

**Capitolo 10**

# **Il settore aeroportuale**



# 10 Monitoraggio del settore

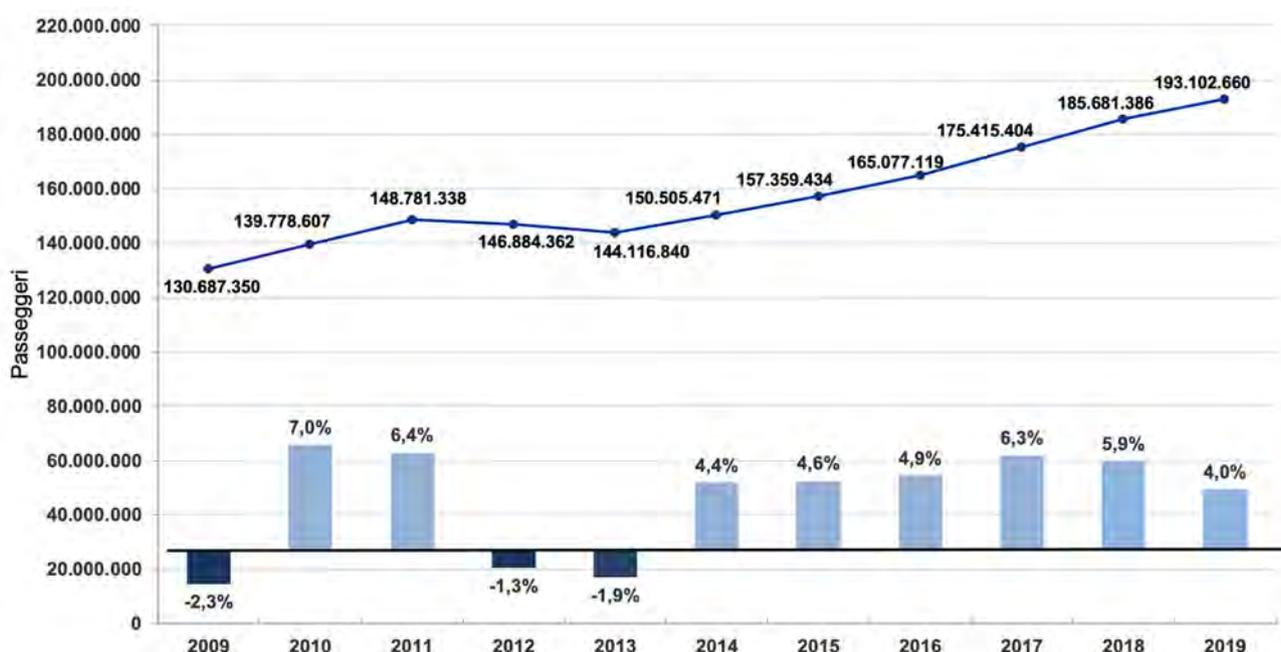
## 10.1 PREMESSA

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 2019.

## 10.2 INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Il traffico complessivo passeggeri negli aeroporti nazionali ha fatto registrare nel 2019 **una crescita del 4% rispetto al 2018**, assestandosi a **193.102.660 passeggeri/anno** (comprensivo dei servizi di Aerotaxi e Aviazione Generale), confermando il trend in aumento costante dal 2013. Si tratta del sesto anno consecutivo di aumento, dopo il calo registrato nel biennio 2012-2013, al di sopra della media registrata tra i paesi dell'Unione europea, la quale si è assestata nel 2018 a +3,3%<sup>61</sup> rispetto all'anno precedente.

**Figura 230**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)**  
(Anni 2009-2019)



Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti.

<sup>61</sup> Fonte: ACI Europe.

Nel 2019, escludendo i tre gate intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia), i **4 scali nazionali maggiormente performanti in termini di aumento percentuale di passeggeri** dei servizi commerciali rispetto l'anno precedente sono stati Bologna (10,6%), Bari (10,2%), Napoli (9,3%) e Brindisi (8,8%).

Gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Napoli e Venezia si confermano invece i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri transitati. Il forte decremento registrato dall'aeroporto di Milano Linate nel 2019 (-28,8%), dovuto sostanzialmente alla chiusura dello scalo di 3 mesi per interventi infrastrutturali e conseguente trasferimento del traffico passeggeri e cargo presso lo scalo di Milano Malpensa, ha collocato l'aeroporto di Catania in sesta posizione, seguito da Bologna (recuperando una posizione) e Palermo.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa degli aeroporti nazionali.

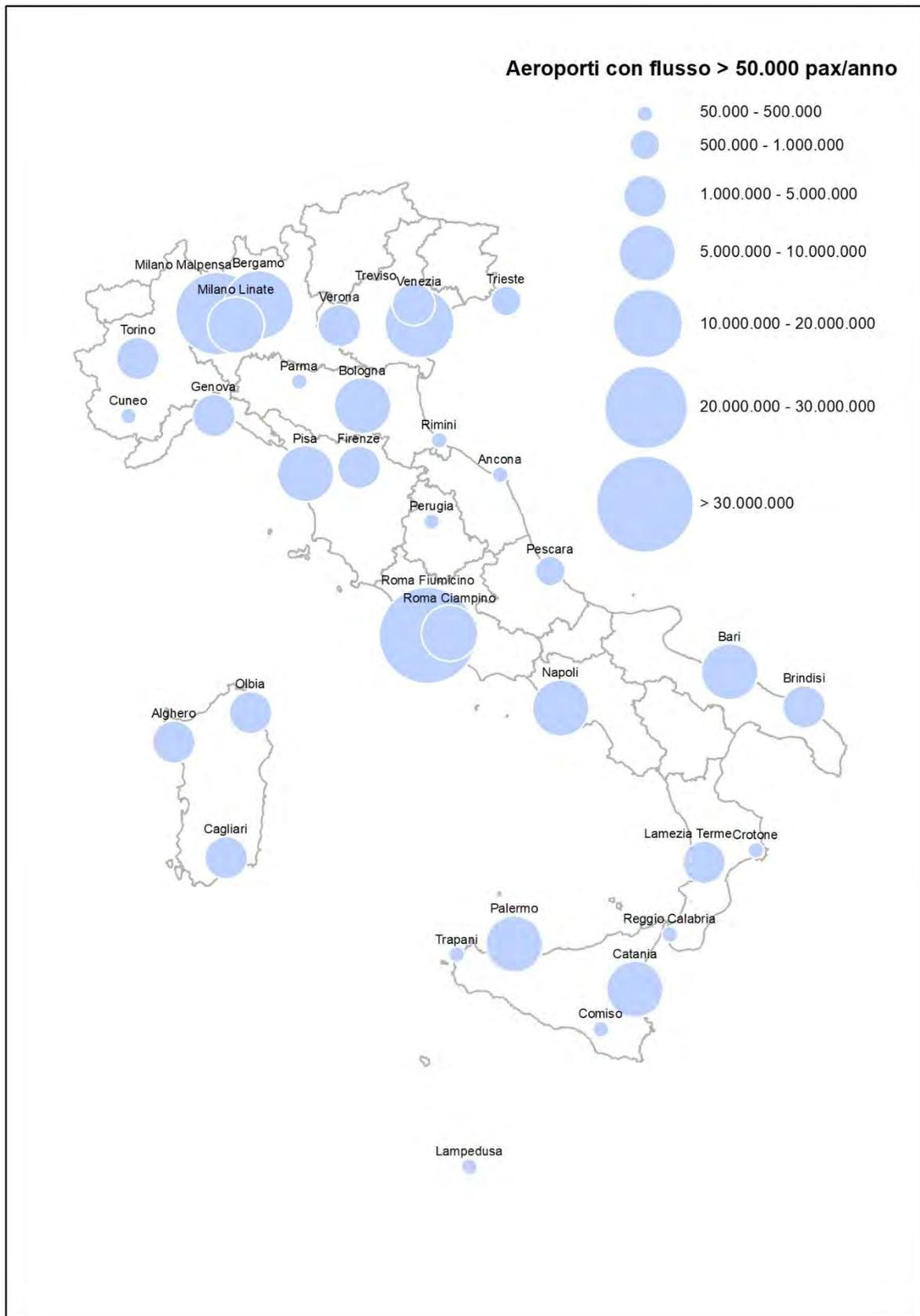
**Tabella 86**  
**Traffico passeggeri negli aeroporti italiani**  
(Anno 2019)

Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2018 %
1	-	Roma Fiumicino	43.532.573	1,3
2	-	Milano Malpensa	28.846.299	16,7
3	-	Bergamo	13.857.257	7,1
4	-	Venezia	11.561.594	3,4
5	+1	Napoli	10.860.068	9,3
6	-1	Catania	10.223.113	2,9
7	+1	Bologna	9.405.920	10,6
8	+1	Palermo	7.018.087	5,9
9	-3	Milano Linate (*)	6.570.984	-28,8
10	-1	Roma Ciampino	5.879.496	0,7
11	+1	Bari	5.545.588	10,2
12	-1	Pisa	5.387.558	-1,4
13	+1	Cagliari	4.747.806	8,6
14	-1	Torino	3.952.158	-3,3
15	-	Verona	3.638.088	5,2
16	-	Treviso	3.254.731	-1,6
17	-	Olbia	2.978.769	-0,7
18	-	Lamezia Terme	2.978.110	8,1
19	-	Firenze	2.874.233	5,7
20	-	Brindisi	2.697.749	8,8
21	-	Genova	1.536.136	5,5
22	-	Alghero	1.390.379	1,8
23	-	Trieste Ronchi dei L.	783.179	1,4
24	-	Pescara	703.386	5,5
25	+1	Ancona	489.835	8,2
26	-1	Trapani	411.437	-14,4
27	+2	Rimini	395.194	28,3
28	-	Reggio Calabria	365.391	2,0
29	-2	Comiso	352.095	-17,1
30	-	Lampedusa	276.972	2,6
31	-1	Perugia	219.183	-1,9
32	+1	Crotone	169.780	102,5
33	-1	Cuneo	92.401	-19,1
34	-3	Parma	75.007	-5,1
35	+2	Brescia	17.003	98,0
36	-1	Bolzano	10.780	-41,7
37	-2	Grosseto	3.035	-71,3
38	+1	Taranto-Grottaglie	899	146,3
39	-1	Foggia	387	-25,9
<b>Totale</b>			<b>193.102.660</b>	<b>4,0</b>

\* Milano Linate è rimasto chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre 2019

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

**Figura 231**  
**Traffico annuale passeggeri nei principali aeroporti italiani (2018)**



Riguardo al **settore cargo nazionale** nel 2019 il segmento ha registrato una flessione pari a -3,2% rispetto all'anno precedente che tuttavia, con oltre **1,10 milioni di tonnellate di merce movimentata**, è rimasto allineato alla **media UE (-3,2%)**<sup>62</sup>. Comunque, è opportuno sottolineare che, a livello europeo, il cargo ha registrato un significativo rallentamento della crescita delle merci movimentate (in controtendenza invece gli aeroporti non-UE) e, 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 232**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani**  
 (Anni 2009-2019)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

**Tabella 87**  
**Traffico cargo negli aeroporti italiani**  
 (Anno 2019)

Pos.	Diff.	Aeroporto	Cargo/anno (tonn.)	Var. 2018 %
1	-	Milano Malpensa	558.481	-2,5
2	-	Roma Fiumicino	194.527	-5,5
3	-	Bergamo	118.964	-3,3
4	-	Venezia	63.970	-6,0
5	-	Bologna	48.833	-7,3
6	-	Brescia	30.695	29,1
7	-	Roma Ciampino	18.448	1,0
8	+1	Pisa	13.005	11,7
9	-	Napoli	11.750	0,5
10	+1	Taranto-Grottaglie	7.588	11,0
11	-3	Milano Linate*	7.586	-39,7
12	-	Ancona	7.021	4,2
13	-	Catania	5.749	-10,4
14	+2	Cagliari	4.253	18,5
15	-1	Torino	3.334	-29,5
16	+1	Genova	2.695	-6,3
17	+1	Bari	2.273	29,0
18	+1	Lamezia Terme	1.240	23,1
19	+2	Palermo	1.166	211,8
20	-5	Verona	1.155	-70,7
21	-1	Trieste Ronchi dei L.	276	-34,7
22	+3	Pescara	276	283,3
23	-1	Firenze	179	-28,1
24	-1	Olbia	93	-38,6
25	+3	Reggio Calabria	29	16,7
26	-2	Parma	27	-72,2
27	+3	Lampedusa	19	17,3
28	+1	Trapani	12	-29,4
29	-3	Brindisi	11	-80,4
30	-3	Rimini	4	-87,0
31	-	Alghero	3	27,7
<b>Totale</b>			<b>1.103.664</b>	<b>-3,2</b>

(\*) Lo scalo di Milano Linate e' stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre, con conseguente trasferimento a Milano Malpensa delle attivita' operative

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

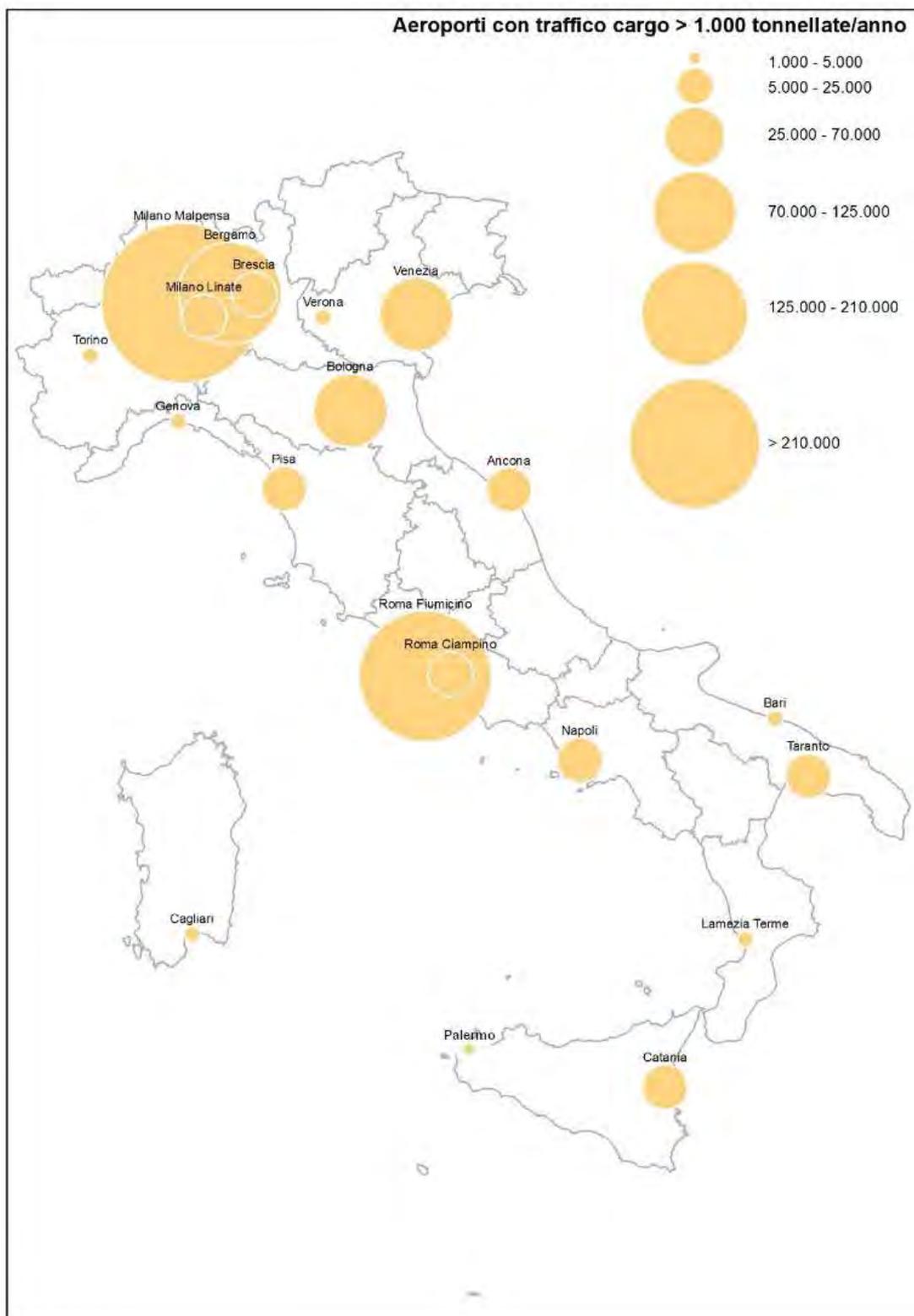
<sup>62</sup> Fonte: ACI Europe.

Come a livello europeo, anche in Italia il **traffico cargo** ha una ripartizione sul territorio concentrata in un numero limitato di nodi. Nel 2019, sostanzialmente in linea con l'anno precedente, con quasi 560.000 tonnellate, l'aeroporto di Milano Malpensa si riconferma essere l'hub principale (nonostante la flessione registrata di -2,5% rispetto al 2018), seguito da Roma Fiumicino (-2,5%) con quasi 195.000 tonnellate.

Complessivamente, i primi dieci aeroporti sono rimasti tutti stabili nella posizione di riferimento in base alle tonnellate di merce movimentata, a esclusione di Milano Linate (-3 posizioni) che, rimasto chiuso per tre mesi a causa di lavori infrastrutturali alla pista principale, ha trasferito tutte le attività operative (cargo e passeggeri) presso lo scalo di Milano Malpensa. Tuttavia, in termini di aumento percentuale delle merci movimentate rispetto all'anno precedente, spiccano tra i primi venti aeroporti nazionali gli scali di Bari (+29%), Palermo (+211,8%), Brescia (29,1%) e Cagliari (+18,5%).

Figura 233

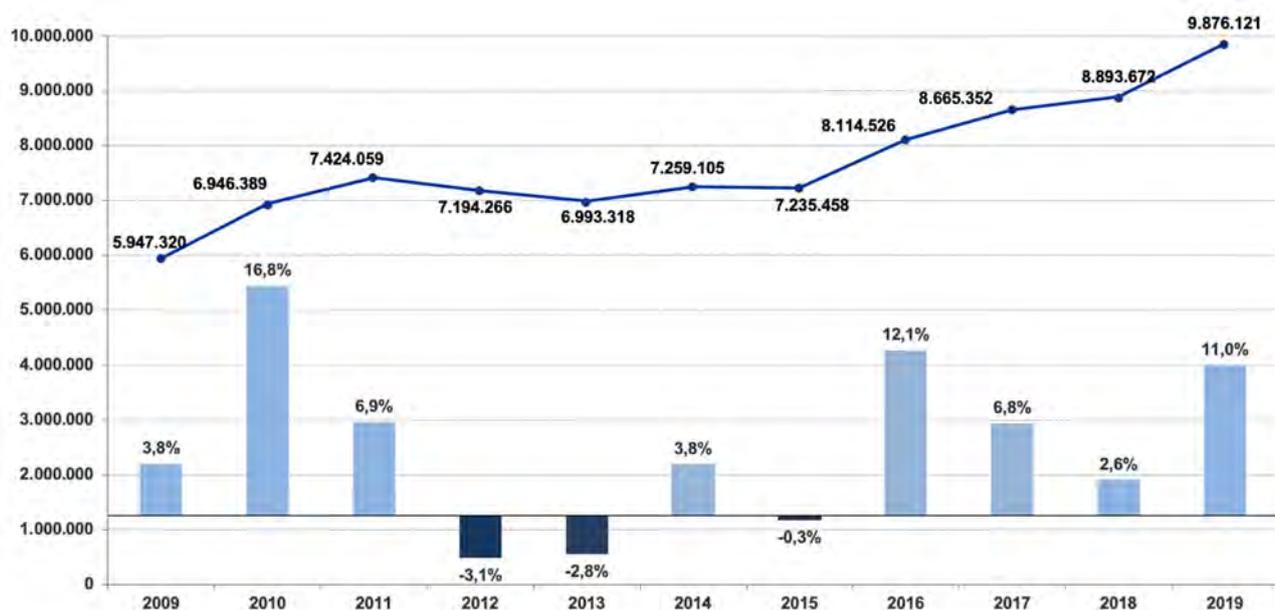
Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani (2018)



### 10.3 GLI AEROPORTI REGIONALI PRINCIPALI E I RELATIVI FLUSSI DI TRAFFICO

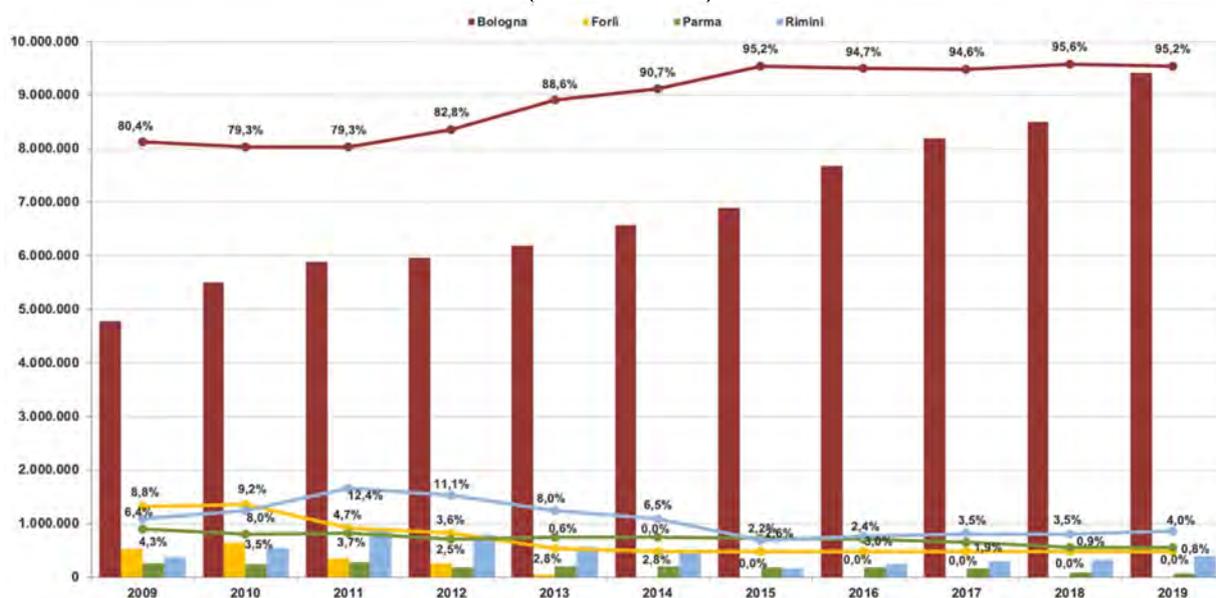
Nel 2019, con **9.876.121** passeggeri, il traffico aereo in Emilia-Romagna ha registrato un nuovo decisivo aumento rispetto all'anno precedente che, con l'**11%** di crescita, confermando e consolidando il trend positivo già avviato nel 2014. Ciò è dovuto principalmente alla crescita degli scali di **Rimini (+28,3%)** e **Bologna (+10,6%)**, nonostante la diminuzione dei passeggeri transitati dallo scalo di **Parma (-5,1%)**. 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 234**  
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna - Totale  
(Anni 2009-2019)



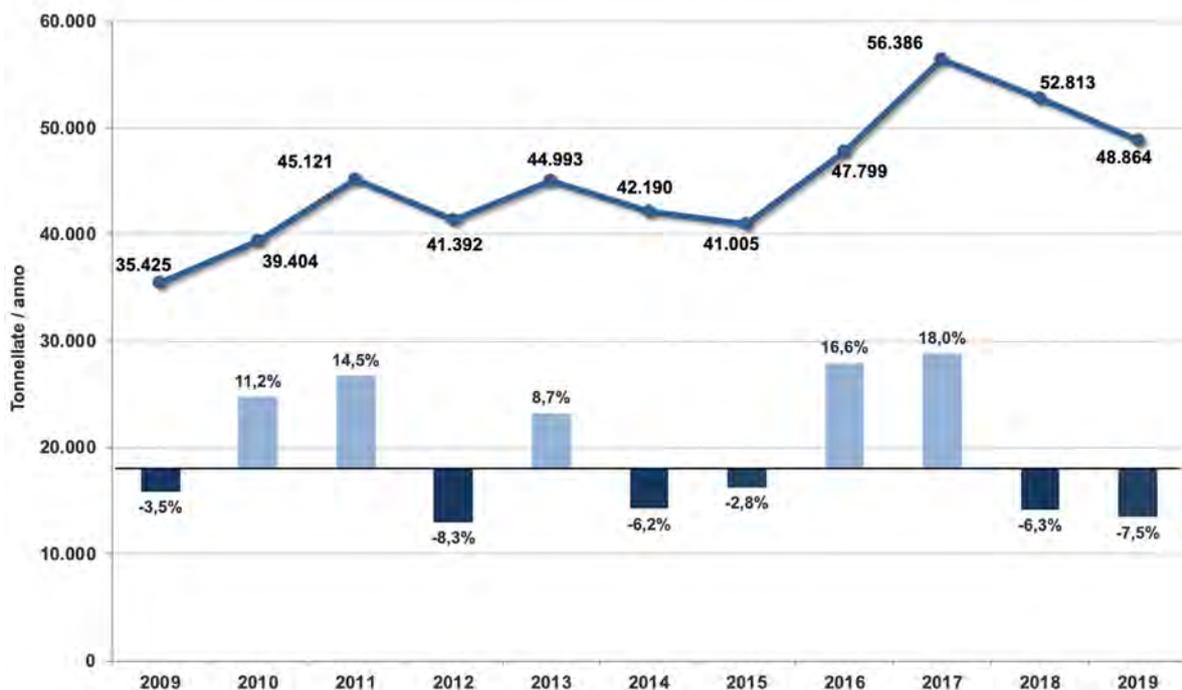
Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

**Figura 235**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – Ripartizione per aeroporti**  
 (Anni 2009-2019)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

**Figura 236**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna**  
 (Anni 2009-2019)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

Riguardo al settore cargo in Emilia-Romagna, dopo il biennio 2016-2017 di crescita, il 2019 ha registrato nuovamente una flessione negativa (come nel 2018): le merci movimentate, complessivamente nel 2019 sono state quasi **49.000 tonnellate** (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta), con una diminuzione del **7,5%** rispetto all'anno precedente. Ciò è dovuto da una flessione combinata dei tre aeroporti aperti al traffico commerciale: Bologna (-7,3%), Parma (-72,2%) e Rimini (-87%). 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 (People Mover).

L'aeroporto si estende su un sedime di 2.450.000 m<sup>2</sup> e dispone di una pista di 2.800 m. di lunghezza per 45 m. di larghezza.

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 2,31%). Al 31 dicembre 2019 i principali azionisti sono risultati essere la Camera di Commercio di Bologna (37,53% delle quote), Atlantia S.P.A. (Edizione S.R.L.) (29,38%) e F2I - Fondi italiani per le infrastrutture SGR SPA (9,99%), mentre i soci di minoranza coprono il restante 23,1%.

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.

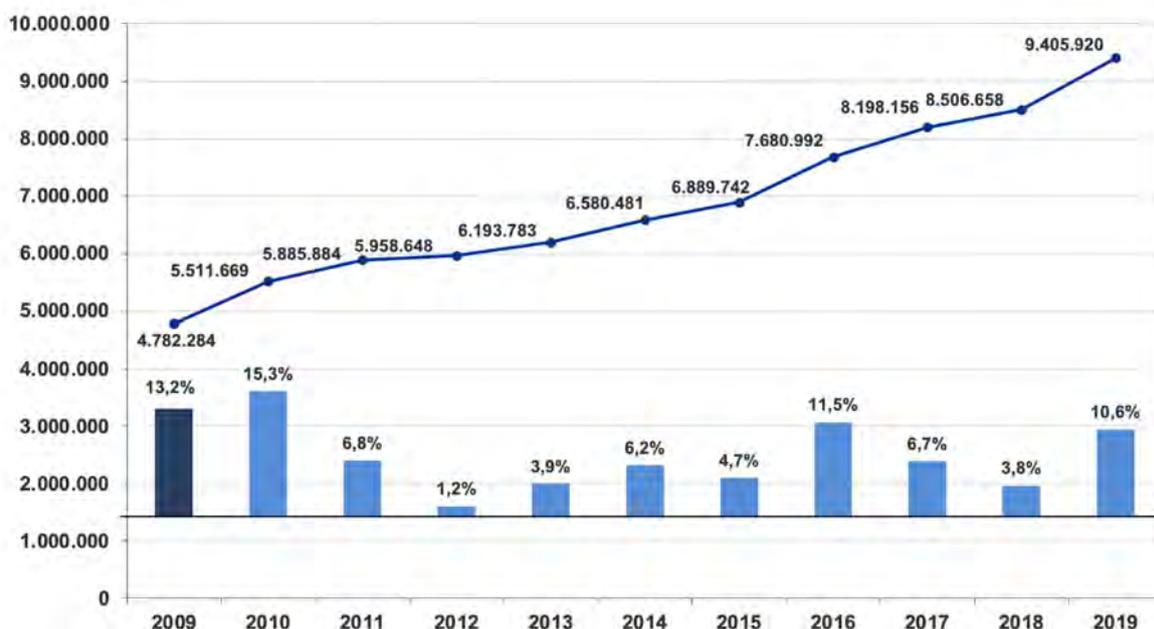
Il Piano di Sviluppo Aeroportuale vigente, redatto nel 2009, è stato approvato da ENAC con provvedimento finale nel febbraio 2016. Durante i 7 anni trascorsi per il processo di approvazione del Piano il traffico sull'aeroporto di Bologna è cambiato notevolmente generando esigenze infrastrutturali differenti. 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 avviato nel 2017 e per il quale si è conclusa a novembre 2018 la procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA da parte del MATTM, con la sua esclusione, 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 2020.

Nell'ultimo decennio, a esclusione del biennio 2012-2013, l'Aeroporto di Bologna ha registrato sempre un trend positivo, chiudendo il 2019 con un nuovo record di traffico: oltre **9,4 milioni di passeggeri (9.405.920)**, pari a un aumento quasi del **10,6%**, ben al di sopra della media nazionale (4%). Nel 2019, l'Aeroporto di Bologna si è collocato in settima posizione nella classifica nazionale degli aeroporti per traffico passeggeri (+1 rispetto al 2018), il quale ha servito 120 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 e il primo in Europa in termini di crescita di connettività nel decennio 2004-2014<sup>63</sup>, mentre nel 2019 il ranking di connettività tra gli aeroporti europei ha visto lo scalo di Bologna crescere nel 2019 di quasi il 18% rispetto all'anno precedente<sup>64</sup>.

**Figura 237**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2009-2019)

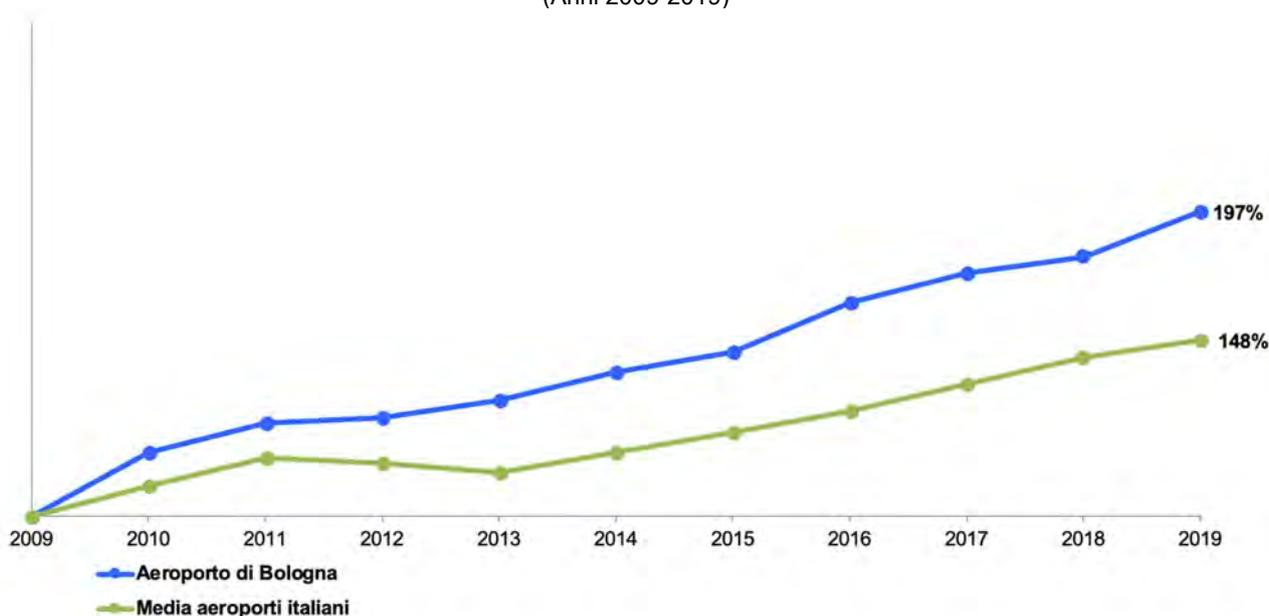


Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

<sup>63</sup> Fonte: ICCSAI (Fact Book 2017), ACI Europe (Airport Connectivity Report 2004-2014).

<sup>64</sup> Fonte: ACI Europe (Airport Connectivity Report 2019).

**Figura 238**  
**Aumento percentuale crescita aeroporto di Bologna confronto media nazionale**  
 (Anni 2009-2019)



Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

Il notevole incremento registrato in termini di passeggeri (compresi i transiti e l'aviazione generale) nel 2019 è avvenuto grazie anche l'introduzione di nuove destinazioni e al potenziamento di rotte già attive.

Di fatto, tutti i mesi del 2019 hanno superato i 700 mila passeggeri, a eccezione solo di gennaio e febbraio, con punte più alte (fino a 900 mila passeggeri al mese) nel periodo estivo.

La crescita dei passeggeri è andata di pari passo con l'impegno sui temi dello sviluppo sostenibile e della tutela ambientale. Nel corso del 2019, infatti, Aeroporto di Bologna insieme ad altri 40 gestori aeroportuali europei, ha sottoscritto l'accordo "NetZero2050" per "decarbonizzare" completamente le operazioni aeroportuali entro il 2050.

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 4,9%**, grazie all'introduzione di nuovi voli (tra cui Helsinki, Philadelphia, Nis e Tirana) e al potenziamento delle frequenze di alcune delle principali compagnie internazionali (tra cui Istanbul, operato da Turkish Airlines, Tblisi, operato da Georgian Airlines, Atene, operato da Aegean Airlines, Madrid, operato da Air Nostrum e Marrakech, operato da TUIfly).

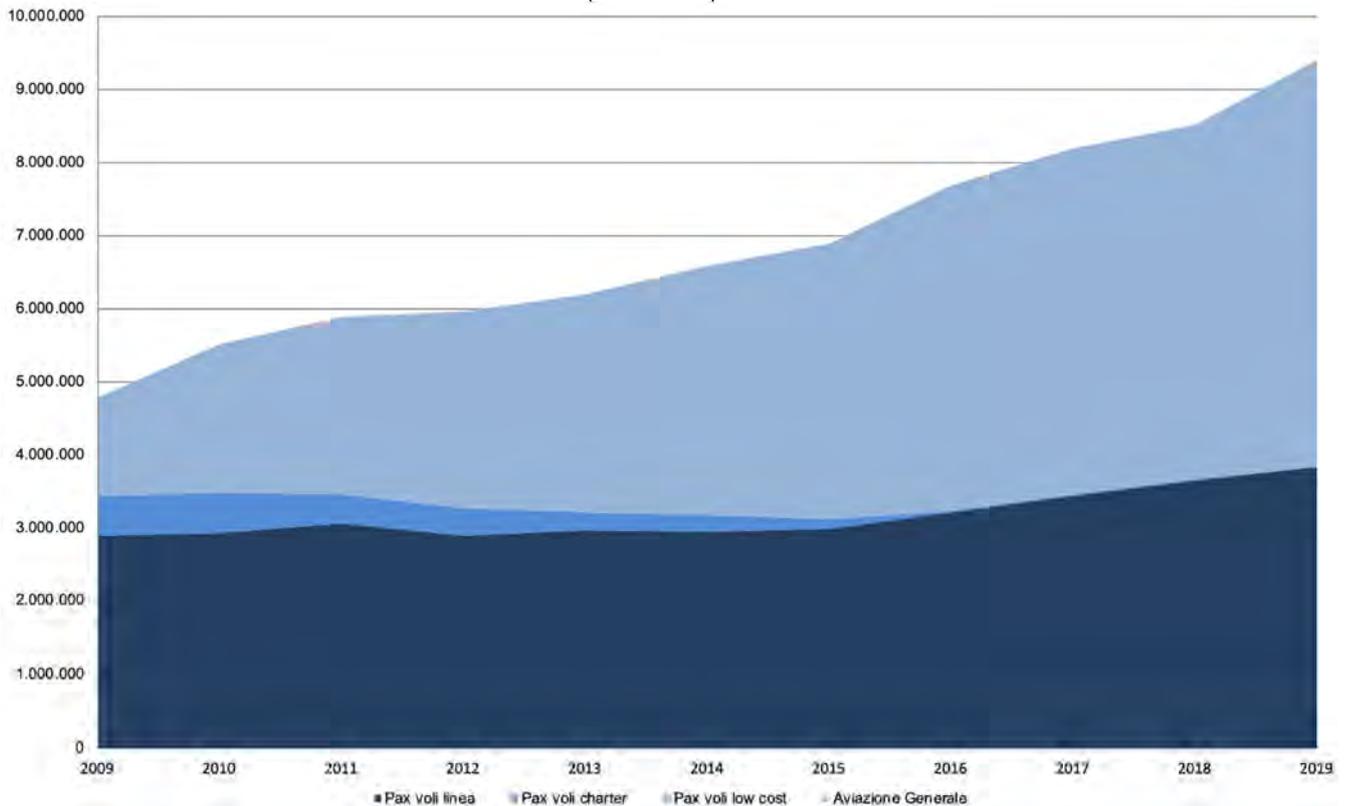
**Il segmento low-cost traina la crescita del traffico**, con un incremento a doppia cifra dei passeggeri (**pari al 14,7% rispetto al 2018**), in particolare attraverso il potenziamento delle operazioni da parte di Ryanair e di Wizz Air. Oltre all'introduzione all'inizio della Summer 2019 di nuovi voli per Corfù e Podgorica, oltre che per Marsiglia e Crotona, Ryanair ha introdotto nella Winter 2019/2020 voli verso nuove destinazioni, tra cui Santander, Tel Aviv, Katowice e Kutaisi. Anche gli incrementi della frequenza per Londra Stansted (Ryanair), Bucharest OTP (Wizzair), Düsseldorf (Eurowings), Istanbul SAW (Pegasus) e Barcellona (Vueling e Ryanair) hanno contribuito alla crescita dei volumi di traffico.

Nel 2019 si registra anche un aumento del traffico anche nel **segmento charter (+12,8%)**, grazie principalmente alla ripresa del mercato egiziano. 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'81,3% del 2018 all'81,5% del 2019**, grazie all'incremento dei passeggeri superiore rispetto all'aumento dei posti offerti.

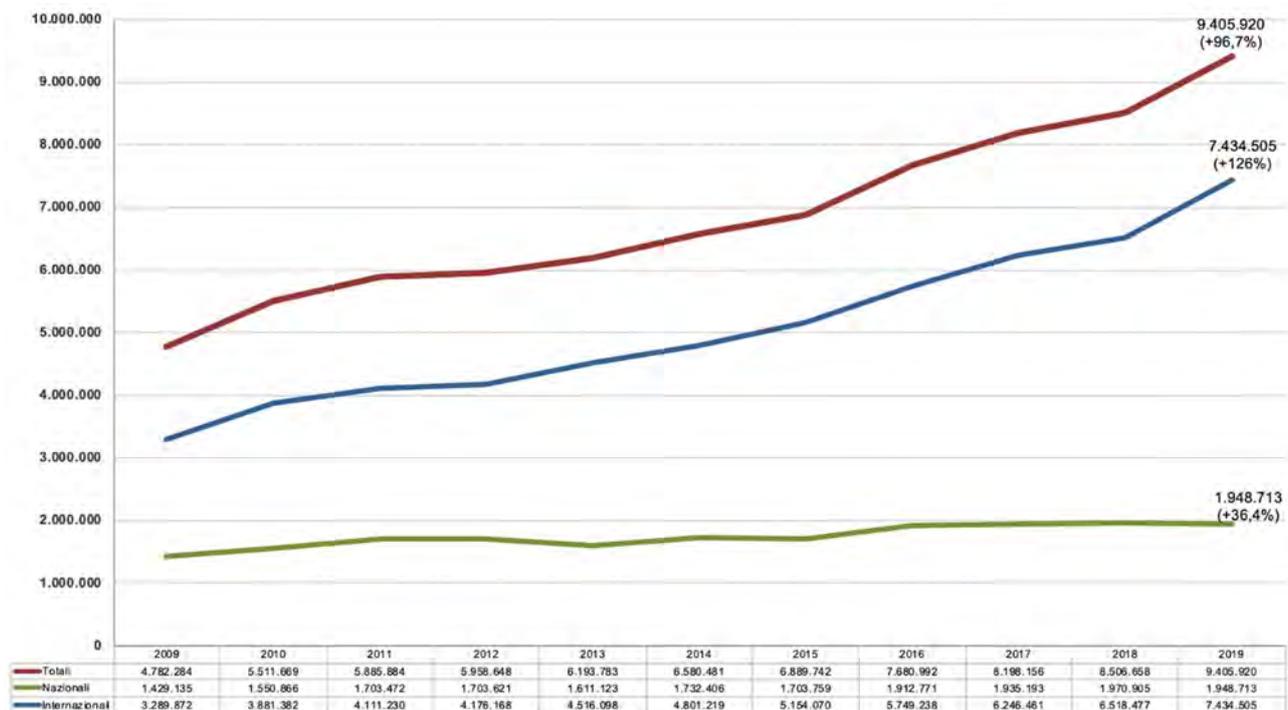
A conferma della solidità del traffico incentrato sull'Aeroporto di Bologna, a oggi sono **120 le destinazioni raggiungibili direttamente, con 57 compagnie aeree attive nello scalo**: Ryanair si conferma la prima compagnia per numero di passeggeri, seguita da Wizz Air, Alitalia, Air France, Lufthansa e British Airways.

**Figura 239**  
**Passeggeri/anno suddivisi per segmento di voli – Aeroporto di Bologna**  
 (Anno 2019)



Fonte: elaborazioni e stima dati ENAC.

**Figura 240**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2009-2019)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

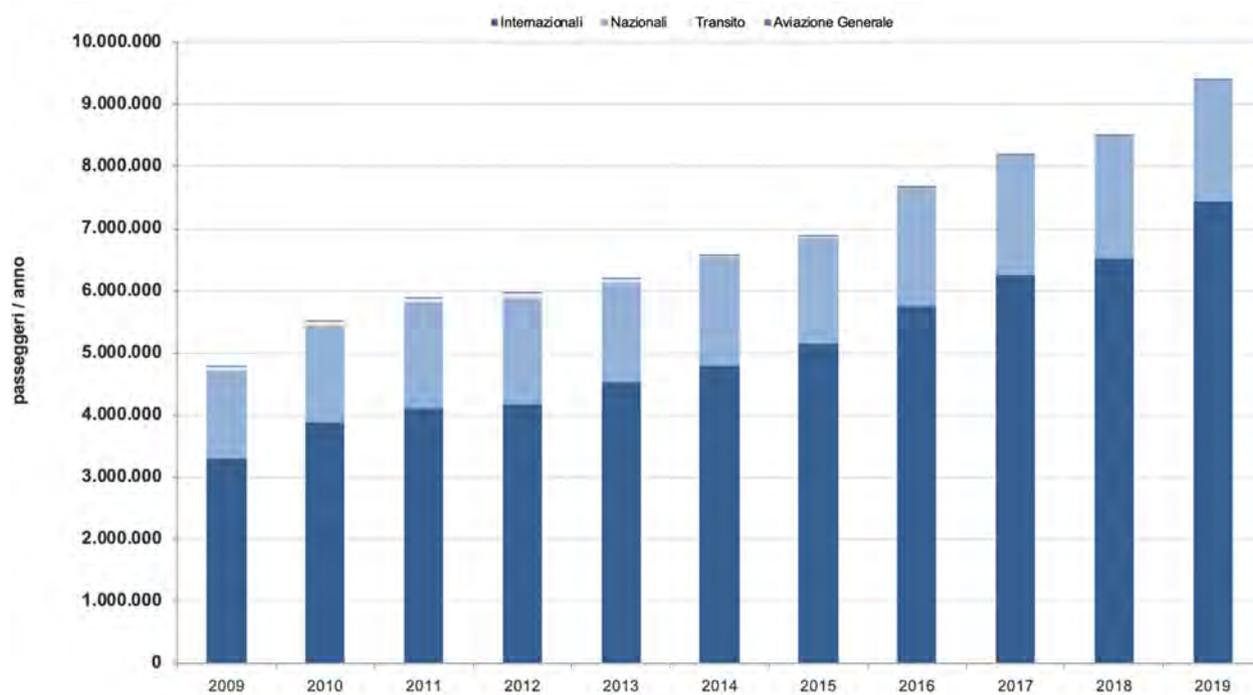
Il 2019 conferma anche la forte vocazione internazionale dello scalo di Bologna, con i passeggeri su **voli internazionali** – sia UE che extra-UE – pari al **79,2%** del traffico (**7.434.505 passeggeri**), in **aumento di 14,1%** rispetto al 2018, mentre la **componente domestica** ha rappresentato poco meno del **20%** del traffico complessivo (**1.948.713 passeggeri**). La crescita del traffico passeggeri, nonostante la lieve flessione della **componente domestica (-1,1%)** rispetto all'anno precedente, è da ricondurre allo sviluppo di entrambe le componenti, sia del traffico di linea che del traffico low cost.

Da una lettura dell'andamento della composizione del traffico aereo nell'aeroporto di Bologna, nel decennio 2009-2019, emerge che i **passeggeri complessivi trasportati sono aumentati di quasi il 97%**, di cui quelli **internazionali sono cresciuti maggiormente (+126%)** rispetto a quelli domestici (+ 36,4%).

Le tre tratte più frequentate del 2019 sono state: Catania, con quasi 400 mila passeggeri, Barcellona, con 390 mila passeggeri, e Madrid (310 mila passeggeri). Tra le prime dieci tratte si registrano inoltre: Francoforte, Londra Heathrow, Parigi CDG, Roma Fiumicino, Palermo, Londra Stansted e Amsterdam, mentre la città di Londra è risultata anche nel 2019 la destinazione più collegata dal Marconi, considerando complessivamente gli aeroporti di Heathrow, Gatwick e Stansted e Luton.

Molto contenute, come sempre nel caso di Bologna, le dimensioni dell'**aviazione generale**, che ha comunque registrato un aumento del **20%**, con **8.612 passeggeri** rispetto al 2018, mentre i **transiti** sono cresciuti del **39,5%** (**14.090 passeggeri**).

**Figura 241**  
**Ripartizione componente di traffico aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2009-2019)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

In controtendenza rispetto al traffico passeggeri, il Marconi di Bologna nel 2019 ha registrato una flessione di circa il 7% **del traffico cargo** rispetto al 2018, con **48.833 tonnellate** movimentate.

**Figura 242**  
**Traffico annuale cargo nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2009-2019)

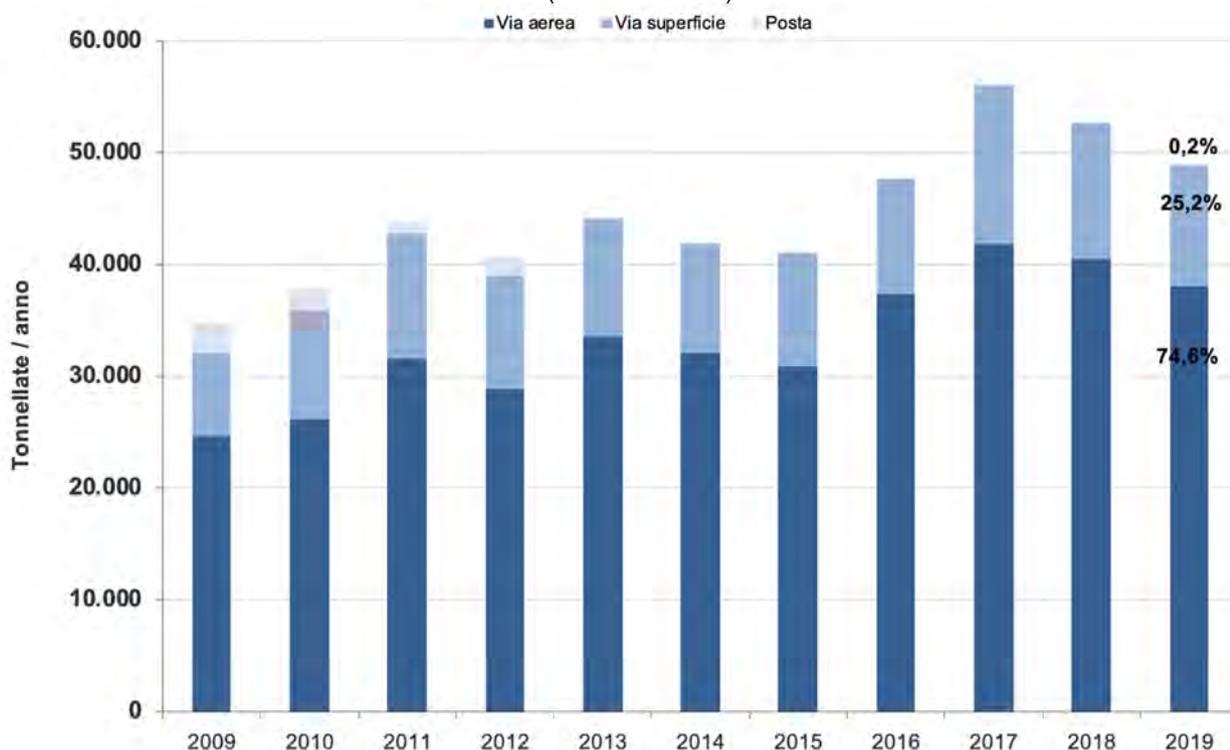


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

La diminuzione 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 (38.028 tonnellate), seguite dalle merci trasportate **via superficie** con 10.782 (pari al 25,2% sul totale gestito), mentre i **prodotti postali** rimangono una quota marginale, di circa 23 tonnellate, pari allo 0,2%, sempre sul totale.

Quasi il 92% delle merci gestite dal Marconi sono state spedite oltre i confini nazionali. Nonostante la flessione registrata nel 2019 l'aeroporto Bologna rimane posizionata al quinto posto in Italia per merci gestite, con una quota pari al 4,4% del totale nazionale e comunque in linea con le performance del settore, gravato dalla difficile situazione internazionale e in particolar modo dalle tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina.

**Figura 243**  
**Traffico annuale cargo per tipologia nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2009-2019)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

#### ■ 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 m<sup>2</sup> 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, dal 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 88

	Cargo	Passeggeri
<b>DRIVER PREVISTI</b>	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
<b>TARGET PREVISTI</b>		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 elaborate da AIRimum portano a stimare un incremento dei passeggeri dagli attuali 300.000 a oltre un milione entro il 2033.

Il Piano di sviluppo aeroportuale, presentato da AIRimum 2014 insieme a ENAC a dicembre 2019, prevede per i primi 4 anni interventi infrastrutturali per circa 23,3 milioni di euro. Per far fronte a questo investimento la Regione ha attivato con la UE, a inizio 2020, la procedura per richiedere

l'autorizzazione all'aiuto di Stato; a seguito dell'ottenimento di tale autorizzazione la Regione valuterà con quali modalità cofinanziare questi primi interventi di sviluppo dell'aeroporto.

**Figura 244**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2009-2019)



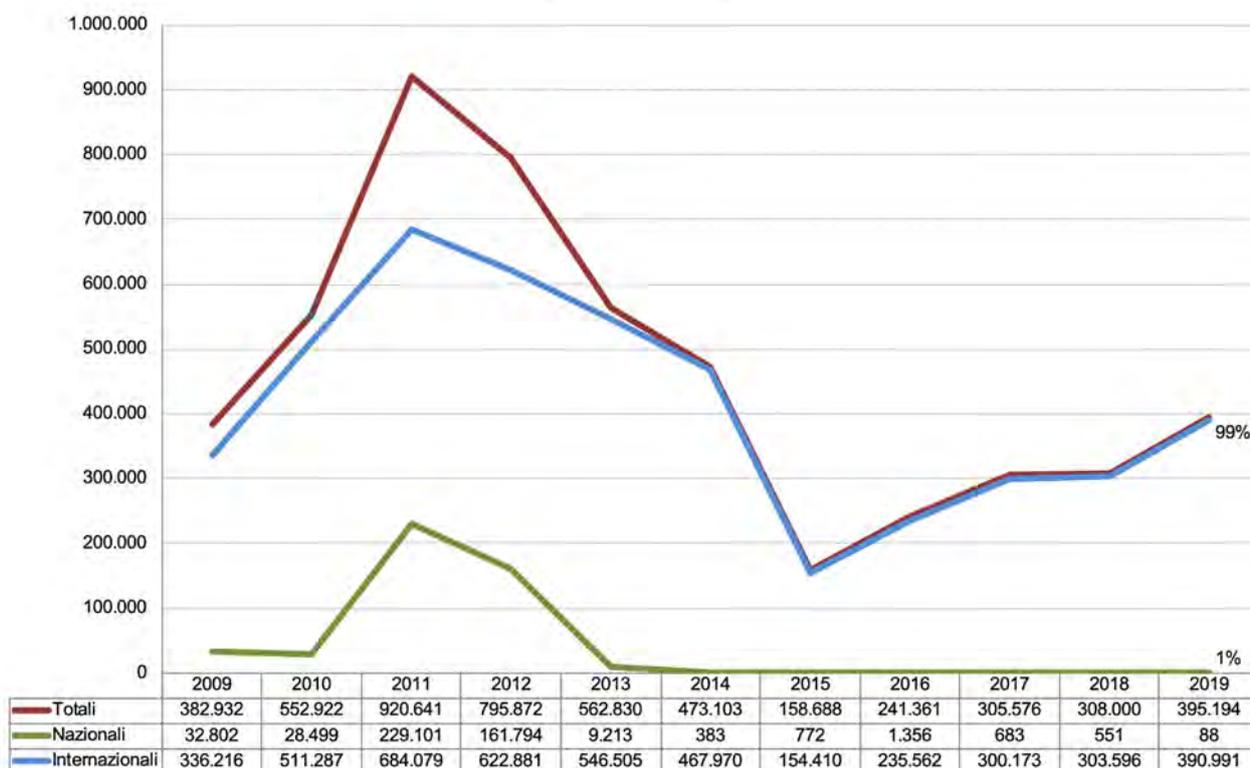
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

A seguito della ripresa dei voli commerciali avviata nel 2015, il trend complessivo dei passeggeri transitati è stato sempre positivo, sfiorando a fine 2019 quasi i 400.000 passeggeri, con +28% rispetto al 2018, sostenuta sostanzialmente dalla **componente internazionale** con 390.991 (+28,8% rispetto all'anno precedente), probabilmente uno dei tassi di crescita maggiore nel panorama aeroportuale italiano, mentre i **voli domestici** sono diminuiti di -84% (88 passeggeri).

Questo dato a dimostrazione che la **componente internazionale ha rappresentato il 99% del totale** passeggeri, confermando la preponderanza dello scalo riminese verso una specializzazione leisure. In contro tendenza rispetto all'andamento complessivo, nel 2019 **l'Aviazione Generale e Aerotaxi** ha registrato invece una flessione di passeggeri di circa il-14% (3.045 utenti).

Dai dati registrati nel 2019, relativi al traffico commerciale, emerge che il **77,3%** del volume è generato da **voli di linea** (nel 2018 era 64%) e il **22,7%** da **voli charter** (nel 2018 era 36%), mentre riferita alla tipologia del viaggio, circa **l'88% del traffico è risultato essere leisure** (in prevalenza incoming); il 75,7% del volume proviene da aree extra Schengen e il 24,3% da aree Schengen.

**Figura 245**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2009-2019)



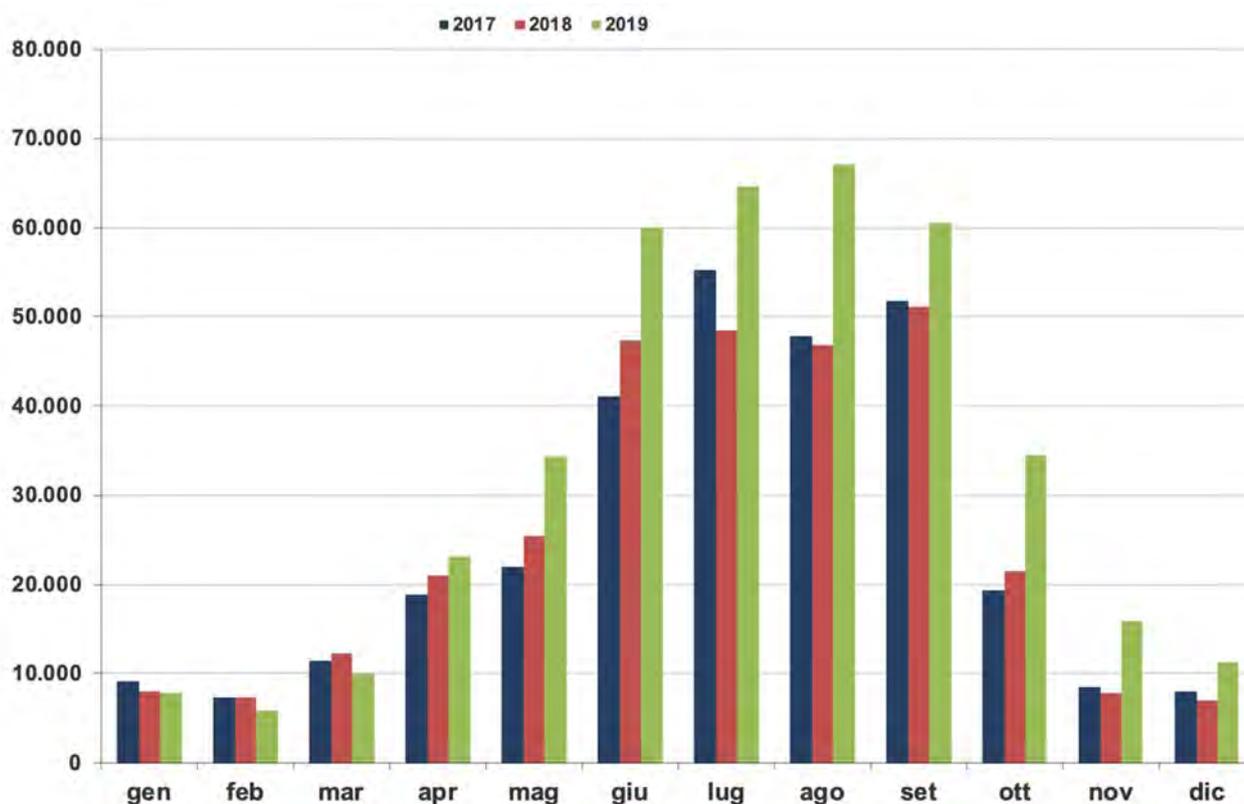
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

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 54%** del traffico totale, seguito dalla Polonia (10,2%), dall'Albania (7,5%), l'Ucraina (6,5%) e il Regno Unito (5,2%), grazie ai collegamenti con Londra Stansted operati da Ryanair.

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.

Anche nel 2019 il mercato di riferimento per l'aeroporto Fellini continua ad essere quello **russo**, che con le **5 destinazioni** (Mosca, San Pietroburgo, Krasnodar, Yekaterinburg e Rostov on Don), probabilmente caratterizza il Fellini come l'aeroporto italiano con più collegamenti con aeroporti russi. La prima destinazione è Mosca (43,7% del traffico) e la prima compagnia risulta essere Ural Airlines (23,1%, che collega Rimini a Mosca e ai tre aeroporti regionali russi). Ryanair con le 5 destinazioni (Cracovia, Varsavia, Londra, Budapest e Kaunas) è stata la compagnia che ha registrato il secondo volume di passeggeri (21,4%).

**Figura 246**  
**Traffico mensile passeggeri nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2017-2019)

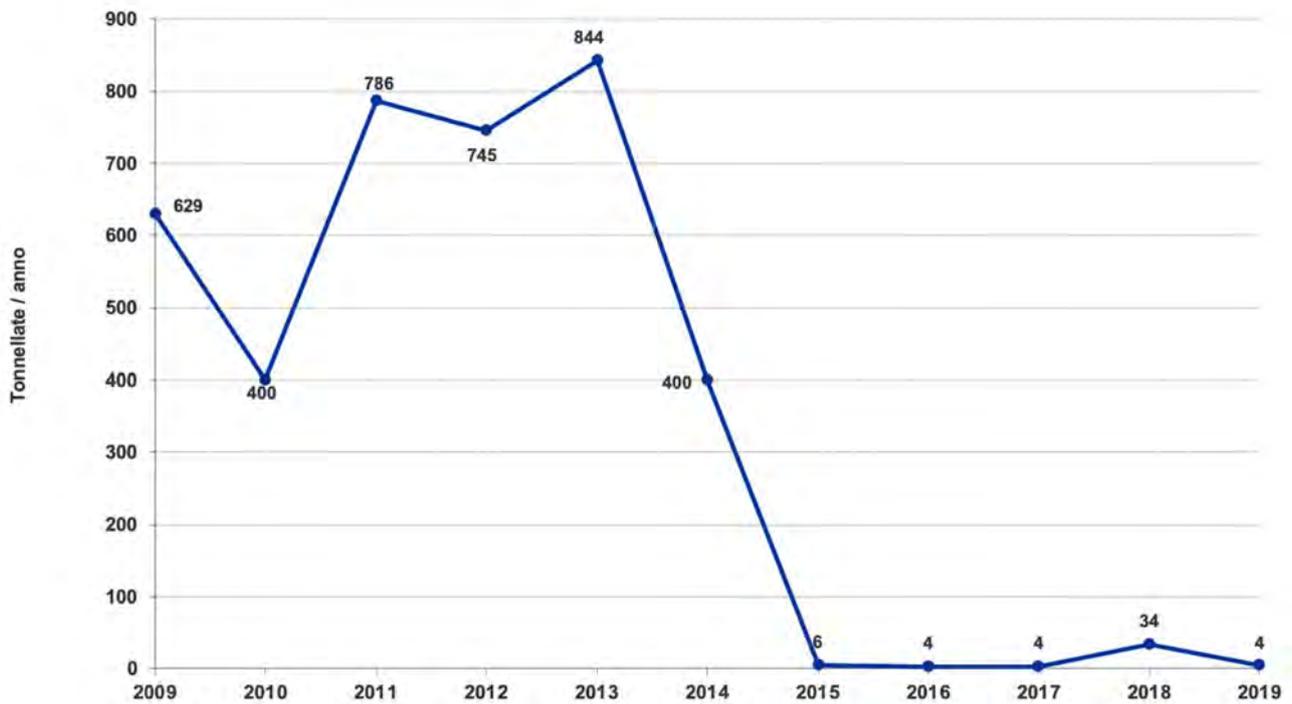


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

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.

Relativamente al **traffico cargo**, seppur con valori contenuti, l'aeroporto di Rimini ha registrato nel 2019, una diminuzione di tonnellate di merce movimentata di circa l'**87% (4,4 tonnellate)** rispetto all'anno precedente.

**Figura 247**  
**Traffico cargo nell'aeroporto di Rimini**  
(Anni 2009-2019)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

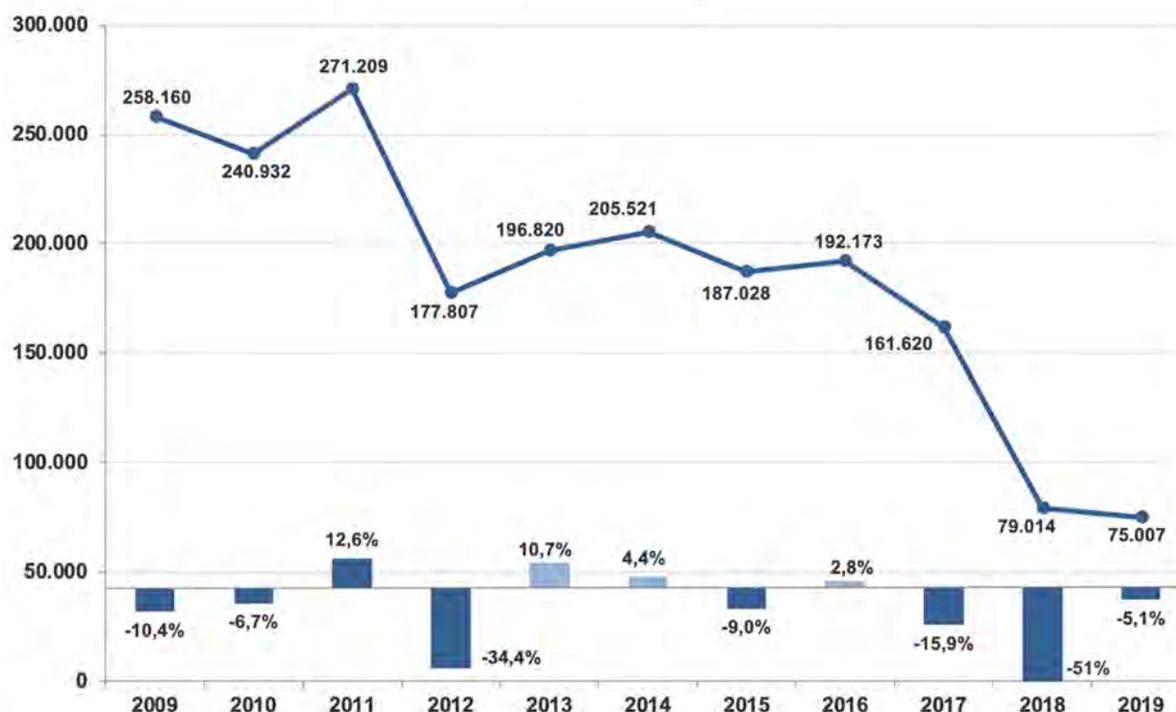
#### ■ AEROPORTO “GIUSEPPE VERDI” DI PARMA

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 m<sup>2</sup> 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 248**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Parma**  
 (Anni 2009-2019)

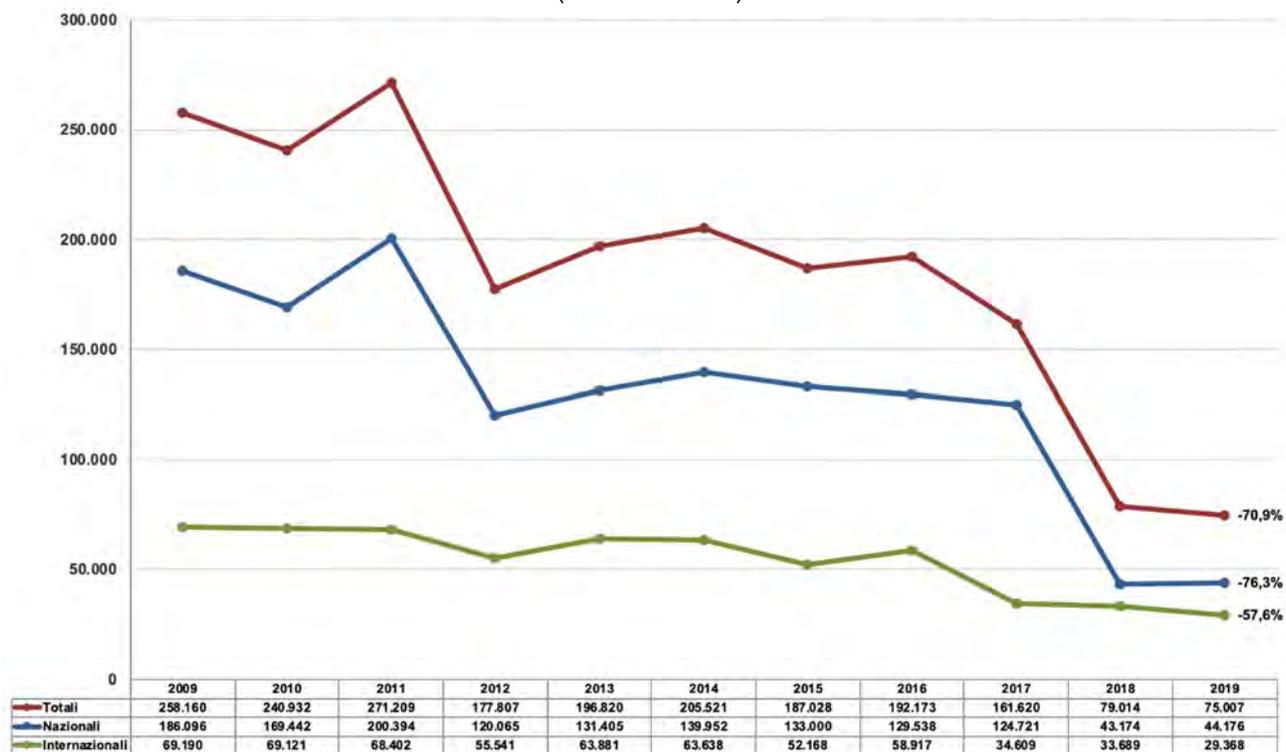


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Per il terzo anno consecutivo, l'Aeroporto di Parma ha registrato nuovamente nel 2019 un calo dei passeggeri, attestati a **75.007 passeggeri complessivi** (inclusa l'aviazione generale e aerotaxi), pari a **-5,1%** rispetto al 2018. Tale riduzione è avvenuta per la **componente internazionale, diminuita del 12,8% (29.368 passeggeri)** rispetto all'anno precedente, mentre la **componente domestica** (voli nazionali) è, in controtendenza, **umentata del 2,6% (44.176 passeggeri)** sempre rispetto lo stesso periodo. Nonostante la marginalità della quota relativa all'Aviazione generale, anche questa componente ha registrato un calo dei passeggeri di quasi il **16% (1.463 passeggeri)**. La principale destinazione dei voli nazionali è stata Cagliari (operato da Ryanair), mentre quella internazionale è risultata Chisinau (Moldavia).

Complessivamente, nel decennio 2009-2019 il numero di passeggeri transitati dallo scalo parmense sono diminuiti di quasi il 71%, in cui ha pesato maggiormente la riduzione dei passeggeri "domestici" (76,3%), seguiti da quelli internazionali che, nello stesso periodo di riferimento, si sono ridotti del 57,6%.

**Figura 249**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Parma**  
 (Anni 2009-2019)



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, ma che nel 2019 ha segnato nuovamente un calo, arrivando a movimentare nel 2019 circa **27 tonnellate** (-72,2% rispetto al 2018). 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 89**

	<b>Cargo City</b>	<b>Aviazione Executive</b>	<b>Destination Airport</b>
<b>DRIVER PREVISTI</b>	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	Sviluppare l'attrattività dell'aeroporto mediante una efficace integrazione dell'offerta turistica, del patrimonio culturale e dell'intrattenimento dell'area di Parma

		manutenzione attualmente non presente in Italia	
<b>TARGET PREVISTI</b>	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 2.960m. 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. Spa di 31,7ML€.

A seguito poi della presentazione a 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 20,85ML€. A fine 2019 si è arrivati anche alla sottoscrizione della Convenzione tra MIT, ENAC e So.Ge.A.P. per la gestione del finanziamento succitato da 12ML€, finanziamento che risulta essere in esenzione dal regime degli aiuti di stato a seguito del ridotto numero di passeggeri/anno transitanti dell'aeroporto.

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 "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. Si estende su un sedime di 200.000 m<sup>2</sup> e dispone di una pista lunga 2.560 metri e larga 45 metri.

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 e a novembre 2018 è stata sottoscritta con ENAC la Convenzione per la gestione totale. Tuttavia, al momento, lo scalo aeroportuale non ha ancora avviato l'attività commerciale, essendo in attesa del reinserimento dell'aeroporto di Forlì nell'elencazione degli aeroporti individuati ai sensi dell'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 139/2006 nella Tabella A, al fine del ripristino del servizio di salvataggio e antincendio da parte del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco a carico dello Stato.