni molto importanti.

La maggior parte delle grandi infrastrutture destinate al trasporto di merci e persone sono state realizzate nell'area negli ultimi dieci anni su impulso politico e finanziario dell'Unione Europea. Essa ha investito su questo punto strategico, facendo sì che le principali vie di comunicazione fossero predisposte a sostenere l'integrazione economica tra est ed ovest del continente.

D'altro canto, gli investitori privati occidentali hanno basato una parte notevole dei loro interventi sulle infrastrutture: sia in fase di costruzione nei paesi destinatari dei citati fondi europei, sia come presupposto per impiantare attività produttive in paesi della regione prima carenti dal punto di vista dei trasporti.

In questo quadro non fa eccezione il settore del trasporto aereo nell'Europa orientale e balcanica, il quale ha usufruito di molteplici aiuti finanziari europei sotto forma di Fondi Strutturali o di altre forme di finanziamento pubbliche comunitarie.

Il mercato aeronautico nell'area ha dunque approfittato delle circostanze sopra descritte per incentivare, con legislazioni estremamente favorevoli agli investitori ed operatori esteri, agenti economici stranieri a contribuire allo sviluppo in corso nel settore.

Da un decennio i trasporti aerei nei Balcani e nell'Europa dell'est hanno compiuto un deciso balzo in avanti, diffondendosi e rafforzandosi visibilmente in tutta l'area considerata. Il sopraggiungere della crisi economica e finanziaria internazionale ha rappresentato un test decisivo per il settore. Infatti si è potuto notare come, a fronte di un inevitabile calo dei più importanti indicatori economici e di molti settori produttivi, il mercato del trasporto aereo abbia non solo mantenuto le posizioni guadagnate nel decennio precedente, ma abbia addirittura continuato il

trend di crescita soffrendo solamente un rallentamento.

Ciò indica la strutturale tendenza del settore all'espansione nell'Europa orientale e dunque l'appetibilità del mercato aeroportuale locale per gli investitori stranieri. Questo mercato potrà ragionevolmente contare nella regione su di un ulteriore incremento nei volumi di merci e passeggeri trasportati nei prossimi anni per via aerea da e verso gli scali presenti nell'area considerata.

Ciò pur mantenendo carenze in termini di qualità e completezza della filiera, le quali dovendo essere colmate per raggiungere gli standard richiesti dall'UE, rappresentano un ulteriore incentivo ad enti e privati appartenenti agli stati occidentali dell'Unione per sostenere le attività aeroportuali nella regione balcanica e dell'Europa dell'est con reciproco vantaggio.

I rapporti commerciali o di collaborazione istituzionale che si sono già creati o che si creeranno tra le autorità aeroportuali e gli operatori privati tra le due parti del continente in via di integrazione, coinvolgono attori di vari dimensioni. Tra essi i grandi aeroporti europei usufruiscono attualmente dei vantaggi dati dalla loro localizzazione geografica e dall'importanza implicita nei numeri commerciali che possono vantare.

Tuttavia, sia in paesi occidentali come l'Italia che nell'est Europa, esistono una notevole quantità di aeroporti minori, i quali dovranno elaborare la propria strategia commerciale adattandosi nel migliore dei modi alle condizioni espresse dal mercato europeo del trasporto aereo.

Se questa situazione coinvolge diversi aeroporti diffusi in tutta Europa, emblematico è il caso dell'aeroporto di Forlì. Esso è collocato nell'Italia nord-orientale, precisamente nella parte meridionale della regione Emilia Romagna. Stretto tra gli altri due aeroporti regionali (Bologna e Rimini), esso rispecchia le opportunità e le difficoltà che gli aeroporti minori per dimensioni devono fronteggiare in tutta Europa.

Per quanto riguarda le difficoltà, è evidente come la posizione compresa tra un aeroporto di medio-grandi dimensioni come Bologna ed uno

turistico come Rimini, metta in seria difficoltà la capacità di aggregare un numero sufficiente di passeggeri e di voli merci in grado di sostenere economicamente le proprie attività.

La concorrenza ravvicinata e l'esistenza di altre opzioni di volo nelle vicinanze mette infatti in discussione ogni strategia volta a conquistare voli commerciali basandosi su di una offerta classica. Nella migliore delle ipotesi, infatti, la somma dei voli totali che transitano per i tre scali non risulta sufficiente, nemmeno se più equamente ripartita, a sostenere le tre diverse strutture.

Inoltre il mercato di passeggeri potenzialmente raggiungibili con offerte classiche di voli non ammonta ad un numero consistente, tale da giustificare la presenza dei tre aeroporti contemporaneamente.

Dal punto di vista delle opportunità, l'assenza di alternative tradizionali, spinge inevitabilmente gli aeroporti europei minori come Forlì, alla ricerca di una propria specificità. In questo modo nuove nicchie di mercato possono essere conquistate e canali commerciali non ancora esplorati nell'area di riferimento dell'aeroporto potrebbero costituire la via di uscita ad un futuro a tinte quanto mai fosche.

- **Information on copyright**

This work is published under the Creative Commons license ([Attribution-NonCommercial-NoDeriv Unported 3.0](#)).

You are free to share – copy, distribute or transmit this work under the following conditions: you must explicitly attribute the authorship of the work, specifying the

author and the source ([Pecob](#) – Portal on Central Eastern and Balkan Europe) so as not to suggest that they endorse you or your use of the work; you cannot publish or distribute the work for commercial purposes, you cannot alter, transform or build upon the work.

For any reuse or distribution, you must do so under the terms of this license, which must be communicated clearly. In any case, you can agree with the owner of the rights to use this work allowed by this license. Nothing in this license impairs or restricts the author's moral rights. You can find more information and the complete text of the license here:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/deed.en>