

Capitolo 10

Il settore aeroportuale

10 Monitoraggio del settore

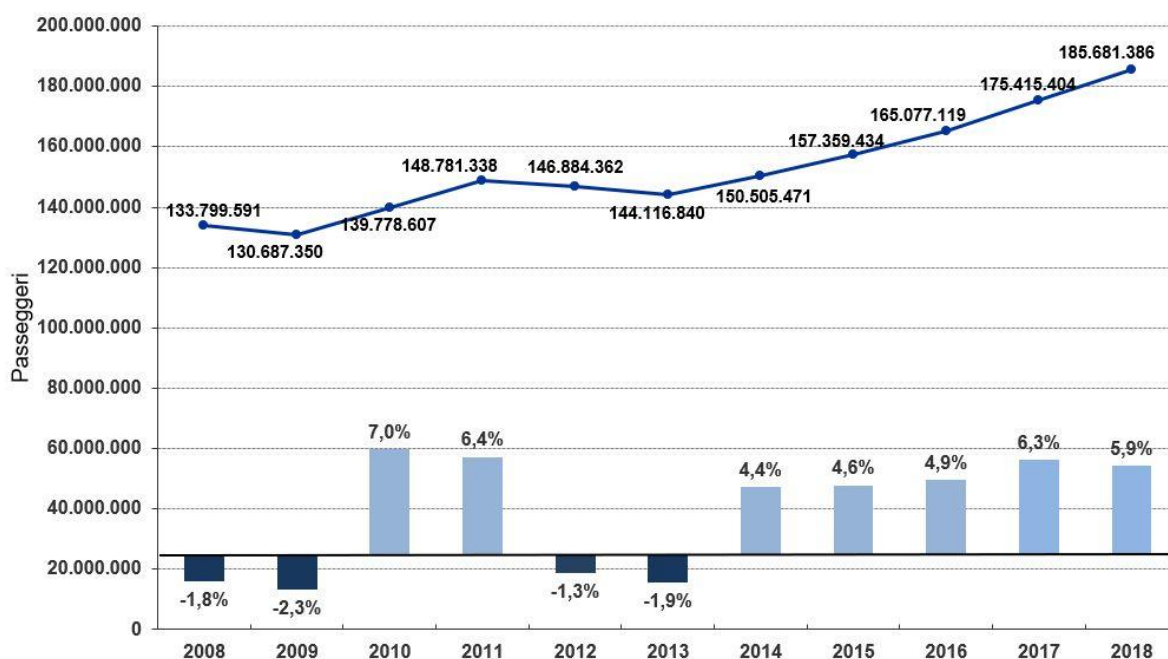
10.1 PREMESSA

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 2018.

10.2 INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Il traffico complessivo passeggeri negli aeroporti nazionali ha fatto registrare nel 2018 **una crescita di quasi il 6% rispetto al 2017**, assestandosi a **185.681.386 passeggeri/anno** (comprensivo dei servizi di Aerotaxi e Aviazione Generale) e confermando il trend in aumento costante dal 2013. Si tratta del quinto anno consecutivo di aumento, dopo il calo registrato nel biennio 2012-13, allineandosi sostanzialmente alla media registrata in Unione europea, la quale si è assestata nel 2017 a +6,1%⁵⁸ rispetto all'anno precedente.

Figura 251
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Nel 2018, escludendo i tre gate intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia), i 5 scali nazionali maggiormente performanti in termini di aumento percentuale di passeggeri dei servizi commerciali rispetto l'anno precedente sono stati Genova (16,7%), Napoli (15,8%), Palermo (14,7%) e Verona (11,8%).

⁵⁸ Fonte: ACI Europe.

Gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Venezia e Napoli si confermano invece i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri transitati. Milano Linate, con una perdita del 3,3%, è scesa alla settima posizione, seguita dall'**aeroporto di Bologna in ottava posizione**, nonostante il buon risultato registrato in termini di passeggeri transitati.

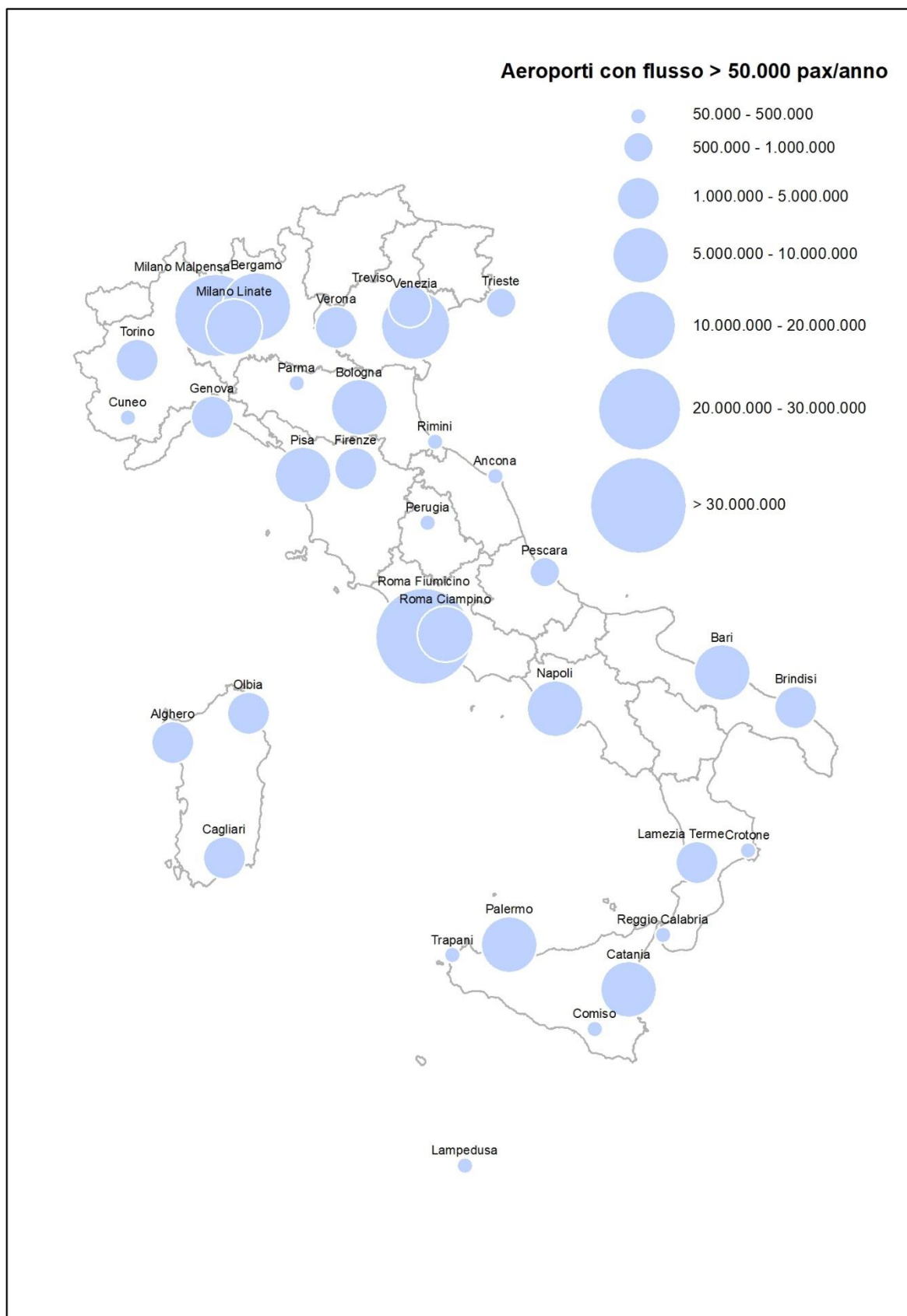
Di seguito si riporta la tabella riepilogativa degli **aeroporti nazionali**.

Tabella 76
Traffico passeggeri negli aeroporti italiani
(Anno 2018)

Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2017 %	Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2017 %
1	-	Roma Fiumicino	42.995.119	4,9	21	+2	Genova	1.455.627	16,5
2	-	Milano Malpensa	24.725.490	11,5	22	-1	Alghero	1.365.129	3,3
3	-	Bergamo	12.938.572	4,9	23	+1	Trieste	772.517	-1,1
4	+1	Venezia	11.184.608	7,8	24	+1	Pescara	666.691	-0,2
5	+1	Catania	9.933.318	8,9	25	-3	Trapani	480.524	-62,8
6	+1	Napoli	9.932.029	15,8	26	-	Ancona	452.567	-6,7
7	-3	Milano Linate	9.233.475	-3,3	27	-	Comiso	424.487	-2,9
8	-	Bologna	8.506.658	3,8	28	-	Reggio Calabria	358.372	-6,0
9	+1	Palermo	6.628.558	14,8	29	-	Rimini	308.000	0,8
10	-1	Roma Ciampino	5.839.737	-0,8	30	n/a	Lampedusa	269.873	n/a
11	-	Pisa	5.463.080	4,4	31	-1	Perugia	223.436	-10,7
12	-	Bari	5.030.760	7,4	32	-	Cuneo	114.271	-6,1
13	+1	Cagliari	4.370.008	5,1	33	n/a	Crotone	83.854	n/a
14	-1	Torino	4.084.923	-2,2	34	-3	Parma	79.014	-51,1
15	-	Verona	3.459.807	11,6	35	-2	Bolzano	18.492	14,3
16	-	Treviso	3.308.955	9,7	36	-1	Grosseto	10.558	-1,9
17	-	Olbia	2.999.253	6,7	37	-3	Brescia	8.589	-37,9
18	+1	Lamezia Terme	2.756.211	8,2	38	-2	Foggia	522	-3,3
19	-1	Firenze	2.719.081	2,3	39	-2	Taranto-Grottaglie	365	122,6
20	-	Brindisi	2.478.856	6,8	Totale			185.423.109	5,9

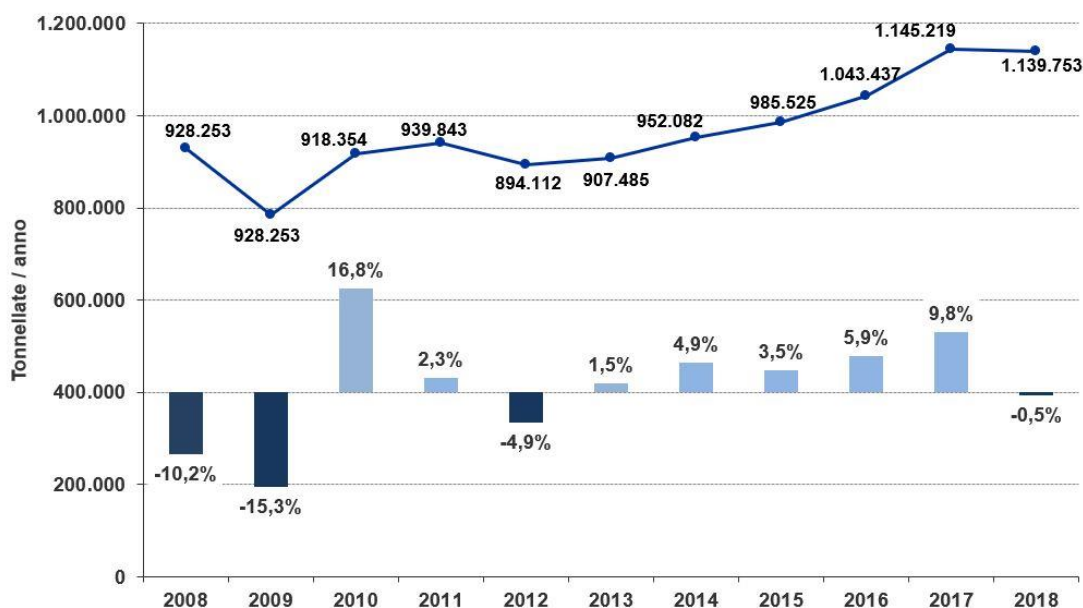
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Figura 252
Traffico annuale passeggeri nei principali aeroporti italiani
 (Anno 2018)



Riguardo al **settore cargo nazionale** nel 2018, il segmento ha registrato una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente che tuttavia, con circa **1,14 milioni di tonnellate di merce movimentata (-0,5%)**, si è posizionato al di sotto della **media europea (+1,8%)**⁵⁹. Comunque, è opportuno sottolineare che, a livello europeo, il cargo ha registrato un significativo rallentamento della crescita delle merci movimentate (nel 2017 fu di circa **+8,4%**). 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.

Figura 253
Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Tabella 77
Traffico cargo negli aeroporti italiani
 (Anno 2018)

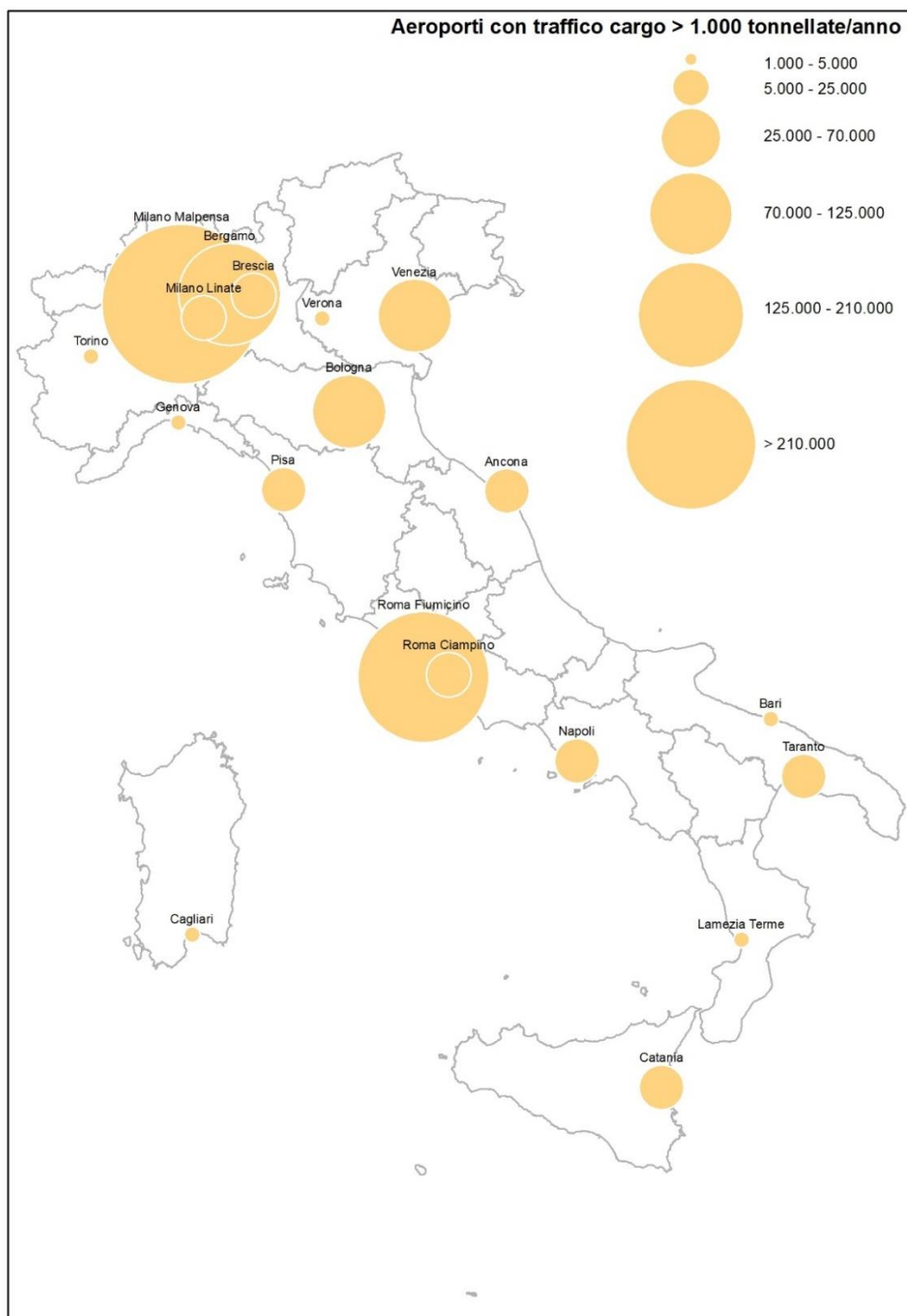
Pos.	Diff.	Aeroporto	Cargo/anno (tonn.)	Var. 2017 %	Pos.	Diff.	Aeroporto	Cargo/anno (tonn.)	Var. 2017 %
1	-	Milano Malpensa	572.775	-2,9	17	-1	Genova	2.876	11,4
2	-	Roma Fiumicino	205.879	10,7	18	-1	Bari	1.762	12,1
3	-	Bergamo	123.032	-2,3	19	-1	Lamezia Terme	1.007	1,9
4	-	Venezia	68.029	11,8	20	-	Trieste	424	36,5
5	-	Bologna	52.681	-6,1	21	-2	Palermo	374	15,4
6	-	Brescia	23.768	-31,7	22	-	Firenze	249	16,2
7	-	Roma Ciampino	18.259	7,1	23	-	Olbia	152	-19,2
8	-	Milano Linate	12.571	-9,0	24	-3	Parma	98	-60,9
9	-	Napoli	11.691	5,6	25	-	Pescara	72	38,5
10	-	Pisa	11.644	9,9	26	-2	Brindisi	56	-37,1
11	n.d.	Taranto-Grottaglie	6.838	7,6	27	n.d.	Rimini	34	756,2
12	+1	Ancona	6.741	-1,0	28	-1	Reggio Calabria	25	-34,0
13	-2	Catania	6.419	-4,1	29	-3	Trapani	17	-58,5
14	-2	Torino	4.731	-20,8	30	n.d.	Lampedusa	16	5,6
15	n.d.	Verona	3.943	-1,5	31	n.d.	Alghero	2	-69,9
16	-1	Cagliari	3.588	25,4			Totale	1.139.753	-0,5

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

⁵⁹ Fonte: ACI Europe.

Come a livello europeo, anche in Italia il traffico cargo ha una ripartizione sul territorio concentrata in un numero limitato di nodi. Nel 2018, sostanzialmente in linea con l'anno precedente, con quasi 570.000 tonnellate, l'aeroporto di Milano Malpensa si riconferma essere l'hub principale (nonostante la flessione registrata di -2,9% rispetto al 2017), seguito da Roma Fiumicino (in contro tendenza rispetto all'andamento nazionale, con circa 206.000 tonnellate). Complessivamente, i primi dieci aeroporti sono rimasti tutti stabili nella posizione di riferimento in base alle tonnellate di merce movimentata. Tuttavia, in termini di aumento percentuale rispetto all'anno precedente, spiccano gli aeroporti di Roma Fiumicino (+10,7%), Venezia (+11,8%) e Pisa (+9,9%).

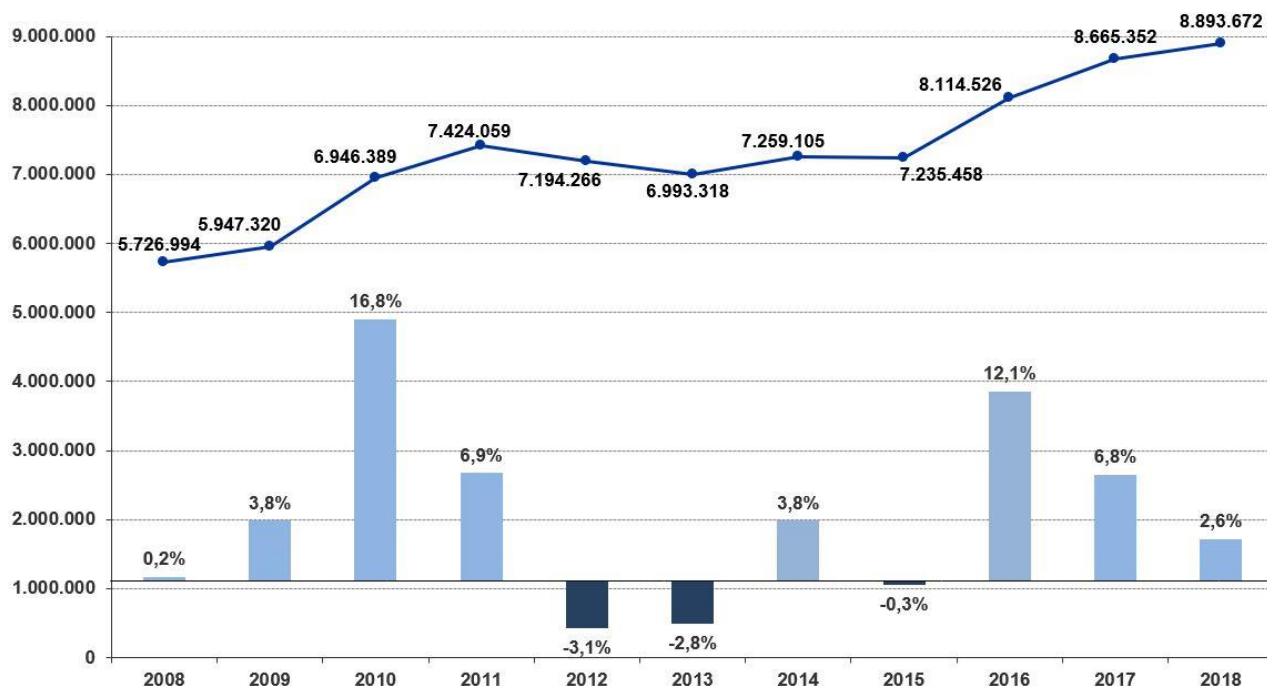
Figura 254
Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani
 (Anno 2018)



10.3 GLI AEROPORTI REGIONALI PRINCIPALI E I RELATIVI FLUSSI DI TRAFFICO

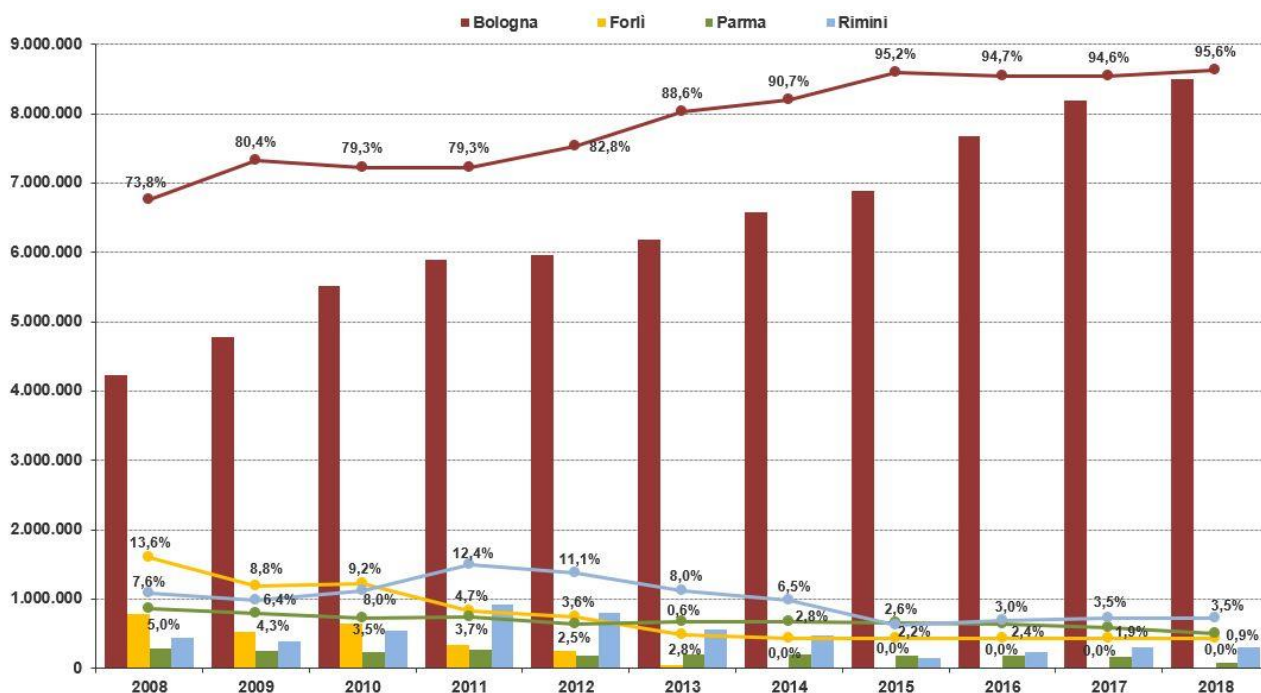
Nel 2018, con **8.893.672 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna ha registrato un nuovo leggero aumento rispetto all'anno precedente, con quasi il **3%** di crescita, confermando il trend positivo già avviato nel 2014. Ciò è dovuto alla crescita degli scali di Rimini (+0,8%) e Bologna (+3,8%), nonostante la diminuzione dei passeggeri transitati dallo scalo di Parma (-51,1%). Gli scali di Bologna e Rimini hanno quindi compensato per ora sia le ulteriori perdite dello scalo di Parma che la totale inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì.

Figura 255
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna - Totale
(Anni 2008-2018)



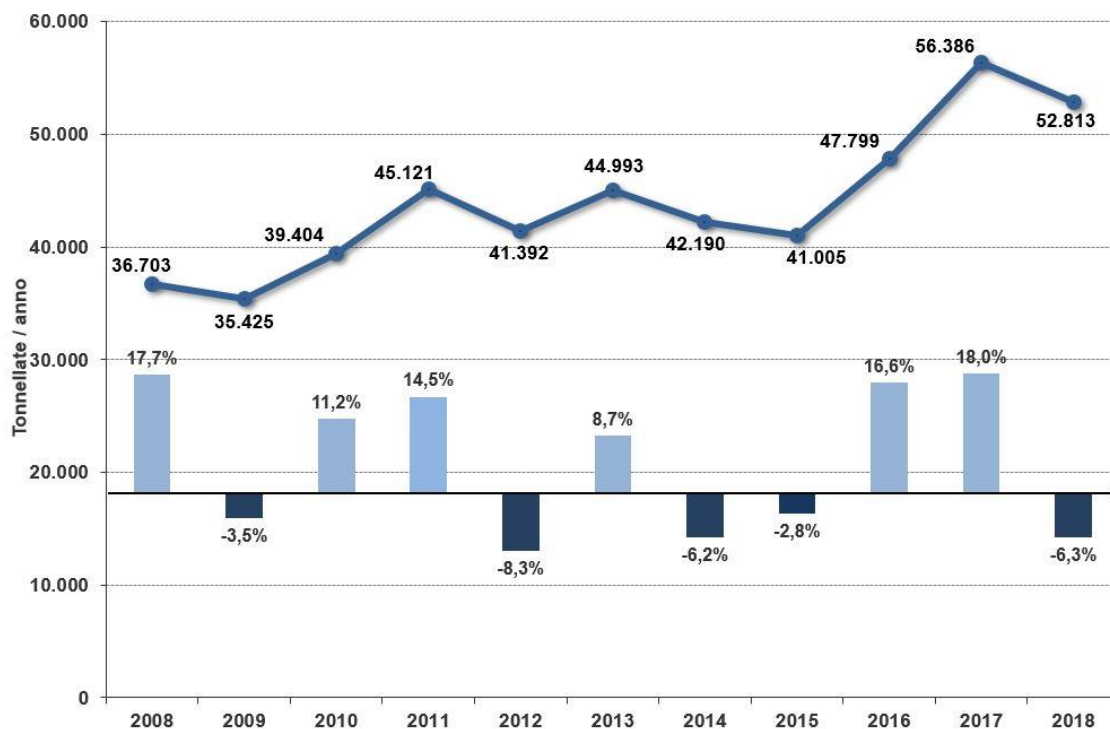
Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

Figura 256
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – Ripartizione per aeroporti
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

Figura 257
Traffico annuale cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

Riguardo al settore cargo in Emilia-Romagna, dopo un biennio di crescita, il 2018 ha registrato una flessione complessiva degli aeroporti regionali di **-6,3%**, pari a **52.813 tonnellate/anno** trasportate (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta). Ciò è dovuto da una flessione combinata degli aeroporti di Bologna (-6,1%) e di Parma (-60,9%), mentre Rimini, in controtendenza, ha registrato un aumento percentuale considerevole (pari a 34 tonnellate) rispetto al 2017. Considerato il “peso” in termini percentuali dell’Aeroporto di Bologna nel segmento cargo a livello regionale, la crescita del Fellini di Rimini non è stata sufficiente a compensare la flessione complessiva registrata nel 2018. 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 ed 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 ed 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 via di completamento i lavori per la realizzazione del “People Mover”, la navetta automatica e sopraelevata che collegherà in poco più di 7 minuti la stazione ferroviaria

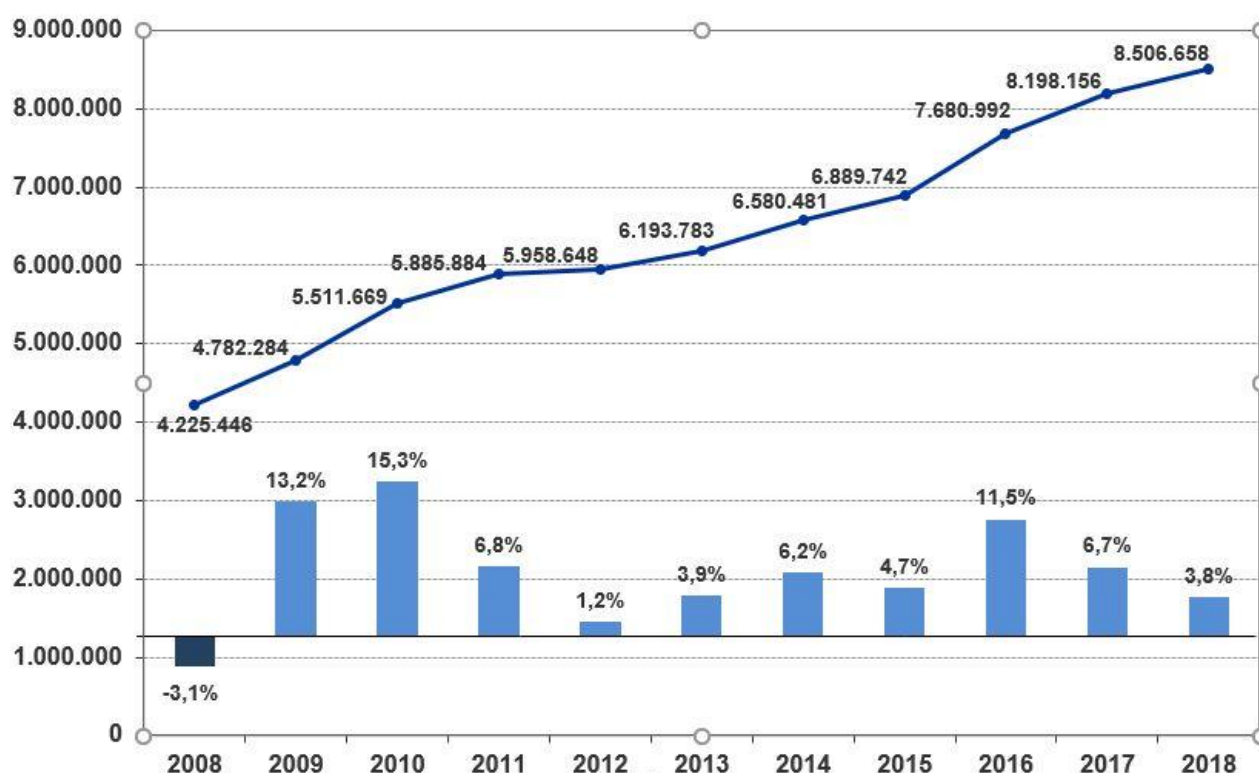
centrale di Bologna e il terminal aeroportuale del Marconi. L'entrata in esercizio della navetta è prevista nel 2019.

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%.

Nell'ultimo decennio l'aeroporto di Bologna ha registrato sempre un trend positivo, chiudendo il 2018 con un nuovo record di traffico: **oltre 8,5 milioni di passeggeri (8.506.658)**, pari a un aumento del **3,8%**, contro il 5,9% della media nazionale. Nel 2018, l'Aeroporto di Bologna è risultato essere in ottava posizione nella classifica nazionale degli aeroporti per traffico passeggeri, tramite il quale sono state servite 114 destinazioni: la presenza nello scalo di alcune delle maggiori compagnie di bandiera europee insieme ad alcuni dei principali vettori low cost e lo stretto legame con gli hub Internazionali fanno dello scalo di Bologna il quarto aeroporto in Italia per connettività mondiale ed il primo in Europa in termini di crescita di connettività nel decennio 2004-2014⁶⁰.

Fonte: elaborazioni dati, Assaeroporti.

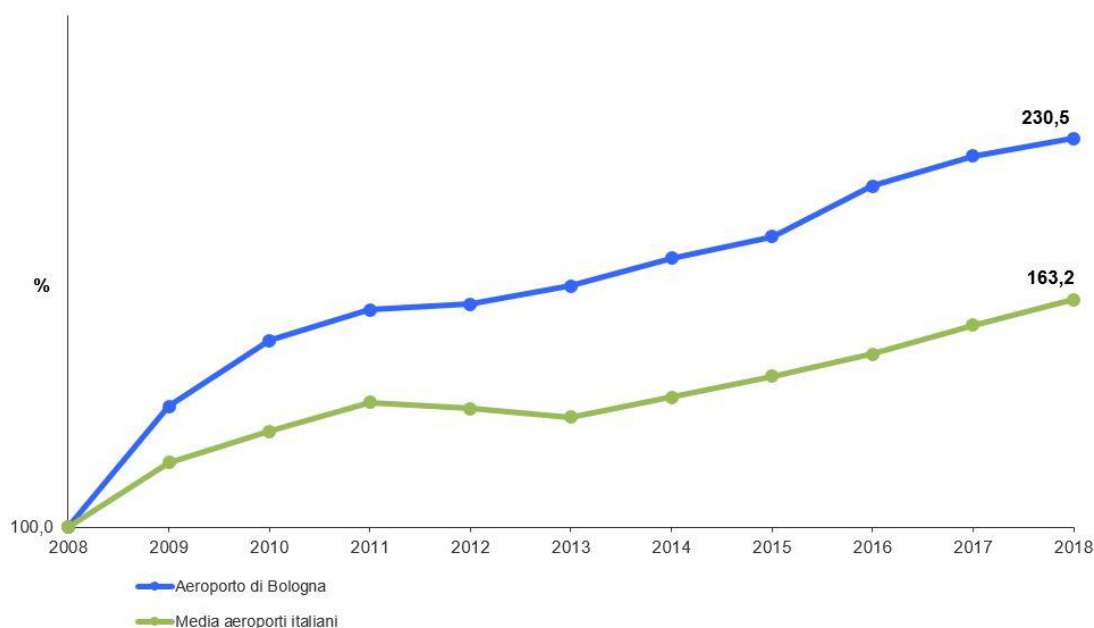
Figura 258
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Bologna
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

⁶⁰ Fonte: ICCSAI (Fact Book 2017), ACI Europe (Airport Connectivity Report 2004-2014).

Figura 259
Aumento percentuale crescita aeroporto di Bologna confronto media nazionale
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

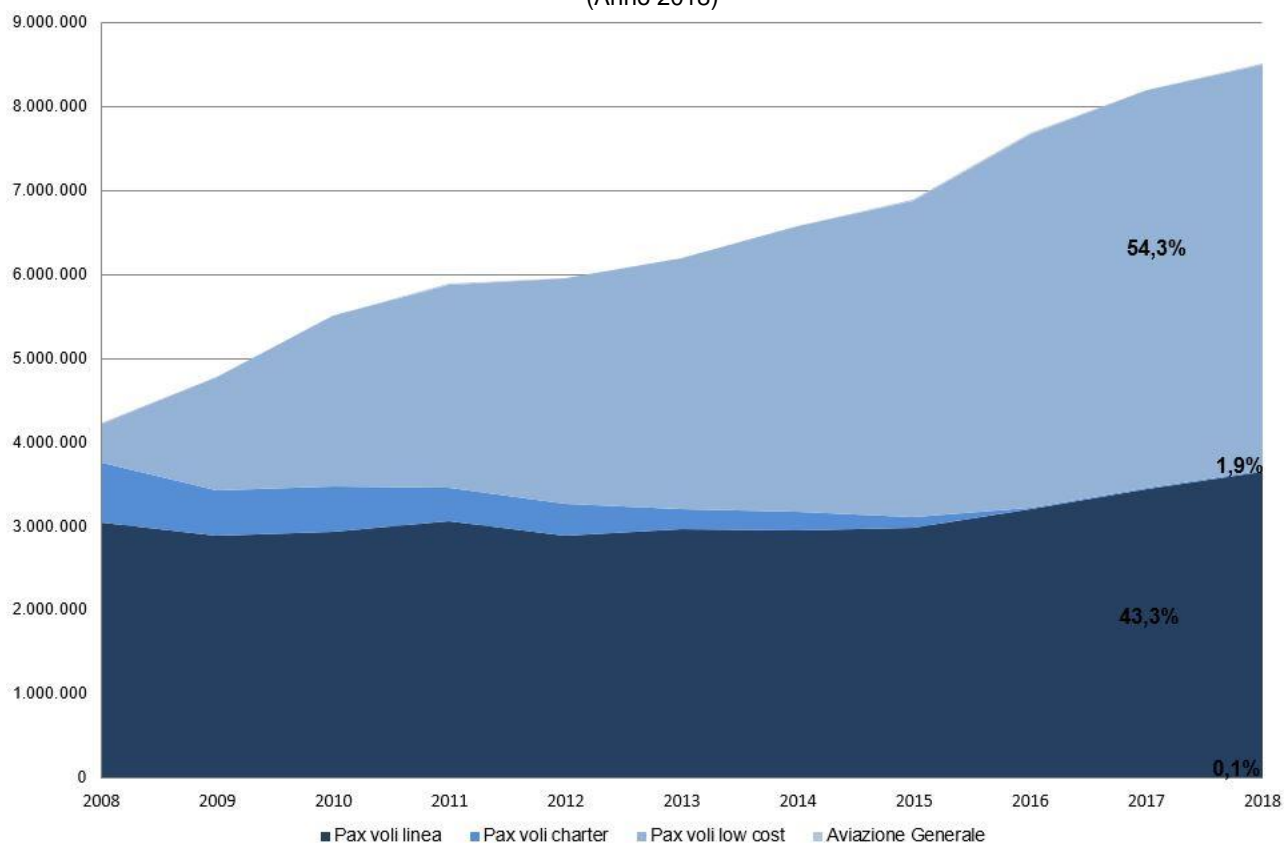
A trainare l'incremento sono stati i **passaggeri sui voli internazionali, pari a 6.518.777 passeggeri (+4,4%)**, che oggi rappresentano il **76,6%** dei passeggeri complessivi. Al trend positivo si aggiunge quest'anno anche la componente nazionale (**voli domestici, pari al 23,4% dei voli complessivi**), che rispetto al 2016 ha registrato un **+1,8%** e **1.970.905 passeggeri**. **La crescita del traffico passeggeri è supportata sia dalla componente del traffico di linea, sia dalla componente low-cost**. In particolare, **il traffico di linea ha registrato una crescita del 4,3%**, grazie all'introduzione di nuovi voli (tra cui Atene, Kiev, Tblisi, Vienna e sei destinazioni in Russia) e al potenziamento delle frequenze di alcune delle principali compagnie internazionali (tra cui il quinto volo giornaliero per Francoforte operato da Lufthansa, il quarto volo giornaliero per Amsterdam, operato da KLM, ed il terzo volo giornaliero per Mosca, operato da Aeroflot).

Anche il segmento low-cost conferma l'incremento del traffico, con una crescita del 2,6% grazie al potenziamento delle operazioni da parte dei maggiori operatori attivi nello scalo, in particolare Ryanair, che ha avviato collegamenti per Amman, Kaunas e Londra Luton, prosegue quelli per Bratislava, Colonia, Napoli e Praga e ha aumentato le frequenze per Manchester. Aumentano inoltre le frequenze operate da Vueling sulla rotta Bologna-Barcellona (da 7 a 12 frequenze settimanali) a partire dal 1° maggio 2018.

Nel 2018 si registra un aumento del traffico anche nel segmento charter (+51,3%), grazie alla ripresa dei voli per l'Egitto, che rimane tuttavia un segmento marginale rispetto al traffico complessivo dell'aeroporto.

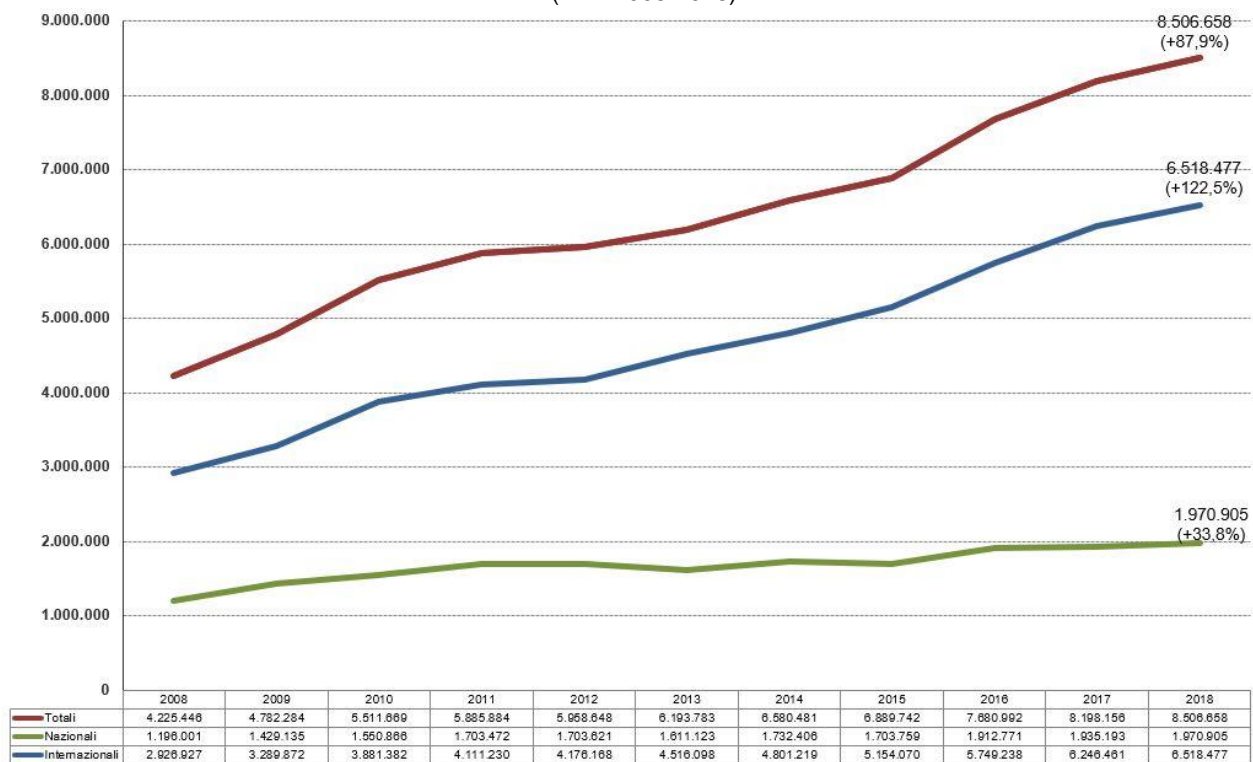
Il load factor medio (coefficiente di riempimento di un aeromobile) **conferma il positivo trend di crescita, passando dall'80,9% del 2017 all'81,3% del 2018**, grazie all'incremento dei passeggeri superiore rispetto all'aumento dei posti offerti.

Figura 260
Passeggeri/anno suddivisi per segmento di voli – Aeroporto di Bologna
 (Anno 2018)



Fonte: elaborazioni dati ENAC.

Figura 261
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Bologna
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

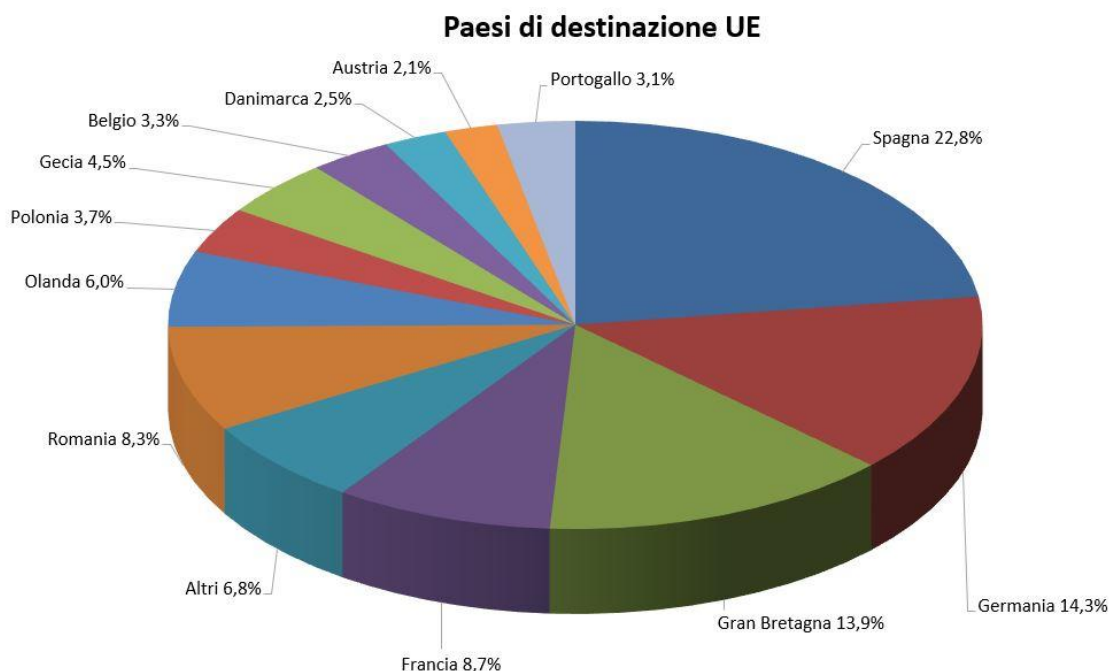
Da una lettura dell'andamento della composizione del traffico aereo nell'aeroporto di Bologna, nel decennio 2008-2018, emerge che i **passengeri complessivi trasportati sono aumentati di quasi l'88%**, di cui quelli **internazionali sono cresciuti maggiormente (+112,5%)** rispetto a quelli domestici (quasi 34%).

Nello specifico, nell'ultimo anno trascorso, i passeggeri dei **voli domestici** hanno rappresentato poco meno di un quarto del totale, in cui la tratta Bologna-Catania è risultata la più frequentata (oltre 395 mila passeggeri), seguita da Roma Fiumicino (oltre 295 mila passeggeri) e Palermo (oltre 285 mila passeggeri).

Riguardo alle **destinazioni UE**, la tratta Bologna-Barcellona è risultata essere quella maggiormente frequentata, con oltre 340 mila passeggeri, seguita dal Bologna-Francoforte e dal Bologna-Parigi. Tuttavia, se si considera la città di destinazione, **Londra** è risultata anche nel 2018 al primo posto con quasi 611 mila passeggeri (+2,7% rispetto al 2017), 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 si trovano inoltre: Madrid, Amsterdam, Bucarest e Valencia.

Figura 262
Ripartizione passeggeri per destinazione UE
(Anno 2018)

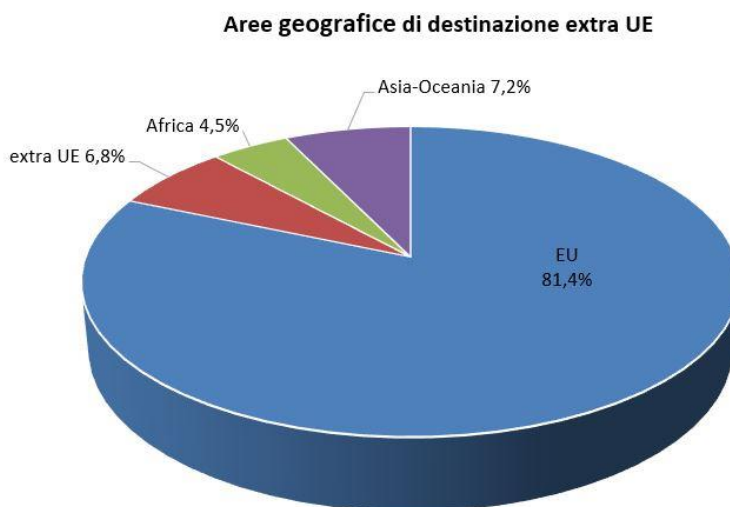


Fonte: elaborazione dati ENAC.

Se si considerano i paesi europei nel loro complesso, la **Spagna** spicca quale primo paese con il più alto numero di passeggeri trasportati da/per l'Aeroporto di Bologna (22,8% rispetto al totale dei passeggeri internazionali UE), seguita dalla Germania (14,3%) e la Gran Bretagna (13,9%).

Tra le **destinazione extra-UE/altri** paesi, la tratta Bologna-Istanbul si conferma al primo posto (con 183.785 passeggeri), seguita dal Bologna-Dubai (oltre 180 mila passeggeri) e dal Bologna-Casablanca (quasi 157 mila passeggeri).

Figura 263
Ripartizione passeggeri per destinazione extra-UE
 (Anno 2018)



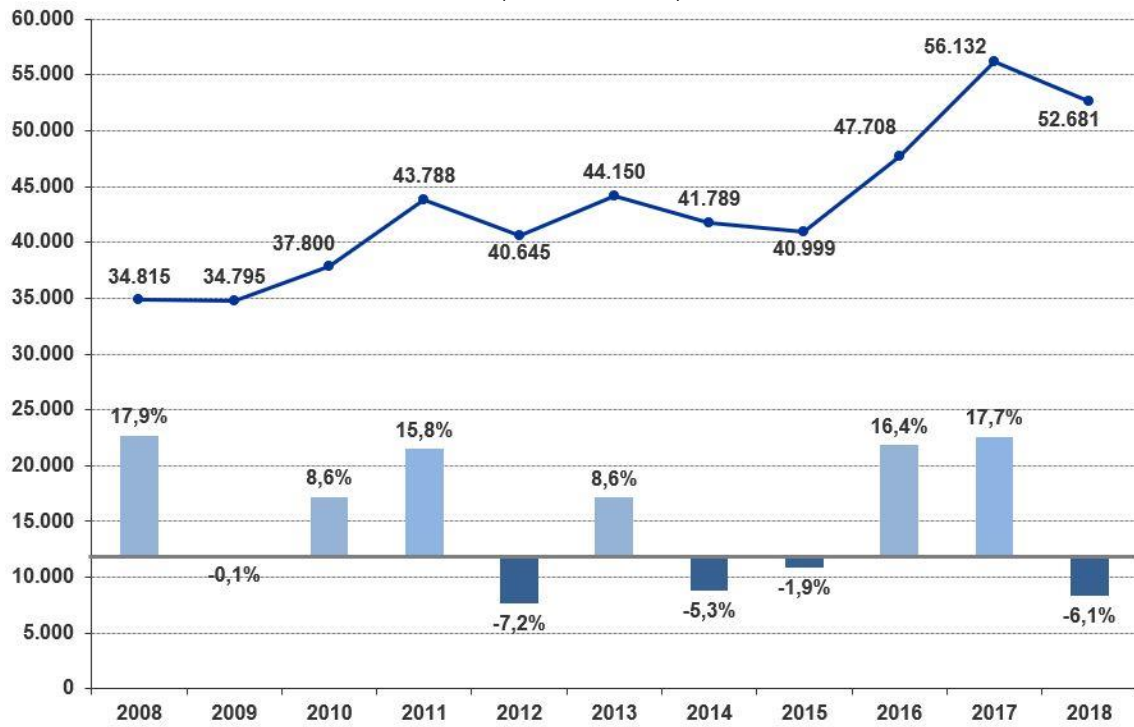
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti, ENAC.

Dall'elaborazione dei dati ENAC emerge che il traffico passeggeri dell'aeroporto Marconi sia diretto prevalentemente verso l'area dell'Unione europea (circa il 81,4% 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 6,8% e 11,7% del totale passeggeri.

Molto contenute, come sempre nel caso di Bologna, le dimensioni dell'**aviazione generale**, che ha registrato una flessione di 13,4%, con 7.178 passeggeri rispetto al 2017, mentre i transiti sono cresciuti di quasi il 23% (10.098 passeggeri).

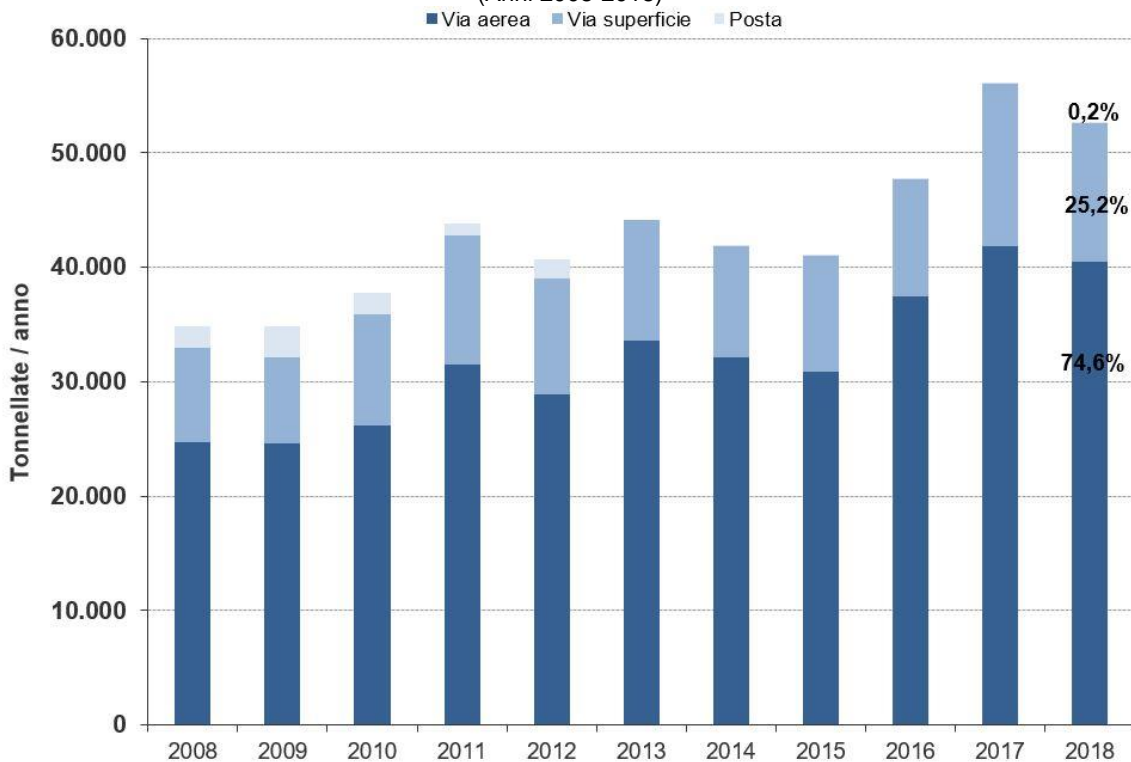
In controtendenza rispetto al traffico passeggeri, il Marconi di Bologna nel 2018 ha registrato una lieve flessione di circa il 6% **del traffico cargo**, con **52.681 tonnellate** movimentate. La diminuzione è avvenuta per tutte e 3 le tipologie di merce gestite, in cui le merci trasportate per via aerea rappresentano quasi il 77% del totale (40.474 tonnellate), seguite dalle merci trasportate via superficie con il 23% (12.141 tonnellate) sul totale gestito, mentre i prodotti postali rimangono una quota marginale (65,4 tonnellate, pari allo 0,1%). Nonostante la flessione registrata nel 2018, l'aeroporto Bologna rimane posizionata al quinto posto in Italia per merci gestite, con una quota pari a quasi il 5% del totale nazionale.

Figura 264
Traffico annuale cargo nell'aeroporto di Bologna
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Figura 265
Traffico annuale cargo per tipologia nell'aeroporto di Bologna
 (Anni 2008-2018)



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 ha ufficialmente ottenuto la concessione per la gestione totale trentennale dello scalo forlivese. Attualmente però l'aeroporto non è ancora stato riaperto 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 a seguito della procedura pubblica selettiva espletata nel 2015. A seguito della nuova procedura di affidamento in concessione di gestione dell'Aeroporto “Ridolfi”, avviata da ENAC nel febbraio 2018, la Società “F.A. Srl” si è aggiudicata la gestione totale trentennale con provvedimento dirigenziale emesso a luglio 2018. Tuttavia, al momento, lo scalo aeroportuale è ancora chiuso al servizio commerciale, in attesa, da parte della Società aggiudicataria, di ottenere le necessarie autorizzazioni dagli enti preposti.

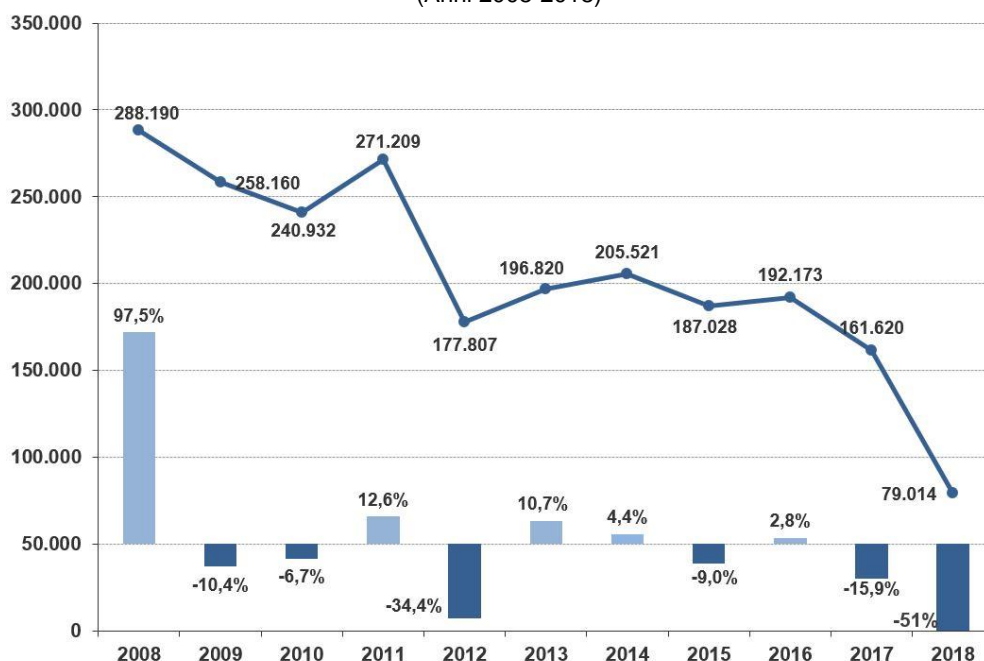
■ AEROPORTO “GIUSEPPE VERDI” DI PARMA

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.

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

Figura 266
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Parma
 (Anni 2008-2018)

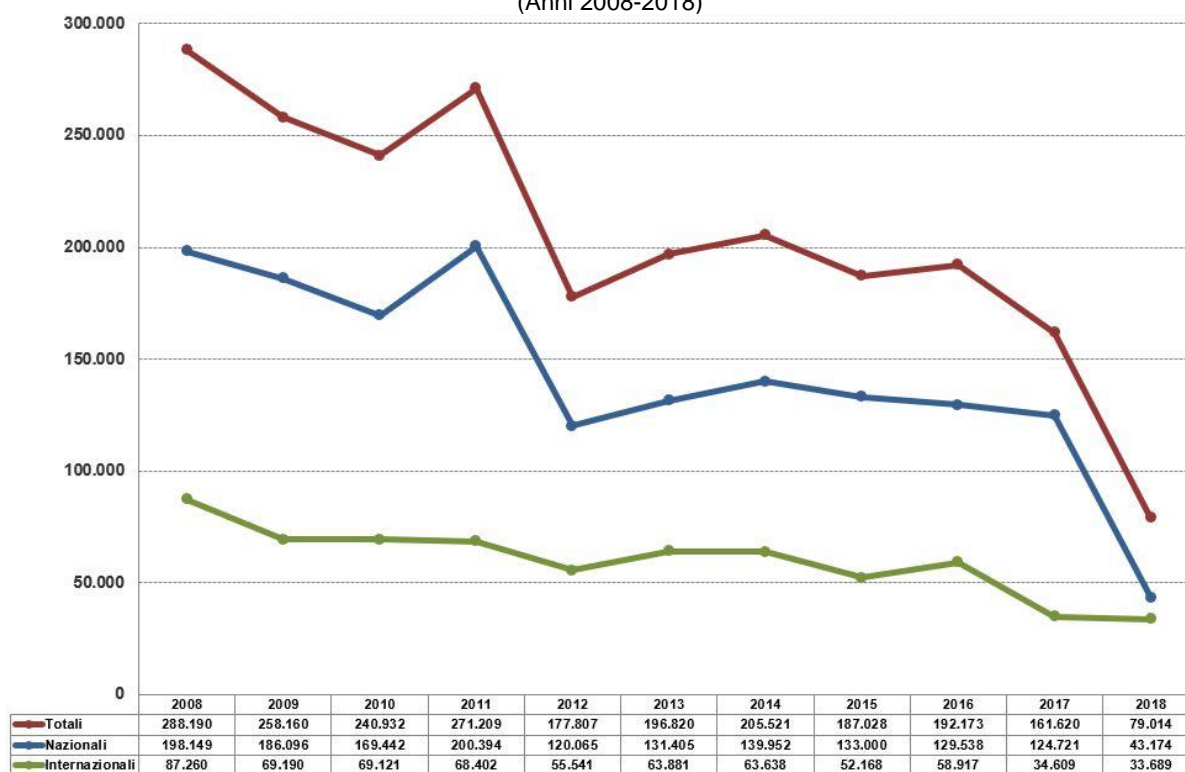


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Per il secondo anno successivo, l'Aeroporto di Parma ha registrato nuovamente nel 2018 un forte calo dei passeggeri, attestati a **79.014 passeggeri complessivi** (inclusa l'aviazione generale e aerotaxi), pari a **-51,1%** rispetto al 2017. Tale riduzione è avvenuta principalmente per la quota dei **voli domestici** (43.174 passeggeri), diminuiti di oltre il 65% rispetto all'anno precedente, mentre sostanzialmente stabile la componente dei **voli internazionali** (33.689 passeggeri, con -2,7% rispetto al 2017). Nonostante la marginalità della quota relativa all'Aviazione generale, questa componente, in contro tendenza rispetto al 2017, ha registrato un aumento pari a +3,6% (1.740 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 2008-2018 il numero di passeggeri transitati dallo scalo parmense sono diminuiti di quasi il 73%, in cui ha pesato particolarmente la riduzione dei passeggeri "domestici" di oltre il 78%, seguiti da quelli internazionali che, nello stesso periodo di riferimento, si sono ridotti di oltre il 61%.

Figura 267
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Parma
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti. ENAC.

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 2018 circa **98 tonnellate** (circa -61% rispetto all'anno precedente). La merce movimentata dall'aeroporto di Parma è per la totalità gestita 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, successivamente dettagliato nel successivo Piano di Sviluppo aeroportuale 2018-2033 i cui contenuti possono essere sintetizzati come segue:

Tabella 78

	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 2033 trasportare 53.000 ton. (di cui 34.500 ton. in Avio incl. couriers e 18.500 ton. in Avio-camionato)	nel 2033 avere ca. 5.300 movimenti/anno (14 mov./di)	nel 2033 registrare 243.000 passeggeri

A fronte di queste ipotesi, nel PSA e nel relativo piano quadriennale degli investimenti 2018-2021 vengono conseguentemente individuati come investimenti prioritari:

- adeguamento portanza pista attuale e successivo allungamento pista dagli attuali 2.124 m. a 2.960 m. al fine di consentire l'atterraggio dei velivoli 767, (15 M€);
- realizzazione nuovo polo cargo (4,7M€);
- realizzazione nuovo hangar aviazione generale e adeguamento apron 300 (1,15M€).

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. S.p.A. 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 ricalibrare la scheda relativa al finanziamento FSC suddetto, per rimodulare gli investimenti attivabili da So.Ge.A.P. sulla base di quanto ivi indicato, ovvero complessivi 20,85 ML€.

Nel corso del 2018 ENAC ha anche attivato, presso il Ministero dell'Ambiente, la procedura di VIA finalizzata all'ottenimento dell'autorizzazione ambientale per l'intervento complessivo di allungamento della pista ed è attualmente in fase di valutazione presso la competente commissione ministeriale.

■ 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 ad emettere un nuovo bando per l’assegnazione della gestione dello scalo. Nel settembre 2014 la società **AiRimum 2014** si è aggiudica 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 AiRimum 2014, ai sensi dell’art. 704 del Codice della Navigazione, il quale consente la piena operatività dell’aeroporto da parte del gestore.

Nel corso del 2018 la società di gestione AiRimum ha iniziato anche la predisposizione del Piano di Sviluppo aeroportuale 2020-2033 le cui principali linee di azioni che andranno sviluppate sono le seguenti:

Tabella 79

	Cargo	Passeggeri
DRIVER PREVISTI	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	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
TARGET PREVISTI		nel 2033 superare il milione di passeggeri

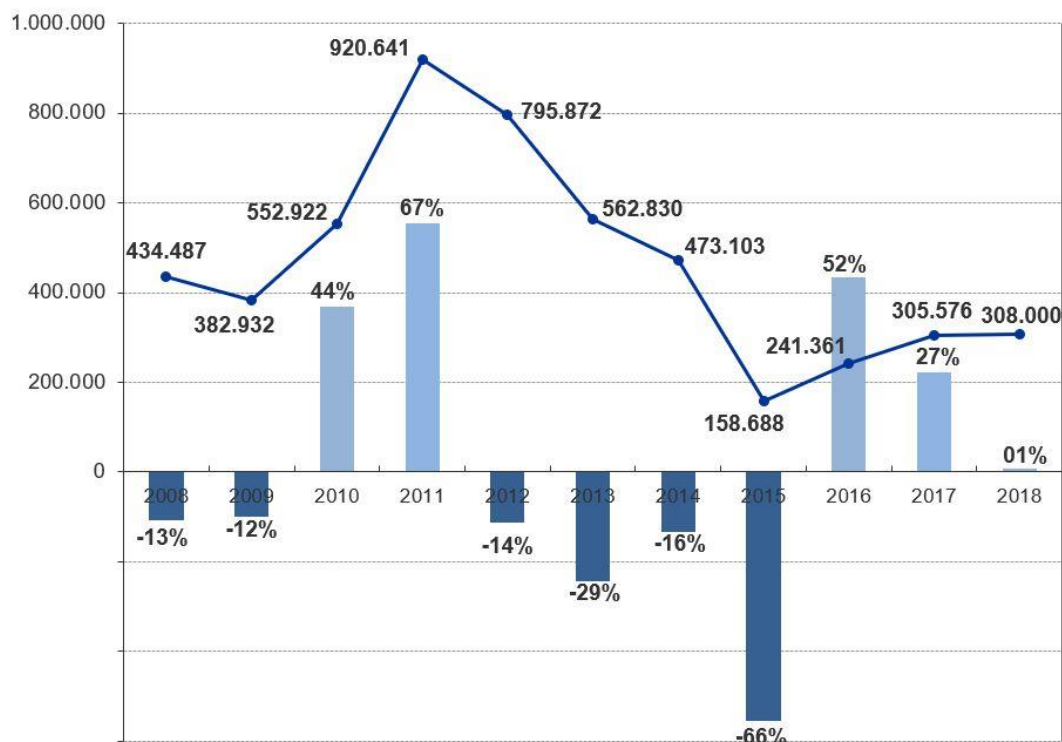
A fronte di queste ipotesi, nel PSA vengono conseguentemente individuati come investimenti prioritari:

- 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.

E come risulta dal suddetto documento tale intervento di ristrutturazione si prefigge due obiettivi principali, ossia:

- adequare l’infrastruttura aeroportuale agli standard di servizio richiesti da ENAC a seguito della c.d. *Gap Analysis* condotta nel dicembre 2018 ai sensi del Reg. (UE) 139/2014, per allinearsi ai principi fissati dalla (indispensabile) certificazione aeroportuale europea EASA;
- far fronte in modo efficace all’aumento del traffico già avvertito negli ultimi anni e destinato a crescere ulteriormente nei prossimi anni: infatti, le stime elaborata da AiRimum portano a stimare un incremento dei passeggeri dagli attuali 300.000 a oltre un milione entro il 2033.

Figura 268
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Rimini
 (Anni 2008-2018)

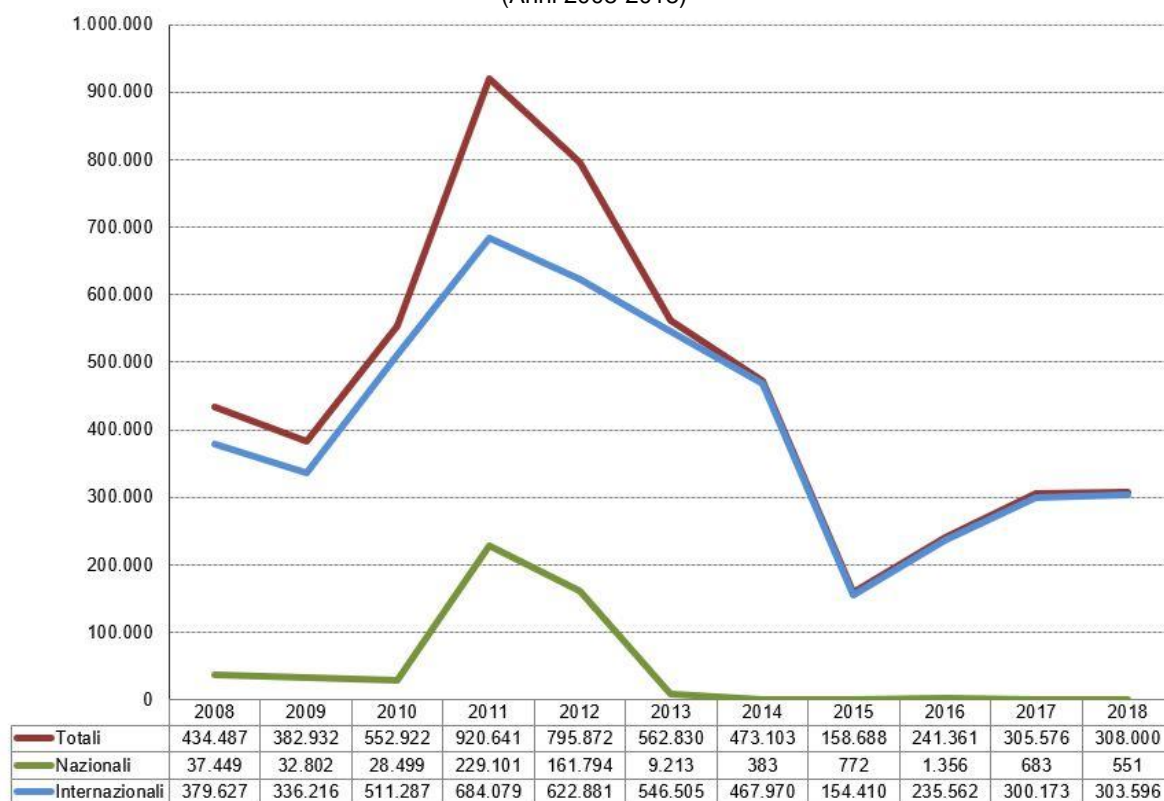


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

A seguito della ripresa dei voli commerciali avviata nel 2015, il triennio successivo 2016-2018 ha registrato segnali positivi in termini di passeggeri, registrando in totale nell'ultimo anno appena trascorso una sostanziale stabilità, con **308.000 passeggeri** (circa **+1%** rispetto al 2017), sostenuta principalmente dalla **componente internazionale** con 303.596 (+1% rispetto all'anno precedente), mentre i **voli domestici** sono diminuiti di circa il 19% (551 passeggeri).

Questo dato a dimostrazione che la **componente internazionale ha rappresentato il 98,6% del totale** passeggeri, confermando la preponderanza dello scalo riminese verso una specializzazione leisure. In contro tendenza rispetto all'andamento complessivo, nel 2018 **l'Aviazione Generale e Aerotaxi** ha registrato invece una diminuzione di passeggeri di circa -14% (3.455 utenti).

Figura 269
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Rimini
 (Anni 2008-2018)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti, ENAC.

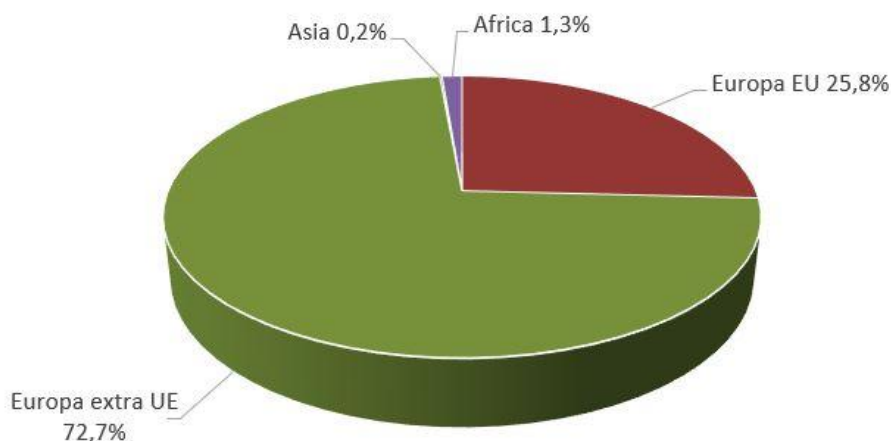
All'interno della componente internazionale, particolarmente significativo è stato il contributo dell'area extra-UE, nell'ambito del quale il mercato est europeo è risultato la prima area di riferimento. Infatti la **Federazione Russa si è collocata al primo posto con circa il 56%** del traffico totale (nel 2017 superava il 72%), seguito dall'Albania con circa il 10% del portafoglio e la Gran Bretagna con circa il 7% grazie all'introduzione di nuovi collegamenti con Londra Stansted operati da Ryanair.

Cresciuti anche i passeggeri da/per Polonia e Ucraina, rispettivamente con circa il 7% e il 6%.

Riguardo alle singole tratte, il Rimini-Mosca Domodedovo (escludendo altri scali vicini alla capitale russa collegati con Rimini, quali Sheremetyevo) ha registrato 87.758 passeggeri, pari al 28,5% del traffico complessivo dello scalo di Miramare.

In particolare, per quanto riguarda il traffico commerciale, il **64% è stato generato da voli di linea** e il 36% da voli charter (nel 2017 i voli di linea erano il 55% e i charter il 45%).

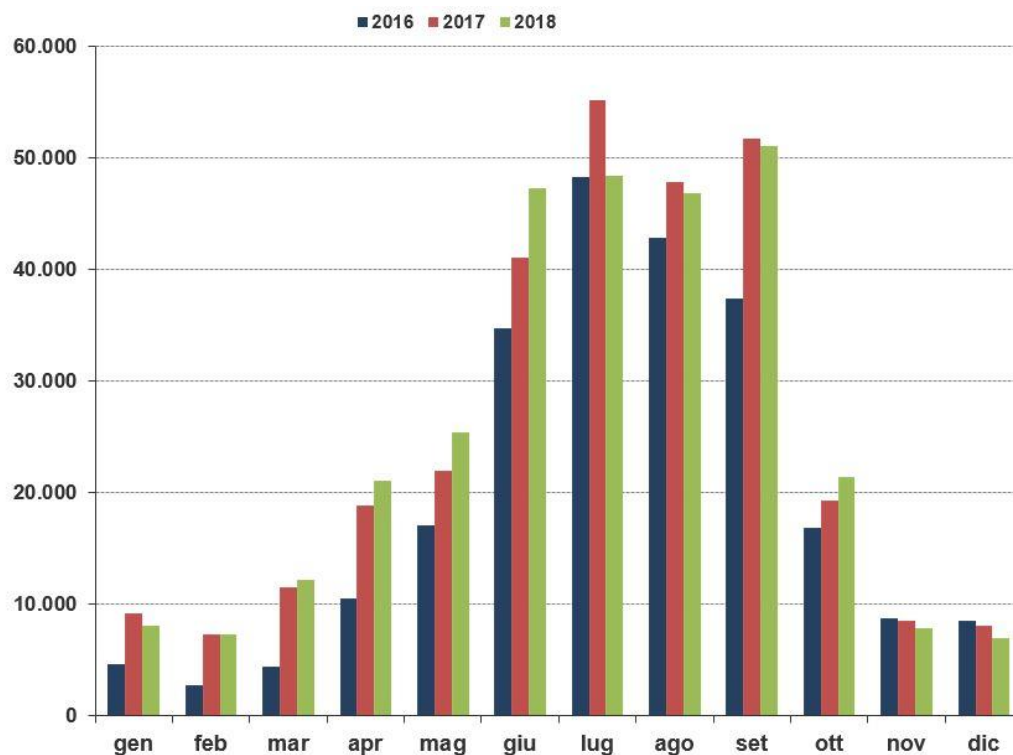
Figura 270
Ripartizione passeggeri per destinazione
 (Anno 2018)



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.

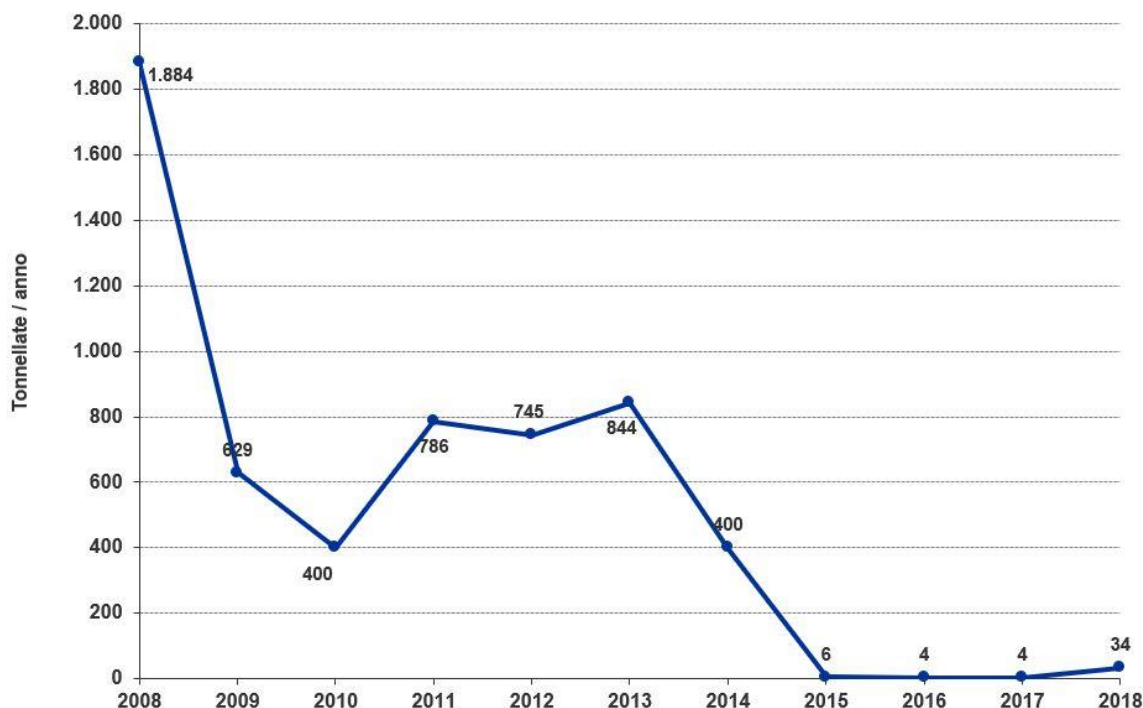
Figura 271
Traffico mensile passeggeri nell'aeroporto di Rimini
 (Anni 2016-2018)



Fonte: elaborazione dati ENAC.

Relativamente al **traffico cargo**, seppur con valori contenuti di merce, l'aeroporto di Rimini ha registrato nel 2018 ulteriori segnali positivi di ripresa, aumentando la movimentazione rispetto all'anno precedente di circa il 750% (34 tonnellate).

Figura 272
Traffico cargo nell'aeroporto di Rimini
 (Anni 2008-2018)



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 **passeggeri transitati nello scalo nel 2018 sono stati 8.506.658 con una crescita del 3,8% rispetto al 2017**. 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 2018 ADB ha proseguito la concertazione con gli enti interessati per lo 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 E AGGIORNAMENTO AL MASTERPLAN 2016-2030

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 attualmente vigente (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.

Questo piano di sviluppo 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 2018 sono stati avviati i lavori di realizzazione della passerella pedonale per il collegamento della stazione del capolinea Aeroporto del People Mover – i cui lavori procedono all'interno del sedime aeroportuale – e continuano i lavori di realizzazione della piazzola e dell'edificio de-icing.

Negli anni trascorsi dalla redazione del Piano (2009) sono intervenuti importanti cambiamenti nel mondo del trasporto aereo che hanno reso necessaria (e possibile) l'introduzione di alcune modifiche al Piano 2009-2023 nella direzione di uno sviluppo infrastrutturale più compatto ed efficiente che ottimizza le infrastrutture esistenti, riducendo le «risorse» utilizzate per lo sviluppo (espropri, nuove pavimentazioni e volumetrie).

La società di gestione dello scalo bolognese ha quindi redatto, nel corso del 2016, l'aggiornamento del PSA 2009-2023 denominato “aggiornamento Master Plan 2016-2030”, approvato in linea tecnica dall'ENAC nel luglio 2017 e sottoposto alla valutazione di non assoggettabilità a VIA presso il Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare che si è espresso positivamente, con apposito decreto, nel novembre del 2018.

Nelle more del completamento dell'iter tecnico-amministrativo di approvazione dell'aggiornamento del piano di sviluppo con orizzonte 2030, la cui procedura di accertamento della conformità urbanistica sarà avviata nel corso del 2019, propedeutica alla finale approvazione da parte dell'ENAC, è stata sviluppata la progettazione degli interventi previsti sia nel vigente PSA 2009-2023, tra i quali, oltre a quelli citati in precedenza, anche l'ampliamento piazzale di sosta aeromobili - III Lotto, sia dei principali interventi previsti nell'aggiornamento 2016-2030, quali l'ampliamento del terminal passeggeri e il nuovo parcheggio multipiano.

Le procedure per l'approvazione dell'aggiornamento del Masterplan con orizzonte temporale 2016-2030 sono avviate e proseguiranno nel corso del 2019.