

**Capitolo 10**

# **Il settore aeroportuale**



# 10 Monitoraggio del settore

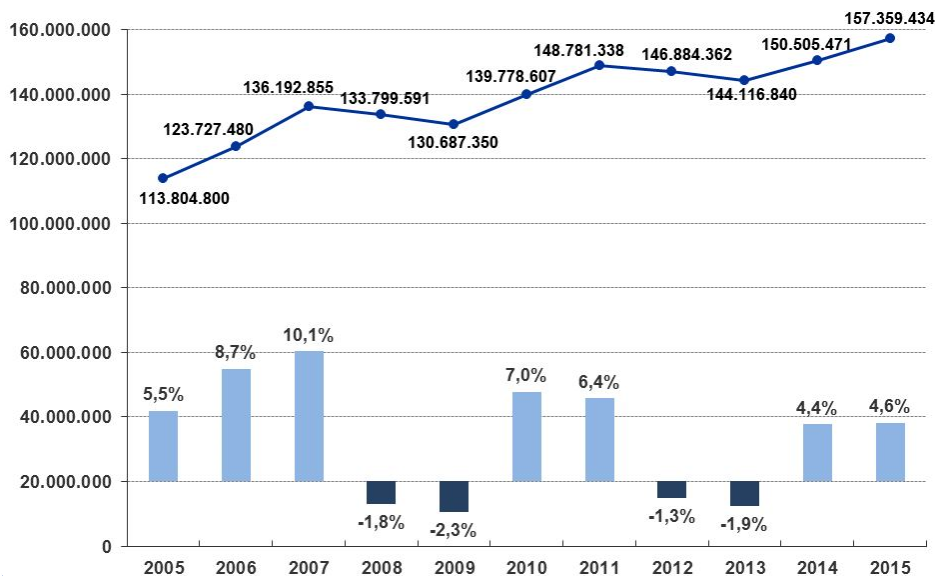
## 10.1 PREMESSA

Nei paragrafi che seguono viene presentato un **confronto dei dati di traffico degli aeroporti dell'Emilia-Romagna rispetto agli altri aeroporti italiani** e, successivamente, viene offerta una **panoramica dei principali aeroporti della nostra regione**. In particolare, vengono riportate le caratteristiche tecniche essenziali, la localizzazione e l'accessibilità, l'aspetto gestionale e infine i flussi passeggeri e merci registrati nel 2015.

## 10.2 INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Il traffico complessivo passeggeri negli aeroporti nazionali ha fatto registrare nel 2015 **una crescita di circa il 4,6% rispetto al 2014**, assestandosi a **157.358.808 passeggeri/anno**: si tratta della seconda tendenza al rialzo dopo il calo registrato nel biennio 2012-2013. La crescita media del traffico passeggeri nel 2015 nell'Unione Europea è di circa +5,6%<sup>81</sup> rispetto all'anno precedente.

**Figura 248**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti italiani**  
 (Anni 2002-2015)



Fonte: Assaeroporti

Nel 2015 i 5 scali nazionali maggiormente performanti in termini di aumento percentuale di passeggeri rispetto l'anno precedente sono stati Perugia (+30,9%), Bergamo (+18,6%), Roma Ciampino (+16,1%, anche per effetto della chiusura parziale del terminal 3 di Roma Fiumicino nel mese di maggio), Comiso (+13,6%) e Pescara (+10,1%).

<sup>81</sup> Fonte: ACI Europe

Gli scali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Milano Linate e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri transitati. **Bologna mantiene la settima posizione** nonostante l'importante crescita del traffico passeggeri.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa degli aeroporti nazionali.

**Tabella 99**  
**Traffico passeggeri negli aeroporti italiani**  
(Anno 2015)

Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2014 %	Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2014 %
1	-	Roma FCO**	40.463.208	6,47	20	-	Olbia	2.240.016	5,3
2	-	Milano MXP*	18.582.043	-1,4	21	-	Alghero	1.677.967	2,4
3	+1	Bergamo	10.404.625	18,6	22	-	Trapani	1.586.992	-0,7
4	-1	Milano Linate	9.689.635	7,4	23	-	Genova	1.363.240	7,5
5	-	Venezia	8.751.028	3,3	24	-	Trieste	741.776	0,2
6	-	Catania	7.105.487	-2,7	25	-	Pescara	612.875	10,1
7	-	Bologna	6.889.742	4,7	26	+1	Ancona	521.065	8,4
8	-	Napoli	6.163.188	3,4	27	-1	Reggio Cal.	492.612	-5,8
9	-	Roma CIA**	5.834.201	16,1	28	-	Comiso	372.963	13,6
10	+1	Palermo	4.910.791	3,12	29	+1	Perugia	274.027	30,9
11	-1	Pisa	4.804.812	2,6	30	+1	Parma	187.028	-9,0
12	-	Bari	3.972.105	8	31	-3	Rimini	158.688	-66,5
13	-	Cagliari	3.719.289	2,2	32	-3	Cuneo	128.847	96,37
14	-	Torino	3.666.424	6,8	33	-	Bolzano	35.141	31,19
15	-	Verona	2.591.255	-6,6	34	+1	Brescia	7.744	-42,8
16	-	Firenze	2.419.818	7,5	35	+2	Grosseto	3.183	-32,0
17	+1	Treviso	2.383.307	6,0	36	-	Foggia	1.942	-67,0
19	-1	Brindisi	2.258.292	4,4			<b>Totale</b>	<b>157.358.808</b>	<b>4,6</b>

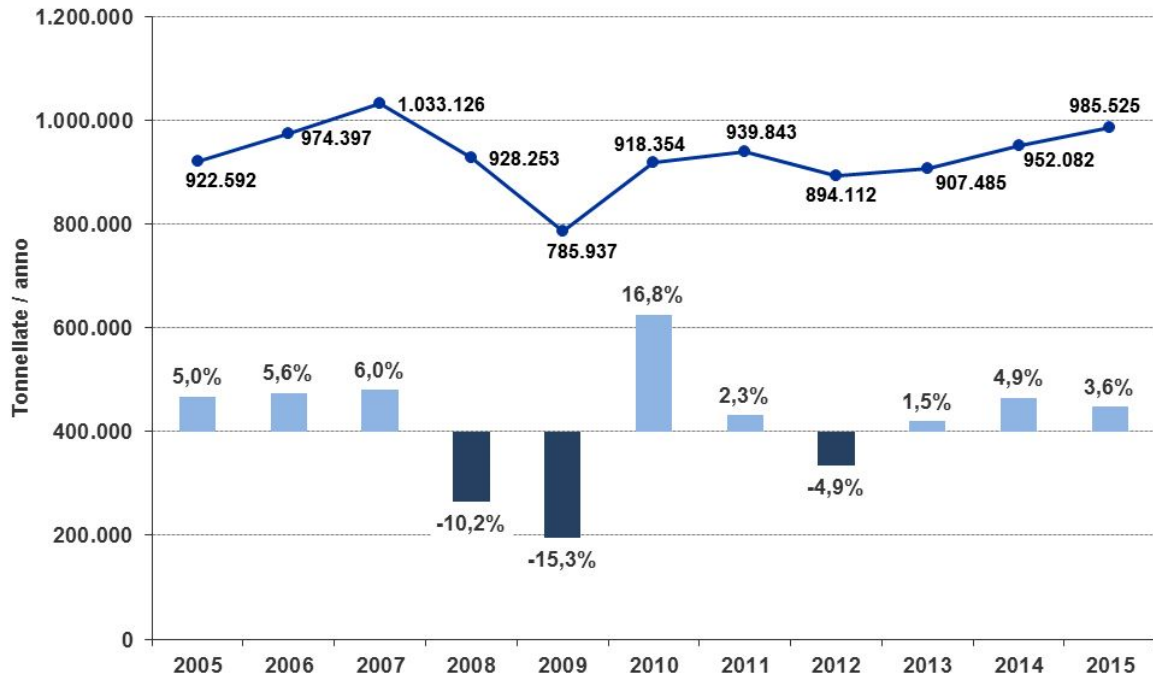
\* Inclusi passeggeri Bergamo (476.884) trasferiti a Milano Malpensa causa chiusura per lavori dal 12 maggio al 2 giugno

\*\* Nel periodo maggio-luglio 2015, parte del traffico di Fiumicino e' stato trasferito a Ciampino

Fonte: Assaeroporti.

**In crescita anche il settore cargo nazionale**, che nel 2015 ha visto movimentare **985.525 tonnellate**, con un incremento di circa **3,6%** rispetto al 2014. Benché tale incremento sia di molto superiore alla media europea (**+0,7%**), in valore assoluto l'Italia rimane comunque un mercato di dimensioni minori nell'area UE, molto lontano dai principali paesi dove si concentra gran parte del traffico cargo, tra cui Germania, Regno Unito e Francia.

**Figura 249**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani**  
 (Anni 2002-2015)



Fonte: Assaeroporti.

**Tabella 100**  
**Traffico cargo negli aeroporti italiani**  
 (Anno 2015)

Pos.	Diff.	Aeroporto	t/anno	Var. 2014 %	Pos.	Diff.	Aeroporto	t/anno	Var. 2014 %
1	-	Milano Malpensa	511.191	8,8	15	+1	Cagliari	3.253	8,5
2	-	Roma Fiumicino	145.017	1,3	16	-1	Genova	2.617	-24,9
3	-	Bergamo	121.045	-1,8	17	-	Bari	2.000	-3
4	-	Venezia	50.961	14,7	18	+1	Lamezia T.	1.406	-3,7
5	-	Bologna	40.999	-1,9	19	-1	Palermo	1.186	-21,3
6	-	Brescia	29.903	-26,3	20	-	Trieste	464	2,5
7	+1	Roma Ciampino	15.756	0,6	21	+1	Olbia	247	-20,4
8	-1	Milano Linate	15.714	-10	22	+1	Firenze	237	-11,9
9	-	Napoli	10.727	7,8	23	+1	Reggio C.	53	15
10	+1	Pisa	8.697	5,9	24	+1	Pescara	42	-4,5
11	+1	Ancona	6.724	-3,8	25	+3	Brindisi	28	133,3
12	+1	Catania	6.220	0,2	26	+1	Trapani	26	49,5
13	-3	Torino	6.047	-14,1	27	-1	Alghero	11	-70,8
14	-	Verona	4.953	8,2	28	-	Treviso	0,1	-28,5
<b>Totale</b>			<b>985.525</b>	<b>+3,6</b>					

Fonte: Assaeroporti.

Come a livello europeo, anche in Italia il traffico cargo ha una ripartizione sul territorio concentrata in un numero limitato di nodi. Nel 2015 prosegue il **trend positivo del trasporto merci nazionale**, e l'aeroporto di Milano Malpensa si riconferma essere l'hub principale (+8,8% rispetto al 2014).

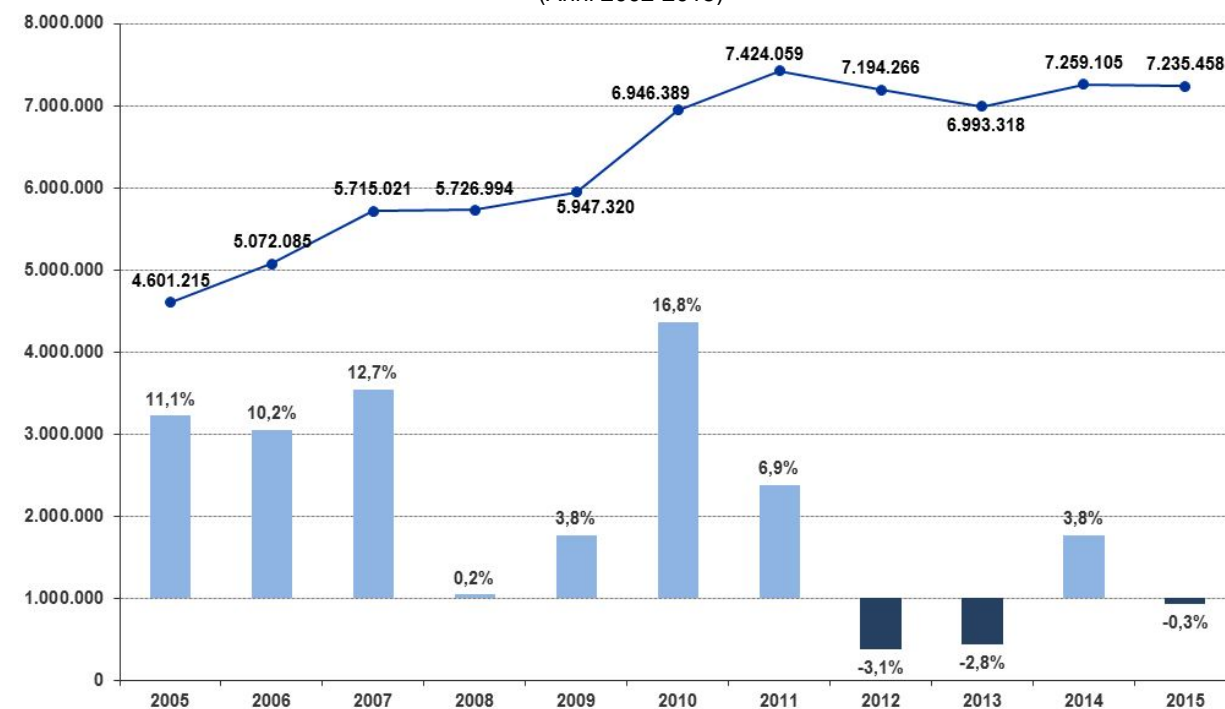
Tra i primi dieci aeroporti spiccano Venezia (+14,7%) e Napoli (+7,8%), mentre Bologna e Bergamo hanno registrato sostanzialmente lo stesso valore percentuale negativo.

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

Nel 2015, con **7.235.458** passeggeri, il traffico aereo in Emilia-Romagna si è attestato sugli stessi livelli del 2014 (-0,3%). Ciò è principalmente dovuto alla crescita dell'aeroporto Marconi di Bologna che ha compensato la totale inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì e la chiusura parziale dell'aeroporto di Rimini, (quest'ultimo riaperto al traffico aereo solamente il 1° aprile 2015, con pochi voli commerciali), aggravato inoltre da una lieve flessione registrata all'aeroporto di Parma.

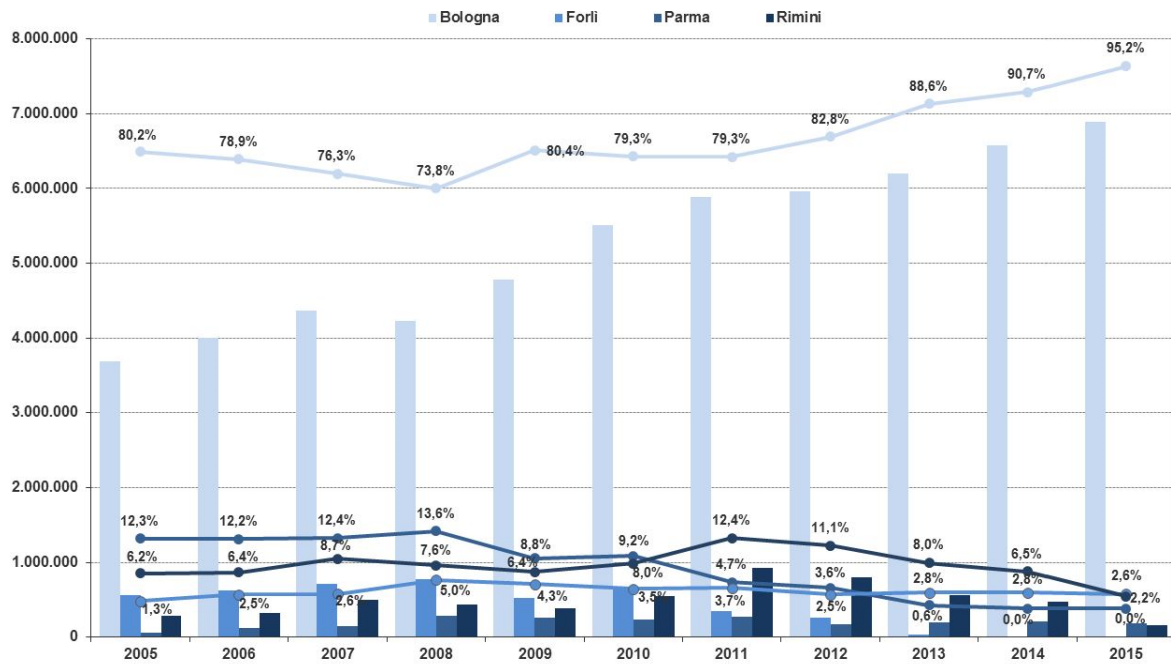
Bologna si conferma quindi essere il principale scalo regionale, su cui sono transitati **oltre il 95%** del totale passeggeri regionali.

**Figura 250**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna - totale**  
 (Anni 2002-2015)



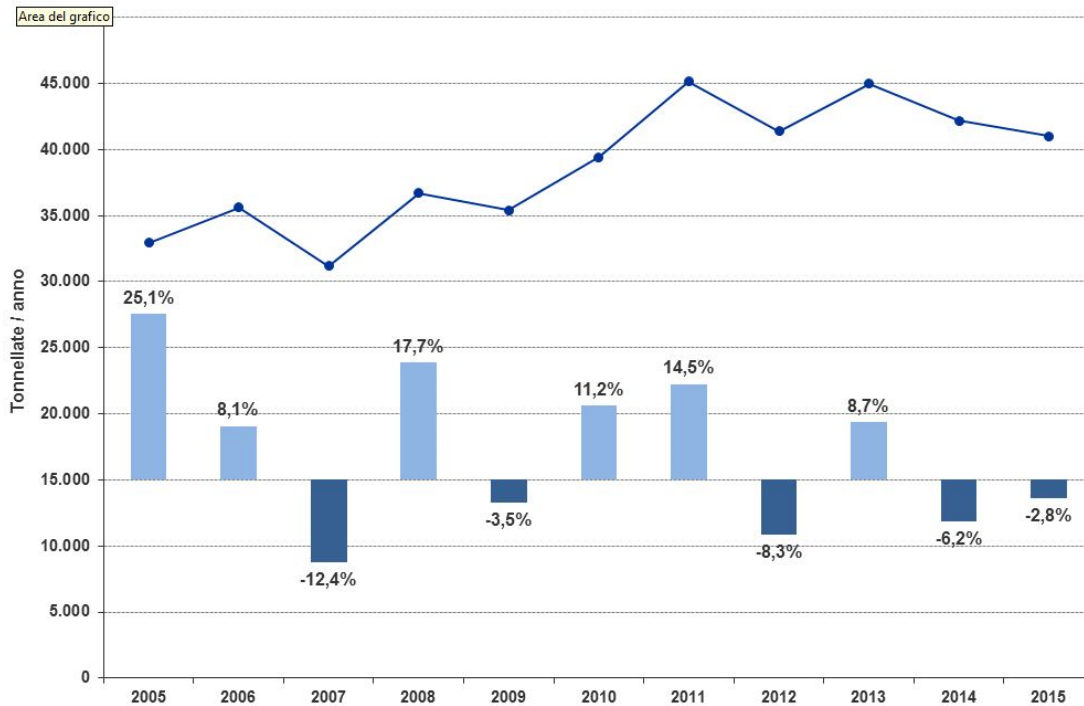
Fonte: Assaeroporti, ENAC

**Figura 251**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – Ripartizione per aeroporti**  
 (Anni 2005-2015)



Fonte: Assaeroporti, ENAC

**Figura 252**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna (Anni 2005-2015)**



Fonte: Assaeroporti, ENAC

In leggera diminuzione il traffico cargo, sceso nel 2015 a **41.000 tonnellate/anno trasportate** (circa -2,8% rispetto all'anno precedente), quasi completamente svoltosi nell'aeroporto di Bologna: Parma e Forlì, attualmente chiuso al traffico commerciale, non hanno registrato alcun movimento, mentre Rimini ha trattato pochissime tonnellate di merci.

#### ■ AEROPORTO “GUGLIELMO MARCONI” DI BOLOGNA

L'Aeroporto di Bologna è il **principale scalo dell'Emilia-Romagna** e serve un bacino di traffico che supera i dieci milioni di persone, offrendo una rete di collegamenti ricca ed estesa. 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.

Sono attualmente ancora in corso i lavori per il completamento dei cinque pontili di imbarco agevolato (“fingers”), di cui due dotati di “loading bridge” per l'accesso diretto all'aeromobile.

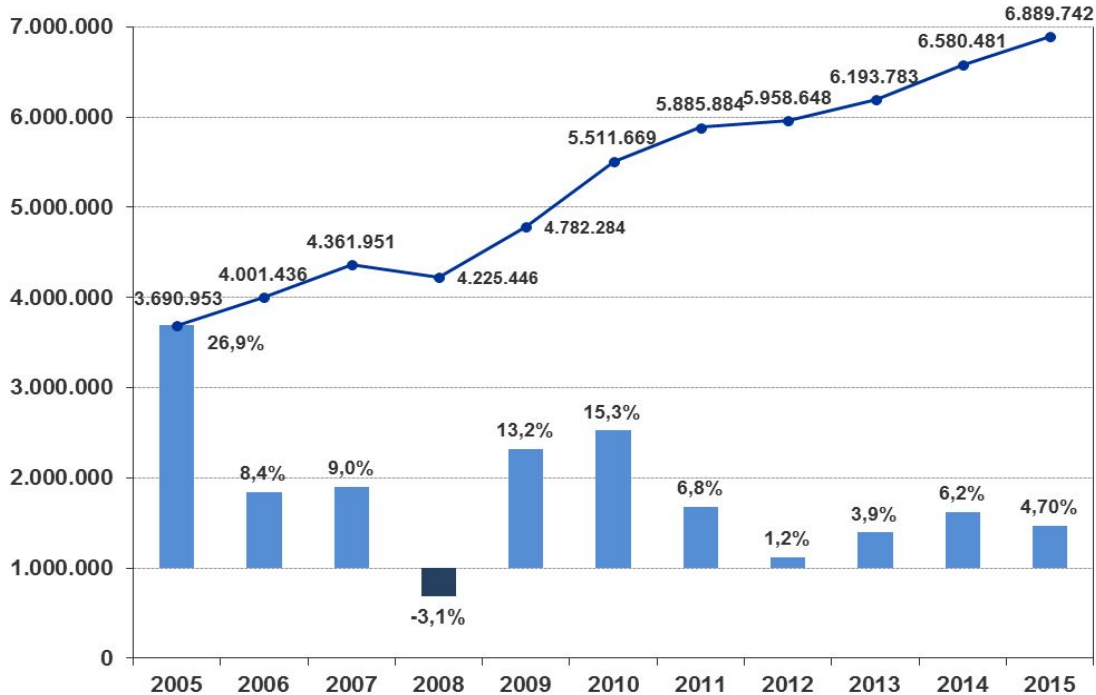
Dal 14 luglio 2015 la società che gestisce l'aeroporto Marconi è quotata alla Borsa Valori di Milano con la denominazione “Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA”. Nell'ambito del processo di quotazione in Borsa Valori, sono state cedute gran parte delle quote azionarie detenute dalla Regione Emilia-Romagna,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

Escludendo il 2008, l'aeroporto di Bologna ha registrato sempre un trend positivo chiudendo il 2015 con **6.889.742** passeggeri transitati, **con una crescita del 4,7%** rispetto all'anno precedente, di poco superiore della media nazionale (4,6%).

Dal 2005 al 2015 l'aumento complessivo è stato **di circa l'86,7%**, contro una media nazionale del 38,3%.



**Figura 253**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2005-2015)



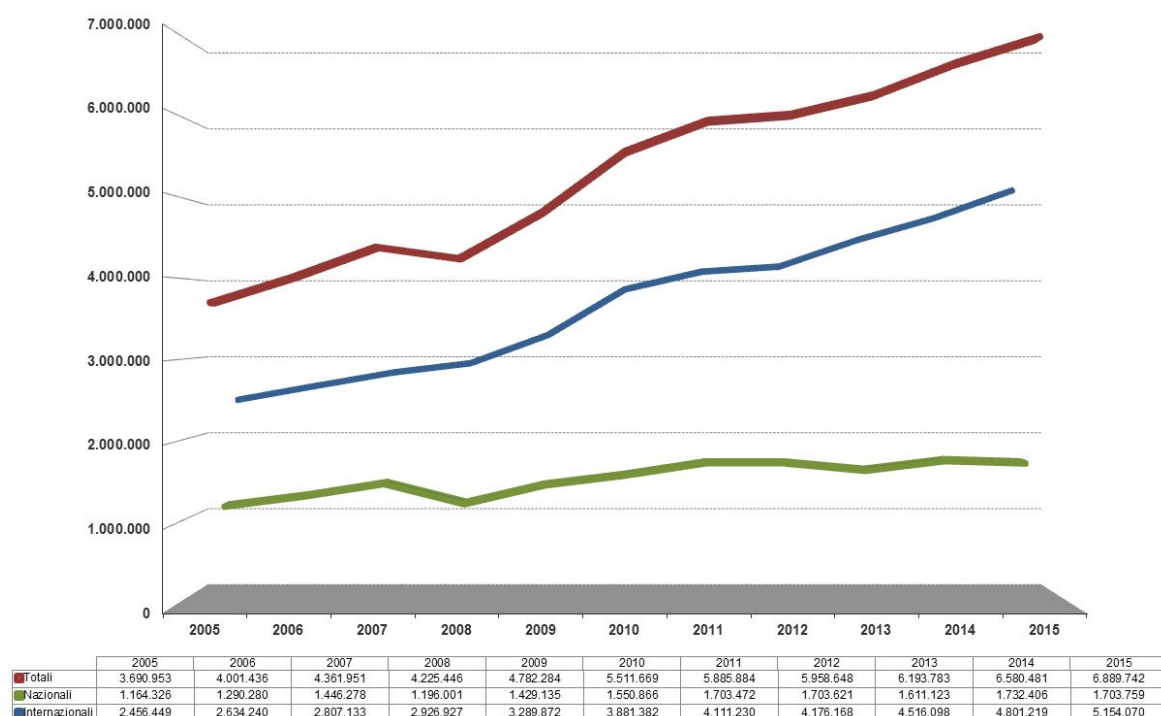
A trainare l'incremento sono stati i passeggeri sui **voli internazionali, pari a 5.171.585 (+7,2%)**, che oggi rappresentano circa il **75% dei passeggeri complessivi**. La **componente nazionale** (voli domestici), pari a **1.710.419 passeggeri**, rispetto al 2014 ha avuto una flessione di poco superiore al 2%, penalizzata dalla riduzione dell'offerta di alcuni vettori nazionali.

Complessivamente infatti l'incremento di traffico del 2015 è riconducibile all'attivazione di numerosi nuovi collegamenti (Budapest, Dubai, Katowice, Las Palmas, Leopoli, Praga e Tel Aviv) e al potenziamento di alcune importanti tratte esistenti (in particolare: Berlino, Bucarest, Chisinau, Copenaghen, Istanbul e Mosca). Durante l'orario estivo 2015 l'aeroporto di Bologna offriva 92 destinazioni, di cui 12 nazionali, 77 internazionali e 3 intercontinentali.

Molto contenute, come sempre nel caso di Bologna, le dimensioni dell' **aviazione generale**, che ha registrato una lieve flessione rispetto al 2014, 7.738 passeggeri pari a -3,2%.

Riguardo alle **destinazioni internazionali intra-UE**, Parigi si conferma la più apprezzata con oltre mezzo milione di passeggeri (516.025 tra gli aeroporti Charles De Gaulle, Beauvais e Orly), di poco davanti a Londra con 515.690 passeggeri (aeroporti Heathrow, Gatwick e Stansted). Al terzo posto si piazza Francoforte, con 281.947 passeggeri, mentre la tratta Bologna-Istanbul (aeroporti di Sabiha e Ataturk) ha registrato il più alto numero di passeggeri (269.338), tra le **destinazioni extra-UE/altri Paesi**.

**Figura 254**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2005-2015)



Fonte: Assoaeroporti

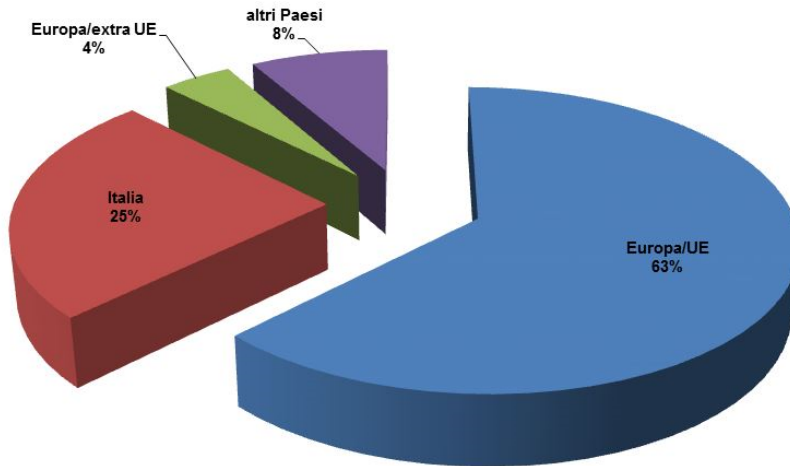
Complessivamente, tra le prime dieci destinazioni troviamo inoltre Barcellona, Madrid e Amsterdam, mentre le isole della Grecia e quelle della Spagna sono tra le principali destinazioni charter (con Palma di Maiorca, Rodi, Tenerife, Kos e Mahon a guidare la classifica).

I **paesi europei più frequentati** nel 2015 hanno visto la Spagna nuovamente in testa alla classifica, superando il milione di passeggeri, seguita dalla Germania con oltre 666 mila passeggeri, la Gran Bretagna con oltre 590 mila passeggeri la Francia con quasi 578 mila passeggeri.

Relativamente ai **voli domestici** invece, la tratta Bologna-Palermo è stata la più frequentata del 2015 con 130.051 passeggeri, seguita da Catania (129.542 passeggeri) e Roma Fiumicino (103.641 passeggeri).

Dall'elaborazione dei dati ENAC emerge che il traffico passeggeri dell'aeroporto Marconi sia diretto prevalentemente verso l'area dell'Unione Europea (circa il 63% del totale, in aumento del 3% rispetto al 2014), mentre circa un quarto è rappresentato dalla quota nazionale. I restanti Paesi di destinazione (Europa-extra UE e resto del mondo) rappresentano invece rispettivamente circa il 4% e l'8% del totale passeggeri.

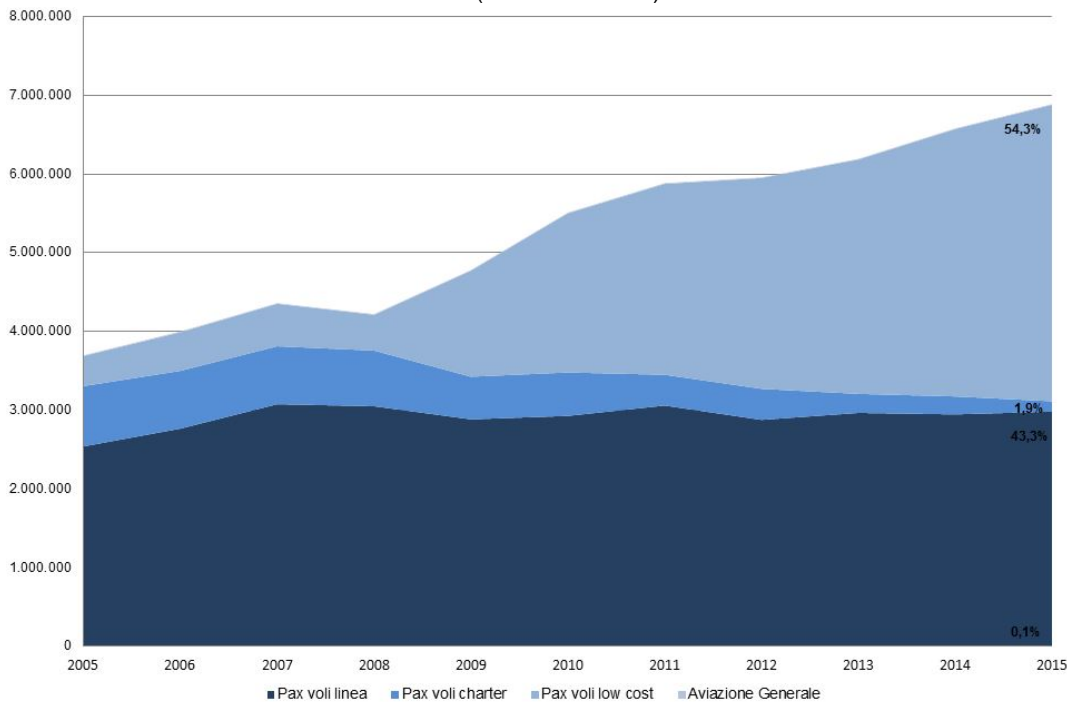
**Figura 255**  
**Ripartizione passeggeri per destinazione**  
 (anno 2015)



Fonte: elaborazione dati ENAC

La ripartizione per tipologia di volo evidenzia invece come la crescita dei passeggeri negli ultimi anni sia strettamente correlata alla componente low cost che nel 2015 ha rappresentato il 54,3% del totale, confermando una crescita superiore a quello dei voli di linea tradizionale (quasi l'11% in più rispetto all'anno precedente). Tuttavia, è opportuno precisare che la crescita del segmento low cost non è avvenuta a scapito dei voli di linea, i cui numeri sono comunque aumentati di oltre l'1% rispetto al 2014, e che rappresentano oltre il 43% del totale passeggeri.

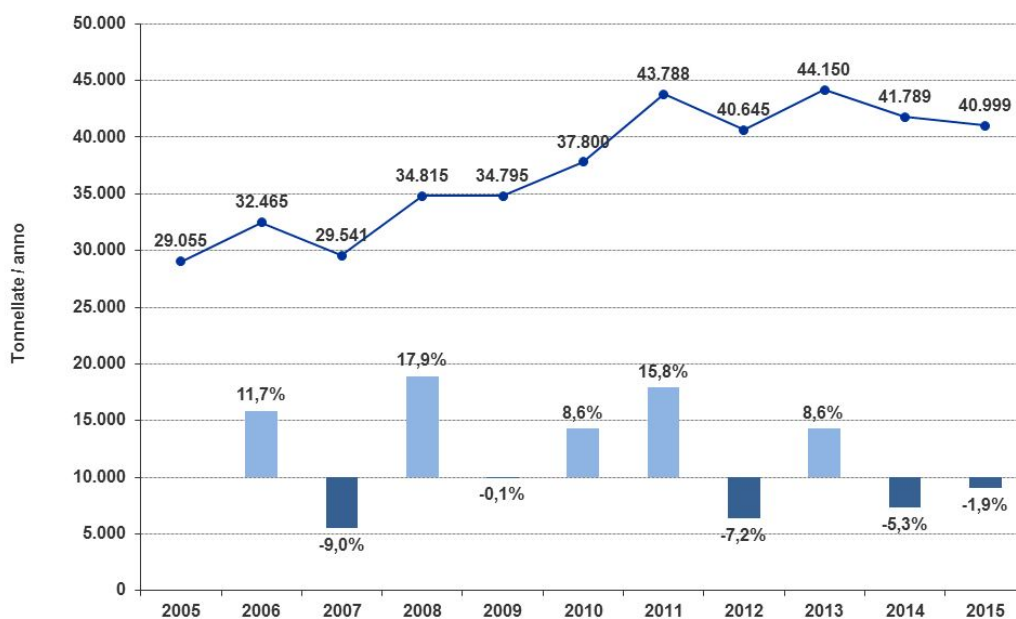
**Figura 256**  
**Traffico annuale passeggeri per tipologia di volo nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2005-2015)



Fonte: elaborazione dati ENAC

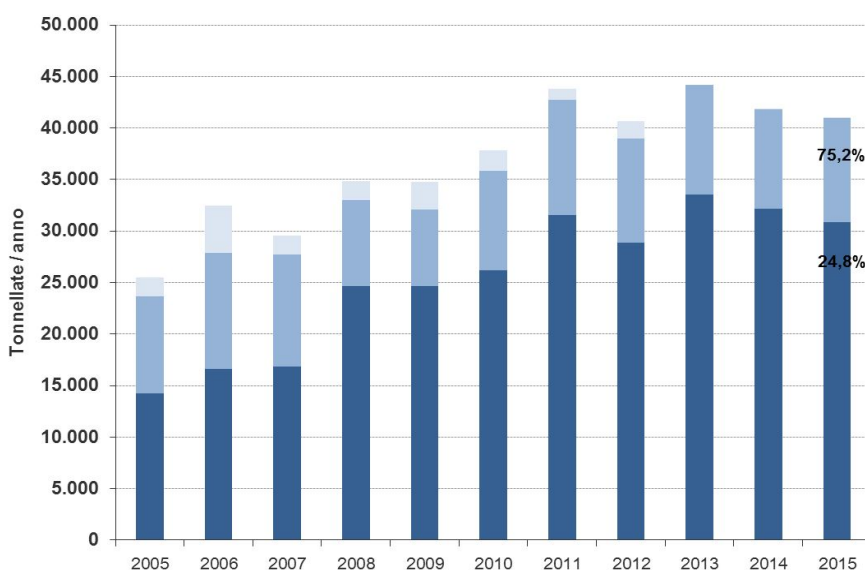
In controtendenza rispetto al traffico passeggeri il Marconi di Bologna nel 2015 ha registrato nuovamente **un calo del traffico cargo** (41.000 tonnellate) di quasi il 2% rispetto al 2014. La diminuzione si è registrata sia per le merci trasportate per via aerea (32.160 tonnellate, pari a -4,2%) sia per quelle via superficie (9.622 tonnellate, con -9,2%). I prodotti postali rimangono una quota marginale (6,9 tonnellate). Nonostante tale decrescita Bologna mantiene il quinto posto in Italia, con una quota pari al 4,4% del totale.

**Figura 257**  
**Traffico annuale cargo nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2005-2015)



Fonte: Assaeroporti

**Figura 258**  
**Traffico annuale cargo per tipologia nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2005-2015)



Fonte: Assaeroporti

■ **AEROPORTO “LUIGI RIDOLFI” DI FORLÌ**

L'aeroporto di Forlì ha cessato l'attività commerciale il 16 maggio 2013, in seguito al fallimento della società di gestione. Attualmente la pista ospita le scuole di volo e può accogliere velivoli fino a 5.700 kg.

Nel mese di giugno 2015, a seguito del bando europeo emanato dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, la società Air Romagna ha ufficialmente ottenuto la concessione per la gestione totale trentennale dello scalo forlivese. Attualmente però l'aeroporto non è ancora stato riaperto al traffico commerciale.

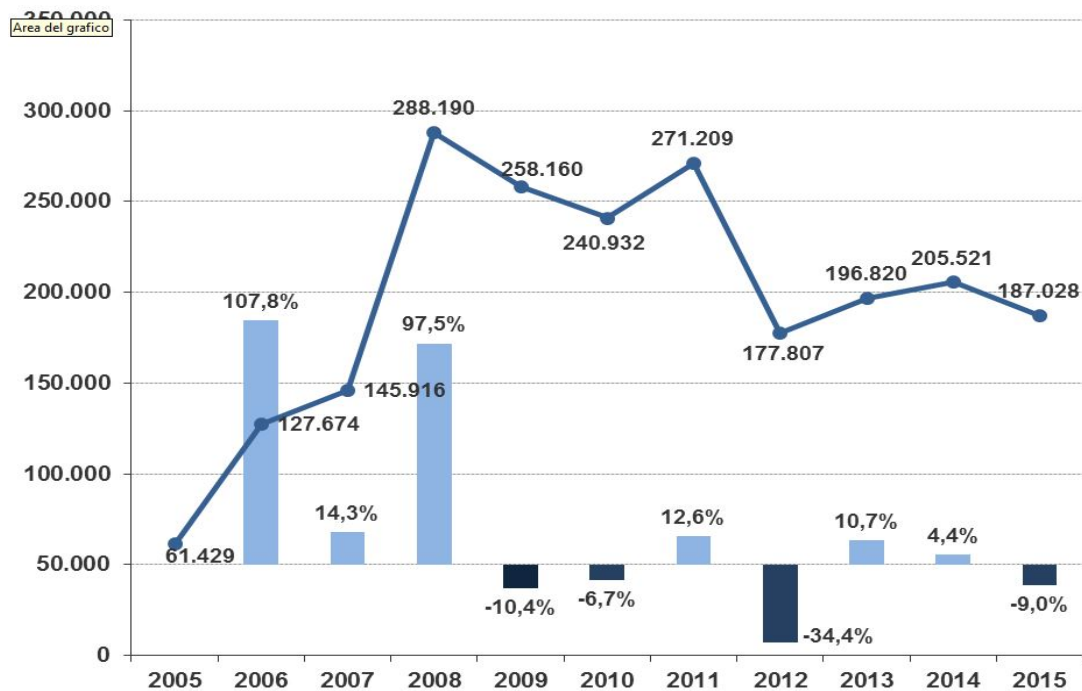
■ **AEROPORTO “GIUSEPPE VERDI” DI PARMA**

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.

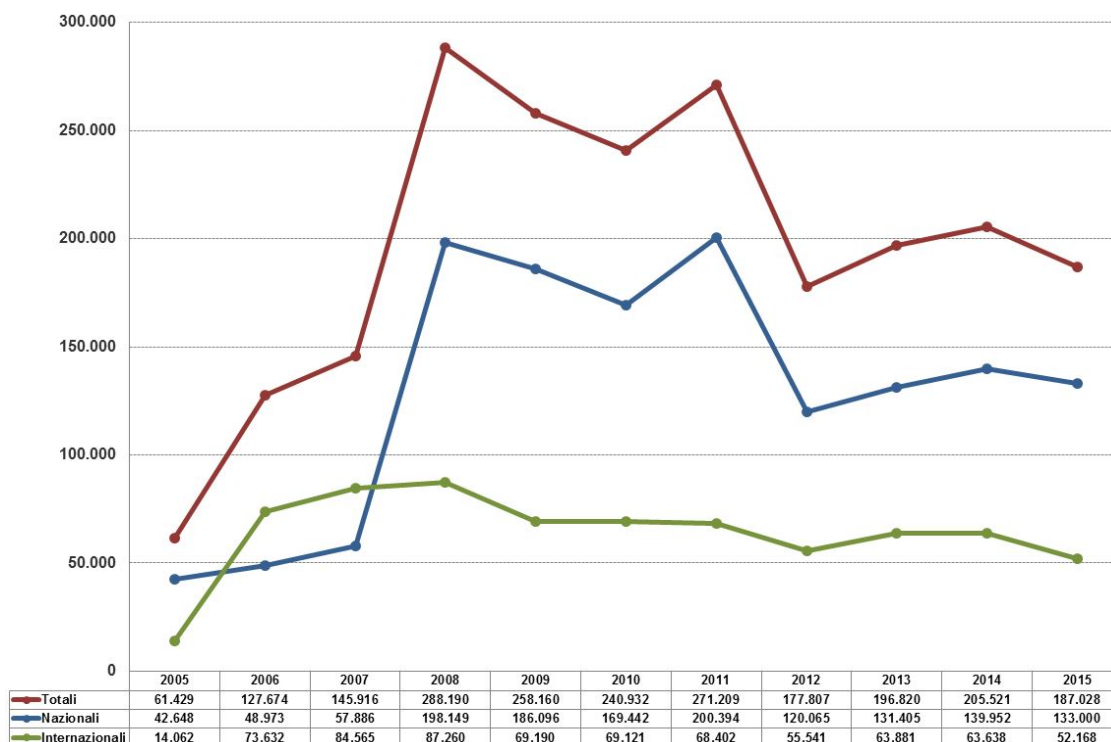
**Figura 259**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Parma**  
 (Anni 2005-2015)



Fonte: Assaeroporti.

Relativamente ai dati di traffico, dopo il biennio 2013/2014 in crescita, l'aeroporto di Parma ha registrato nel 2015 una **flessione del 9%** rispetto al 2014, con **187.028 passeggeri**, in cui entrambe le componenti nazionale ed internazionale sono diminuite, rispettivamente del 5% e 18%.

**Figura 260**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Parma**  
 (Anni 2005-2015)



Fonte: Assaeroporti.

Dall'analisi dei dati di traffico nazionale e internazionale emerge che, nel 2015, i voli domestici sono stati oltre il 71% del totale commerciale, in aumento del 3% rispetto all'anno precedente, (dovuto principalmente con l'introduzione del collegamento con Cagliari, oltre a quello già attivo con Trapani), mentre i voli internazionali sono stati quasi il 28% (in diminuzione rispetto al 2014 del 3%). Londra Stansted si conferma ad essere la principale destinazione estera.

L'aviazione generale ha registrato un aumento del 2% rispetto all'anno precedente, con 1.849 passeggeri.

#### ■ AEROPORTO "FEDERICO FELLINI" DI RIMINI

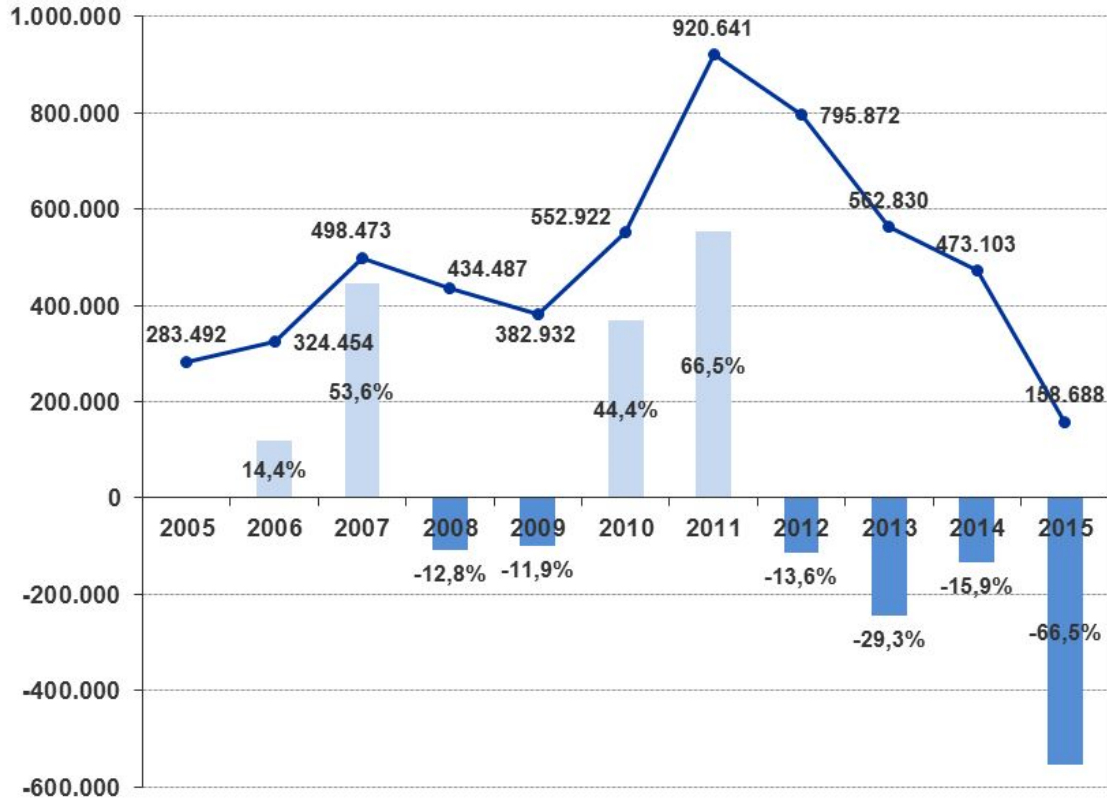
L'aeroporto di Rimini è collocato 8 km a sud-est della città, in località Miramare: è direttamente collegato alla SS16 Adriatica e dista 5 km dall'autostrada A14. Un servizio di bus provvede alla connessione alla stazione ferroviaria.

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.**

I dati di traffico di seguito riportati si riferiscono pertanto al periodo 1 aprile - 31 dicembre 2015, nel quale sono transitati 158.688 passeggeri.

**Figura 261**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2005-2015)



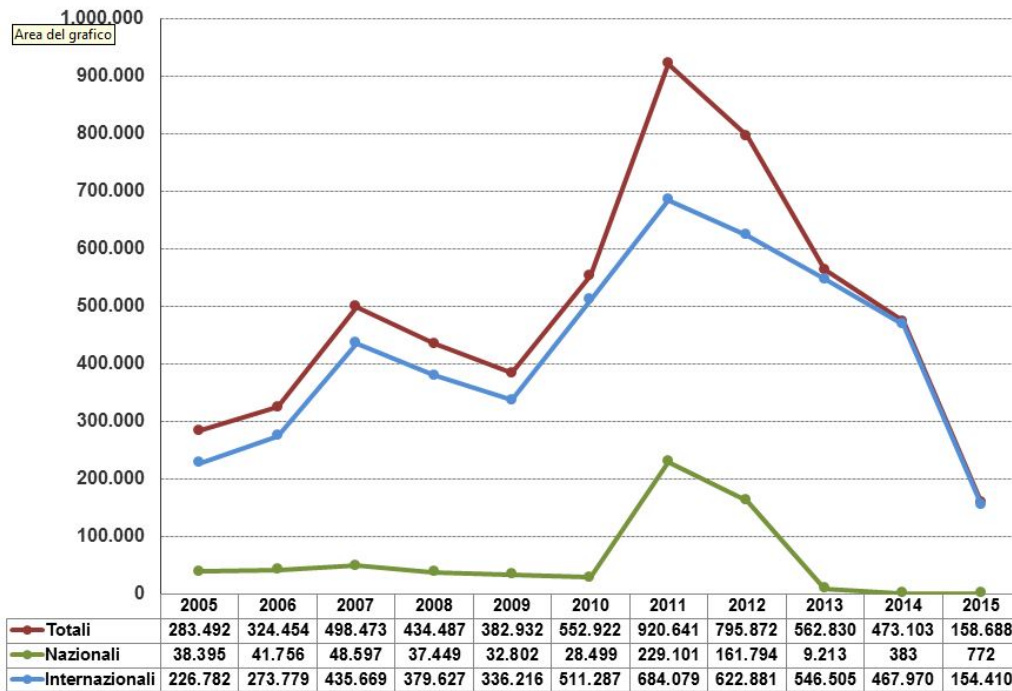
Fonte: Assaeroporti.

**Il traffico passeggeri è sostanzialmente tutto internazionale, con 154.410 utenti**, essendo quello nazionale praticamente irrilevante (772 passeggeri). L'aviazione generale ha registrato 957 passeggeri.

All'interno della componente internazionale, particolarmente significativo è il contributo dell'area extra-UE, oltre il 75% del traffico complessivo. Rimini è infatti fortemente legata al mercato russo e la relazione con Mosca Domodedovo si è confermata quella con maggior traffico passeggeri (pari a 73.335 unità).

In area UE, la Germania è stato il Paese maggiormente connesso (13.486 passeggeri distribuiti tra gli aeroporti di Berlino, Dusseldorf, Karlsruhe, Stuttgart e Norimberga).

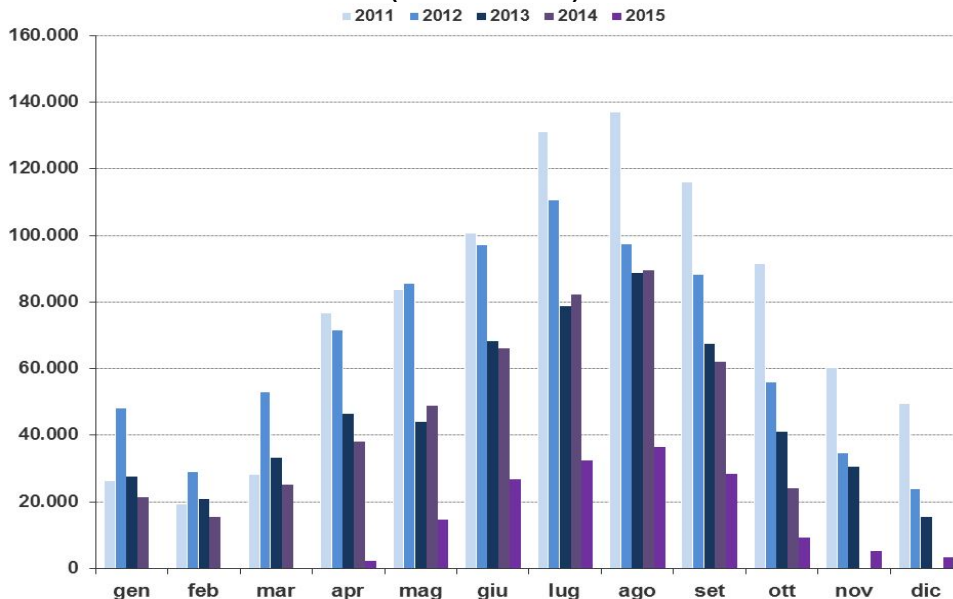
**Figura 262**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2005-2014)



Fonte: Assaeroporti.

I dati mensili mostrano le differenze più marcate in corrispondenza del periodo estivo, durante il quale Rimini ha sempre realizzato la maggior parte del traffico. Nei restanti mesi il flusso passeggeri oltre a essere più basso è rimasto al di sotto dei valori mensili relativi all'anno precedente.

**Figura 263**  
**Traffico mensile passeggeri nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2011-2015)

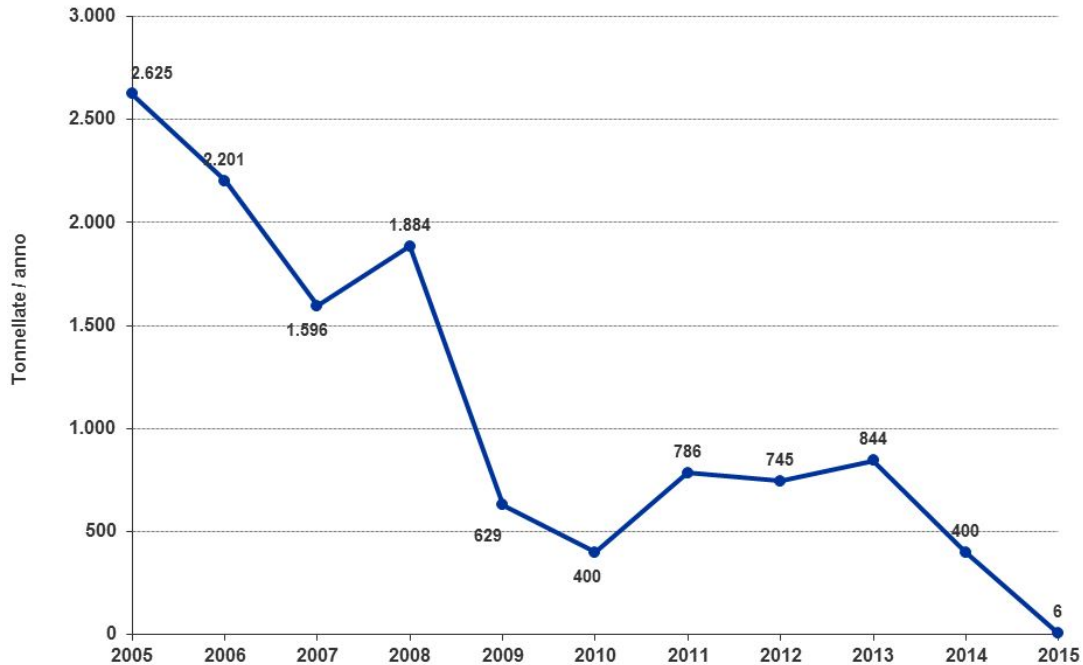


Fonte: Assaeroporti, ENAC



Il traffico cargo dell'aeroporto di Rimini ha registrato nel 2015 solamente **6 tonnellate** di merce, gestite presso lo scalo.

**Figura 264**  
**Traffico cargo nell'aeroporto di Rimini**  
(Anni 2010-2015)



Fonte: Assaeroporti, ENAC

## 10.4 AEROPORTO DI BOLOGNA – GLI ACCORDI TERRITORIALI PER IL POLO FUNZIONALE E LA DECARBONIZZAZIONE: ASSETTI TERRITORIALI, INFRASTRUTTURALI E ACCESSIBILITÀ

### ■ ACCORDO TERRITORIALE PER IL POLO FUNZIONALE AEROPORTO DI BOLOGNA

Sottoscritto il 15 luglio 2008 tra Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno e SAB – Aeroporto di Bologna S.p.a, l'Accordo Territoriale (per l'attuazione dell'art. 9.4. del PTCP della Provincia di Bologna, ai sensi dell'art. 15 della LR n.20/00) definisce le politiche di sviluppo e le scelte strategiche comuni per la crescita del polo funzionale dell'aeroporto di Bologna, individuando obiettivi e contenuti della pianificazione condivisi, nonché gli interventi di livello sovracomunale necessari al rilancio dell'area ed al suo riequilibrio ecologico e paesistico.

L'Accordo prefigura un nuovo assetto territoriale urbanistico e infrastrutturale per il Polo funzionale dell'Aeroporto al fine di qualificarlo come portale strategico internazionale per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo, legato prevalentemente al traffico passeggeri civile.

L'assetto proposto prevede principalmente la realizzazione di una nuova aerostazione, lo spostamento della zona merci a ovest, la realizzazione di importanti funzioni economiche integrative e complementari al traffico aereo, l'attuazione di interventi per garantire la sostenibilità e il corretto inserimento del Polo funzionale nel contesto territoriale di riferimento.

Sono poi definite le condizioni infrastrutturali e ambientali per lo sviluppo del Polo funzionale dell'Aeroporto tenendo conto delle dinamiche di evoluzione e crescita del traffico aereo, nonché di sviluppo delle attività ad esso correlate e individuati gli interventi per migliorare l'accessibilità, ridurre gli impatti ambientali e paesaggistici, con l'obiettivo di pianificare una crescita sostenibile.

In particolare per il nuovo aeroporto bolognese da 10 milioni di passeggeri vengono condivisi:

- la perimetrazione del polo Funzionale, che ricomprende le aree sulle quali è previsto lo sviluppo delle attività aeroportuali di SAB, le aree demaniali militari, nonché le aree poste a nord del limite aeroportuale fino alla zona produttiva di san Vitale di Reno, da vocare come zona di salvaguardia delle funzioni aeroportuali;
- lo schema di assetto, e le condizioni di integrazione funzionale con i sistemi di trasporto pubblico e privato dell'area urbana centrale e del territorio provinciale ed extraprovinciale;
- l'assetto urbanistico e infrastrutturale dell'intorno;
- l'individuazione e regolazione delle attività integrative e complementari alle funzioni aeroportuali ammesse;
- il recupero e la riqualificazione delle aree;
- la verifica delle condizioni di sostenibilità territoriale, ambientale e di mobilità delle diverse scelte;
- gli interventi per la rinaturalizzazione/riqualificazione e le azioni ecologico/paesaggistiche, che in particolare riguardano la fascia arborea per l'inserimento paesaggistico del fronte nord del Polo Funzionale e i nodi ecologici collegati, relativi al bacino di laminazione delle acque a servizio dell'aeroporto (ex cava Olmi) e all'area libera interclusa nel sistema urbano di Lippo di Calderara.

### ■ PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE – MASTERPLAN 2009-2023 DELL'AEROPORTO DI BOLOGNA

Il piano di sviluppo aeroportuale fissa gli obiettivi di crescita infrastrutturale in coerenza con le previsioni di sviluppo del traffico passeggeri, movimenti e merci.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (2009-2023) fornisce, per l'insieme dei sistemi funzionali dell'aeroporto, il quadro di riferimento all'interno del quale l'aeroporto stesso potrà evolversi e svilupparsi definendo un perimetro massimo del sedime ed una capacità massima in termini di movimenti di aeromobili, passeggeri, merci ed autoveicoli.

Il Piano identifica i principali interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento dell'Aeroporto di Bologna sulla base delle ipotesi di evoluzione del traffico agli orizzonti temporali 2013 /2018/ 2023, con conseguente aggiornamento degli indirizzi di pianificazione strategica nel lungo periodo.

Il Piano di Sviluppo intende soddisfare, con adeguati livelli di servizio, i nuovi obiettivi di traffico passeggeri previsti per le diverse fasi temporali, mediante la programmazione dei necessari interventi di potenziamento della infrastruttura aeroportuale. Nel giugno 2011 ENAC ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il nuovo Masterplan Aeroportuale dell'Aeroporto di Bologna 2009-2023. Le attività aeroportuali previste dal Masterplan da realizzarsi all'interno dell'Ambito delle **Attività Aeroportuali**, riguardano la nuova costruzione di: aerostazione passeggeri, parcheggi a raso e multipiano, aerostazione Aviazione Generale, nuovo hangar Aviazione Generale, aerostazione merci, edificio di bilanciamento dei Vigili del Fuoco, deposito e distributore carburanti, hangar elicotteristi Polizia di Stato, caserma ricovero mezzi Vigili del Fuoco, hangar elicotteristi Vigili del Fuoco, mezzi di rampa e deicing, sistema di impianti, centrali e reti tecnologiche, piazzali e accessi.

Il 25 febbraio 2013 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emesso il Decreto di VIA relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale – Master Plan 2009-2023 dell'Aeroporto di Bologna DVA-DEC-2013-000029, successivamente modificato con DM 0000183 del 3 luglio 2014. A marzo 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provveditorato Interregionale per le OO.PP Emilia Romagna-Marche, ha aperto la conferenza dei servizi di cui all'Art.81 DPR 616/77, modificato dall'art.4 DPR 383/94, ai sensi e per gli effetti della L.351/95, inerente il Piano di Sviluppo Aeroportuale – Masterplan 2009-2023 dell'Aeroporto di Bologna. Si sono svolte quattro sedute di Conferenza di Servizi, l'11 marzo e il 28 luglio 2014, il 25 maggio e il 22 giugno 2015. Nell'ultima seduta il Presidente, valutate le specifiche risultanze della stessa, ha chiuso la Conferenza di Servizi per l'intervento "*Piano di sviluppo aeroportuale – Masterplan 2009-2023 dell'Aeroporto di Bologna*", e ha dichiarato che il piano può ritenersi approvato ai sensi dell'art. 3, comma 4, del DPR 18.4.94, n.383, e s.m.i. Quindi il Provveditorato ha emesso l'atto di chiusura del procedimento dopo aver acquisito le delibere degli Enti interessati. Questo provvedimento finale contiene tutte le condizioni e prescrizioni presenti nei pareri e in tutte le autorizzazioni emessi dagli Enti competenti.

#### ■ ACCORDO TERRITORIALE ATTUATIVO PER LA DECARBONIZZAZIONE DELL'AEROPORTO MARCONI

L'aeroporto di Bologna in questi anni è cresciuto costantemente, i passeggeri sono oggi più di 6,5 Milioni all'anno. A questi si aggiungono 2.000 addetti che ogni giorno vi lavorano.

Oggi per raggiungere l'obiettivo della crescita sostenibile dello scalo e per avere un Aeroporto di livello europeo, dotato delle più moderne tecnologie e dei criteri di gestione sostenibile, si è condiviso un Piano Programma di azioni per lo sviluppo energetico ed 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, SAB, SRM e TPER hanno sottoscritto a giugno 2015 un nuovo Accordo Territoriale, ai sensi dell'art. 15 della LR 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 SAB;
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:

1. 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;
2. Accessibilità pubblica e privata: realizzazione di due importanti piste ciclabili (la prima su via del Triumvirato nel Comune di Bologna e la seconda di collegamento tra la fermata SFM Calderara-Bargellino e la frazione di Lippo), incentivi all'uso del trasporto pubblico (realizzazione del People Mover, miglioramenti sulla efficienza del servizio Aerobus BLQ e abbonamenti agevolati per gli addetti) e per i veicoli privati, incentivi all'uso di mezzi ibridi elettrici;
3. Efficienza energetica: aumento delle prestazioni energetiche degli edifici aeroportuali gestiti direttamente da SAB (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).

SAB interviene con un investimento di più di 6,5 milioni di euro per opere di Compensazione Ambientale e 1,1 milioni di euro per l'efficiamento energetico delle infrastrutture direttamente gestite dalla società .

Nello specifico saranno attuate le seguenti **13 azioni**:

1. 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;
2. - Realizzazione di una pista ciclabile su Via del Triumvirato;  
- collegamento dell'aerostazione alla stazione SFM "Borgo Panigale Scala";  
- inserimento del Polo Aeroporto nella rete cicloturistica europea;
3. Realizzazione del "People Mover";
4. Completamento della stazione SFM "Borgo Panigale Scala";
5. Ottimizzazione del servizio Navetta BLQ Aerobus;
6. Navette di servizio aeroportuale per il trasferimento dei passeggeri ai parcheggi esterni, con mezzi a ridotta emissione di CO<sub>2</sub>;
7. 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;
8. Applicazione di incentivi contrattuali per la messa a disposizione di auto a nolo a bassa emissione di CO<sub>2</sub>;
9. Installazione di postazioni di ricarica dei mezzi elettrici;
10. Istituzione del Mobility Manager di Zona Aeroportuale (MMZA) nel suo complesso;
11. Redazione del Piano della Mobilità della Zona Aeroportuale (PSCL) per gli addetti complessivi dell'ambito;
12. Azioni di efficientamento energetico sulle infrastrutture aeroportuali gestite da SAB;
13. Comunicazione sulla mobilità sostenibile e servizi smart per l'accessibilità all'Aeroporto.