

**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 2020.

## 10.2 INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Il 2020 è segnato come uno degli anni più difficili nella storia dell'aviazione commerciale italiana ed internazionale, in quanto il traffico aereo è stato fortemente condizionato dalla crisi innescata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 che ne ha causato una forte contrazione a livello nazionale, in linea con quanto registrato nel resto del mondo.

Il trasporto aereo, infatti, è stato uno dei settori più colpiti dalla pandemia e i dati di traffico 2020 risultano fortemente influenzati dalle misure restrittive alla mobilità introdotte a livello nazionale e internazionale dagli Stati per il contenimento della pandemia in atto, chiudendo con il mese di dicembre uno degli anni più problematici da almeno il secondo dopoguerra.

Dall'inizio del primo lockdown (marzo 2020) timidi segnali positivi si sono iniziati a registrare solo nel mese di giugno, mentre con l'inizio della nuova ondata pandemica nel periodo autunnale, il traffico ha ripreso a diminuire drasticamente anche se, è importante sottolinearlo, non sono state nuovamente adottate misure "generalizzate" di blocco dell'operatività aeroportuale.

La lettura dei dati di traffico 2020 non può prescindere da una ricognizione dei provvedimenti normativi che, allo scopo di contenere il dilagare della pandemia da COVID-19, hanno disposto riduzioni, soppressioni e limitazioni dei servizi di trasporto aereo negli aeroporti aperti al traffico commerciale.

In particolare, nel corso del primo semestre del 2020 sono stati adottati:

- il Decreto Interministeriale n. 112 del 12 marzo 2020, che ha individuato gli aeroporti presso i quali continua ad essere garantito il trasporto aereo; in proposito si richiama anche il Comunicato ENAC 18/2020 del 13 marzo 2020 che ha stabilito che in tutti gli aeroporti, anche se non inclusi nell'elenco di cui all'art. 2 comma 1 del D.I. n. 112/2020 verranno comunque garantite "le esigenze operative di voli cargo e posta, nonché di voli di Stato, di Enti di Stato, di emergenza sanitaria o di emergenza di altro tipo";
- il Decreto Interministeriale n. 117 del 14 marzo 2020, che ha previsto soppressioni e riduzioni di servizi aerei da e per la Sardegna;
- il Decreto Interministeriale n. 118 del 14 marzo 2020, che ha previsto soppressioni e riduzioni di servizi aerei da e per la Sicilia;
- il Decreto Interministeriale n. 127 del 24 marzo 2020, che ha prorogato fino al 2 aprile l'efficacia dei D.I. precedentemente adottati;
- il Decreto Interministeriale n. 145 del 3 aprile 2020, che ha prorogato fino al 13 aprile l'efficacia dei D.I. precedentemente adottati;

- il Decreto Interministeriale n. 153 del 12 aprile 2020, che ha disposto la continuazione delle misure di riduzione e soppressione di cui ai D.I. precedentemente adottati;
- il Decreto Interministeriale n. 183 del 29 aprile 2020, che ha rimodulato le limitazioni disposte con D.I. n. 153/2020 in ragione delle nuove esigenze intervenute;
- il Decreto Interministeriale n. 194 del 5 maggio 2020, che ha rimodulato le misure di riduzione e soppressione dei servizi di trasporto aereo previste dal D.I. n. 153/2020 come modificato dal D.I. n. 183/2020;
- il Decreto Interministeriale n. 207 del 17 maggio 2020, che ha disposto nuove misure di riduzione, soppressione e limitazione nei servizi di trasporto aereo;
- il Decreto Interministeriale n. 227 del 2 giugno 2020, che ha disposto nuove misure di riduzione, soppressione e limitazione nei servizi di trasporto aereo;
- il Decreto Interministeriale n. 231 del 4 giugno 2020, che ha introdotto nuove misure volte alla riapertura dei collegamenti aerei per il trasporto dei passeggeri da e per la Sardegna;
- il Decreto Interministeriale n. 245 del 14 giugno 2020, che ha disposto nuove misure di razionalizzazione del trasporto aereo fino alla data del 14 luglio 2020.

A seguito dell'ultimo D.I. n. 245 del 14 giugno 2020, successivi provvedimenti normativo-regolamentari hanno disposto specifiche limitazioni per i voli aventi origine/destinazione da/verso alcuni Stati e territori esteri, sia interni all'UE che esterni, nonché apposite misure organizzative da attuare negli aeroporti al fine di consentire il passaggio alla successiva fase di ripresa dell'operatività nell'ottica del contenimento del contagio ma non sono state più previste misure generalizzate di blocco dell'operatività aeroportuale.

La tabella seguente illustra lo status relativo all'operatività di ciascun aeroporto aperto al traffico commerciale dal mese di marzo al mese di luglio 2020, arco temporale di riferimento dei decreti interministeriali sopra richiamati<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> Fonte: Nota ENAC.

**Tabella 100**  
**Limitazioni all'operatività degli scali nazionali aperti al traffico commerciale**  
**(2020)**

AEROPORTO	Operatività ex D.L. 112/2020 dal 12/03/2020 al 03/05/2020	Operatività ex D.L. 183/2020 dal 04/05/2020 al 17/05/2020	Operatività ex D.L. 194/2020 (6) dal 05/05/2020 al 17/05/2020	Operatività ex D.L. 207/2020 dal 17/05/2020 al 02/06/2020	Operatività ex D.L. 227/2020 dal 02/06/2020 al 14/06/2020	Operatività ex D.L. 245/2020 dal 15/06/2020 al 14/07/2020
ALBENGA	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
ALGHERO FERTILIA (9)	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	scalo operativo	scalo operativo
ANCONA FALCONARA	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
AOSTA	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
BARI PALESE MACCHIE	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
BERGAMO ORIO AL SERIO (5)	scalo non operativo	scalo non operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
BOLOGNA BORGO PANIGALE	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
BOLZANO	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
BRESCIA MONTICHIARI	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
BRINDISI CASALE (8)	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	scalo operativo	scalo operativo
CAGLIARI ELMAS (3)	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
CATANIA FONTANAROSSA (2)	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
COMISO	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
CROTONE S. ANNA	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
CUNEO LEVALDIGI	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
FIRENZE PERETOLA (4)	scalo non operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
FOGGIA	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
FORLÌ	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
GENOVA SESTRI	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
GROSSETO	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
LAMEZIA TERME	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
LAMPEDUSA	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
MARINA DI CAMPO	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
MILANO LINATE (5)	scalo non operativo	scalo non operativo	scalo operativo	solo AG	solo AG	solo AG
MILANO MALPENSA	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
NAPOLI CAPODICHINO	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
OLBIA (7)	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
PALERMO PUNTA RAISI (2)	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
PANTELLERIA	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
PARMA (10)	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	scalo operativo
PERUGIA	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
PESCARA	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
PISA S. GIUSTO	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
REGGIO CALABRIA	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
RIMINI MIRAMARE	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
ROMA CIAMPINO (1)	operatività limitata	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
ROMA FIUMICINO	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
SALERNO PONTECAGNANO	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
TARANTO GROTTAGLIE	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
TORINO CASELLE	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
TRAPANI BIRGI	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
TREVISO S. ANGELO	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
TRIESTE RONCHI DEI LEGIONARI	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	solo AG
VENEZIA TESSERA	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo	scalo operativo
VERONA VILLAFRANCA (10)	scalo non operativo	scalo non operativo	solo AG	solo AG	solo AG	scalo operativo

Fonte: ENAC

Pertanto, il sistema aeroportuale italiano chiude il 2020 con soli poco meno di **53 milioni di passeggeri** contro gli oltre 193 milioni del 2019: un calo drammatico per gli scali nazionali che perdono in un anno 140 milioni di viaggiatori, ovvero il **72,6%** del traffico aereo (con punte per alcuni scali di quasi il 90%)<sup>53</sup> poco superiore al 70% della diminuzione dei passeggeri negli aeroporti europei (perdendo circa 1,72 miliardi complessivamente rispetto al 2019), riportando il traffico aereo europeo circa ai valori registrati nel 1995<sup>54</sup>. Altrettanto netto calo del **traffico internazionale (-78,3%)**, mentre più contenuto, ma comunque significativo, quello dei **voli domestici (-61,1%)**. Inoltre, le rotte nazionali, che nel 2019 rappresentavano il 33% del traffico complessivo, nel 2020 raggiungono un peso di circa il 50%, questo giustificabile in larga parte dalla chiusura totale o parziale di alcuni scali, unito alla forte riduzione di operatività di quelli principali.

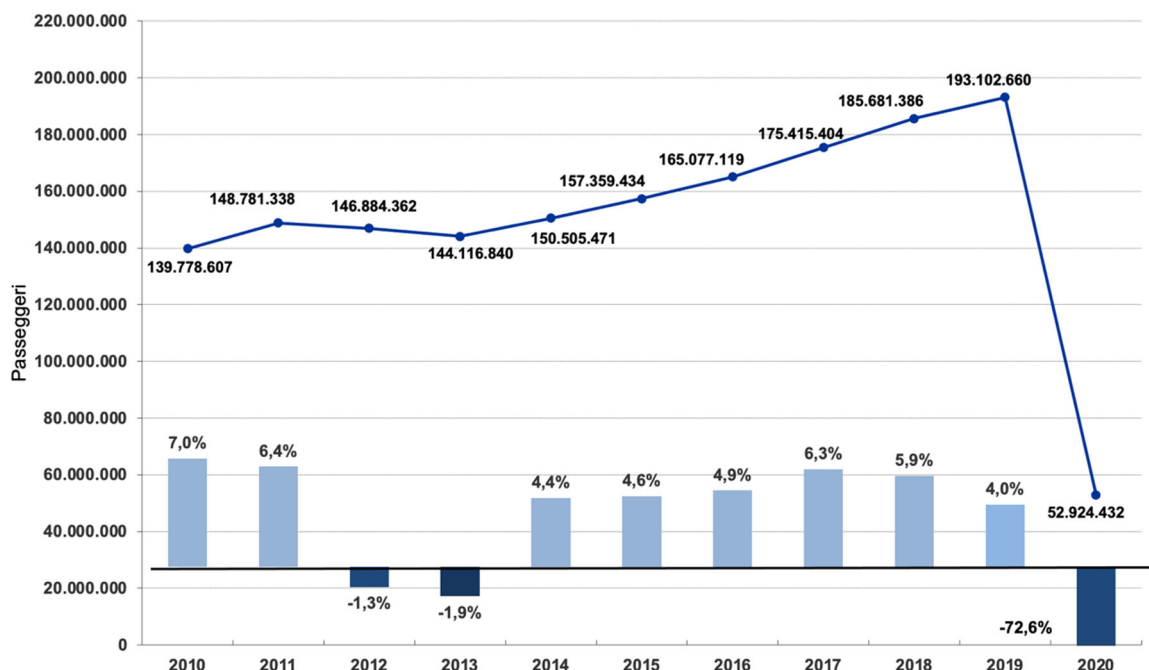
Si stima che in Italia non abbiano volato 7 passeggeri su 10 e ad essere maggiormente penalizzate sono state le **destinazioni extra-UE**, che segnano un **-81,2%**<sup>55</sup>.

<sup>53</sup> Fonte: Assaeroporti.

<sup>54</sup> Fonte: ACI Europe.

<sup>55</sup> Fonte: ENAC.

**Figura 251**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)**  
 (Anni 2010-2020)



Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti.

L'emergenza sanitaria da COVID-19 tutt'ora in corso e le relative restrizioni alla mobilità delle persone introdotte da febbraio 2020 rendono complesse se non difficili qualsiasi valutazione di performance in termini di passeggeri degli scali aeroportuali italiani in quanto, come si è precedentemente detto, l'operatività degli aeroporti è stata differenziata, in alcuni periodi dell'anno, su tutto il territorio nazionale. Tuttavia, cercando di effettuare una valutazione generale si può affermare che nel 2020, 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 Lampedusa, Cagliari, Brindisi, Catania e Alghero, principalmente dovuto alla loro collocazione geografica, al fine di garantire i collegamenti essenziali, seppur minimi, con il sud le grandi isole, sia per le persone che per le merci.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa degli aeroporti nazionali.

**Tabella 101**  
**Traffico passeggeri negli aeroporti italiani**  
(Anno 2020)

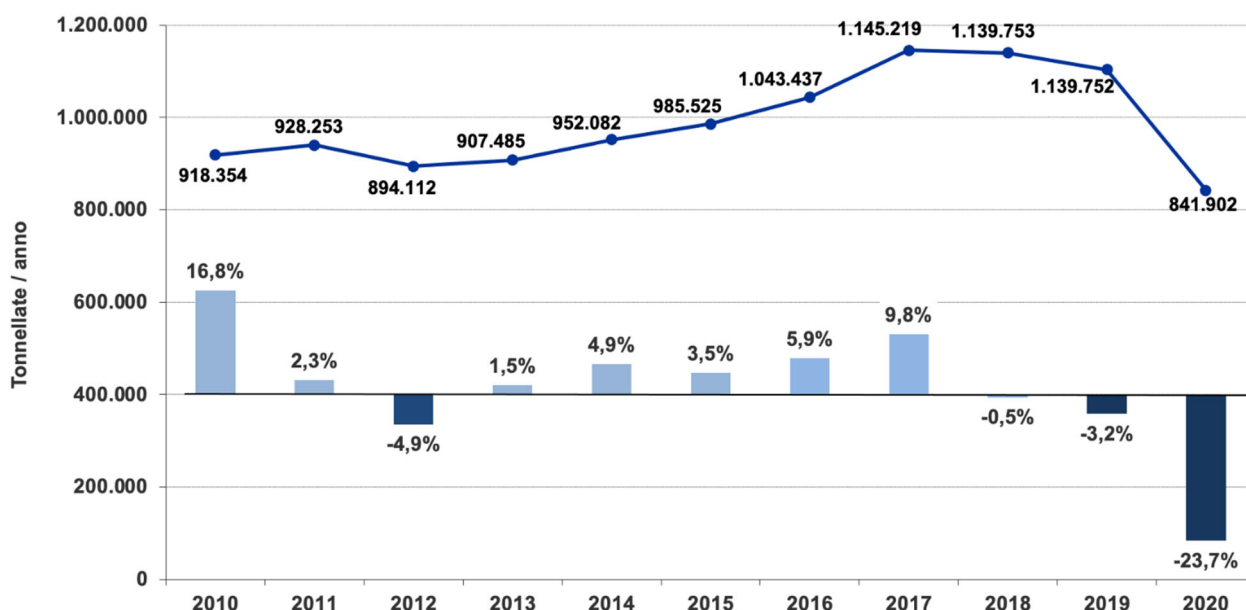
Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2019 %	Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2019 %
1	-	Roma Fiumicino	9.830.957	-77,4	21	-5	Treviso	463.679	-85,8
2	-	Milano Malpensa	7.241.766	-74,9	22	-1	Genova	396.902	-74,2
3	-	Bergamo	3.833.063	-72,3	23	-	Trieste	209.115	-73,3
4	+2	Catania	3.654.457	-64,3	24	+2	Trapani	184.545	-55,1
5	-1	Venezia	2.799.688	-75,8	25	+5	Lampedusa	176.181	-36,4
6	-1	Napoli	2.779.946	-74,4	26	-2	Pescara	173.156	-75,4
7	+1	Palermo	2.701.519	-61,5	27	-2	Ancona	150.678	-69,2
8	-1	Bologna*	2.506.258	-73,4	28	-	Reggio Calabria	108.538	-70,3
9	-	Milano Linate	2.274.204	-65,4	29	-	Comiso	91.161	-74,0
10	+3	Cagliari	1.767.890	-62,8	30	+1	Perugia	77.260	-64,8
11	-	Bari	1.703.130	-69,3	31	+2	Cuneo	53.694	-41,9
12	-2	Roma Ciampino	1.621.159	-72,4	32	-	Crotone	53.593	-68,4
13	+1	Torino	1.407.372	-64,4	33	-6	Rimini	50.159	-87,3
14	-2	Pisa	1.315.066	-75,6	34	-	Parma	25.054	-66,6
15	-	Verona	1.040.555	-71,4	35	-	Salerno	11.925	n/a
16	+1	Olbia	1.023.952	-65,6	36	-	Bolzano	6.561	-39,1
17	+3	Brindisi	1.016.571	-62,3	37	-2	Brescia	3.874	-77,2
18	-	Lamezia Terme	961.718	-67,7	38	-1	Grosseto	2.605	-14,2
19	-	Firenze	669.487	-76,7	39	-1	Taranto-Grottaglie	278	-69,1
20	+2	Alghero	536.716	-61,4	40	-1	Foggia	0	-100,0
							<b>Totale</b>	<b>52.924.432</b>	<b>-72,6</b>

\* L'Aeroporto di Bologna è rimasto chiuso dal 16 al 21 settembre per lavori di manutenzione alla pista.

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Anche il **settore cargo nazionale** nel 2020 ha risentito decisamente delle misure restrittive introdotte a causa all'emergenza sanitaria di livello mondiale. Pertanto, il segmento ha registrato prevedibilmente una flessione di quasi il **24%** rispetto all'anno precedente che tuttavia, con quasi **842.000 tonnellate** di merce movimentata, nettamente superiore alla diminuzione registrata a livello europeo (circa il 12%), rispetto all'anno precedente, con una perdita quasi equamente distribuita tra aeroporti UE (-12,1%) e aeroporti extra UE (-9,9%). Il traffico merci europeo ha segnato una ripresa a partire da settembre 2020: a dicembre, infatti, si è registrato un risultato sostanzialmente identico a quello dello stesso mese nel 2019.

**Figura 252**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani**  
 (Anni 2010-2020)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

**Tabella 102**  
**Traffico cargo negli aeroporti italiani**  
 (Anno 2020)

Pos.	Diff.	Aeroporto	Cargo/anno (tonn.)	Var. 2019 %
1	-	Milano Malpensa	516.739,64	-2,5
2	-	Roma Fiumicino	76.266,30	-5,5
3	-	Bergamo	51.543,10	-3,3
4	+1	Bologna*	43.377,97	-6,0
5	-1	Venezia	41.134,57	-7,3
6	-	Brescia	39.234,00	29,1
7	-	Roma Ciampino	19.388,44	1,0
8	-	Pisa	12.995,88	11,7
9	-	Napoli	9.453,62	0,5
10	+2	Ancona	5.581,28	11,0
11	-1	Taranto-Grottaglie	5.006,00	-39,7
12	+1	Catania	4.918,62	4,2
13	+1	Cagliari	4.913,00	-10,4
14	+5	Palermo	2.534,00	18,5
15	+2	Bari	2.514,00	-29,5
16	+2	Lamezia Terme	1.860,29	-6,3
17	-6	Milano Linate	1.240,11	29,0
18	-3	Torino	1.109,20	23,1
19	-3	Genova	975,56	211,8
20	+3	Firenze	471,52	-70,7
21	-1	Verona	258,58	-34,7
22	+8	Rimini	154,68	283,3
23	-2	Trieste	76,17	-28,1
24	-2	Pescara	44,00	-38,6
25	+4	Brindisi	43,00	16,7
26	+2	Trapani	30,02	-72,2
27	-	Lampedusa	15,50	17,3
28	-3	Reggio Calabria	9,49	-29,4
29	+2	Alghero	7,00	-80,4
30	-6	Olbia	5,77	-87,0
31	-5	Parma	0,68	27,7
<b>Totale</b>			<b>841.902</b>	<b>-23,7</b>

(\*) Lo scalo di Bologna e' stato chiuso dal 16 al 21 settembre per lavori di manutenzione alla pista.

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Come a livello europeo, anche in Italia il **traffico cargo** ha una ripartizione sul territorio concentrata in un numero limitato di nodi. Nel 2020, nonostante l'emergenza sanitaria, con quasi 517 mila tonnellate (con un calo sostanzialmente contenuto), l'aeroporto di Milano Malpensa si riconferma essere l'hub principale, seguito da Roma Fiumicino (-5,5%) e Bergamo (-3,3%).

Sostanzialmente, i primi dieci aeroporti sono rimasti tutti stabili nella posizione di riferimento in base alle tonnellate di merce movimentata nel 2020, ad esclusione di Bologna che ha acquistato una

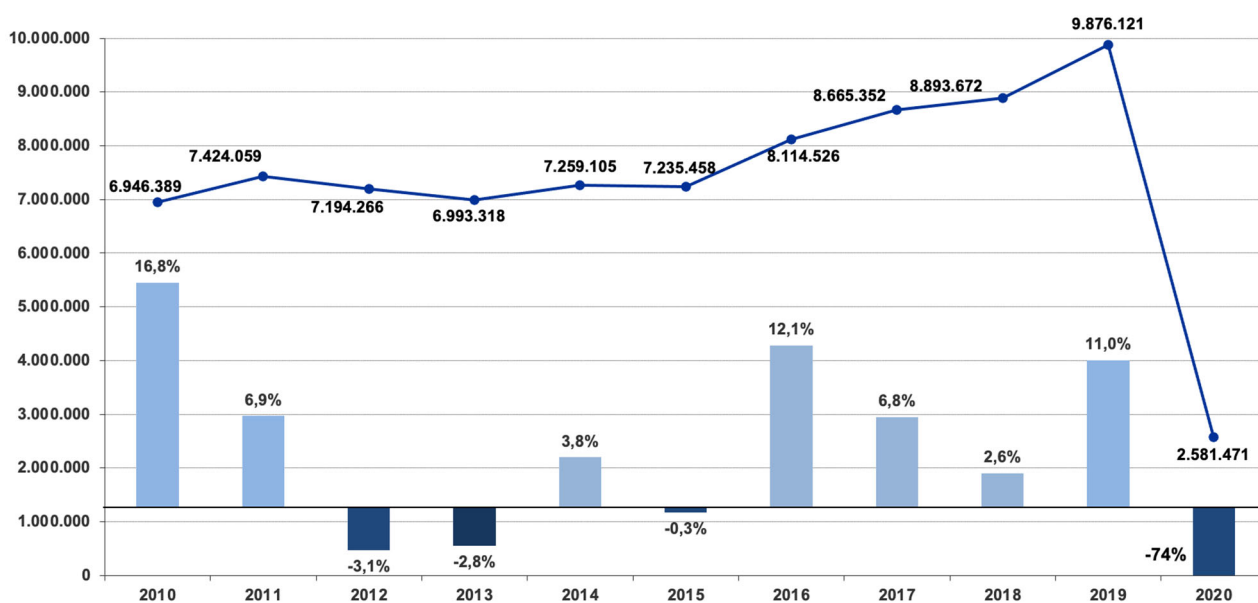


posizione (4°), nonostante la chiusura dello scalo in alcuni giorni del mese di settembre. Tuttavia, in termini di aumento percentuale delle merci movimentate rispetto all'anno precedente spiccano, sostanzialmente in linea con quelli passeggeri, gli aeroporti collocati geograficamente in posizioni strategiche al sud (Bari, Brindisi e Rimini) e nelle isole (Cagliari, Palermo e Catania).

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

Nel 2020, con **2.581.471 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna, segnato pesantemente dalle restrizioni sulla mobilità delle persone, ha registrato una riduzione di circa il 74%, sostanzialmente in linea con la media nazionale (circa il 73%). Le rilevazioni nel 2020 hanno riguardato gli scali di Bologna, Rimini e Parma, mentre Forlì è risultato ancora chiuso al traffico commerciale.

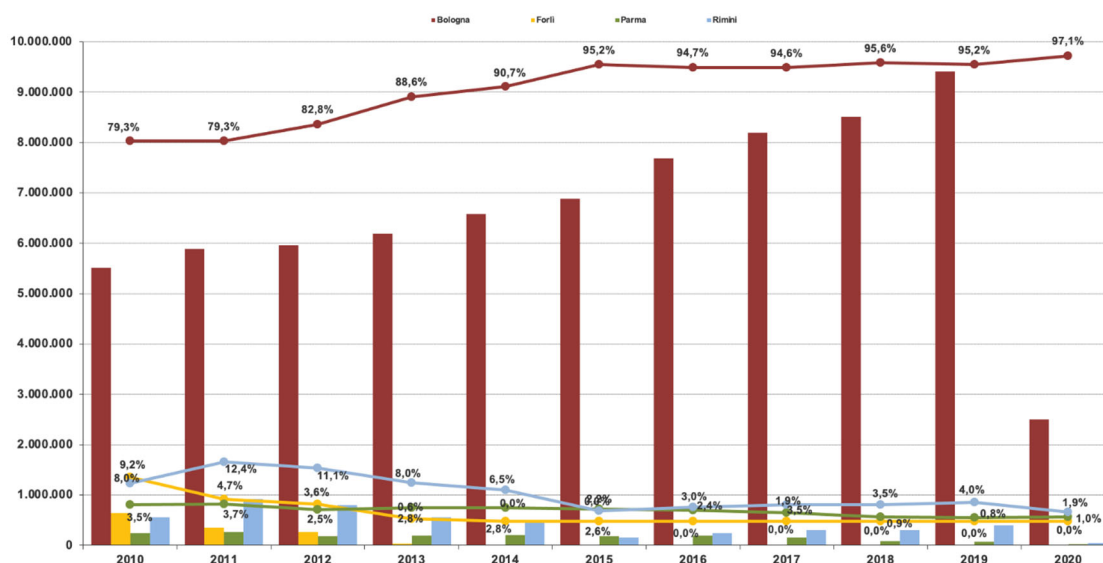
**Figura 253**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna - totale**  
 (Anni 2010-2020)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

Nella ripartizione del traffico passeggeri complessivi in Emilia-Romagna, nel 2020 l'aeroporto di Bologna, presumibilmente in relazione alla centralità dello scalo rispetto al mantenimento di collegamenti minimi essenziali sia a livello nazionale che internazionale durante i differenti periodi di restrizione dovuti all'emergenza sanitaria, ha pesato per oltre il **97%** del traffico passeggeri, seguito da Rimini (1,9% sul totale) e Parma (1%).

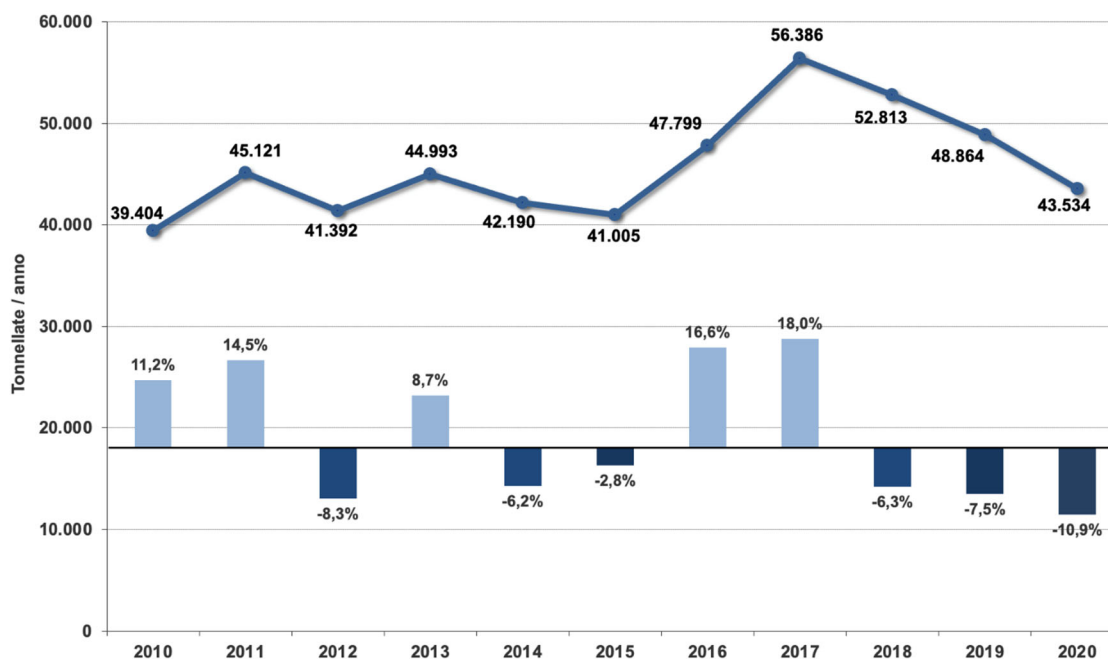
**Figura 254**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – Ripartizione per aeroporti**  
 (Anni 2010-2020)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

Riguardo al settore cargo in Emilia-Romagna, il 2020 si conferma quale terzo anno consecutivo con il quale si è registrata una diminuzione delle merci trasportate, con **45.534 tonnellate** (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta) pari a **-10,9%** rispetto all'anno precedente. Tuttavia, si può indicativamente affermare che, nonostante l'emergenza sanitaria e i periodi di lockdown più o meno restrittivi abbiano influenzato la movimentazione delle persone e di conseguenza –in misura minore- anche delle merci, il settore cargo aereo regionale ha sostanzialmente tenuto il contraccollo. In tal senso ad esempio Rimini ha registrato, in controtendenza, un aumento delle merci trasportate (155 tonnellate rispetto alle 4 del 2019) rispetto agli altri aeroporti regionali.

**Figura 255**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna**  
 (Anni 2010-2020)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

## ■ 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 sia su gomma (via autostrada e tangenziale o tramite servizi bus), che attraverso i 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. 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 ed 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 (ora MiTE – Ministero della Transizione Ecologica) 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 stati completati a fine 2020 i lavori per la realizzazione del “People Mover”, la navetta automatica e sopraelevata che collega 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 avvenuta a novembre 2020.

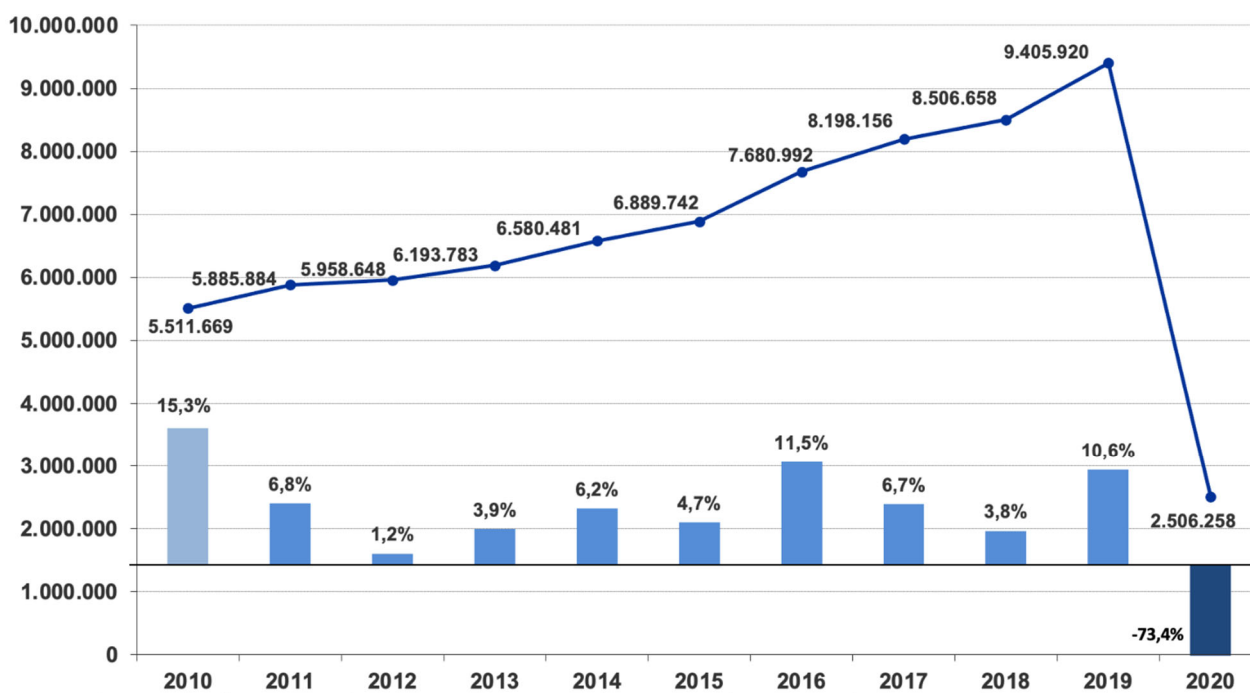
Dal 14 luglio 2015 la società che gestisce l'aeroporto Marconi è quotata alla Borsa Valori di Milano con la denominazione “Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA”. Nell'ambito del processo di quotazione in Borsa Valori, sono state cedute gran parte delle quote azionarie detenute dalla Regione Emilia-Romagna, 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%.

Nel 2020, la pandemia da Covid-19 ha riportato il Marconi ai livelli di traffico del 1997, segnando profondamente l'andamento del traffico aereo.

L'Aeroporto di Bologna, a causa della pandemia da Covid-19 che ha segnato profondamente l'andamento del traffico aereo in tutti gli aeroporti del Mondo, con ricadute particolarmente pesanti in Europa e in Italia, ha chiuso il 2020 con **2.506.258 passeggeri** complessivi, pari ad un decremento del **73,4%** sul 2019: un dato che riporta il Marconi ai livelli di traffico del 1997, quando il 20% dei passeggeri volava su voli charter - oggi quasi scomparsi - e il segmento low cost non aveva ancora modificato radicalmente il trasporto aereo in Europa e in Italia.

Rispetto agli altri aeroporti nazionali, il Marconi nel 2020 si è posizionato in ottava posizione (-1 rispetto all'anno precedente), scontando inoltre la chiusura totale dello scalo dal 16 al 21 settembre per lavori di manutenzione, in un momento in cui si erano registrati timidi segnali di ripresa dovuti all'allentamento delle misure restrittive sulla mobilità delle persone.

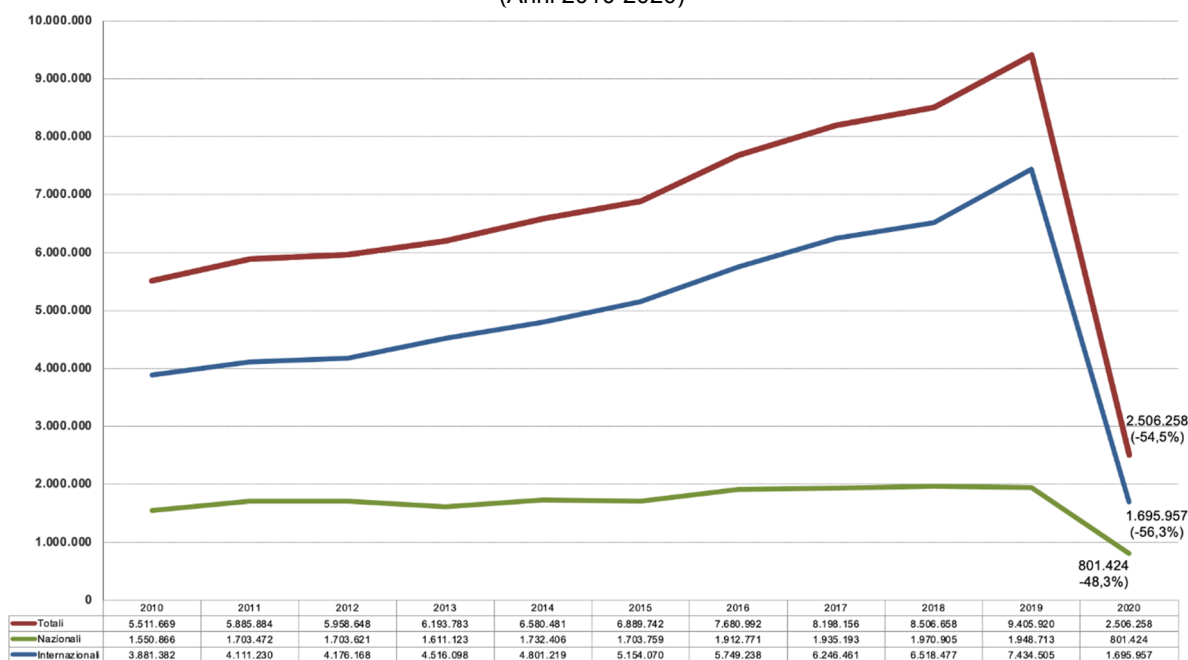
**Figura 256**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Bologna**  
(Anni 2010-2020)



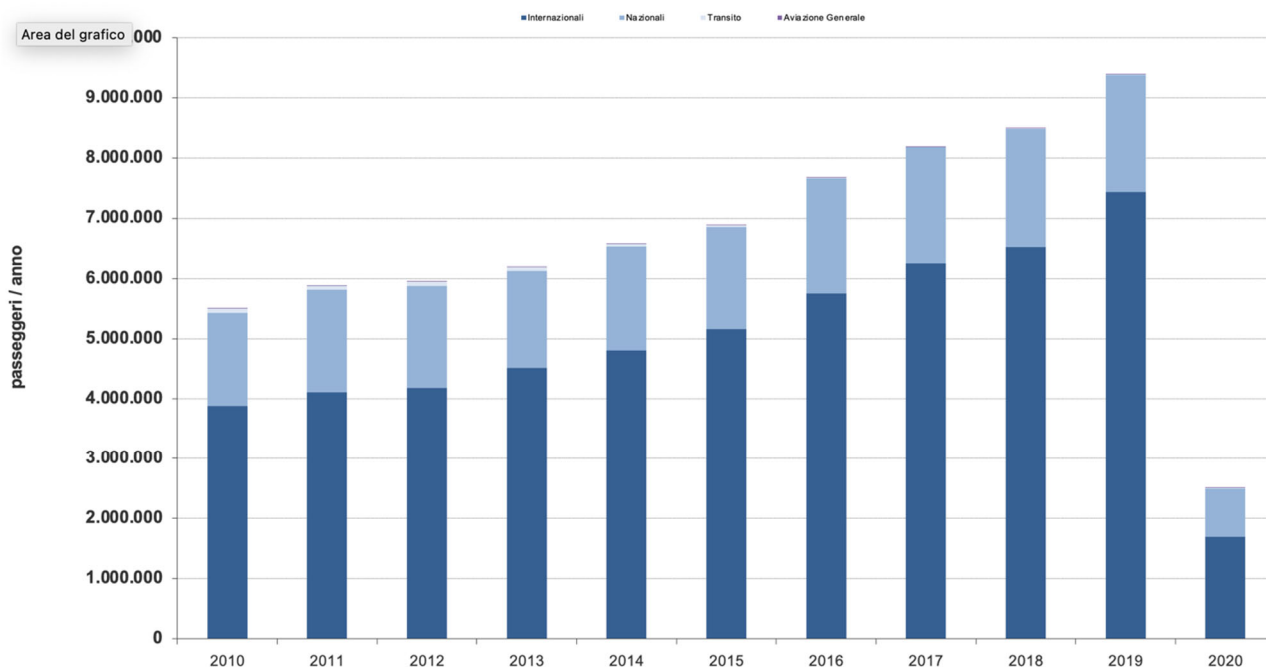
Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

Nonostante le restrizioni sulla mobilità delle persone sia a livello nazionale che tra i diversi Paesi, l'Aeroporto di Bologna conferma il suo carattere internazionale con oltre **1.695.957 passeggeri sui voli UE/extra UE** (con una diminuzione relativa di -56,3% sul 2019), rispetto ai passeggeri dei **voli nazionali, pari a 801.424** (con una diminuzione di -48,3% sul 2019).

**Figura 257**  
**Ripartizione traffico passeggeri aeroporto di Bologna (Domestici, internazionali e totali)**  
 (Anni 2010-2020)



**Figura 258**  
**Ripartizione traffico passeggeri aeroporto di Bologna (Domestici, internazionali, transiti e aviazione generale)**  
 (Anni 2010-2020)



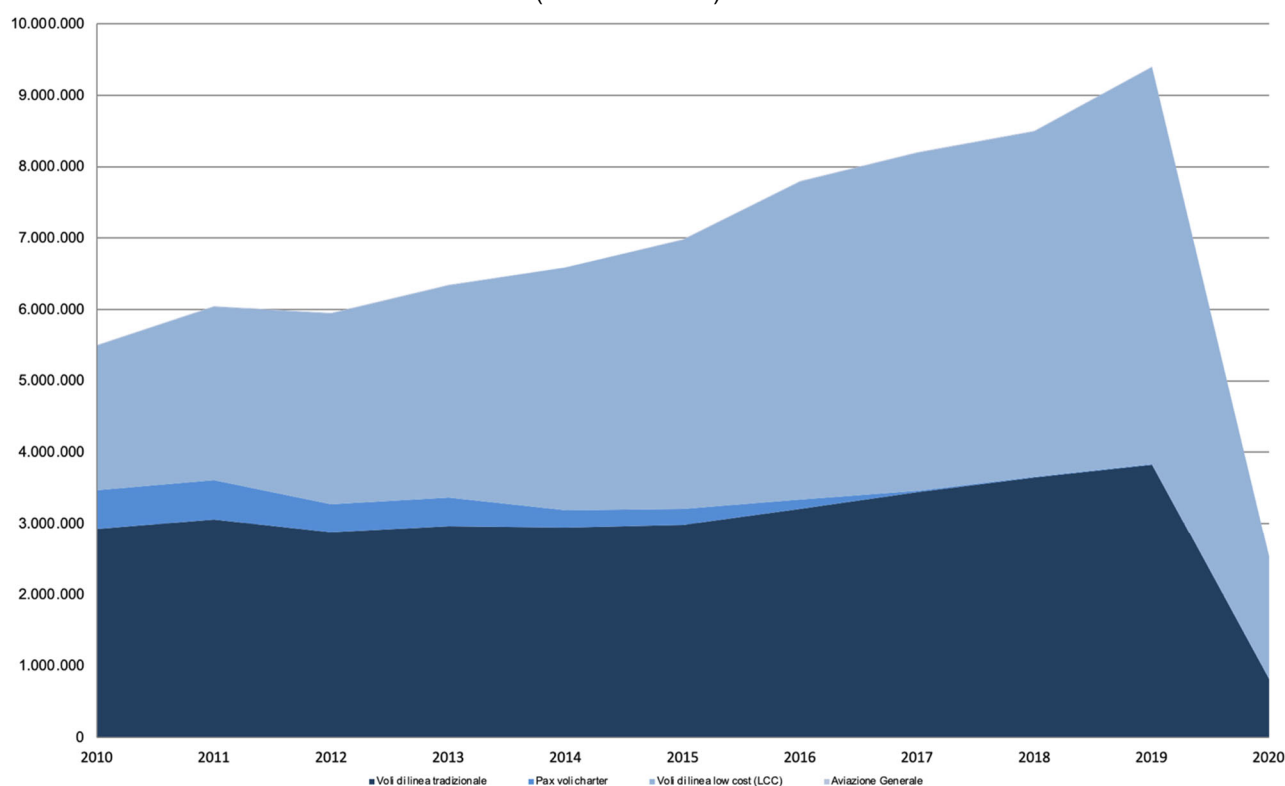
Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

Molto contenute, come sempre nel caso di Bologna, le dimensioni dell'**aviazione generale**, che per i motivi che hanno caratterizzato il 2020 ha registrato una diminuzione del **45,7%** per un totale di **4.680 passeggeri**, mentre i **transiti**, per effetto principalmente della cancellazione dei voli internazionali, hanno segnato una diminuzione di oltre il **70%**, con **4.197 passeggeri**.

Riguardo la ripartizione per segmenti di volo per tutte le tipologie operate presso il Marconi, nel 2020 i **voli low cost (LCC)** hanno rappresentato il **67,6%** sul totale (contro circa il 59% del 2019) con 813.307 passeggeri, mentre i **“full service carrier” (FSC)** sono stati poco oltre il **32%** (nel 2019 erano circa il 41%) con 1.704.975 passeggeri.

I voli charter e l'Aviazione Generale invece, in tale ripartizione, non sono rappresentativi.

**Figura 259**  
**Andamento e ripartizione traffico passeggeri per segmento di volo aeroporto di Bologna (Voli di linea tradizionali, charter, low cost e Aviazione Generale)**  
 (Anni 2010-2020)

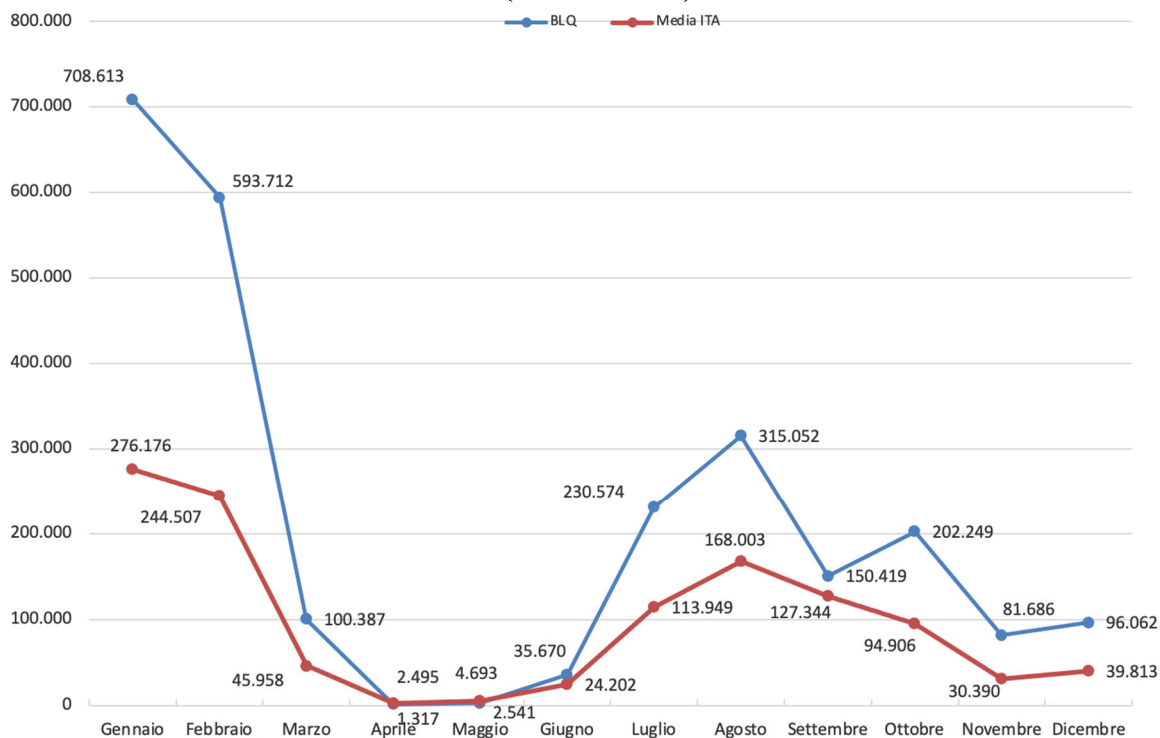


Fonte: elaborazioni e stima dati ENAC.

In coerenza con le limitazioni introdotte nel corso dell'anno, nella classifica delle destinazioni "più volate" del 2020 troviamo ai primi tre posti tre aeroporti italiani: Catania, Palermo e Roma Fiumicino. Seguono: Madrid, Barcellona, Londra Heathrow, Parigi Charles de Gaulle, Brindisi, Cagliari e Tirana. Analizzando l'andamento dei singoli mesi, dopo un gennaio ancora brillante (con passeggeri in crescita del 9,9% sullo stesso mese del 2019) e un febbraio che ha confermato i dati del 2019, il lockdown nazionale della primavera 2020 ha portato al sostanziale azzeramento dei voli (con l'aeroporto aperto per svolgere funzioni di "pubblico servizio", con un solo volo al giorno per Roma) da marzo a giugno, quando le prime riaperture delle frontiere hanno fatto ripartire progressivamente i collegamenti nazionali ed europei. Dopo due mesi di timida ripresa (a luglio ed agosto, soprattutto

sui voli nazionali), da settembre i nuovi provvedimenti di contenimento dell'emergenza Covid hanno portato ad una progressiva cancellazione di tratte e frequenze, per arrivare al mese di dicembre con un calo di passeggeri dell'86,5% su dicembre 2019, per un totale di 95.549 passeggeri, di cui 47.953 su voli nazionali (-68,2%) e 47.365 su voli internazionali (-91,5%)<sup>56</sup>. In definitiva il Marconi ha risposto positivamente alle difficoltà emerse generate dall'emergenza sanitaria rispetto alla media nazionale.

**Figura 260**  
**Andamento mensile aeroporto di Bologna confronto con media nazionale**  
 (Anni 2010-2020)

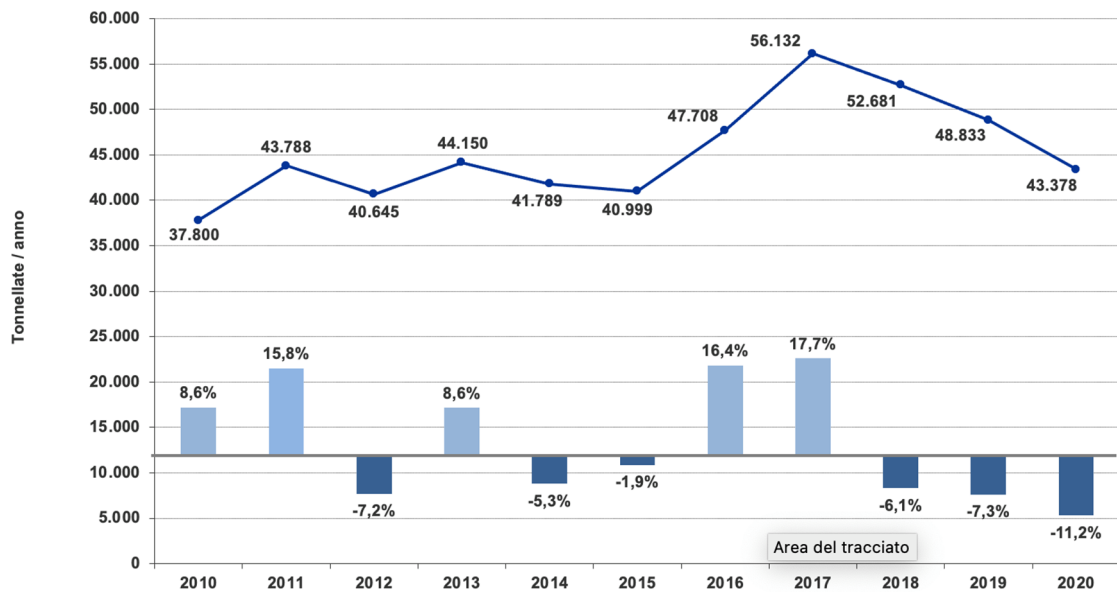


Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

Anche il settore cargo presso l'Aeroporto di Bologna ha risentito particolarmente degli effetti causati dall'emergenza sanitaria in atto. Nel 2020 si è registrata infatti una ulteriore flessione dell'**11,2%** rispetto al 2019, con **43.378 tonnellate** di merce movimentate.

<sup>56</sup> Fonte: ENAC.

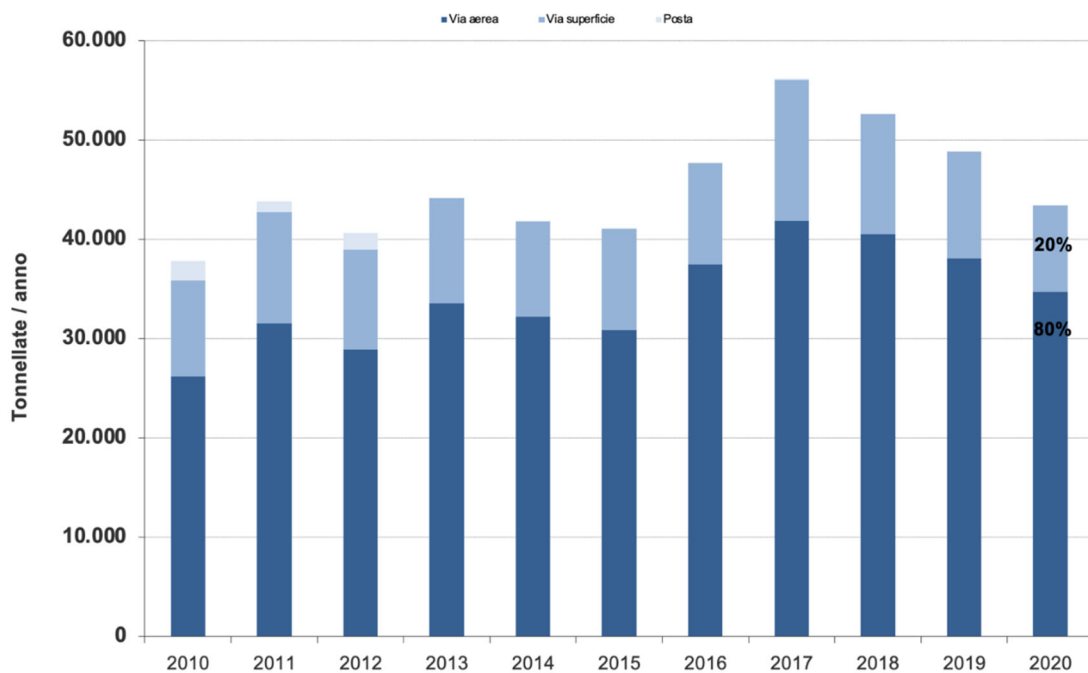
**Figura 261**  
**Traffico annuale cargo nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2010-2020)



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 l'**80%** del totale (34.674 tonnellate), seguite dalle merci trasportate **via superficie** che con 8.704 tonnellate hanno segnato circa il **20%** sul totale gestito, mentre i **prodotti postali** sono risultati assenti.

**Figura 262**  
**Traffico annuale cargo per tipologia nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2010-2020)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.



## ■ AEROPORTO “LUIGI RIDOLFI” DI FORLÌ

L'aeroporto di Forlì ha ripreso la sua attività nel corso del 2021, dopo il prolungato fermo iniziato a 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'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), la società Air Romagna aveva ufficialmente ottenuto la concessione per la gestione totale trentennale dello scalo forlivese, però a seguito del mancato avvio delle attività, la concessione era stata revocata, sempre con un provvedimento ENAC nel marzo 2017. A seguito poi 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. Nell'attesa dell'avvio delle attività, che prevedevano una effettiva apertura dello scalo nell'ottobre 2020, ma che sono state fermate dalla seconda ondata di pandemia da Covid 19 dell'autunno 2020 ed è quindi diventato operativo solo dall'estate 2021, il 9 giugno 2020 intanto è stato emesso il Decreto interministeriale del Ministro degli Interni di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per il reinserimento dell'Aeroporto in Tab.A del D.Lgs 139/06 per avere il servizio dei VV.F. a carico dello Stato.

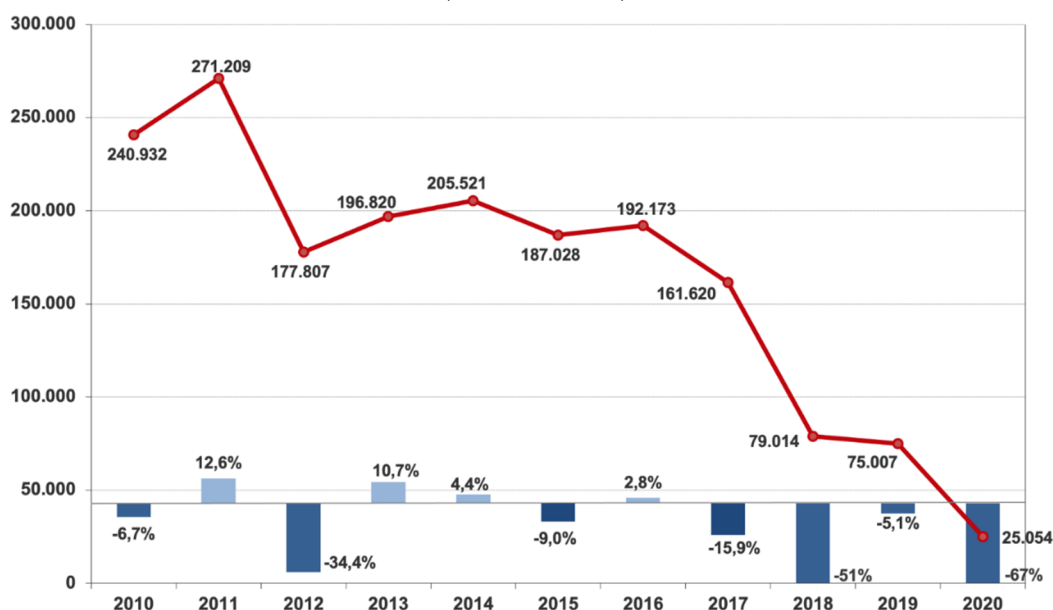
## ■ AEROPORTO “GIUSEPPE VERDI” DI PARMA

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.

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

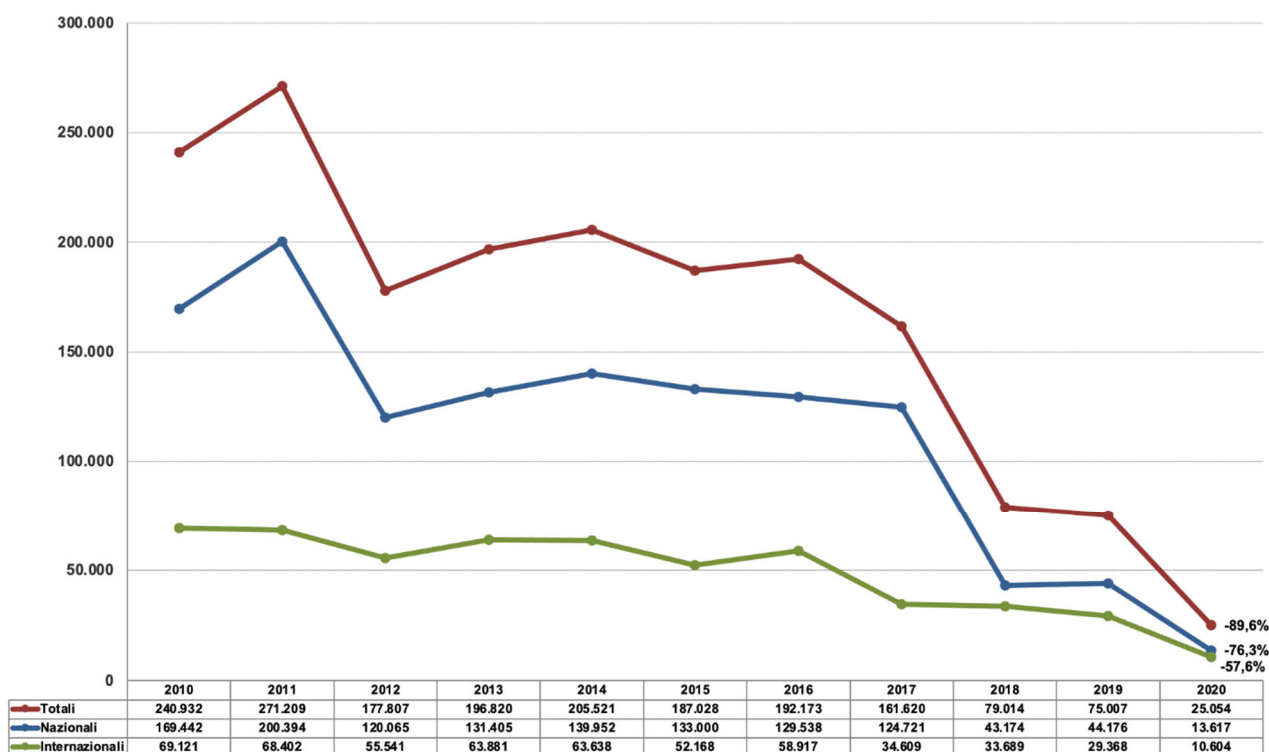
**Figura 263**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Parma**  
(Anni 2010-2020)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

In linea con l'andamento nazionale, anche l'Aeroporto di Parma nel 2020 ha risentito significativamente degli effetti generati dalla pandemia COVID-19 (riduzione voli e operatività dello scalo) registrando una flessione di circa il **67%** rispetto al 2019, con solamente **25.054 passeggeri** complessivi. Tale riduzione è avvenuta sia per la **componente nazionale** (voli domestici), diminuita di oltre il 69% (**13.617 passeggeri**) rispetto all'anno precedente, che per i voli internazionali, quasi il 64% (**10.604 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 oltre il 43% (**833 passeggeri**).

**Figura 264**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Parma**  
 (Anni 2010-2020)



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 segnali di ripresa, contraendosi nel 2019 e chiudendo il 2020 con solamente **1 tonnellata** di merce gestita. 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 103**

	<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 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
<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 2.960 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. 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€. Sulla base di questa assegnazione MIT, ENAC e So.Ge.A.P. hanno stipulato a fine 2019 la convenzione per l'erogazione dei finanziamenti e nel corso del 2020 la società di gestione ha avviato i lavori di prima fase legati all'adeguamento della portanza della pista attuale.

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, autorizzazione che è arrivata a dicembre 2020.

## ■ 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, 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 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 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 104

	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:

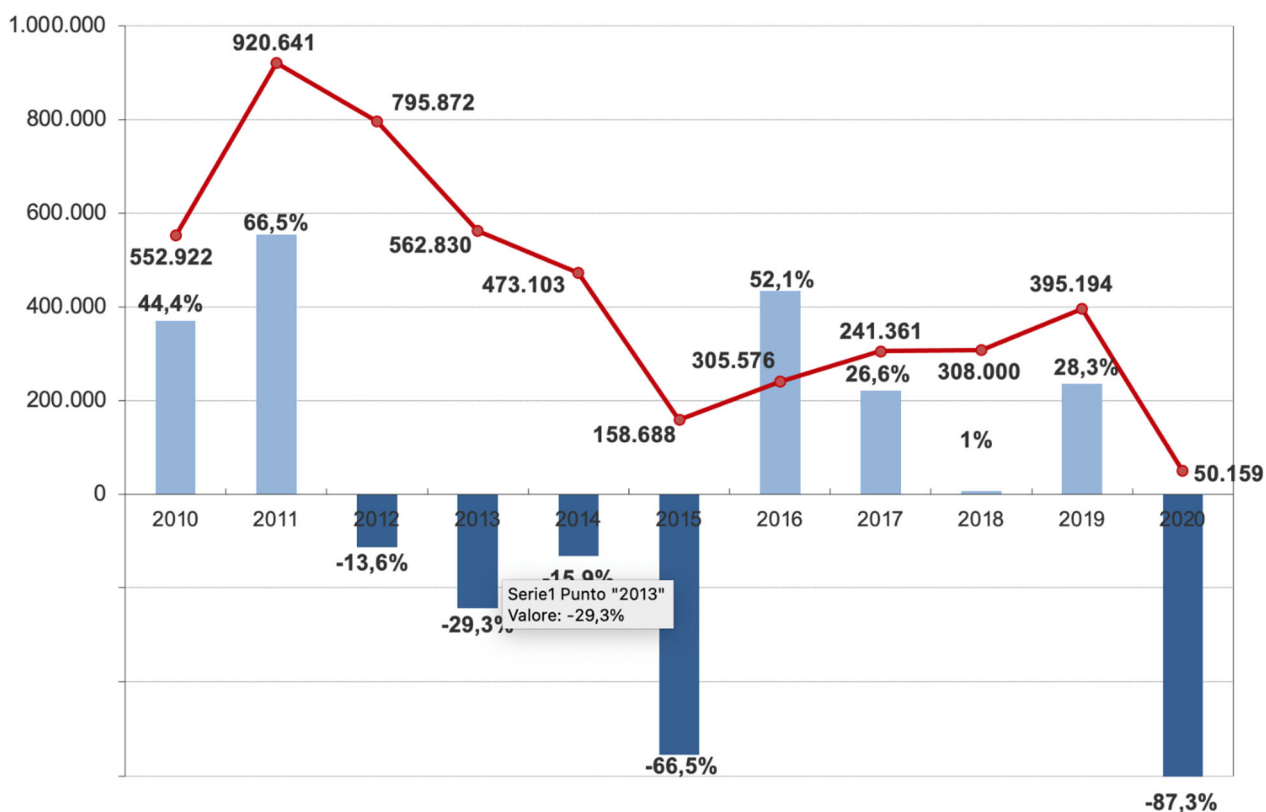
- ampliamento area aeroportuale da destinare a parcheggi, riqualificazione terminal, aree di stazionamento di navette di collegamento per il territorio, per le città d'arte e per attività ricreative e commerciali in grado di attrarre soggetti non coinvolti con la operatività classica dell'aeroporto
-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

- (i) adeguare 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;
- (ii) 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 AIRiminum 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 AIRiminum 2014 insieme ad ENAC a dicembre 2019, prevede per i primi 4 anni interventi infrastrutturali per circa EUR 23,3 milioni. 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, essendo intenzionata a cofinanziare con € 12ML questi primi interventi di sviluppo dell'aeroporto, e tale autorizzazione si è conclusa con esito positivo ad inizio 2021.

**Figura 265**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2010-2020)



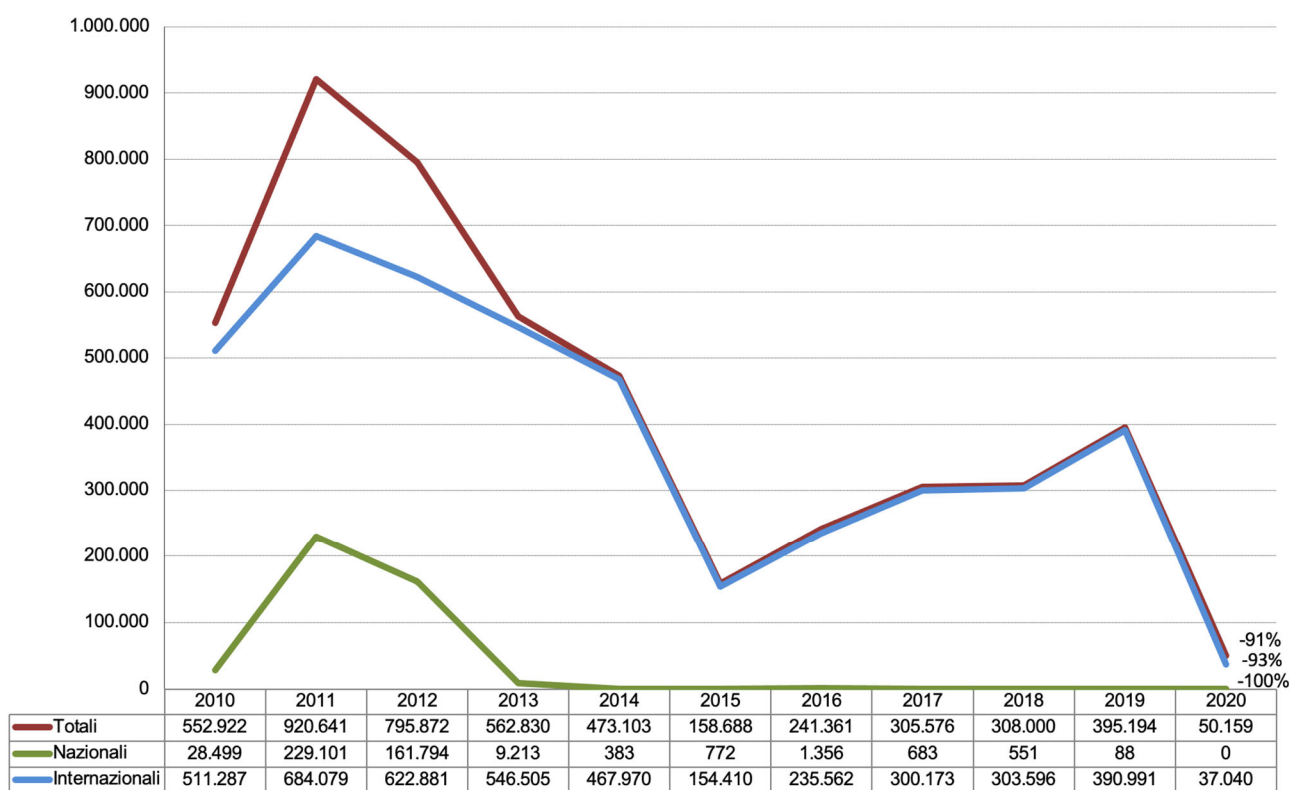
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

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, mentre nel 2020, per effetto delle restrizioni sulla mobilità che hanno condizionato pesantemente l'operatività dello scalo soprattutto riguardo i voli internazionali (peculiarità dell'aeroporto di Rimini), ha registrato un calo di oltre l'**87%**, con solamente **50.159 passeggeri**.

Tale dato, come sopra accennato, è stato sostenuto esclusivamente dalla **componente internazionale** con 37.040 passeggeri (-91% rispetto all'anno precedente), mentre i **voli domestici** sono risultati assenti.

Questo dato a dimostrazione che la componente internazionale ha rappresentato praticamente il 99% del totale passeggeri, confermando la preponderanza dello scalo riminese verso una specializzazione leisure. Mentre l'**Aviazione Generale e Aerotaxi** ha riscontrato una riduzione del traffico del 38% rispetto al 2019 (con 1.881 passeggeri), in contro tendenza rispetto all'andamento complessivo, nel 2020, i transiti sono stati 11.238 passeggeri (pari a +950% rispetto al 2019)<sup>57</sup>.

**Figura 266**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2010-2020)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

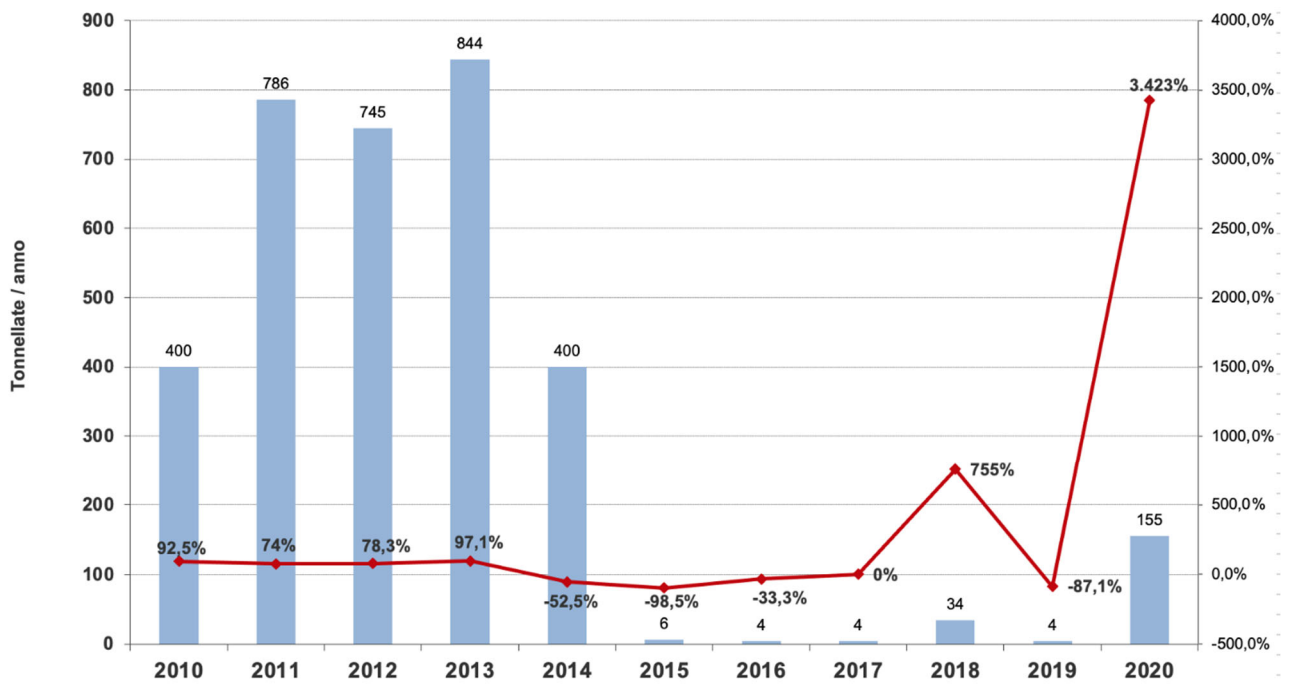
Dai dati registrati nel 2020, emerge che, riguardo ai voli internazionali UE, il Regno Unito è stata la destinazione maggiormente frequentata (aeroporto Londra Stansted) con 5.119 passeggeri, seguito dal Lussemburgo, con 2.217 passeggeri e la Polonia, con 777 passeggeri. Riguardo invece i Paesi extra UE, la Federazione Russa è stata l'area geografica maggiormente collegata con lo scalo riminese<sup>58</sup>.

Relativamente al **traffico cargo**, in controtendenza rispetto alla media nazionale, l'aeroporto di Rimini ha registrato nel 2020 un aumento significativo delle merci movimentate, raggiungendo le 155 tonnellate (+3.423% rispetto al 2019).

<sup>57</sup> Fonte: dati Assaeroporti.

<sup>58</sup> Fonte: dati ENAC.

**Figura 267**  
**Traffico cargo nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2010-2020)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.



## 10.4 AEROPORTO DI BOLOGNA. GLI ACCORDI TERRITORIALI PER IL POLO FUNZIONALE E LA DECARBONIZZAZIONE

### ACCORDO TERRITORIALE PER IL POLO FUNZIONALE AEROPORTO DI BOLOGNA – MASTERPLAN2016-2030



*Foto di Aeroporto G.Marconi di Bologna Spa*

Il 15 luglio 2008, ai sensi dell'art. 15 della legge regionale n. 20/2000 e s.m.i., è stato sottoscritto da Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e Società ADB Aeroporto di Bologna SpA l'Accordo Territoriale per il Polo funzionale Aeroporto che stabiliva le strategie e gli obiettivi per la crescita del Polo Funzionale, definendone la delimitazione territoriale e uno schema di assetto infrastrutturale.

Con atto DVA-DEC-2013-0000029 del 25 febbraio 2013 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero

per i Beni e le Attività culturali, decretava la compatibilità ambientale del progetto denominato "Aeroporto di Bologna. Valutazione di impatto ambientale del nuovo Master Plan Aeroportuale", poi modificata con successivo Decreto Ministeriale n. 183 del 3 luglio 2014.

Con delibera n. 1514 del 12/10/2015 la Giunta Regionale ha espresso l'assenso all'intesa ex art. 81 del D.P.R. n. 616/77 per il Piano di Sviluppo Aeroportuale – Master Plan 2009-2023 dell'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna.

Il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, con Decreto Provveditoriale n. 13090 dell'11 novembre 2015, accertava il perfezionamento del procedimento d'intesa Stato-Regione, ai sensi del D.P.R. n. 383/1994.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti –Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Lombardia - Emilia-Romagna Sede Coordinata di Bologna – con nota prot. n. 22747 del 18/11/2019, ha informato che l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), con istanza prot. n. 119680-P del 17/10/2019 ha richiesto l'accertamento della conformità urbanistico-edilizia per l'aggiornamento al nuovo orizzonte temporale dell'anno 2030 del Piano di Sviluppo Aeroportuale – Master Plan dell'aeroporto G. Marconi di Bologna, resosi necessario per rispondere ai mutamenti del traffico aeroportuale.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) aggiornato rappresenta il quadro di riferimento per lo sviluppo delle attività aeroportuali nel periodo 2016-2030 e contiene l'indicazione degli interventi infrastrutturali ed edilizi previsti, da realizzarsi per fasi successive, individuati sulla base delle ipotesi di evoluzione del traffico aeroportuale nei relativi periodi di riferimento. Il PSA aggiornato comprende inoltre il progetto definitivo della fascia boscata da realizzarsi a nord dell'aeroporto, quale opera compensativa prescritta dal decreto di VIA e dagli Accordi Territoriali citati. Come si può desumere dagli elaborati forniti dall'ENAC e dalla Società concessionaria AdB, in estrema sintesi l'aggiornamento del PSA, pur rispettando i principi del piano vigente, ne ridefinisce le fasi di attuazione e la localizzazione di alcuni interventi, a seguito di un'analisi dettagliata dei potenziali scenari di sviluppo, individuando una soluzione più compatta ed efficiente per lo sviluppo dell'aeroporto, che massimizza l'utilizzo delle infrastrutture esistenti riducendo gli espropri originariamente previsti e comportando un minore consumo del suolo. In particolare, nel periodo di riferimento (2016/2030) è previsto l'ampliamento dell'aerostazione attuale in luogo della realizzazione di un nuovo terminal ad ovest, la cui attuazione viene posticipata ad una fase



successiva al 2030. Tale scelta comporterà un nuovo layout dell'area landside che prevede la riorganizzazione del sistema di accesso e della mobilità, dei parcheggi, una stazione di servizio dotata di rifornimento ed autolavaggio, oltre alla realizzazione di un hotel connesso alla funzione aeronautica in quanto destinato agli equipaggi e passeggeri in specifiche situazioni.

L'aggiornamento del Masterplan, approvato in linea tecnica da parte di ENAC con nota n. 74856 del 20/7/2017, conferma la necessità di acquisire nuove aree attraverso procedure espropriative; pertanto, sono stati espletati gli adempimenti di pubblicità e comunicazione ai sensi delle vigenti norme statali e regionali in materia di espropri (DLgs n. 327/2001 e s.m.i. e L.R. n. 37/2002 e s.m.i.).

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) con provvedimento n. 434 del 26/11/2018, ha disposto l'esclusione del Masterplan aggiornato dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Il D.L. n. 251/1995, convertito in legge 03/08/1995, n. 351 prevede che l'approvazione dei piani di sviluppo aeroportuale (PSA) ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. n. 616/1977 (modificato dal D.P.R. n. 383/1994) comprende la verifica di compatibilità urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e di urgenza e variante agli strumenti urbanistici esistenti.

Conseguentemente il Provveditorato Interregionale ha indetto la Conferenza di Servizi simultanea sincrona con le modalità di cui all'art. 14ter della L. n. 241/1990 e s.m.i., ai fini dell'intesa Stato-Regione di cui al D.P.R. n. 383/1994 e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree occorrenti, convocandone la prima seduta in data 13 dicembre 2019.

Con nota prot. n. 42747 del 21/1/2020 la Regione Emilia-Romagna – Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale – ha trasmesso la nota regionale PG.2020.39208 del 20/1/2020 in cui è riportata la valutazione di ottemperanza, complessivamente positiva, con le specificazioni inerenti lo stato di ottemperanza per ogni prescrizione di cui al Decreto Ministeriale n. 29/2013 e del Decreto direttoriale n. 434/2018 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Con delibera della Giunta regionale n.71 del 21/1/2020 è stato espresso, per quanto di competenza, l'assenso all'intesa per la localizzazione del progetto di aggiornamento al 2030 del Piano di Sviluppo Aeroportuale, dettando condizioni e prescrizioni tra cui la sottoscrizione da parte di ENAC, Società Aeroporto G. Marconi di Bologna (AdB), Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno, di un protocollo d'intesa che sancisca gli impegni reciproci atti a garantire la disponibilità delle aree aggiuntive (10 Ha circa) necessarie per il completamento della fascia boscata.

Il verbale della 2a seduta della Conferenza di Servizi, tenutasi in data 24/1/2020 è stato trasmesso il 27/1/2020 con nota prot. 1417 a tutti gli Enti e le Società invitati unitamente ai pareri ed alle autorizzazioni acquisiti agli atti della Conferenza; la procedura si è conclusa il 12 febbraio 2020, con l'emanazione del Decreto n. 2680 da parte del Provveditorato OO.PP. Lombardia – Emilia – Romagna.

Quindi, in data 8 febbraio 2021, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha emanato l'approvazione finale del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016-30 dell'Aeroporto di Bologna con dispositivo PROT-08/02/2021-0013942-P.

Al 31.12.2020 lo stato di attuazione del Piano di Sviluppo aeroportuale è il seguente.

Di 44 interventi previsti su tre fasi di attuazione, sono stati attivati 17 interventi che presentano differenti livelli di sviluppo raggruppabili in 3 categorie:

- A. Completati e operativi
- B. Prossimi alla realizzazione o in corso di realizzazione
- C. In progettazione

A) Gli interventi completati e operativi sono 8 e includono:

- 1) “Riqualifica piazzale aeroclub”
- 2) “People Mover” (stazione aeroporto)
- 3) “Soprelevazione parcheggio express”
- 4) “Ampliamento uffici SAB”
- 5) “Piazzola de-Icing”
- 6) “Riprotezione aree ENAV”
- 7) “Edificio cargo 1° modulo” (DHL)
- 8) “Interventi per adeguamento a regolamento EASA 139” (RESA)

B) Gli interventi prossimi alla realizzazione o in corso di realizzazione sono 5 e includono:

- 1) “Piazzale aeromobili 3° lotto”
- 2-3-4) “Nuovo parcheggio multipiano” (assorbe e include anche gli interventi “riqualifica parcheggio staff” e “nuova viabilità”)
- 5) “Nuova viabilità perimetrale”

C) Gli interventi in corso di progettazione sono 4 e includono:

- 1-2) “Ampliamento terminal fase 1” (assorbe e include l’intervento “nuovo molo partenze”)
- 3) “Ampliamento edificio BHS”
- 4) “Ampliamento apron 2”

Inoltre, Aeroporto di Bologna è impegnato con altri importanti interventi sulle infrastrutture volti ad incrementare il comfort e il livello di servizio al passeggero che non compaiono tra quelli inclusi nel Piano di Sviluppo Aeroportuale in quanto riconfigurazioni interne degli spazi esistenti.

## ACCORDO TERRITORIALE ATTUATIVO PER LA DECARBONIZZAZIONE DELL’AEROPORTO MARCONI

Nell’Aeroporto di Bologna ai **passengeri che transitano nello scalo** si aggiungono 2.500 addetti che ogni giorno vi lavorano.

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.



*Foto di Aeroporto G.Marconi di Bologna Spa*

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 lungo il fiume Reno, parallela a via del Triumvirato sino alla frazione Lippo, 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** (aggiornati ad oggi a **9,3 milioni di €**) 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 l'Accordo di Decarbonizzazione prevede l'attuazione delle 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 parallela a 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 CO<sub>2</sub>;
- applicazione di misure volte a ridurre l'utilizzo dell'auto privata e incentivare l'uso di veicoli a bassa emissione di CO<sub>2</sub> da parte dei passeggeri;
- applicazione di incentivi contrattuali per la messa a disposizione di auto a nolo a bassa emissione di CO<sub>2</sub>;
- 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 occasione della Conformità Urbanistica del Masterplan, l'Accordo Territoriale approvato con DGR n. 408/2015 e sottoscritto in data 24/06/2015 è stato aggiornato con atto sottoscritto a Gennaio 2020 e approvato con DGR n.71 del 21.01.2020.

I principali contenuti modificati sono relativi a:

- Realizzazione della fascia boscata di compensazione ambientale e inserimento

paesaggistico, comprensiva di pista ciclabile di collegamento tra zona industriale Bargellino e le aree urbanizzate di Lippo e San Vitale di Reno, come da successivi sviluppi progettuali e relative approvazioni da compiersi nelle sedi preposte.

- **Interventi di miglioramento e riqualificazione del SIC IT4050018 “Golena San Vitale e Golena del Lippo”:**
- **Progettazione e Realizzazione di una pista ciclabile parallela alla Via del Triumvirato**, posizionata in sinistra idrografica del Fiume Reno, tratto di Eurovelo 7- **Ciclovía del Sole**, comprensiva del ramo collegamento con il Polo Aeroportuale, finalizzata al collegamento verso sud del Polo con la città di Bologna, attraverso la via Emilia Ponente e verso nord con l’abitato di Lippo.

In particolare:

- Città Metropolitana si impegna a fornire il progetto di fattibilità tecnico economica dell’opera, come depositato presso il Ministero
- ADB si impegna a redigere il progetto definitivo ed esecutivo di tale percorso ciclabile e a finanziare la realizzazione dell’opera progettata.

In attuazione degli impegni assunti, nel corso del 2020 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.

Per quanto riguarda tutti gli articoli e le azioni dell’AT D-Air 2015 (Sottoscritto in data 24 giugno 2015) non espressamente richiamati dall’Accordo Integrativo di gennaio 2020, come previsto:

- è stato istituito il Mobility Manager di zona aeroportuale (MMZA) con funzione di promozione di sistemi di trasporto collettivo anche per l’intera community aeroportuale, redatto il Piano di spostamenti Casa-lavoro (PSCL) esteso a tutta la popolazione aeroportuale e attuati accordi per attivare abbonamenti integrati di MaaS per Comunità aeroportuale che include, People Mover, Bus urbani, suburbani, extraurbani, treni della rete Tper SFM e pacchetto di agevolazioni per il car sharing elettrico «Corrente»;
- sono state realizzate 7 postazioni car sharing elettrico CORRENTE in prossimità dell’aerostazione ad uso di passeggeri e dipendenti ed è in corso l’accordo per uso aziendale delle stesse. E’ allo studio l’individuazione di partner per l’installazione di colonnine di ricarica elettrica nei parcheggi e di un sistema di lettura delle targhe che permetta il monitoraggio delle emissioni e una tariffazione differenziata;
- inoltre, sono proseguiti gli interventi di efficientamento energetico sulle infrastrutture e impianti aeroportuali.