

**Capitolo 10**

# **Il settore aeroportuale**



## 9 Monitoraggio del settore

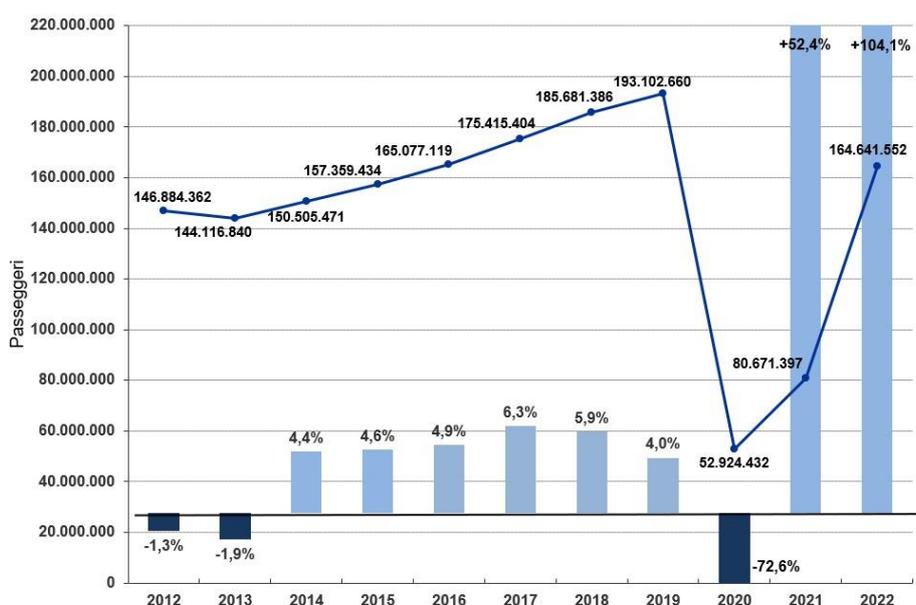
### 10.1 INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Il traffico aereo in Italia nel 2022 è stato caratterizzato da una forte ripresa rispetto al biennio precedente 2020/21, quest'ultimo influenzato dalla limitazione degli spostamenti e dalla adozione delle misure restrittive da parte dei Paesi europei al fine di contenere il dilagare della pandemia da COVID-19, riflettendosi di conseguenza negativamente anche sul trasporto aereo.

Nello specifico, i dati raccolti rilevano che il divario tra il traffico registrato nel 2022 e il 2019 (ultimo anno pre-pandemico) si sta costantemente assottigliando, nonostante siano cambiate, seppur parzialmente, le abitudini di spostamento e le dinamiche lavorative, in particolare con l'introduzione più o meno strutturata della modalità di lavoro da remoto (Home/Smart working), sia negli ambienti pubblici che privati. Nello specifico, il sistema aeroportuale italiano chiude il 2022 con oltre **164,64 milioni di passeggeri** contro circa gli 80,7 milioni del 2021, registrando così un aumento a livello nazionale più del doppio rispetto all'anno precedente (+104,1%) e riducendo così il distacco rispetto ai valori pre-pandemici del 2009 (-14,7%), gap comunque inferiore rispetto alla media europea registrata nella rete aeroportuale nello stesso periodo (-21%)<sup>26</sup>.

Altrettanto netto l'aumento del **traffico domestico (+52,8%)**, pari a **64.086.230 passeggeri** rispetto al 2021, mentre i **voli internazionali** hanno registrato un aumento esponenziale rispetto all'anno precedente (**+160,7%**), pari a quasi **100 milioni di passeggeri**, presumibilmente dovuto alla totale abolizione, per tutti i dodici mesi del 2022, delle restrizioni imposte per l'emergenza sanitaria sui voli oltre confine. A conferma della forte ripresa dei voli internazionali generata dalla totale liberalizzazione degli spostamenti si evidenzia che, se nel 2021 rappresentavano il 47,5% del traffico complessivo, nel 2022 raggiungono il 60,6%, mentre in controtendenza sono le rotte nazionali che nel 2022 hanno sfiorato il 39% (quando nel 2021 si erano attestate al 52,8%).

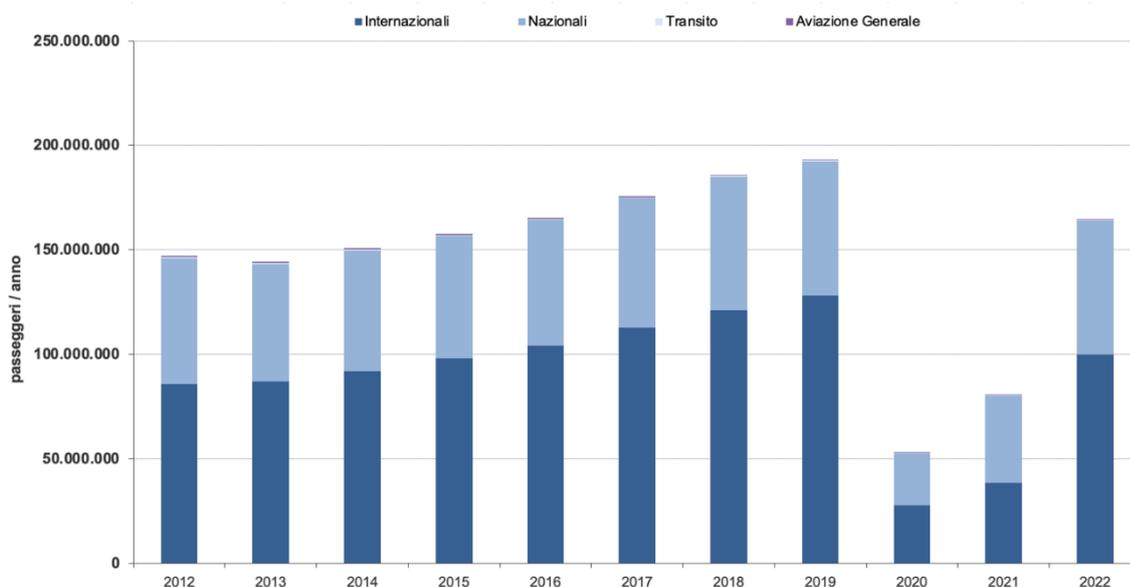
**Figura 190**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)**  
(anni 2012-2022)



Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti

26 Fonte: ACI Europe

**Ripartizione annuale traffico passeggeri nazionali e internazionali negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)**  
(anno 2012-2022)



Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti

Nonostante la forte ripresa del trasporto aereo registrata nel 2022, unito alla totale operatività degli scali nazionali ed internazionali, il cambiamento seppur parziale delle abitudini sociali e lavorative delle persona a seguito della pandemia hanno in un certo senso influito anche sulle dinamiche e le esigenze di viaggio, che di fatto appaiono contratte per effetto ad esempio delle nuove forme introdotte nelle modalità di lavoro più o meno consolidate negli ambienti in particolare delle grandi aziende o enti pubblici.

In linea generale, comunque, si può affermare che nel 2022, 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 Firenze, Napoli, Pisa, Treviso e Bologna.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa degli aeroporti nazionali.

**Tabella 91**  
**Traffico passeggeri negli aeroporti italiani**  
(Anno 2022)

Pos.	Differenza posizione anno precedente	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2021 %	Var. 2019 (pre COVID19) %
1	-	Roma Fiumicino (^)	29.360.613	151,7	-32,6
2	-	Milano Malpensa	21.347.652	121,9	-26,0
3	-	Bergamo	13.155.806	103,4	-5,1
4	+1	Napoli	10.918.234	135,5	0,5
5	-1	Catania	10.099.441	64,9	-1,2

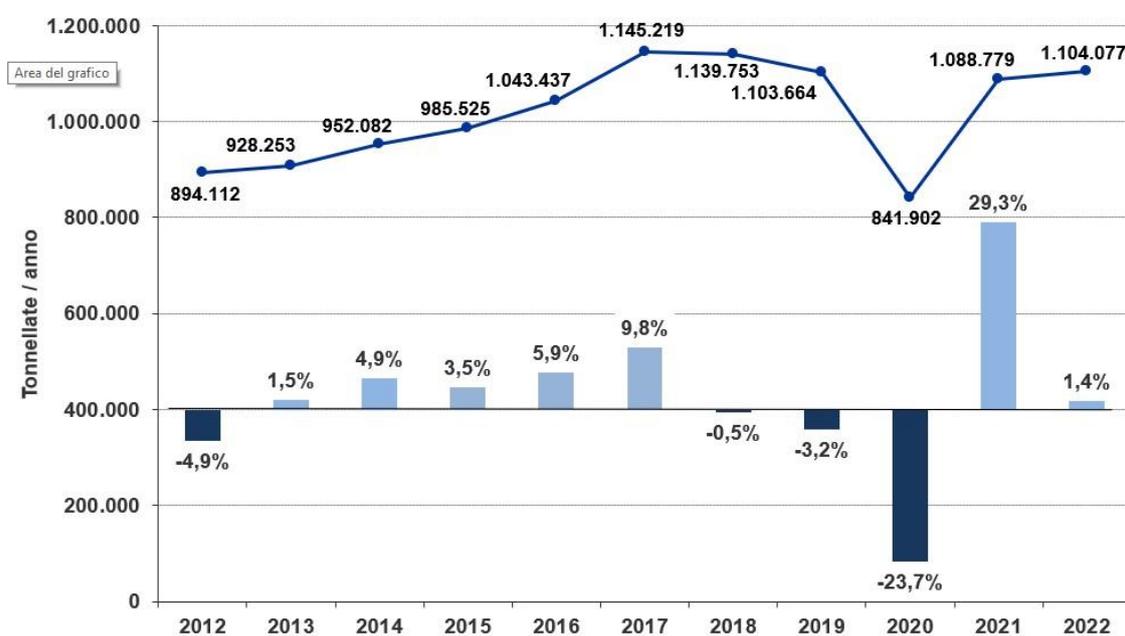
Pos.	Differenza posizione anno precedente	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2021 %	Var. 2019 (pre COVID19) %
6	+3	Venezia (^)	9.319.156	171,1	-19,4
7	+1	Bologna	8.496.000	107,0	-9,7
8	-1	Milano Linate	7.719.977	77,6	17,5
9	-3	Palermo	7.117.822	55,5	1,4
10	-	Bari	6.205.461	88,7	11,9
11	+4	Pisa	4.493.847	124,8	-16,6
12	+1	Cagliari	4.396.594	59,6	-7,4
13	+1	Torino	4.193.881	103,0	6,1
14	-2	Roma Ciampino (^)	3.475.902	49,4	-40,9
15	-2	Olbia	3.167.368	52,2	6,3
16	-	Brindisi	3.065.962	65,4	13,6
17	+1	Verona (^)	2.982.060	104,4	-18,0
18	+1	Treviso (^)	2.635.172	115,7	-19,0
19	-2	Lamezia Terme	2.622.524	53,7	-11,9
20	+1	Firenze	2.228.999	166,0	-22,4
21	-1	Alghero	1.533.427	68,8	10,3
22	-	Genova	1.223.042	99,0	-20,4
23	-	Trapani	891.670	108,4	116,7
24	-	Pescara	715.690	87,7	1,7
25	-	Trieste	698.613	100,2	-10,8
26	+1	Ancona	467.622	93,8	-4,5
27	+3	Perugia	369.222	154,7	68,5
28	-	Comiso	364.735	82,9	3,9
29	-3	Lampedusa	328.576	15,3	18,6
30	+4	Rimini	214.851	222,0	-45,6
31	-2	Reggio Calabria	202.149	37,0	-44,7
32	-	Crotone	170.898	79,0	0,7
33	-1	Cuneo	160.189	95,9	73,4
34	-3	Parma	116.720	20,9	55,6
35	-	Forli'	94.610	217,3	n/a
36	-	Bolzano	66.179	236,5	513,9

Pos.	Differenza posizione anno precedente	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2021 %	Var. 2019 (pre COVID19) %
37	-	Brescia (^)	7.245	32,8	-57,4
38	+3	Foggia	7.049	9.970,0	1.721,4
39	-1	Grosseto	5.511	67,2	81,6
40	-	Taranto-Grottaglie	1.083	10,1	20,5
41	-2	Salerno	0	-100,0	n/a
<b>Totale</b>			<b>164.641.552</b>	<b>104,1</b>	<b>-14,7</b>

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Anche il **settore cargo nazionale** nel 2022 ha registrato segnali di ripresa, seppur in misura minore rispetto all'anno precedente, ma che in ogni caso conferma il trend positivo intrapreso dopo il biennio 2020/2021 segnato dalle restrizioni imposte a causa della pandemia da COVID-19. Pertanto, il segmento ha registrato un aumento del **1,4%** rispetto all'anno precedente che, con oltre **1,10 milioni tonnellate** di merce movimentata, risulta aver raggiunto e superato i livelli pre-pandemici del 2019.

**Figura 191**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani**  
 (Anni 2012-2022)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

**Tabella 92**  
**Traffico cargo negli aeroporti italiani**  
(anno 2022)

Pos.	Differenza posizione anno precedente	Aeroporto	Cargo/anno (tonn.)	Var. 2021 %	Pos.	Differenza posizione anno precedente	Aeroporto	Cargo/anno (tonn.)	Var. 2021 %
1	-	Milano Malpensa	721.254,53	-3,5	17	+3	Genova	1.098,53	24,4
2	-	Roma Fiumicino (^)	140.603,93	38,8	18	-	Torino	949,15	-46,9
3	-	Bologna	55.194,61	10,1	19	-	Taranto-Grottaglie	908,00	-39,2
4	-	Venezia (^)	47.585,04	7,6	20	+1	Olbia	733,68	391,6
5	-	Brescia (^)	38.946,74	-1,7	21	-6	Verona (^)	653,31	-70,1
6	-	Bergamo	20.826,73	-20,0	22	+1	Trieste	240,12	373,0
7	-	Roma Ciampino (^)	14.777,30	-9,2	23	-	Firenze	140,26	29,8
8	-	Pisa	14.766,92	-3,2	24	+2	Brindisi	71,00	294,4
9	-	Napoli	12.222,19	6,6	25	-	Rimini	28,71	n/a
10	-	Catania	9.337,22	22,8	26	+4	Reggio Calabria	12,26	64,4
11	-	Ancona	7.592,47	10,1	27	-	Lampedusa	11,25	-31,3
12	-	Cagliari	6.767,00	1,1	28	-3	Treviso (^)	9,26	-49,5
13	+1	Bari	2.430,00	1,2	29	-5	Pescara	7,00	-66,7
14	+3	Milano Linate	2.353,21	24,9	30	-2	Parma	5,25	-55,4
15	-2	Palermo	2.321,00	-24,6	31	-2	Alghero	3,76	-60,3
16	-	Lamezia Terme	2.226,72	17,1	<b>Totale</b>			<b>1.104.077,13</b>	<b>1,4</b>

*Fonte Assaeroporti eccetto i 6 scali (^) associati ad Aeroporti 2030*

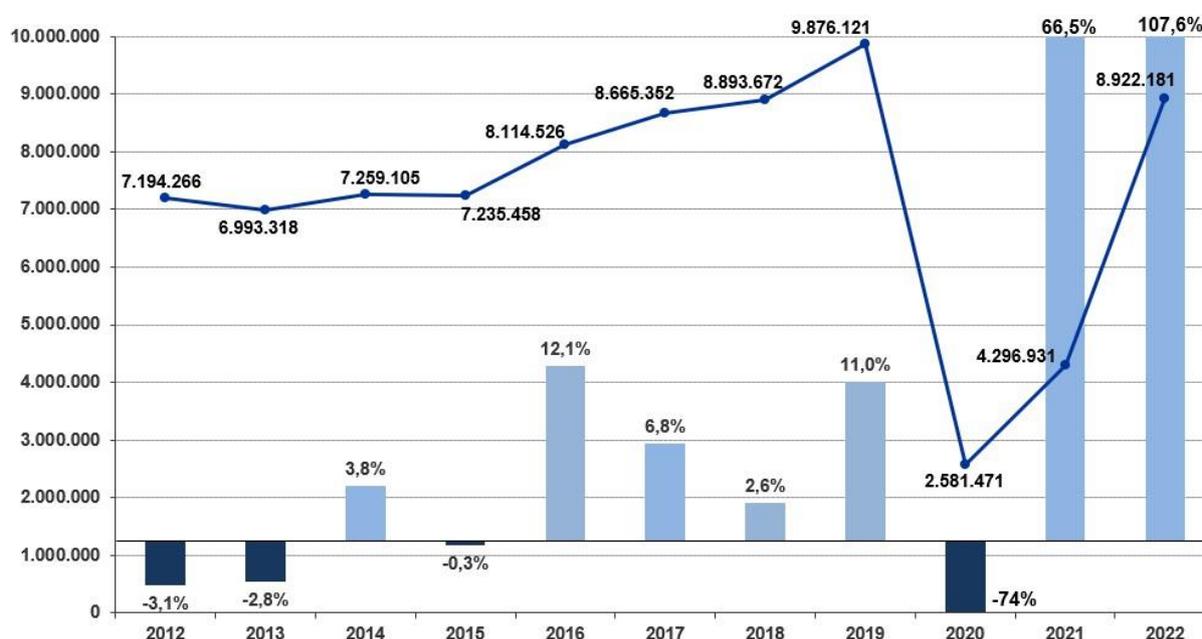
Come a livello europeo, anche in Italia il **traffico cargo** ha una ripartizione sul territorio concentrata in un numero limitato di nodi, che vede Milano Malpensa (-3,5% rispetto al 2021) quale principale scalo in Italia per la movimentazione delle merci, seguito da Roma Fiumicino (+38,8%) e Bologna (+10,1%).

In linea generale, i primi dodici aeroporti nel 2022 sono rimasti tutti stabili nella posizione di riferimento rispetto all'anno precedente, in cui Milano Malpensa rappresenta oltre il 65% delle tonnellate di merce movimentata in Italia, seguita da Roma Fiumicino (oltre il 12%) e Bologna (5%). Tuttavia, in termini di aumento percentuale delle merci movimentate rispetto all'anno precedente spiccano in ordine di crescita gli aeroporti di Olbia, Trieste e Brindisi.

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

Terminate le misure restrittive sulla mobilità delle persone a causa della pandemia da COVID-19 nel biennio 2020/2021, **il traffico aereo in Emilia-Romagna** nel 2022 ha registrato forti segni di ripresa che con **8.922.181 passeggeri**, pari a **+107,6%** rispetto all'anno precedente, sta riducendo sensibilmente il gap con il 2019 (ultimo anno significativo a cui riferirsi riguardo l'andamento del traffico commerciale senza fattori impedenti). Le rilevazioni nel 2022 hanno inoltre riguardato tutti e quattro gli scali regionali (Bologna, Parma, Forlì e Rimini), rimasti aperti regolarmente per tutti i 12 mesi dell'anno.

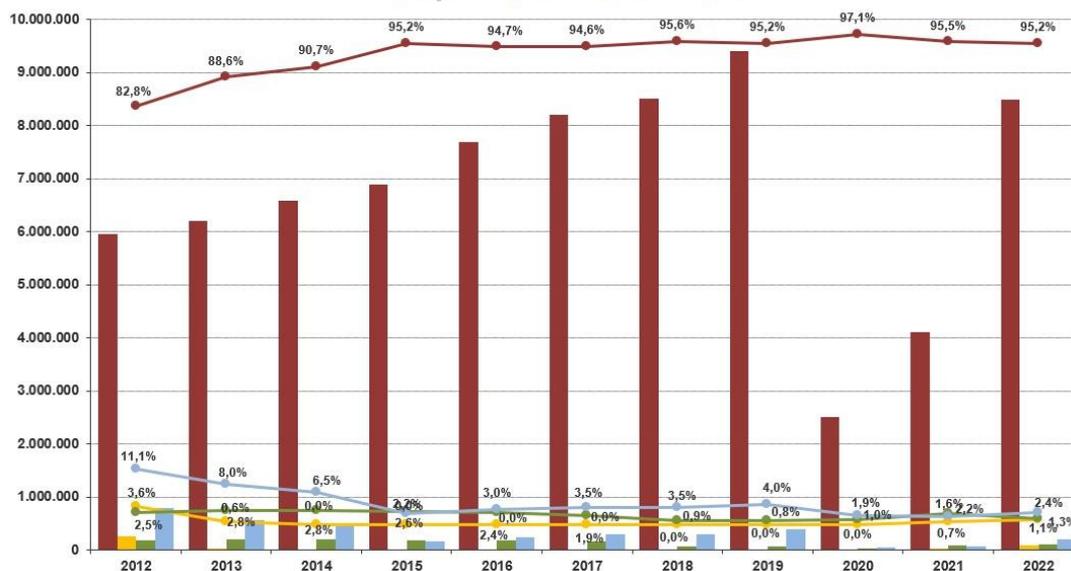
**Figura 192**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna - totale**  
(Anni 2012-2022)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti

Nella ripartizione del traffico passeggeri complessivi in Emilia-Romagna nel 2022, l'aeroporto di Bologna, per la sua centralità ed importanza sia a livello regionale che nazionale, ha sostanzialmente mantenuto la sua quota di peso in regione rispetto all'anno precedente, pari al 95,2%, seguito da Rimini (2,4%), Parma (1,3% sul totale) e Forlì (1,1%). La leggera flessione del peso di Bologna appare comunque generata principalmente dalla crescita dello scalo di Rimini, nonché dalla riapertura totale di Forlì, seguita pertanto dall'attivazione di nuove tratte aeree.

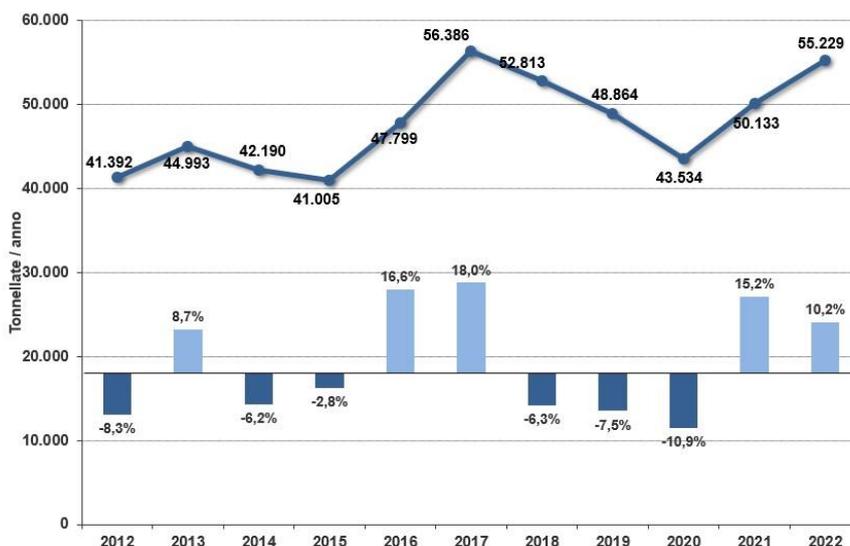
**Figura 193**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – Ripartizione per aeroporti**  
 (Anni 2012-2022)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti

Riguardo al **settore cargo in Emilia-Romagna**, per il secondo anno consecutivo, (il 2022 operato a pieno regime senza misure limitative o restrittive causa pandemia), si è registrato un aumento complessivo di oltre il **10%**, pari a **55.229 tonnellate** di merce movimentata, raggiungendo quasi i livelli registrati nel 2017 (anno in cui furono gestite oltre 56.000 tonnellate). 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 nel biennio 2020/2021, il settore cargo aereo regionale ha sostanzialmente reagito alle dinamiche emergenziali e riportato le tonnellate gestite a livelli pre-pandemici. In tal senso, ad esempio, ha contribuito principalmente l'aeroporto di Bologna, seguito dall'aeroporto di Rimini ed in misura minore Parma, mentre Forlì non ha registrato alcuna merce movimentata.

**Figura 194**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna**  
 (Anni 2012-2022)



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 solo su gomma (via autostrada e tangenziale o tramite servizi bus), pur essendo previsti nuovi collegamenti diretti ad alta frequenza e con modalità innovative con la stazione ferroviaria.

L'aeroporto si estende su un sedime di 2.450.000 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 già stata esclusa l'ulteriore necessità di eseguire una VIA, 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 in corso di realizzazione 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.

Inoltre, 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.

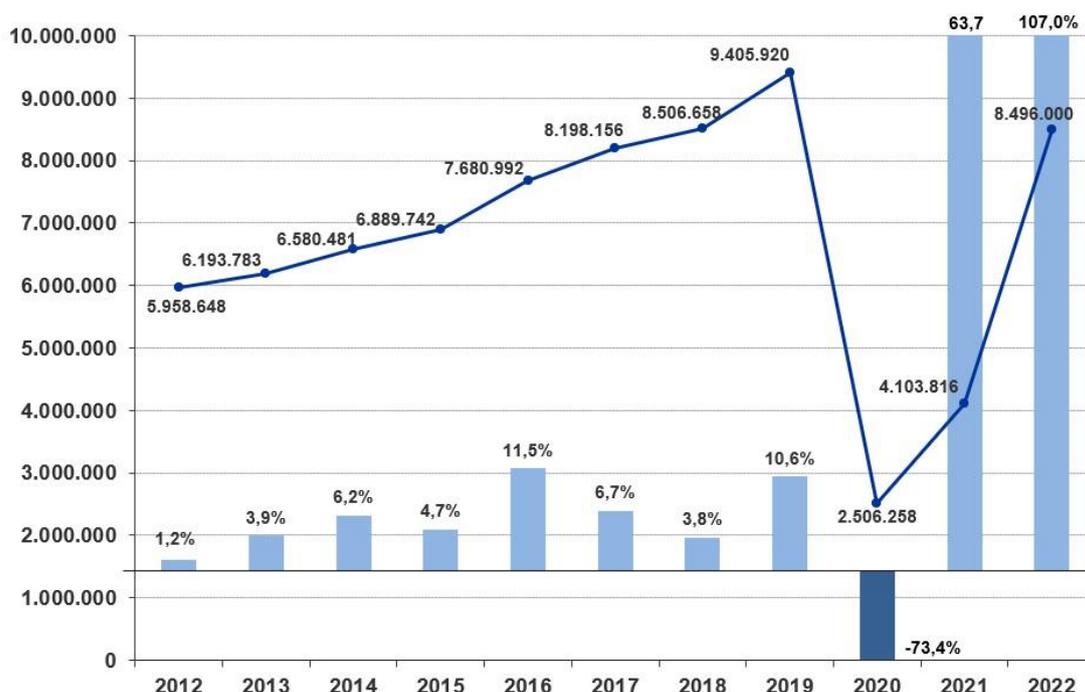
Dal 14 luglio 2015 la società che gestisce l'aeroporto Marconi è quotata alla Borsa Valori di Milano con la denominazione “Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA”. Nell'ambito del processo di quotazione in Borsa Valori, sono state cedute gran parte delle quote azionarie detenute da Regione Emilia-Romagna,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

Dopo due anni – il 2020 e il 2021 – di grande difficoltà per tutto il settore del trasporto aereo a causa della pandemia da Covid-19, nel 2022 l'andamento del traffico aereo ha registrato un **progressivo miglioramento**, a partire dalla Primavera, con la cessazione della fase emergenziale e delle limitazioni agli spostamenti, riportando quindi il Marconi quasi ai livelli di traffico pre COVID (2019).

Pertanto, il 2022 è stato l'anno della ripresa a regime del traffico commerciale all'aeroporto di Bologna, chiudendo con **8.496.000 passeggeri** complessivi, pari ad un incremento del **107%** sul 2021 (ma in calo del 9,7% sul 2019, ultimo anno pre-COVID): un dato di netto miglioramento, segno di un riavvio della mobilità delle persone, soprattutto registrato nei mesi centrali dell'anno.

Rispetto agli altri aeroporti nazionali, il Marconi nel 2022 ha recuperato una posizione nella classifica delle performance relative al traffico passeggeri, attestandosi così al settimo posto, subito dopo l'aeroporto di Venezia.

**Figura 195**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2012-2022)

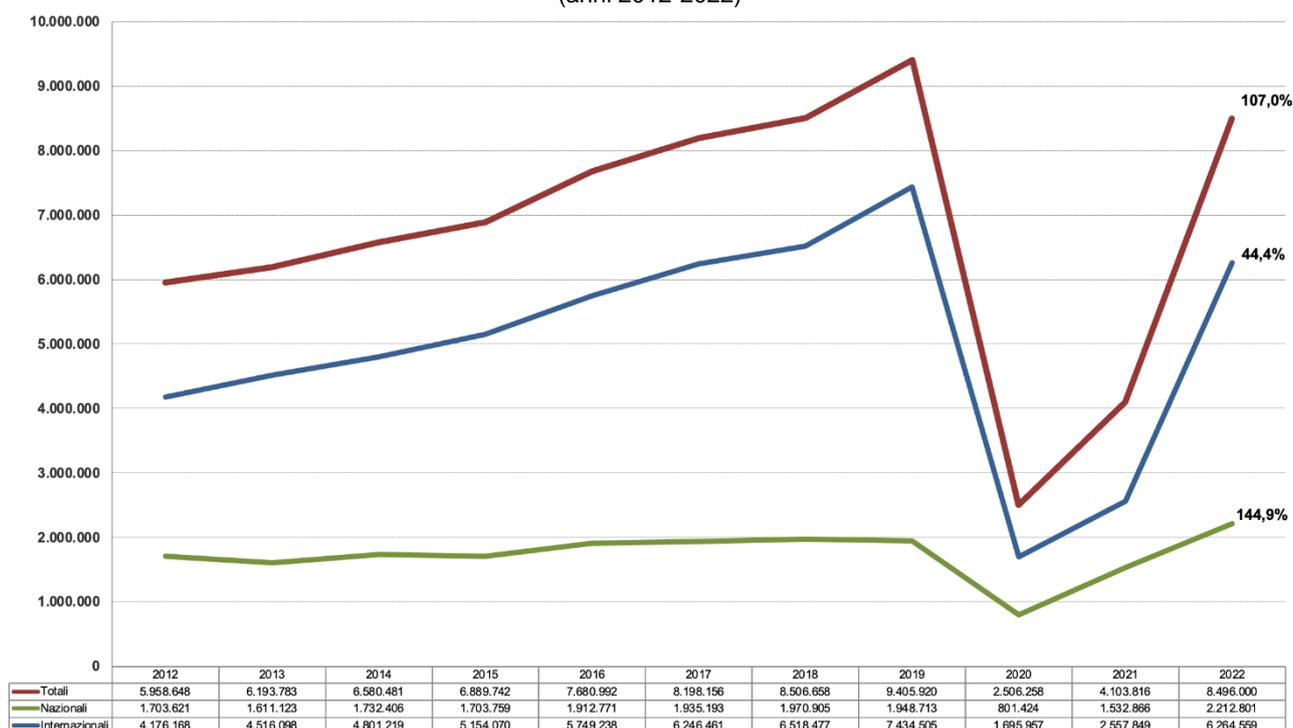


Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

Con la riapertura delle frontiere tra i Paesi europei ed extra europei, il traffico aereo ha registrato di conseguenza una prevedibile e decisa ripresa degli spostamenti internazionali, sia per motivi di lavoro che di svago.

Questo si è tradotto per l'Aeroporto di Bologna con un aumento significativo di quasi il **145% dei voli internazionali UE/extra UE** (pari a **6.264.559 passeggeri**) rispetto al 2021, mentre i **voli domestici** hanno registrato **+44,4%** (pari a **2.212.801 passeggeri**).

**Figura 196**  
**Ripartizione traffico passeggeri aeroporto di Bologna (Domestici, internazionali e totali)**  
 (anni 2012-2022)



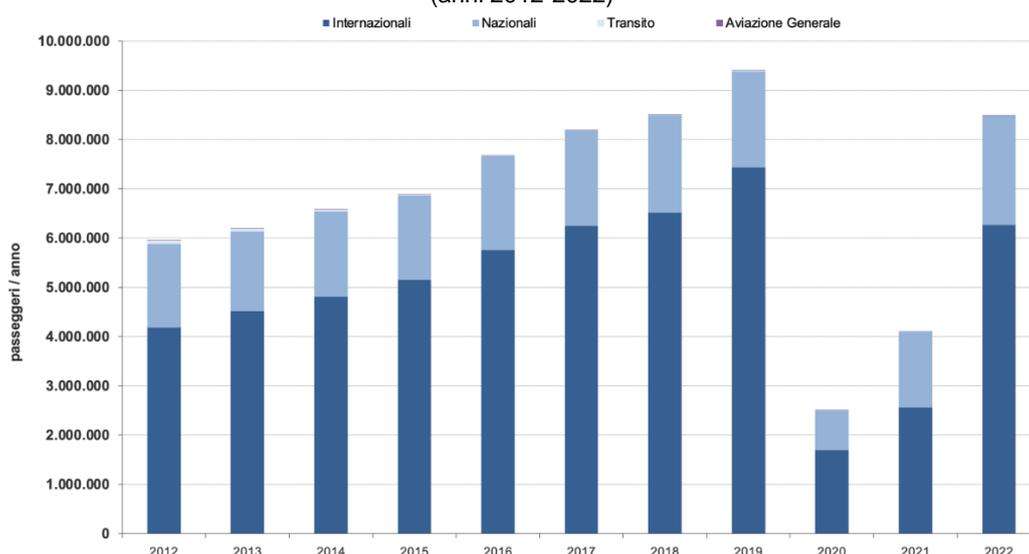
Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

Molto contenute, come sempre nel caso di Bologna, le dimensioni dell'**aviazione generale** che tuttavia nel 2022 ha registrato un aumento del **42,2%** rispetto all'anno precedente per un totale di **10.710 passeggeri**, mentre i **transiti** hanno segnato **+42,3%**, con **7.930 passeggeri**.

In linea con il trend degli ultimi due anni e a causa del permanere di parziali limitazioni alla circolazione delle persone tra alcuni Stati, soprattutto nella prima parte dell'anno, il traffico domestico ha registrato una performance sostanzialmente migliore rispetto alla componente internazionale in termini di variazione dei passeggeri sullo scorso anno.

Si conferma quindi una evoluzione a due velocità, con i passeggeri su voli nazionali che hanno già raggiunto ampiamente i livelli di traffico pre-pandemia (+13,2% rispetto al 2019) e quelli su voli internazionali che sono stati ancora frenati da incertezze sulla situazione sanitaria internazionale e sulle diverse regole di accesso dei singoli Paesi (-15,7% rispetto al 2019).

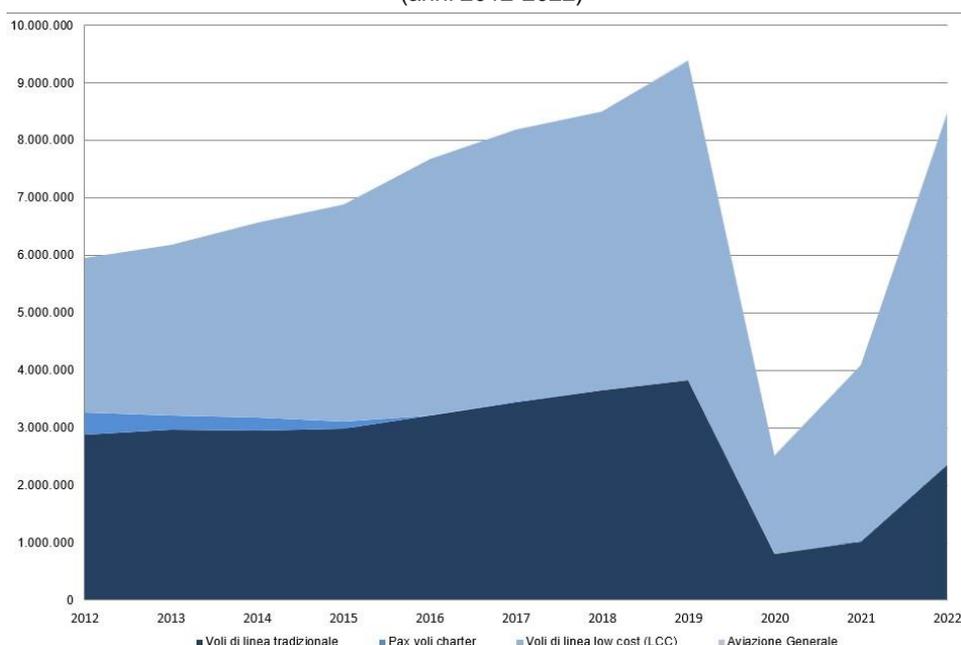
**Figura 197**  
**Ripartizione traffico passeggeri aeroporto di Bologna (Domestici, internazionali, transiti e aviazione generale)**  
 (anni 2012-2022)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

Riguardo la ripartizione per segmenti di volo per tutte le tipologie operate presso il Marconi, nel 2022 i **voli low cost (LCC)** hanno rappresentato il **71,8%** sul totale (contro circa il 58,4% del 2019) con **6.098.218 passeggeri** ed un aumento di quasi il 10% rispetto al 2019, mentre i **“full service carrier” (FSC)** sono stati quasi il **27,7%** (nel 2019 erano il 40%) con **2.350.062 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 198**  
**Andamento e ripartizione traffico passeggeri per segmento di volo aeroporto di Bologna (Voli di linea tradizionali, charter, low cost e Aviazione Generale)**  
 (anni 2012-2022)



Fonte: elaborazione dati AdB

Nel 2022 sono state raggiungibili direttamente da Bologna **127 destinazioni**, in aumento rispetto al 2019, a conferma dell'alto fattore di connettività del Marconi rispetto ad altri aeroporti italiani.

Il **traffico UE** risulta inferiore del **14,6%** rispetto al 2019, mentre il **traffico Extra UE** è superiore allo stesso periodo del 2019 (**+18,5%**) per effetto della riclassifica del traffico UK da UE a Extra UE.

Al netto di questa diversa classificazione il traffico Extra UE risulterebbe ancora inferiore rispetto al 2019 del 21,5%.

Nel 2022 l'incidenza del **traffico domestico** risulta inferiore rispetto al 2021, ma ancora superiore rispetto ai livelli pre-Covid (26,1% nel 2022 contro 20,8% nel 2019), in cui le prime tre destinazioni sono state rispettivamente **Catania** (577.896, +45,5% rispetto al 2019), **Palermo** (346.931, pari a +25,3% rispetto al 2019) e **Bari** (233.945, pari a 34,8% rispetto al 2019).

Tra i paesi collegati, escludendo l'Italia, la Spagna conferma il primo posto per volume di traffico passeggeri, con un'incidenza del 15,9% sul totale. Seguono Regno Unito, con il 6,7% dei passeggeri totali, Germania con il 6,6%, Francia con il 5,9% e Romania con il 5,0%. Tra le prime 10 nazioni troviamo due Paesi Extra UE: oltre al Regno Unito vi è anche la Turchia.

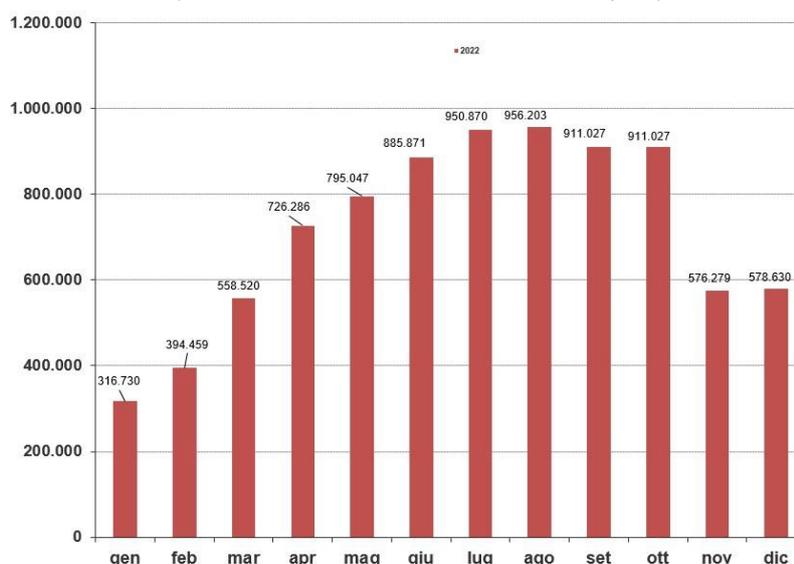
Nonostante parziali limitazioni agli spostamenti internazionali abbiano caratterizzato anche il 2022, soprattutto verso i paesi dell'Est asiatico, sei tra i primi dieci aeroporti sono esteri, il primo dei quali è Barcellona con oltre 377 mila passeggeri, seguito da Madrid (275.667) e Parigi CDG (273.590).

Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma essere la prima compagnia sullo scalo con il 56,9% del traffico totale. Al secondo posto vi è Wizz Air, con una quota che è cresciuta dal 5,4% nel 2019 al 10,0% nel 2022. Tra le prime dieci compagnie dello scalo compaiono anche le principali compagnie di linea, a conferma, anche in questo contesto profondamente mutato, dell'ampia e diversificata gamma di vettori che operano sullo scalo di Bologna.

In definitiva il Marconi ha risposto positivamente alle difficoltà emerse generate dall'emergenza sanitaria rispetto alla media nazionale<sup>27</sup>.

Riguardo all'andamento mensile del Marconi si evidenzia come lo scalo bolognese sia solo parzialmente influenzato dalla stagionalità, in particolare quella estiva, a conferma del fatto che il Marconi è un aeroporto strategico sia per quanto riguarda la componente business che per quella turistica.

**Figura 199**  
**Andamento mensile passeggeri aeroporto di Bologna**  
(2022 - Fonte: elaborazione dati Assaeroporti)

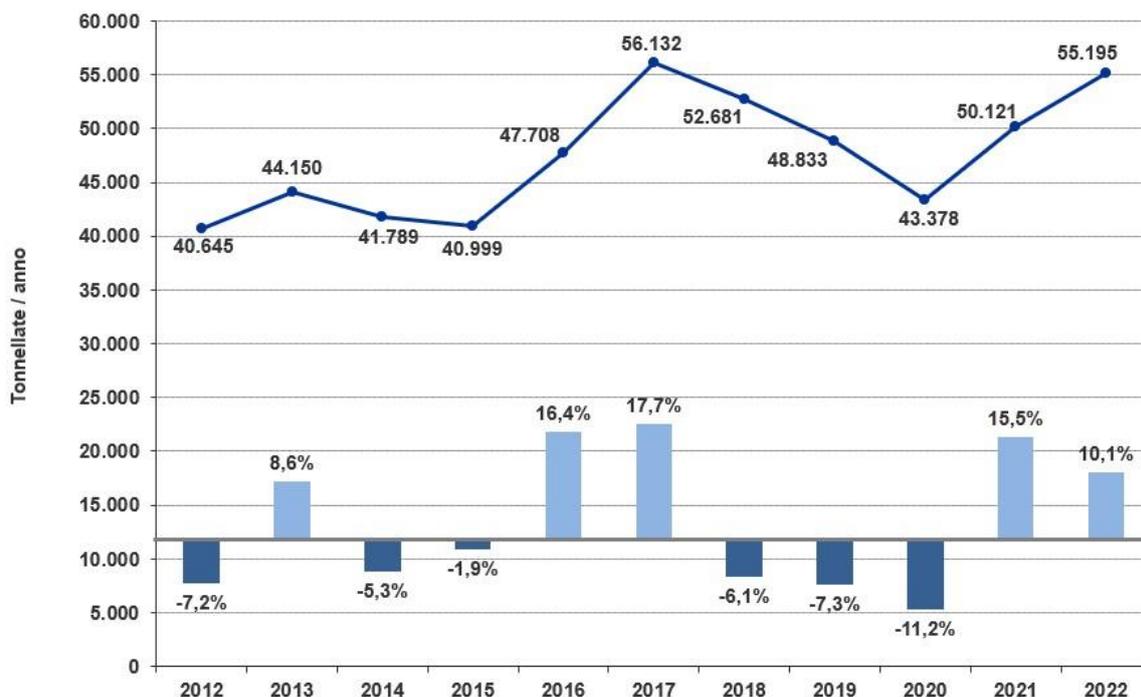


<sup>27</sup> Fonte: Aeroporto di Bologna

Relativamente al **settore cargo**, nel 2022 si registra un livello di traffico cargo e posta a Bologna pari a **55.195 tonnellate**, con un incremento del 10,1% rispetto al 2021.

Tale andamento è il risultato di una buona ripresa del business cargo in tutte le sue principali componenti, che si dimostra in forte miglioramento rispetto all'anno precedente ed in crescita anche rispetto al 2019 (pre- Covid).

**Figura 200**  
**Traffico annuale cargo nell'aeroporto di Bologna**  
 (anni 2012-2022)

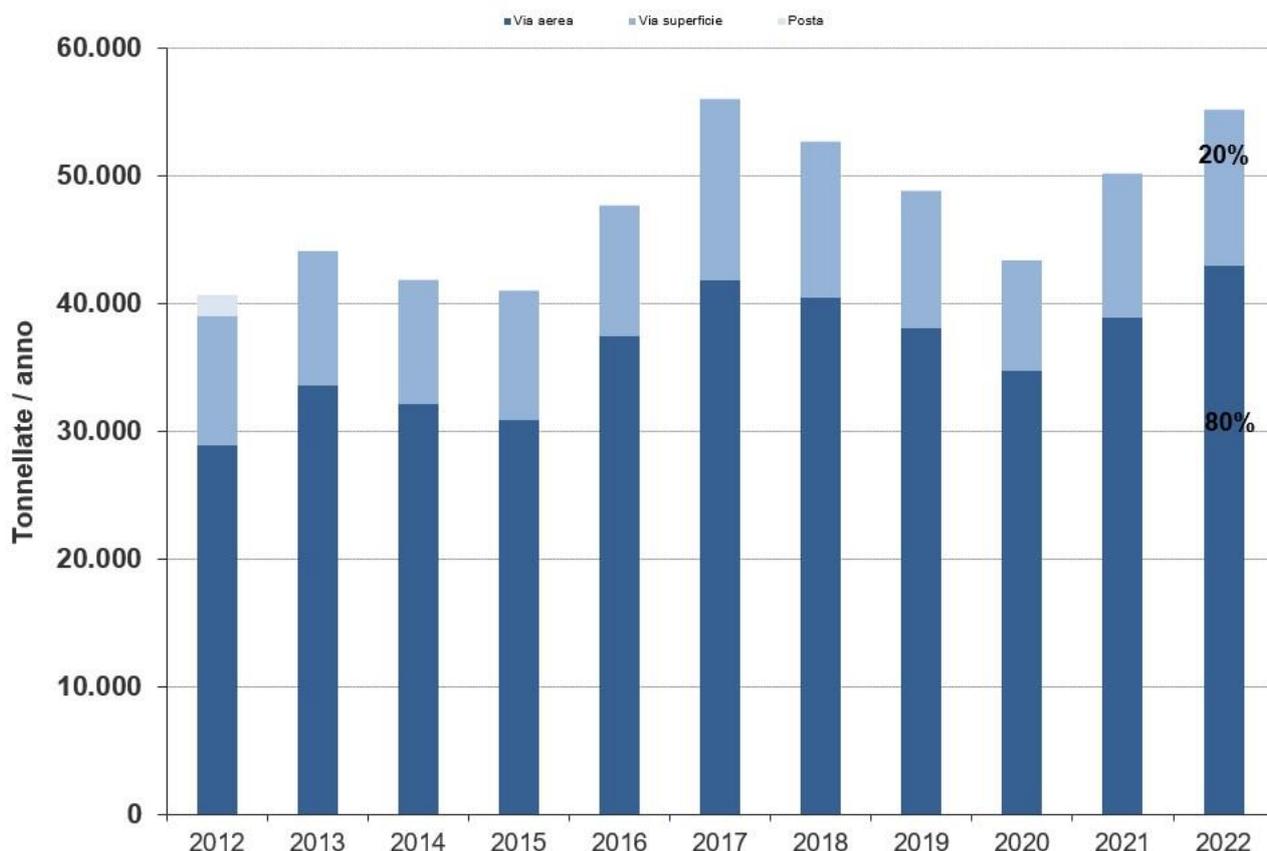


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Ad esclusione dei **prodotti postali**, aumentati fortemente rispetto al 2021 ma comunque poco rilevanti rispetto al totale delle merci gestite, quelle per **via aerea** hanno rappresentato nel 2022 il 77,8% (con **42.926 tonnellate**), segnando il 10,5% in più rispetto all'anno precedente, mentre le merci trasportate **via superficie** sono state il 22,1% del totale, con **12.221 tonnellate** (l'8,5% in più rispetto al 2021).

Nonostante l'aumento del traffico merci complessivo nell'aeroporto di Bologna, superiore rispetto alla crescita media italiana del 2022, continua tuttavia a sussistere elevata incertezza sul settore cargo, derivante dalla difficile situazione internazionale ed economica connessa al perdurare della pandemia e alla guerra in Ucraina.

**Figura 201**  
**Traffico annuale cargo per tipologia nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2012-2022)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

#### ■ AEROPORTO "LUIGI RIDOLFI" DI FORLÌ

L'Aeroporto di Forlì è ubicato nella prima periferia della città, nella zona sud-orientale. L'accessibilità è al momento garantita solo su gomma (via autostrada e tangenziale o tramite servizi bus),. L'aeroporto si estende su un sedime di ca. 200.000 mq e dispone di una pista di 2.560 m. di lunghezza per 45 m. di larghezza.

Nel mese di luglio 2018, a seguito della nuova procedura di affidamento in concessione di gestione dell'Aeroporto "Ridolfi", avviata da ENAC nel febbraio 2018, la Società "F.A. Srl" si è aggiudicata la gestione totale trentennale con provvedimento dirigenziale emesso a luglio 2018.

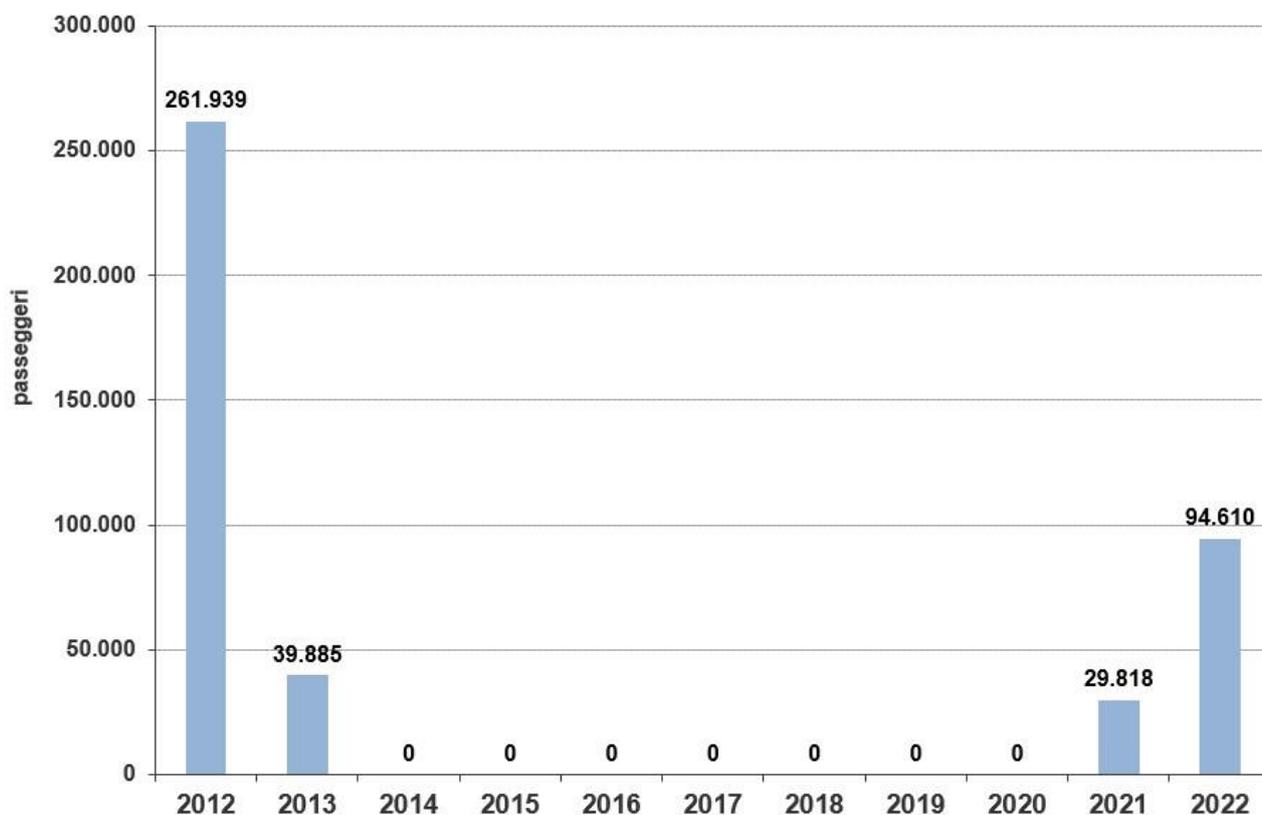
Quindi, dopo 8 anni di chiusura dell'attività commerciale, avvenuta il 16 maggio 2013, lo scalo ha riaperto in data 30 marzo 2021 con il primo volo commerciale, a seguito della convenzione per l'affidamento, sottoscritta il 12 novembre 2018 tra ENAC e la nuova società di gestione "FA Srl" della concessione per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione e uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali, nell'aeroporto di Forlì. Inoltre, il 9 giugno 2020 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.

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%)

Lo scalo ospita inoltre le scuole di volo e può accogliere velivoli fino a 5.700 kg.

**Figura 202**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Forlì**  
(Anni 2012-2022)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

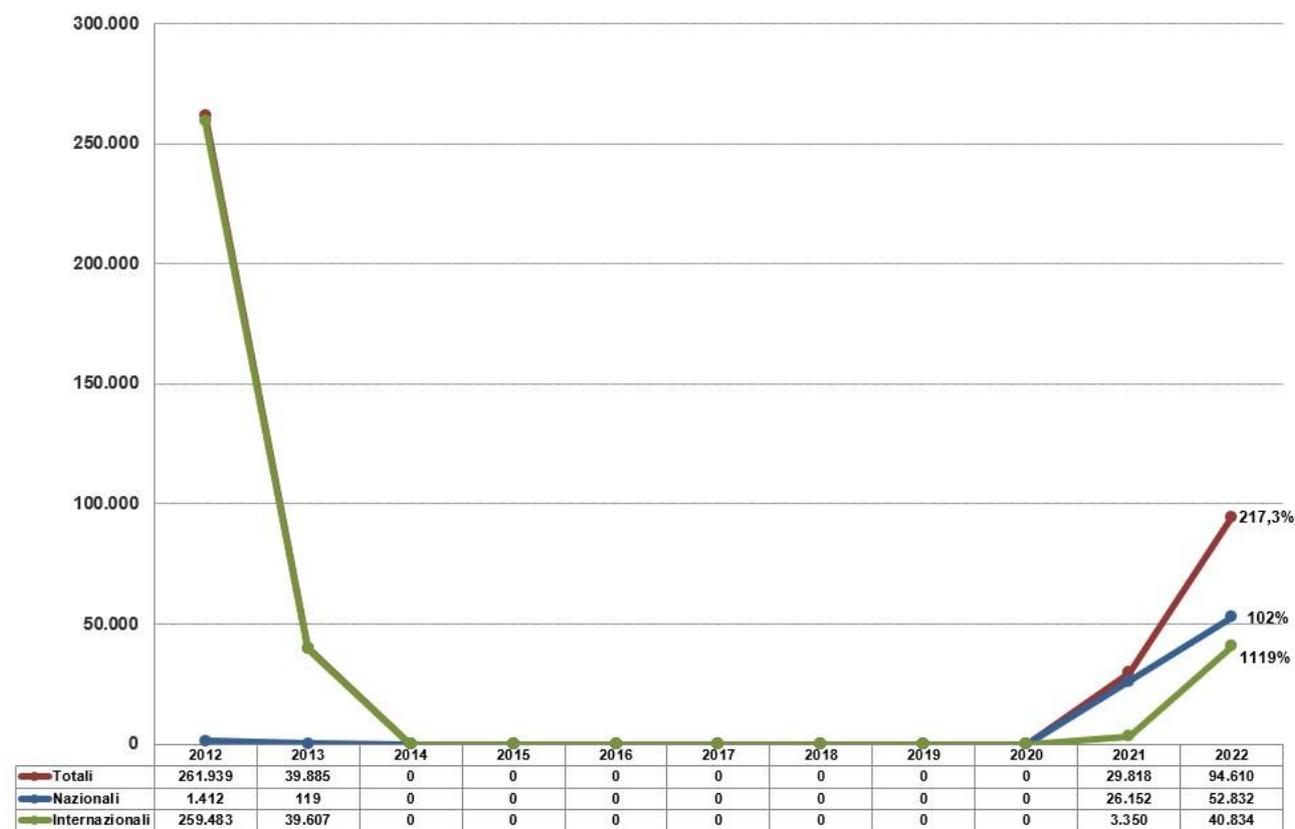
Con l'avvio dell'operatività dell'aeroporto di Forlì nel 2021, il 2022 è stato il primo anno a regime per tutto l'arco dell'anno per quanto riguarda il traffico commerciale, durante il quale si è assistito ad una fortissima ripresa dei voli, anche grazie all'introduzione di nuove compagnie aeree che hanno assicurato nuovi collegamenti nazionali ed internazionali, in particolare europei.

Pertanto, complessivamente i passeggeri transitati dall'aeroporto Ridolfi sono stati, nel 2022, **94.610**.

Le rotte principali programmate in prima battuta sono state a carattere domestico, con Palermo, Catania, Trapani e Cagliari, destinazioni inizialmente raggiunte poco dopo la riapertura dello scalo. 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, nel 2022 si registra un sostanziale bilanciamento tra i **voli nazionali** (circa il **56%** del totale, con **52.832 passeggeri**) e quelli **internazionali** (circa il **43%** pari a **40.834 passeggeri**), mentre gli utenti dell'**aviazione generale** hanno ripreso avvio, raggiungendo 944 utenti (gli anni precedenti non erano presenti).

**Figura 203**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Forlì**  
 (anni 2012-2022)



Per contro rispetto al traffico passeggeri, il settore cargo nel 2022 non ha registrato nessuna movimentazione di merci.

Da segnalare che FA punta molto, per lo sviluppo dell'aeroporto, ad accreditarsi sul mercato quale Polo tecnologico Aeronautico, attraverso lo sviluppo di un Centro di Manutenzione predisponendo un polo manutentivo e di eccellenza industriale e tecnologica, in grado anche di permettere la fidelizzazione dei vettori. Inoltre, punta allo sviluppo di un polo didattico con collaborazione con ENAC (Forlì Aviolab), l'Università di Bologna con il corso di Ingegneria Aereospaziale, l'ENAV e l'ISAERS.

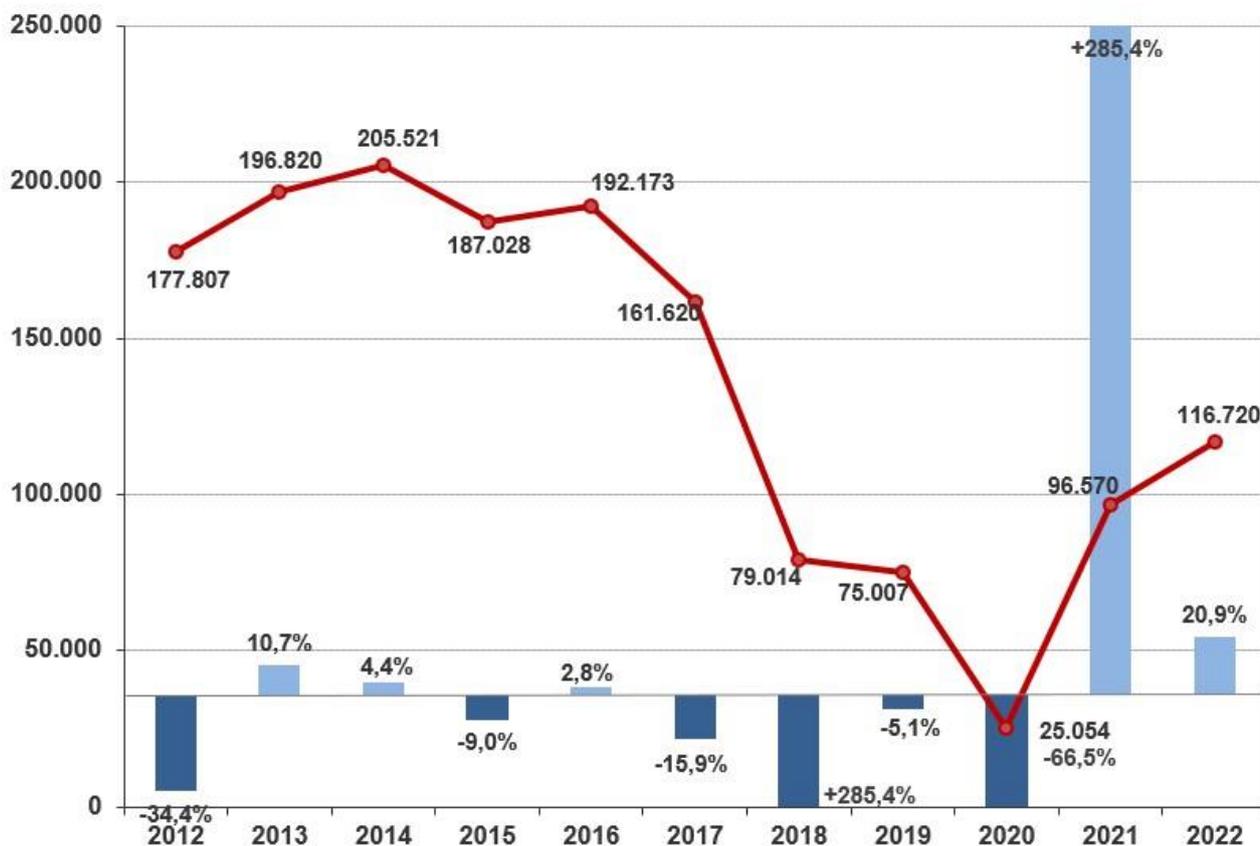
#### ■ AEROPORTO "GIUSEPPE VERDI" DI PARMA

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 204**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Parma**  
 (Anni 2012-2022)

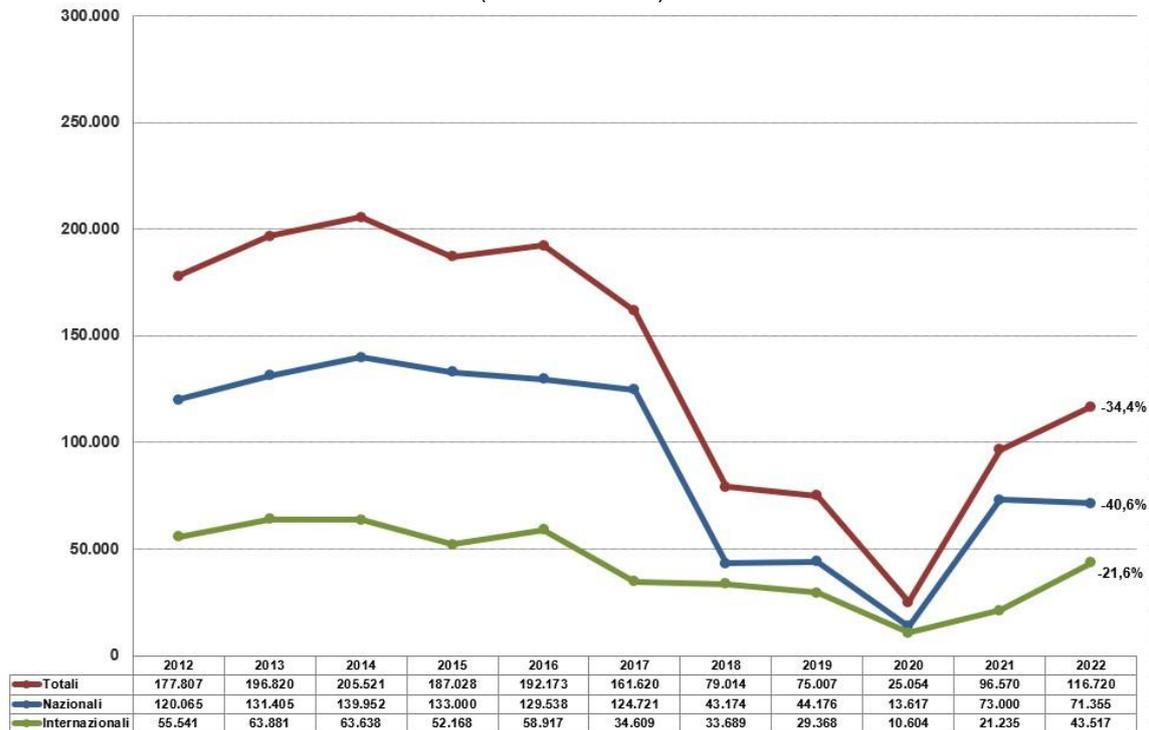


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

In linea con l'andamento nazionale, anche l'Aeroporto di Parma, concluso il periodo emergenziale del biennio 2020/2021, ha registrato una significativa ripresa del traffico passeggeri, raggiungendo i **116.720 passeggeri**, con un incremento di quasi il 21% rispetto al 2021.

Relativamente alla ripartizione di componente, se quella **internazionale** con **116.720 passeggeri** è più che raddoppiata (**+105%** rispetto all'anno precedente) per effetto sostanzialmente dell'apertura totale dei confini nazionali, il traffico sui **voli domestici**, sono leggermente diminuiti (-2% e 71.355 passeggeri) rispetto al 2021.

**Figura 205**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Parma**  
 (Anni 2012-2022)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

In linea con il 2021, l'**aviazione generale** dell'aeroporto di Parma ha registrato nel 2022 una ulteriore crescita **(+20,1%** rispetto all'anno precedente e **1.544 passeggeri)**, mentre i **transiti** hanno segnato una flessione pari a **-71%** rispetto al 2021 (pari a **301 passeggeri**).

Per quanto riguarda il **settore cargo** è opportuno indicare che, dopo alcuni anni in cui l'aeroporto di Parma non ha movimentato nessuna merce, dal 2016 lo scalo ha registrato segnali di ripresa, contraendosi nel periodo 2019-2021 e chiudendo il 2022 con solamente **5 tonnellate** (-57,5% rispetto all'anno precedente). La merce movimentata dall'aeroporto di Parma è per la totalità gestita in modalità superficie (via strada), principalmente verso l'hub di Milano-Malpensa.

Da segnalare che SO.GE.A.P. nel corso del 2016 aveva presentato il Business Plan dell'aeroporto di Parma, successivamente dettagliato nel successivo Piano di Sviluppo aeroportuale 2018-2033 i cui contenuti possono essere sintetizzati come segue:

**Tabella 93**

	<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 erano stati 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 FSC di cui alla Delibera CIPE n. 54/2016 "Fondo sviluppo e coesione 2014-2020. Piano operativo infrastrutture", nell'asse tematico E "Altri Interventi", alla voce "Miglioramento sicurezza infrastrutture" con un finanziamento statale 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€.

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.

Nel corso del 2022, a seguito delle difficoltà incontrate con gli enti del territorio ed in particolare con il comune di Parma, in merito alle interferenze con la viabilità locale dovute all'allungamento della pista, è stato ripresentato il PSA con un arretramento di 240 m del fine pista.

Su questa nuova configurazione della pista è stato attivato nel corso del 2023 da ENAC sia il procedimento di localizzazione degli interventi che le verifiche di ottemperanza rispetto alle prescrizioni emerse in sede di VIA.

## ■ AEROPORTO "FEDERICO FELLINI" DI RIMINI

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

Si estende su un sedime di 3.300.000 m<sup>2</sup> e dispone di una pista di 2.995 x 45 m.

A seguito della procedura fallimentare della società di gestione "Aeradria SpA", nei confronti della quale è stata emessa sentenza di fallimento da parte del Tribunale di Rimini, dal 1 novembre 2014 lo scalo di Miramare ha cessato l'attività commerciale dei voli, parte dei quali si sono trasferiti al vicino aeroporto di Ancona-Falconara. ENAC ha proceduto quindi ad emettere un nuovo bando per l'assegnazione della gestione dello scalo. Nel settembre 2014 la società *AiRimum 2014* si è 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 94

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

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

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

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

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

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). Come gli altri scali regionali, in linea inoltre il trend a livello nazionale, anche l'aeroporto di Rimini ha registrato forti segnali di ripresa dopo il biennio 2020/2021 per effetto della pandemia da COVID-19. Pertanto, lo scalo di Miramare ha chiuso il 2022 con **214.851 passeggeri** e **+222%** rispetto all'anno precedente, nonostante la chiusura programmata dello scalo avvenuta dal 12 gennaio al 21 marzo per effettuare lavori di manutenzione straordinaria.

**Figura 206**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2012-2022)

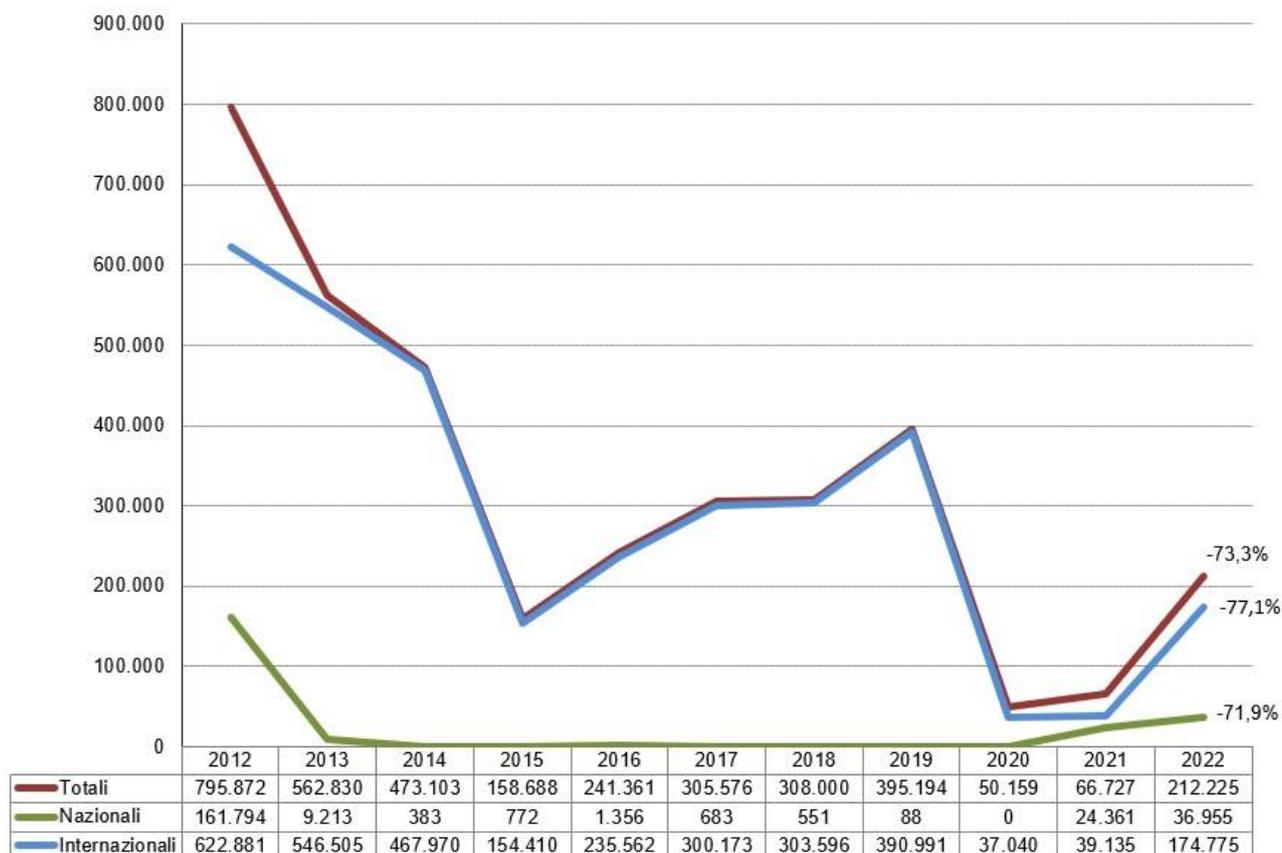


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

L'aumento significativo dei passeggeri è stato comunque sostenuto nel 2022 in maniera più marcata dalla componente internazionale per effetto, come del resto per gli altri scali regionali, del totale annullamento delle restrizioni imposte sugli spostamenti delle persone, in particolare tra i paesi esteri.

Per tale ragione, considerata anche la specifica vocazione turistica dell'aeroporto di Rimini, con la ripresa del turismo nazionale ed estero, la **componente** maggiormente performante è stata ovviamente quella internazionale, con **174.775 passeggeri** (pari a **+346,6%** rispetto al 2021), mentre i voli domestici hanno registrato **36.955 passeggeri** (**+51,7%** rispetto all'anno precedente).

**Figura 207**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2012-2022)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

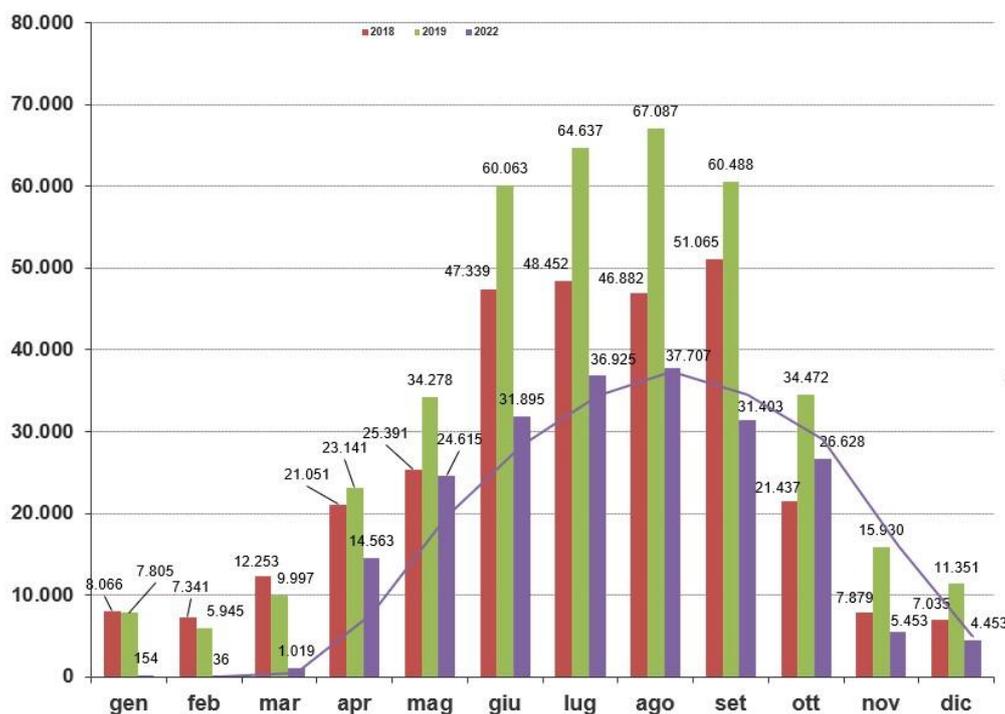
Tuttavia, nell'ultimo decennio 2012-2022, si è registrata una riduzione generalizzata dei passeggeri, sia per la componente nazionale che internazionale, le quali sono diminuite rispettivamente del 71,9% e del 77,1%.

Per effetto della chiusura dei collegamenti da e per la Russia (fino al 2020 principale mercato aereo di riferimento dello scalo di Miramare) a causa del perdurare della guerra in Ucraina, le principali destinazioni estere sono state Budapest e Varsavia (operate da Ryanair) e Tirana (operata da Wizz Air e Albawings), mentre le destinazioni nazionali si dividono tra Palermo e Cagliari. Entrambe le componenti sono gestite sostanzialmente 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 **+2,8%** rispetto al 2021 con **2.626 passeggeri**, mentre i **transiti** sono stati solamente **495 utenti (-26,8%** rispetto all'anno precedente).

Escludendo il biennio 2020/2021 non significativo per una rilevazione del traffico commerciale a causa della chiusura dello scalo avvenuta per diversi mesi per effetto delle restrizioni imposte a causa della pandemia, il 2022 segna sostanzialmente una ripresa generalizzata dei voli con il tipico andamento mensile, caratteristico dello scalo riminese, in cui è particolarmente evidente l'impronta turistica e dove il traffico si concentrava maggiormente nei mesi estivi.

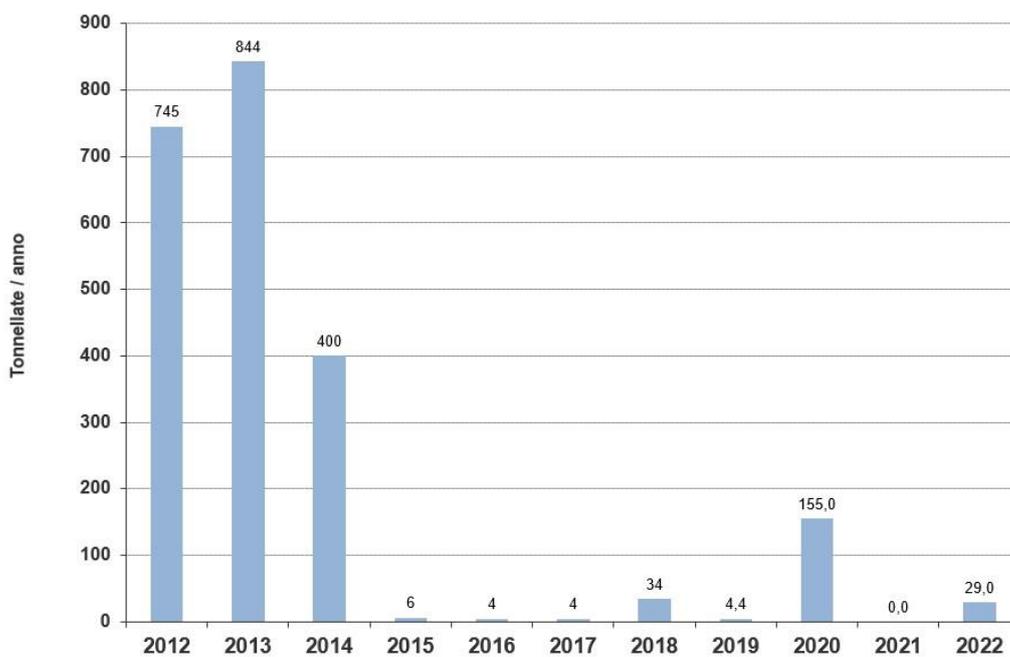
**Figura 208**  
**Andamento mensile traffico passeggeri nell'aeroporto di Rimini**  
 (anni 2019-2022)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Anche il **traffico cargo** nel 2022 ha registrato segnali di ripresa, raggiungendo le **29 tonnellate** di merce gestita (nel 2021 non era stata movimentata nessuna merce).

**Figura 209**  
**Traffico cargo nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2011-2022)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

### 10.3 AEROPORTO DI BOLOGNA. ASSETTI TERRITORIALI, INFRASTRUTTURALI E ACCESSIBILITÀ. 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 e dei

parcheggi.

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 31.12.2022 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) “Nuovo parcheggio multipiano” (assorbe e include anche i sotto-interventi “riqualifica parcheggio staff” e “nuova viabilità”)
- 2) “Nuova viabilità perimetrale”
- 3) “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 CO<sub>2</sub>, 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.



*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 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.



*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- **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.

Nel corso del 2022 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**: è stata completata la progettazione dell'opera, per poi attivare i tavoli con gli Enti territoriali ai fini della definizione della convenzione che dovrà regolare la realizzazione e gestione manutentiva dell'opera. Con l'ambizione di rispondere alla domanda di ciclabilità urbana e rispondere altresì alla sempre crescente domanda di cicloturismo Aeroporto ha realizzato i percorsi interni al sedime e una bike station aperta a passeggeri e dipendenti e ha intrapreso un percorso per la certificazione FIAB "aeroporto bike friendly" nell'ottica di diventare il primo aeroporto europeo direttamente collegato ad un percorso Eurovelo internazionale e contribuire così all'immagine di Bologna come destinazione sostenibile promuovendo un modello di turismo eco-consapevole.
- **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**. Nel corso del 2022 sono stati completati gli interventi previsti dal progetto, realizzati a cura del Comune di Calderara di Reno.

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 2022 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" Nel 2022 il progetto è stato esteso anche ai treni regionali con l'opzione "mi muovo anche in città", al bike sharing (con la creazione di un hub fruibile anche ai passeggeri) e ai taxi, includendo uno speciale bonus taxi sulla app regionale Roger.
- **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 10 piazzole di sosta per il prelievo e il rilascio dei mezzi in aeroporto nel 2022. 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 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, tutti gli autobus che collegano aeroporto con la città saranno alimentati a biometano. Inoltre, Aeroporto di Bologna ha aderito alla Alliance for Zero-Emission Aviation un'iniziativa volontaria di partner pubblici e privati che condividono l'obiettivo di preparare l'entrata in servizio commerciale di aerei elettrici e alimentati a idrogeno. Infine, Aeroporto di Bologna sta studiando le modalità operative con cui introdurre l'impiego di Sustainable Aviation Fuel (SAF).

- **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. È in corso la realizzazione dei primi 10 punti di ricarica e si prevede di arrivare ad almeno 32 entro il 2025, distribuiti in diverse aree di sosta. Inoltre, nell'ambito degli impegni verso la decarbonizzazione e l'incentivazione dell'utilizzo dei veicoli a bassa emissione di CO<sub>2</sub>, 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. Inoltre, è in corso l'implementazione di n. 20 punti di ricarica per mezzi elettrici in airside a servizio dei veicoli operativi. Per quanto riguarda la flotta aziendale è in corso la transizione verso l'utilizzo di mezzi elettrici o a carburanti alternativi ed è utilizzato anche il car sharing elettrico come auto aziendale.
- **Incentivi all'utilizzo di mobilità dolce e alternativa:** Nel 2022 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 giugno ad ottobre 2022 sono raddoppiati i dipendenti che hanno aderito al progetto bike to work, percorrendo 10.883 chilometri per venire al lavoro in bici, che a 4.062,18 kg di CO<sub>2</sub> non emessa, come quella mediamente assorbita da 199 alberi adulti in un anno. Il progetto in collaborazione con il Comune di Bologna e la Regione Emilia-Romagna è stato riproposto anche nel 2023.

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 e lato pista con tecnologia a LED;
- è in corso la realizzazione di n. 2 impianti di produzione dell'energia da solare fotovoltaico presso la copertura dell'aerostazione (340 kWp circa) e presso la copertura dell'edificio BHS (100 kWp). Infine, è stato completato il progetto di fattibilità tecnica ed economica di un grande fotovoltaico a terra da circa 20 MW.