

BILANCIO E PROSPETTIVE DEL TRAFFICO AEREO TRA EST EUROPA ED EMILIA ROMAGNA

MICHELE TEMPERA

OCTOBER 2011

I paesi appartenuti in passato al blocco sovietico ed alla Federazione Jugoslava hanno impresso una svolta alla loro storia negli ultimi anni con l'orientamento delle loro economie e istituzioni all'Europa occidentale ed agli Stati Uniti. In seguito ai noti rivolgimenti politici verificatisi dal 1990 ad oggi, alcuni stati dell'Europa orientale e dei Balcani hanno fatto ingresso a pieno titolo nell'Unione Europea mentre altri hanno imboccato la medesima strada con più difficoltà e minore rapidità. La tumultuosa crescita economica avvenuta velocemente nel corso degli ultimi quindici anni, ha contribuito ad affermare queste aree come particolarmente dinamiche dal punto di vista economico-finanziario sullo scenario continentale. Investimenti esteri e privatizzazioni, insieme ad una marcata e generalizzata deregolamentazione della struttura economico-produttiva, hanno provocato un sostenuto aumento del prodotto interno Lordo protrattosi senza interruzioni fino alla seconda metà del 2008.

Nel quadro di questa crescita economica, gli scambi di capitali, persone e merci hanno visto un incremento notevole soprattutto verso l'Europa occidentale. Le due aree, fino a pochi anni fa nettamente divise, hanno integrato, non senza difficoltà e contraddizioni, le rispettive economie. Esse sono oggi giunte ad un livello di compenetrazione che colloca l'Europa orientale in una condizione di dipendenza dalla parte occidentale del continente. Tuttavia anche il ruolo economico-produttivo svolto dall'est europeo e dai Balcani rispetto agli stati fondatori dell'UE rimane rilevante. Se più del 60% degli scambi e delle relazioni economiche dell'Europa orientale e balcanica sono connesse all'Europa occidentale, dall'altra parte quest'ultima beneficia in maniera considerevole delle possibilità emerse con la conversione all'economia di mercato liberista degli ex blocchi sovietico e jugoslavo.

Questi rapporti in via di intensificazione, nonostante la crisi economico-finanziaria degli ultimi anni, hanno coinvolto naturalmente anche i trasporti (aerei, ferroviari, marittimi e stradali) tra le due aree. Essi stanno divenendo sempre più funzionali a spostamenti interni ad un'unica area economica (l'UE con i paesi ad essa limitrofi), piuttosto che linee di comunicazione tra stati confinanti o appartenenti alla stessa regione geografica. Ciò sta avvenendo di pari passo al procedere ed approfondirsi dell'integrazione economica e culturale europea. Gli stati dell'Europa orientale in questo caso condividono tra loro una ancora maggiore inclinazione ad orientarsi verso occidente nell'elaborare e mettere in pratica le loro strategie nazionali in merito ai trasporti. Dopo i primi passi mossi in questo senso negli anni '90 sotto l'influenza politica e finanziaria europea, i paesi est europei hanno sviluppato i loro sistemi di trasporto attraverso una sistematica politica di avvicinamento con l'occidente del continente. Ridurre gli spazi da percorrere per mezzo di trasporti rapidi ed efficienti, è divenuta da diversi anni una delle priorità economiche delle nazioni che compongono l'Europa orientale. Tra le varie modalità di trasporto, una delle più moderne ed utili

per tempi di percorrenza e capacità di trasporto è certamente quella del trasporto aereo. Questo settore difatti ha beneficiato di una crescita enorme e continua negli ultimi dieci anni nell'area dell'Europa orientale.

La già citata tendenza all'orientare i trasporti est europei in funzione della nuova unione politico-economica con l'Europa occidentale, vale naturalmente anche per il settore aeronautico. Esso è cresciuto in maniera sostenuta seguendo le rotte che collegano vari centri economicamente e demograficamente rilevanti dell'Europa orientale con le aree occidentali del continente capaci di rappresentare una valida attrattiva commerciale e finanziaria. Tra queste ultime, spicca l'Emilia Romagna, una regione italiana collocata nel nord e nord-est della penisola. Essa risulta tra i territori italiani maggiormente dinamici dal punto di vista economico e produttivo ed ha attirato negli ultimi due decenni numerosi migranti provenienti dall'Europa orientale. L'elemento migratorio costituisce dunque una delle ragioni principali che alimentano le rotte aeroportuali tra Emilia Romagna e est Europa. I collegamenti aerei tra un territorio altamente industrializzato e sviluppato economicamente e molteplici stati periferici geograficamente ma dotati di un'economia in espansione, risultano essenziali e sono difatti stati privilegiati da entrambe le parti in causa. Il flusso migratorio che si è generato inevitabilmente tra le due aree, ha approfittato della praticità del trasporto aereo allo scopo di ridurre le ampie distanze da percorrere con costi non proibitivi. In questo modo centinaia di migliaia di cittadini est europei sono giunti nella regione italiana a scopo lavorativo e con la possibilità di fare ritorno per brevi periodi senza troppe difficoltà.

Un altro essenziale fattore che ha contribuito in modo determinante allo sviluppo di rotte aeree tra l'Emilia Romagna e l'Europa orientale è quello commerciale. In questo caso sono state le delocalizzazioni di attività produttive dalla regione italiana verso Balcani ed Europa centro-orientale, avvenute tra metà anni '90 ed oggi, a trainare gli

spostamenti di persone e merci per via aerea. Anche gli investimenti diretti esteri e l'import-export generato dalle delocalizzazioni stesse, come dal processo di internazionalizzazione dei mercati di riferimento delle imprese emiliano-romagnole, hanno prodotto un incremento degli spostamenti per affari e del transito di merci. A questo proposito sono la Romania e l'Albania a simboleggiare questo tipo di sviluppo del trasporto aereo come conseguenza dell'aumento di relazioni economiche tra Emilia Romagna ed est Europa.

Al fine di intercettare la richiesta di tratte tra le due aree geografiche in questione, la regione italiana è dotata di tre aeroporti adibiti al traffico civile e commerciale. Essi sono quello di Bologna, Forlì e Rimini, concentrati nella parte centrale e sud orientale della regione. Infatti mentre la parte nord-occidentale dell'Emilia Romagna (province di Piacenza e Parma) è servita dagli aeroporti di Milano, quella nord orientale (province di Ferrara e Ravenna) è coperta dall'aeroporto di Venezia. Bologna rappresenta la città economicamente e demograficamente più rilevante della regione e al contempo raccoglie gli utenti e le imprese delle province di Modena e Reggio Emilia. Rimini attrae clientela dalla regione limitrofa (Marche) oltre a sfruttare la propria consolidata vocazione turistica. In questo modo i loro aeroporti possono beneficiare dei due elementi descritti sopra (migrazioni e commercio estero) in maniera superiore rispetto all'aeroporto di Forlì, il quale soffre maggiormente difficoltà di tenuta economica e di attrazione di utenti sia a causa di ragioni congiunturali che per la posizione stretta tra Bologna e Rimini. Ciò è riscontrabile anche dal numero e frequenza di voli esistenti con l'Europa orientale. Infatti, mentre l'aeroporto di Rimini ha puntato con decisione sulla Russia per attirare il flusso di turisti appartenenti alla ristretta elite economica del paese formatasi dopo la caduta dell'URSS, Bologna è in grado di catalizzare meglio lo scambio di beni e passeggeri in entrata ed uscita dalla regione e diretti verso est grazie al maggior numero di attori economici ed abitanti

presenti sul suo territorio e su quelli confinanti. Inoltre diversi voli in partenza ed arrivo a Forlì sono presenti negli altri due scali emiliano-romagnoli, ostacolando così la specializzazione di Forlì su specifiche rotte e dando luogo ad una competizione tanto serrata quanto deleteria per i rispettivi bilanci. Dal punto di vista delle controparti orientali, tali circostanze potrebbero spingere gli operatori ad orientarsi su realtà più rinomate e conosciute a livello internazionale. Ciò indebolirebbe ulteriormente gli aeroporti emiliano-romagnoli. Inoltre esiste la possibilità che i tre scali regionali si dedichino esclusivamente al mantenimento di nicchie di mercato (come i turisti russi per l'aeroporto di Rimini) che oltre ad essere insufficienti al mantenimento di un'offerta ampia di voli e rotte, eliminerebbero progressivamente le aspirazioni regionali ad un sistema aeroportuale tra i primi in Italia e di rilevanza europea e continentale.

L'apparato infrastrutturale aeroportuale della regione Emilia Romagna in rapporto all'Europa orientale si connota dunque in due distinte dimensioni. Quella positiva, la quale vede un territorio vivace dal punto di vista economico-produttivo con ottime potenzialità, già in parte sfruttate, in termini di scambi di passeggeri e merci con un'area europea per molti versi complementare a quella della regione italiana. La dimensione negativa, che consiste in un assetto non ancora ottimale degli scali aeroportuali, scosso da incertezze finanziarie e dalla mancanza di coordinamento strategico e gestionale tra i tre scali regionali. Da questo quadro risulta un futuro che da un lato appare promettente sul piano delle opportunità offerte dall'est Europa mentre dall'altro lato sembra non essere pienamente in grado di ottimizzare le potenzialità stesse. La questione aeroportuale della regione italiana è legata strettamente al settore produttivo privato, il quale determina il livello di traffico merci (in maniera diretta) e passeggeri (in maniera indiretta) tra Emilia Romagna ed est Europa. Ciò appare particolarmente vero per gli aeroporti di Forlì e Bologna,

interessati solamente marginalmente dal settore turistico (a differenza di quello di Rimini). Come la nascita di collegamenti aerei tra le due aree è stata realizzata grazie alla crescita dei rapporti commerciali bilaterali, si presuppone che essi si svilupperanno solamente se i fattori economici e produttivi che coinvolgono simultaneamente Emilia Romagna ed Europa dell'est daranno luogo a condizioni favorevoli in questo senso. Da qui discende anche la necessità di un coinvolgimento delle realtà imprenditoriali al fine di instaurare quei contatti economici che portano con sé l'aumento dei voli e del volume di merci trasportate. Le connessioni con l'Europa centrale ed orientale dipendono quindi, per Bologna e Forlì, dalla diversificazione dell'offerta per i passeggeri nonché dalla creatività con la quale si sarà in grado di immaginare servizi capaci di attrarre passeggeri e soddisfare le imprese che potenzialmente si potrebbero servire di questo mezzo di trasporto. Da questo punto di vista potrebbe essere la richiesta di alta formazione e know how nel settore da parte di molti paesi ed aeroporti dell'Europa centrale ed orientale a segnare una strada utile ad un rilancio ragionato e coordinato dei tre aeroporti regionali.

Su tale questione due elementi dovrebbero spingere ad una azione tempestiva e concertata con l'Europa orientale. La previsione di un ulteriore aumento delle dimensioni del giro di affari legato al sistema aeroportuale est europeo da un lato. Dall'altro lato le aspettative europee di integrare sempre più il mercato aeroportuale della parte orientale del continente con quella occidentale in un contesto di aumento dei voli e dell'utilizzo ingenerale del trasporto aereo.

Informazioni sul copyright

Questo lavoro è pubblicato con licenza Creative Commons ([Attribuzione-Non commerciale-Non opere derivate](#)).

Sei libero di condividere, riprodurre, distribuire e trasmettere questo lavoro, alle seguenti condizioni: devi attribuire la paternità dell'opera, specificando l'autore e la fonte ([Pecob](#) – Portal on Central Eastern and Balkan Europe) in modo tale da non suggerire che essi avallino te o il modo in cui tu usi l'opera; non puoi pubblicare o distribuire quest'opera a scopo di lucro, non puoi alterare o trasformare quest'opera.

Ogni volta che usi o distribuisce quest'opera, devi farlo secondo i termini di questa licenza, che va comunicata con chiarezza. In ogni caso, puoi concordare col titolare dei diritti utilizzi di quest'opera non consentiti da questa licenza. Questa licenza lascia impregiudicati i diritti morali dell'autore.

Puoi trovare maggiori informazioni ed il testo completo della licenza al seguente indirizzo:

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