

Capitolo 10

Il settore aeroportuale

9 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 2021.

10.2 INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Il traffico aereo 2021 è stato caratterizzato da una forte ripresa rispetto al 2020, anche se i dati continuano ad evidenziare un notevole divario rispetto ai valori 2019 (ultimo anno ante Covid), in quanto influenzati dagli effetti durevoli di una pandemia che ha comportato, anche per tale annualità, l'adozione di misure restrittive volte al suo contenimento.

Rispetto al 2020, caratterizzato per alcuni mesi (marzo - luglio) da provvedimenti generalizzati di blocco dell'operatività aeroportuale, nel 2021 gli interventi di limitazione sono stati o di carattere indiretto – in quanto hanno inciso sul diritto di mobilità delle persone (a seconda della colorazione, bianca, gialla, arancione o rossa, attribuita a ciascuna regione sulla base dell'andamento di specifici indicatori epidemiologico/sanitari), o di carattere diretto ma circoscritto, in quanto hanno avuto ad oggetto i voli aventi origine/destinazione da/verso specifici Stati e territori esteri, sia interni che esterni all'UE. Sono state comunque confermate o, in taluni casi, aggiornate le misure organizzative necessarie a consentire lo svolgimento delle attività aeroportuali e dei servizi di trasporto aereo in condizioni di sicurezza e nell'ottica del contenimento dei contagi.

Nel corso del 2021, la propensione alla mobilità è stata fortemente influenzata dall'andamento della copertura vaccinale (che, se alla fine del primo semestre risultava ancora molto bassa, al termine dell'anno ha raggiunto livelli sicuramente più soddisfacenti), nonché dalla mancata armonizzazione a livello internazionale delle regole che, sempre allo scopo di contenere la diffusione pandemica, hanno limitato la libertà di spostamento. A ciò si aggiunga inoltre la fuoriuscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea (Brexit) – ormai risalente al 1° febbraio 2020, ma i cui effetti si sono manifestati concretamente nell'annualità 2021, alla scadenza dell'accordo transitorio UE/Gran Bretagna (31 dicembre 2020) – che ha avuto indubbie ricadute sulla propensione alla mobilità in conseguenza delle implicazioni, non da ultimo di carattere burocratico, che ne sono derivate (es. necessità di un passaporto in corso di validità).

Come per il 2020, la lettura dei dati di traffico 2021 non può prescindere da una ricognizione dei provvedimenti normativi che, allo scopo di contenere il dilagare della pandemia da COVID-19, hanno disposto ulteriori riduzioni, soppressioni e limitazioni dei servizi di trasporto aereo negli aeroporti aperti al traffico commerciale.

In particolare, nel corso del 2021 sono stati adottati:

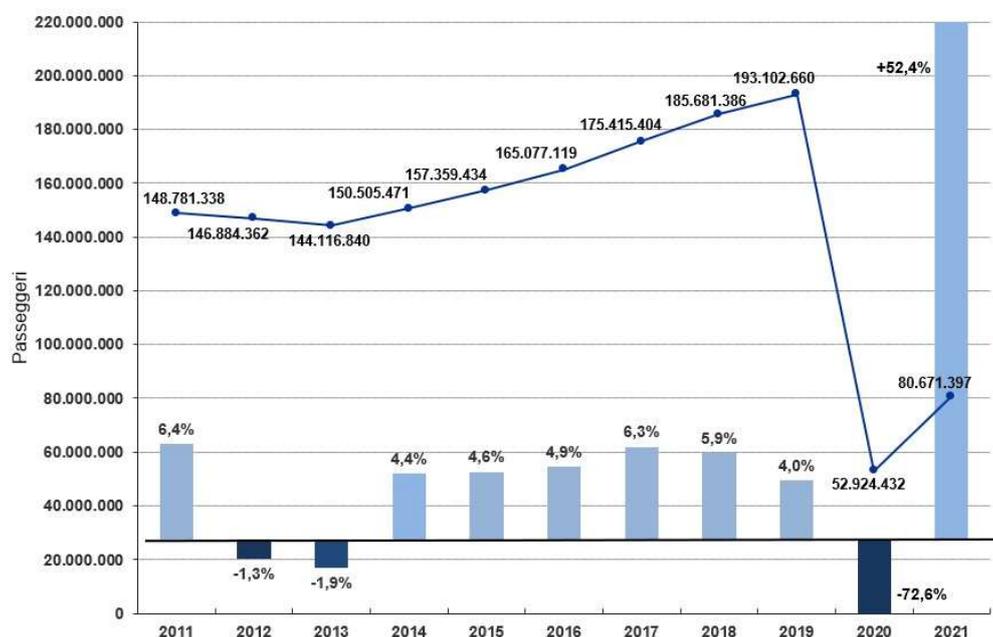
- Decreto Legge 24 dicembre 2021 n. 221 in materia di obblighi di indossare protezione delle vie respiratorie per l'accesso e l'utilizzo ai mezzi di trasporto;
- Ordinanza del Ministro della Salute del 14 dicembre 2021 relativa al regime per gli spostamenti in entrata e in uscita da Stati e territori esteri;
- Comunicato n. 73 del Ministero della Salute e Ordinanza del Ministro della Salute relativi al divieto d'ingresso in Italia a chi negli ultimi 14 giorni è stato in Sudafrica, Lesotho, Botswana, Zimbabwe, Mozambico, Namibia, Eswatini;

- Ordinanza del Ministro della Salute di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del 30 agosto 2021 e le relative "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel trasporto pubblico;
- Ordinanza del Ministro della Salute del 29 luglio 2021 in materia di spostamenti, certificazioni verdi e locator form;
- Ordinanza del Ministro della Salute del 18 giugno 2021 relativa all'obbligo di presentazione all'atto dell'imbarco di una delle certificazioni verdi COVID-19 per chiunque fa ingresso per una qualsiasi durata nel territorio nazionale da Stati o territori di cui all'elenco C dell'allegato 20 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 marzo 2021;
- Ordinanza del Ministro della Salute del 25 aprile 2021 che stabilisce "Ulteriori misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19";
- Ordinanza del Ministero della Salute del 2 aprile 2021 che stabilisce "Ulteriori misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19";
- Ordinanza del Ministero della Salute del 9 marzo 2021 che stabilisce "Ulteriori misure urgenti per la sperimentazione di voli Covid-tested";
- DPCM del 2 marzo 2021, in sostituzione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 gennaio 2021;
- Ordinanza del 30 gennaio 2021 del Ministro della Salute che proroga il blocco dei voli in partenza dal Brasile e il divieto di ingresso in Italia di chi negli ultimi 14 giorni vi è transitato;
- Nuove misure imposte dal Governo francese per le persone fisiche che arrivano in Francia dai Paesi UE;
- DPCM del 14 gennaio 2021 che stabilisce "Ulteriori disposizioni attuative delle misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19";
- Ordinanza del Ministro della Salute che stabilisce "Misure urgenti di contenimento e gestione dell'emergenza sanitaria" ai fini del contenimento della diffusione del virus COVID-19: ferme restando le disposizioni di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 gennaio 2021, è interdetto il traffico aereo dal Brasile;
- Ordinanza del 23 dicembre 2020 del Ministro della Salute di concerto con il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti riguardante Ulteriori misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19;
- Ordinanza del Ministro della Salute del 20 dicembre 2020;
- Comunicato stampa ENAC n. 66/2020: ENAC: interdetti i voli dal Regno Unito (Gran Bretagna e Irlanda del Nord) in applicazione dell'Ordinanza del Ministro della Salute.

Pertanto, il sistema aeroportuale italiano chiude il 2021 con circa **80,7 milioni di passeggeri** contro gli oltre 53 milioni del 2020, registrando così un aumento consistente a livello nazionale del 52,4% rispetto all'anno precedente, valore superiore all'incremento del traffico passeggeri registrato nella rete aeroportuale a livello europeo (+37%)³². Altrettanto netto l'aumento del **traffico domestico (+68,3%)**, mentre più contenuto, ma comunque significativo, quello dei **voli internazionali (+38,3%)**, presumibilmente dovuto dalle restrizioni imposte per l'emergenza sanitaria sui voli oltre confine. Inoltre, le rotte nazionali, che nel 2020 rappresentavano il 47,1% del traffico complessivo, nel 2021 raggiungono il 52%, in controtendenza rispetto alle rotte internazionali, le quasi si attestano a 47,5% rispetto ai voli complessivi (nel 2020 erano il 52,3%), per le ragioni sopra esposte.

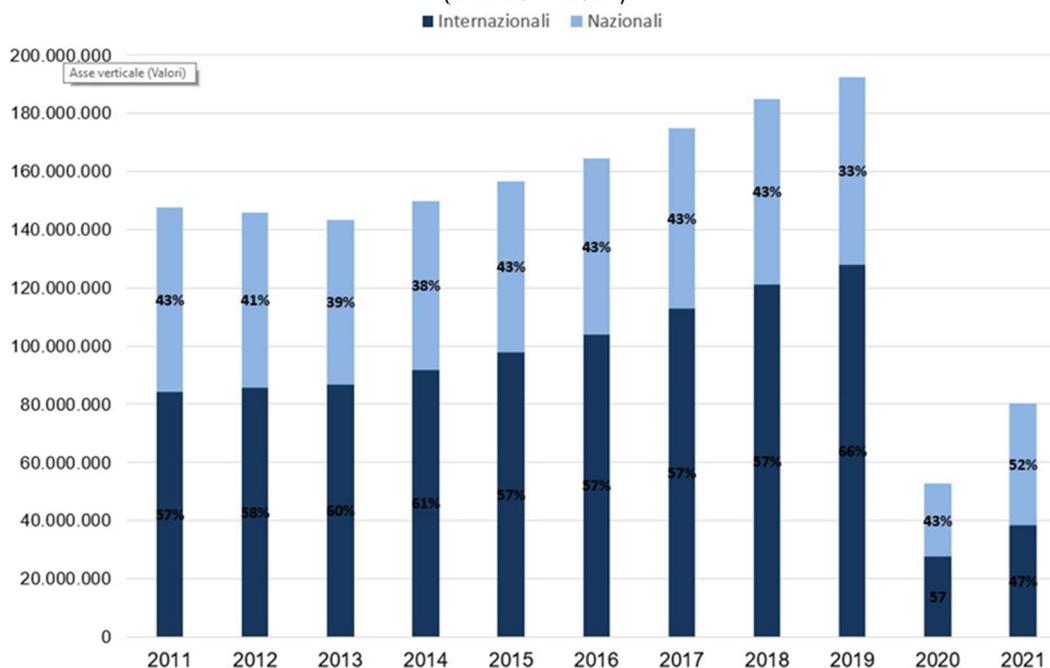
³² Fonte: ACI Europe

Figura 210
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)
 (anni 2011-2021)



Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti

Figura 211
Ripartizione annuale traffico passeggeri nazionali e internazionali negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)
 (anni 2011-2021)



Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti

Anche per il 2021 l'emergenza sanitaria da COVID-19 e le relative restrizioni alla mobilità delle persone introdotte da febbraio 2020 rendono complessa se non difficile 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.

Dopo i primi segnali di ripresa a febbraio 2021, nel mese di marzo l'aumento è stato esponenziale per poi ridursi in maniera drastica nuovamente tra luglio e ottobre. Solo da novembre fino a fine anno il traffico ha ricominciato ad aumentare.

Tuttavia, cercando di effettuare una valutazione generale si può affermare che nel 2021, 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 all'anno precedente, considerando gli scali sopra al milione di utenti, sono stati Treviso, Olbia, Bari, Milano-Linate e Brindisi, 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 114
Traffico passeggeri negli aeroporti italiani
(Anno 2021)

| Pos. | Diff. | Aeroporto | Pax/anno | Var. 2020 % | Pos. | Diff. | Aeroporto | Pax/anno | Var. 2020 % |
|------|-------|--------------------|------------|-------------|------|-------|-----------------|----------|-------------|
| 1 | - | Roma Fiumicino (^) | 11.662.842 | 18,6 | 21 | -2 | Firenze (*) | 838.025 | 25,2 |
| 2 | - | Milano Malpensa | 9.622.464 | 32,9 | 22 | - | Genova | 614.506 | 54,8 |
| 3 | - | Bergamo | 6.467.296 | 68,7 | 23 | +1 | Trapani | 427.893 | 131,9 |
| 4 | - | Catania | 6.123.791 | 67,6 | 24 | +2 | Pescara | 381.241 | 120,2 |
| 5 | +1 | Napoli | 4.636.501 | 66,8 | 25 | -2 | Trieste | 348.891 | 66,8 |
| 6 | +1 | Palermo | 4.576.246 | 69,4 | 26 | -1 | Lampedusa | 284.950 | 61,7 |
| 7 | +2 | Milano Linate | 4.346.518 | 91,1 | 27 | - | Ancona | 241.242 | 60,1 |
| 8 | - | Bologna | 4.103.816 | 63,7 | 28 | +1 | Comiso | 199.420 | 118,8 |
| 9 | -4 | Venezia (^) | 3.437.204 | 22,8 | 29 | -1 | Reggio Calabria | 147.588 | 36,0 |
| 10 | +1 | Bari | 3.289.239 | 93,1 | 30 | - | Perugia | 144.939 | 87,6 |
| 11 | -1 | Cagliari | 2.753.899 | 55,8 | 31 | +3 | Parma | 96.570 | 285,4 |
| 12 | - | Roma Ciampino (^) | 2.326.113 | 43,5 | 32 | - | Crotone | 95.456 | 78,1 |
| 13 | +3 | Olbia | 2.081.057 | 103,2 | 33 | -2 | Cuneo | 81.767 | 52,3 |
| 14 | -1 | Torino | 2.066.106 | 46,8 | 34 | -1 | Rimini | 66.727 | 33,0 |
| 15 | -1 | Pisa | 1.999.137 | 52,0 | 35 | - | Forlì | 29.818 | n/a |
| 16 | +1 | Brindisi | 1.853.449 | 82,3 | 36 | - | Bolzano | 19.667 | 199,8 |
| 17 | +1 | Lamezia Terme | 1.706.699 | 77,5 | 37 | - | Brescia (^) | 5.454 | 40,8 |
| 18 | -3 | Verona (^) | 1.458.738 | 40,2 | 38 | - | Grosseto | 3.297 | 26,6 |

| Pos. | Diff. | Aeroporto | Pax/anno | Var. 2020 % | Pos. | Diff. | Aeroporto | Pax/anno | Var. 2020 % |
|---------------|-------|-------------|-----------|-------------|------|-------|--------------------|-------------------|-------------|
| 19 | +2 | Treviso (^) | 1.221.946 | 163,5 | 39 | -4 | Salerno | 1.280 | -89,3 |
| 20 | - | Alghero | 908.551 | 69,3 | 40 | -1 | Taranto-Grottaglie | 984 | 254,0 |
| | | | | | 41 | -1 | Foggia | 70 | n/a |
| Totale | | | | | | | | 80.671.397 | 52,4 |

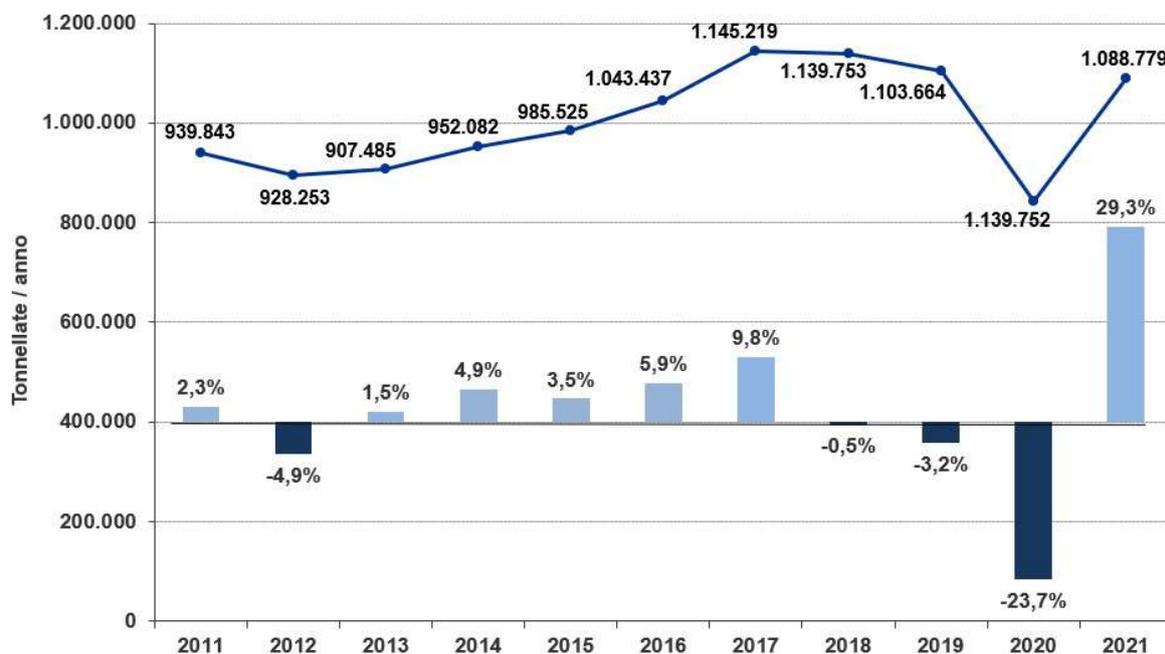
(*) Lo scalo di Firenze e' stato chiuso dal 1 febbraio al 1 aprile 2021 per lavori di manutenzione della pista.

(^) Fonte: Aeroporti 2030

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Anche il **settore cargo nazionale** nel 2021 ha registrato segnali di ripresa, nonostante l'introduzione di misure restrittive, le quali però hanno coinvolto sostanzialmente il settore passeggeri, in quanto l'andamento mensile delle merci movimentate durante tutto il 2021 è rimasto pressoché costante. Pertanto, il segmento ha registrato un aumento di quasi il **30%** rispetto all'anno precedente che tuttavia, con quasi **1,09 milioni tonnellate** di merce movimentata, risulta il primo settore a traguardare il risultato del recupero dei livelli 2019 pre pandemia.

Figura 212
Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani
 (anni 2011-2021)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Tabella 115
Traffico cargo negli aeroporti italiani
(2021)

| Pos. | Diff. | Aeroporto | Cargo/anno (tonn.) | Var. 2020 % | Pos. | Diff. | Aeroporto | Cargo/anno (tonn.) | Var. 2020 % |
|------|-------|--------------------|--------------------|-------------|---------------|-------|--------------------|--------------------|-------------|
| 1 | - | Milano Malpensa | 747.242 | 44,6 | 17 | - | Milano Linate | 1.883 | 51,9 |
| 2 | - | Roma Fiumicino (^) | 101.325 | 32,9 | 18 | - | Torino | 1.787 | 61,1 |
| 3 | +1 | Bologna | 50.121 | 15,5 | 19 | -8 | Taranto-Grottaglie | 1.494 | -70,2 |
| 4 | +1 | Venezia (^) | 44.228 | 7,5 | 20 | -1 | Genova | 883 | -9,5 |
| 5 | +1 | Brescia (^) | 39.603 | 0,9 | 21 | +9 | Olbia | 149 | 2.486,3 |
| 6 | -3 | Bergamo | 26.044 | -49,5 | 22 | -2 | Firenze (*) | 108 | -77,1 |
| 7 | - | Roma Ciampino (^) | 16.280 | -16,0 | 23 | - | Trieste | 51 | -33,4 |
| 8 | - | Pisa | 15.248 | 17,3 | 24 | - | Pescara | 21 | -52,3 |
| 9 | - | Napoli | 11.465 | 21,3 | 25 | - | Treviso (^) | 18 | n/a |
| 10 | +2 | Catania | 7.603 | 54,6 | 26 | -1 | Brindisi | 18 | -58,1 |
| 11 | -1 | Ancona | 6.896 | 23,6 | 27 | +3 | Lampedusa | 16 | 5,7 |
| 12 | +1 | Cagliari | 6.696 | 36,3 | 28 | +3 | Parma | 12 | 1.626,7 |
| 13 | +1 | Palermo | 3.077 | 21,4 | 29 | - | Alghero | 9 | 35,3 |
| 14 | +1 | Bari | 2.402 | -4,5 | 30 | -2 | Reggio Calabria | 7 | -21,4 |
| 15 | +6 | Verona (^) | 2.187 | 745,6 | 31 | -5 | Trapani | 4 | -87,8 |
| 16 | - | Lamezia Terme | 1.902 | 2,2 | Totale | | | 1.088.779 | 29,3 |

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

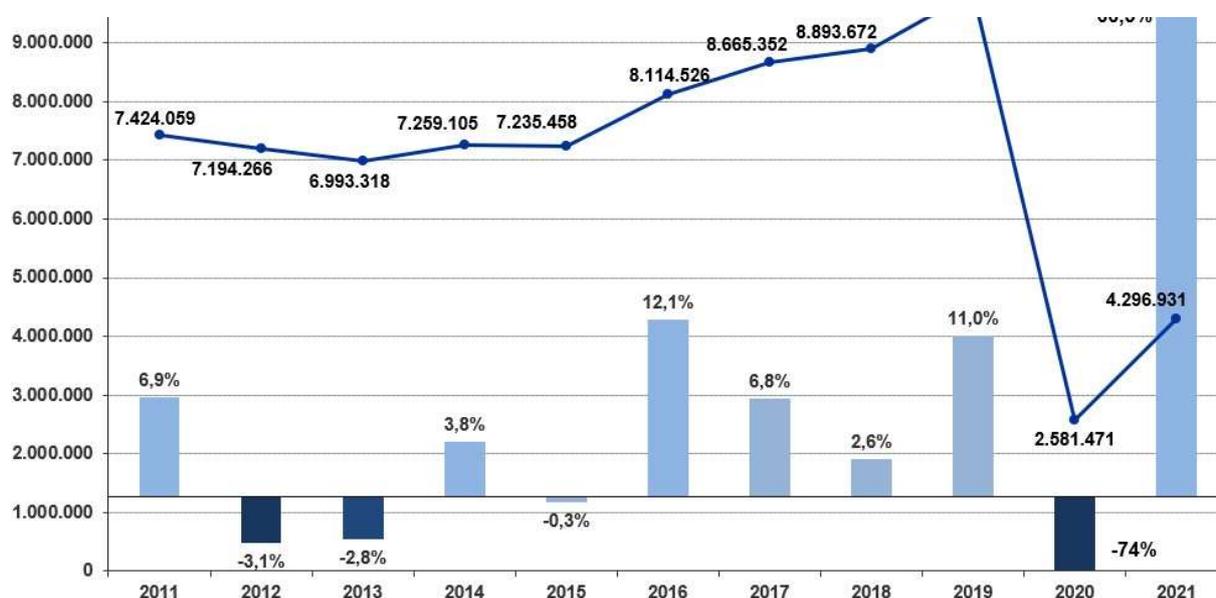
Come a livello europeo, anche in Italia il **traffico cargo** ha una ripartizione sul territorio concentrata in un numero limitato di nodi. Nel 2021, nonostante l'emergenza sanitaria, con oltre 747 mila tonnellate (con un aumento di quasi il 45%), l'aeroporto di Milano Malpensa si riconferma essere l'hub principale, seguito da Roma Fiumicino (+32,9%) e Bologna (+15,5%).

Sostanzialmente, i primi dieci aeroporti sono rimasti tutti stabili nella posizione di riferimento in base alle tonnellate di merce movimentata nel 2021, ad esclusione di Bologna che ha acquistato una posizione (3°) al posto dell'aeroporto di Bergamo il quale, perdendo 3 posizioni, si colloca al 6° posto. Tuttavia, in termini di aumento percentuale delle merci movimentate rispetto all'anno precedente spiccano gli aeroporti di Olbia, Parma e Verona.

10.3 GLI AEROPORTI REGIONALI PRINCIPALI E I RELATIVI FLUSSI DI TRAFFICO INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Nel 2021, con **4.296.931 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna, segnato comunque dalle restrizioni sulla mobilità delle persone per il secondo anno consecutivo, ha registrato un aumento del 66,5% rispetto all'anno precedente, maggiore rispetto alla media nazionale. Le rilevazioni nel 2021 hanno riguardato gli scali di Bologna, Rimini e Parma, mentre Forlì, dopo 8 anni di chiusura, ha ripreso le attività ed il traffico commerciale nel mese di marzo 2021.

Figura 213
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – totale
(Anni 2011-2021)

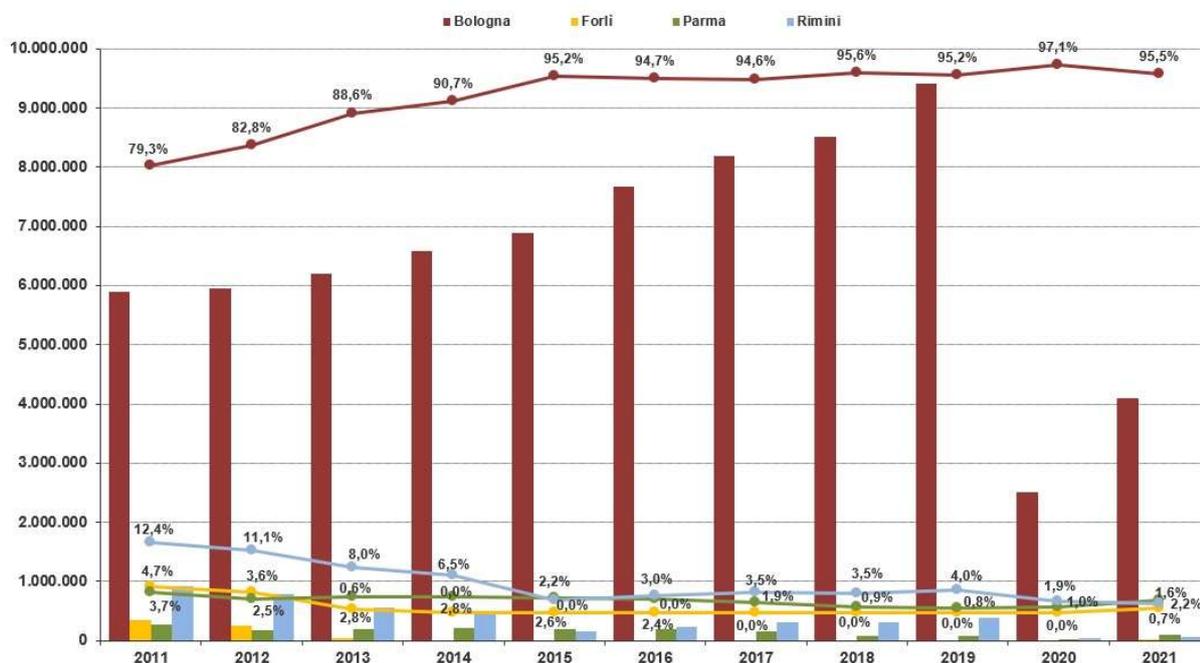


Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti

Nella ripartizione del traffico passeggeri complessivi in Emilia-Romagna, nel 2021 l'aeroporto di Bologna, presumibilmente in relazione alla centralità dello scalo rispetto alla ripresa delle attività aeroportuali a seguito del proseguimento delle restrizioni imposte sia a livello nazionale che internazionale (seppure in misura minore in confronto al 2020) dovute dall'emergenza sanitaria, ha pesato per il 95,5% del traffico passeggeri, seguito da Parma (2,2%) e Rimini (1,6% sul totale). L'aeroporto di Forlì, nonostante abbia operato per soli 9 mesi, ha pesato per lo 0,7%.

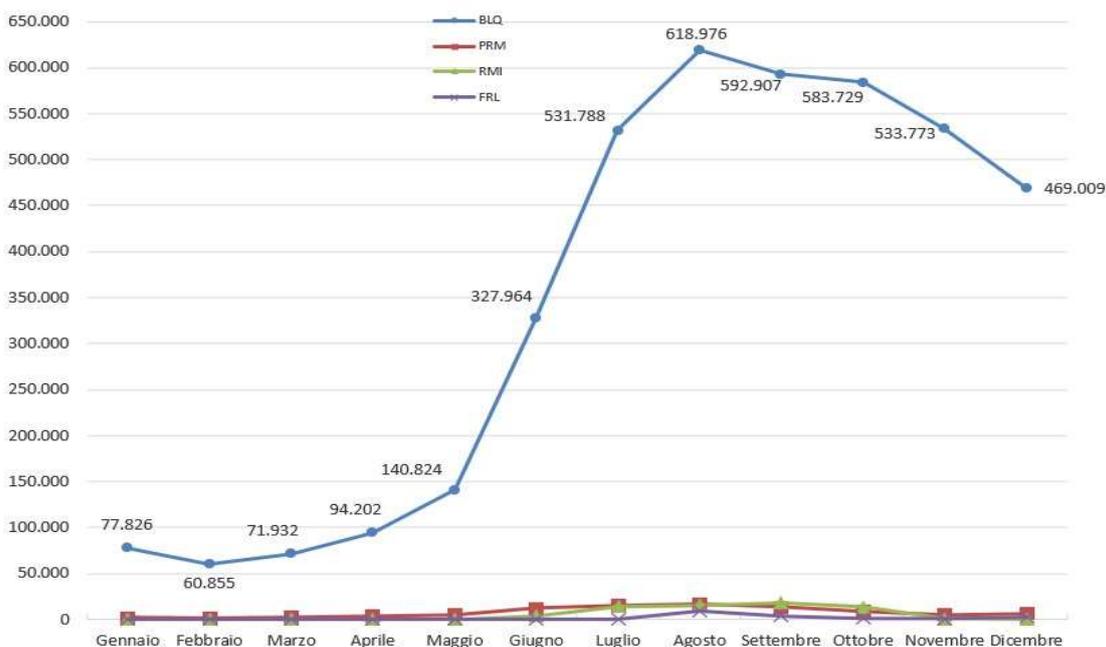
Tale ripartizione è ancor più marcata se si analizza l'andamento mensile del traffico passeggeri: mentre gli aeroporti di Parma e Rimini (Forlì ha riaperto solo a fine marzo 2021) hanno registrato un andamento non particolarmente accentuato, l'aeroporto di Bologna al contrario ha segnato un incremento esponenziale tra marzo e luglio, periodo nel quale le restrizioni sulla mobilità delle persone erano state ridotte.

Figura 214
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – Ripartizione per aeroporti
 Anni 2011-2021



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti

Figura 215
Andamento mensile traffico annuale 2021 passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna
 Ripartizione per aeroporti

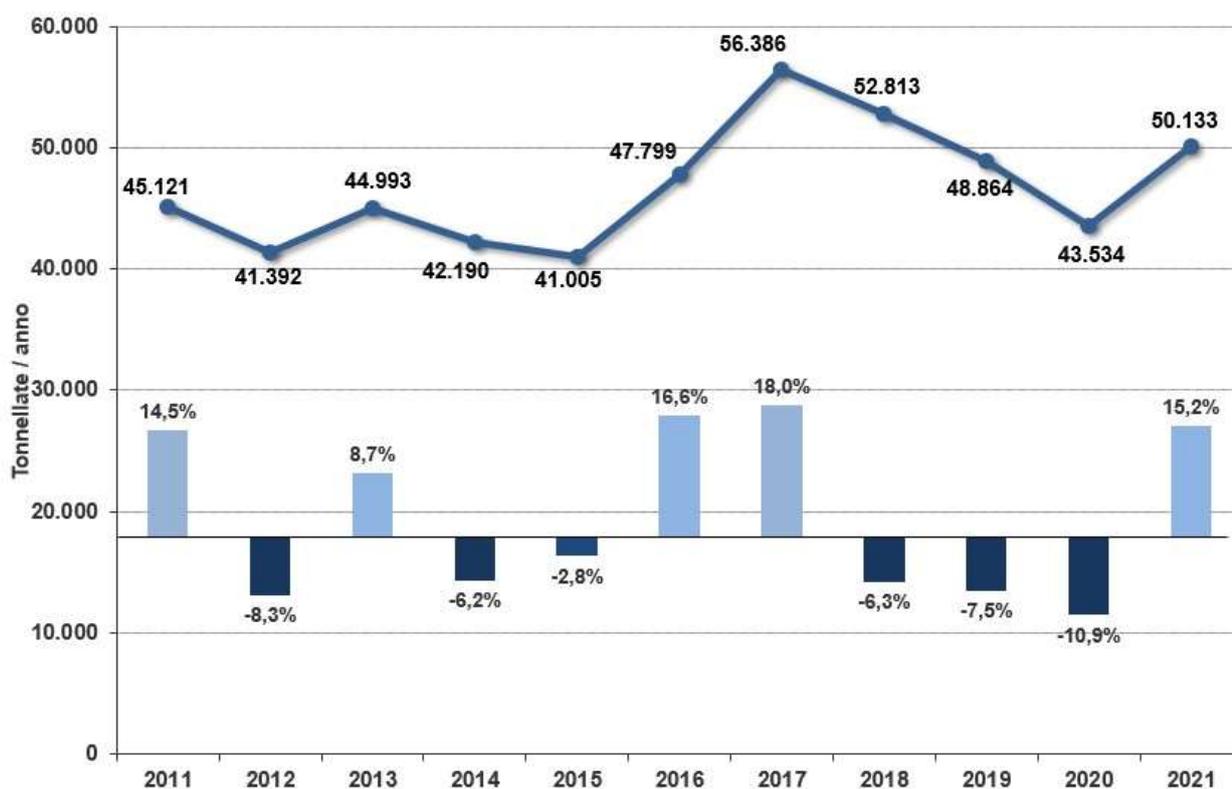


Riguardo al settore cargo in Emilia-Romagna, dopo un triennio con un trend in diminuzione, il 2021 ha registrato un'inversione di tendenza: con **50.133 tonnellate** di merci trasportate (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta) ha addirittura superato i livelli pre-pandemici del 2019 (erano 48.864 tonnellate), mentre rispetto al 2020 le merci movimentate sono aumentate del **15,2%**.

Pertanto, 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 e reagito alle dinamiche emergenziali.

In tal senso, ad esempio, ha contribuito principalmente l'aeroporto di Bologna, seguito dall'aeroporto di Parma, mentre Rimini e Forlì non hanno registrato alcuna merce movimentata.

Figura 216
Traffico annuale cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna
 (Anni 2011-2021)



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 momento garantita sia su gomma (via autostrada e tangenziale o tramite servizi bus), che attraverso un nuovo collegamento diretto ad alta frequenza e con modalità innovative con la stazione ferroviaria. Infatti, a novembre 2020 è stato inaugurato il “People Mover”, gestito dalla società Marconi Express, 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'aeroporto si estende su un sedime di 2.450.000 m² e dispone di una pista di 2.800 m. di lunghezza per 45 m. di larghezza. Il passaggio ad aeroporto intercontinentale è stato strettamente correlato ai significativi investimenti realizzati e in particolare ai lavori di prolungamento della pista, ultimati nel luglio 2004, che permettono oggi di ospitare voli con un raggio fino a 5.000 miglia nautiche.

Nel 2014 si sono conclusi i lavori di riqualificazione 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.

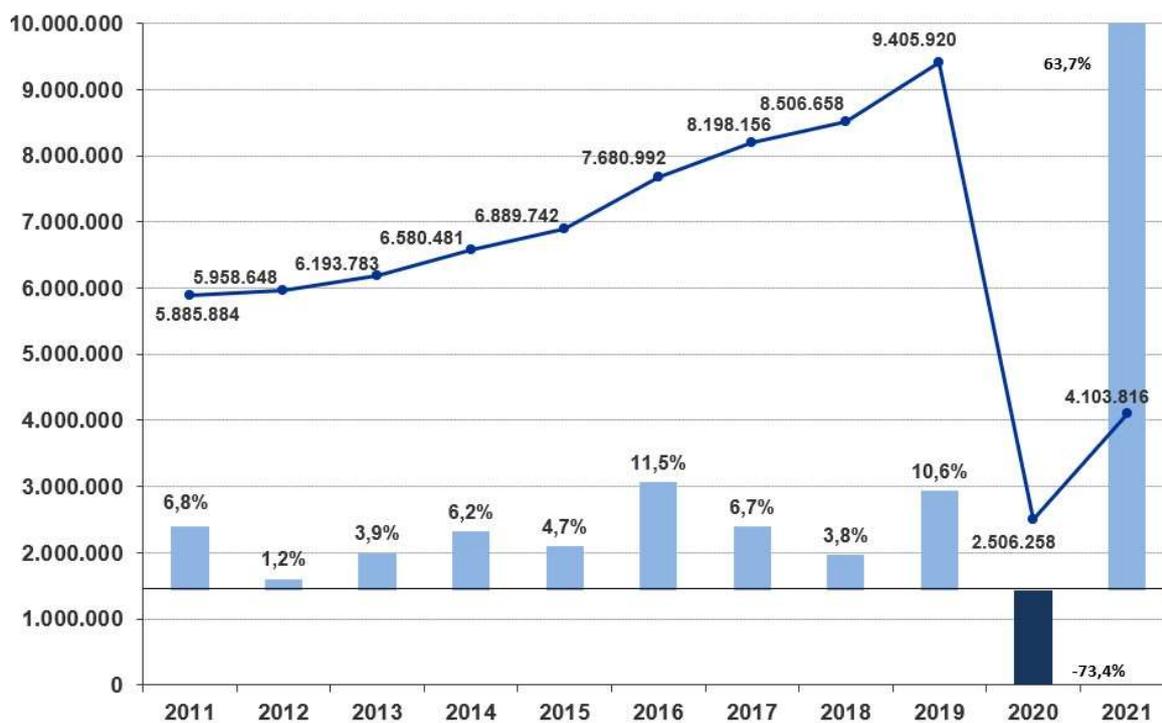
Il Piano di Sviluppo Aeroportuale vigente, redatto nel 2009, è stato approvato da ENAC con provvedimento finale nel febbraio 2016. Durante i 7 anni trascorsi per il processo di approvazione del Piano il traffico sull'aeroporto di Bologna è cambiato notevolmente generando esigenze infrastrutturali differenti. Si è reso quindi necessario aggiornare il Piano di Sviluppo Aeroportuale apportando le modifiche necessarie ad allinearli 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) e che si è concluso un anno dopo con la verifica positiva ed esclusione del progetto dall'ulteriore procedimento di VIA, nel rispetto delle condizioni ambientali riportate nel decreto ministeriale n. 434/2018, 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 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.

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 2021, la pandemia da Covid-19 ha riportato il Marconi ai livelli di traffico del 2007, segnando profondamente l'andamento del traffico aereo. Il 2021 è stato un anno ancora fortemente caratterizzato dall'impatto della pandemia. Tuttavia, grazie al solido andamento della campagna vaccinale, gli effetti del Covid sono stati significativamente mitigati, tanto da consentire ad Aeroporto di Bologna di iniziare ad intravedere spiragli di ripresa, evidenziata dall'aumento dei livelli di traffico. L'andamento del traffico anche nel 2021 ha quindi registrato diversi incrementi e decrementi durante l'anno anche in relazione alle varie fasi dell'andamento dei contagi e della campagna vaccinale, delle misure restrittive messe in atto a livello nazionale ed internazionale, del diffondersi della variante Omicron. Mentre il primo trimestre del 2021 non ha evidenziato segnali di miglioramento rispetto al 2020 a partire dalla tarda primavera si è assistito ad una ripresa del traffico. L'Aeroporto di Bologna ha chiuso quindi il 2021 con **4.103.816 passeggeri** complessivi, pari ad un incremento del **63,7%** sul 2020: un dato di netto miglioramento nonostante la proroga delle restrizioni imposte sul settore dei trasporti pubblici in alcuni periodi dell'anno, in particolare nei mesi da marzo a novembre in maniera differenziata.

Rispetto agli altri aeroporti nazionali, la posizione del Marconi nel 2021 è rimasta invariata all'ottava posizione, nonostante l'aumento del traffico passeggeri registrato.

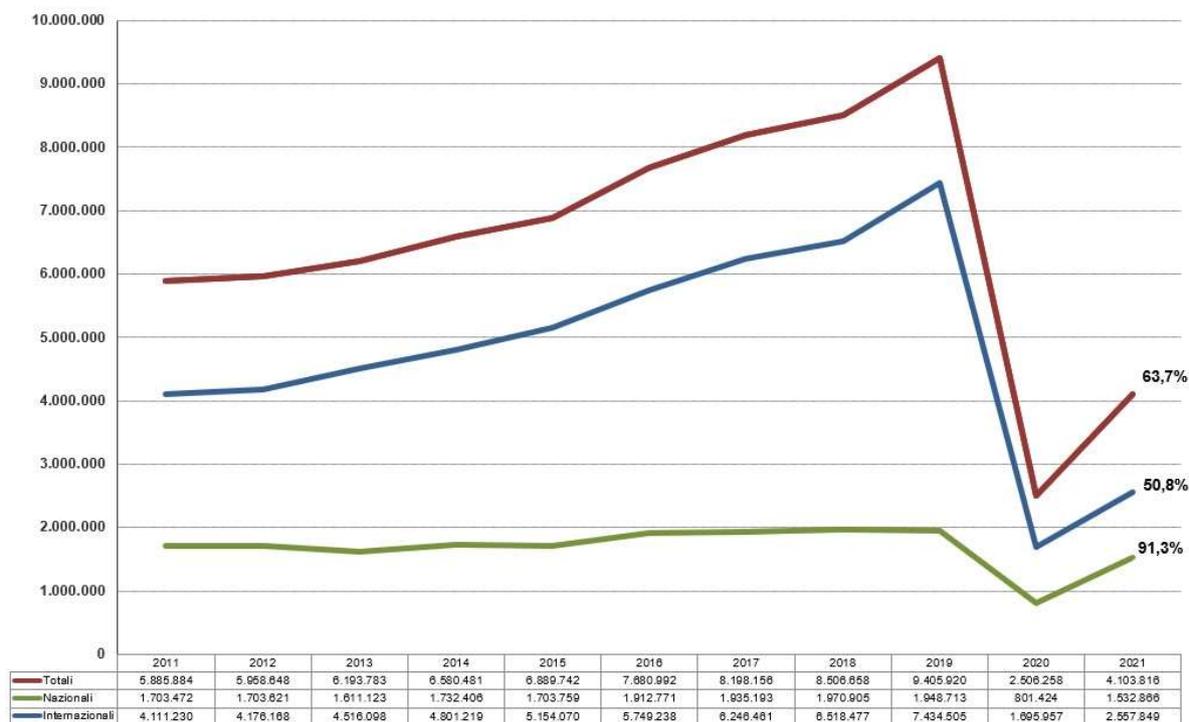
Figura 217
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Bologna
 (Anni 2011-2021)



Fonte: elaborazioni Assaeroporti

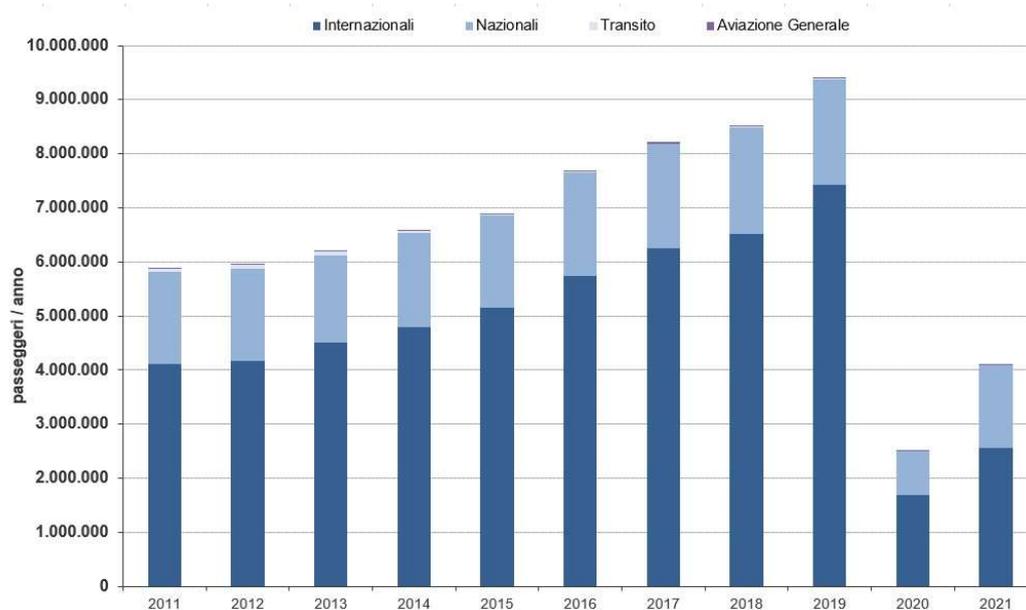
Nonostante le restrizioni sulla mobilità delle persone sia a livello nazionale che tra i diversi Paesi, l'Aeroporto di Bologna conferma il suo carattere internazionale con oltre **2.557.849 passeggeri sui voli UE/extra UE** (con un aumento di quasi il 51% sul 2020), rispetto ai passeggeri dei **voli nazionali, pari a 1.532.866** (con un aumento significativo di 91,3% sul 2020).

Figura 219
Ripartizione traffico passeggeri aeroporto di Bologna (Domestici, internazionali e totali)
 (anni 2011-2021)



Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

Figura 218
Ripartizione traffico passeggeri aeroporto di Bologna (Domestici, internazionali, transiti e aviazione generale)
 anni 2011-2021

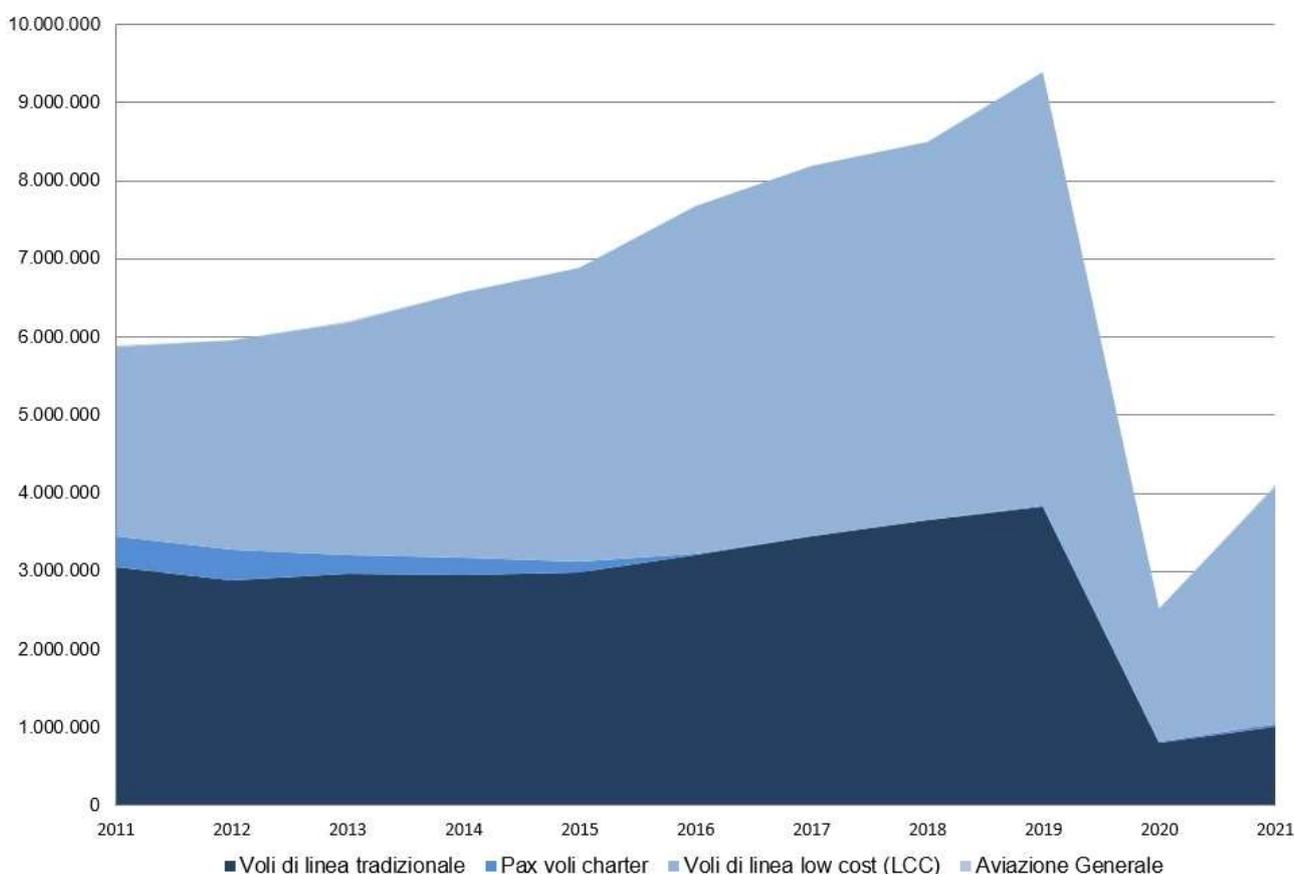


Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti

Molto contenute, come sempre nel caso di Bologna, le dimensioni dell'**aviazione generale**, in linea con l'andamento complessivo che ha caratterizzato comunque il 2021, ha registrato un aumento del **61%** per un totale di **7.529 passeggeri**, mentre i **transiti** hanno segnato **+32,8%**, con **5.572 passeggeri**.

Riguardo la ripartizione per segmenti di volo per tutte le tipologie operate presso il Marconi, nel 2021 i **voli low cost (LCC)** hanno rappresentato il **74,6%** sul totale (contro circa il 67,6% del 2020) con 3.051.987 passeggeri, mentre i **"full service carrier" (FSC)** sono stati quasi il **25%** (nel 2020 erano circa il 32%) con 1.704.975 passeggeri, a dimostrazione che il traffico di linea ha risentito in misura superiore del calo dei passeggeri rispetto al traffico low cost per effetto sia di una maggiore contrazione dei movimenti sia di un minor fattore di riempimento dei voli. I voli charter e l'aviazione generale invece, in tale ripartizione, non sono rappresentativi.

Figura 220
Andamento e ripartizione traffico passeggeri per segmento di volo aeroporto di Bologna (Voli di linea tradizionali, charter, low cost e aviazione generale)
 (anni 2011-2021)



Fonte: elaborazione dati AdB

Nel 2021 sono state raggiungibili direttamente da Bologna 113 destinazioni, in leggero aumento rispetto al 2020.

Le **destinazioni domestiche** più trafficate nel 2021 sono state Catania Fontanarossa, Palermo Punta Raisi e Bari, mentre per le **rotte internazionali** la metà delle dieci principali destinazioni sono città estere, la prima delle quali è Barcellona (circa 159 mila passeggeri), seguita da Tirana (quasi 150 mila passeggeri), Madrid (138 mila) e Parigi CDG (113 mila).

Tra i vettori, Ryanair si conferma essere la prima compagnia sullo scalo con il 58,8% del traffico totale, per effetto di una riduzione dei passeggeri inferiore rispetto alla media degli altri vettori. Al secondo posto si conferma Wizz Air, con una quota che cresce dal 5,4% del 2019 all'11,8% del 2021. A seguire Air France, KLM, Volotea, Air Nostrum e Turkish Airlines con quote comprese tra il 2% e il 3%.

In definitiva il Marconi ha risposto positivamente alle difficoltà emerse generate dall'emergenza sanitaria rispetto alla media nazionale.

Anche il settore cargo presso l'Aeroporto di Bologna ha risentito particolarmente degli effetti causati dall'emergenza sanitaria in atto. Tuttavia, nel 2021 si sono registrati segnali di ripresa rispetto all'anno precedente (+15,5%) con **50.121 tonnellate** di merce movimentate.

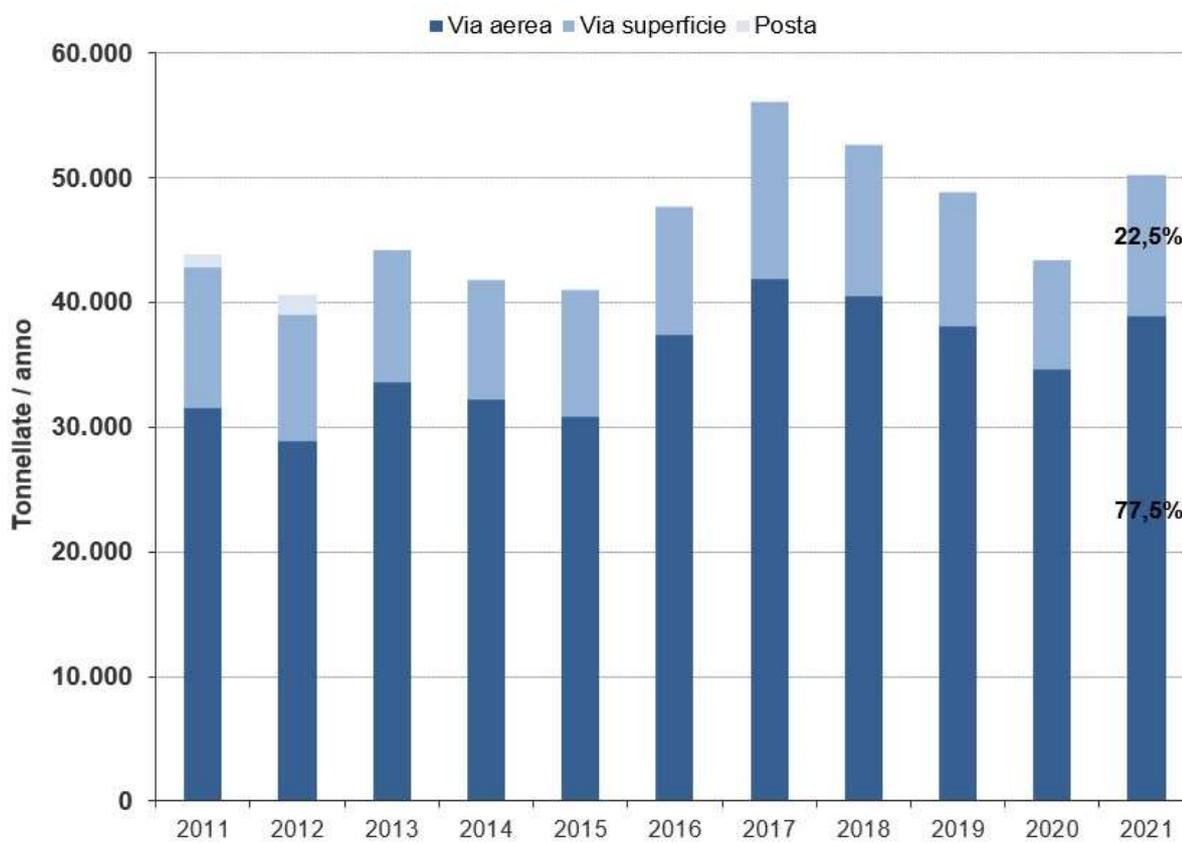
Figura 221
Traffico annuale cargo nell'aeroporto di Bologna
 (anni 2011-2021)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Ad esclusione dei **prodotti postali**, risultati assenti per il secondo anno consecutivo, le merci trasportate per **via aerea** hanno rappresentato nel 2021 il 77,5% (con **38.854 tonnellate**), segnando oltre il 12% in più rispetto all'anno precedente, mentre le merci trasportate **via superficie** sono state il 22,5% del totale, con **11.267 tonnellate** (quasi il 30% in più rispetto al 2021).

Figura 222
Traffico annuale cargo per tipologia nell'aeroporto di Bologna
 (Anni 2011-2021)



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 dell'allora società di gestione SEAF.

L'attuale società di gestione, “F.A. Srl”, si è aggiudicata la gestione totale trentennale con provvedimento dirigenziale emesso a luglio 2018 e formalizzato con la convenzione, sottoscritta il 18 novembre 2018 tra ENAC e la nuova società di gestione “F.A. Srl”, per l'affidamento della concessione per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione e uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali, nell'aeroporto di Forlì. Il 9 giugno 2020 è stato inoltre 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.

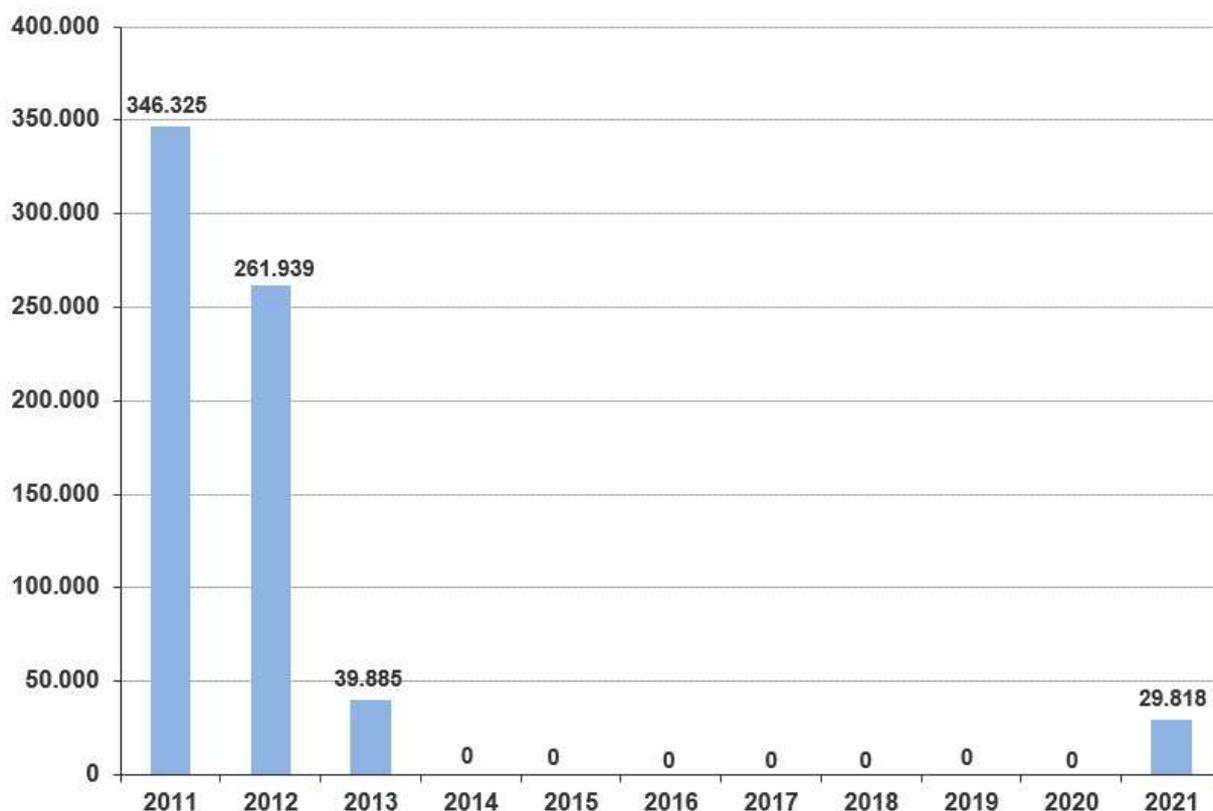
Riguardo alla compagine societaria di F.A. Srl, la ripartizione degli azionisti risulta ad oggi essere suddivisa tra: Gruppo Villa Maria SpA o GVM SpA (47,263%), Victor Srl (42,536%), Cittadini dell'Ordine SpA (4,726%), Ponzi SpA (2,500%), Z2 S.r.l.s. (1,667%), Consorzio Fruttadoro di Romagna Soc. coop. Agricola (1,267%) e Alexander Srl (0,042%).

L'aeroporto, ubicato nella periferia est della città, si estende su un sedime di ca. 200.000 m² e dispone di una pista di 2.560 m. di lunghezza per 45 m. di larghezza. Lo scalo ospita inoltre le scuole di volo e può accogliere velivoli fino a 5.700 kg.

Quindi, dopo 8 anni di chiusura dell'attività commerciale, avvenuta il 16 maggio 2013, lo scalo ha finalmente riaperto in data 30 marzo 2021 con il primo volo commerciale.

Pertanto, i dati sul monitoraggio riguardo allo scalo forlivese sono riferiti limitatamente al periodo marzo-dicembre 2021.

Figura 223
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Forlì
Anni 2011-2021

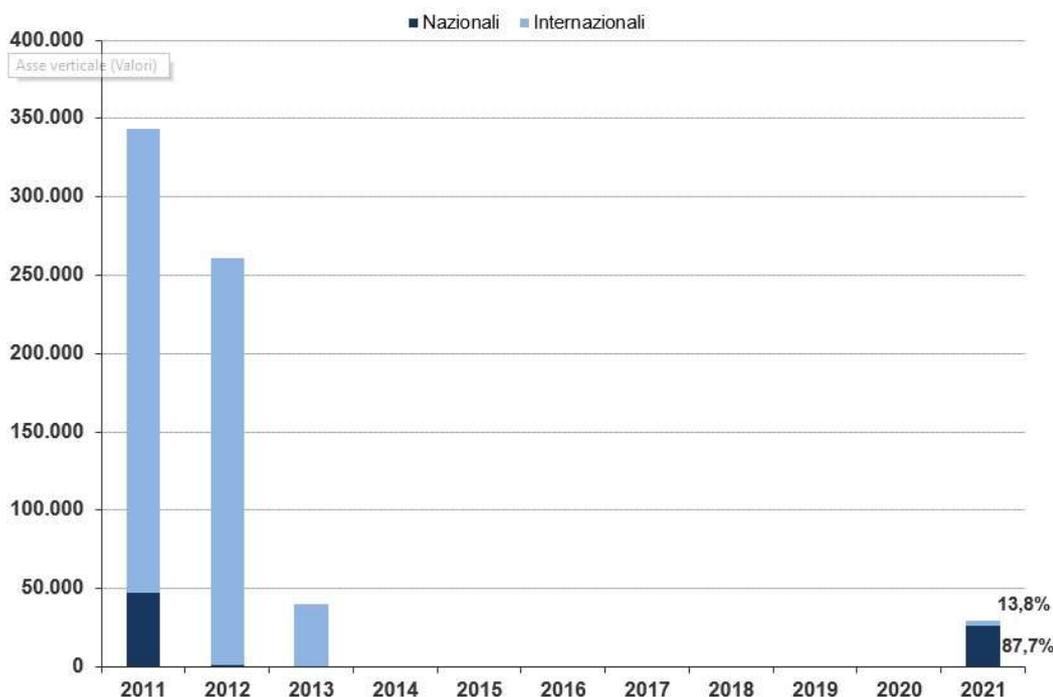


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Con l'avvio dell'operatività dell'aeroporto di Forlì nel 2021, i passeggeri complessivamente transitati sono stati **29.818** di cui la maggior parte relativi al traffico commerciale e solo 316 di aviazione generale; le rotte principali programmate in prima battuta sono state a carattere domestico, con Palermo, Catania, Trapani e Cagliari le destinazioni inizialmente raggiunte. Altre destinazioni nazionali ed internazionali, soprattutto verso l'est Europa, tra cui la Polonia, la Spagna e la Grecia, sono state aggiunte durante la stagione estiva ed autunnale.

Riguardo alla ripartizione dei voli operati dallo scalo di Forlì, si evidenzia che quasi l'88% delle rotte nel 2021 sono state nazionali (nel 2011 erano l'11,2%), mentre i voli internazionali dall'87,7% del 2011 sono scesi al 13,8% nel 2021.

Figura 224
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Forlì
 (anni 2011-2021)



Per contro, rispetto al traffico passeggeri, il settore cargo nel 2021 non ha registrato nessuna movimentazione di merci.

La Regione, conformemente alla Comunicazione della Commissione europea C(2020) 1863 final, con LR n.14/2021, recante “Misure urgenti a sostegno del sistema economico ed altri interventi per la modifica dell’ordinamento regionale. Modifiche alle leggi regionali n. 2 del 1998, n. 40 del 2002, n.2 del 2019 e n. 9 del 2021”, ha poi previsto a partire dal 2021 misure per dare un sostegno alle imprese che si occupano della gestione aeroportuale e della manutenzione degli aeromobili operanti in tale ambito aeroportuale, a seguito delle difficoltà affrontate a causa delle riduzioni dei voli conseguenti all’introduzione delle limitazioni dovute al contenimento della pandemia da Covid 19, verificatesi proprio in concomitanza alla previsione di riapertura dell’aeroporto di Forlì.

Nello specifico ha previsto un contributo complessivo di € 3ML, di cui 1,8ML€ per interventi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture aeroportuali e 1,2ML€ per acquisto di attrezzature destinate allo sviluppo del polo manutentivo degli aeroporti, destinato a cofinanziare al massimo al 75% spese di investimento necessarie al rilancio delle attività.

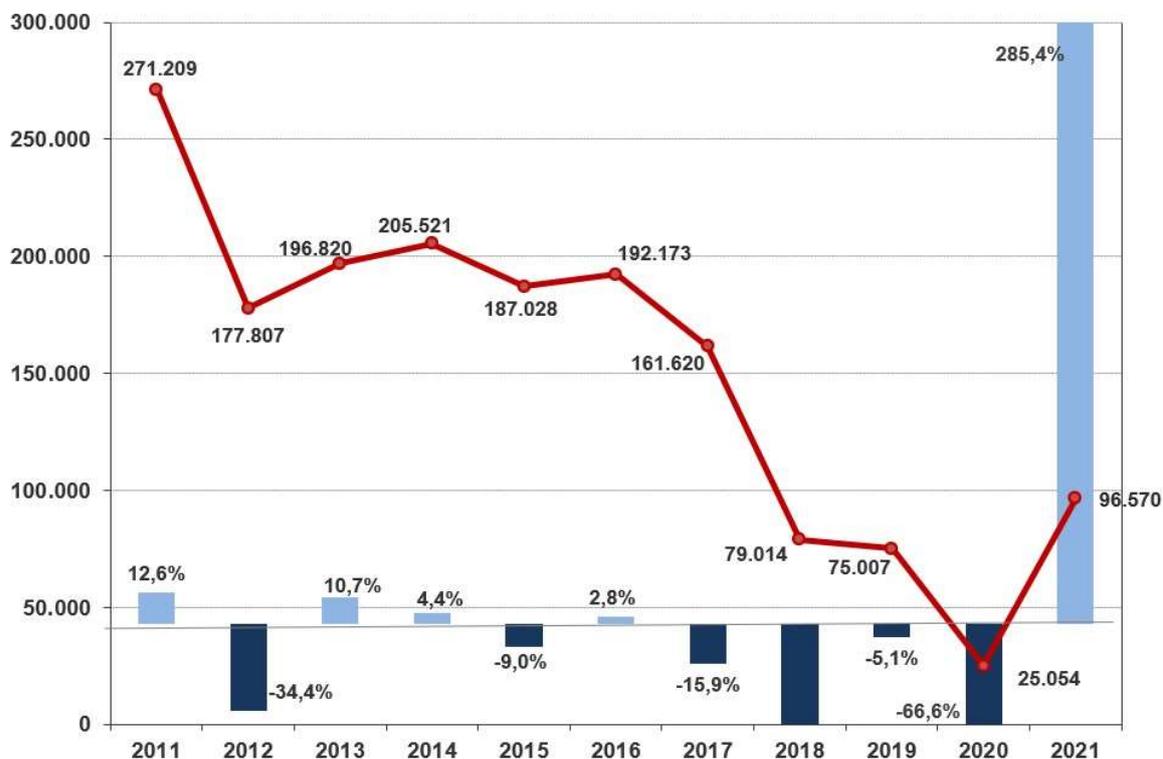
■ AEROPORTO “GIUSEPPE VERDI” DI PARMA

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

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

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

Figura 225
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Parma
 (Anni 2011-2021)

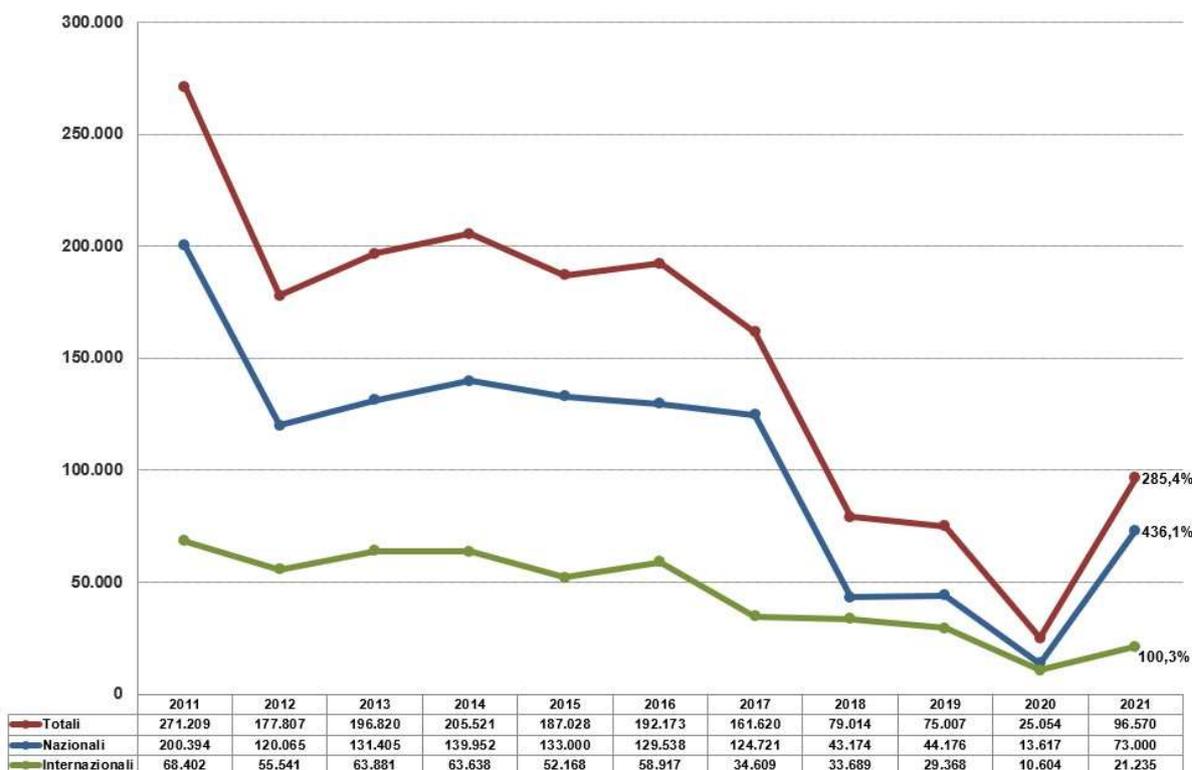


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

In linea con l'andamento nazionale, anche l'Aeroporto di Parma nel 2021 ha risentito degli effetti generati dalla pandemia COVID-19 e delle relative ondate di contagi. Tuttavia, rispetto all'anno precedente lo scalo ha registrato una significativa ripresa, raggiungendo i **96.570 passeggeri**, con +285,4% rispetto al 2020. Relativamente alla ripartizione di componente, quella domestica ha incrementato i passeggeri di oltre il 436% (**con 73.000 passeggeri**) rispetto all'anno precedente, mentre quella **internazionale** è cresciuta del 100% (**con 21.235 passeggeri**), presumibilmente per effetto delle restrizioni sugli spostamenti e sulle misure adottate per l'utilizzo dei mezzi di trasporto tra Stati esteri.

Le principali destinazioni domestiche sono state nel 2021 Catania e Cagliari, mentre la Polonia (Chisinau) risulta essere la più frequentata.

Figura 226
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Parma
 (Anni 2011-2021)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti. ENAC

In controtendenza con gli anni precedenti, considerato inoltre il periodo pandemico, l'**aviazione generale** dell'aeroporto di Parma ha registrato un nuovo record, con **1.286 passeggeri** e +54,4% rispetto al 2020. Stesso trend anche per i **transiti** che nel 2021 sono stati **1.049** (nel 2020 erano assenti).

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 2021 con ulteriori incrementi, arrivando a raggiungere le **12 tonnellate** di merce gestita, nonostante le difficoltà estrinseche causate dall'emergenza sanitaria.

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:

| | Cargo City | Aviazione Executive | Destination Airport |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DRIVER PREVISTI | Diventare uno dei principali hub logistici per le destinazioni Orientali e Medio-Orientali e punto di riferimento per i couriers e le società di e-commerce. | Creare un hub di aviazione generale per soli membri fornendo servizi esclusivi e di eccellenza tecnica, tramite la realizzazione di un terminal executive, hangar disponibili (anche privati) e un servizio di manutenzione attualmente non presente in Italia. | Sviluppare l'attrattività dell'aeroporto mediante una efficace integrazione dell'offerta turistica, del patrimonio culturale e dell'intrattenimento dell'area di Parma. |
| TARGET PREVISTI | Nel 2033 trasportare 53.000 ton. (di cui 34.500 ton. in Avio incl. couriers e 18.500 ton. in Avio-camionato). | Nel 2033 avere ca. 5.300 movimenti/anno (14 mov./di). | Nel 2033 registrare 243.000 passeggeri. |

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

- Adeguamento portanza pista attuale e successivo allungamento pista dagli attuali 2.124 m. a 2.960m. 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. s.p.a. di 31,7ML€.

A seguito poi della presentazione ad ENAC da parte di So.Ge.A.P., nell'autunno 2017, del Piano Quadriennale degli Investimenti, la Regione si è attivata con il Ministero delle Infrastrutture per ricalibrare la scheda relativa al finanziamento FSC suddetto, per rimodulare gli investimenti attivabili da So.Ge.A.P. sulla base di quanto ivi indicato, ovvero complessivi 20,85ML€. 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, procedura che si è finalmente conclusa con l'ottenimento del Decreto VIA n. 113 del 29/03/2021. Attualmente sono in corso le verifiche di ottemperanza al fine poi di procedere con la localizzazione degli interventi.

■ AEROPORTO “FEDERICO FELLINI” DI RIMINI

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

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

A seguito della procedura fallimentare della società di gestione “Aeradria SpA”, nei confronti della quale è stata emessa sentenza di fallimento da parte del Tribunale di Rimini, 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 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:

| | Cargo | Passeggeri |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DRIVER PREVISTI | Diventare un hub logistico specializzato utilizzando la pista che ha la lunghezza necessaria per consentire l'atterraggio dei velivoli 767, sfruttare la vicinanza delle infrastrutture ferroviarie e stradali e l'operatività concentrata prevalentemente nei mesi estivi. Coinvolgimento nel business della Repubblica di San Marino. | Rafforzare le relazioni con la Federazione Russa per sviluppare l'“outgoing” e il “business” verso la Russia al fine di destagionalizzare lo scalo; individuazione di nuove rotte strategiche per il territorio e per le compagnie (Nord Europa e Israele); sviluppo linea turismo fieristico, congressuale e correlato ad eventi. |
| TARGET PREVISTI | | Nel 2033 superare il milione di passeggeri. |

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

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

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 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 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. Con delibera CIPESS n. 79/2021 sono poi stati ammessi a finanziamento a valere sulle risorse FSC 2021-2027, due interventi previsti nel PSA di adeguamento della pista per un importo complessivo di € 3,5ML di cui 3 ML di cofinanziamento pubblico.

Figura 227
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Rimini
(Anni 2011-2021)



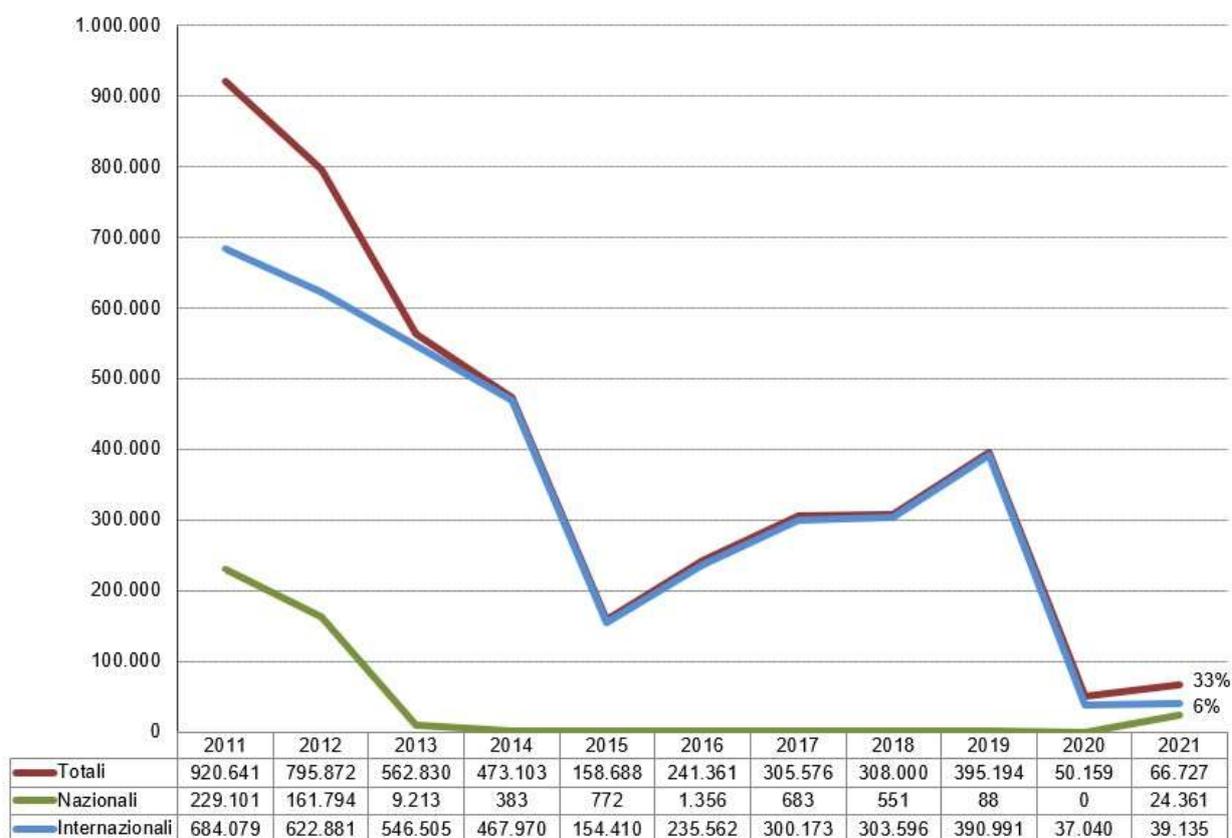
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

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 dovuta dalla pandemia si è registrata una inversione di

tendenza, causando il crollo dei passeggeri soprattutto riguardo ai voli internazionali (peculiarità dell'aeroporto di Rimini). Nonostante il perdurare delle restrizioni anche nel 2021, l'aeroporto di Rimini, in linea con gli altri scali della regione, ha registrato qualche segnale di ripresa, attestandosi a **66.727** passeggeri transitati (+33% rispetto all'anno precedente).

Tale dato, come sopra accennato, è stato sostenuto nel 2021 in maniera più bilanciata tra la componente nazionale e quella internazionale rispetto agli anni precedenti, per le stesse ragioni che hanno coinvolto l'aeroporto di Parma e di Bologna. In particolare, i passeggeri dei **voli domestici** nel 2021 sono stati **24.361** (nel 2020 erano assenti), mentre i voli **internazionali** hanno trasportato **39.135 passeggeri (+6%** rispetto all'anno precedente).

Figura 228
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Rimini
 (Anni 2011-2021)

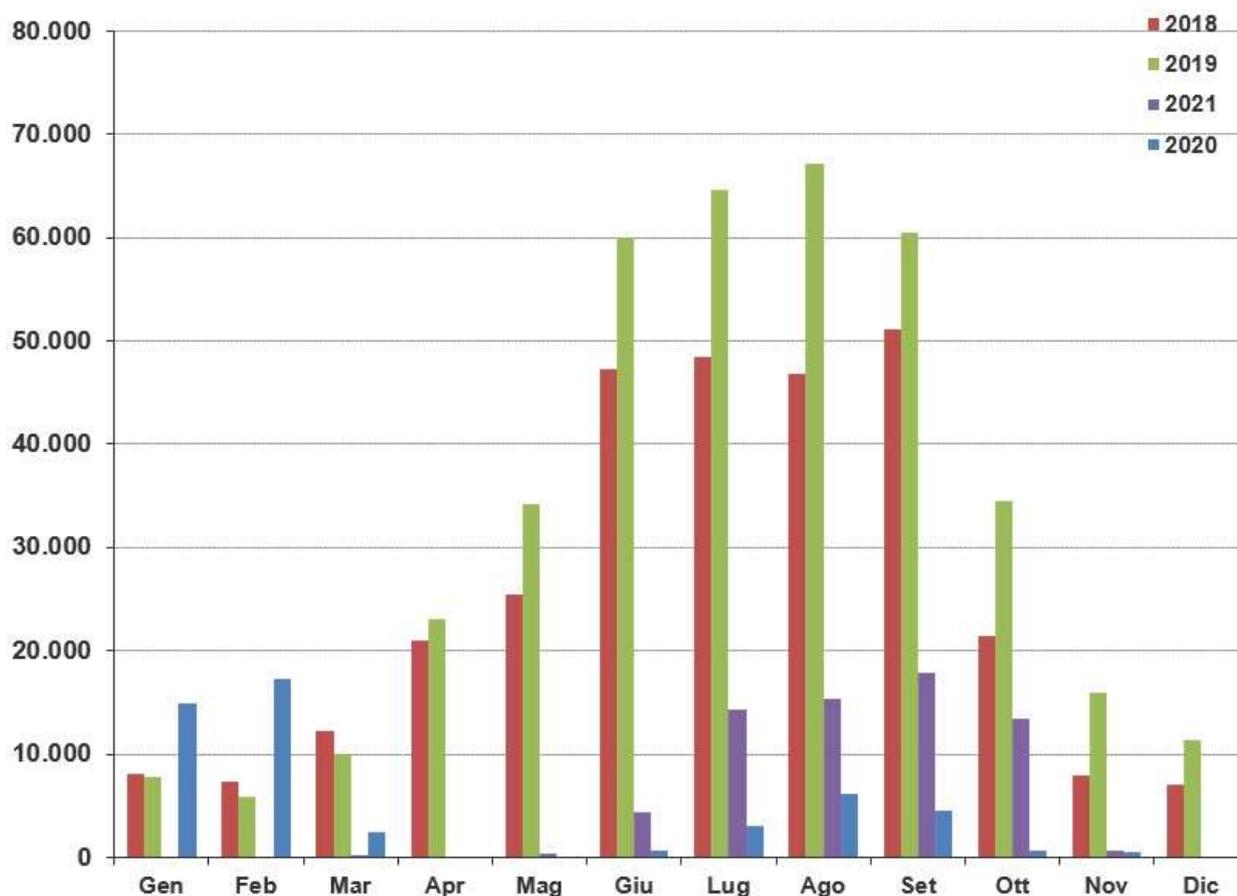


Tra le principali destinazioni nazionali effettuate dall'aeroporto di Rimini si segnalano Cagliari e Palermo, mentre le principali destinazioni internazionali sono state distribuite tra Russia, Polonia, Ungheria e Regno Unito. Entrambi le componenti sono gestite per la maggior parte da vettori low cost.

Anche l'**aviazione generale**, in termini generali, ha risentito dell'effetto generato dalla pandemia ma, nonostante ciò, l'aeroporto di Rimini ha registrato +36% rispetto al 2020 con **2.555 passeggeri**, mentre i **transiti** sono stati 676 utenti (-96% rispetto all'anno precedente).

Diversamente dagli anni precedenti fino al 2019, l'effetto delle restrizioni adottate a livello nazionale nell'ambito dell'emergenza sanitaria nel biennio 2020-2021 ha prodotto un andamento mensile del traffico passeggeri non più comunemente caratteristico dello scalo riminese, in cui era particolarmente evidente l'impronta turistica e dove il traffico si concentrava maggiormente nei mesi estivi.

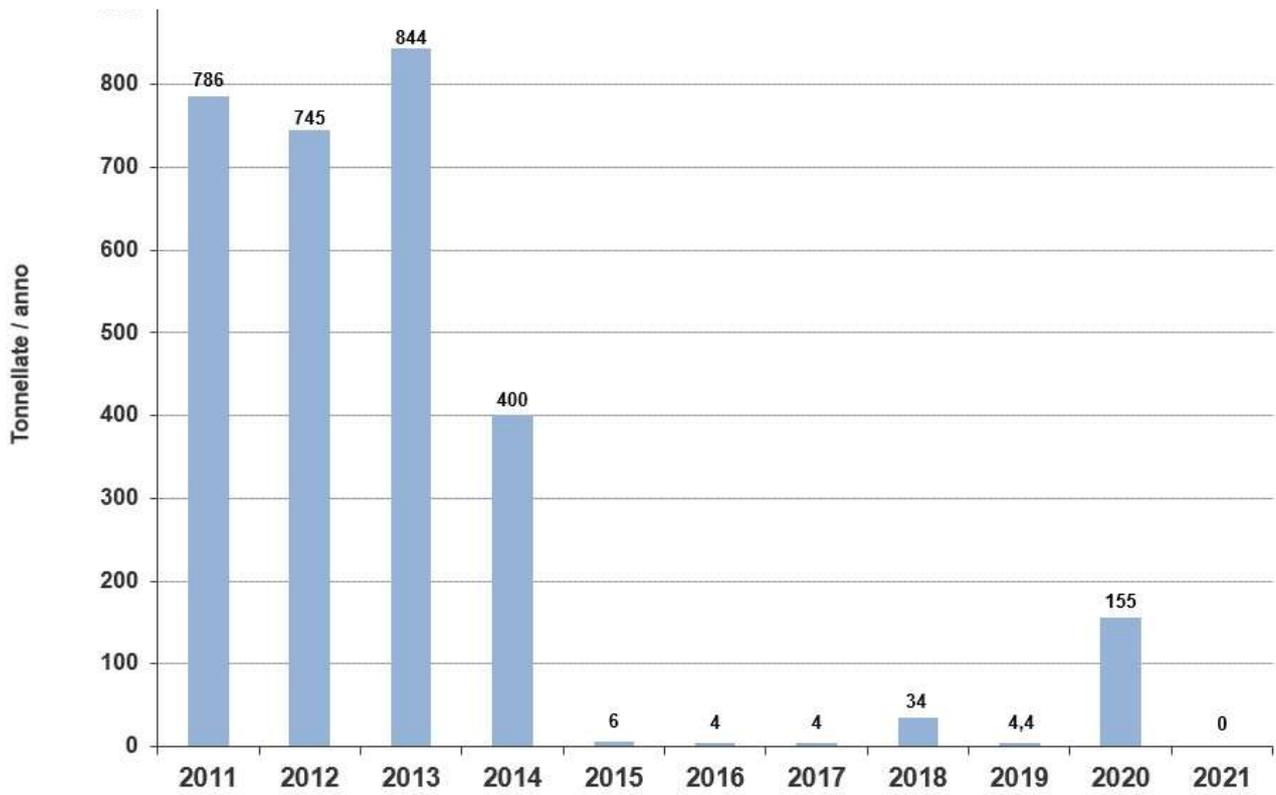
Figura 229
Andamento mensile traffico passeggeri nell'aeroporto di Rimini
 (anni 2018-2021)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Relativamente al **traffico cargo**, in controtendenza rispetto all'andamento generale a livello nazionale, in cui si registrano diffusi miglioramenti rispetto all'anno precedente, l'aeroporto di Rimini nel 2021 non ha registrato alcuna merce movimentata.

Figura 230
Traffico cargo nell'aeroporto di Rimini
(Anni 2011-2021)



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 – MASTERPLAN 2016-2030

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 S.p.A. 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.



Foto di Aeroporto G.Marconi di Bologna Spa

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



Foto di Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa

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 20/07/17, 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 (D.Lgs. 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) comprenda 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 21.01.2020 la Regione Emilia-Romagna – Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale – ha trasmesso la nota regionale PG.2020.39208 del 20.01.2020 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 21/01/2020 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 24.01.2020, è stato trasmesso il 27.01.2020 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 31.12.2021 lo stato di attuazione del Piano di Sviluppo aeroportuale è il seguente.

Di 44 interventi previsti su tre fasi di attuazione, sono stati attivati 19 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 11 ed includono:

- 1) “Riqualfica piazzale aeroclub”
- 2) “People Mover” (passerella aeroporto)
- 3) “Soprelevazione parcheggio express”
- 4) “Ampliamento uffici SAB”
- 5) “Piazzola de-Icing ed edificio”
- 6) “Riprotezione aree ENAV”
- 7) “Edificio cargo 1° modulo” (DHL)
- 8) “Interventi per adeguamento a regolamento EASA 139” (RESA)
- 9) “Disoleatori fosso Canocchia”
- 10) “Pontili d’imbarco aerostazione esistente”
- 11) “Sistemazione viabilità area est”

B) Gli interventi prossimi alla realizzazione o in corso di realizzazione sono 3 ed includono:

- 1) “Piazzale aeromobili 3° lotto”
- 2) “Nuovo parcheggio multipiano” (assorbe e include anche i sotto-interventi “riqualifica parcheggio staff” e “nuova viabilità”)
- 3) “Nuova viabilità perimetrale”
- 4) “Piazzale aa/mm per base operativa (3 lotto)”

C) Gli interventi in corso di progettazione sono 5 ed includono:

- 1-2) “Ampliamento terminal fase 1” (assorbe e include l’intervento “Nuovo molo partenze”)
- 3) “Ampliamento edificio BHS”
- 4) “Distributore carburanti e sosta cisterne”
- 5) “Deposito carburante AJ1 e distribuzione”

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 **passaggeri 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.

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 Trionvirato 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.

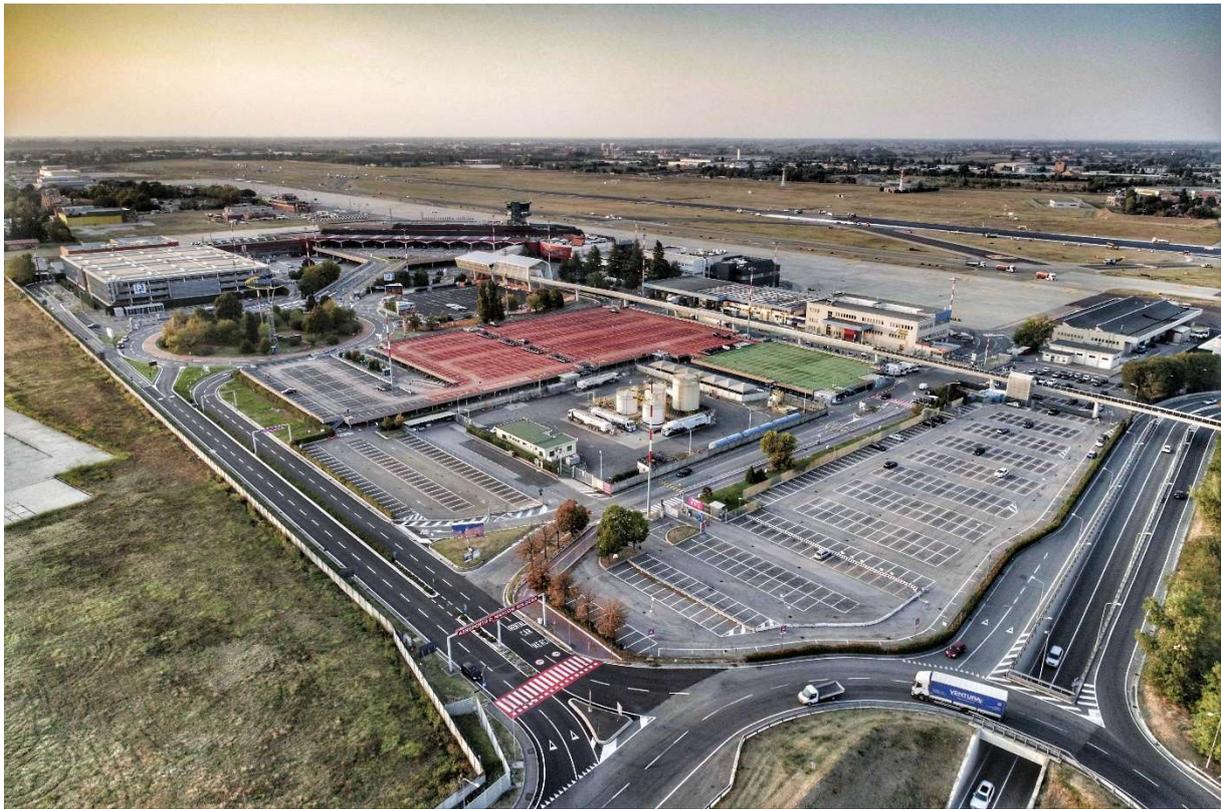


Foto di Aeroporto G.Marconi di Bologna Spa

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 CO₂;
- applicazione di misure volte a ridurre l'utilizzo dell'auto privata e incentivare l'uso di veicoli a bassa emissione di CO₂ da parte dei passeggeri;
- applicazione di incentivi contrattuali per la messa a disposizione di auto a nolo a bassa emissione di CO₂;
- installazione di postazioni di ricarica dei mezzi elettrici;
- istituzione del Mobility Manager di Zona Aeroportuale (MMZA) nel suo complesso;
- redazione del Piano della Mobilità della Zona Aeroportuale (PSCL) per gli addetti complessivi dell'ambito;

- azioni di efficientamento energetico sulle infrastrutture aeroportuali gestite da ADB;
- comunicazione sulla mobilità sostenibile e servizi smart per l'accessibilità all'Aeroporto.



Foto di Aeroporto G.Marconi di Bologna Spa

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- **Ciclovia 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.

Nel corso del 2021 ADB ha proseguito la concertazione con gli enti interessati per lo sviluppo progettuale delle opere in attuazione degli impegni assunti ed in particolare:

- Per quanto riguarda la **pista ciclabile parallela alla via Triumvirato**: sono state attivate le procedure per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva dell'opera: il percorso previsto collegherà aeroporto con EUROVELO 7 corridor "SUN ROUTE" (ciclovía tra Capo Nord e Malta), principalmente come risposta all'esigenza di connettere in maniera totalmente "Carbon Neutral" l'Aeroporto con la città, offrendo quindi una valida ed ecologica alternativa per gli spostamenti "casa-lavoro", ma al tempo stesso con l'ambizione di rispondere alla domanda di ciclabilità urbana e rispondere altresì alla sempre crescente domanda di cicloturismo;
- **fascia boscata a nord dell'Aeroporto**: è proseguita la fase realizzativa dell'opera, con la acquisizione ed esproprio delle aree interessate dal progetto;
- **interventi di miglioramento e riqualificazione del SIC IT4050018**. È stata finalizzata la convenzione con il Comune di Calderara di Reno quale soggetto attuatore degli interventi secondo quanto previsto dal progetto sviluppato da ADB. La convenzione prevede, appunto, la realizzazione degli interventi a cura dell'Amministrazione di Calderara e finanziamento a carico di Aeroporto. Il completamento degli interventi è previsto per il 2022.

Per quanto riguarda inoltre 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, nel corso del 2021 sono state implementate le seguenti azioni:

- Nell'ambito del **Mobility Management di Zona Aeroportuale**, Aeroporto di Bologna, in collaborazione con gli enti territoriali e gli operatori di trasporto ha implementato per i dipendenti di tutta la comunità aeroportuale un sistema integrato fra tutte le modalità alternative all'uso del mezzo privato, creando le condizioni affinché vengano percepite dall'utente come una sola efficiente e conveniente alternativa complessiva all'uso del mezzo privato. Si è dato il via ad un **progetto pilota di MaaS** (Mobility as a Service), in pratica un unico sistema tariffario integrato metropolitano, che supera il concetto di reti urbana, suburbana ed extraurbana, integrando People Mover, bus urbani, suburbani ed extraurbani oltre ad un pacchetto di minuti del car sharing free floating "Corrente" e che si prevede di estendere ulteriormente includendo anche i treni regionali. In futuro il sistema potrebbe essere esteso anche ai passeggeri;
- **Car sharing elettrico free floating**. Aeroporto di Bologna ha instaurato una collaborazione con "Corrente", il servizio di Car Sharing elettrico free floating di TPER, attivando 7 piazzole di sosta per il prelievo e il rilascio dei mezzi in aeroporto, che verranno ulteriormente incrementate. Il servizio di car sharing elettrico è anche incluso nell'abbonamento integrato dei dipendenti e può essere utilizzato come auto aziendale;
- **Incentivi all'utilizzo di carburanti alternativi**. Aeroporto con il coinvolgimento di istituti di ricerca, dell'industry e partecipazione a progetti europei sta eseguendo studi di fattibilità per identificare le implicazioni della fornitura di biocarburanti, dell'elettrificazione delle flotte e dell'uso dell'idrogeno sulle infrastrutture e sui servizi aeroportuali. In quest'ambito Aeroporto di Bologna, TPER e Gruppo Hera hanno firmato un protocollo d'intesa che li vede coinvolti in un ambizioso progetto di decarbonizzazione della mobilità, ma soprattutto un esempio concreto di economia circolare sul territorio: grazie anche agli scarti alimentari di aeroporto

di Bologna, entro il 2022 tutti gli autobus che collegano aeroporto con la città saranno alimentati a biometano;

- **Colonnine elettriche e transizione verso l'utilizzo di mezzi elettrici.** Nell'ambito delle azioni previste per la transizione verso l'utilizzo di mezzi elettrici e l'installazione di stazioni di ricarica a disposizione di passeggeri, staff e fornitori, si prevede di dotare tutti i parcheggi di apposite colonnine e stalli riservati. (in corso la fase di progettazione: previste 32 colonnine da 22kwh o fast). Inoltre, nell'ambito degli impegni verso la decarbonizzazione e l'incentivazione dell'utilizzo dei veicoli a bassa emissione di Co2, è in via di implementazione l'attivazione sperimentale della lettura targhe delle auto che entrano nel sedime per la rilevazione delle emissioni e la tariffazione differenziata. Per quanto riguarda la flotta aziendale è in corso un'analisi della flotta e dei mezzi per la transizione verso l'utilizzo di mezzi elettrici o a carburanti alternativi ed è previsto anche l'utilizzo del car sharing elettrico come auto aziendale.
- **Incentivi all'utilizzo di mobilità dolce e alternativa.** Nel 2021 inoltre, grazie all'accordo di Mobility Management sottoscritto da AdB con il Comune di Bologna, gli spostamenti casa-lavoro effettuati in bicicletta dai dipendenti del Gruppo AdB e certificati tramite app hanno dato diritto ad un rimborso chilometrico di 0,20€ al chilometro e alla possibilità di ulteriori agevolazioni sull'abbonamento integrato. Da marzo a settembre 2021 i dipendenti hanno percorso 6.840 chilometri in bici per andare al lavoro, che corrispondono a 877 kg di CO2 non emessa, come quella mediamente assorbita da 43 alberi adulti in un anno. Il progetto verrà riproposto nel 2022, in collaborazione con il Comune di Bologna.

Inoltre, sono proseguiti gli interventi di efficientamento energetico sulle infrastrutture e impianti aeroportuali, in particolare:

- è stata completata la sostituzione delle centrali a gasolio esistenti con adozione di nuove soluzioni di riscaldamento con pompe di calore o caldaie ad alta efficienza;
- è stata completata la sostituzione dei corpi illuminanti tradizionali con sistemi a LED nell'edificio aerostazione, nell'edificio direzionale e nell'edificio officina e nei moli di imbarco;
- è stata completata la sostituzione delle apparecchiature illuminanti installate sulle torri faro verso la città con tecnologia a LED;
- è in corso la progettazione di impianti di produzione dell'energia da solare fotovoltaico presso la copertura dell'aerostazione e presso la copertura dell'edificio BHS.