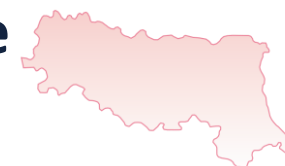




Regione Emilia-Romagna

Analisi e configurazione strategica dell'offerta aeroportuale regionale nel contesto nazionale e internazionale

Sintesi Report finale – Documento riservato, da non divulgare (Ottobre 2025)



Il quadro attuale del trasporto aereo e degli aeroporti dell'Emilia-Romagna /1

- Il trasporto aereo in Italia ha registrato al **2024** complessivamente **218 milioni** di passeggeri facendo segnare un +11,1% sul 2023 e un +13,0% sul 2019.
 - Nel suo complesso gli **aeroporti dell'Emilia Romagna hanno gestito 11,3 milioni di passeggeri** di cui quasi il 95% l'aeroporto di Bologna (10,7 milioni).
- Il PNA prevede una forte crescita che al **2035** dovrebbe superare i **300 milioni** di passeggeri in Italia

L'Emilia-Romagna registra un valore pari a **2,55** passeggeri per abitante, corrispondente a circa 255 passeggeri ogni 100 abitanti.

Il Veneto registra **3,78** passeggeri per abitante e circa il 9% del traffico nazionale, presenta valori più elevati, anche per effetto della distribuzione del traffico negli scali di Venezia, Treviso e Verona.

La Lombardia registra **5,69** passeggeri per abitante, corrispondente a circa 569 passeggeri ogni 100 abitanti.

Il valore medio passeggeri per abitante a livello **nazionale** si attesta intorno ai **3,7**

Regione	Pax	Pax/abitanti
Lombardia	56.923.593	5,69
Lazio	53.065.540	9,29
Sicilia	22.953.429	4,78
Veneto	18.343.881	3,78
Campania	12.829.601	2,29
Emilia-Romagna	11.364.391	2,55
Puglia	10.721.905	2,76
Sardegna	10.656.072	6,79
Toscana	9.066.204	2,48
Piemonte	4.799.405	1,13
Calabria	3.611.041	1,96
Liguria	1.335.095	0,88
Friuli-Venezia Giulia	1.319.813	1,10
Abruzzo	847.512	0,67
Marche	600.065	0,40
Umbria	534.210	0,63
Trentino-Alto Adige	106.629	0,10

Il traffico **air cargo** è interamente concentrato sull'aeroporto di Bologna ove sono presenti sia servizi **Courier** (circa il 60% del totale) sia servizi **belly** (merci in stiva di voli passeggeri). Gli scambi air cargo per via aerea per l'Emilia-Romagna nel 2024 sono stimati pari a **120 mila tonnellate** (dati Istat) di cui oltre 60% veicolati su Milano Malpensa.

Il quadro attuale del trasporto aereo e degli aeroporti dell'Emilia-Romagna /2

- Gli aeroporti regionali registrano trend diversi:
 - il profilo di crescita di Bologna è (al netto del Covid) costante;
 - l'aeroporto di Rimini ha visto, oltre agli effetti del Covid, una chiusura dei mercati russi e ucraini, sui quali aveva sviluppato un parte del proprio *network* ed è ora in decisa ripresa;
 - Forlì e Parma al contrario non sembrano al momento aver trovato uno sviluppo.

Aeroporto	2019	2023	2024	Delta ₂₄₋	Delta ₂₄₋	% _{regione}	% _{naz}
				23	19		
Bologna (BLQ)	9.406	9.960	10.764	8,1%	14%	95%	4,9%
Rimini (RMI)	395	282	318	13,0%	-19%	2,8%	0,1%
Parma (PMF)	75	134	132	-1,1%	76%	1,2%	0,1%
Forlì (FRL)	apt in avvio	135	132	-2,5%	n.a.	1,2%	0,1%
Emilia Romagna	9.876	10.510	11.346	8,0%	15%	100%	5,2%

- **Ryanair è il primo vettore in tutti gli aeroporti dell'Emilia-Romagna**, con una quota di poco superiore al 50% nell'aeroporto di Bologna e quote superiori al 70% negli altri aeroporti.
 - La dominanza del medesimo vettore, che di fatto rischia di rappresentare l'unico interlocutore possibile rispetto alla capacità di far crescere sostanzialmente i volumi negli aeroporti regionali, è un fattore non secondario nelle dinamiche competitive tra gli aeroporti.

Il quadro attuale del trasporto aereo e degli aeroporti dell'Emilia-Romagna /3

Tempo viaggio	Popolazione ('000)			
	Bologna	Forlì	Parma	Rimini
30 min	756,7	371,9	322,0	353,8
60 min	2.901,6	1.846,1	1.712,7	1.365,0
90 min	6.987,0	3.706,2	4.657,2	2.754,6

Tempo viaggio	Posti letto ('000)			
	Bologna	Forlì	Parma	Rimini
30 min	36,3	16,8	9,0	186,9
60 min	121,7	355,6	39,5	350,4
90 min	620,3	479,8	115,7	454,3

- Considerando le **isocrone a 60 e 90 minuti (in assenza di congestione)** si evidenzia come gli aeroporti di **Forlì, Rimini e Parma raggiungano aree popolate con volumi di circa 3-4 milioni di abitanti.**
- In altre parole, tutti gli aeroporti hanno abitanti e/o posti letto all'interno di 60 e 90 minuti (in assenza traffico) sufficienti a prospettare, se catturati totalmente, un volume di traffico che potrebbe raggiungere i **2-3 milioni.**

Il quadro attuale del trasporto aereo e degli aeroporti dell'Emilia-Romagna /3

120 minuti

	AOI	BGY	BLQ	FLR	FRL	GOA	LIN	MLP	PMF	RMI	VBS	VCE	VRN
BLQ	12%	33%		44%	49%	7%	29%	12%	50%	25%	58%	43%	67%
FRL	33%	17%	89%	54%			20%	2%	57%	55%	42%	32%	58%
PMF	6%	75%	47%	26%	30%	27%	77%	60%		17%	83%	19%	85%
RMI	63%	0%	74%	47%	91%		7%		53%		18%	24%	40%

- La principale criticità che caratterizza le isocrone degli aeroporti regionali dell'Emilia-Romagna è il livello di **sovrapposizione** e contendibilità dovuta all'influenza di diversi aeroporti, inclusi aeroporti che per la loro dimensione riescono ad esercitare attrattività anche a distanze maggiori.
- Il caso più critico è quello di **Parma**: entro un'ora già soffre dell'*overlap* con Bologna (44%) e Linate (12%). Considerando le isocrone a 120 si osservano sovrapposizioni sopra il **70%**.
- Per Forlì la competizione è soprattutto dagli aeroporti emiliani e veneti.
- Per Rimini la competizione è soprattutto con gli aeroporti emiliani e con Ancona.

Sintesi analisi dei bilanci (2014 - 2024)

Equilibrio economico (capacità di produrre reddito e di remunerare il capitale)

Aeroporto Marconi (BO)	
AIRimum 2014 (RN)	
Aeroporto di Parma	
F.A. Forlì	

- **Variabili e indici analizzati:** fatturato, valore aggiunto, reddito netto, ROI, ROE

Equilibrio patrimoniale (capacità di finanziare investim. in immobilizzazioni con fonti a disposizione nel m/l termine)

Aeroporto Marconi (BO)	
AIRimum 2014 (RN)	
Aeroporto di Parma	
F.A. Forlì	

- **Indici analizzati:** investimenti in immobilizzazioni, margine di struttura, indice di copertura delle immobilizz., rapporto di indebitamento, autonomia finanziaria

Equilibrio finanziario (capacità di pagare debiti a breve con disponibilità liquide e liquidabili nel breve termine)

Aeroporto Marconi (BO)	
AIRimum 2014 (RN)	
Aeroporto di Parma	
F.A. Forlì	

- **Indici analizzati:** capitale circolante netto (CCN), margine di tesoreria, indice di liquidità immediata (acid test), indice di liquidità corrente

Negli ultimi 3 anni ha generato ben 68 mln € di Utile. Parametri patrimoniali e finanziari inficiati da 40 mln di € circa sul 2024 afferenti a contenziosi relativi a servizio antincendio e altri non accantonati a fondo rischi e spese future ma considerati debito a breve

Sostanziale pareggio di bilancio negli anni 2021, 2022 e 2023 ed un utile netto negativo di 413 mila euro nel 2024.

Nel 2022 e 2023 perdite rispettivamente pari a 3,2 e 5,1 milioni a fronte di ricavi pari a 2,3 e 2,5 milioni.

Ha accumulato oltre 25 mln € di perdite nel 2022-24 (causa di carenza di mezzi propri, periodicamente ripianata dagli azionisti)

Scenari e prospettive I

Le simulazioni effettuate: il modello e le assunzioni

- Il modello di simulazione utilizzato ha l'obiettivo di comprendere se, ipotizzando una **crescita dell'offerta in determinati aeroporti**, tale espansione risulti **sostenibile** alla luce della loro **attrattività comparativa** rispetto agli aeroporti alternativi
- L'allocazione dei passeggeri su uno scalo è determinata dal modello di utilità dell'**offerta**, che considera i **tempi di accesso**, il **numero di destinazioni** (e la loro rilevanza) e le **frequenze operate**
- Le simulazioni sono state effettuate in uno **scenario prospettico al 2035**, in cui la domanda di mobilità generata da turisti e residenti cresce in modo omogeneo su tutto il territorio.
- Sono considerati **due scenari di crescita della domanda**: *low demand* con un valore di crescita pari al 40% e *high demand* con valori pari a 46% (in linea con la crescita media prevista per il sistema aeroportuale italiano). Il modello assume che gli altri aeroporti del sistema nazionale incrementino l'offerta di voli in linea con la crescita media prevista a livello nazionale
- Il modello si basa sull'accessibilità agli aeroporti nelle **condizioni attuali**. Inoltre, assume che non vi siano, in equilibrio, incentivazioni permanenti tali da aumentare sensibilmente la competitività economica di uno specifico aeroporto.
- Essendo calibrato sui flussi attuali, l'ipotesi implicita è che i differenziali di prezzo dei biglietti tra i vari aeroporti non subiscano variazioni significative rispetto ai valori odierni

Scenari e prospettive II

Le simulazioni e l'interpretazione dei risultati

- Il **modello alloca la domanda dei territori** (rivalutata in percentuale secondo le ipotesi di *low* e *high demand*) **sui singoli aeroporti**, in funzione dell'utilità generata dagli stessi rispetto all'offerta ipotizzata nei diversi scenari
- In questo modo si ottengono **stime** relative al **traffico passeggeri di ciascun aeroporto**. Il **confronto** tra la **crescita stimata dei passeggeri** e **l'aumento del numero di voli** consente di valutare la **sostenibilità degli scenari considerati**
- In particolare, negli scenari in cui a una forte crescita del numero di voli e della connettività non corrisponde un incremento proporzionale dei passeggeri, emergono condizioni di **scarsa sostenibilità**: i voli presenterebbero **load factor insufficienti** e richiederebbero incentivi superiori alla media per poter risultare economicamente sostenibili

Scenari e prospettive: sintesi dei risultati

Scenari	Scenari di sviluppo (ATM in '000)					Passeggeri attesi ('000)									
	Totale Regione	BLQ	FRL	PMF	RMI	Regione		BLQ		FRL		PMF		RMI	
						Low demand	High demand	Low demand	High demand	Low demand	High demand	Low demand	High demand	Low demand	High demand
1. Market driven strong	123 (+51%)	115 (+48%)	2	2	4	15.884 (40%) - 16.931 (49%)		14.783 - 15.756		236 - 254		238 - 253		626 - 667	
2. Market driven moderate	123 (+51%)	-6 (+40%)			+6	15.835 (39%) - 16.878 (49%)		13.932 - 14.849		231 - 249		238 - 253		1.434 - 1.527	
	123 (+51%)	-6 (+40%)			+6	15.760 (39%) - 16.799 (48%)		14.108 - 15.037		239 - 257		779 - 829		634 - 676	
	123 (+51%)	-6 (+40%)	+6			15.723 (38%) - 16.759 (48%)		13.963 - 14.883		905 - 966		238 - 253		617 - 657	
3. Market driven moderate e extra capacità	129 (+58%)	-6 (+40%)	+6		+6	16.202 (43%) - 17.270 (52%)		13.706 - 14.609		872 - 932		236 - 250		1.388 - 1.478	
	129 (+58%)	-6 (+40%)			+6	16.257 (43%) - 17.328 (53%)		13.835 - 14.746		229 - 247		770 - 819		1.424 - 1.516	
	135 (+65%)	-6 (+40%)	+6	+6	+6	16.619 (46%) - 17.714 (56%)		13.613 - 14.510		866 - 925		761 - 810		1.379 - 1.469	
4. Bologna contingentato e crescita concentrata	123 (+51%)	-20 (+22%)			+20	16.108 (42%) - 17.169 (51%)		12.217 - 13.023		216 - 232		236 - 251		3.439 - 3.662	
	123 (+51%)	-20 (+22%)			+20	15.854 (40%) - 16.899 (49%)		12.752 - 13.593		242 - 261		2.216 - 2.360		643 - 685	
	123 (+51%)	-20 (+22%)	+20			15.733 (38%) - 16.769 (48%)		12.301 - 13.112		2.615 - 2.787		235 - 250		582 - 620	
5. Bologna contingentato e crescita distribuita	135 (+65%)	-20 (+22%)	+11	+10	+11	16.646 (47%) - 17.742 (56%)		12.102 - 12.901		1.397 - 1.491		1.120 - 1.192		2.026 - 2.158	

- Normali dinamiche di riempimento
- Dinamiche di riempimento voli più competitive
- Complesso raggiungere i target e i load factor tipici
- Non sostenibile nelle dinamiche di mercato

- Variazione delle performance operative stimate sino -5%*
- Variazione delle performance operative stimate tra -5% e -10%*
- Variazione delle performance operative stimate tra -10% e -15%*
- Variazione delle performance operative stimate oltre -15%*

Strategie e azioni per una crescita coordinata e condivisa del sistema aeroportuale della Regione Emilia-Romagna I

La 'rete aeroportuale' è definita dalla Direttiva n. 12/2009, come «un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale»

ENAC attribuisce ai sistemi e alle reti aeroportuali la duplice finalità di:

- Garantire il coordinamento del traffico aereo tra più scali, per fronteggiare la crescente domanda di capacità aeroportuale;
- Favorire il superamento degli squilibri tra scali, per promuovere crescita e sviluppo dei territori, senza disperdere i vantaggi conseguenti alla crescita del trasporto aereo.

Le reti aeroportuali in Italia e società di gestione

- Lombardia – Milano-Malpensa, Milano-Linate e Bergamo-Orio al Serio - Sea, Sacbo
- Veneto – Venezia, Treviso, Verona e, fuori dal territorio regionale, Brescia - Gruppo SAVE
- Toscana – Firenze e Pisa – Toscana Aeroporti
- Lazio – Roma-Fiumicino e Roma-Ciampino - Aeroporti di Roma (Fiumicino), Roma-Ciampino
- Campania – Napoli e Salerno-Costa d'Amalfi - GESAC
- Puglia – Bari, Brindisi, Foggia e Taranto-Grottaglie - Aeroporti di Puglia
- Calabria – Crotone, Lamezia Terme e Reggio Calabria - S.A.CAL.
- Sicilia orientale – Catania e Comiso - SAC S.p.A.



Figura 19 - reti territoriali sul territorio nazionale

(1) La Regione Sardegna ha avviato un processo di aggregazione finalizzato alla creazione di una rete con un'unica governance societaria tra gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia.

Strategie e azioni per una crescita coordinata e condivisa del sistema aeroportuale della Regione Emilia-Romagna III

Gli scali della **Regione Emilia – Romagna** sono gestiti da **quattro società a capitale sociale pubblico-privato**, nel caso dell'aeroporto di Bologna, e del **tutto privato** per gli scali di Rimini, Forlì e Parma.

Le molteplici proprietà societarie rappresentano allo stato un **ostacolo** al ricorso al primo strumento di aggregazione, da realizzarsi attraverso il decreto interministeriale, come nel caso della Puglia.

Allo stato attuale non sembrano emergere, nella Regione Emilia Romagna, valutazioni su eventuali forme di aggregazione **dall'unico operatore che sarebbe in grado di proporle**, ovvero l'aeroporto di Bologna.

Quest'ultimo beneficerà, per i prossimi anni, di una crescita importante rispetto all'attuale numero di passeggeri, anche alla luce del fatto che i **movimenti aerei sono lontani dai valori di saturazione** di aeroporti qualificabili come congestionati.

Possibili azioni per una crescita coordinata e condivisa del sistema aeroportuale I

Disapplicazione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco

Obiettivi:

- Stabilire un ristoro fisso in caso di aumento del traffico
- Aumentare il numero dei passeggeri (come registrato negli aeroporti di Trieste, Pescara)

L'addizionale comunale richiede:

- Un provvedimento nazionale di sospensione dell'addizionale.
- Accordo con il MEF sul meccanismo di ristoro e sull'importo complessivo.
- Impegno della Regione a versare al Bilancio dello Stato l'addizionale non corrisposta dai vettori aerei con oneri a carico della finanza regionale (Legge regionale).



Distribuzione del traffico tra aeroporti ed esercizio dei diritti di traffico (Art. 19 Reg. 1008/2008)

Condizioni

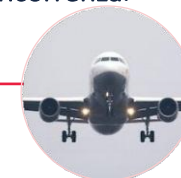
- servano la stessa città o la stessa conurbazione;
- siano serviti da adeguate infrastrutture di trasporto per raggiungere l'aeroporto in meno di novanta minuti;
- siano collegati l'uno all'altro e alla città o alla conurbazione da servizi di trasporto pubblico frequenti, affidabili ed efficienti;
- offrano ai vettori i servizi necessari e non ne pregiudicano le opportunità commerciali.
- impatti ambientali non sostenibili o gravi problemi di carattere ambientale

Soggetti competenti per la ripartizione del traffico

- La distribuzione del traffico è stabilita con **Decreto del Ministro dei trasporti**.
- Il Decreto deve ottenere l'**approvazione della Commissione europea** entro sei mesi dalla notifica (ai sensi dell'art. 19.3).

Criteri per la distribuzione del traffico

- sussistenza dei presupposti - **proporzionali** e **oggettivi**
- individuazione di un criterio di **distribuzione equo e non discriminatorio** ritenuto in linea con i principi di **libera concorrenza**.



Possibili azioni per una crescita coordinata e condivisa del sistema aeroportuale II

Aiuti al funzionamento degli aeroporti

- Concessi agli aeroporti con traffico annuale ≤ 700.000 passeggeri.
- Obiettivo: sostenere la copertura dei costi di esercizio e favorire lo sviluppo dell'aeroporto.
- Limite massimo: **80% del deficit operativo medio per 13 anni dopo l'inizio del regime transitorio** (2014-2027). Esempio: con un deficit medio annuo di 1 milione €, l'aiuto massimo ammissibile è di 10,4 milioni € ($80\% \times 1 \text{ mln} \times 13$).
- Valutazione ex ante comunicata alla **Commissione Europea** che implica la predisposizione di un piano industriale suscettibile di considerare gli **effetti che il finanziamento** e, dunque, l'incentivo alla crescita del traffico aereo può avere nel breve e nel medio termine nell'aeroporto. Questo, da valutarsi assieme alla **catchment area** a disposizione e delle eventuali sovrapposizioni con quella degli **scali limitrofi**
- Il regime di aiuto termina nel 2027, anno entro il quale gli aeroporti dovrebbero raggiungere la piena copertura dei costi.



Aiuti di avviamento alle compagnie aeree

- Destinati al lancio di **nuove rotte** per migliorare la connettività regionale.
- L'aiuto può coprire fino al **50% dei diritti aeroportuali per un periodo massimo di 3 anni**.
- Sono ammissibili solo i costi direttamente connessi alla rotta finanziata.
- La compagnia deve presentare un piano ex ante, **dimostrando che la rotta non sarebbe stata avviata senza l'aiuto**.
- Finalità: consentire che, al termine del periodo agevolato, la rotta diventi autosostenibile.
- **Notifica alla Commissione Europea**



GRAZIE

RPLT
RP legalitax



ITSM
Iccsa Transport and
Sustainable Mobility Center
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI BERGAMO