Capitolo 10

Il settore aeroportuale

10 Monitoraggio del settore

10.1 PREMESSA

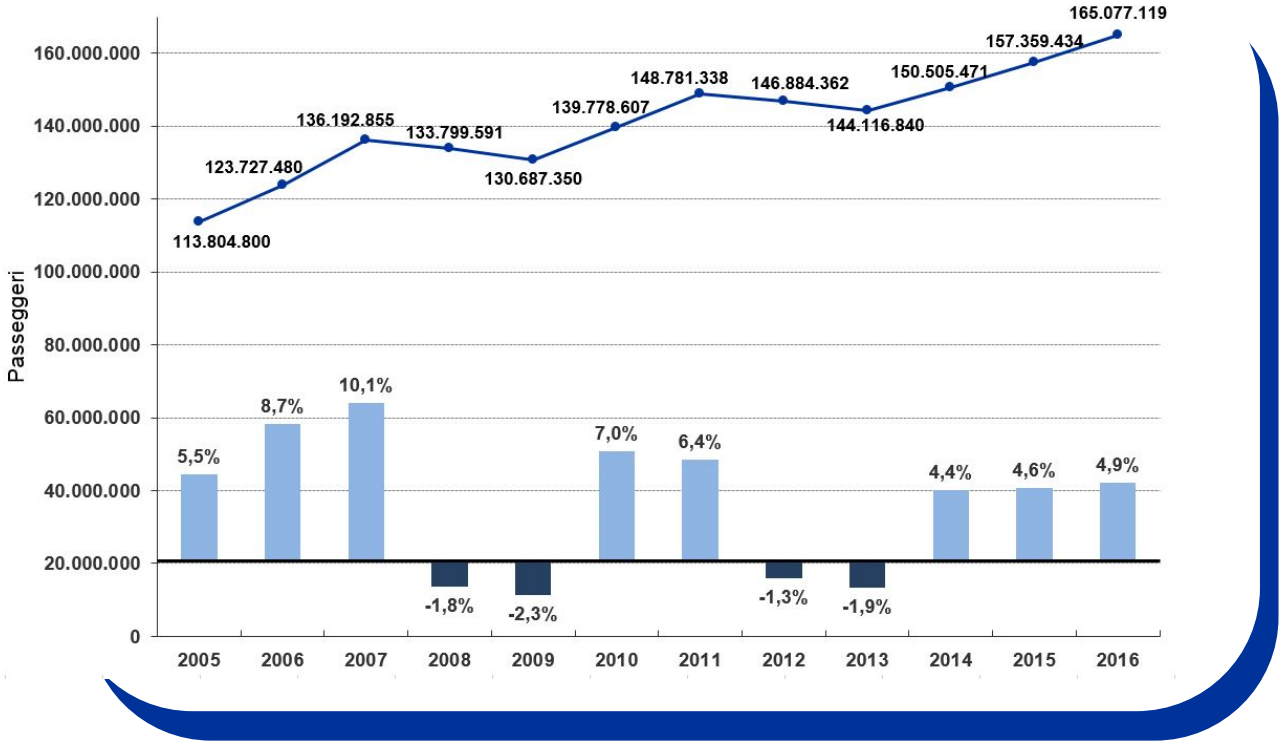
Nei paragrafi che seguono viene presentato un **confronto dei dati di traffico degli aeroporti dell'Emilia-Romagna rispetto agli altri aeroporti italiani** e, successivamente, viene offerta una **panoramica dei principali aeroporti della nostra regione**. In particolare, vengono riportate le caratteristiche tecniche essenziali, la localizzazione e l'accessibilità, l'aspetto gestionale e infine i flussi passeggeri e merci registrati nel 2016.

Viene anche fatto un focus sullo stato di attuazione degli **accordi territoriali inerenti il polo funzionale Aeroporto di Bologna**.

10.2 INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Il traffico complessivo passeggeri negli aeroporti nazionali ha fatto registrare nel 2016 **una crescita di quasi il 5% rispetto al 2015**, assestandosi a **165.077.119 passeggeri/anno** (comprensivo dei servizi di Aerotaxi e Aviazione Generale): si tratta del terzo anno consecutivo di aumento dopo il calo registrato nel biennio 2012-13, comunque al di sotto della media registrata nell'Unione europea, il quale si è assestato a +6,9%[79] rispetto al 2015.

Figura 253
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)
(Anni 2005-2016)



Fonte: Elaborazione dati ENAC.

[79] *Fonte: ACI Europe.*

Nel 2016 i 5 scali nazionali maggiormente performanti in termini di aumento percentuale di passeggeri dei servizi commerciali rispetto l'anno precedente sono stati Rimini (+50,8%), Comiso (23,2%), Lampedusa (22,0%), Olbia (+13,8%) e Bologna (+11,7%), quest'ultima in sostanziale parità con Catania (11,4%). 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 il notevole aumento registrato riguardo al traffico passeggeri.

Di seguito si riporta la **tabella riepilogativa degli aeroporti nazionali**.

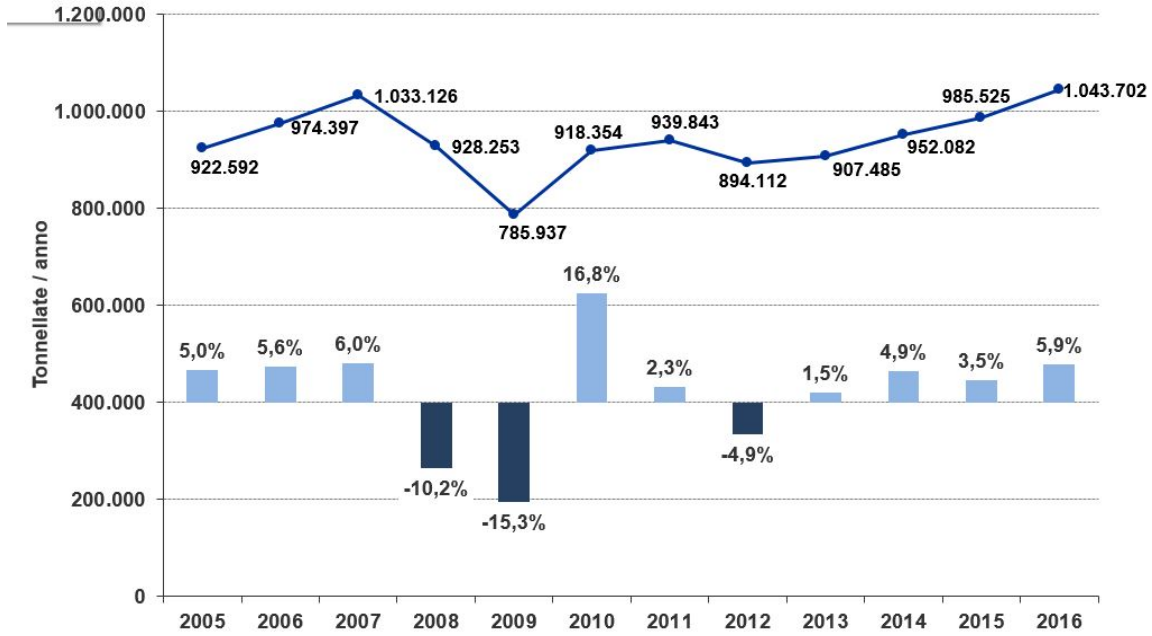
Tabella 90
Traffico passeggeri negli aeroporti italiani (aeroporti sopra i 100.000 passeggeri)
(Anno 2016)

Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2015 %	Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2015 %
1	-	Roma FCO	41.744.766	3,3%	19	-3	Firenze	2.515.146	6,1%
2	-	Milano MXP	19.420.690	4,7%	20	-2	Brindisi	2.325.385	3,2%
3	-	Bergamo	11.064.192	7,3%	21	-	Trapani	1.493.298	-5,9%
4	-	Milano LIN	9.682.264	0,0%%	22	-2	Alghero	1.346.396	-19,9%
5	-	Venezia	9.568.717	10,0%	23	-1	Genova	1.269.400	-6,8%
6	-	Catania	7.840.926	11,4%	24	-	Trieste	727.369	-1,9%
7	-	Bologna	7.680.992	11,7%	25	-	Pescara	557.305	-7,4%
8	-	Napoli	6.775.945	10,4%	26	+1	Reggio Cal.	480.990	-0,5%
9	-	Roma CIA	5.395.699	-7,5%	27	-1	Ancona	482.473	-7,4%
10	-	Palermo	5.325.555	8,5%	28	-1	Comiso	459.857	23,2%
11	-	Pisa	4.990.676	3,9%	29	+1	Rimini	241.361	50,8%
12	-	Bari	4.319.987	8,9%	30	-	Lampedusa	225.897	22,0%
13	+1	Torino	3.950.908	7,8%	31	-3	Perugia	221.926	-19,1%
14	-1	Cagliari	3.718.524	-0,1%	32	-	Crotone	217.136	-22,5%
15	-	Verona	2.782.460	7,0%	33	-4	Parma	192.173	2,8%
16	+1	Treviso	2.609.418	10,5%	34	-	Pantelleria	140.811	7,2%
17	+2	Olbia	2.546.042	13,8%	35	-4	Cuneo	135.907	4,4%
18	-	Lamezia T.	2.522.497	7,8%	**Totale**			164.973.088	4,9%

Fonte: elaborazione dati ENAC.

In crescita anche il settore cargo nazionale, che nel 2016 ha visto movimentare **oltre 1 milione di tonnellate**, con un incremento di quasi il **6%** rispetto al 2015. Benché tale aumento sia di 2 punti percentuale superiore alla media europea (**+4,1% sul 2015**), 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 254
Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani
(Anni 2005-2016)



Fonte: elaborazione dati ENAC.

Tabella 91
Traffico cargo negli aeroporti italiani (maggiore di 10 tonn/anno)
(Anno 2016)

Pos.	Diff.	Aeroporto	t/anno	Var. 2015 %
1	-	Milano Malpensa	548.767	7,4
2	-	Roma Fiumicino	160.904	11,0
3	-	Bergamo	117.765	-2,7
4	-	Venezia	57.973	13,8
5	-	Bologna	47.709	16,4
6	-	Brescia	24.416	-18,3
7	-	Roma Ciampino	15.796	0,3
8	-	Milano Linate	15.365	-2,2
9	-	Napoli	10.724	0,0
10	-	Pisa	10.298	18,4
11	+1	Catania	6.379	2,6
12	+1	Torino	6.346	5,0
13	-2	Ancona	6.087	-9,5
14	-	Verona	4.452	-10,1
15	-	Cagliari	2.988	-8,1
16	-	Genova	2.523	-3,6
17	-	Bari	2.207	10,4
18	-	Lamezia T.	1.182	-15,9
19	+1	Trieste	448	-3,6
20	-1	Palermo	407	-65,7
21	+1	Firenze	266	12,2
22	-1	Olbia	175	-29,0
23	+1	Parma	87	n/a
24	-	Pescara	70	65,5
25	-2	Reggio Cal.	37	-30,5
26	+1	Trapani	23	-11,9
27	-	Lampedusa	18	-23,6
28	-2	Brindisi	15	-46,4
29	-	Alghero	10	-15,5
Totale			**1.043.437**	**5,9%**

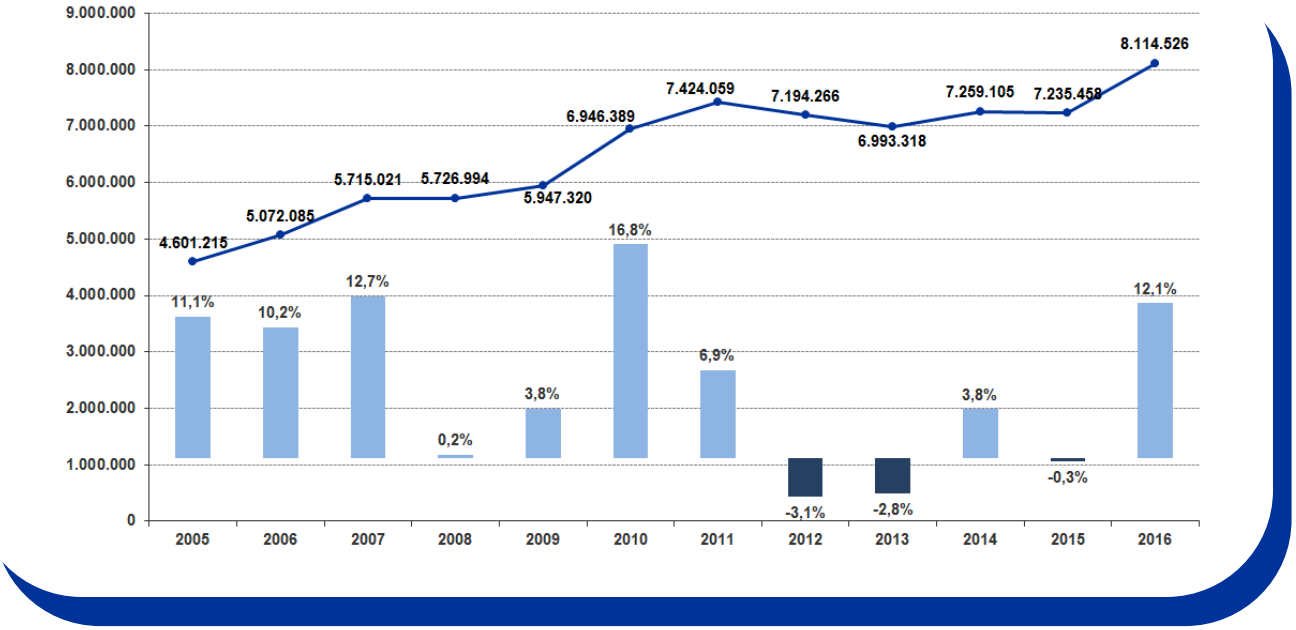
Fonte: elaborazione dati ENAC.

Come a livello europeo, anche in Italia il traffico cargo ha una ripartizione sul territorio concentrata in un numero limitato di nodi. Nel 2016 prosegue il **trend positivo del trasporto merci** nazionale, e l'aeroporto di Milano Malpensa si riconferma essere l'hub principale (con quasi 550.000 tonnellate e +7,4% rispetto al 2015). Tra i primi dieci aeroporti, spiccano gli aeroporti di Pisa (+18,4%), il Marconi di Bologna (+16,4%), Venezia (+13,8%) e Roma Fiumicino (+11%).

10.3 GLI AEROPORTI REGIONALI PRINCIPALI E I RELATIVI FLUSSI DI TRAFFICO

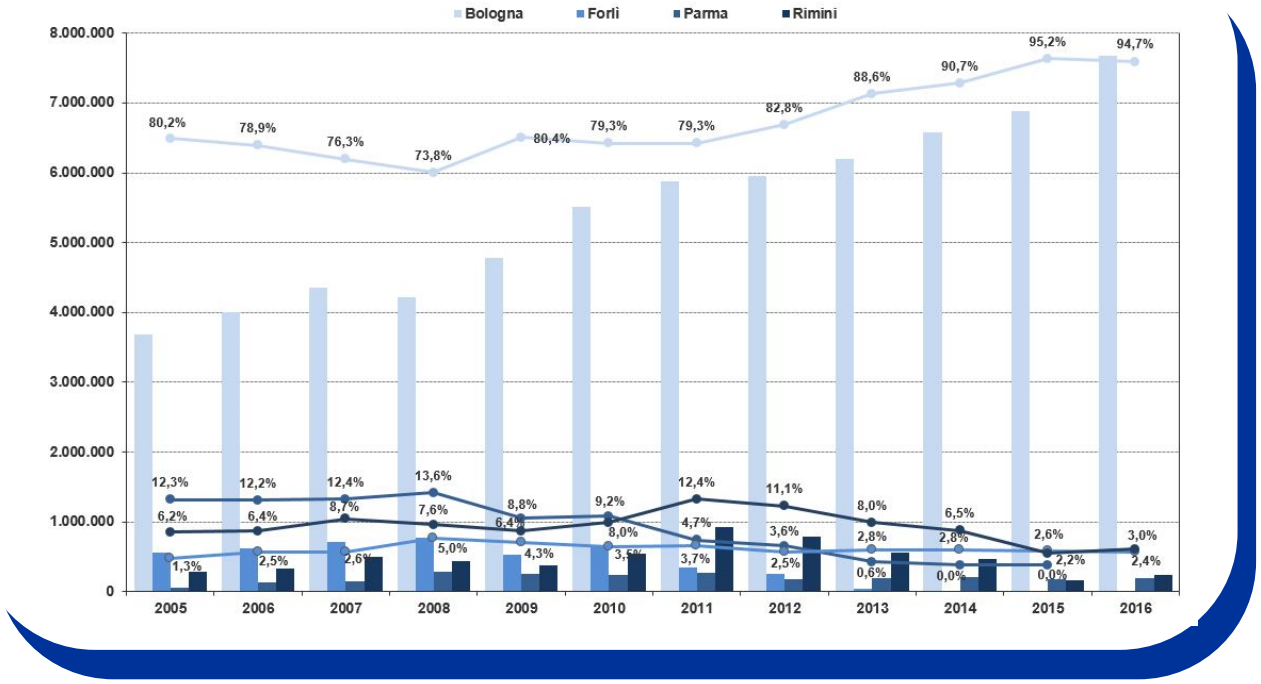
Nel 2016, con **8.114.526 passeggeri**, il traffico aereo in Emilia-Romagna ha registrato un aumento considerevole rispetto all'anno precedente, con **oltre il 12% di crescita**. Ciò è dovuto alla crescita di tutti e tre gli scali regionali, con Rimini che segna +50,8% (primo anno di attività a regime), Bologna con quasi il 12% (su cui sono transitati quasi 95% del totale passeggeri in regione) e Parma con quasi il 3% di aumento. Tutti e tre gli scali hanno compensato la totale inattività al servizio commerciale dell'aeroporto di Forlì.

Figura 255
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna - Totale
(Anni 2005-2016)



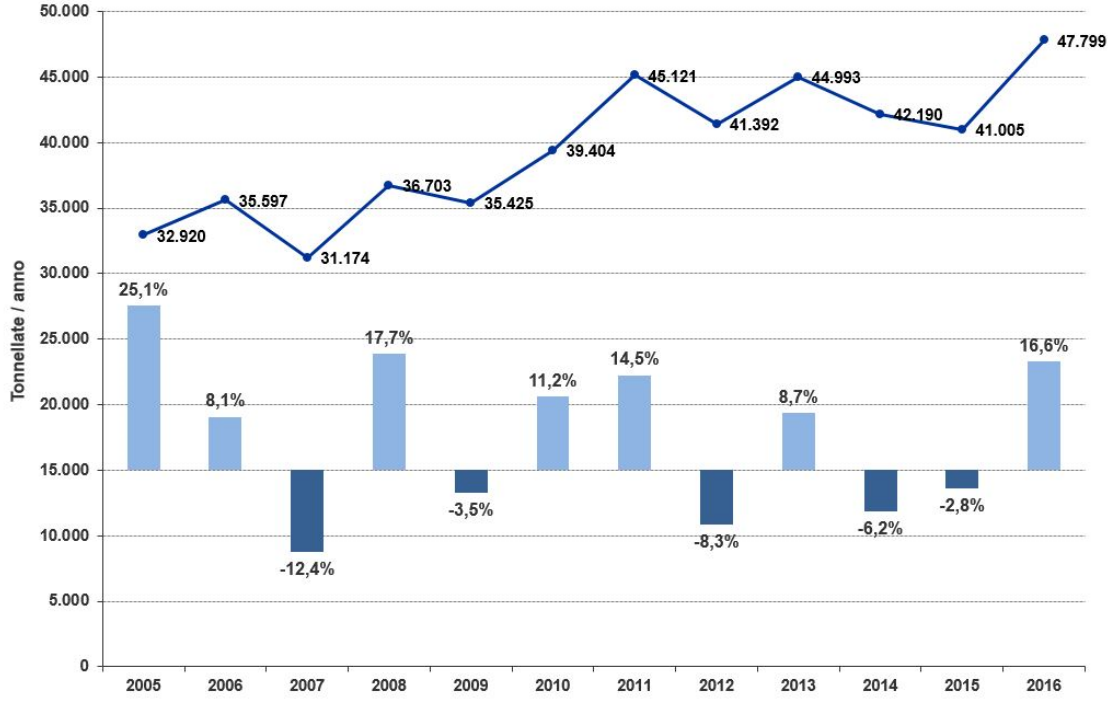
Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti, ENAC.

Figura 256
Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – Ripartizione per aeroporti
(Anni 2005-2016)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti, ENAC.

Figura 257
Traffico annuale cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna
(Anni 2005-2016)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti, ENAC

Dopo un biennio in decrescita, **il 2016 registra un aumento considerevole per il settore cargo** negli aeroporti regionali, con **+16,6%** e **47.799 tonnellate/anno** trasportate (comprensivo delle merci-avio, merci-superficie e posta). Ciò è dovuto principalmente alle merci gestite presso l'Aeroporto di Bologna, in quanto l'Aeroporto di Parma ha gestito quasi 87 tonnellate, Rimini ha trattato pochissime tonnellate, mentre Forlì è attualmente chiuso al traffico.

- **AEROPORTO "GUGLIELMO MARCONI" DI BOLOGNA**

L'Aeroporto di Bologna è il **principale scalo dell'Emilia-Romagna**. Serve un bacino di traffico che supera i dieci milioni di persone e offre una rete di collegamenti ricca ed estesa. É 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^2 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 e ampliamento che hanno comportato un **incremento degli spazi di 5.360 mq** (per un totale di 45.890 mq) e il restyling dell'80% delle aree esistenti, aumentando in tal modo la **capacità complessiva dello scalo a 7,5 milioni di passeggeri annui**. I lavori hanno permesso di migliorare l'organizzazione dei flussi in arrivo e in partenza, aumentare e ridefinire l'offerta commerciale, adeguare gli impianti tecnologici in ottica di risparmio energetico ed incrementare la qualità dei servizi offerti al passeggero.

Sono invece 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.

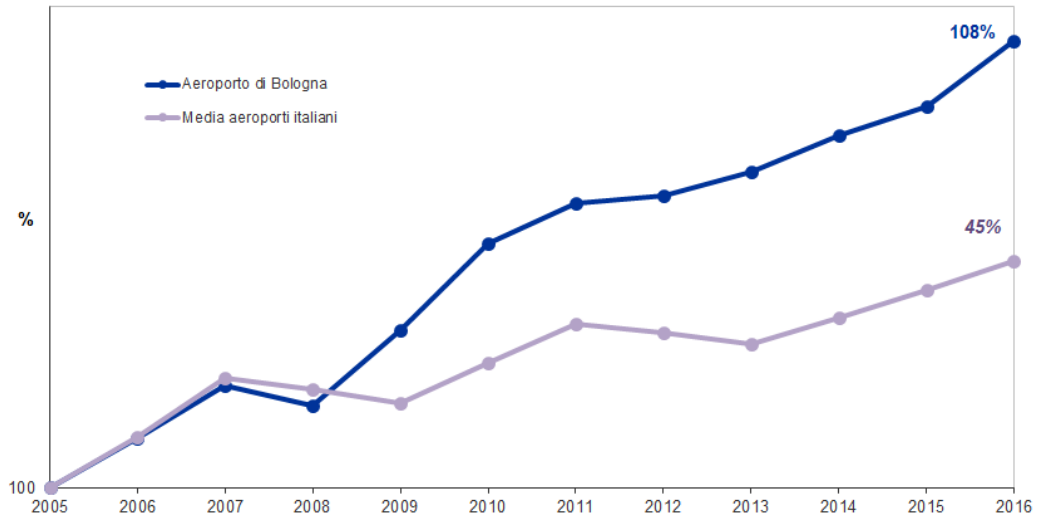
Dal 14 luglio 2015 la società che gestisce l'Aeroporto Marconi è quotata alla Borsa Valori di Milano con la denominazione "Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA". Nell'ambito del processo di quotazione in Borsa Valori, sono state cedute gran parte delle quote azionarie detenute dalla Regione Emilia-Romagna, 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 2016 con un nuovo record di traffico: **oltre 7,6 milioni di passeggeri** (7.680.992), pari ad un **aumento dell'11,6%**, ben al di sopra della media nazionale (4,9%).

L'Aeroporto Marconi nel 2016 è risultato essere tra i migliori 50 aeroporti in Europa, settimo a livello nazionale per numero di passeggeri trasportati e in quarta posizione per connettività globale (fonte Assaeroporti, ICCSAI 2016).

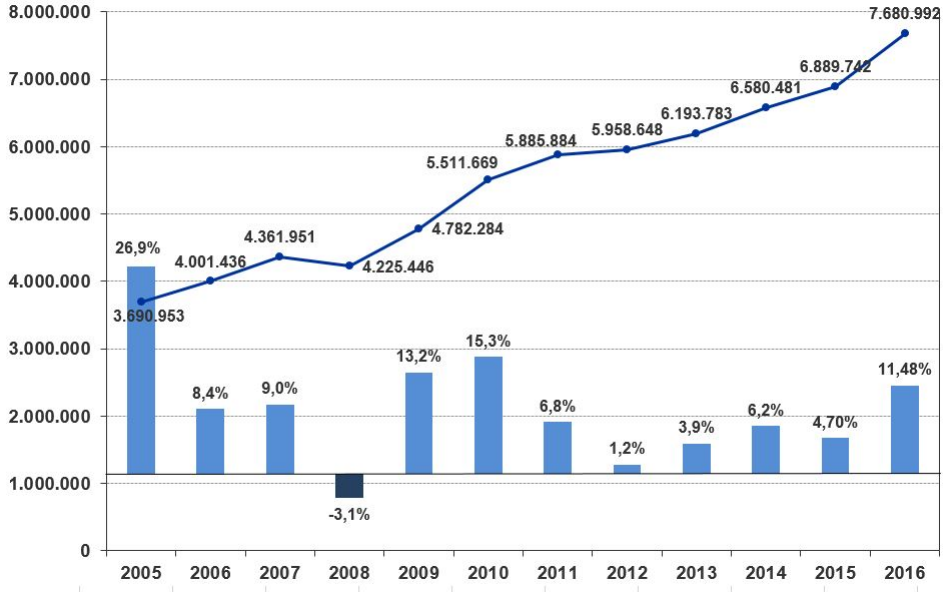
Dal 2005 al 2016 l'aumento complessivo è stato **di oltre il 108%** rispetto alla media nazionale, contro una media nazionale del 45%.

Figura 258
Confronto trend di crescita aeroporto di Bologna-media nazionale
(Anni 2005-2016)



Fonte: elaborazioni dati ENAC, Assaeroporti.

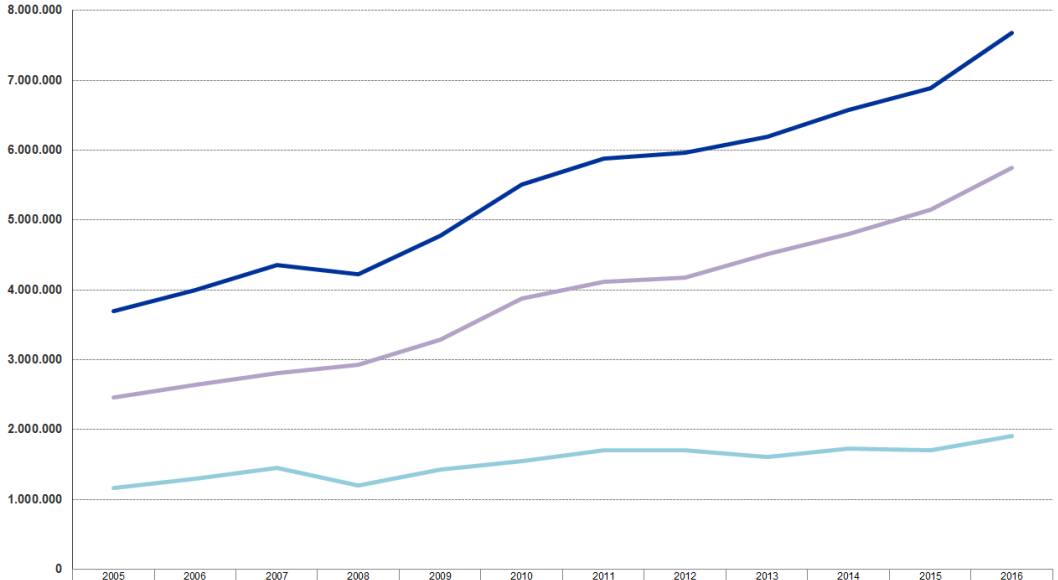
Figura 259
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Bologna
(Anni 2005-2016)



Fonte: elaborazioni Assaeroporti, ENAC.

A trainare l'incremento sono stati i passeggeri sui **voli internazionali, pari a 5.749.238 passeggeri** (+11,5%), che oggi rappresentano circa il **75% dei passeggeri complessivi**. Al trend positivo si aggiunge quest'anno anche la **componente nazionale** (voli domestici, 25% dei voli complessivi), pari a **1.912.771 passeggeri**, che rispetto al 2015 ha registrato +12,3%. Tali risultati sono dovuti principalmente **all'attivazione di nuovi collegamenti di linea** (Catania con Alitalia e Düsseldorf con Air Berlin, oltre a Dubai con Emirates, che nel 2016 ha avuto il primo anno pieno di operatività) e al **potenziamento di alcune importanti tratte esistenti** (in particolare, hanno inciso fortemente gli aumenti dei voli per Madrid, Roma Fiumicino, Bucarest, Cagliari, Mosca e Copenaghen).

Figura 260
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Bologna
(Anni 2005-2016)



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Totali	3.690.953	4.001.436	4.361.951	4.225.446	4.782.284	5.511.669	5.885.884	5.958.648	6.193.783	6.580.481	6.889.742	7.680.992
Nazionali	1.164.326	1.290.280	1.446.278	1.196.001	1.429.135	1.550.866	1.703.472	1.703.621	1.611.123	1.732.406	1.703.759	1.912.771
Internazionali	2.456.449	2.634.240	2.807.133	2.926.927	3.289.872	3.881.382	4.111.230	4.176.168	4.516.098	4.801.219	5.154.070	5.749.238

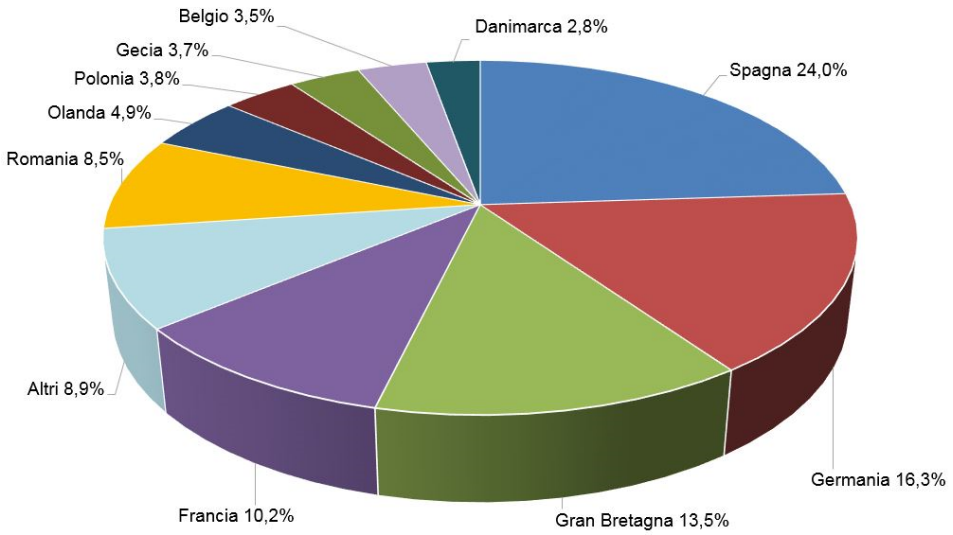
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti, ENAC.

Nel 2016 dall'Aeroporto di Bologna sono state **servite 103 destinazioni**: la presenza nello scalo di alcune delle maggiori compagnie di bandiera europee insieme ad alcuni dei principali vettori *low cost* e lo stretto legame con gli hub del Continente fanno dello scalo di Bologna il **quarto aeroporto in Italia per connettività mondiale** (Fonte: ICCSAI – Fact Book 2016) e il primo in Europa in termini di crescita di connettività nel decennio 2004-2014 (Fonte: ACI Europe Airport Connectivity Report 2004-2014).

Con un solido e diversificato mix tra compagnie aeree tradizionali e *low cost*, il 2016 ha visto 49 vettori attivi sullo scalo. Ryanair si conferma la prima compagnia per numero di passeggeri, seguita dal gruppo Lufthansa (Lufthansa e Air Dolomiti), dal gruppo Air France KLM seguiti da Wizz Air, Alitalia e British Airways.

Osservando la composizione del traffico 2016, i passeggeri dei **voli domestici** rappresentano un quarto del totale, con la tratta Bologna-Catania più frequentata del 2016, seguita da Palermo (272 mila passeggeri) e Roma Fiumicino (253 mila passeggeri), mentre per i **voli internazionali** la Spagna si conferma al primo posto (14,9%) seguita da Germania (10,1%), Regno Unito (8,3%) e Francia (6,3%).

Figura 261
Ripartizione passeggeri per destinazione UE
(Anno 2016)

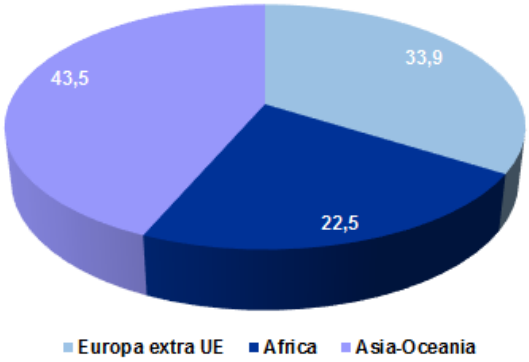


Fonte: elaborazione dati ENAC.

Riguardo alle **destinazioni UE**, **Londra** è risultata nel 2016 al primo posto con oltre 550 mila passeggeri (considerando complessivamente gli aeroporti di Heathrow, Gatwick e Stansted), superando **Parigi** (quasi 420 mila passeggeri tra gli aeroporti Charles De Gaulle, Beauvais e Orly). Al terzo posto è invece piazzata **Catania** che, con un incremento del 26,4%, ha registrato oltre 320 mila passeggeri. Complessivamente tra le prime dieci città troviamo inoltre: Madrid, Francoforte, Barcellona, Palermo, Roma Fiumicino, Bucarest e Amsterdam.

Tra le d**estinazioni extra-UE/altri paesi**, la tratta Bologna-Dubai si conferma al primo posto (con 175.874 passeggeri), seguita da Istanbul (aeroporti di Ataturk e Sabiha) con 247.373 passeggeri e Casablanca, al terzo posto con 161.034) passeggeri.

Figura 262
Ripartizione passeggeri per destinazione extra-UE
(Anno 2016)



Fonte: elaborazione dati ENAC.

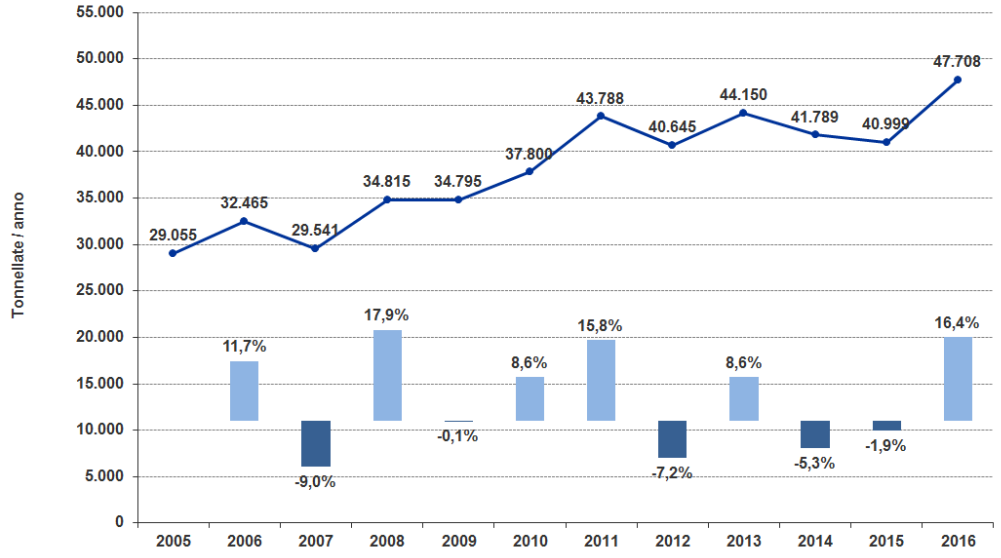
Dall'elaborazione dei dati ENAC emerge che il traffico passeggeri dell'Aeroporto Marconi sia diretto prevalentemente verso l'area dell'Unione Europea (circa il 83% del totale, escluso transiti e aviazione generale, in aumento rispetto al 2015, mentre i restanti Paesi di destinazione, Europa-extra UE e resto del mondo, rappresentano invece rispettivamente circa il 6% e 11% del totale passeggeri.

Molto contenute, come sempre nel caso di Bologna, le dimensioni dell'**aviazione generale**, che ha registrato una lieve flessione rispetto al 2015 (7.445 passeggeri pari a -3,7%), mentre i transiti sono stati 11.538 (-52,3 rispetto al 2015).

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 2016 ha rappresentato circa il 58% del totale, confermando una crescita superiore a quello dei voli di linea tradizionale (+18,3%). Tuttavia, è opportuno precisare che la crescita del segmento *low cost* non è avvenuta a scapito dei voli di linea, i cui passeggeri sono comunque aumentati di oltre il 7% rispetto al 2015, e che rappresentano quasi il 42% del totale passeggeri.

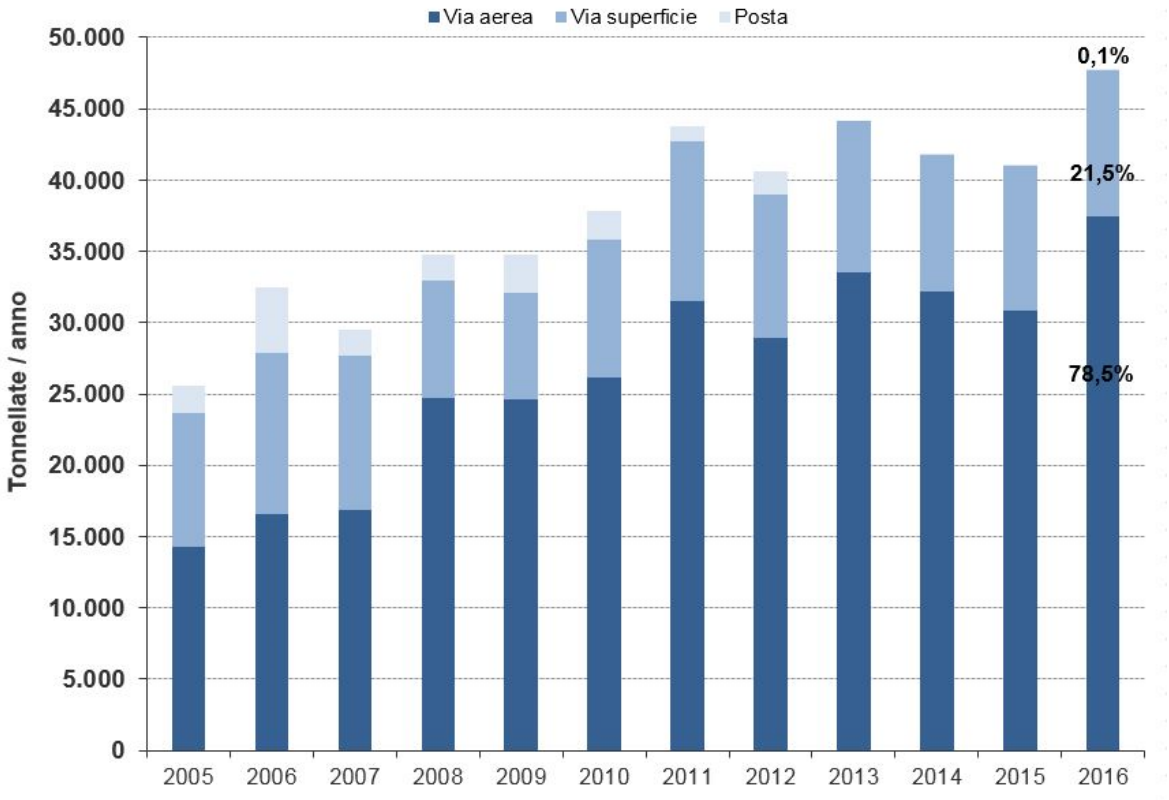
In linea con il traffico passeggeri, il Marconi di Bologna nel 2016 ha registrato un **aumento considerevole del traffico cargo**, con 47.708 tonnellate e 16,4% in più rispetto al 2015. La crescita è avvenuta per tutte e 3 le tipologie di merce gestite, in cui le merci trasportate per via aerea rappresentano oltre il 78% del totale (37.434 tonnellate), seguite dalle merci trasportate via superficie con il 21,5% (10.238 tonnellate) sul totale gestito. I prodotti postali rimangono una quota marginale (36,7 tonnellate, pari allo 0,1%). Nonostante tale crescita Bologna rimane posizionata al quinto posto in Italia, con una quota pari al 4,6% del totale nazionale.

Figura 263
Traffico annuale cargo nell'Aeroporto di Bologna
(Anni 2005-2016)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

Figura 264
Traffico annuale cargo per tipologia nell'Aeroporto di Bologna
(Anni 2005-2016)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

- **AEROPORTO "LUIGI RIDOLFI" DI FORLÌ**

L'aeroporto di Forlì aveva cessato l'attività commerciale il 16 maggio 2013, in seguito al fallimento della precedente 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 (ENAC), la società Air Romagna aveva ufficialmente ottenuto la concessione per la gestione totale trentennale dello scalo forlivese. Attualmente però l'aeroporto non è ancora stato riaperto al traffico commerciale e conseguentemente l'ENAC, con provvedimento datato il 20 marzo 2017, ha revocato l'aggiudicazione della gara per la gestione dell'Aeroporto di Forlì alla Società Air Romagna, in quanto non si sono mai consolidate le condizioni necessarie per l'affidamento della gestione dello scalo a seguito della procedura pubblica selettiva espletata nel 2015.

Ora la Regione si attiverà con ENAC per valutare insieme i passi futuri da avviare per rilanciare l'aeroporto.

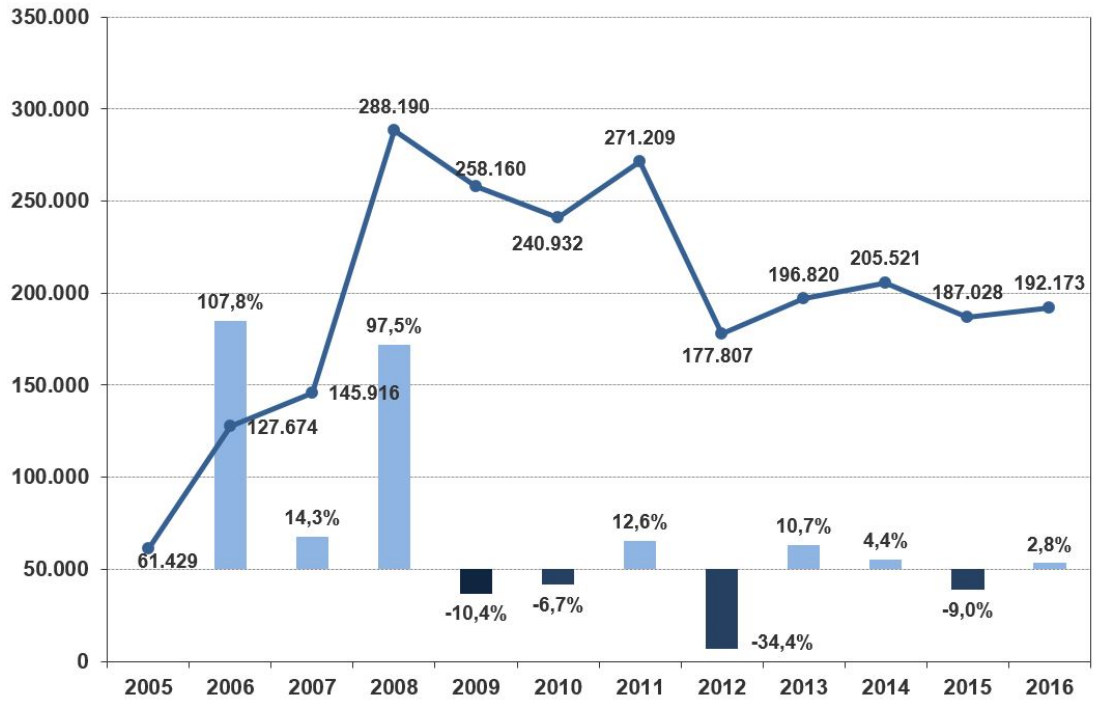
- **AEROPORTO "GIUSEPPE VERDI" DI PARMA**

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^2 e dispone di una pista di 2.122 x 45 m.

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

Figura 265
Traffico annuale passeggeri nell'Aeroporto di Parma
(Anni 2005-2016)



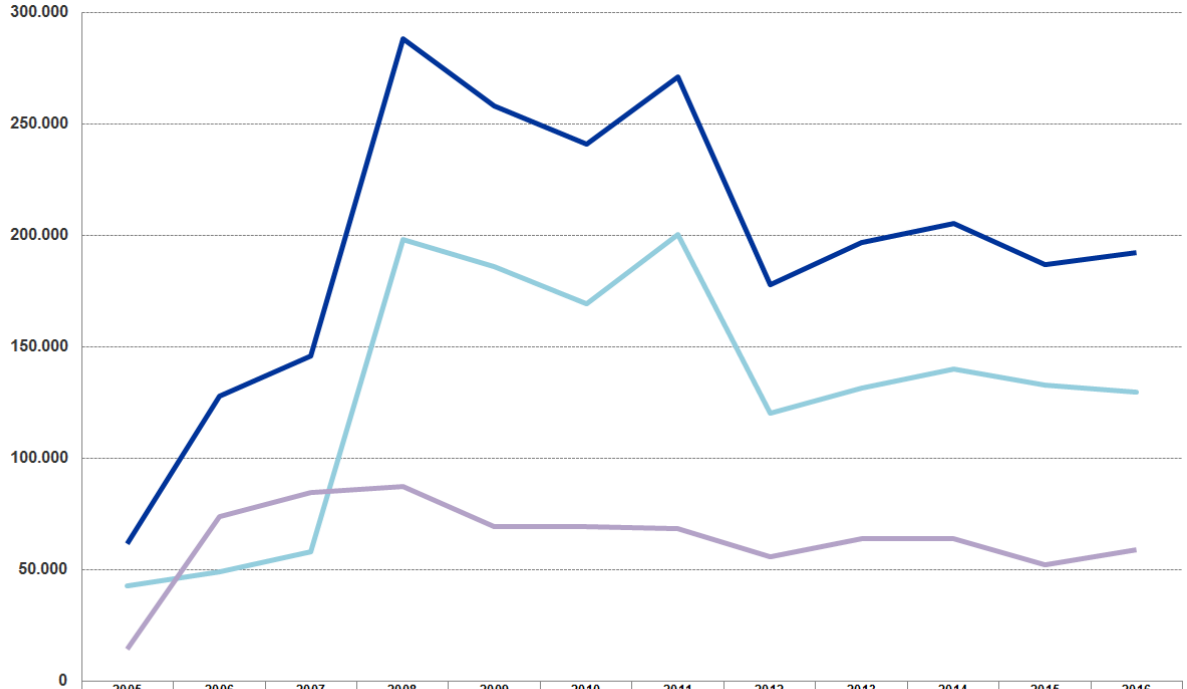
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti, ENAC.

Dopo il calo registrato nell'ultimo biennio, nel 2016 l'Aeroporto di Parma, con **192.173 passeggeri** (comprensivi dell'aviazione generale e aerotaxi), ha registrato un aumento di quasi il 3% rispetto al 2015, suddivisi per il 68,7% dalla componente nazionale e 31,3% da quella internazionale.

Infatti dall'analisi dei dati di traffico nazionale ed internazionale, emerge che nel 2016 i passeggeri trasportati sui voli domestici sono stati oltre 129 mila in diminuzione di 2,6% rispetto all'anno precedente, compensato però dall'aumento dei passeggeri sui voli internazionali di quasi il 13% (59.917 passeggeri).

Per le destinazioni domestiche risultavano attivi i collegamenti con Cagliari e Trapani (annuali) e con Lampedusa, Olbia e Catania (stagionali), mentre per le destinazioni internazionali la Gran Bretagna si conferma essere la principale meta con 41.356 passeggeri (oltre il 70% dei voli internazionali), seguita dalla Spagna con 1.146 passeggeri trasportati. Ryanair si conferma il vettore principale presente nello scalo.

Figura 266
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Parma
(Anni 2005-2016)



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Totali	61.429	127.674	145.916	288.190	258.160	240.932	271.209	177.807	196.820	205.521	187.028	192.173
Nazionali	42.648	48.973	57.886	198.149	186.096	169.442	200.394	120.065	131.405	139.952	133.000	129.538
Internazionali	14.062	73.632	84.565	87.260	69.190	69.121	68.402	55.541	63.881	63.638	52.168	58.917

Fonte: elaborazione dati Assaeroporti. ENAC.

Nonostante siano numeri contenuti, l'aviazione generale (comprensiva di aerotaxi) ha registrato comunque un aumento di oltre il 90% rispetto al 2015, con **3.518 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, il 2016 ha registrato un **segnale di ripresa, con 87 tonnellate gestite**.

Da segnalare che SO.GE.A.P. nel corso del 2016 ha presentato il Business Plan dell'Aeroporto di Parma, i cui contenuti possono essere sintetizzati come segue:

	Cargo City	Aviazione Executive	Destination Airport
DRIVER PREVISTI	Diventare uno dei principali hub logistici per le destinazioni Orientali e Medio-Orientali e punto di riferimento per i couriers e le società di e-commerce	Creare un hub di aviazione generale per soli membri fornendo servizi esclusivi e di eccellenza tecnica, tramite la realizzazione di un terminal executive, 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
TARGET PREVISTI	Nel 2020 trasportare 28.000 ton. (di cui 14.000 ton. dei couriers) in Avio di cui 9.800 ton. in Avio-camionato; fatturato di 4,25M€	Nel 2020 avere 9 slot in più, 4.400 movimenti/anno (12 mov./di) e 400 movimenti/anno per la manutenzione; fatturato 1,82M€	Nel 2020 registrare 600.000 passeggeri (CAGR 27% '15-'20) con fatturato di 6,63M€

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

- allungamento pista dagli attuali 2.124 m. a 2.960 m., al fine di consentire l'atterraggio dei velivoli 767, entro il 2018 (15,9M€);
- realizzazione nuovo Terminal (2018) collegato direttamente al Mall, in corso di realizzazione nella zona fieristica, e nuovo Terminal area Sud (2020) (15,8M€);
- realizzazione di 4 *hangars* per parcheggio e rimessaggio aeromobili, nuovo piazzale, exclusive terminal entro il 2020 (5,3M€ + 6,5M€ *project financing*).

La SO.GE.A.P. prevede quindi nel 2020 un fatturato complessivo di 16,12M€, a fronte di un investimento nel periodo 2016-2020 di 38M€ + 6,5M€ da *project financing*, per un totale di 44,5M€.

Alla luce di questo piano di sviluppo dell'Aeroporto, la regione Emilia Romagna ha fatto sì che i lavori di allungamento della pista venissero in parte cofinanziati dai fondi CIPE di cui alla Delibera n. 54/2016 "Fondo sviluppo e coesione 2014-2020. Piano operativo infrastrutture", nell'asse tematico E: altri interventi, alla voce "Miglioramento sicurezza infrastrutture" per un finanziamento statale per l'aeroporto di Parma di 12ML€, a fronte di una previsione di investimenti della SO.GE:A.P. SpA di 31,7ML€.

- **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^2 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 a emettere un nuovo bando per l'assegnazione della gestione dello scalo. Nel settembre 2014 la società AiRiminum 2014 si è aggiudica la concessione trentennale dell'aeroporto, il quale **ha riaperto al traffico commerciale l'1° aprile 2015**. Pertanto il 2016 risulta essere il primo anno completo di esercizio dalla riapertura con il nuovo gestore.

Inoltre a fine 2016 AiRiminum ha affidato alla divisione Consulting di Fraport AG – Frankfurt Airport Services Worldwide, la redazione del Master Plan dell'aeroporto, per delineare le strategie e gli investimenti da attuare nei prossimi 10 anni.

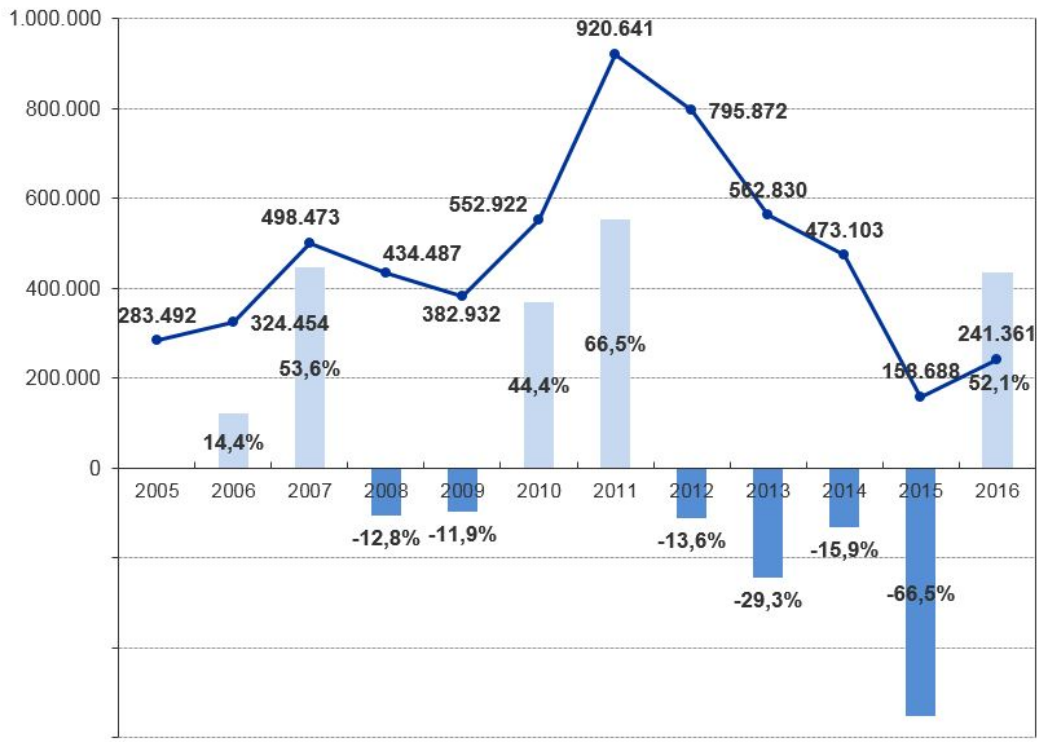
Le linee principali di azioni che andranno sviluppate sono le seguenti:

	Cargo	Passeggeri
DRIVER PREVISTI	Diventare un hub logistico specializzato utilizzando la pista che ha la lunghezza necessaria per consentire l'atterraggio dei velivoli 767, sfruttare la vicinanza delle infrastrutture ferroviarie e stradali e l'operatività concentrata prevalentemente nei mesi estivi. Coinvolgimento nel business della Repubblica di San Marino	Rafforzare le relazioni con la Federazione 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 a eventi
TARGET PREVISTI		Nel 2020 registrare 2.000.000 passeggeri

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

- ampliamento dell'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.

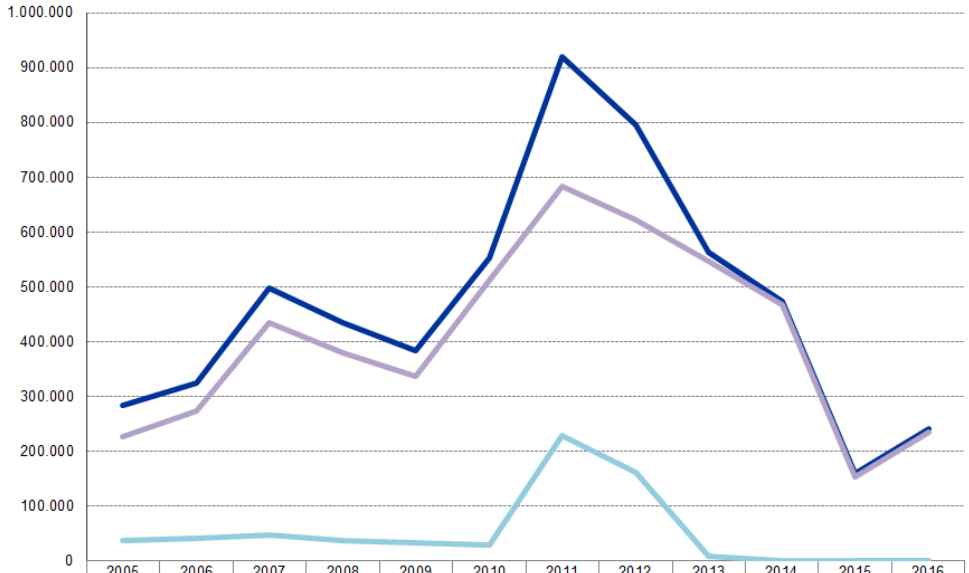
Figura 267
Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Rimini
(Anni 2005-2016)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti, ENAC.

Il traffico passeggeri è sostanzialmente tutto internazionale, con 235.562 utenti, essendo quello nazionale poco significativo (1.356 passeggeri). Complessivamente si è registrato un **aumento del numero di passeggeri** (compresa l'aviazione generale e aerotaxi) di oltre il **52%** rispetto al 2015, mentre l'aviazione generale ha registrato 2.791 passeggeri (75,4% in più rispetto all'anno precedente).

Figura 268
Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Rimini
(Anni 2005-2016)



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Totali	283.492	324.454	498.473	434.487	382.932	552.922	920.641	795.872	562.830	473.103	158.688	241.361
Nazionali	38.395	41.756	48.597	37.449	32.802	28.499	229.101	161.794	9.213	383	772	1.356
Internazionali	226.782	273.779	435.669	379.627	336.216	511.287	684.079	622.881	546.505	467.970	154.410	235.562

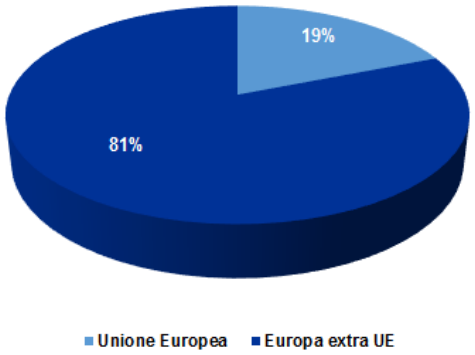
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti, ENAC.

All'interno della componente internazionale, particolarmente significativo è il contributo dell'area extra-UE, che registra quasi l'81% del traffico complessivo, mentre i passeggeri in Unione europea sono stati quasi il 19% del totale. Rimini è infatti fortemente legata al mercato est europeo, principalmente con la Russia e Mosca in particolare, attraverso il vettore Ural Airlines.

La sola tratta Rimini-Mosca Domodedovo (escludendo altri scali vicini alla capitale russa collegati con Rimini, quali Sheremetyevo) ha registrato oltre 100.000 passeggeri, pari al 43% del traffico complessivo dello scalo.

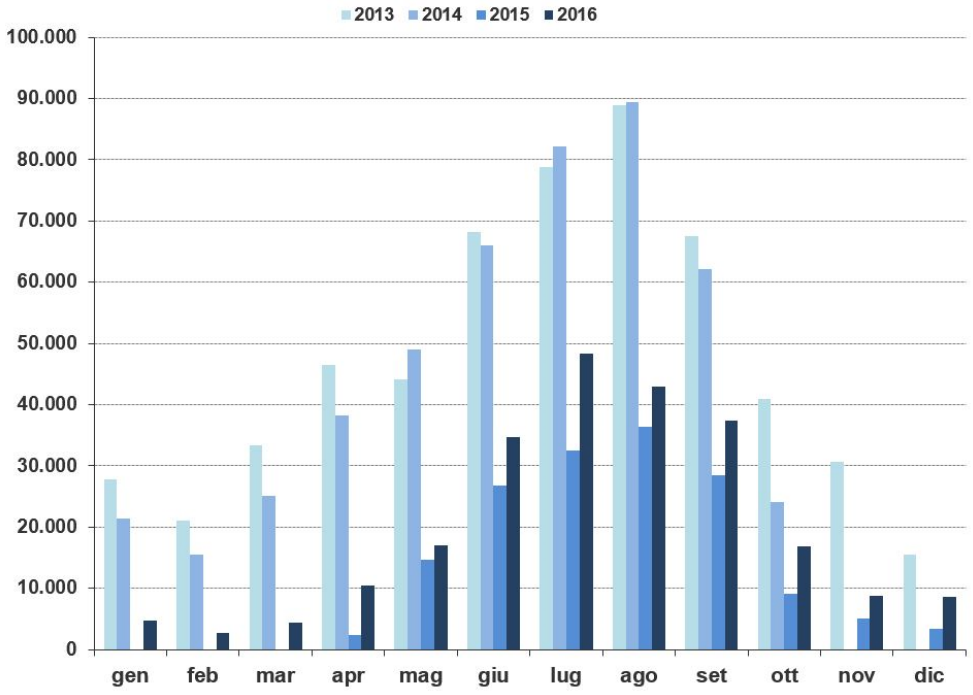
Relativamente all'area UE, la Germania è stato il Paese maggiormente connesso (13.419 passeggeri, pari al 5,7% del totale), seguita da Lussemburgo (3,5%) e Finlandia (2,4%).

Figura 269
Ripartizione passeggeri per destinazione
(Anno 2016)



I dati mensili mostrano le differenze più marcate in corrispondenza del periodo estivo, durante il quale Rimini ha sempre realizzato la maggior parte del traffico, in cui operano sia vettori aerei di linea che charter, diretti principalmente nell'est europeo. Nei restanti mesi il flusso passeggeri è risultato essere più contenuto.

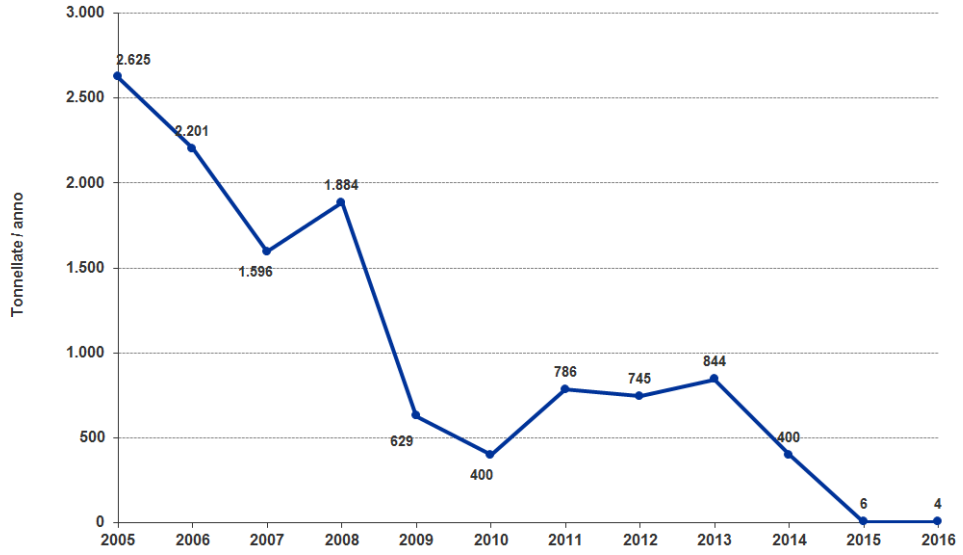
Figura 270
Traffico mensile passeggeri nell'aeroporto di Rimini
(Anni 2013-2016)



Fonte: elaborazione dati ENAC.

Il **traffico cargo** dell'Aeroporto di Rimini ha registrato nel 2016 solamente **4 tonnellate** di merce, gestite presso lo scalo.

Figura 271
Traffico cargo nell'aeroporto di Rimini
(Anni 2005-2016)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti, ENAC.

10.4 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 ADB – Aeroporto di Bologna SpA, l'Accordo Territoriale 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 e 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 ADB, le aree demaniali militari, nonchè 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 la 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 e una capacità massima in termini di movimenti di aeromobili, passeggeri, merci ed autoveicoli.

Il Piano identifica i principali interventi per l'ammodernamento e 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 e 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 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 D.M. 0000183 del 3 luglio 2014.

A marzo 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Emilia Romagna-Marche, ha avviato la Conferenza dei servizi di cui all'art.81 D.P.R. 616/77, modificato dall'art. 4 D.P.R. 383/94, ai sensi e per gli effetti della L. 351/95 per l'approvazione del Piano. Nel 2015 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.

Nel corso del 2016 sono state avviate una serie di attività per dare seguito alla cosiddetta fase 2 del Masterplan. Sono state esperite diverse gare di progettazione per quanto riguarda l'ampliamento del terminal esistente, la riprotezione degli Enti di Stato (caserme distaccamento aeroportuale dei VVF, basi elicotteristi sia dei VVFF che della PS) e il nuovo edificio Cargo. Per quanto riguarda invece i lavori, nel corso del 2016 sono stati completate le opere di realizzazione del nuovo parcheggio in area ex Autostrade, dell'ampliamento dei parcheggi all'interno del sedime aeroportuale, della riqualifica del piazzale aeromobili denominato ex Aeroclub, del completamento della nuova viabilità ciclo pedonale all'interno del sedime aeroportuale e del completamento dei tre nuovi pontili di imbarco. Inoltre procedono i lavori di realizzazione della stazione Aeroporto del People Mover con il completamento delle opere civili all'interno del sedime aeroportuale.

- **ACCORDO TERRITORIALE ATTUATIVO PER LA DECARBONIZZAZIONE DELL'AEROPORTO MARCONI**

L'Aeroporto di Bologna in questi anni è cresciuto costantemente, i **passeggeri transitati nello scalo nel 2016 sono stati 7.680.992**. 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 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

procedimentali per l'attuazione di azioni finalizzate alla riduzione della CO2, intervenendo su tre grandi aree tematiche:

1. miglioramento della accessibilità pubblica e privata;
2. efficientamento energetico delle infrastrutture aeroportuali gestite da ADB;
3. realizzazione della fascia verde boscata sul perimetro nord dello scalo aeroportuale.

In particolare questo nuovo Accordo prevede 13 azioni e interviene su tre aree tematiche:

- **rete ecologica e paesaggio**: creazione di una grande fascia boscata verde di 89 ettari, sul perimetro nord dello scalo e miglioramento del sistema delle aree ecologiche del Fiume Reno;
- **accessibilità pubblica e privata**: realizzazione di due importanti piste ciclabili (la prima 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;
- **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** per opere di compensazione ambientale, a cui si aggiungono 1,1 milioni di euro nel solo periodo 2016-2019 per l'efficientamento energetico delle infrastrutture direttamente gestite dalla società.

Nello specifico saranno attuate le 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 su Via del Triumvirato;
- collegamento dell'aerostazione alla stazione SFM "Borgo Panigale Scala";
- inserimento del Polo Aeroporto nella rete cicloturistica europea;
- realizzazione del "People Mover";
- completamento della stazione SFM "Borgo Panigale Scala";
- ottimizzazione del servizio Navetta BLQ Aerobus;
- navette di servizio aeroportuale per il trasferimento dei passeggeri ai parcheggi esterni, con mezzi a ridotta emissione di CO2;
- applicazione di misure volte a ridurre l'utilizzo dell'auto privata e incentivare l'uso di veicoli a bassa emissione di CO2 da parte dei passeggeri;
- applicazione di incentivi contrattuali per la messa a disposizione di auto a nolo a bassa emissione di CO2;
- installazione di postazioni di ricarica dei mezzi elettrici;
- istituzione del Mobility Manager di Zona Aeroportuale (MMZA) nel suo complesso;
- redazione del Piano della Mobilità della Zona Aeroportuale (PSCL) per gli addetti complessivi dell'ambito;
- azioni di efficientamento energetico sulle infrastrutture aeroportuali gestite da ADB;
- comunicazione sulla mobilità sostenibile e servizi smart per l'accessibilità all'Aeroporto.

In attuazione degli impegni assunti, nel corso del 2016 ADB ha provveduto allo sviluppo progettuale della fascia boscata a nord dell'Aeroporto e della pista ciclabile lungo via Triumvirato. Inoltre, sono proseguiti gli interventi di efficientamento energetico sulle infrastrutture e impianti aeroportuali.

In particolare si segnala lo stato di avanzamento a fine 2016 relativo alle seguenti azioni:

Fascia Boscata (Attuatore ADB, da finanziare con le risorse destinate dalla VIA alle compensazioni ambientali 6,5 mln€): nel mese di ottobre 2016 è stata attivata la procedura di approvazione del progetto definitivo da parte del Provveditorato alle Opere Pubbliche, e in sede di Conferenza di servizi sono state richieste integrazioni da parte dei due comuni interessati. È previsto nel 2017 l'avvio della fase espropriativa dei terreni necessari e la conclusione procedimento di approvazione: nel periodo 2018-2023 è prevista la realizzazione. Per la fase 2 sono in corso approfondimenti per affidare l'incarico di un Businnes Plan che definirà le modalità attuative del progetto (costi di coltivazione, costi di trasformazione, vendita del prodotto, filiera).

Pista ciclabile del Triumvirato (realizzazione a cura di ADB): il progetto definitivo è stato redatto ed è in attesa di parere da parte degli uffici del Comune di Bologna. La gara d'appalto e la realizzazione sono previsti nel crono programma per il 2017.

People Mover: i lavori sono iniziati a fine 2015 e nel corso del 2016 sono state completate tutte le opere in cemento armato della stazione di capolinea in aeroporto.

Azioni collegate al tema della riduzione dell'uso del veicolo privato e incentivo dell'uso di veicoli a bassa emissione di CO2 da parte dei passeggeri: in merito alla sostituzione dei mezzi aziendali con veicoli a ridotta emissione, ADB dà conto di avere sostituito parte della flotta aziendale con mezzi ibridi. Inoltre nel 2017 procederà con la sostituzione di altri mezzi di servizio e infine verranno installate in aeroporto 6 nuove postazioni di ricarica elettrica.

Efficientamento energetico: ADB ha riconvertito a LED l'illuminazione di due parcheggi e ha preventivato di sostituire nel 2017 le luci delle torri faro con lampade a LED.

In relazione alla produzione di energia pulita ADB ha previsto di installare nel 2017 pannelli fotovoltaici sul coperto degli edifici della zona merci. Per il 2018-2019 è prevista la copertura fotovoltaica del parcheggio multipiano. Infine nel 2017 verrà sostituita l'ultima centrale termica a gasolio ancora presente in aeroporto.