

LE TENDENZE NEL SETTORE AEROPORTUALE DELL'EUROPA CENTRALE E ORIENTALE

MICHELE TEMPERA

SETTEMBRE 2011

L'area dell'Europa centro orientale è fuoriuscita dagli eventi della disgregazione dell'Unione Sovietica con molte difficoltà, tra le quali quelle economiche spiccavano per urgenza e ampiezza. I paesi in questione hanno immediatamente e con decisione puntato a rivoluzionare la propria struttura economica ricalcando le linee guida e gli esempi forniti loro dal modello europeo occidentale e nord-americano. Con l'avvento del decennio 2000-2010, le riforme intraprese precedentemente sia in campo finanziario che politico-istituzionale hanno prodotto mutamenti molto rilevanti nell'architettura produttiva e nel funzionamento dell'economia di questi stati. L'adesione di diversi paesi all'Unione Europea ha contribuito ad innalzare le condizioni di vita di una parte dei cittadini della regione ed a rendere maggiormente efficiente il sistema economico delle nazioni est-europee nel suo complesso. Al contempo la transizione politica che ha migliorato il sistema rappresentativo e lo stato di diritto, ha consentito di liberare energie economico-produttive fino ad allora represses dalla

conformazione istituzionale di stampo sovietico. Nel quadro sommariamente tracciato e nel lasso di tempo indicato, gli indici economici principali hanno subito un enorme balzo in avanti in tutta la regione (composta in questo caso da Lettonia, Estonia, Lituania, Polonia, Russia, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia, Moldavia, Ucraina e Bielorussia).

In maniera logicamente conseguente si sono moltiplicati gli scambi commerciali dell'area con l'Europa occidentale ed è iniziato un consistente e rapido processo di rifacimento e ammodernamento di tutte le infrastrutture legate ai vari settori economico-produttivi. Nel primo caso come nel secondo, le privatizzazioni del patrimonio pubblico ereditato dalla gestione statalizzata dell'economia e l'entrata nell'area di voluminosi investimenti esteri da parte di Stati Uniti ed Europa orientale hanno fatto lievitare la produzione ed hanno reso possibile lo stabilimento di una economia di mercato dinamica sebbene segnata da molte problematiche. Attualmente più del 60% delle relazioni commerciali intrattenute dai paesi dell'Europa centrale ed orientale sono rivolte verso la parte occidentale del continente ed esse hanno beneficiato di una crescita esponenziale nell'ultimo ventennio. Questa circostanza è inoltre indissolubilmente legata all'appartenenza di molti dei paesi citati all'UE (tutti tranne Russia, Bielorussia, Moldavia ed Ucraina). Nel secondo caso, quello riguardante le infrastrutture sia gli investimenti pubblici comunitari, nel caso dei membri UE, che quelli privati nel caso degli stati membri e non, hanno giocato un ruolo fondamentale nella costruzione di strade, autostrade, porti, aeroporti e strutture collegate, le quali sono ora in grado di sostenere trasporti e scambi con standard quasi comparabili agli standard dei paesi fondatori dell'UE. Il volume degli investimenti infrastrutturali nell'Europa centro-orientale è stato indubbiamente favorito dalla vendita e privatizzazione delle strutture viarie e di quelle ad esse funzionali nel corso degli anni '90 ed all'inizio dello scorso decennio. Questi due elementi, aumento degli scambi

commerciali e modernizzazione delle infrastrutture nella regione, si sono vicendevolmente alimentati e sospinti in una veloce crescita sia quantitativa che qualitativa. Infatti mentre l'import-export necessitava di adeguate vie di comunicazione e trasporto, queste ultime rappresentavano un vantaggioso investimento proprio perché funzionali a consentire lo spostamento di merci e persone che in quel momento andava moltiplicandosi.

In questo contesto, i trasporti aerei sono stati pienamente coinvolti dalle dinamiche sopra descritte e sono stati posti al centro sia delle rispettive strategie economiche nazionali che degli investimenti che giungevano dall'estero in forma tanto privata quanto pubblica (UE e agenzie finanziarie affini). La situazione specifica precedente a questi sostanziosi interventi esogeni non era del tutto deteriorata, nonostante le evidenti carenze organizzative. L'aviazione civile sovietica si sosteneva grazie ai moderati ma reali successi tecnologici del ben più sviluppato settore militare e offriva alcune soluzioni che venivano però vanificate dalle restrittive politiche vigenti sugli spostamenti della popolazione. Si è trattato dunque, nel caso degli aeroporti, dei velivoli civili e dei servizi strumentali al trasporto aereo, di aggiornare e rilanciare i singoli sistemi aeroportuali e quello più ampio della regione, modificando e modernizzando una struttura già presente e parzialmente funzionante. Ciò è vero in particolare per la Federazione Russa, la quale possedeva una flotta significativa numericamente e tecnologicamente in virtù del suo ruolo di potenza internazionale e della sua conformazione geografica che le imponeva il trasporto aereo come utile soluzione ai vasti territori che ne compongono il territorio. In altri casi, come quello della Bielorussia o della Moldavia, il punto di sviluppo del settore aeronautico era molto più arretrato e necessita tutt'ora di ingenti investimenti.

Ad oggi, considerando l'evoluzione del mercato e della gestione degli aeroporti nella zona in questione, si sono venute a creare due aree distinte all'interno dei paesi

dell'Europa centrale ed orientale. Da un lato vi sono gli stati entrati nel 2004 a fare parte dell'Unione Europea. Dall'altra quelli che per diverse ragioni sono rimasti all'esterno di questa aggregazione politico-economica. Questa polarizzazione è osservabile in termini di grado di modernizzazione ed efficienza dei trasporti aeroportuali di merci e persone, evidenziando come le nazioni che hanno fatto ingresso nell'UE siano state messe nelle migliori condizioni per fare dei trasporti aerei una valida opzione per il trasferimento di beni e persone. Difatti risulta netta la differenza tra lo sviluppo nei servizi e nelle infrastrutture aeroportuali di paesi come l'Ungheria rispetto alle carenze innegabili di Ucraina e Bielorussia. La suddetta separazione interna all'Europa centro-orientale, operata secondo le caratteristiche dei vari sistemi aeroportuali, è dovuta in massima parte all'opera di sostegno finanziario diretto (fondi strutturali e altri finanziamenti assegnati al settore da Bruxelles) ed indiretto (investimenti privati) fornito negli anni scorsi dall'associazione prima e dalla piena partecipazione poi, all'UE. Tra i fattori determinanti per il miglioramento verificatosi nel settore, non sono da sottovalutare anche il trasferimento tecnologico e di know-how reso più semplice dal percorso di integrazione compiuto, e la maggiore credibilità istituzionale guadagnata sul piano internazionale in seguito all'adesione all'UE stessa (importante per attrarre investimenti e per stipulare accordi amministrativi volti ad armonizzare i sistemi aeroportuali di tali paesi agli standard occidentali).

Sebbene molti degli aeroporti dell'Europa centro-orientale siano protagonisti di un traffico merci e passeggeri rilevante e di portata internazionale, essi sono strettamente dipendenti dal corrispondente mercato europeo-occidentale. Ciò mette in luce il punto di sviluppo raggiunto fino ad ora nell'area in questo ambito nonché le problematiche e le ulteriori possibilità che ne conseguono. Gli aeroporti est-europei ed il traffico da essi generato sono sensibilmente migliorati nel quindicennio trascorso,

rivolgendosi alle destinazioni occidentali per motivi migratori ed economici. Tanto gli spostamenti causati dalle maggiori opportunità di vita esistenti nell'Europa occidentale (le mete privilegiate sono state in particolare Inghilterra, Austria, Italia, paesi scandinavi e Germania) quanto gli scambi economici intrattenuti con gli stessi paesi hanno dato spazio all'aviazione civile, vincolandone in questo modo le tratte geografiche a queste destinazioni. Alcuni casi specifici sono particolarmente utili a comprendere l'effetto degli elementi descritti sopra. Ad esempio l'aeroporto di Budapest ha più che raddoppiato il numero di passeggeri transitanti dal 2000 al 2010 e nel 2005 è stato ceduto ad una compagnia aeroportuale tedesca (la Hochtief airport, che gestisce anche il nuovo aeroporto di Tirana in Albania) in partnership con altri tre partner minori. Allo stesso modo la gestione del grande aumento del traffico passeggeri all'aeroporto di Varsavia in Polonia ha potuto contare su due programmi di finanziamento europei, i quali hanno consentito l'espansione delle infrastrutture e l'impianto di servizi al volo altamente tecnologici. In fine l'esempio di Tallin in Estonia, il cui aeroporto ha visto incrementare il traffico merci e passeggeri del 20% circa in soli tre anni (dal 2006 al 2008).

L'est-europeo ed il suo sistema aeroportuale ha ultimamente risentito dei gravi colpi inferti ai paesi dell'area dalla crisi economica, finanziaria e produttiva internazionale che da anni si protrae con forte intensità. Proprio la dipendenza dai mercati dell'Europa occidentale e dagli investimenti da essa operati verso est, ha fatto emergere la fragilità che si intuiva sotto gli alti ritmi di crescita tenuti fino al 2008 nella regione. Anche il settore aeroportuale ne ha chiaramente risentito, attestandosi comunque su livelli rispettabili e non riportando danni irrimediabili. Se l'integrazione europea già iniziata continuerà il suo percorso di approfondimento e se nuovi paesi riusciranno a partecipare più da vicino al mercato UE (sia in generale che nello specifico aeroportuale), le potenzialità ancora grandi di questo settore potranno

esprimersi con opportunità per i partner strategici come Germania e Inghilterra e per quelli in relativo secondo piano come Austria ed Italia. Ad usufruire delle ricadute economiche di un più intenso traffico aereo tra est ed ovest Europa sarebbero chiaramente anche i paesi stessi dell'Europa centrale ed orientale, i quali dopo anni di rapidi progressi si trovano a fronteggiare una crisi che non sembra comunque minarne la spinta espansiva nel settore dei trasporti aerei.

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>