

ANDAMENTO DEL TRAFFICO AEREO TRA I BALCANI OCCIDENTALI E L'ITALIA NORD-ORIENTALE

MICHELE TEMPERA

SEPTEMBER 2011

Il settore del trasporto aeroportuale nei Balcani ha incrementato notevolmente negli ultimi anni il proprio volume di affari, compiendo un consistente balzo in avanti. La regione ha visto espandersi quantitativamente il numero di voli civili (vale a dire finalizzati al trasporto di passeggeri e a quello di merci) effettuati. Contemporaneamente e conseguentemente, sono migliorate decisamente le dotazioni tecnologiche infrastrutturali dell'area (aeroporti, sistemi di controllo, aeroplani, ecc...) rispetto alla fine degli anni '90 o ai primi anni del decennio successivo. In questo modo si sono potute accrescere le capacità del sistema aeroportuale balcanico fino al punto di costituire un mercato appetibile per investitori stranieri e nello stesso tempo rilevante sul piano continentale ed Europeo. L'obiettivo dei governi balcanici nell'ambito dello sviluppo del proprio sistema aeroportuale è stato quello di allacciare legami commerciali in questo settore con l'Unione Europea e più in generale con

l'Europa occidentale. Ciò è avvenuto su due piani distinti ma complementari e concomitanti. Il primo è quello dei singoli esecutivi dell'area, i quali hanno tentato con successo di innalzare l'appetibilità dei rispettivi mercati aeroportuali per gli investitori stranieri ed hanno diretto con decisione gli sforzi profusi in termini di marketing, strategie commerciali e investimenti pubblici, verso ovest. Il secondo piano sul quale vi è stata una azione significativa è stato quello regionale. Difatti l'emergere del settore in questione è avvenuto nel contesto della più ampia mobilitazione istituzionale volta a favorire la crescita economica nei Balcani legandola principalmente al sostegno diretto ed indiretto fornito dall'Europa occidentale e dalle istituzioni comunitarie. La crescita registrata recentemente in tutta l'area in termini di numero di passeggeri e collegamenti aerei stabiliti è stata anche il frutto di una tendenza economica comune a tutti gli stati balcanici, vale a dire la proiezione dei propri mercati interni verso i membri fondatori dell'UE. Ciò è stato pianificato nello stesso periodo dalle autorità e dai poteri politico-economici della regione nella consapevolezza che il loro progresso economico era ed è legato indissolubilmente ai mercati ed agli investimenti occidentali. A conferma di questa dinamica economica strutturale, la quale investe pienamente il trasporto aereo, dal 2001 al 2007 è stato rilevato un aumento del 130% dei voli tra l'Europa occidentale ed i Balcani.

Per ragioni geografiche, la propensione dimostrata dagli stati balcanici a orientare il proprio mercato aeroportuale all'integrazione nel più ampio sistema europeo, si rivelata particolarmente accentuata nei Balcani occidentali. Croazia, Montenegro e Albania, hanno in particolare puntato ad incrementare il traffico aereo con la porzione occidentale del continente. In questo senso l'Italia ha rappresentato una meta ideale per le aviazioni civili di questi paesi, tanto come punto di partenza per instaurare più estesi rapporti commerciali con il resto degli stati dell'Unione Europea quanto come destinazione privilegiata per innalzare rapidamente l'intensità del traffico aereo. La

realtà commerciale attuale impone infatti ai paesi balcanici di contare sullo sviluppo di contatti internazionali al di fuori della propria regione piuttosto che sulle prospettive del traffico aereo all'interno dei Balcani.

All'interno dei collegamenti stabiliti tra gli aeroporti dei Balcani occidentali e l'Italia, la costa nord-orientale italiana e le regioni italiane dell'area occupano attualmente una posizione di rilievo. Le motivazioni principali che convergono a determinare questa tendenza economica e commerciale appartengono a tre categorie.

In primo luogo vi è l'aumento dei traffici commerciali intrattenuti dalle imprese italiane con il territorio dei Balcani occidentali. In questo caso ragioni storiche e congiunture economico-finanziarie più recenti sono responsabili di una crescita nelle esportazioni italiane verso questi paesi e contemporaneamente degli investimenti che le aziende compiono al di là del mare Adriatico. Tra gli investimenti effettuati nei balcani occidentali occupano un posto di rilievo le numerose delocalizzazioni avvenute negli ultimi dieci anni. Per di più anche le esportazioni in particolare albanesi e croate evidenziano un aumento rispetto all'Italia ed al suo sistema produttivo.

In secondo luogo, il traffico aereo tra i due territori indicati è sospinto dai movimenti che gli immigrati provenienti da Albania, Macedonia e Montenegro compiono tra le due sponde dell'Adriatico nei diversi momenti dell'anno. L'arrivo nel nord-est italiano nei quindici anni addietro di una notevole quantità di immigrati provenienti dalla ex - Jugoslavia per motivi di lavoro, ha creato una relazione forte e consistente tra le due zone geografiche, il quale si esprime anche attraverso frequenti viaggi di andata e ritorno (a scopo di visite familiari e personali, per scopi amministrativi, ecc..) che costituiscono una parte rilevante della quantità totale dei voli fra le due destinazioni.

La terza tipologia di traffico tra Italia del nord-est e Balcani occidentali riguarda il settore turistico che ha registrato un notevole incremento negli ultimi dieci anni. Ciò è

particolarmente vero per la Croazia ed il Montenegro mentre l'Albania deve ancora rivelare pienamente le sue potenzialità in questo ambito dei rapporti economici bilaterali.

A conferma di questa situazione, la quale appare in via di sviluppo nonostante la crisi economico-finanziaria che ne ha parzialmente limitato la forza propulsiva, vi è l'esempio dell'evoluzione subita dal traffico aereo tra Albania e nord est italiano. Fino ai primi anni duemila, l'Albania deteneva una posizione marginale per quanto riguarda il movimento di merci e persone per via aerea. Se questo era vero in senso generale e sul piano internazionale, era comunque possibile notare una tendenza più favorevole volgendo lo sguardo al nord-est italiano. I tre fattori brevemente descritti sopra, permettevano infatti di intravedere la concreta possibilità di un aumento nel traffico aereo tra le due destinazioni tanto più consistente quanto più le autorità e gli attori economici privati italiani fossero stati in grado di cogliere le opportunità allora presenti in forma non ancora del tutto matura. Negli anni seguenti, vale a dire nel corso del decennio 2000-2010, una parte delle promesse economiche e produttive si sono realizzate, portando l'Italia ad essere il primo partner commerciale dell'Albania nel mondo (con il 34% del volume totale commerciale intrattenuto dal paese balcanico in termini assoluti). In questa cornice possono essere iscritti i tre fattori di cui sopra (import-export con l'aggiunta di investimenti e delocalizzazioni, immigrazione, turismo), i quali hanno potuto agire da valido incentivo per l'espansione e miglioramento delle infrastrutture aeroportuali albanesi di pari passo all'intensificazione del traffico aereo con meta il nord-est italiano.

Dunque, sulla strada tracciata dalle dinamiche esposte, i collegamenti aeroportuali tra le due aree hanno vissuto una stagione di espansione. Ad oggi sono più di 100 i voli settimanali attivi tra Albania e nord-set italiano, in particolare tra Tirana da un lato dell'Adriatico e Venezia, Bologna, Rimini, Trieste, Treviso, Verona e Forlì dall'altro lato.

Tra gli scali italiani presi in considerazione, il maggior numero di voli è raggiunto da Bologna e Venezia e Verona, soprattutto per ragioni di dimensioni urbane e produttive del proprio territorio comunale e provinciale.

Al capo opposto della classifica figurano Treviso, Trieste e Forlì con sei voli totali a settimana ciascuna. Il caso di Forlì, Provincia di Forlì-Cesena a circa 70 km da Bologna ed a circa la stessa distanza dalla costa adriatica, è emblematico delle difficoltà ancora esistenti nel cogliere la portata del fenomeno evidenziato in questo articolo. Nel contesto del traffico aereo verso il nord-est italiano e proveniente dai Balcani occidentali e dall'Albania in particolare, lo scalo emiliano - romagnolo stenta ad approfittare dell'aumento nel volume dei trasporti aerei. La posizione geografica, stretta tra Bologna e Rimini, è sicuramente responsabile almeno in parte di questa difficoltà. Tuttavia sono da sottolineare alcune lacune che concorrono a rendere non adeguatamente espresse le potenzialità dell'aeroporto di Forlì. Tra esse spicca il solido settore manifatturiero ed industriale locale che non riesce a servirsi sufficientemente delle opportunità offerte dall'aeroporto ed i suoi collegamenti. Inoltre va citato il circolo vizioso attualmente in atto costituito dalla carenza di attività da parte di compagnie internazionali e dei susseguenti collegamenti con paesi come l'Albania e dalla difficoltà che le imprese del territorio hanno ad accedere ai servizi aeroportuali. Questi due elementi si rincorrono vicendevolmente, scoraggiando l'arrivo di nuove compagnie e, ancora, l'utilizzo da parte delle realtà economiche provinciali e dei dintorni dell'infrastruttura aeroportuale. In fine va segnalata l'esistenza di un polo formativo aeronautico (Istituto tecnico aeronautico, formazione universitaria e enti per la formazione al volo) potenzialmente complementare all'aeroporto forlivese, il quale vede non del tutto sfruttate le notevoli risorse a disposizione anche a causa della limitata attività registrata dall'aeroporto ad esso attiguo.

La spinta verso l'alto che il settore del trasporto aereo (di passeggeri e merci) sta vivendo nello spazio compreso tra Albania e nord-est italiano (come esempio del binomio tra nord-est italiano e Balcani occidentali) sta solo in parte soffrendo gli effetti della crisi economica globale. Difatti, isolando questo elemento è possibile intravedere un trend di crescita significativo nel medio periodo. Questa circostanza dipenderà in buona parte dalle strategie innovative e creative che le autorità locali e nazionali sapranno predisporre sia in termini di politica nazionale aeroportuale e di trasporto che come specifiche soluzioni a livello locale.

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>