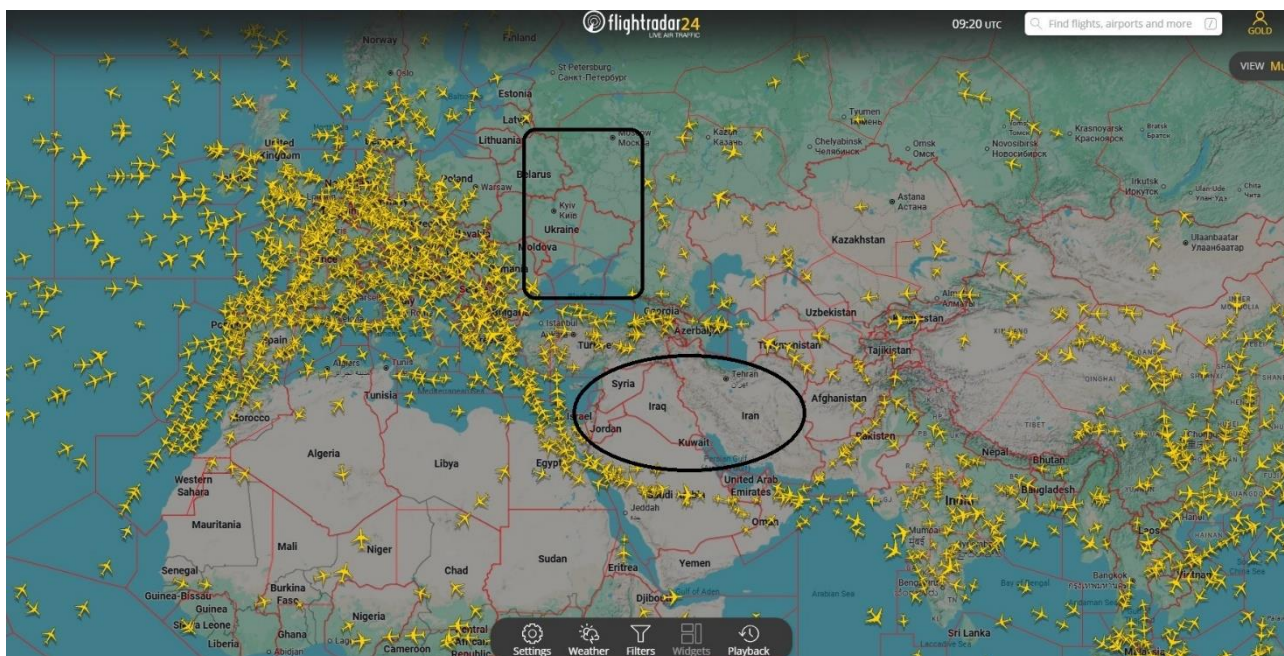


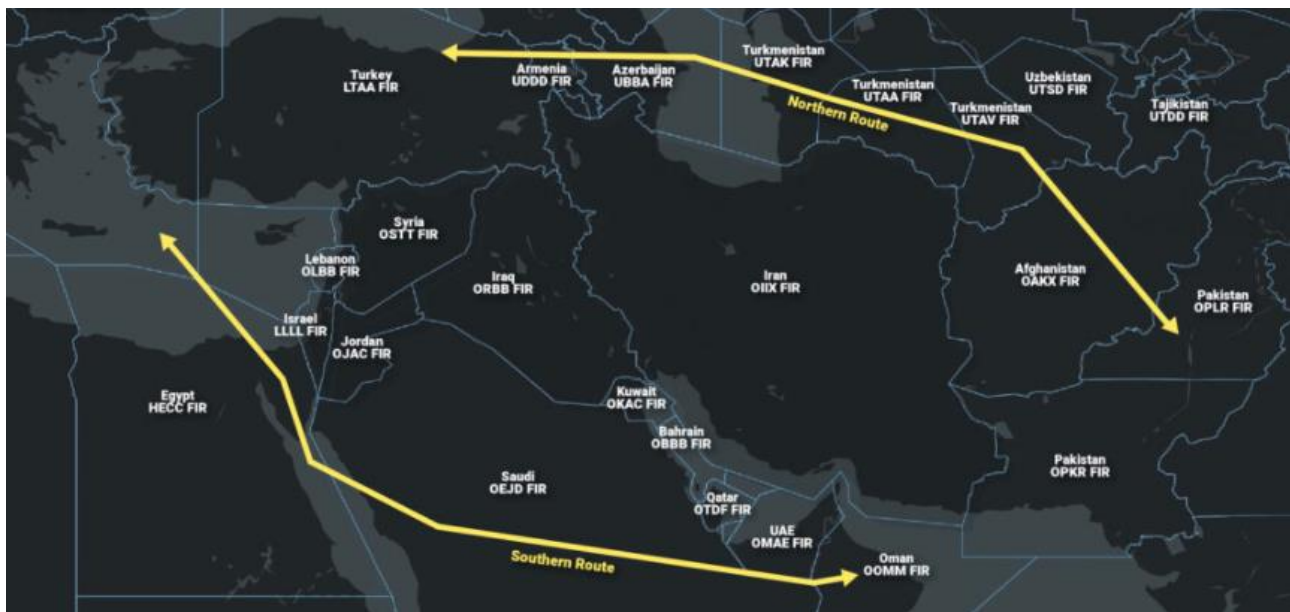
TROPPI DIVIETI NEI CIELI

Non crediamo sia accaduto molto spesso. Divieti di sorvolare zone critiche interessate da conflitti certamente sono stati purtroppo sempre attivi, ma difficile trovare un precedente temporale che interessi contemporaneamente ben TRE aree geografiche di vaste dimensioni come quelle oggi vigenti.

Osservate la mappa che vi mostriamo: troviamo una prima zona di “vuoto” in tutto il medio oriente dalla costa mediterranea fino all'Afghanistan, ma il vuoto è anche presente nell'area balcanica che si espande intorno al Mar Nero/Ucraina, e infine non dobbiamo dimenticare che per la stragrande maggioranza delle compagnie europee e Usa troviamo il divieto di sorvolo nei cieli russi che invece rimangono aperti alle compagnie cinesi e poche altre. Tre aree che stanno attualmente rivoluzionando la geografia delle rotte aeree.



●**La situazione in Medio Oriente.** Per il percorso dall'Europa all'Asia o al Golfo e viceversa, ci sono fondamentalmente due opzioni disponibili: a nord attraverso il Caucaso e poi l'Afghanistan, oppure a sud attraverso l'Egitto, poi l'Arabia Saudita e l'Oman. Alcune parti dello spazio aereo saudita hanno chiusure a livello di rotta a causa dell'attività militare, concentrando ulteriormente il traffico sulle rotte rimanenti. Bisogna comunque ricordare che un po' ovunque ma in particolare nell'Oman vengono segnalate interferenze GNSS. Nella rotta nord via Caucaso, poi Afghanistan troviamo Armenia e Azerbaigian che sono rimasti aperti e vengono appunto utilizzati intensamente per la tangenziale settentrionale. Su questa rotta il punto critico è lo spazio aereo afgano: la Regione volo (FIR) di Kabul è aperta e vede un'intensa domanda di sorvolo come parte della rotta settentrionale, ma bisogna tener presente che il servizio ATC in questo Paese è molto critico. Le due possibili rotte sono meglio evidenziate nella sottostante immagine. Fattore comune di entrambe è il largo periplo con allungamento del percorso che esse comportano.



Le compagnie aeree che offrono voli diretti tra Asia ed Europa sono ancora in grado di aggirare lo spazio aereo chiuso del Medio Oriente volando verso nord attraverso il Caucaso e poi l'Afghanistan o verso sud attraverso l'Egitto, ma ciò significa aumentare i tempi di volo e il consumo di carburante, facendo aumentare i costi in un momento in cui i prezzi del petrolio sono alle stelle continuano a salire

Il punto chiave è che questa non sembra essere una crisi di breve durata. Non ci sono segnali di una rapida de-escalation e diversi FIR rimangono chiusi ricorrendo ai Notam. Con l'attività militare in corso in alcune parti dello spazio aereo degli Emirati Arabi Uniti e dell'Arabia Saudita, anche il sorvolo di questi due Paesi non è che sia del tutto ottimale.

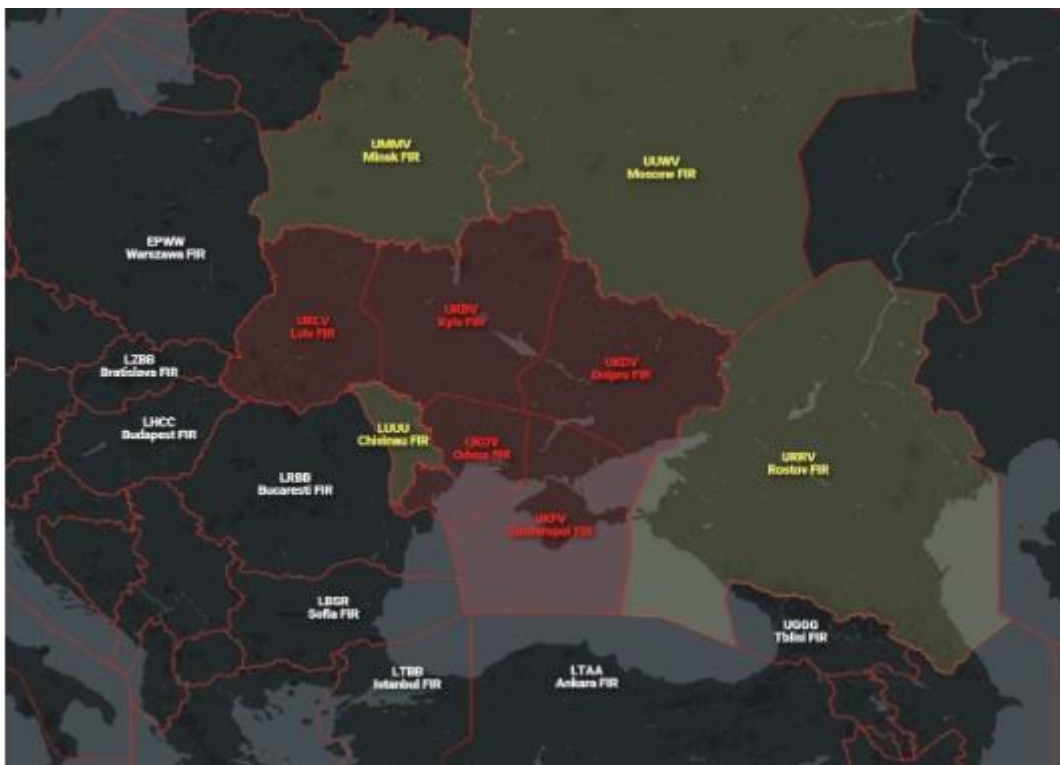
•Zona balcanica/Ucraina-Russia

Lo spazio aereo ucraino è rimasto completamente chiuso all'aviazione civile dall'invasione russa del febbraio 2022. Dal lato russo, anche ampie porzioni di spazio aereo vicino al confine sono rimaste soggette a restrizioni. Diversi paesi continuano a vietare ai propri operatori di utilizzare lo spazio aereo russo vicino ai confini della FIR con l'Ucraina, a causa del persistente rischio rappresentato dal conflitto vigente.

Il maggior rischio è costituito da un attacco involontario di aerei civili da parte di militari vicino al confine tra Russia e Ucraina, inclusa l'identificazione errata.

A gennaio di quest'anno: l'EASA ha emesso una nuova allerta che sconsiglia i voli nella Russia occidentale (ovunque a ovest di 60 gradi E) a causa della minaccia di fuoco antiaereo. Esiste un elevato rischio di identificazione errata da parte dei sistemi di difesa aerea che prendono di mira droni e missili ucraini.

Ricordiamo che il 25 dicembre 2024, circa 40 minuti dopo il decollo da Baku, un Embraer 190 della Azerbaijan Airlines è entrato nello spazio aereo russo e durante l'avvicinamento a Grozny l'equipaggio riferiva di aver perso gli aiuti alla navigazione GPS, probabilmente a causa di un disturbo di tipo militare. Dopo 81 minuti di volo, i passeggeri hanno riferito di un'esplosione a seguito della quale diverse schegge hanno colpito l'aereo; l'Embraer ha impattato con il suolo a tre chilometri dall'aeroporto di Aktau verso il quale ha tentato un atterraggio. Nell'impatto sono deceduti 38 dei 67 occupanti a bordo.



Area interdetta alla navigazione aerea

•Sorvoli in Russia

Per quanto riguarda la Russia vorremmo ricordare che già in data 31 Ottobre 2025 abbiamo pubblicato un servizio dal titolo “Chi sorvola la Russia ci guadagna” ove mettevamo in evidenza il particolare che *“le compagnie aeree europee sono penalizzate nei tempi di volo, perdono denaro e quote di mercato, mentre i passeggeri scelgono sempre più spesso itinerari più rapidi offerti dalla concorrenza”*

E proprio in questi giorni Subhas Menon, presidente dell'Associazione delle compagnie aeree dell'Asia-Pacifico (AAPA), ha dichiarato alla Reuters che la situazione tariffaria sta divenendo sempre più critica: *“Al momento, l'intero Medio Oriente è off-limits, il che rappresenta un prezzo elevato per alcune compagnie aeree”, ha affermato. Se l'Europa può essere servita solo a costi elevati, la redditività delle compagnie aeree ne risentirà. In fin dei conti, il prezzo da pagare è la connettività”.*

Gli esperti del settore stimano che i costi operativi totali per volo a lungo raggio potrebbero aumentare tra il 3 e l'8%, a seconda della rotta e dei prezzi del carburante. Alcune compagnie aeree potrebbero anche dover ridurre il carico merci per trasportare il carburante extra necessario per le tratte più lunghe.

La realtà è che l'aviazione civile si basa e si regge sul principio della reciprocità:

Lo abbiamo più volte detto e scritto, l'aviazione commerciale ha assolutamente bisogno per le sue operazioni di un campo livellato, in assenza di quest'ultimo i giochi si fanno molto rischiosi.”

Tariffe aeree in aumento?

Sull'argomento non bisogna creare falsi allarmismi. Se le ore di volo aumentano è evidente che la tariffa aerea sale. Il prezzo dei voli tra Asia ed Europa è aumentato ma per un motivo operativo contingente, non perché si vuole trarre profitto da una situazione di crisi internazionale che ha provocato penuria di offerta posti. I principali hub del Golfo, tra cui uno degli aeroporti internazionale più trafficato del mondo, Dubai, che normalmente gestisce oltre 1.000 voli al giorno, sono rimasti chiusi per diversi giorni, riducendo la

capacità su rotte ultra gettonate tra l'Estremo Oriente/Australia verso l'Europa, dove Emirates e Qatar Airways normalmente hanno un'elevata quota di mercato; come pensare che un tale evento non avrebbe causato un *adjustment* delle tariffe? Ciò non poteva non avere riflessi tariffari. Ma crediamo di poter affermare che una volta superata l'emergenza le tariffe torneranno ai livelli standard. Stiamo vivendo la stessa situazione presente all'indomani della ripresa delle operazioni dopo la crisi Covid: anche in quel frangente i media diffusero notizie tendenti a sostenere che le compagnie aeree dovevano rifarsi del mancato *revenue* causato da due anni di fermo e che pertanto erano da attendersi aumenti (definiti allora ingiustificati), ma la realtà smentì una tale impostazione.

Siamo pressochè certi che a spazi aerei riaperti le tariffe torneranno ai normali livelli, quei livelli che hanno permesso dal 2023 ad oggi una costante regolare ripresa del traffico.

NL 07/26 (05 Marzo 2026)

Air-accidents.com

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una imporante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' uscito:

