

**Capitolo 10**

# **Il settore aeroportuale**



## 9 Monitoraggio del settore

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 2023 e nei primi 7 mesi del 2024.

### 10.1 INQUADRAMENTO GENERALE E CONFRONTO NAZIONALE

Il traffico aereo in Italia nel 2023 è stato caratterizzato da un ulteriore aumento di passeggeri rispetto al 2020, anno in cui la limitazione degli spostamenti e la adozione delle misure restrittive da parte dei Paesi europei al fine di contenere il dilagare della pandemia da COVID-19 si era registrato una forte contrazione dei movimenti aerei, i quali si erano riflessi negativamente anche sul trasporto aereo.

Nello specifico, i dati raccolti rilevano che il divario tra il traffico registrato nel 2023 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.

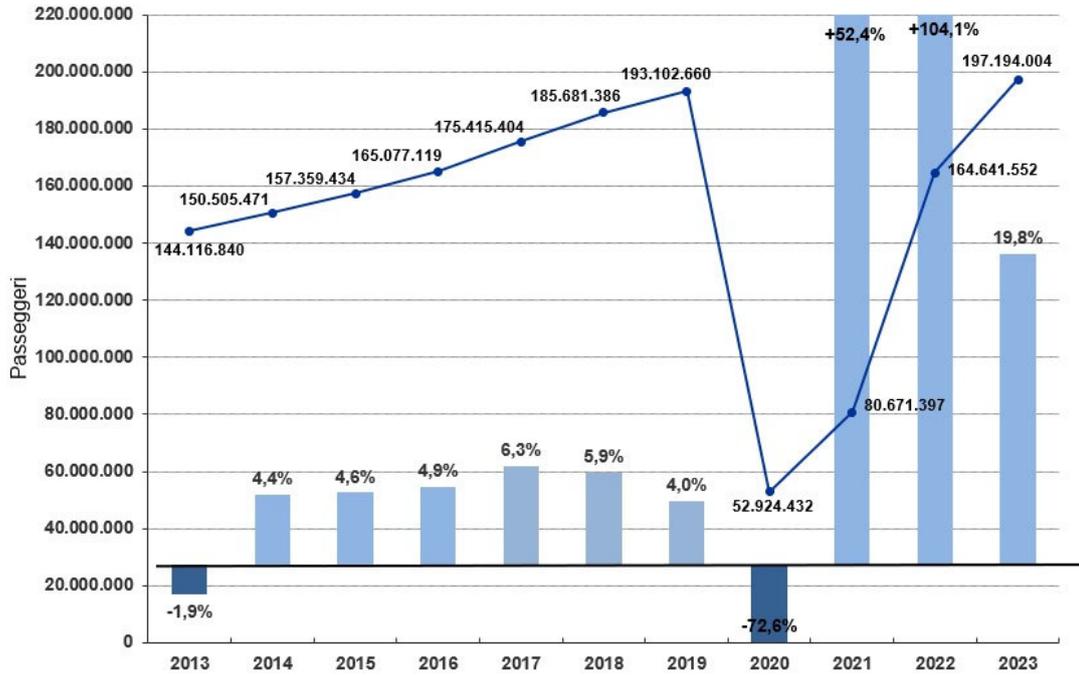
Nello specifico, il sistema aeroportuale italiano chiude il 2023 con quasi **197,2 milioni di passeggeri** contro circa i 164,6 milioni del 2022, registrando così un aumento di quasi il 20% rispetto all'anno precedente e superando al contempo i valori pre-pandemici del 2019 (+2,1%), nonché al di sopra della media europea della rete aeroportuale, la quale ha registrato -5,4% di traffico rispetto allo stesso periodo (2019)<sup>31</sup>.

Altrettanto netto l'aumento del **traffico domestico (+6,4%)**, pari a **68.188.973 passeggeri** rispetto al 2022, mentre i **voli internazionali** hanno registrato un ulteriore aumento significativo rispetto all'anno precedente (**+60,6%**), pari a **128.183.415 passeggeri**, segnale della ripresa per quanto riguarda i viaggi medi-lunghi.

---

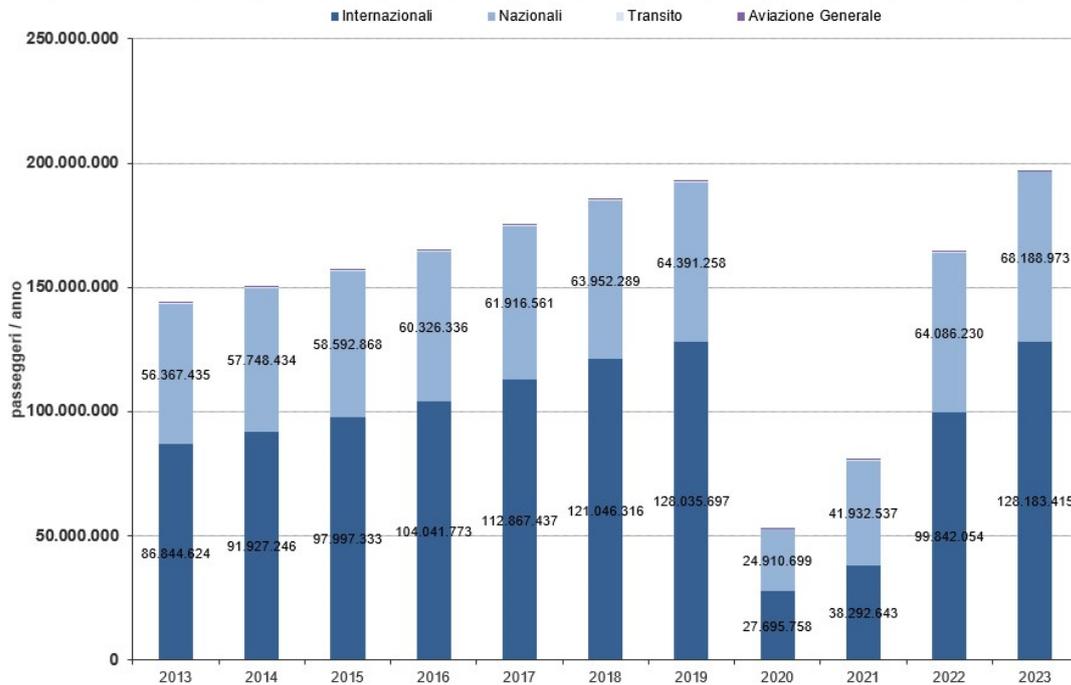
<sup>31</sup> Fonte: ACI Europe

**Figura 309**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)**  
 (anni 2013-2023)



Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti

**Ripartizione annuale traffico passeggeri nazionali e internazionali negli aeroporti italiani (compreso aeroporti minori)**  
 (anno 2013-2023)



Fonte: Elaborazione dati Assaeroporti

Nonostante l'ulteriore forte ripresa del trasporto aereo registrata nel 2023 per il quarto anno consecutivo dopo il periodo pandemico del 2020, 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 2023, 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 Bergamo, Napoli, Catania, Bologna e Milano-Linate.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa degli aeroporti nazionali.

**Tabella 113**  
Traffico passeggeri negli aeroporti italiani  
(Anno 2023)

Pos.	Diff.	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2022 %	Var. 2019 (pre COVID19) %
1	-	Roma Fiumicino (^)	40.545.240	38,1	-6,9%
2	-	Milano Malpensa	26.076.714	22,2	-9,6%
3	-	Bergamo	15.974.451	21,4	15,3%
4	-	Napoli	12.394.911	13,5	14,1%
5	+1	Venezia (^)	11.326.212	21,5	-2,0%
6	-1	Catania	10.739.614	6,3	5,1%
7	-	Bologna	9.970.284	17,4	6,0%
8	-	Milano Linate	9.426.784	22,1	43,5%
9	-	Palermo	8.103.024	13,8	15,5%
10	-	Bari	6.474.465	4,3	16,7%
11	-	Pisa	5.109.682	13,7	-5,2%
12	-	Cagliari	4.853.113	10,4	2,2%
13	-	Torino	4.531.185	8,0	14,7%
14	-	Roma Ciampino (^)	3.884.689	11,8	-33,9%
15	+2	Verona (^)	3.436.843	15,3	-5,5%
16	-1	Olbia	3.281.626	3,6	10,2%
17	-1	Brindisi	3.176.143	3,6	17,7%
18	+2	Firenze	3.077.917	38,1	7,1%
19	-1	Treviso (^)	3.034.326	15,1	-6,8%
20	-1	Lamezia Terme	2.839.314	8,3	-4,7%
21	-1	Alghero	1.494.256	-2,6	7,5%
22	+1	Trapani	1.332.860	49,5	224,0%
23	-1	Genova	1.279.445	4,6	-16,7%

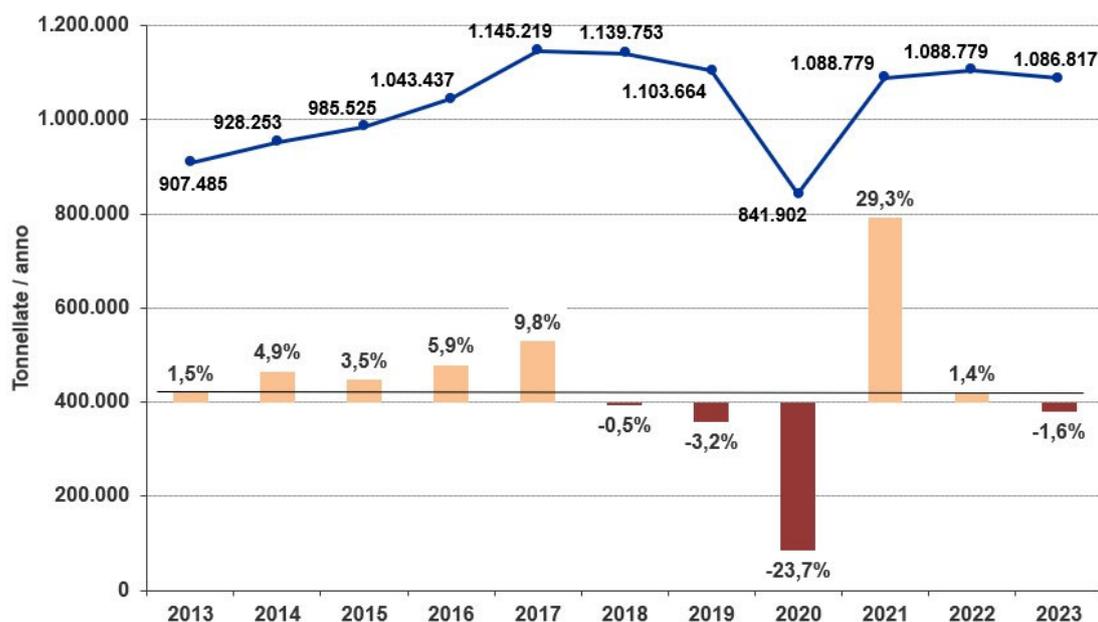
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Pos.	Differenza posizione anno precedente	Aeroporto	Pax/anno	Var. 2022 %	Var. 2019 (pre COVID19) %
24	+1	Trieste	932.767	33,5	19,1%
25	-1	Pescara	872.701	21,9	24,1%
26	+1	Perugia	532.478	44,2	142,9%
27	-1	Ancona	518.009	10,8	5,8%
28	+1	Lampedusa	339.266	3,3	22,5%
29	-1	Comiso	303.414	-16,8	-13,8%
30	+1	Reggio Calabria	293.261	45,1	-19,7%
31	-1	Rimini	281.864	31,2	-28,7%
32	-	Crotone	228.095	33,5	34,3%
33	+2	Forlì	134.978	42,7	--
34	-	Parma	134.088	14,9	78,8%
35	-2	Cuneo	113.793	-29,0	23,2%
36	-	Bolzano	83.671	26,4	676,2%
37	+1	Foggia	48.502	588,1	12432,8%
38	-1	Brescia (^)	8.831	21,9	-48,1%
39	-	Grosseto	4.071	-26,1	34,1%
40	-	Taranto-Grottaglie	1.117	3,1	24,2%
41	-	Salerno	0	0,0	0,0%
<b>Totale</b>			<b>197.194.004</b>	<b>19,8</b>	<b>2,1%</b>

In contro tendenza invece il **settore cargo** che nel 2023 ha registrato una lieve flessione, influenzata presumibilmente dall'attuale contesto economico e geopolitico.

Infatti, nel 2023, le merci movimentate sono state **1.086.810 tonnellate**, pari a **-1,6%** rispetto al 2022 e di **-1,5%** sul 2019 pre-COVID.

**Figura 310**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti italiani**  
 (Anni 2013-2023)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

**Tabella 114**  
**Traffico cargo negli aeroporti italiani**  
 (anno 2023)

Pos.	Differenza posizione anno precedente	Aeroporto	Cargo/anno (tonn.)	Var. 2022 %	Pos.	Differenza posizione anno precedente	Aeroporto	Cargo/anno (tonn.)	Var. 2022 %
1	-	Milano Malpensa	671.908,0	-6,8	17	-1	Lamezia Terme	1.670,3	-25,0
2	-	Roma Fiumicino (^)	189.863,5	35,0	18	-1	Genova	1.269,1	15,5
3	-	Bologna	50.994,5	-7,6	19	+1	Olbia	903,4	23,1
4	-	Venezia (^)	47.338,8	-0,5	20	-2	Torino	638,6	-32,7
5	-	Brescia (^)	35.239,0	-9,5	21	+3	Brindisi	448,0	531,0
6	-	Bergamo	21.105,2	1,3	22	-1	Verona(^)	434,2	-33,5
7	-	Roma Ciampino (^)	13.913,4	-5,8	23	-1	Trieste	201,1	-16,3
8	-	Pisa	12.801,7	-13,3	24	-1	Firenze	137,3	-2,1
9	-	Napoli	10.899,2	-10,8	25	+4	Pescara	11,0	57,1
10	+1	Ancona	6.978,1	-8,1	26	+1	Lampedusa	10,8	-4,2
11	-1	Catania	6.587,7	-29,4	27	-1	Reggio Calabria	8,9	-27,1
12	-	Cagliari	5.468,0	-19,2	28	+3	Alghero	2,6	-32,1
13	-	Bari	2.476,0	1,9	29	+1	Parma	1,3	-74,6
16	-1	Palermo	2.226,72	-26,6	<b>Totale</b>			<b>1.086.817,4</b>	<b>-1,6</b>

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

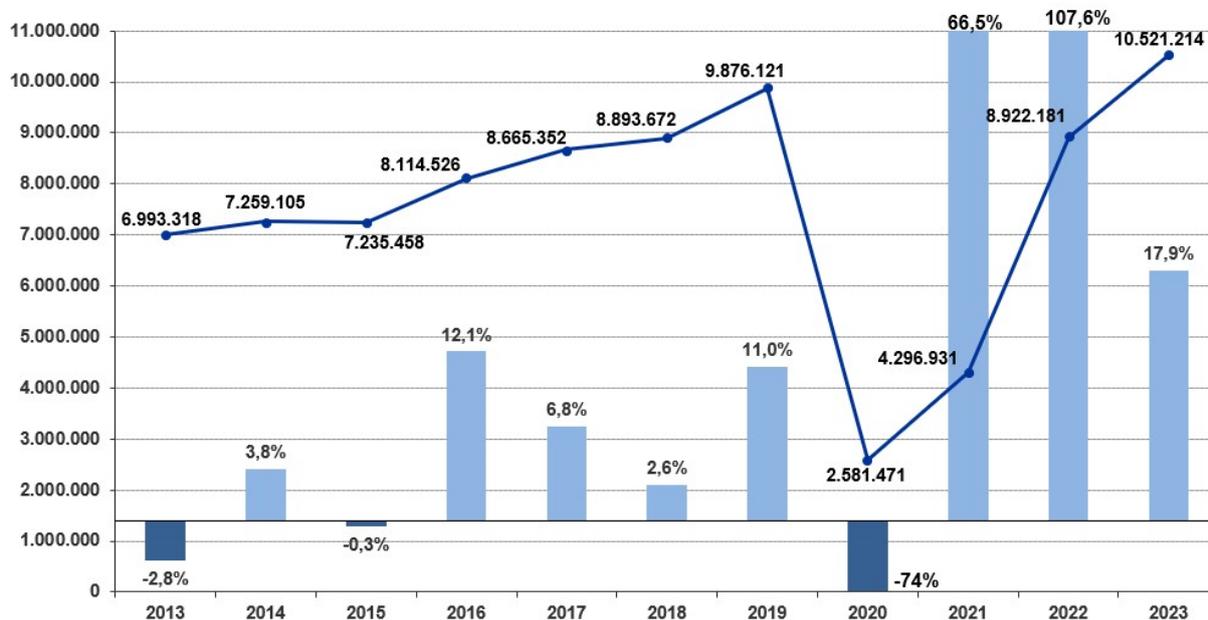
Come a livello europeo, anche in Italia il **traffico cargo** ha una ripartizione sul territorio concentrata in un numero limitato di nodi, che vede Milano Malpensa (-3,5% rispetto al 2021) quale principale scalo in Italia per la movimentazione delle merci, processando il 65% delle merci avio gestite in Italia, seguito da Roma Fiumicino (+38.8%) e Bologna (+10,1%).

In linea generale, i primi nove aeroporti nel 2023 sono rimasti tutti stabili nella posizione di riferimento rispetto all'anno precedente, tuttavia, in termini di aumento percentuale delle merci movimentate rispetto all'anno precedente, spiccano in ordine di crescita gli aeroporti di Brindisi, Pescara e Roma-Fiumicino.

## 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 2023 ha registrato nuovamente, come nell'anno precedente, forti segnali di ripresa che, con **10.521.214 passeggeri** e quasi un 18% di aumento rispetto al 2022, ha recuperato e superato i valori del 2019 (ultimo anno significativo a cui riferirsi riguardo l'andamento del traffico commerciale senza fattori impedenti). Le rilevazioni nel 2023 hanno inoltre riguardato tutti e quattro gli scali regionali (Bologna, Parma, Forlì e Rimini), rimasti aperti regolarmente per tutti i 12 mesi dell'anno.

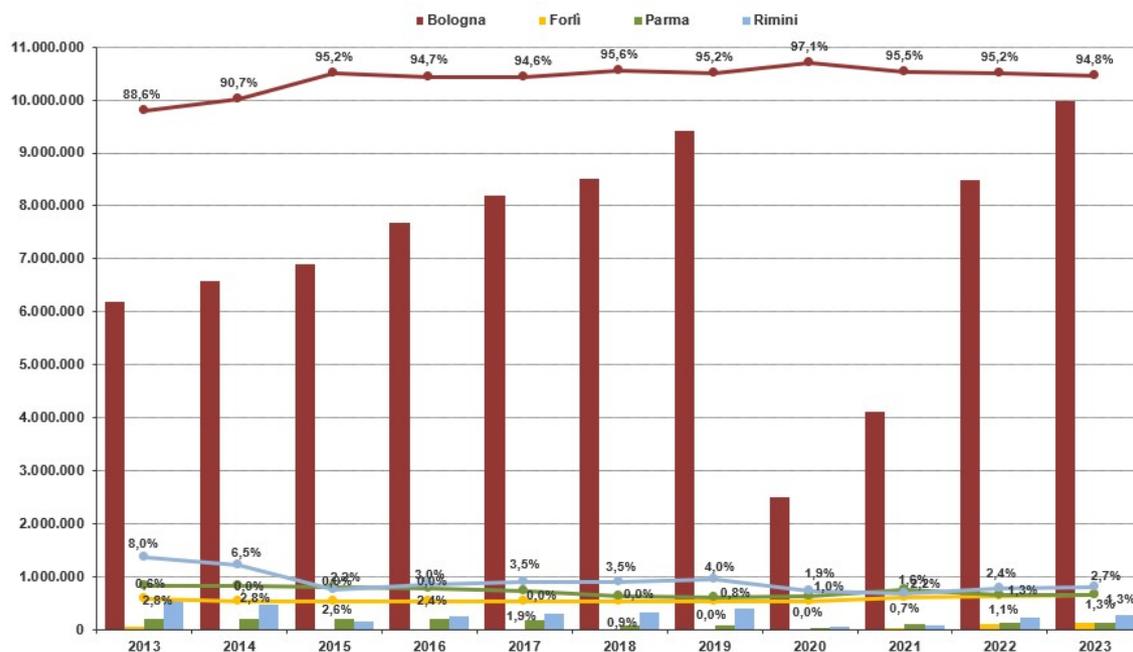
**Figura 311**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna - totale**  
 (Anni 2013-2023)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti

Nella ripartizione del traffico passeggeri complessivi in Emilia-Romagna nel 2023, 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 94,8% del totale passeggeri transitati nei 4 scali regionali, seguito da Rimini (2,7%), Parma (1,3%) e Forlì (1,3%). La leggera flessione del peso di Bologna appare comunque generata principalmente dalla crescita dello scalo di Rimini, nonché dalla riapertura totale di Forlì, a seguito dell'operatività di nuove tratte domestiche ed europee.

**Figura 312**  
**Traffico annuale passeggeri negli aeroporti dell'Emilia-Romagna – Ripartizione per aeroporti**  
 (Anni 2013-2023)

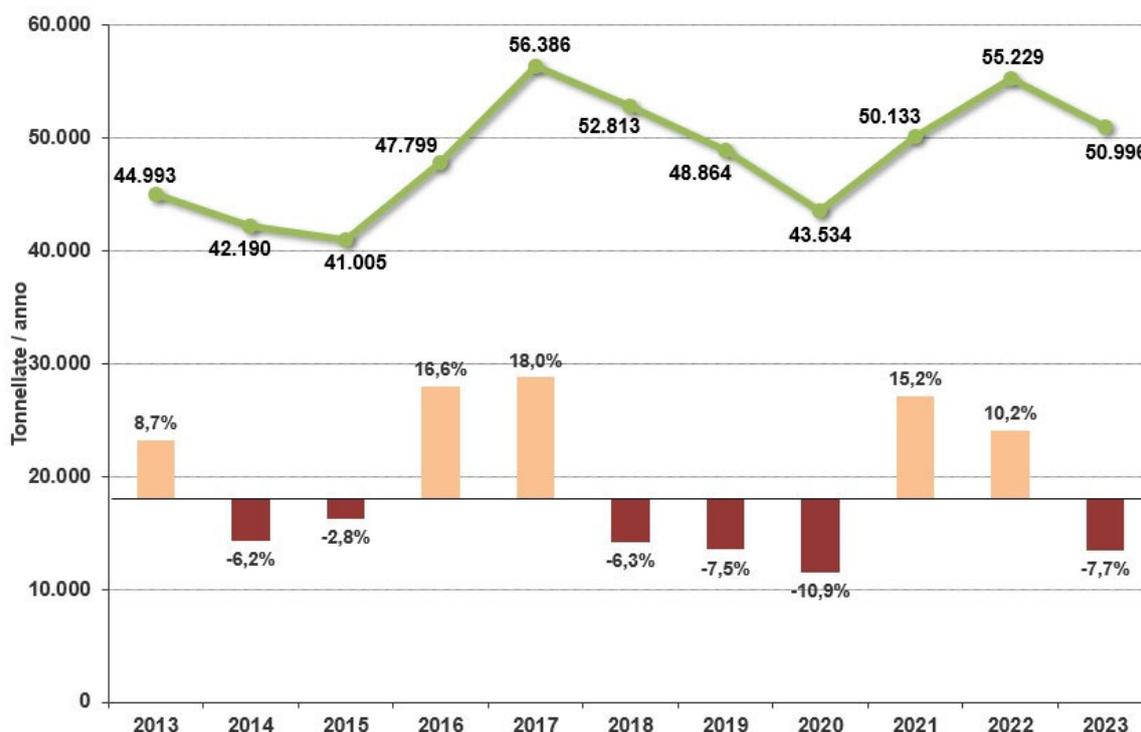


Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti

Riguardo al **settore cargo in Emilia-Romagna**, l'andamento regionale ha sostanzialmente seguito la flessione registrata a livello nazionale causata principalmente dalla situazione geopolitica estera, per cui il 2023 chiude con una riduzione della movimentazione delle merci di **-7,7%**, avendo gestito **50.996 tonnellate**.

Nonostante ciò, il settore cargo aereo regionale ha sostanzialmente reagito alle dinamiche emergenziali causate dalla pandemia nel biennio '20-'21, mantenendosi nel 2023 al di sopra dei valori registrati nella movimentazione delle merci nel 2019. In tal senso, ad esempio, ha contribuito principalmente l'aeroporto di Bologna, seguito dall'aeroporto di Parma, mentre Rimini e Forlì non hanno registrato alcuna merce movimentata.

**Figura 313**  
**Traffico annuale cargo negli aeroporti dell'Emilia-Romagna**  
 (Anni 2013-2023)



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.

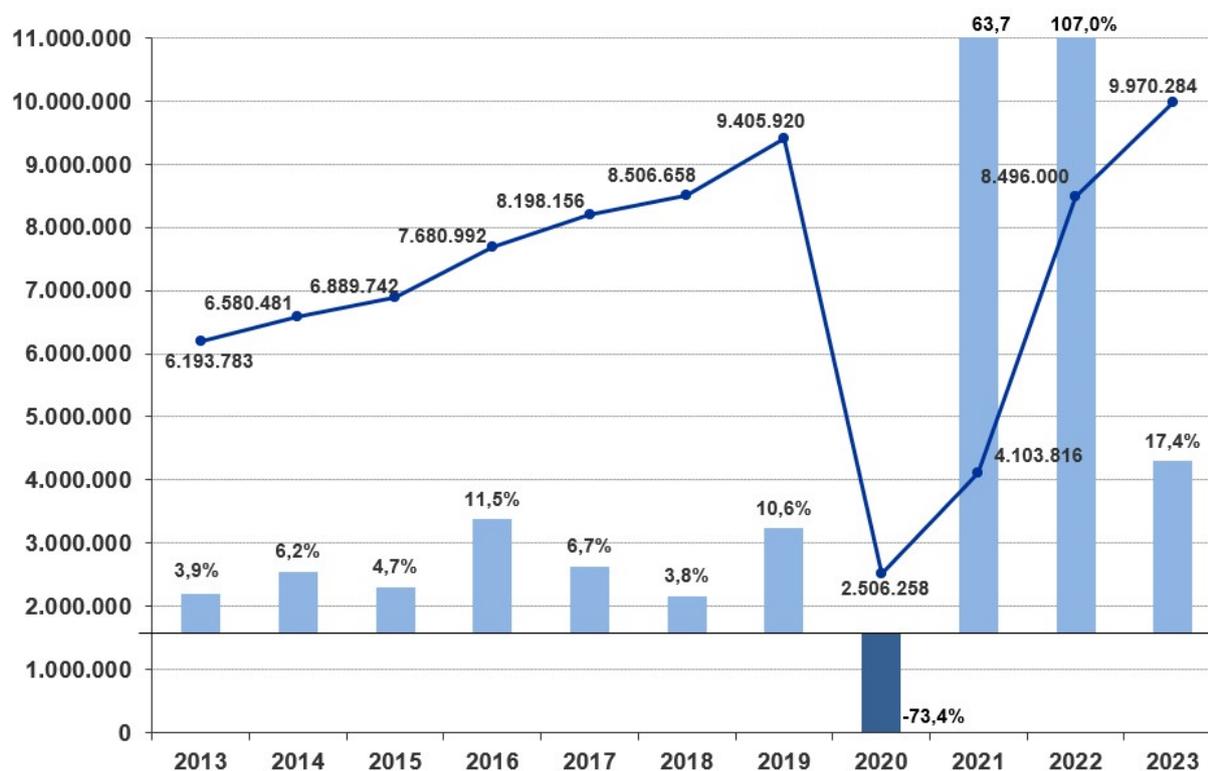
Dal 14 luglio 2015 la società che gestisce l'aeroporto Marconi è quotata alla Borsa Valori di Milano con la denominazione "Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna SpA". Nell'ambito del processo di quotazione in Borsa Valori, sono state cedute gran parte delle quote azionarie detenute da Regione Emilia-Romagna, 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 2023 l'andamento del traffico aereo ha registrato un costante e **progressivo miglioramento**, con la cessazione della fase emergenziale e delle limitazioni agli spostamenti, riportando quindi il Marconi al di sopra dei livelli di traffico pre COVID (2019), a conferma della centralità e dell'importanza dello scalo nel territorio regionale e padano.

Pertanto, il 2023 è stato l'anno del consolidamento della ripresa e dello sviluppo ulteriore del traffico commerciale all'aeroporto di Bologna, chiudendo l'anno con **9.970.284 passeggeri** complessivi, pari ad un incremento del **17,4%** sul 2022, superando al contempo i livelli di traffico del 2019 (ultimo anno pre-COVID) del **6%**: 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 2023 ha mantenuto la stessa posizione (7°) nella classifica delle performance relative al traffico passeggeri, attestandosi al settimo posto, subito dopo l'aeroporto di Catania.

**Figura 314**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2013-2023)

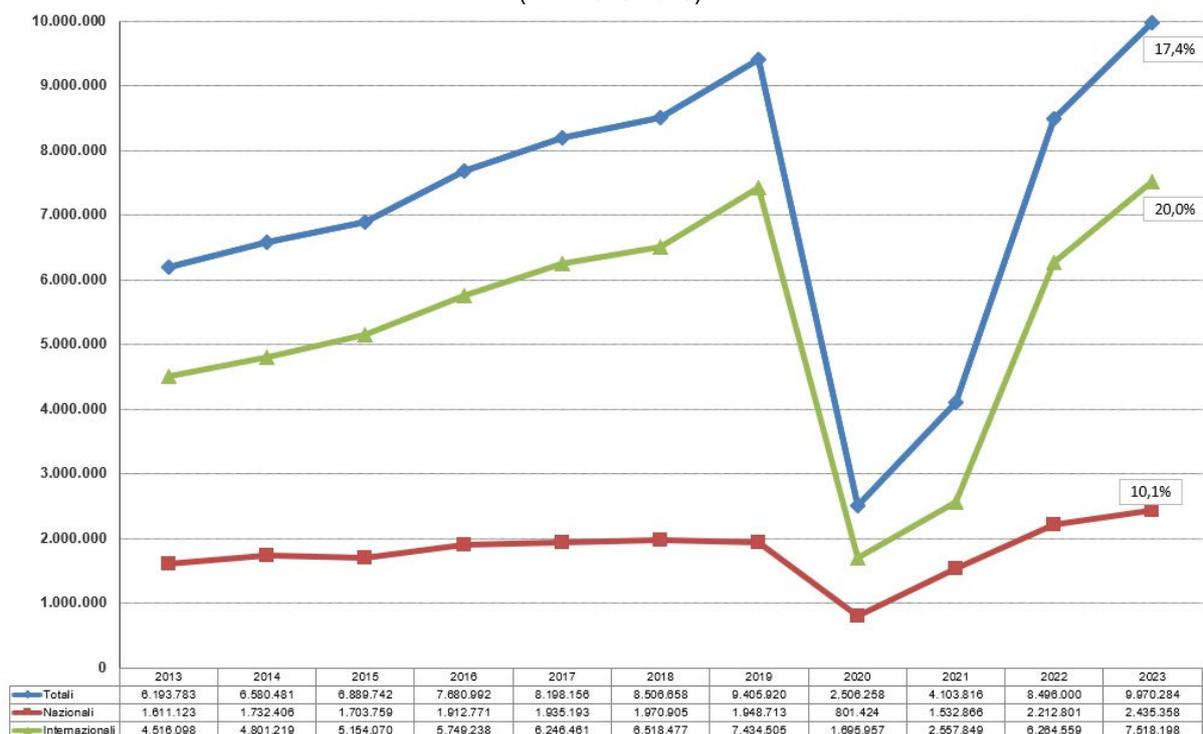


Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

Seguendo il trend già positivo del 2022, con le frontiere aperte tra i Paesi europei ed extra europei, il traffico aereo ha registrato di conseguenza una prevedibile e continua crescita degli spostamenti internazionali, sia per motivi di lavoro che di svago.

Questo si è tradotto per l'Aeroporto nel 2023, relativamente alla suddivisione delle componenti di traffico, con un aumento del traffico sia passeggeri domestici che internazionali. Si conferma quindi il miglioramento generale, segnato nel 2023 con un ulteriore marcato aumento del **traffico domestico**, con **2.435.358** passeggeri (+10,1% rispetto al 2022), mentre i passeggeri **internazionali UE/extraUE** sono aumentati del **20%** con **7.518.198 passeggeri**, superando ampiamente almeno per quanto riguarda i voli nazionali (+25%) i valori pre-pandemia (2019), mentre i voli internazionali hanno recuperato il gap e superato i livelli di traffico del 2019 di oltre l'1%.

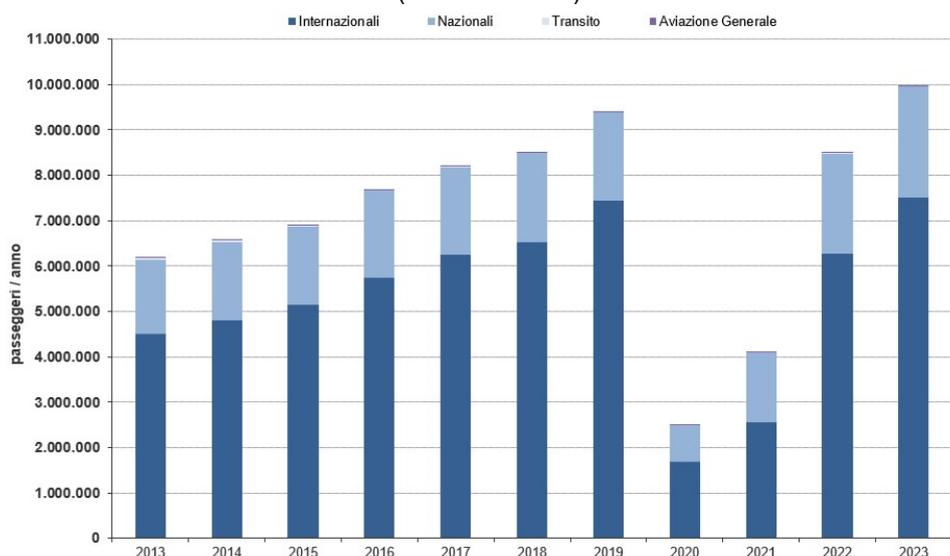
**Figura 315**  
**Ripartizione traffico passeggeri aeroporto di Bologna (Domestici, internazionali e totali)**  
 (anni 2013-2023)



Fonte: elaborazioni Assaeroporti.

Molto contenute, come sempre nel caso di Bologna, le dimensioni dell'**aviazione generale** che, in contro tendenza rispetto alla componente di traffico commerciale, ha segnato una lieve flessione di quasi **-6%** rispetto al 2022, per un totale di **10.079 passeggeri**, mentre i **transiti** hanno segnato una maggior flessione, pari a **-16,2%**, con **6.649 passeggeri**.

**Figura 316**  
**Ripartizione traffico passeggeri aeroporto di Bologna (Domestici, internazionali, transiti e aviazione generale)**  
 (anni 2013-2023)



Fonte: elaborazioni dati Assaeroporti.

Riguardo la ripartizione per segmenti di volo per tutte le tipologie operate presso il Marconi, il **traffico low cost** ha fatto registrare una variazione positiva dei volumi rispetto sia al 2022, con un +11,4%, (rispetto al 2019 ha registrato un +23,6%), mentre il **traffico legacy** ha mostrato un recupero più lento: +32,7% rispetto al 2022 ma -17,2% rispetto al 2019, oltre ad una contrazione dei movimenti sempre rispetto al 2019.

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

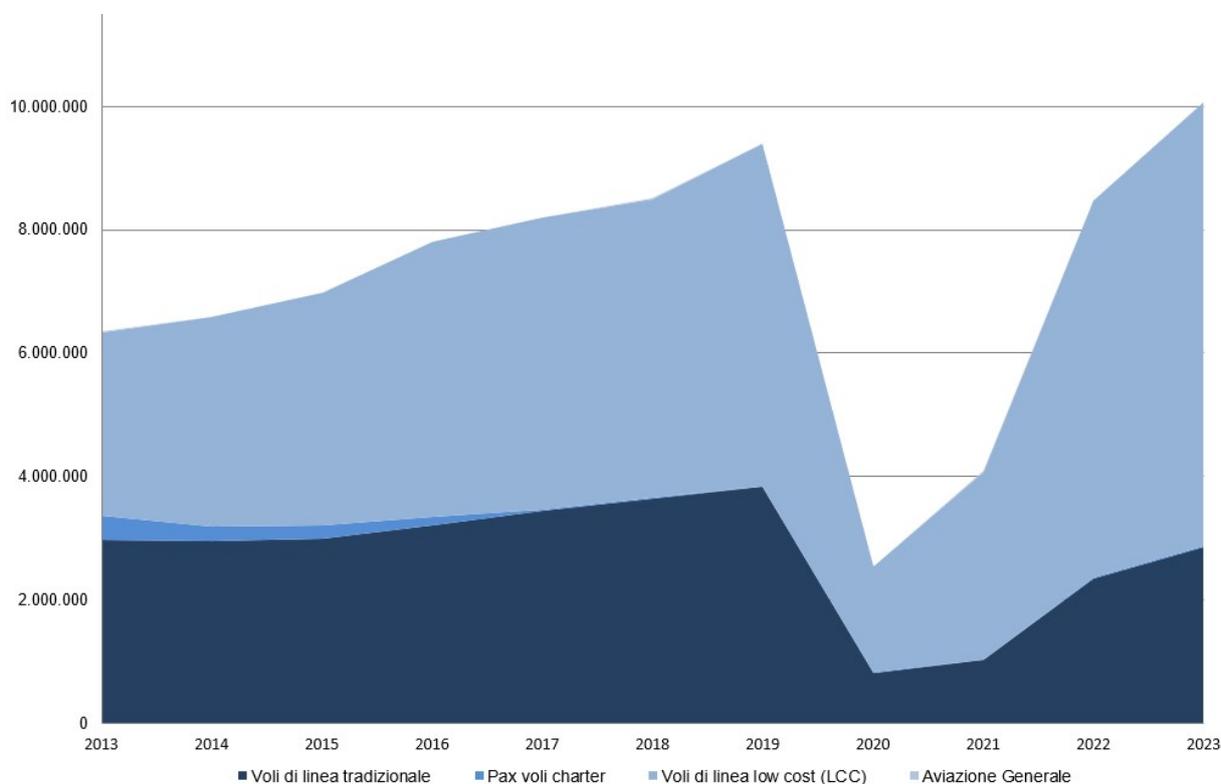
Analizzando le performance dei vettori, Ryanair si conferma la prima compagnia sullo scalo con il 53,3% del traffico totale, seguita da Wizz Air con il 9,7%, in crescita rispetto al 5,4% del 2019 e da Air France con il 2,9%.

Nel 2023 sono state raggiungibili direttamente da Bologna **118 destinazioni** e hanno operato sullo scalo 55 compagnie aeree.

Relativamente alla ripartizione del traffico internazionale, il **traffico UE** sta recuperando quota nonostante risulti ancora inferiore rispetto ai valori del 2019 (-10,1%), mentre il **traffico Extra UE** è superiore allo stesso periodo del 2019, sfiorando il **+50%** per effetto sia della riclassifica del traffico UK da UE a Extra UE e della presenza di rotte fuori dall'Unione Europea.

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 317**  
**Andamento e ripartizione traffico passeggeri per segmento di volo aeroporto di Bologna (Voli di linea tradizionali, charter, low cost e Aviazione Generale)**  
 (anni 2013-2023)



Fonte: elaborazione dati AdB

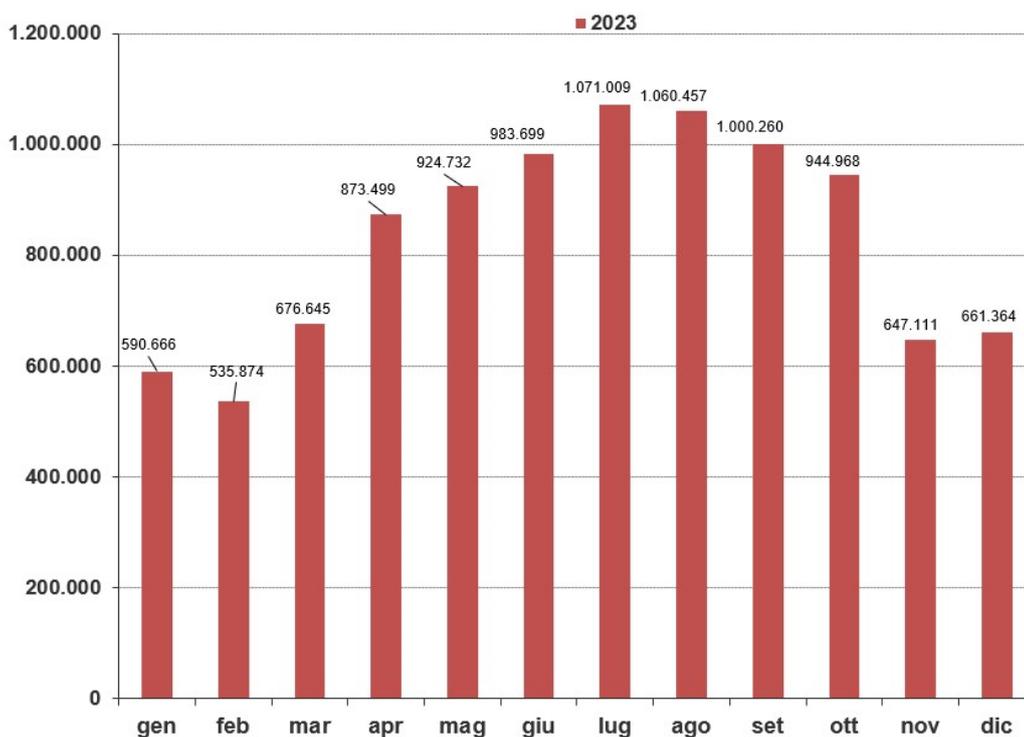
Nel 2023 l'incidenza del **traffico domestico** rispetto al totale passeggeri è stata del **24,4%** (mentre nel 2022 era il 26%), mentre i **voli internazionali** hanno rappresentato il **75,4%** sul totale (nel 2022 era il 73,7%), segnale che la componente UE/extra UE ha un significativo peso per il bacino del Marconi.

Nella classifica delle **destinazioni** "più volate" nel 2023 troviamo **Catania, Barcellona e Palermo ai primi tre posti** (come già per il 2022). Seguono: Tirana, Parigi Charles de Gaulle, Madrid, Londra Heathrow, Istanbul, Francoforte e Brindisi. Si evidenziano, in particolare, la forte crescita della capitale albanese (+48,8% sul 2022) e l'ingresso nella "top ten" della città turca, che ha registrato un incremento di passeggeri da/per Bologna del 38,5% sull'anno precedente.

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.

In particolare, a luglio l'Aeroporto di Bologna ha superato per la prima volta la soglia del milione di passeggeri, con il dato record di 1.069.874.

**Figura 318**  
**Andamento mensile passeggeri aeroporto di Bologna**  
 (2023 - Fonte: elaborazione dati Assaeroporti)



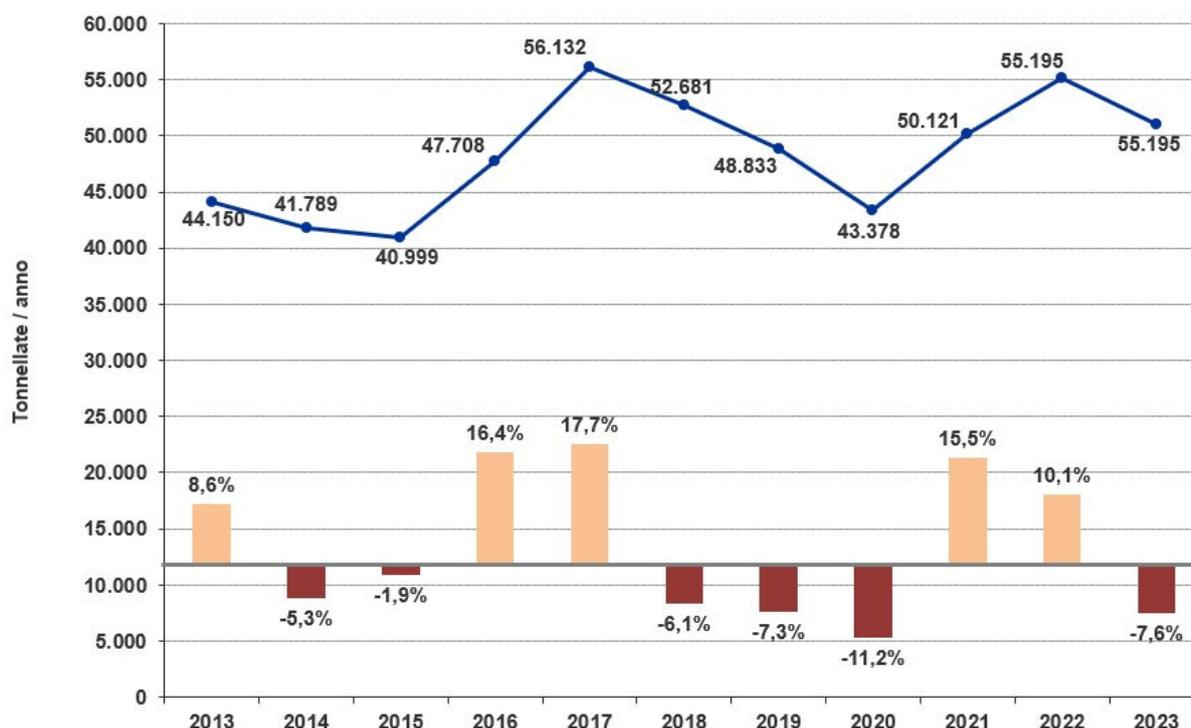
Relativamente all'anno **2024**, i dati disponibili per l'elaborazione dei dati consentono una analisi nel periodo gennaio-luglio, permettendo così un primo seppur parziale confronto con lo stesso periodo del 2023.

Riguardo al traffico passeggeri, nell'Aeroporto Marconi sono transitati complessivamente tra il **1 gennaio e il 31 luglio 2024, 6.161.580 passeggeri**, segnando quasi un **+9%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nello specifico i **voli nazionali** hanno registrato **1.534.912 passeggeri (+11,3%** rispetto allo stesso periodo del 2023), mentre i voli internazionali UE/extra UE hanno segnato **4.617.061**, con **+8,2%** rispetto al 2023. Contenuti i numeri relativi all'**aviazione generale** che, in contro tendenza rispetto allo stesso periodo del 2023, nei sette mesi analizzati ha registrato

**6.729 passeggeri (+4%)**, mentre i **transiti** sono diminuiti con **-26,6%**, sempre rispetto al periodo di riferimento, con **2.878 passeggeri**.

Relativamente al **settore cargo**, in controtendenza rispetto al traffico passeggeri, il 2023 ha registrato un lieve calo a Bologna, pari a **50.995 tonnellate (-7,6%** rispetto al 2022), presumibilmente per gli effetti geopolitici in corso a livello globale, ma al contempo nel 2023 si è recuperato e superato i livelli di merce movimentata registrati nel 2019, con **+4,4%** sull'anno di riferimento.

**Traffico annuale cargo nell'aeroporto di Bologna**  
(anni 2013-2023)

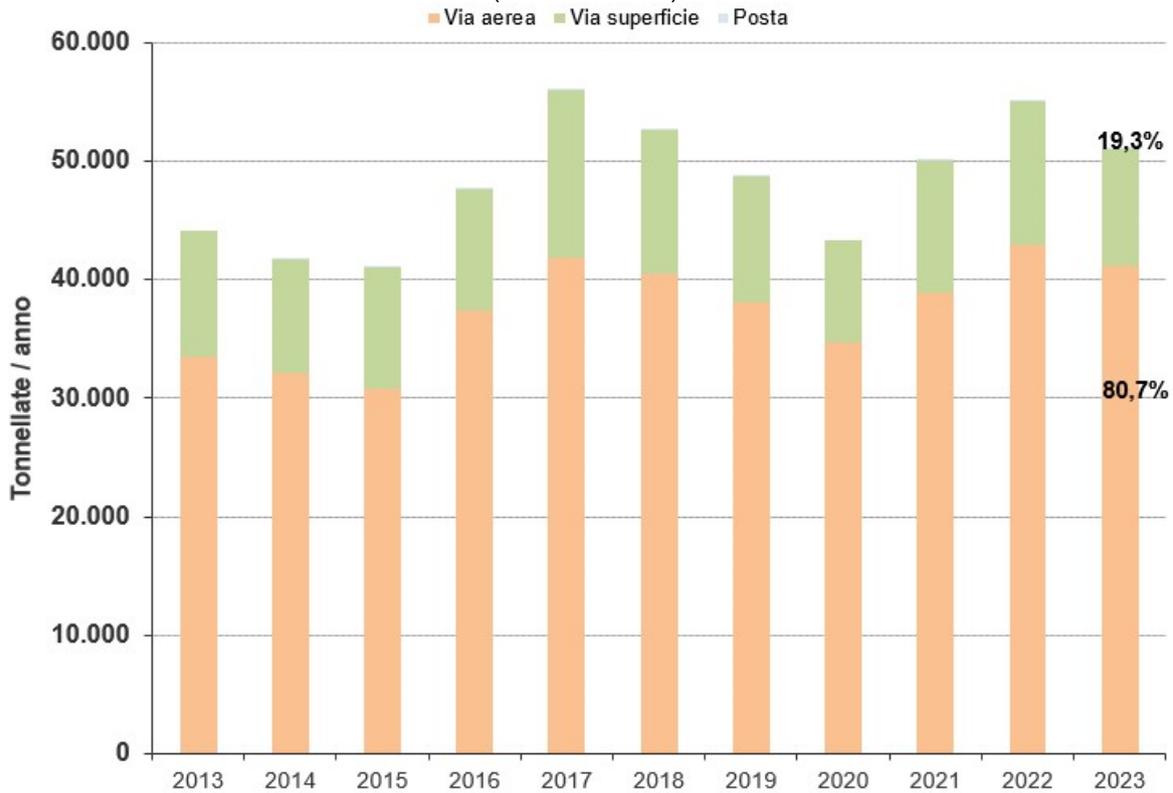


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Ad esclusione dei **prodotti postali**, fortemente diminuiti rispetto al 2022 ma comunque poco rilevanti rispetto al totale delle merci gestite, quelle per **via aerea** hanno rappresentato nel 2023 l'**80,7%** del totale (con **41.926 tonnellate**), segnando una flessione pari a **-4,1%** rispetto all'anno precedente, mentre le merci trasportate **via superficie**, con **9.820,40 tonnellate** movimentate, sono diminuite di **-19,3%** rispetto al 2022. Le destinazioni principali del traffico cargo dal Marconi sono state nel 2023 Colonia e Parigi.

L'andamento del traffico merci complessivo nell'aeroporto di Bologna riflette la flessione registrata a livello nazionale sul settore cargo, derivante dalla difficile situazione internazionale geopolitica ed economica connessa anche al perdurare della guerra in Ucraina.

**Figura 319**  
**Traffico annuale cargo per tipologia nell'aeroporto di Bologna**  
 (Anni 2013-2023)



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.

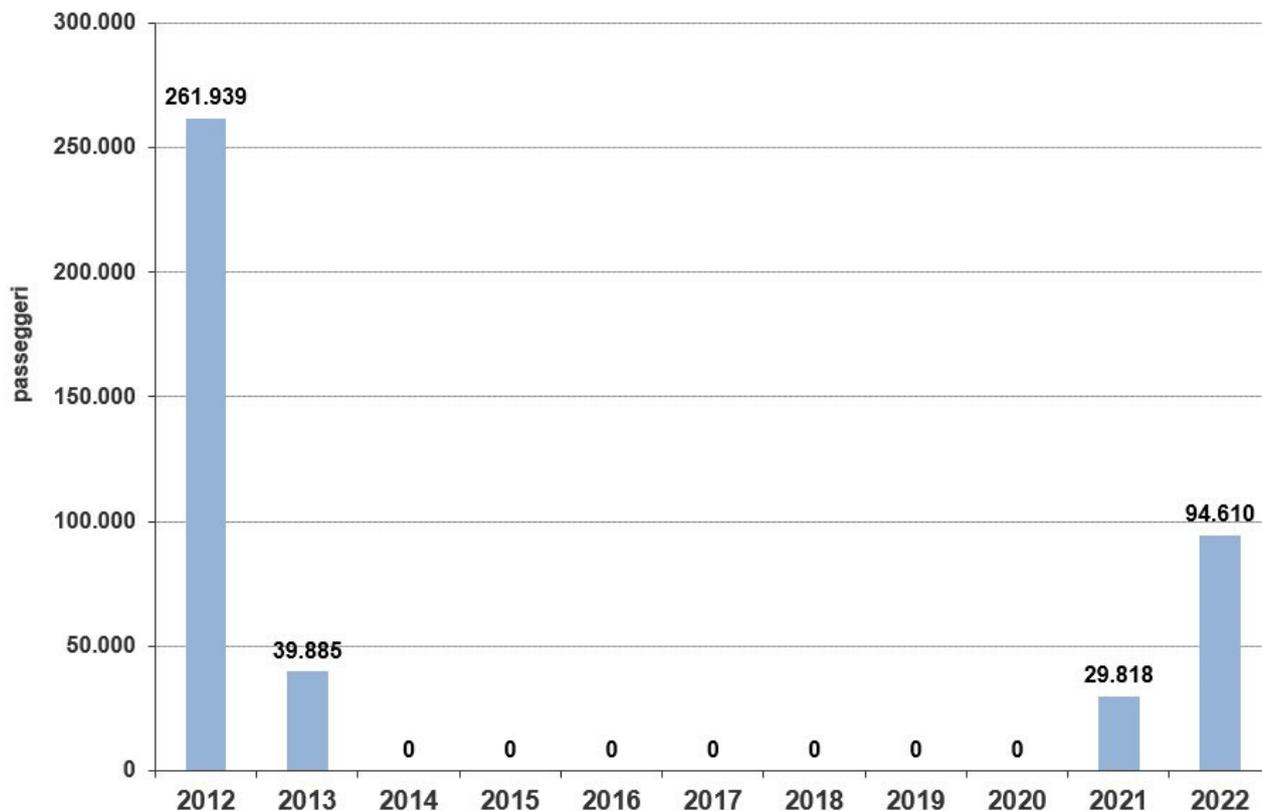
Nel mese di luglio 2018, a seguito della nuova procedura di affidamento in concessione di gestione dell'Aeroporto “Ridolfi”, avviata da ENAC nel febbraio 2018, la Società “F.A. Srl” si è aggiudicata la gestione totale trentennale con provvedimento dirigenziale emesso a luglio 2018.

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.kg.

**Figura 320**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Forlì**  
(Anni 2013-2023)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

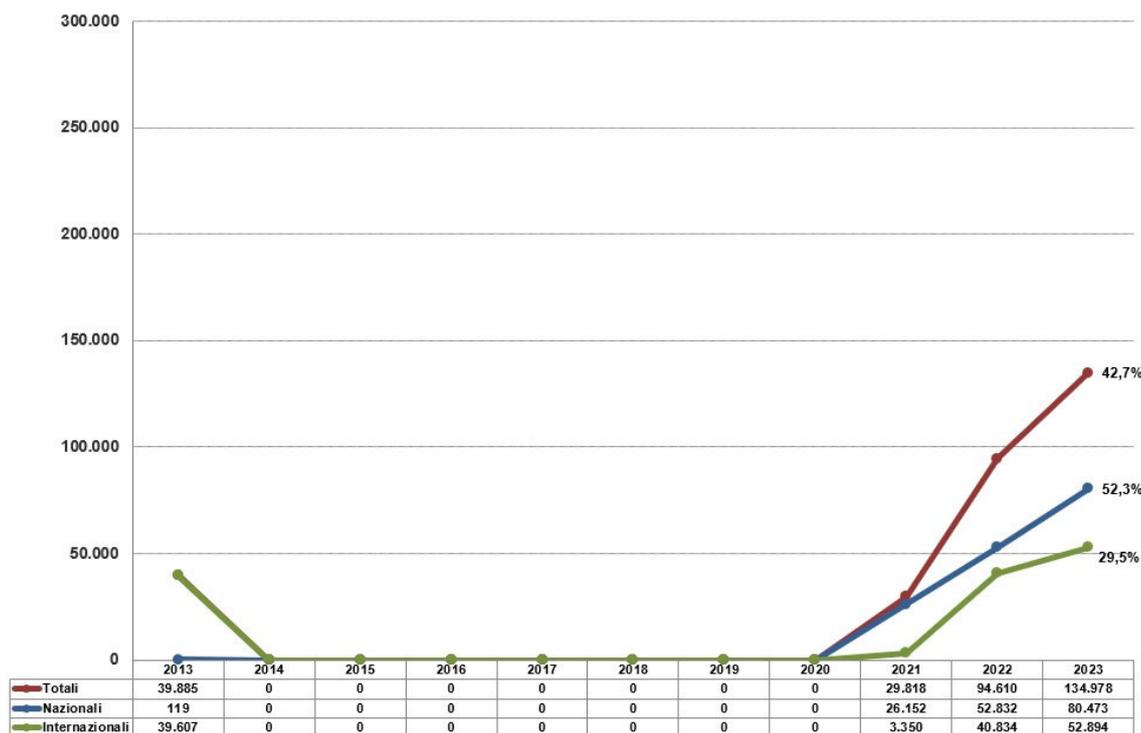
Con l'avvio dell'operatività dell'aeroporto di Forlì nel 2021, il 2023 ha visto l'implementazione e lo sviluppo delle strategie per quanto riguarda il traffico commerciale, durante il quale si è assistito ad una ulteriore ripresa dei voli, anche grazie all'introduzione di nuove compagnie aeree che hanno assicurato nuovi collegamenti nazionali ed internazionali, in particolare europei.

Pertanto, complessivamente i passeggeri transitati dall'aeroporto Ridolfi sono stati, nel 2023, **134.978** (pari a **+42,7%**)

Le rotte principali programmate nel 2023 sono state la Sicilia (con Catania, Trapani, Comiso, Lampedusa e Pantelleria), la Sardegna (Olbia, Alghero e Cagliari), Napoli e Brindisi, mentre le principali rotte internazionali sono state l'Albania (Tirana), la Grecia (Zante e Corfù), la Croazia (Dubrovnik e Cefalonia), Lourdes, Mostar e Oradea.

Riguardo alla ripartizione dei voli operati dallo scalo di Forlì, nel 2023 si registra un sostanziale aumento dei **voli nazionali** (circa al **60%** del totale, con **80.473 passeggeri**) e quelli **internazionali** (oltre il **39%** del totale, pari a **52.894 passeggeri**), mentre gli utenti dell'**aviazione generale** hanno segnato un **+52,4%** rispetto al 2022, con **1.439 passeggeri**. Infine, i **transiti** sono stati pari a **172 passeggeri**.

**Figura 321**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Forlì**  
 (anni 2013-2023)



Relativamente all'anno 2024, i dati disponibili per l'elaborazione dei dati consentono una analisi nel periodo gennaio-luglio, permettendo così un primo seppur parziale confronto con lo stesso periodo del 2023.

Riguardo al traffico passeggeri, nell'Aeroporto Ridolfi di Forlì sono transitati complessivamente, tra il **1 gennaio e il 31 luglio 2024, 71.208 passeggeri**, segnando una flessione di **-12,6%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nello specifico i **voli nazionali** hanno registrato **42.180 passeggeri** (-12,1% rispetto allo stesso periodo del 2023), mentre i voli internazionali UE/extra UE hanno segnato **28.106 passeggeri**, con **-13,3%** rispetto al 2023. Contenuti i numeri relativi all'**aviazione generale** che nei sette mesi analizzati ha registrato **922 passeggeri** (-16,5%), mentre i **transiti** sono risultati assenti.

Per contro rispetto al traffico passeggeri, il **settore cargo** nel 2023 e nel periodo gennaio-luglio 2024 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.

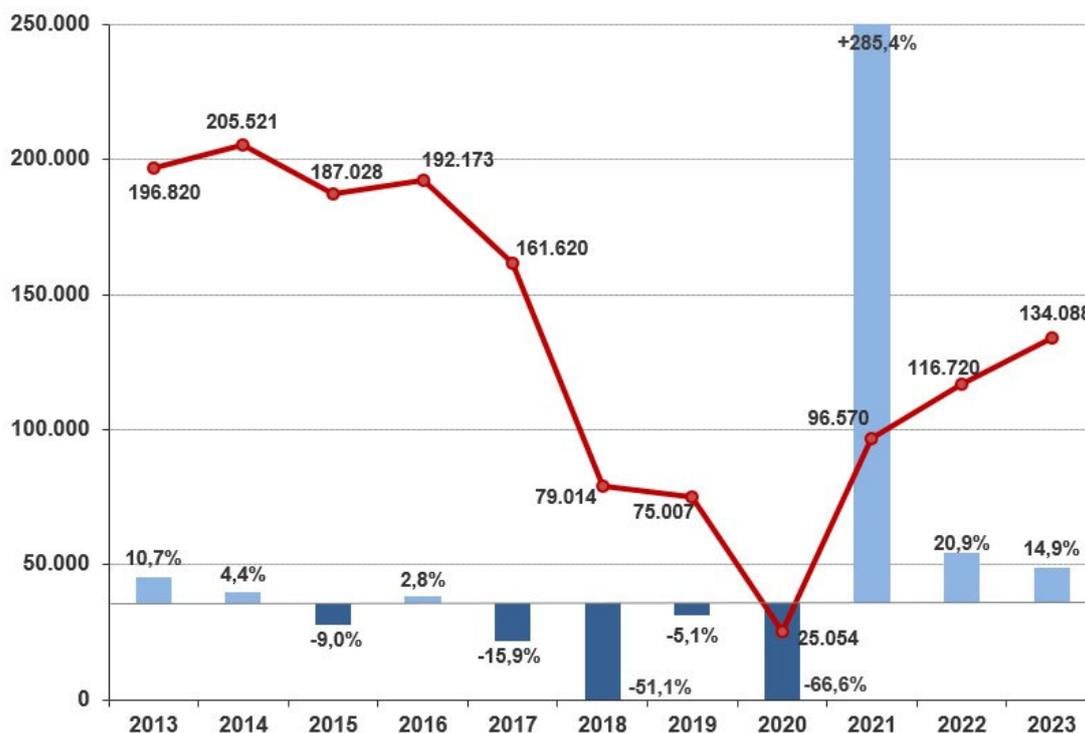
## ■ AEROPORTO “GIUSEPPE VERDI” DI PARMA

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 322**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Parma**  
(Anni 2013-2023)

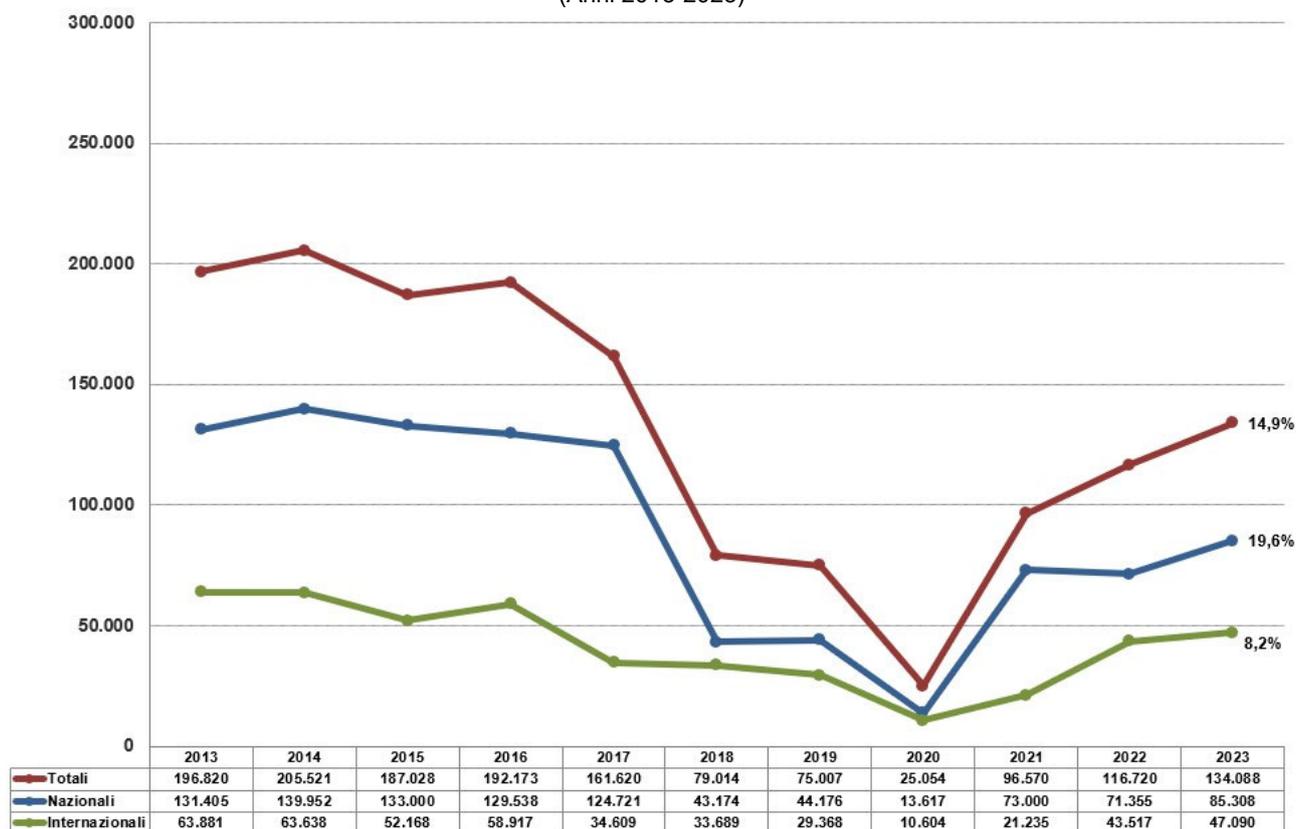


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

In linea con l'andamento nazionale, anche l'Aeroporto di Parma, concluso il periodo emergenziale del biennio 2020/2021, ha registrato una ulteriore ripresa del traffico passeggeri, raggiungendo i **134.088 passeggeri**, con un incremento di quasi il **15%** rispetto al 2022.

Relativamente alla ripartizione di componente, se quella **internazionale** con **47.090 passeggeri** è aumentata di oltre **8%** rispetto al 2022, il traffico sui **voli domestici** è ulteriormente cresciuto in maniera decisa, sfiorando il **20%** in più rispetto all'anno precedente, con **85.308 passeggeri**.

**Figura 323**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Parma**  
 (Anni 2013-2023)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

In linea con il 2022, anche l'**aviazione generale** dell'aeroporto di Parma ha registrato nel 2023 una ulteriore crescita (**+20,1%** rispetto all'anno precedente e **1.544 passeggeri**), mentre i **transiti** sono stati solamente **4 passeggeri** (quasi **-99%**). La principale destinazione nazionale dei voli dall'aeroporto di Parma è stata Cagliari mentre quella internazionale è stata Chisinau.

Relativamente all'anno **2024**, i dati disponibili per l'elaborazione dei dati consentono una analisi nel periodo gennaio-luglio, permettendo così un primo seppur parziale confronto con lo stesso periodo del 2023.

Riguardo al **traffico passeggeri**, nell'Aeroporto di Parma sono transitati complessivamente tra il **1 gennaio e il 31 luglio 2024, 78.064 passeggeri**, migliorando le performance di traffico pari a **+1,3%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nello specifico i **voli nazionali** hanno registrato **48.868 passeggeri** (sostanzialmente lo stesso valore rispetto allo stesso periodo del 2023), mentre i **voli internazionali UE/extra UE** hanno spinto l'andamento positivo segnando **28.191 passeggeri**, con **+4,1%** rispetto al 2023. Contenuti i numeri relativi all'**aviazione generale** che, nei sette mesi analizzati ha registrato **994 passeggeri** (**-1,4%** rispetto al 2023), mentre i **transiti** sono stati solamente **11 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 2023 con **1,3 tonnellate**. Nel periodo 1 gennaio-31 luglio 2024 invece non sono state movimentate merci dallo scalo di Parma.

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 115**

	<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 116

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

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

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

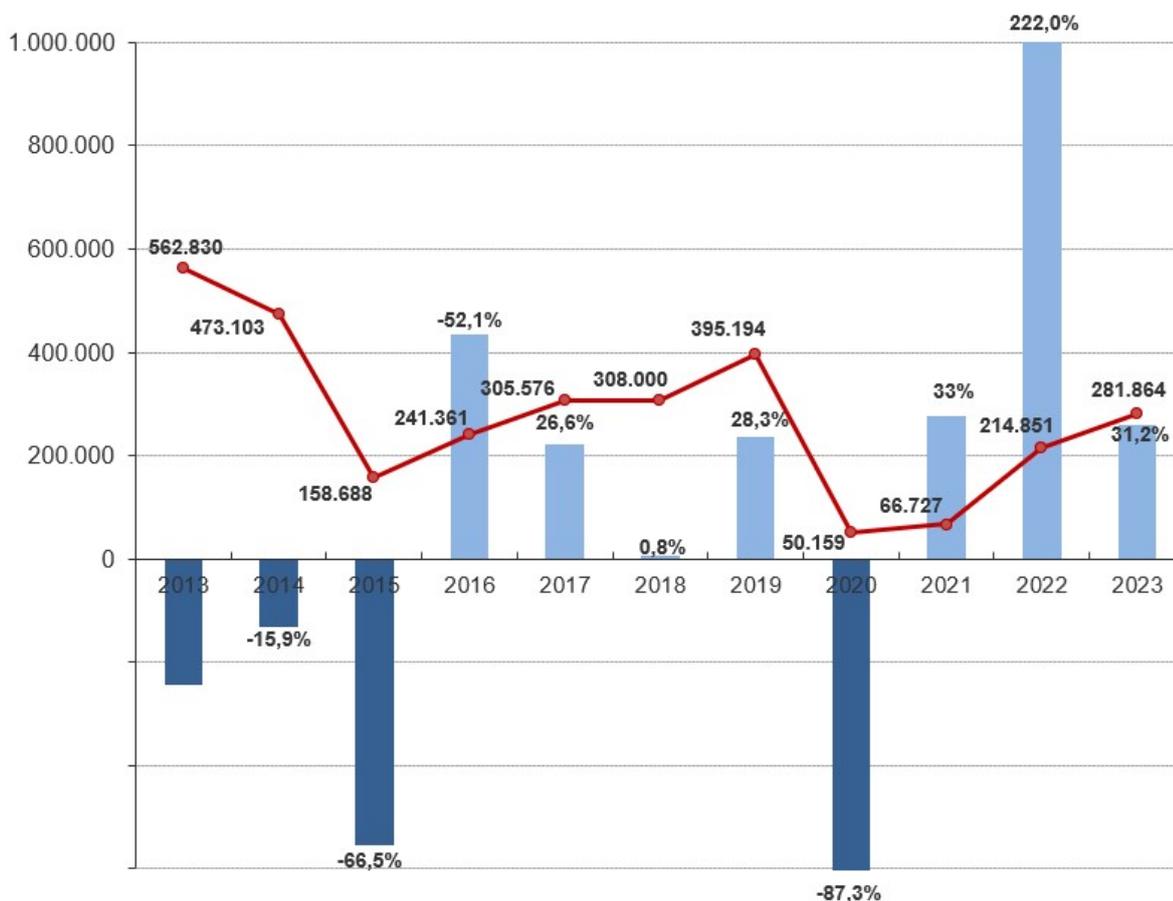
E, come risulta dal suddetto documento, tale intervento di ristrutturazione si prefigge due obiettivi principali, ossia:

- (i) adeguare l'infrastruttura aeroportuale agli standard di servizio richiesti da ENAC a seguito della c.d. *Gap Analysis* condotta nel dicembre 2018 ai sensi del Reg. (UE) 139/2014, per allinearsi ai principi fissati dalla (indispensabile) certificazione aeroportuale europea EASA;
- (ii) far fronte in modo efficace all'aumento del traffico già avvertito negli ultimi anni e destinato a crescere ulteriormente nei prossimi anni: infatti, le stime elaborate da 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 AIRiminium 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 2023 con **281.864 passeggeri** e **+31,2%** rispetto all'anno precedente.

**Figura 324**  
**Traffico annuale passeggeri nell'aeroporto di Rimini**  
 (Anni 2012-2023)

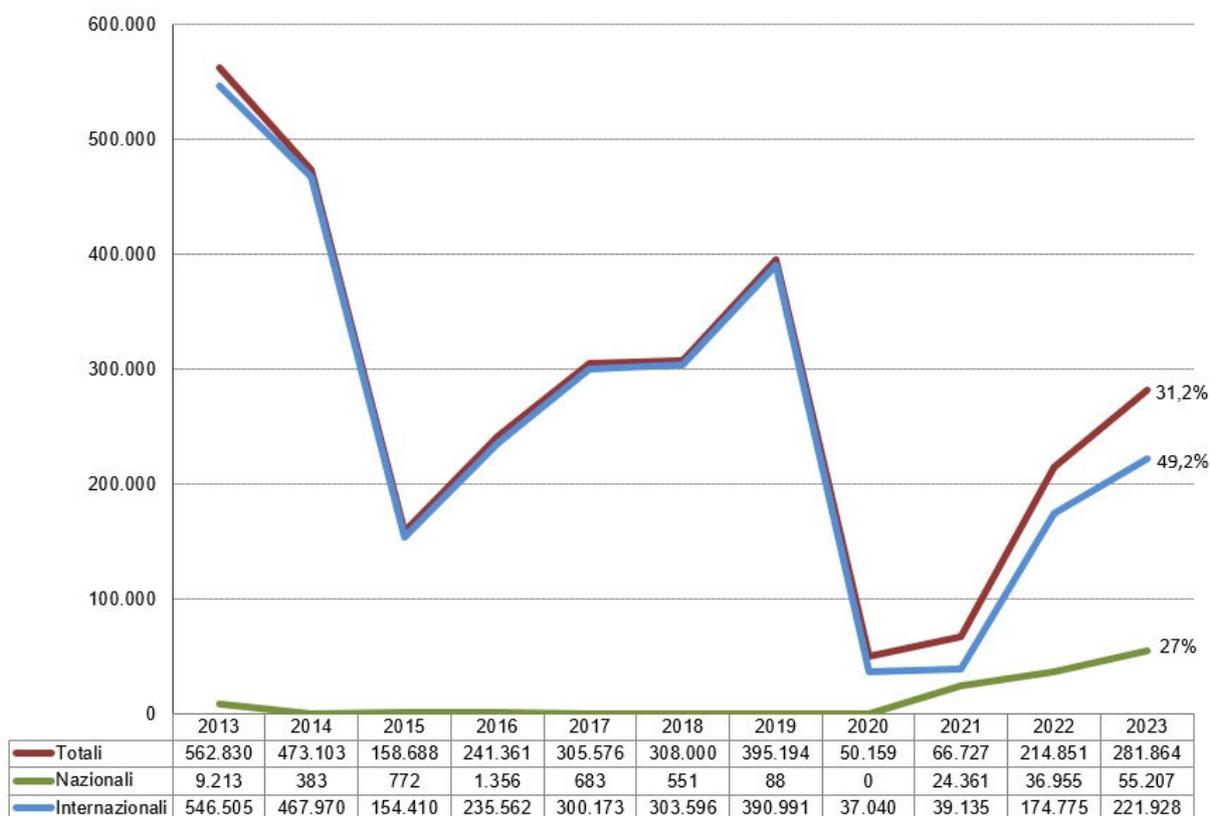


Fonte: elaborazione dati Assaeroporti.

L'aumento significativo dei passeggeri è stato comunque sostenuto nel 2023 in maniera più marcata dalla componente internazionale per effetto, come del resto per gli altri scali regionali, della ripresa della totale mobilità estera dopo il biennio 2020-2021, nonché soprattutto grazie anche allo sviluppo di nuove rotte e al potenziamento di altre già operative.

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 **221.928 passeggeri** (pari a **+49,2%** rispetto al 2022), mentre i **voli domestici** hanno registrato **55.207 passeggeri** (**+27%** rispetto all'anno precedente).

**Figura 325**  
**Passeggeri/anno nazionali, internazionali e totali nell'aeroporto di Rimini**  
(Anni 2012-2023)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

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, Varsavia, Cracovia, Londra, Kaunas e Vienna, mentre quelle nazionali sono state Palermo e Cagliari, per un totale di 9 destinazioni, concentrate principalmente nella stagione estiva.

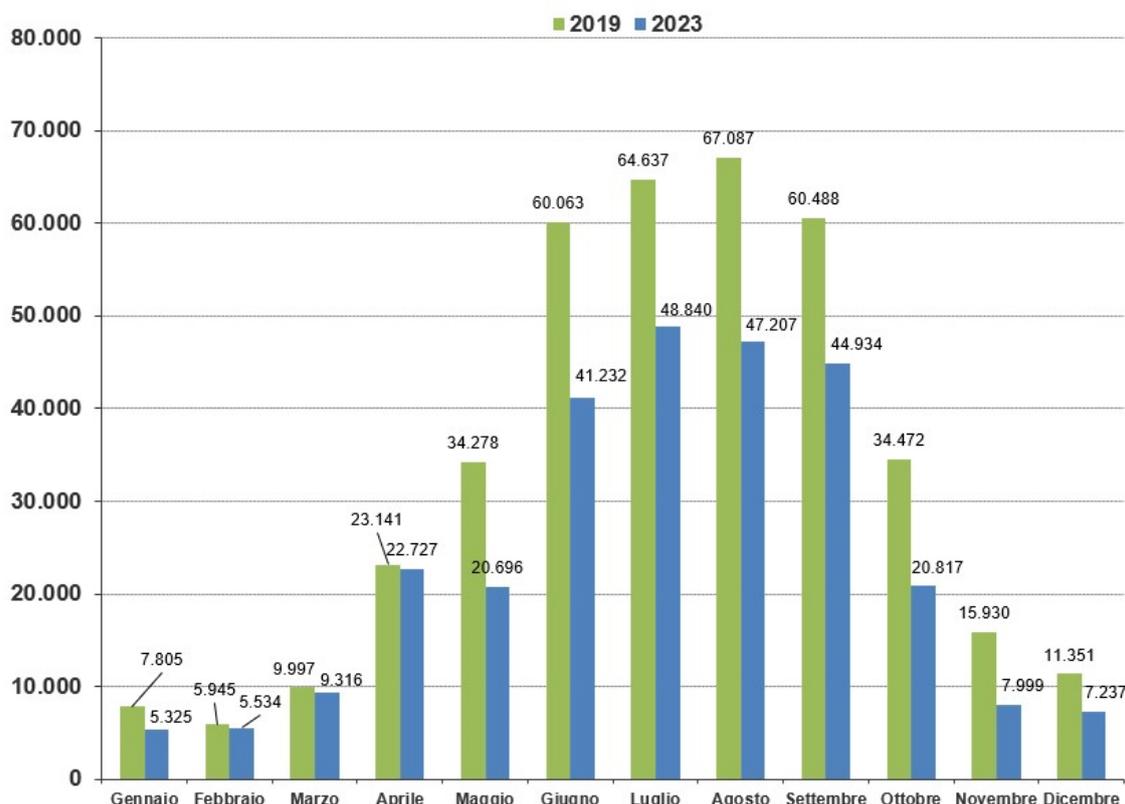
Entrambe le componenti di traffico sono gestite sostanzialmente da vettori low cost.

Anche l'**aviazione generale**, in linea con il trend del traffico commerciale, ha registrato segnali positivi di crescita, segnando nel 2023 **+15,7%** rispetto all'anno precedente, con **3.037 passeggeri**, mentre i **transiti** sono stati **1.692 utenti** (**+241,8%** 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 2023 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, nonostante non si sia ancora recuperato il gap con il 2019 (ultimo anno a regime pre-COVID).

**Figura 326**  
**Andamento mensile traffico passeggeri nell'aeroporto di Rimini**  
 (anni 2019-2023)



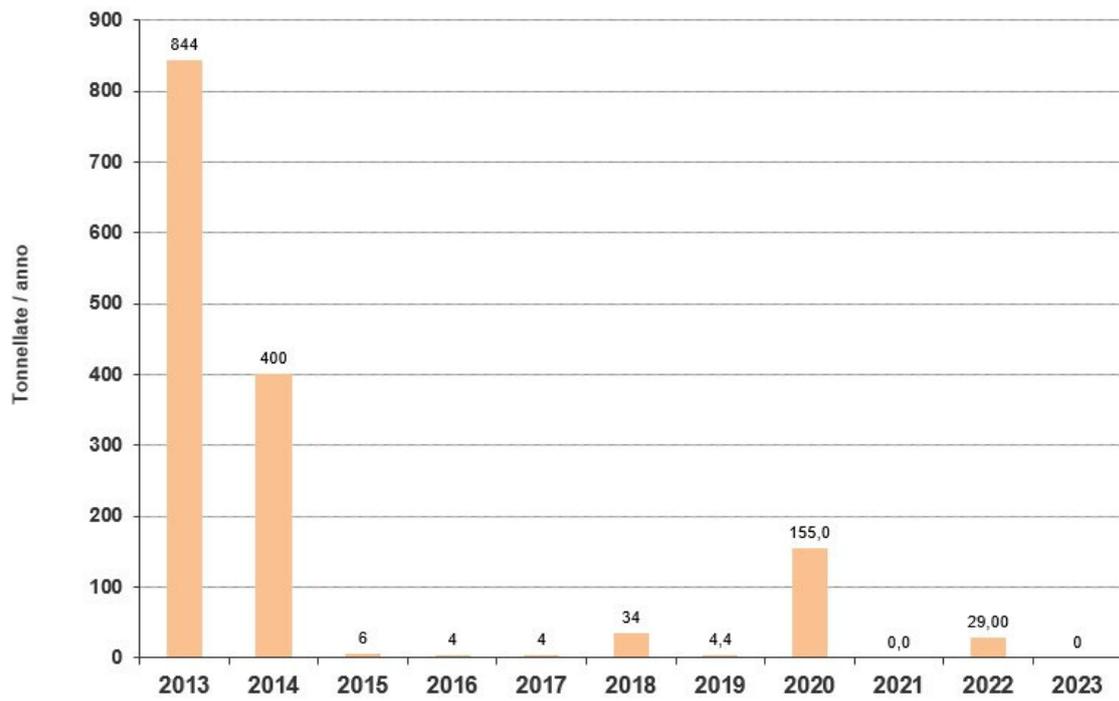
Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Relativamente all'anno **2024**, i dati disponibili per l'elaborazione dei dati consentono una analisi nel **periodo gennaio-luglio**, permettendo così un primo seppur parziale confronto con lo stesso periodo del 2023.

Riguardo al **traffico commerciale**, nell'Aeroporto di Rimini sono transitati complessivamente tra il **1 gennaio e il 31 luglio 2024, 177.623 passeggeri**, migliorando decisamente le performance di traffico pari a **+15,6%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nello specifico i **voli nazionali** hanno registrato **51.722 passeggeri** (quasi il **90%** in più rispetto al 2023, grazie all'attivazione di nuove rotte domestiche), mentre i **voli internazionali UE/extra UE** hanno segnato **123.704 passeggeri** (sostanzialmente lo stesso valore rispetto al 2023). Contenuti i numeri relativi all'**aviazione generale** ma comunque positivi che, nei sette mesi analizzati ha registrato **1.874 passeggeri (+8%** rispetto al 2023), mentre i **transiti** sono diminuiti del 75%, con **323 passeggeri**.

In contro tendenza con l'andamento del traffico commerciale, il **traffico cargo** nel 2023 e nel periodo 1 gennaio-31 luglio 2024 non ha movimentato alcuna merce. (nel 2022 erano 29 tonnellate).

**Figura 327**  
**Traffico cargo nell'aeroporto di Rimini**  
(Anni 2013-2023)



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 30.09.2024 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** 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”
- 12) “Piazzale aa/mm per base operativa (3 lotto)”
- 13) “Nuova viabilità perimetrale”

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

- 1-3) “Nuovo parcheggio multipiano”, che assorbe e include anche i sotto-interventi “riqualifica parcheggio staff” e “nuova viabilità”)

**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”
- 6) “Nuova viabilità landside” (assorbe e include l’intervento “Sistemazioni a verde” e “Nuova stazione bus” e “Nuova viabilità fronte terminal curbside”)

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

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

Nell’Aeroporto di Bologna ai **passengeri che transitano nello scalo** si aggiungono 3.000 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.

Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno, ADB, SRM e TPER hanno sottoscritto a giugno 2015 un nuovo Accordo Territoriale, ai sensi dell’art. 15 della L.R. 20/00, con il quale vengono assunti gli impegni economici, gestionali e procedurali per l’attuazione di azioni finalizzate alla riduzione della CO2.

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 **2023 - primo semestre 24** ADB ha proseguito la concertazione con gli enti interessati per lo sviluppo progettuale delle opere in attuazione degli impegni assunti ed in particolare:

- **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 nel frattempo 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. Aeroporto Marconi di Bologna è la prima società di gestione aeroportuale italiana ad ottenere da FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta la certificazione di "Azienda Bike Friendly" al livello "Gold". La certificazione, che ha una validità di tre anni, riconosce ufficialmente le aziende che si contraddistinguono per aver realizzato al loro interno un ambiente di lavoro che promuove e sostiene l'utilizzo della bicicletta;
- **pista ciclabile a nord della pista di volo** E' iniziata la la realizzazione del primo tratto di pista ciclabile di congiunzione con la ciclovìa del sole. Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile di connessione tra Calderara di Reno e le sue frazioni (Bargellino, San Vitale di Reno, Lippo) e di queste con la città di Bologna. Questo tratto di pista ciclabile favorirà il collegamento con il percorso EUROVELO 7 "Ciclovìa del Sole" (collegamento ciclabile tra Capo Nord e Malta). Verrà così realizzato il collegamento tra l'abitato di Lippo con la fermata SFM "Bargellino" la quale è anche connessa al percorso ciclabile "lungo il Reno". Tra gli obiettivi vi è anche quello di permettere un più ampio utilizzo della bicicletta come modalità di spostamento casa-lavoro ai dipendenti della comunità aeroportuale. La collocazione della tratta principale della pista ciclabile tiene conto anche della possibilità, vista vicinanza con la pista di volo, di fruire visivamente delle operazioni di decollo e atterraggio dei velivoli. Il percorso ciclopedonale avrà lunghezza di circa 3,5 km dalla rotatoria di via della Torretta a via Crocetta. È previsto inoltre un tratto ciclabile di collegamento a via Due Scale e una passerella pedonale/ciclabile di lunghezza circa 10 m per scavalco Fosso Canocchia;
- **fascia boscata a nord dell'Aeroporto:** è corso la realizzazione dell'opera con avvio della piantumazione delle alberature. Contestualmente è stato attivato un progetto, in collaborazione con ERGO, spinoff di UNIBO, per l'ottenimento della certificazione del futuro bosco, secondo i principi del Forest Stewardship Council (FSC) e in allineamento alle linee guida regionali per i servizi ecosistemici;
- **interventi di miglioramento e riqualificazione del SIC IT4050018:** 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 del 24 giugno 2015 e non espressamente richiamati dall'Accordo Integrativo del gennaio 2020, 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" 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. 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 Marconi Express hanno firmato un protocollo d'intesa che li vede coinvolti in un ambizioso progetto di decarbonizzazione della mobilità. Nel 2024 è stato installato un BESS da 300kW in grado di ricaricare gli autobus elettrici in soli 9 minuti. 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. Nel 2023 sono state realizzate le prime 10 colonnine in area land-side, nei parcheggi passeggeri, staff e fornitori ed è iniziata la sostituzione della flotta con mezzi elettrici con l'acquisto di 6 veicoli elettrici e 3 ibridi. Nel 2024 verranno realizzate in area land side ulteriori colonnine fino ad arrivare a 32 entro il 2025 e 10 postazioni di ricarica e-bike ed acquistati altri 7 veicoli elettrici e 3 ibridi. Inoltre, è stata completata l'installazione di n. 22 punti di ricarica per mezzi elettrici in airside a servizio dei veicoli operativi di cui un paio sono di tipo rapido da 240 kW a servizio dei nuovi autobus elettrici per il trasporto dei passeggeri. Per quanto riguarda la flotta aziendale è proseguita la transizione verso l'utilizzo di mezzi elettrici o a carburanti alternativi con la sostituzione di ed è utilizzato anche il car sharing elettrico come auto aziendale;
- **incentivi all'utilizzo di mobilità dolce e alternativa:** 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 novembre 22 a novembre 23, per il progetto bike to work in collaborazione con il Comune di Bologna, i dipendenti del gruppo AdB hanno percorso 22.007 km in bici per venire al lavoro che corrispondono a 8.595 kg di CO2 non emessa, come quella mediamente assorbita da 427 alberi adulti in un anno. Il progetto in collaborazione con il Comune di Bologna e la Regione Emilia Romagna è stato riproposto anche nel 2024.

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

- è stata completata la realizzazione di n. 2 impianti di produzione dell'energia da solare fotovoltaico presso la copertura dell'aerostazione (300 kWp circa) e presso la copertura

dell'edificio BHS (100 kWp). Infine è in corso la progettazione esecutiva di un primo lotto di un grande fotovoltaico a terra da circa 4,5 MW;

- è in corso la progettazione esecutiva di interventi finalizzati alla decarbonizzazione delle centrali termiche dell'edificio denominato "merci, dell'edificio "CSR" e della caserma dei vigili del fuoco con la progressiva sostituzione delle caldaie con pompe di calore elettriche.