

Capitolo 10

Il settore aeroportuale

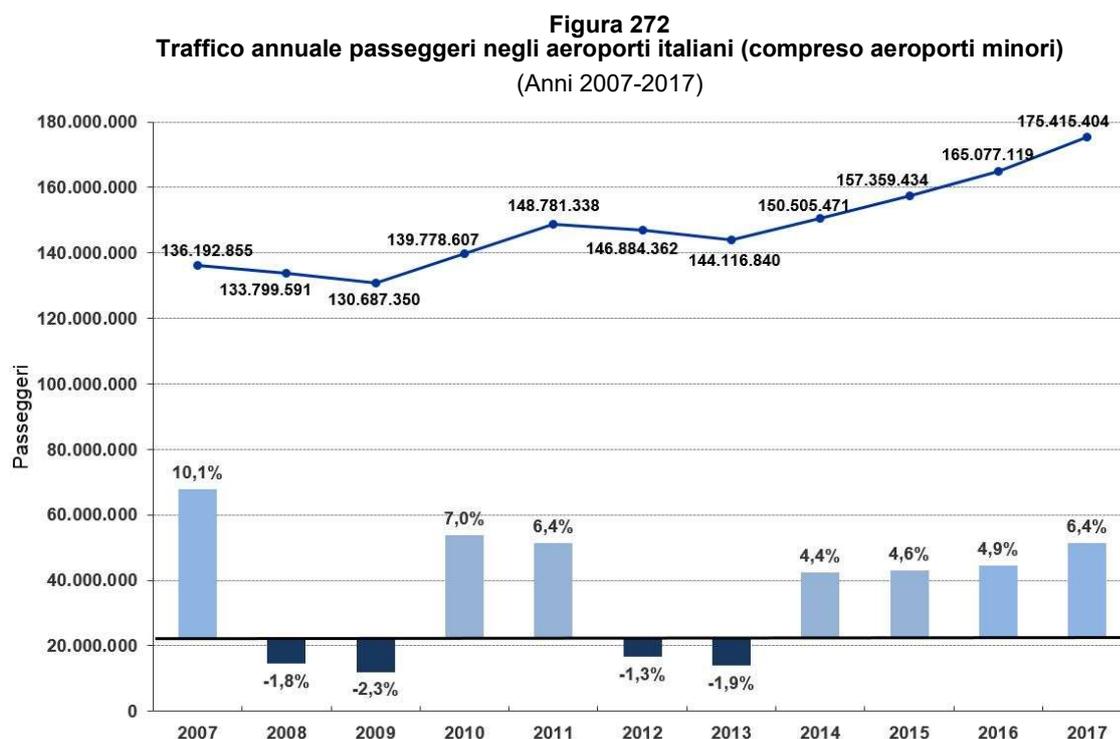
10 Monitoraggio del settore

10.1 PREMESSA

Nei paragrafi che seguono viene presentato un **confronto dei dati di traffico degli aeroporti dell'Emilia-Romagna rispetto agli altri aeroporti italiani** e, successivamente, viene offerta una **panoramica dei principali aeroporti della nostra regione**. In particolare, vengono riportate le caratteristiche tecniche essenziali, la localizzazione e l'accessibilità, l'aspetto gestionale e infine i flussi passeggeri e merci registrati nel 2017.

10.2 INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Il traffico complessivo passeggeri negli aeroporti nazionali ha fatto registrare nel 2017 **una crescita di 6,4% rispetto al 2016**, assestandosi a **175.415.404 passeggeri/anno** (comprensivo dei servizi di Aerotaxi e Aviazione Generale), confermando il trend in aumento costante dal 2013. Si tratta del quarto anno consecutivo di aumento dopo il calo registrato nel biennio 2012-13, comunque al di sotto della media registrata in Unione europea, la quale si è assestata nel 2017 a +7,7%⁸² rispetto all'anno precedente.



Elaborazione dati Assaeroporti.

Nel 2017, escludendo i grandi scali intercontinentali, i 5 scali nazionali più performanti in termini di aumento percentuale di passeggeri dei servizi commerciali rispetto l'anno precedente sono stati Rimini (+29%), Napoli (26,6%), Pescara (16,7%), Catania (+15,2%) e Treviso (+14,4%). Gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Milano Linate e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri transitati. **Bologna scala in ottava posizione**, nonostante il notevole aumento registrato riguardo al traffico passeggeri.

⁸² Fonte: ACI Europe.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa degli aeroporti nazionali.

Tabella 85
Traffico passeggeri negli aeroporti italiani
(Anno 2017)

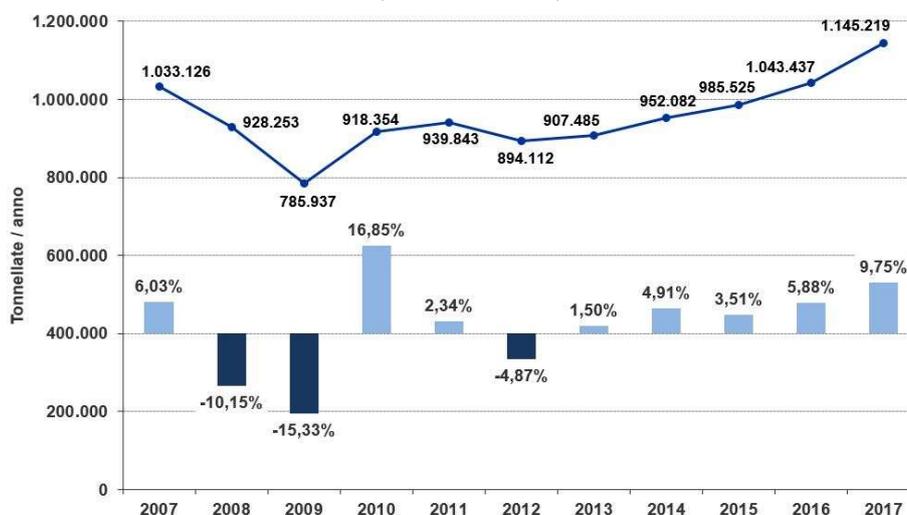
Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2016 %	Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2016 %
1	-	Roma FCO	40.971.881	-1,9%	20	-	Brindisi	2.325.385	3,2%
2	-	Milano MXP	22.169.167	14,2%	21	+1	Alghero	1.321.676	-1,8%
3	-	Bergamo	12.336.137	10,5%	22	-1	Trapani	1.292.957	-13,4%
4	-	Milano LIN	9.548.363	-1,4%	23	-	Genova	1.249.374	-1,6%
5	-	Venezia	10.371.380	7,8%	24	-	Trieste	780.776	7,3%
6	-	Catania	9.120.913	15,2%	25	-	Pescara	667.831	16,7%
7	+1	Napoli	8.577.507	26,6%	26	+1	Ancona	485.037	0,5%
8	-1	Bologna	8.198.156	6,7%	27	+1	Comiso	437.180	-4,9%
9	-	Roma CIA	5.885.812	9,1%	28	-2	Reggio Cal.	381.442	-21,4%
10	-	Palermo	5.775.274	8,4%	29	-	Rimini	305.576	29,0%
11	-	Pisa	5.233.118	4,9%	30	-	Perugia	250.133	12,7%
12	-	Bari	4.686.018	8,4%	31	+1	Parma	161.620	-15,9%
13	-	Torino	4.176.556	5,7%	32	+2	Cuneo	121.663	-10,9%
14	-	Cagliari	4.157.612	12,5%	33	-	Bolzano	16.174	4,3%
15	-	Verona	3.099.142	10,4%	34	-	Brescia	13.821	-28,2%
16	-	Treviso	3.015.057	14,4%	35	-	Grosseto	10.762	268,2%
17	-	Olbia	2.811.378	10,4%	36	-	Foggia	540	-82,8%
18	+1	Firenze	2.658.049	5,7%	37	-	Taranto	164	382,4%
19	-1	Lamezia T.	2.547.203	1,0%	TOTALI			175.415.404	6,4%

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

In crescita anche il settore cargo nazionale, che nel 2017 ha visto movimentare **1,145 milioni di tonnellate** (+9,2% rispetto all'anno precedente), posizionandosi **al di sopra della media europea (8,5%)⁸³**. In valore assoluto l'Italia rimane comunque un mercato di dimensioni minori nell'area UE, molto lontano dai principali paesi dove si concentra gran parte del traffico cargo, tra cui Germania, Regno Unito e Francia.

⁸³ Fonte: ACI Europe.

Figura 273
Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani
 (Anni 2007-2017)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Tabella 86
Traffico cargo negli aeroporti italiani (maggiore di 10 tonn/anno)
 (Anno 2017)

Pos.	Diff.	Aeroporto	t/anno	Var. 2016 %
1	-	Milano Malpensa	589.719	7,5
2	-	Roma Fiumicino	185.898,60	15,5
3	-	Bergamo	125.948	6,9
4	-	Venezia	60.852,80	5
5	-	Bologna	56.132,10	17,7
6	-	Brescia	34.781	42,5
7	-	Roma Ciampino	17.042,40	7,9
8	-	Milano Linate	13.815	-10,1
9	-	Napoli	11.068,50	3,2
10	-	Pisa	10.594,60	2,9
11	-	Catania	6.691,30	4,9
12	-	Torino	5.970,50	-5,9
13	-	Ancona	6.808,60	11,8
14	-	Verona	4.004,90	-10
15	-	Cagliari	2.862	-4,2
16	-	Genova	2.580,50	2,3
17	-	Bari	1.572	-28,8
18	-	Lamezia T.	988	-16,4
19	+1	Palermo	324	-20,4
20	-1	Trieste	310,4	-30,7
21	+2	Parma	249,5	188
22	-1	Firenze	213,9	-19,5
23	-1	Olbia	188,6	7,7
24	+4	Brindisi	89	493,3
25	-1	Pescara	52	-25,2
26	-	Trapani	41,6	78,7
27	-2	Reggio Cal.	38,2	3,8
28	-1	Lampedusa	15,3	-16,5
Totale (compreso aeroporti con traffico <10 tonn/anno)			1.145.219	9,2%

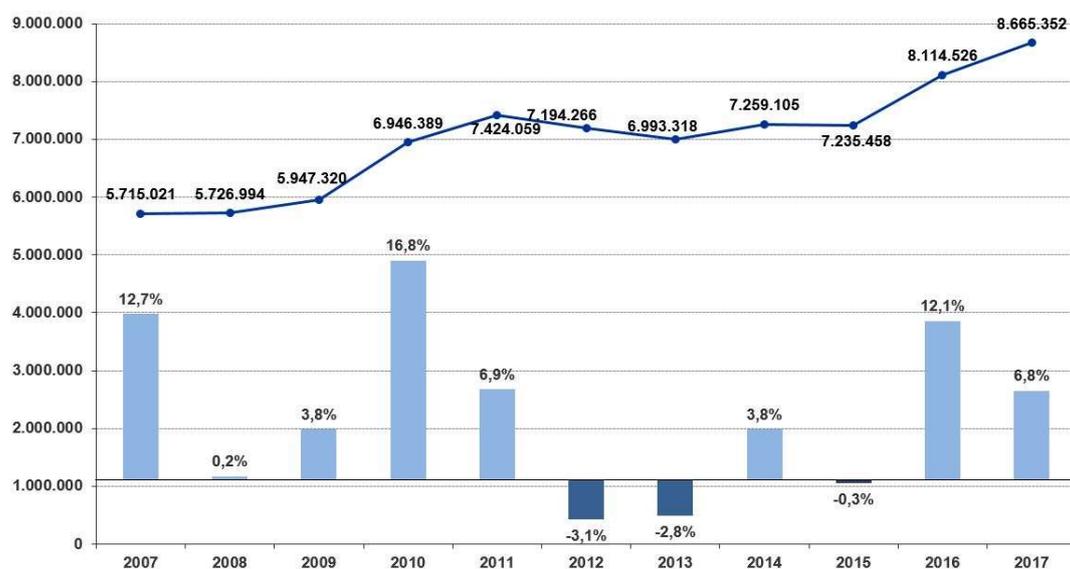
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti, ENAC.

Come a livello europeo, anche in Italia il traffico cargo ha una ripartizione sul territorio concentrata in un numero limitato di nodi. Nel 2017 prosegue il **trend positivo del trasporto merci nazionale**, e l'aeroporto di Milano Malpensa si riconferma essere l'hub principale (con quasi 590.000 tonnellate e +7,5% rispetto al 2016). Tra i primi dieci aeroporti, in termini di aumento percentuale rispetto all'anno precedente, spiccano gli aeroporti di Brescia (+42,5%), il Marconi di Bologna (+17,7%) e Roma Fiumicino (+15,5%).

10.3 GLI AEROPORTI REGIONALI PRINCIPALI E I RELATIVI FLUSSI DI TRAFFICO

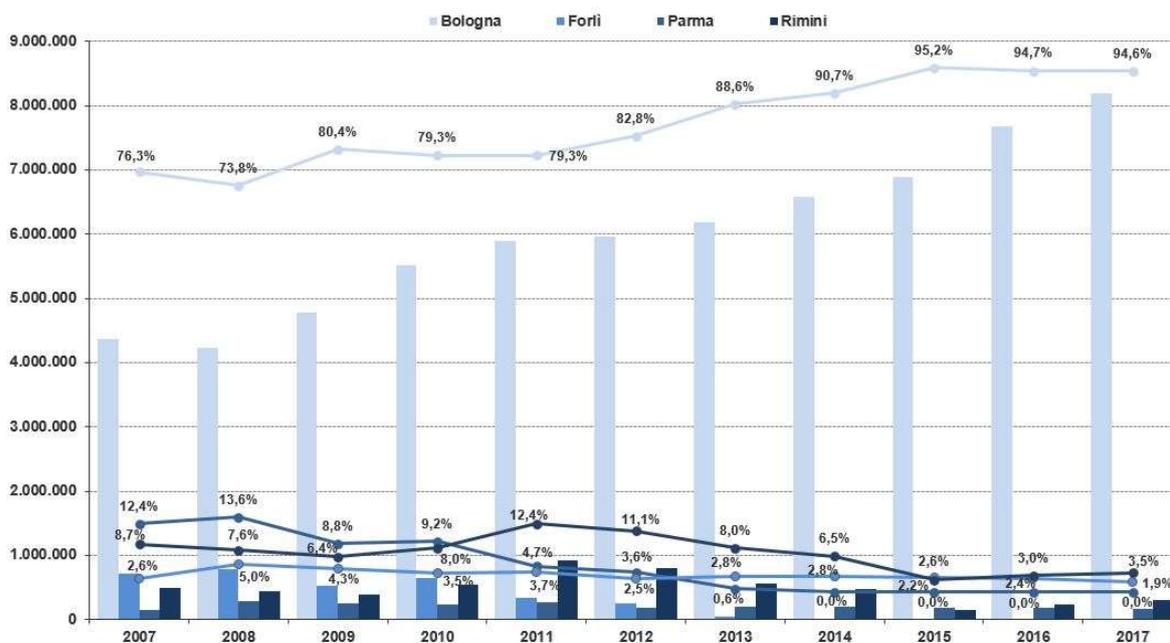
Nel 2017, con **8.665.352 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna ha registrato un nuovo aumento rispetto all'anno precedente, con quasi il **7% di crescita**, confermando il trend positivo già avviato nel 2014. Ciò è dovuto alla crescita degli scali di Rimini (+26,6%) e Bologna (+6,7%), nonostante la diminuzione dei passeggeri transitati dallo scalo di Parma (-16,0%). Tutti e tre gli scali hanno compensato la totale inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì.

Figura 274
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna - Totale
 (Anni 2007-2017)



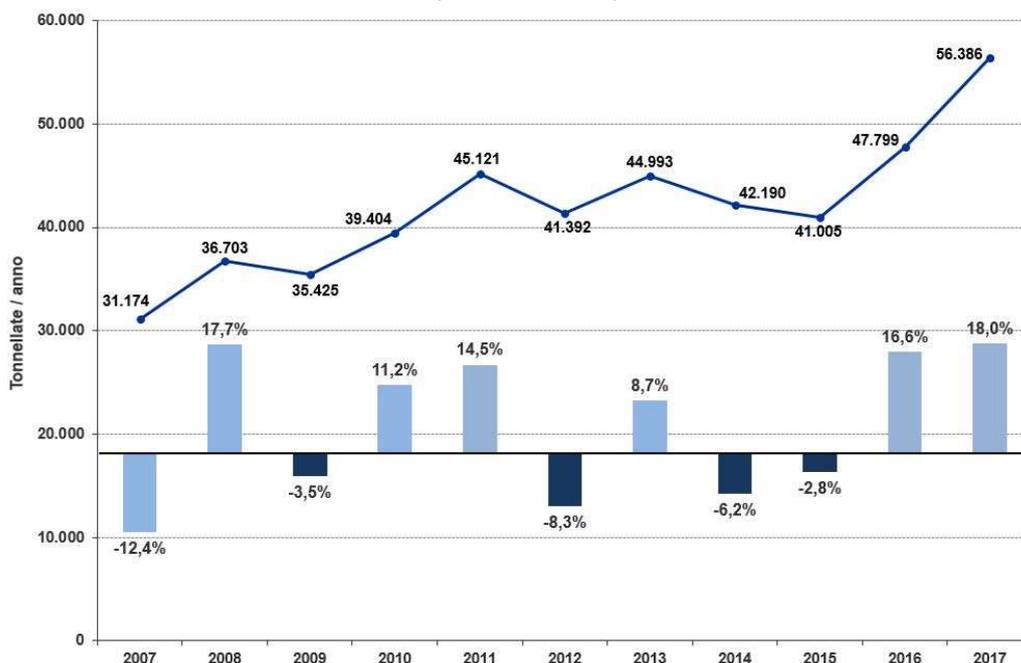
Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti, ENAC.

Figura 275
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – Ripartizione per aeroporti
 (Anni 2007-2017)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti, ENAC.

Figura 276
Traffico annuale cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna
 (Anni 2007-2017)



Riguardo al settore cargo in Emilia-Romagna, il 2017 conferma il trend positivo già avviato nell'anno precedente, registrando un aumento considerevole negli aeroporti regionali, con **+18,0%** e **56.386 tonnellate/anno** trasportate (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta). Ciò è dovuto principalmente dalle merci gestite presso l'aeroporto di Bologna, supportato inoltre dall'aumento delle merci gestite presso l'aeroporto di Parma (250 tonnellate, contro le 87 dell'anno precedente), mentre Rimini è rimasto invariato (4 tonnellate, come il 2016). L'aeroporto di Forlì, anche per il settore cargo, risulta chiuso al traffico.

■ AEROPORTO "GUGLIELMO MARCONI" DI BOLOGNA

L'Aeroporto di Bologna è il **principale scalo dell'Emilia-Romagna** ed è classificato come "**aeroporto strategico**" dell'area Centro-Nord del Piano Nazionale degli Aeroporti predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, servendo un bacino di traffico che supera i dieci milioni di persone e offrendo una rete di collegamenti ricca ed estesa. Lo scalo è localizzato a 6 km dal centro città, nella zona nord-occidentale. L'accessibilità è al momento garantita solo su gomma (via autostrada e tangenziale o tramite servizi bus), pur essendo previsti nuovi collegamenti diretti ad alta frequenza e con modalità innovative con la stazione ferroviaria.

L'aeroporto si estende su un sedime di 2.450.000 m² e dispone di una pista di 2.800 m. di lunghezza per 45 m. di larghezza. Il passaggio ad aeroporto intercontinentale è stato strettamente correlato ai significativi investimenti realizzati e in particolare ai lavori di prolungamento della pista, ultimati nel luglio 2004, che permettono oggi di ospitare voli con un raggio fino a 5.000 miglia nautiche.

Nel 2014 si sono conclusi i lavori di riqualificazione e ampliamento che hanno comportato un **incremento degli spazi di 5.360 mq** (per un totale di 45.890 mq) e il restyling dell'80% delle aree esistenti, aumentando in tal modo la **capacità complessiva dello scalo a 7,5 milioni di passeggeri annui**. I lavori hanno permesso di migliorare l'organizzazione dei flussi in arrivo e in partenza, aumentare e ridefinire l'offerta commerciale, adeguare gli impianti tecnologici in ottica di risparmio energetico e incrementare la qualità dei servizi offerti al passeggero.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale vigente, redatto nel 2009, è stato approvato da ENAC con provvedimento finale nel febbraio 2016. Durante i 7 anni trascorsi per il processo di approvazione del Piano il traffico sull'aeroporto di Bologna è cambiato notevolmente generando esigenze infrastrutturali differenti. Si è reso quindi necessario aggiornare il **Piano di Sviluppo Aeroportuale** apportando le modifiche necessarie ad allineare il piano con le esigenze attuali e future.

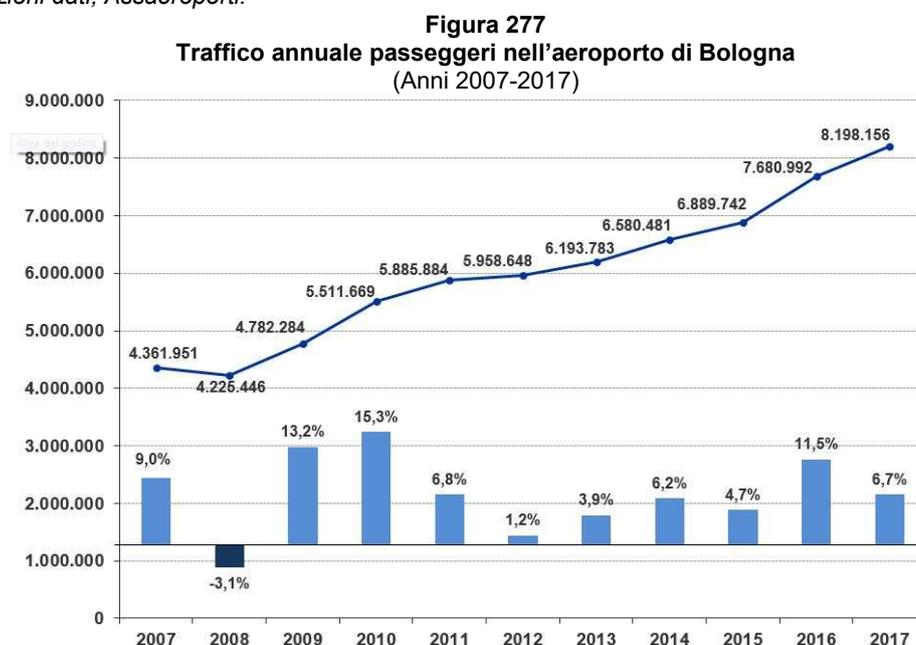
L'aggiornamento del Piano, per il quale è stata avviata a novembre 2017 la procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA da parte del MATTM, prevede lo sviluppo dell'aeroporto secondo una **configurazione più compatta ed efficiente** che massimizza l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e ne espande la capacità con una serie di interventi puntuali di grande efficacia. La nuova configurazione insiste su aree in larga parte all'interno del sedime esistente e riduce notevolmente gli espropri originariamente previsti. L'aggiornamento del Piano estende l'orizzonte temporale dall'anno 2023 al 2030, in quanto i movimenti previsti dal PSA vigente nell'anno 2023 - per i quali esiste già un decreto V.I.A. - non si materializzeranno fino all'anno 2030 a causa di una crescita più lenta rispetto a quanto previsto in origine. Tale intervento permetterà di aumentare la capacità dell'aerostazione al fine di rispondere adeguatamente alla crescita, già in atto, del numero di passeggeri transitanti dallo scalo bolognese.

Inoltre, sono attualmente in corso i lavori per la realizzazione del **"People Mover"**, la navetta automatica e sopraelevata che collegherà in poco più di 7 minuti la stazione ferroviaria centrale di Bologna e il terminal aeroportuale del Marconi. L'entrata in esercizio della navetta è prevista nel 2019.

Dal 14 luglio 2015 la società che gestisce l'aeroporto Marconi è quotata alla Borsa Valori di Milano con la denominazione "Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA". Nell'ambito del processo di quotazione in Borsa Valori, sono state cedute gran parte delle quote azionarie detenute dalla Regione Emilia-Romagna, il Comune di Bologna e la Città Metropolitana di Bologna (ex Provincia), inserendo così i tre Enti tra i soci di minoranza (rispettivamente al 2,04%, 3,88% e 2,32%). Al 31 dicembre 2017 i principali azionisti sono risultati essere la Camera di Commercio di Bologna (37,56% delle quote), Amber Capital UK (15,08%), Strategic Capital Advisor Limited (10,51%) e F2I SpA (6,88%), mentre i soci di minoranza coprono quasi il 29,97%.

Escludendo il 2008, l'aeroporto di Bologna ha registrato sempre un trend positivo chiudendo il 2017 con un nuovo record di traffico: quasi 8,2 milioni di passeggeri (**8.198.156**), pari a un aumento del **6,7%**, poco superiore alla media nazionale (6,4%). degli aeroporti per traffico passeggeri, l'aeroporto Marconi nel 2017 è risultato **il quarto aeroporto in Italia per connettività mondiale** (servendo complessivamente 106 destinazioni) ed il primo in Europa in termini di crescita di connettività nel decennio 2004-2014⁸⁴.

Fonte: elaborazioni dati, Assaeroporti.

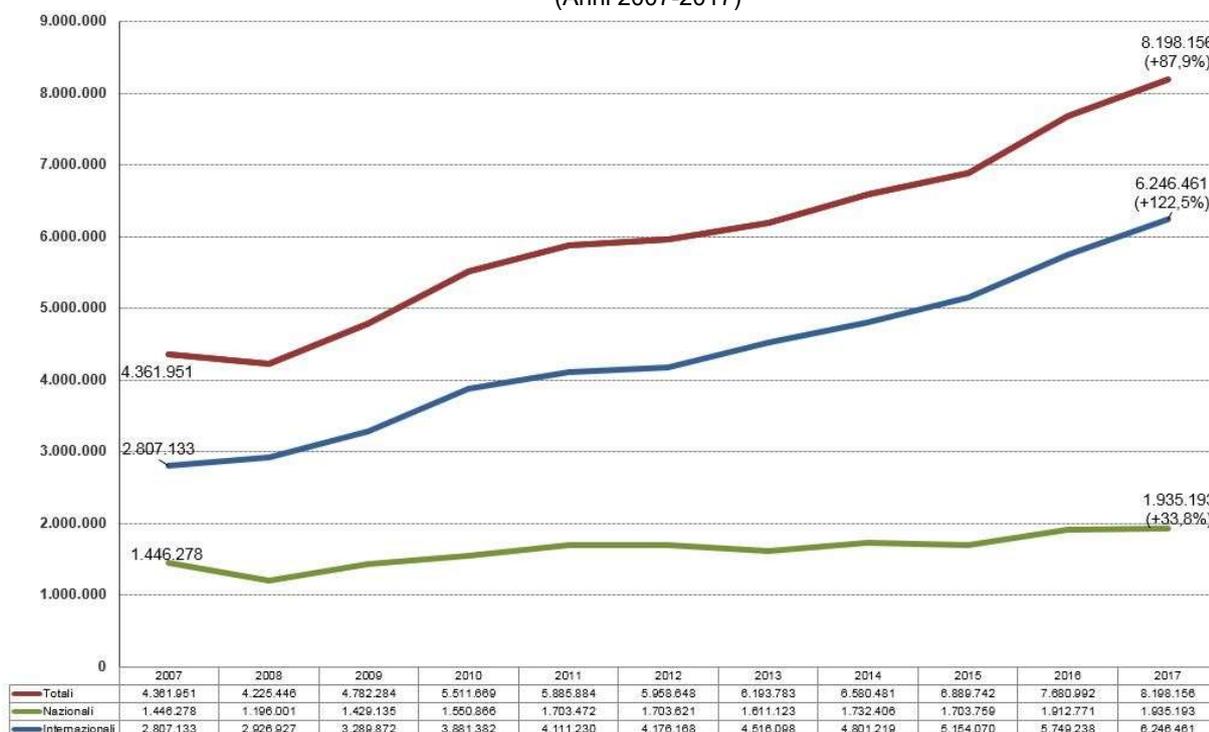


Fonte: elaborazioni Assaeroporti. ENAC .

⁸⁴ Fonte: ICCSAI (Fact Book 2017), ACI Europe (Airport Connectivity Report 2004-2014).

A trainare l'incremento sono stati i **passengeri sui voli internazionali, pari a 6.246.461** passeggeri (+8,5%), che oggi rappresentano circa il **76%** dei passeggeri complessivi. Al trend positivo si aggiunge quest'anno anche la componente nazionale (**voli domestici, pari al 24% dei voli complessivi**), che rispetto al 2016 ha registrato un **+1,2%** e **1.935.193 passeggeri**. Tali risultati sono dovuti principalmente a una molteplicità di fattori, che si possono riassumere nell'attivazione di nuovi collegamenti di linea (Lisbona, Eindhoven, Napoli, Praga, Colonia e Bratislava con Ryanair, Tirana con Ernest, Suceava con Wizzair e Kiev) e nel potenziamento di alcune importanti tratte esistenti (in particolare, hanno inciso gli incrementi dei voli per Parigi CDG, Roma Fiumicino, Lisbona e Mosca). Da sottolineare, inoltre, il rinnovato interesse dei passeggeri verso gli hub europei (tendenza particolarmente accentuata per Francoforte, Londra Heathrow, Monaco, Istanbul e Mosca), anche per prosecuzioni su altri scali.

Figura 278
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Bologna
 (Anni 2007-2017)

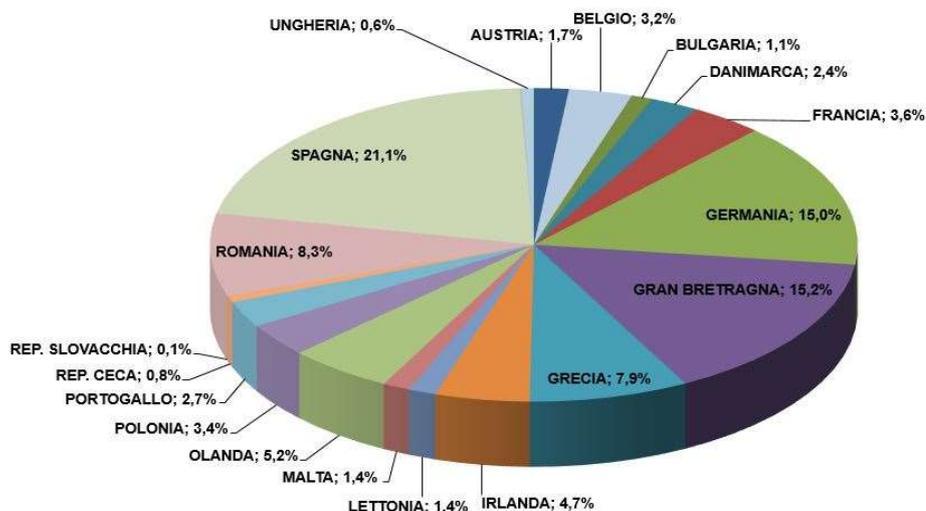


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Con un solido e diversificato mix tra compagnie legacy (tradizionali) e low cost, cresciute entrambe rispettivamente dell'8,6% e del 5,5% rispetto all'anno precedente, il 2017 le compagnie attive sullo scalo bolognese sono state 45, confermando la vocazione sia business che leisure del Marconi, visto inoltre lo stretto legame con i tutti gli hub del continente europeo Ryanair e Wizzair sono state anche le prime due compagnie per numero di passeggeri, seguite da Alitalia, Lufthansa, Air France e British Airways. In particolare, la ripartizione per tipologia di volo evidenzia un maggior traffico passeggeri sui voli dei vettori low cost (4.668.359, pari a circa il 57% del totale) rispetto ai vettori legacy (3.442.366 passeggeri, pari al 42% del totale).

Osservando la composizione del traffico 2017, i passeggeri dei voli domestici rappresentano poco meno di un quarto del totale, in cui la tratta Bologna-Catania è risultata la più frequentata (oltre 360 mila passeggeri), seguita da Palermo e Roma Fiumicino, mentre per i voli internazionali la Spagna (con il 21,1%) si conferma al primo posto all'interno dei Paesi UE, seguita da Gran Bretagna (15,2%), Germania (15%) e Romania (8,3%).

Figura 279
Ripartizione passeggeri per destinazione UE
 (Anno 2017)



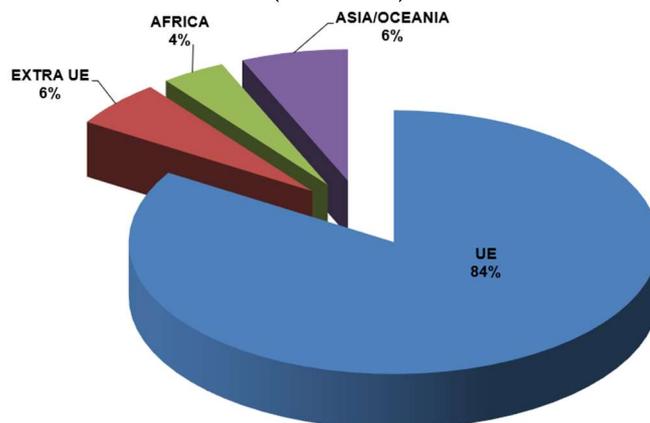
Fonte: elaborazione dati ENAC.

Riguardo alle **destinazioni UE**, la tratta Bologna-Francoforte è risultata essere quella maggiormente frequentata, con oltre 308 mila passeggeri, seguita dal Bologna-Barcellona e dal Bologna-Parigi CDG. Tuttavia, se si considera la città di destinazione, **Londra** è risultata nel 2017 al primo posto con quasi 595 mila passeggeri (considerando complessivamente gli aeroporti di Heathrow, Gatwick e Stansted), seguita da **Parigi** (tra gli aeroporti Charles De Gaulle, Beauvais e Orly) e Francoforte.

Complessivamente tra le prime dieci città troviamo inoltre: Madrid, Francoforte, Barcellona, Palermo, Roma Fiumicino, Bucarest e Amsterdam.

Tra le **destinazioni extra-UE/altri** paesi, la tratta Bologna-Dubai si conferma al primo posto (con 170.291 passeggeri), seguita dal Bologna-Casablanca con 165.925 passeggeri e dal Bologna-Mosca Sheremetyevo, al terzo posto con 155.366 passeggeri.

Figura 280
Ripartizione passeggeri per destinazione extra-U
 (Anno 2017)



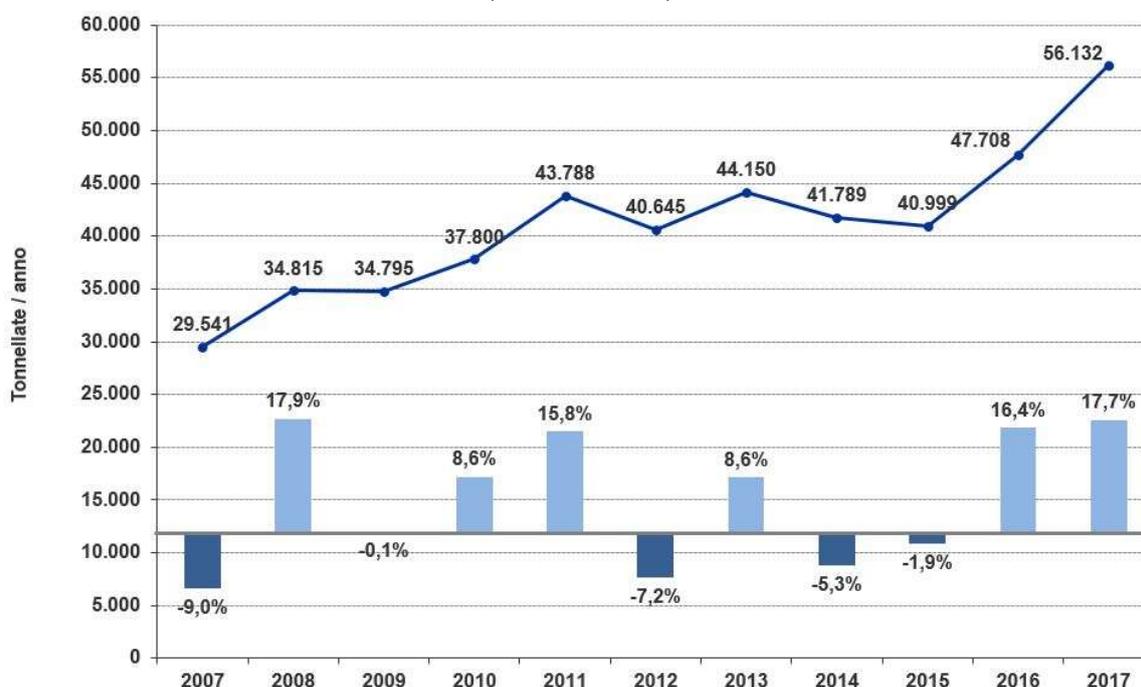
Fonte: elaborazione dati ENAC.

Dall'elaborazione dei dati ENAC emerge che il traffico passeggeri dell'aeroporto Marconi sia diretto prevalentemente verso l'area dell'Unione europea (circa il 84% del totale, escluso transiti ed aviazione generale), mentre i restanti Paesi di destinazione, Europa-extra UE e resto del mondo, rappresentano invece rispettivamente circa il 6% e 10% del totale passeggeri.

Molto contenute, come sempre nel caso di Bologna, le dimensioni dell'**aviazione generale**, che ha registrato una crescita dell'11,3%, con 8.284 passeggeri rispetto al 2016, mentre i transiti sono diminuiti di quasi il 29% (8.218 passeggeri).

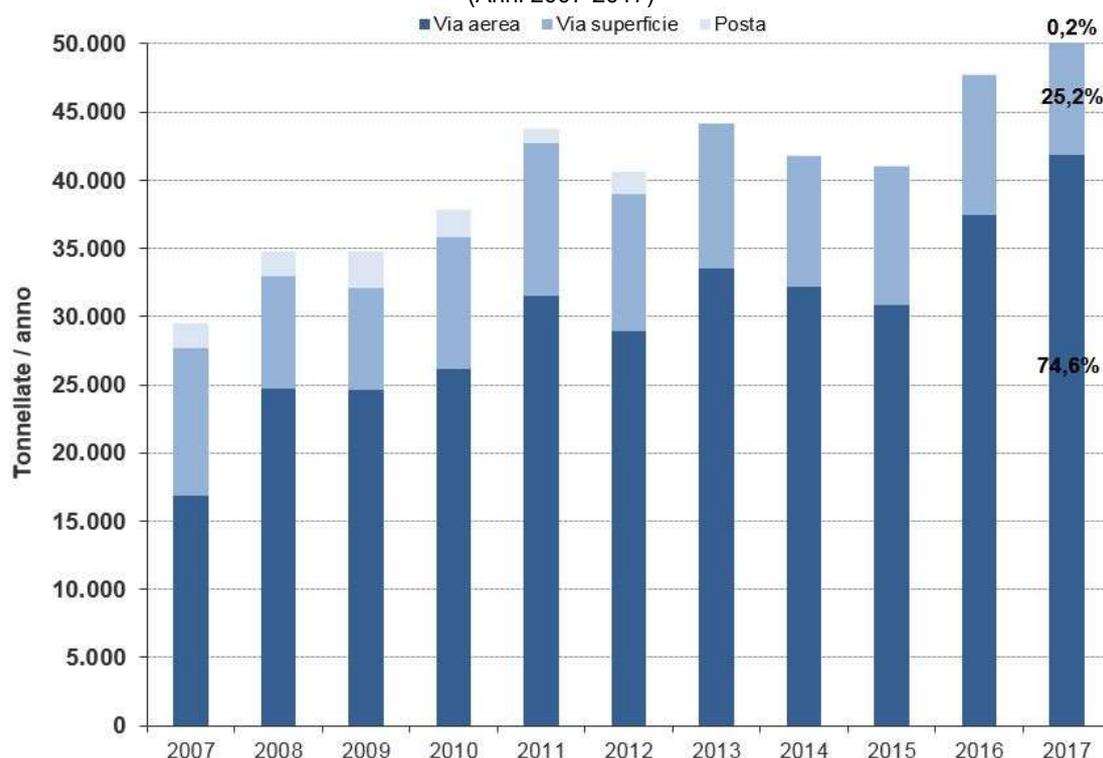
In linea con il traffico passeggeri, il Marconi di Bologna nel 2017 ha registrato un **aumento considerevole del traffico cargo**, con **56.132 tonnellate e 17,7%** in più rispetto al 2016. La crescita è avvenuta per tutte e 3 le tipologie di merce gestite, in cui le merci trasportate per via aerea rappresentano quasi il 75% del totale (56.007 tonnellate), seguite dalle merci trasportate via superficie con il 25,2% (14.146 tonnellate) sul totale gestito. I prodotti postali, nonostante un significativo aumento rispetto al 2016 (+240%) rimangono una quota marginale (124,8 tonnellate, pari allo 0,2%). Nonostante tale crescita Bologna rimane posizionata al quinto posto in Italia, con una quota pari a quasi il 5% del totale nazionale.

Figura 281
Traffico annuale cargo nell'aeroporto di Bologna
(Anni 2007-2017)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Figura 282
Traffico annuale cargo per tipologia nell'aeroporto di Bologna
 (Anni 2007-2017)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

■ AEROPORTO “LUIGI RIDOLFI” DI FORLÌ

L'aeroporto di Forlì ha cessato l'attività commerciale il 16 maggio 2013, in seguito al fallimento della società di gestione. Attualmente la pista ospita le scuole di volo e può accogliere velivoli fino a 5.700 kg.

Nel mese di giugno 2015, a seguito del bando europeo emanato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, la società Air Romagna aveva ufficialmente ottenuto la concessione per la gestione totale trentennale dello scalo forlivese, ma a seguito della mancata riapertura al traffico commerciale, con provvedimento datato 20 marzo 2017 ENAC, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ha revocato l'aggiudicazione della gara per la gestione dell'Aeroporto di Forlì alla Società Air Romagna, in quanto non furono consolidate le condizioni necessarie per l'affidamento della gestione dello scalo. Nel febbraio 2018 ENAC ha pubblicato il bando per una nuova procedura relativa all'affidamento in concessione di gestione totale trentennale dell'Aeroporto “Ridolfi” di Forlì.

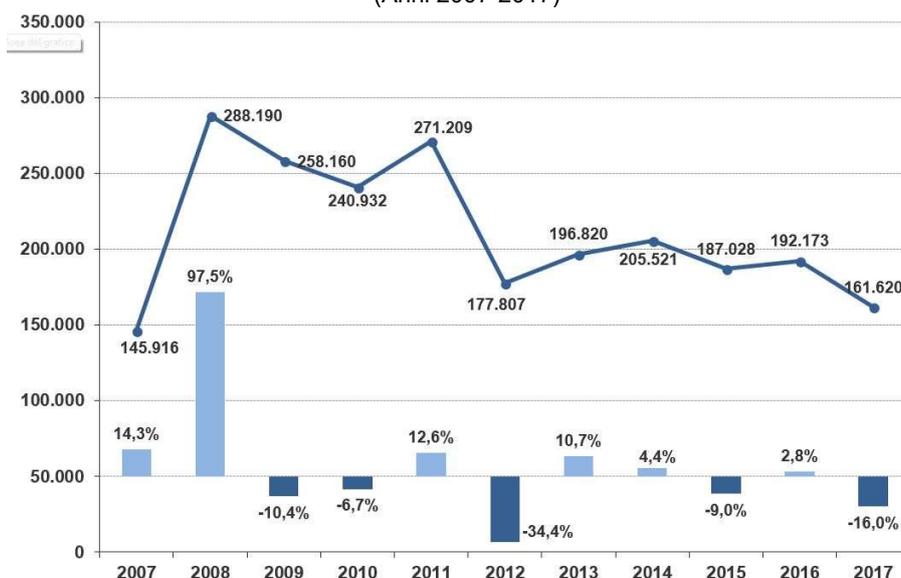
■ AEROPORTO “GIUSEPPE VERDI” DI PARMA

L'Aeroporto di Parma è ubicato 4 km a ovest del centro urbano ed è direttamente servito dalla tangenziale, che ne permette anche il collegamento all'autostrada A1; dalla stazione ferroviaria è invece raggiungibile tramite una linea di bus.

Si estende su un sedime di 800.000 m² e dispone di una pista di 2.122 x 45 m.

È gestito da SO.GE.A.P. SpA, che nel mese di gennaio 2014 ha ottenuto la concessione ventennale.

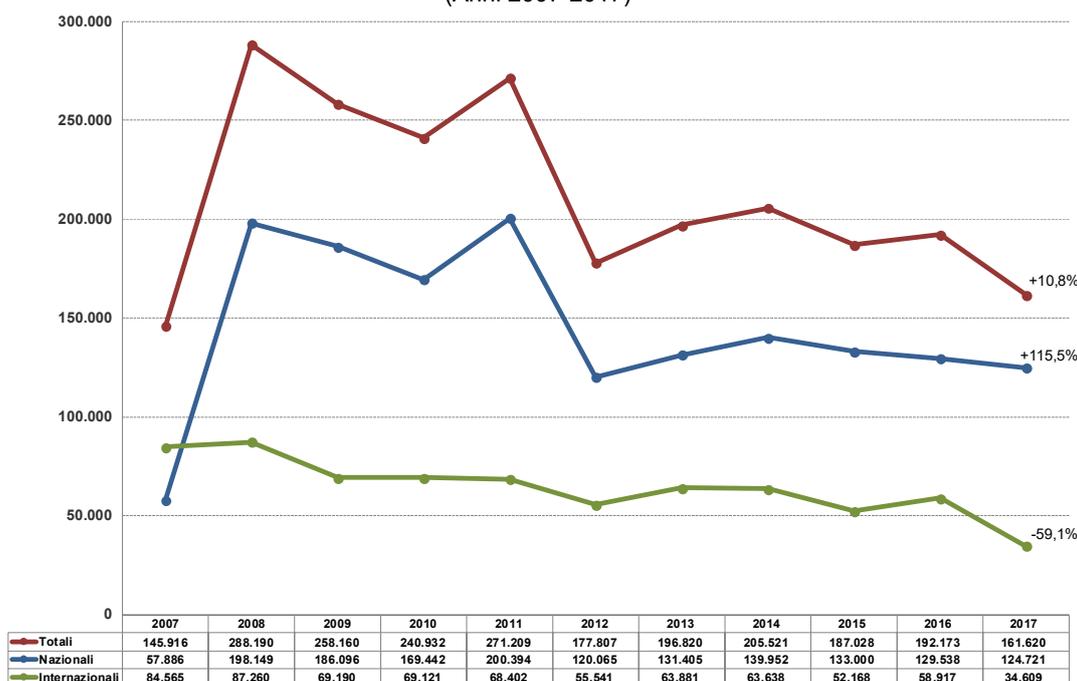
Figura 283
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Parma
 (Anni 2007-2017)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Dopo un leggero rialzo nel 2016, l'Aeroporto di Parma ha registrato nuovamente nel 2017 un calo dei passeggeri, attestati a **161.620 utenti complessivi** (inclusa l'aviazione generale e aerotaxi), con la componente dei voli internazionale che ha pesato per il 77,2% (124.721 passeggeri), mentre i voli internazionali sono stati il 21,4% (34.609 passeggeri). La principale destinazione dei voli nazionale è stata Cagliari, mentre quella internazionale Londra-Stansted. Ryanair si conferma il vettore principale presente nello scalo. Complessivamente, nel decennio 2007-2017 il numero di passeggeri transitati dallo scalo parmense sono **aumentati di quasi l'11%**. In particolare, i passeggeri "domestici" sono cresciuti di oltre il 115%, mentre quelli sono diminuiti, nello stesso periodo di riferimento, di quasi il 60%.

Figura 284
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Parma
 (Anni 2007-2017)



Nonostante siano numeri contenuti, l'aviazione generale (comprensiva di aerotaxi) ha registrato una diminuzione di oltre il 52% rispetto al 2016, con 1.679 passeggeri.

Per quanto riguarda il **settore cargo** è opportuno indicare che, dopo alcuni anni in cui l'aeroporto di Parma non ha movimentato nessuna merce, dal 2016 lo scalo ha registrato un segnale di ripresa, arrivando a movimentare **nel 2017 circa 250 tonnellate** (+188% rispetto all'anno precedente). Questo forte aumento si può ricondurre principalmente all'accordo sottoscritto con un vettore di linea internazionale (Etihad Airways), grazie al quale l'aeroporto di Parma ha movimentato la totalità delle merci in modalità superficie (via strada), principalmente verso l'hub di Milano-Malpensa.

Da segnalare che SO.GE.A.P. nel corso del 2016 aveva presentato il Business Plan dell'aeroporto di Parma, i cui contenuti possono essere sintetizzati come segue:

Tabella 87
Business plan aeroporto di Parma

	Cargo City	Aviazione Executive	Destination Airport
DRIVER PREVISTI	Diventare uno dei principali hub logistici per le destinazioni Orientali e Medio-Orientali e punto di riferimento per i couriers e le società di e-commerce	Creare un hub di aviazione generale per soli membri fornendo servizi esclusivi e di eccellenza tecnica, tramite la realizzazione di un terminal executive, hangars disponibili (anche privati) e un servizio di manutenzione attualmente non presente in Italia	Sviluppare l'attrattività dell'aeroporto mediante una efficace integrazione dell'offerta turistica, del patrimonio culturale e dell'intrattenimento dell'area di Parma
TARGET PREVISTI	Nel 2020 trasportare 28.000 ton. (di cui 14.000 ton. dei couriers) in Avio di cui 9.800 ton. in Avio-camionato; fatturato di 4,25M€	Nel 2020 avere 9 slot in più, 4.400 movimenti/anno (12 mov./di) e 400 movimenti/anno per la manutenzione; fatturato 1,82M€	Nel 2020 registrare 600.000 passeggeri (CAGR 27% '15-'20) con fatturato di 6,63M€

A fronte di queste ipotesi, nel Business Plan vengono conseguentemente individuati come investimenti prioritari:

- allungamento pista dagli attuali 2.124 m. a 2.960 m. al fine di consentire l'atterraggio dei velivoli 767 (15,9M€);
- realizzazione nuovo Terminal (2018) collegato direttamente al Mall, in corso di realizzazione nella zona fieristica, e nuovo Terminal area Sud (2020) (15,8M€);
- realizzazione di 4 hangars per parcheggio e rimessaggio aeromobili, nuovo piazzale, exclusive terminal entro il 2020 (5,3M€ + 6,5M€ project financing).

La SO.GE.A.P. prevedeva quindi nel 2020 un fatturato complessivo di 16,12M€ a fronte di un investimento nel periodo 2016-2020 di 38M€ + 6,5M€ da project financing per un totale di 44,5M€. Alla luce di questo piano di sviluppo dell'aeroporto, la Regione Emilia-Romagna ha fatto sì che i lavori di allungamento della pista venissero in parte cofinanziati dai fondi CIPE di cui alla Delibera n. 54/2016 "Fondo sviluppo e coesione 2014-2020. Piano operativo infrastrutture", nell'asse tematico E: ALTRI INTERVENTI, alla voce "Miglioramento sicurezza infrastrutture" per un finanziamento statale per l'aeroporto di Parma di 12ML€, a fronte di una previsione di investimenti della SO.GE.A.P. SpA di 31,7ML€. A seguito poi della presentazione ad ENAC da parte di So.Ge.A.P., nell'autunno 2017, del Piano Quadriennale degli Investimenti, la Regione si è attivata con il Ministero delle Infrastrutture per definire correttamente le procedure e attivare il suddetto finanziamento da parte della società di gestione.

■ AEROPORTO “FEDERICO FELLINI” DI RIMINI

L'aeroporto di Rimini è collocato 8 km a sud-est della città, in località Miramare: è direttamente collegato alla SS16 Adriatica e dista 5 km dall'autostrada A14. Un servizio di bus provvede alla connessione alla stazione ferroviaria.

Si estende su un sedime di 3.300.000 m² e dispone di una pista di 2.995 x 45 m.

A seguito della procedura fallimentare della società di gestione “Aeradria SpA”, nei confronti della quale è stata emessa sentenza di fallimento da parte del Tribunale di Rimini, dall'1 novembre 2014 lo scalo di Miramare ha cessato l'attività commerciale dei voli, parte dei quali si sono trasferiti al vicino aeroporto di Ancona-Falconara. ENAC ha proceduto quindi a emettere un nuovo bando per l'assegnazione della gestione dello scalo. Nel settembre 2014 la società AiRimumum 2014 si è aggiudicata la concessione trentennale dell'aeroporto, il quale **ha riaperto al traffico commerciale il 1° aprile 2015**.

Nell'ambito delle previsioni di sviluppo aeroportuale, la società di gestione ha avviato nel febbraio 2017 le attività per l'elaborazione del **Master Plan dell'Aeroporto** in sinergia con la divisione consulting di Fraport AG – Frankfurt Airport Service Worldwide (società di gestione dello scalo di Francoforte, Germania), mentre con Decreto Ministeriale n. 549 del 28/11/2017 è stato approvato l'affidamento in concessione trentennale dello scalo aeroportuale alla società di gestione AiRimumum 2014, ai sensi dell'art. 704 del Codice della Navigazione, il quale consente la piena operatività dell'aeroporto da parte del gestore.

Le linee principali di azioni che andranno sviluppate sono le seguenti:

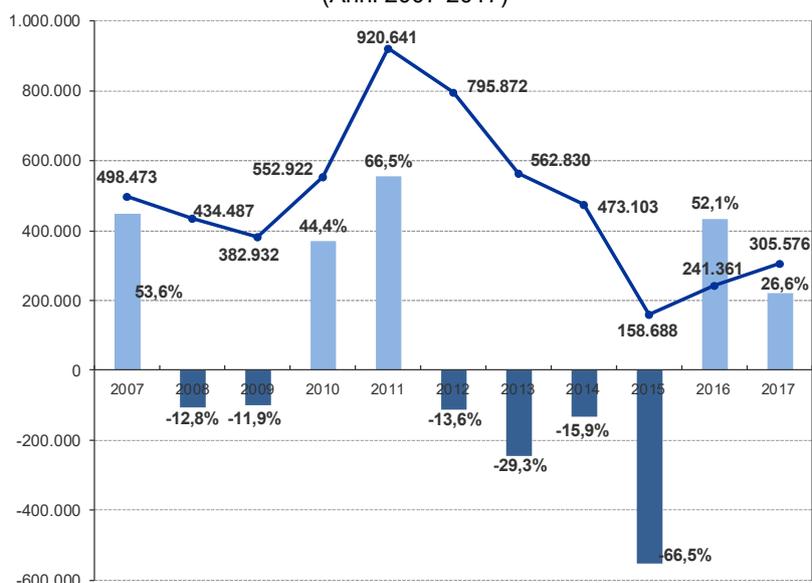
Tabella 88
Linee principali di azione aeroporto di Rimini

	Passeggeri	Cargo
DRIVER PREVISTI	Rafforzare le relazioni con la Federazione Russia per sviluppare l'“outgoing” e il “business” verso la Russia al fine di destagionalizzare lo scalo; individuazione di nuove rotte strategiche per il territorio e per le compagnie (Nord Europa e Israele); sviluppo linea turismo fieristico, congressuale e correlato ad eventi	Diventare un hub logistico specializzato utilizzando la pista che ha la lunghezza necessaria per consentire l'atterraggio dei velivoli 767, sfruttare la vicinanza delle infrastrutture ferroviarie e stradali e l'operatività concentrata prevalentemente nei mesi estivi. Coinvolgimento nel business della Repubblica di San Marino
TARGET PREVISTI	Nel 2020 registrare 2.000.000 passeggeri	

A fronte di queste ipotesi, nel Business Plan vengono conseguentemente individuati come investimenti prioritari:

- ampliamento area aeroportuale da destinare a parcheggi, riqualificazione terminal, aree di stazionamento di navette di collegamento per il territorio, per le città d'arte e per attività ricreative e commerciali in grado di attrarre soggetti non coinvolti con la operatività classica dell'aeroporto;
- progetto strategico di upgrade del sistema di sicurezza dell'aeroporto.

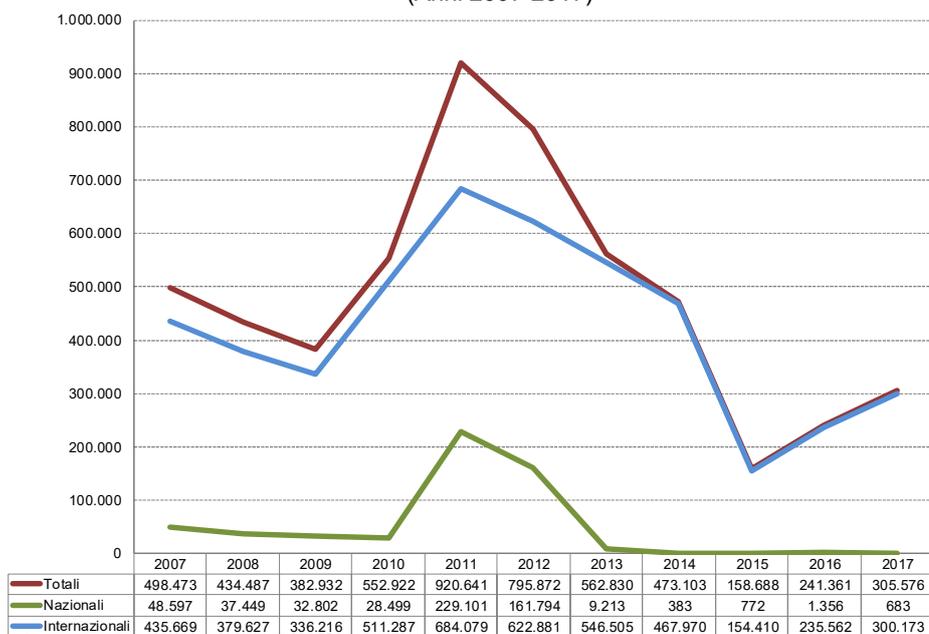
Figura 285
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Rimini
 (Anni 2007-2017)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

A seguito della ripresa dei voli commerciali avviata nel 2015, il biennio successivo 2016-2017 ha registrato segnali positivi in termini di passeggeri, registrando in totale nell'ultimo anno appena trascorso **305.576 passeggeri** (quasi **+27%** rispetto al 2016). Nello specifico la **componente internazionale ha rappresentato il 98% del totale** passeggeri (+27,4% rispetto al 2016), confermando la preponderanza dello scalo riminese verso una specializzazione leisure, mentre quella nazionale è diminuita di quasi il **50% (683 passeggeri)**, sempre rispetto all'anno precedente. Infine, nel 2017 l'Aviazione Generale e Aerotaxi hanno confermato la tendenza positiva già avviata, registrando **4.001 passeggeri, con +43,4%** rispetto all'anno precedente.

Figura 286
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Rimini
 (Anni 2007-2017)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti, ENAC.

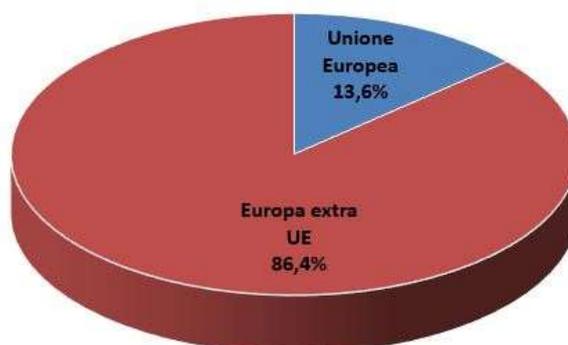
All'interno della componente internazionale particolarmente significativo è stato il contributo dell'area extra-UE, nell'ambito del quale il mercato est europeo, principalmente con la Russia e Mosca in

particolare, è risultato la prima area di riferimento dei voli incoming e outgoing, attraverso varie compagnie aeree, tra cui Ural Airlines e Aeroflot.

La sola tratta **Rimini-Mosca Domodedovo** (escludendo altri scali vicini alla capitale russa collegati con Rimini, quali Sheremetyevo) ha registrato oltre **123.550 passeggeri, pari al 40,4%** del traffico complessivo dello scalo, in calo di 3 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

Limitatamente all'area UE, nel 2017 il Paese maggiormente connesso è stato il Lussemburgo (7.292 passeggeri), seguito da Polonia (5.977) e Spagna (4.708), mentre i voli da/per la Germania non sono stati effettuati.

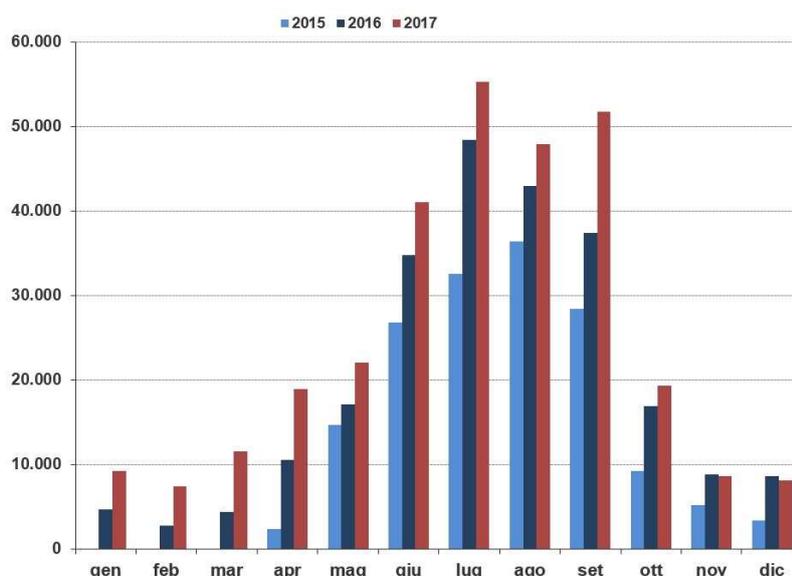
Figura 287
Ripartizione passeggeri per destinazione
(Anno 2017)



Fonte: elaborazione dati ENAC.

I dati mensili mostrano le differenze più marcate in corrispondenza del periodo estivo, durante il quale Rimini ha sempre realizzato la maggior parte del traffico, in cui operano sia vettori aerei di linea che charter, diretti principalmente nell'est europeo. Nei restanti mesi il flusso passeggeri è risultato essere più contenuto.

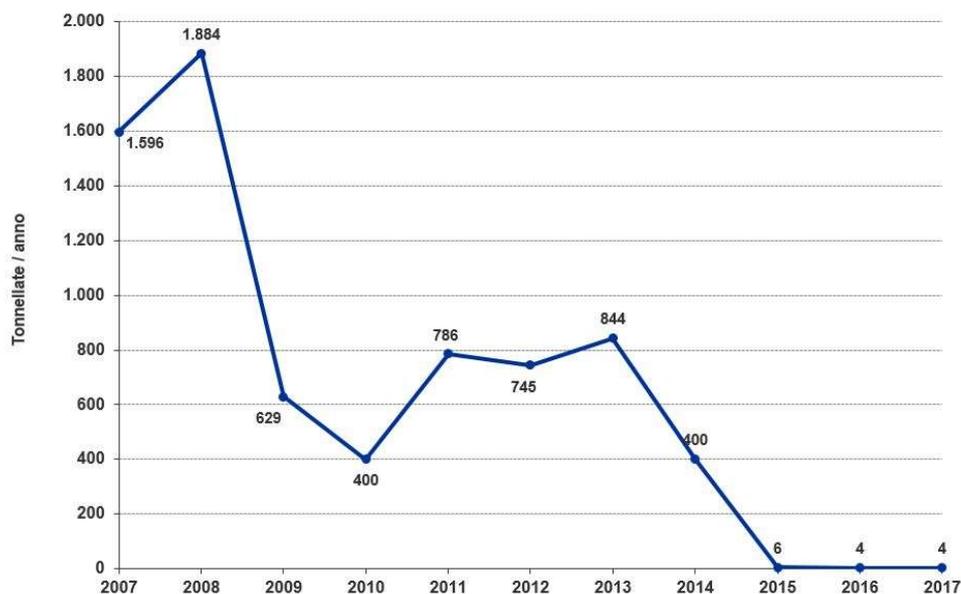
Figura 288
Traffico mensile passeggeri nell'aeroporto di Rimini
(Anni 2015-2017)



Fonte: elaborazione dati ENAC.

Relativamente al **traffico cargo**, dell'aeroporto di Rimini ha registrato nel 2017 valori contenuti di merce (4 tonnellate) di poco superiore alla merce gestita nell'anno precedente.

Figura 289
Traffico cargo nell'aeroporto di Rimini
 (Anni 2007-2017)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

10.4 GLI ACCORDI TERRITORIALI PER IL POLO FUNZIONALE E LA DECARBONIZZAZIONE: ASSETTI TERRITORIALI, INFRASTRUTTURALI E ACCESSIBILITÀ

■ ACCORDO TERRITORIALE PER IL POLO FUNZIONALE AEROPORTO DI BOLOGNA

Sottoscritto il 15 luglio 2008 tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e ADB – Aeroporto di Bologna SpA, l'Accordo Territoriale definisce **le politiche di sviluppo e le scelte strategiche** comuni per la crescita del polo funzionale dell'Aeroporto di Bologna, individuando obiettivi e contenuti della pianificazione condivisi, nonché gli interventi di livello sovracomunale necessari al rilancio dell'area e al suo riequilibrio ecologico e paesistico.

L'Accordo prefigura un **nuovo assetto territoriale urbanistico e infrastrutturale** per il Polo funzionale dell'Aeroporto al fine di qualificarlo come portale strategico internazionale per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo, legato prevalentemente al traffico passeggeri civile.

L'assetto proposto prevede principalmente la realizzazione di una nuova aerostazione, lo spostamento della zona merci a ovest, la realizzazione di importanti funzioni economiche integrative e complementari al traffico aereo, l'attuazione di interventi per garantire la sostenibilità e il corretto inserimento del Polo funzionale nel contesto territoriale di riferimento.

Sono poi definite le condizioni infrastrutturali e ambientali per lo sviluppo del Polo funzionale dell'Aeroporto tenendo conto delle dinamiche di evoluzione e crescita del traffico aereo, nonché di sviluppo delle attività ad esso correlate e individuati gli interventi per migliorare l'accessibilità, ridurre gli impatti ambientali e paesaggistici, con l'obiettivo di pianificare una crescita sostenibile.

In particolare per il nuovo aeroporto bolognese da 10 milioni di passeggeri vengono condivisi:

- la perimetrazione del polo Funzionale, che ricomprende le aree sulle quali è previsto lo sviluppo delle attività aeroportuali di ADB, le aree demaniali militari, nonché le aree poste a nord del limite aeroportuale fino alla zona produttiva di san Vitale di Reno, da vocare come zona di salvaguardia delle funzioni aeroportuali;
- lo schema di assetto, e le condizioni di integrazione funzionale con i sistemi di trasporto pubblico e privato dell'area urbana centrale e del territorio provinciale ed extraprovinciale;
- l'assetto urbanistico e infrastrutturale dell'intorno;
- l'individuazione e la regolazione delle attività integrative e complementari alle funzioni aeroportuali ammesse;
- il recupero e la riqualificazione delle aree;
- la verifica delle condizioni di sostenibilità territoriale, ambientale e di mobilità delle diverse scelte;
- gli interventi per la rinaturalizzazione/riqualificazione e le azioni ecologico/paesaggistiche, che in particolare riguardano la fascia arborea per l'inserimento paesaggistico del fronte nord del Polo Funzionale e i nodi ecologici collegati, relativi al bacino di laminazione delle acque a servizio dell'aeroporto (ex cava Olmi) e all'area libera interclusa nel sistema urbano di Lippo di Calderara.

■ ACCORDO TERRITORIALE ATTUATIVO PER LA DECARBONIZZAZIONE DELL'AEROPORTO MARCONI

L'Aeroporto di Bologna in questi anni è cresciuto costantemente, i **passenger transitati nello scalo nel 2017 sono stati 8.198.156 con una crescita del 6,7% rispetto al 2016**. A questi si aggiungono 2.000 addetti che ogni giorno vi lavorano.

Oggi per raggiungere l'obiettivo della crescita sostenibile dello scalo e per avere un Aeroporto di livello europeo, dotato delle più moderne tecnologie e dei criteri di gestione sostenibile, si è condiviso un Piano Programma di azioni per lo sviluppo energetico e ambientale, attraverso il quale si intende **"decarbonizzare"** l'Aeroporto Marconi di Bologna entro il 2023.

Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno, ADB, SRM e TPER hanno sottoscritto a giugno 2015 un nuovo Accordo Territoriale, ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/00, con il quale vengono assunti gli impegni economici, gestionali e procedurali per l'attuazione di azioni finalizzate alla riduzione della CO₂, intervenendo su tre grandi aree tematiche:

1. miglioramento della accessibilità pubblica e privata;
2. efficientamento energetico delle infrastrutture aeroportuali gestite da ADB;
3. realizzazione della fascia verde boscata sul perimetro nord dello scalo aeroportuale.

In particolare questo nuovo Accordo prevede 13 azioni e interviene su tre aree tematiche:

- **rete ecologica e paesaggio**: creazione di una grande fascia boscata verde di 89 ettari, sul perimetro nord dello scalo e miglioramento del sistema delle aree ecologiche del Fiume Reno;
- **accessibilità pubblica e privata**: realizzazione di due importanti piste ciclabili (la prima su via del Triumvirato nel Comune di Bologna e la seconda di collegamento tra la fermata SFM Calderara-Bargellino e la frazione di Lippo), incentivi all'uso del trasporto pubblico (realizzazione del People Mover, miglioramenti sulla efficienza del servizio Aerobus BLQ e abbonamenti agevolati per gli addetti) e per i veicoli privati, incentivi all'uso di mezzi ibridi elettrici;

- **efficienza energetica:** aumento delle prestazioni energetiche degli edifici aeroportuali gestiti direttamente da ADB (sostituzione delle centrali a gasolio, dei corpi illuminanti con sistemi a LED, implementazione sugli edifici di sistemi per la produzione di energia da fonti rinnovabili).
- ADB interviene con un investimento di **più di 6,5 milioni di euro** per opere di compensazione ambientale, a cui si aggiungono 1,1 milioni di euro nel solo periodo 2016-2019 per l'efficientamento energetico delle infrastrutture direttamente gestite dalla società.

Nello specifico saranno attuate le seguenti **13 azioni**:

- realizzazione della fascia boscata di compensazione ambientale e inserimento paesaggistico con pista ciclabile di collegamento tra la stazione SFM Calderara-Bargellino e le aree urbanizzate di Lippo e San Vitale di Reno;
- realizzazione di una pista ciclabile su Via del Triumvirato;
- collegamento dell'aerostazione alla stazione SFM "Borgo Panigale Scala";
- inserimento del Polo Aeroporto nella rete cicloturistica europea;
- realizzazione del "People Mover";
- completamento della stazione SFM "Borgo Panigale Scala";
- ottimizzazione del servizio Navetta BLQ Aerobus;
- navette di servizio aeroportuale per il trasferimento dei passeggeri ai parcheggi esterni, con mezzi a ridotta emissione di CO₂;
- applicazione di misure volte a ridurre l'utilizzo dell'auto privata e incentivare l'uso di veicoli a bassa emissione di CO₂ da parte dei passeggeri;
- applicazione di incentivi contrattuali per la messa a disposizione di auto a nolo a bassa emissione di CO₂;
- installazione di postazioni di ricarica dei mezzi elettrici;
- istituzione del Mobility Manager di Zona Aeroportuale (MMZA) nel suo complesso;
- redazione del Piano della Mobilità della Zona Aeroportuale (PSCL) per gli addetti complessivi dell'ambito;
- azioni di efficientamento energetico sulle infrastrutture aeroportuali gestite da ADB;
- comunicazione sulla mobilità sostenibile e servizi smart per l'accessibilità all'Aeroporto.

In attuazione degli impegni assunti, nel corso del 2016 ADB ha provveduto allo sviluppo progettuale della fascia boscata a nord dell'Aeroporto e della pista ciclabile lungo via Triumvirato. Inoltre, sono proseguiti gli interventi di efficientamento energetico sulle infrastrutture e impianti aeroportuali.

■ PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE – MASTERPLAN 2009-2023 DELL'AEROPORTO DI BOLOGNA

Il Piano di sviluppo aeroportuale fissa gli obiettivi di crescita infrastrutturale in coerenza con le previsioni di sviluppo del traffico passeggeri, movimenti e merci.

Il Piano di sviluppo aeroportuale (2009-2023) fornisce, per l'insieme dei sistemi funzionali dell'aeroporto, il quadro di riferimento all'interno del quale l'aeroporto stesso potrà evolversi e svilupparsi definendo un perimetro massimo del sedime e una capacità massima in termini di movimenti di aeromobili, passeggeri, merci ed autoveicoli.

Il Piano identifica i principali interventi per l'ammodernamento e il potenziamento dell'Aeroporto di Bologna sulla base delle ipotesi di evoluzione del traffico agli orizzonti temporali 2013 /2018/ 2023, con conseguente aggiornamento degli indirizzi di pianificazione strategica nel lungo periodo e intende soddisfare, con adeguati livelli di servizio, i nuovi obiettivi di traffico passeggeri previsti per le diverse fasi temporali, mediante la programmazione dei necessari interventi di potenziamento della infrastruttura aeroportuale.

Il piano di sviluppo aeroportuale (PSA) dell'aeroporto di Bologna 2009-2023 è stato approvato da ENAC in via definitiva nel febbraio 2016 a seguito della valutazione di impatto ambientale e della conferenza dei servizi avviata dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Emilia Romagna-Marche che nel 2015 ha emesso l'atto di chiusura del procedimento con le condizioni e prescrizioni di cui ai pareri e alle autorizzazioni emesse dagli Enti competenti.

Nel corso del 2016 e 2017 sono continuate le attività della fase 2 del Masterplan: sono progredite le progettazioni per la riprotezione degli Enti di Stato (caserma distaccamento aeroportuale dei Vigili del Fuoco, basi elicotteristi), per il nuovo edificio Cargo, per la riprotezione del deposito carburanti, per la passerella di collegamento alla stazione People Mover; è stato completato il nuovo parcheggio in area ex Autostrade, l'ampliamento dei parcheggi all'interno del sedime aeroportuale, la riqualifica del piazzale aeromobili ex Aeroclub, la nuova viabilità ciclo pedonale all'interno del sedime aeroportuale e i tre nuovi pontili di imbarco. Procedono i lavori di realizzazione della stazione Aeroporto del People Mover con il completamento delle opere civili all'interno del sedime aeroportuale, la piazzola e l'edificio Deicing.

Proseguono le progettazioni relative al terminal passeggeri e al parcheggio multipiano, che richiedono l'approvazione dell'aggiornamento PSA (già approvato tecnicamente da ENAC nel luglio 2017). Nel corso del 2018 seguirà l'iter di approvazione finale presso il Ministero dell'Ambiente e la conferenza dei servizi.