



COMUNE DI BOLOGNA

Rassegna Stampa

Da 05 settembre 2019 a 09 settembre 2019

Rassegna Stampa

09-09-2019

LETTERE

REPUBBLICA BOLOGNA	09/09/2019	13	Il Marconi via, altro che raddoppio <i>Angela Laeopetta</i>	3
REPUBBLICA BOLOGNA	09/07/2019	14	Lettere - Marconi, Con/industria rifletta <i>Posta Dai Lettori</i>	4

ECONOMIA - ECONOMIA LOCALE

CORRIERE DI BOLOGNA	09/06/2019	9	Ventola: lo scalo investe 200 milioni <i>Redazione</i>	6
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	09/05/2019	36	Aeroporto, industriali in pressing = Il Marconi rischia di retrocedere <i>Riccardo Rimondi</i>	7
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	09/05/2019	37	Cresciamo più del resto d'Italia <i>Riccardo Rimondi</i>	9

LETTERE

2 articoli

- Il Marconi via, altro che raddoppio
- Lettere - Marconi, Con/industria rifletta



Il Marconi via, altro che raddoppio

Angela Iacopetta

Repubblica Bologna di giovedì 5 settembre riporta la dichiarazione del presidente di Confindustria Emilia Centro, Valter Caiumi sull'aeroporto di Bologna: "Dobbiamo immaginare una infrastruttura con il doppio dei passeggeri, avvicinandoci a 20 milioni all'anno. Se non cambiamo passo rischiamo la retrocessione". Forse non sa, o forse sa, che l'attuale aeroporto è così vicino alla città perché inizialmente era un aeroclub per ricchi amatori. Oggi invece è una infrastruttura che difficilmente può ancora rimanere compatibile con la città. Uno studio sulla salute dei cittadini del Navile più esposti al rumore aeroportuale va in quel senso (maggior consumo di psicofarmaci, di farmaci ipertensivi, aumento visite Orl ecc). L'impossibilità da parte degli amministratori locali di fare rispettare prescrizioni contenute nella valutazione d'impatto ambientale, come ad esempio il

contenimento dei sorvoli sulla città di Bologna, è un altro segnale. Nel 2018, Bologna è stata interessata da una media di 195 movimenti al giorno. Chi subisce il maggior disagio non sono la totalità dei suoi 388.500 abitanti, ma circa il 10%. Le scuole dell'infanzia maggiormente impattate dal rumore sono solo alcune, rispetto alle quali uno studio ha messo in evidenza una esposizione fuori norma e significativa. La lista delle incompatibilità non si esaurisce qui. Salute, qualità di vita, patrimonio, il presidente Valter Caiumi, che parlando a nome degli industriali dice di avere "fame di crescita", forse non immagina gli effetti di un raddoppio di passeggeri sulla popolazione residente. O invece, lo sa e punta a spostare l'aeroporto altrove.



Lettere

Viale Silvani, 2
40122, Bologna

E-mail

Per scrivere alla
redazione
bologna@repu
bblica.it



Peso: 13%



Marconi, Confindustria rifletta

Paolo Serra - Comitato per la compatibilità tra Aeroporto e Città di Bologna

Stimato signor Caiumi, leggiamo costernati le sue dichiarazioni sulle magnifiche e progressive sorti dell'aeroporto Marconi. Evidentemente lei non abita a Bologna, tantomeno nella sua zona nord, altrimenti si sarebbe ben guardato dall'auspicarne un raddoppio dell'attuale attività come condizione per lo sviluppo industriale del bacino di utenza. Le basterà dare un'occhiata ad una schermata di Google map per notare che lo sbocco della pista 12 è contiguo a un'area dove vivono, studiano e lavorano circa 40.000 persone, martoriate ogni giorno da circa 90 sorvoli di media. Si tratta delle zone Pescarola/Noce, Marco Polo, Beverara, Arcoveggio, Croce Coperta, San Donino, Corticella e ultimamente Castel Maggiore, nelle quali qualsiasi attività civile - conversare, ascoltare, studiare, lavorare - viene continuamente interrotta causa

passaggi di aerei a bassa quota (70 in decollo e 20 in atterraggio). Già oggi la condizione è insopportabile, come dimostrato dal dossier 2019 del nostro comitato, da molti articoli sui giornali e dallo studio sanitario Arpae 2018. Speriamo che lei capisca che se il Marconi non abatterà l'effetto sulla città, sull'esempio di altri aeroporti europei, sarà impossibile continuare ad auspicarne la crescita in sede ma si dovrà urgentemente trovargliene una nuova, magari più centripeta nei confronti del bacino e, certamente, più lontana da agglomerati densamente abitati.



ECONOMIA - ECONOMIA LOCALE

3 articoli

- Ventola: lo scalo investe 200 milioni
- Aeroporto, industriali in pressing = Il Marconi rischia di retrocedere
- Cresciamo più del resto d'Italia

**Aeroporto****Ventola:
lo scalo investe
200 milioni**

Lo scalo Marconi, lo assicura l'amministratore delegato Nazzareno Ventola, punta sugli investimenti. Praticamente una risposta al presidente di Confindustria Emilia Centro che ieri sollecitava investimenti massicci in vista di un raddoppio — reale o auspicato — dei passeggeri. «Abbiamo chiuso il mese di agosto con un aumento vicino al 7% di traffico e il progressivo di questo

anno è 9,7%. A fine anno dovremmo superare l'8% di crescita». Queste le parole di Ventola, a margine dell'Italian equity week a Milano. «Guardare ad altri voli — ha aggiunto — è la nostra attività continua. Il piano per i prossimi 5 anni è di circa 200 milioni. Nel 2014 — anno della quotazione — avevamo una crescita con un livello di Ebitda superiore ai 20 milioni. Potremmo raddoppiare».



Peso: 5%



Aeroporto, industriali in pressing

RIMONDI e TASSI
 ■ Alle pagine 4 e 5

Caiumi: «Così si retrocede». Ma Postacchini: «Galoppiamo»

CONFINDUSTRIA «SETTIMI PER TRAFFICO, DOBBIAMO SALIRE IN CLASSIFICA»

«Il Marconi rischia di retrocedere»

«SE NON cambiamo passo, rischiamo la retrocessione». Alla sua prima relazione dal palco di Farete (la due giorni degli industriali in programma in Fiera ieri e oggi) come presidente di Confindustria Emilia, Valter Caiumi lancia l'allarme sull'Aeroporto. Forse a sorpresa, visti i dati di continua crescita registrati dal Marconi in termini di passeggeri e bilancio: gli ultimi pubblicati ieri, parlano di 914.000 passeggeri ad agosto (+7,8%) e 6,3 milioni nei primi 8 mesi dell'anno (+9,7%). Ma per il numero uno degli industriali bolognesi, modenesi e ferraresi non basta: «Con 8,5 milioni di passeggeri attuali, se vogliamo dire la nostra tra 10 anni, dobbiamo immaginare un'infrastruttura in grado di gestire più del doppio dei passeggeri attuali, avvicinandoci a 20 milioni di utenti per anno». Un obiettivo dettato dalla crescita prevista del traffico aereo mondiale («segnerà +100% da qui al 2035») e, soprattutto, dal bacino d'utenza, che per il numero uno di Confindustria Emilia do-

vrebbe giustificare numeri più elevati degli attuali 8,5 milioni di passeggeri all'anno: «Nel primo semestre 2019 l'aeroporto di Bologna è settimo per traffico passeggeri – sottolinea Caiumi – se considerassimo anche solo la nostra area unita, che ricordiamo conta tra Bologna, Ferrara e Modena 2,1 milioni di abitanti, ci verrebbe spontaneo pensare che dobbiamo salire nel ranking».

IL PROBLEMA è che altri hub, sostiene Caiumi, nei prossimi anni investiranno di più: «Se guardiamo fuori da casa nostra, vediamo che altri stanno avanzando, già da anni, piani di sviluppo a medio lungo termine, molto sfidanti, che almeno triplicano i nostri obiettivi, per ridefinire le loro leadership e anticipare chi correrà più piano». Il leader degli industriali porta un esempio in particolare: «I dati dicono che dal 2017 al 2025 l'aeroporto di Venezia investirà circa un miliardo, tre volte i nostri investimenti». E questo, per Confindustria (che attra-

verso la Camera di commercio è indirettamente azionista del Marconi), è un problema: «Quando c'è industria le connessioni sono indispensabili, non si vola solo per turismo».

E PER RIMANERE al passo con il resto d'Italia, insiste Caiumi, bisogna immaginare un Marconi più che raddoppiato nei passeggeri. Ma il discorso non riguarda solo la società di gestione dell'Aeroporto, bensì l'intero sistema: «Serve uno sforzo strategico di tutti noi, della nostra regione, dei territori. Ci vuole visione e coraggio per avere equivalenza di leadership tra imprese e infrastrutture. La facciamo facile? Può darsi. Ma il fare o il non fare dipende da noi, questo settimo posto non ci rappresenta». E, appunto, «se non cambiamo passo rischiamo la retrocessione».

Riccardo Rimondi

Farete, sos di Caiumi: «Puntare a 20 milioni di passeggeri entro il 2030»



**IMPEGNO
DI TUTTI**

«Serve uno sforzo strategico di tutti noi, della nostra regione, dei territori: ci vuole visione e coraggio»

L'AVANZATA

CAIUMI: «SE GUARDIAMO FUORI DA CASA NOSTRA VEDIAMO CHE ALTRI STANNO AVANZANDO PIANI DI SVILUPPO A MEDIO LUNGO TERMINE»



Peso: 1-8%,36-61%

800**LE IMPRESE IN FIERA**

È il numero delle aziende coinvolte nell'ottava edizione di Farete, presenti tra gli stand e gli oltre 80 workshop in programma ieri e oggi sui 30.000 metri quadrati espositivi distribuiti tra i padiglioni 15, 16 e 18 della Fiera

3.268**LE ASSOCIATE**

Sono le aziende oggi associate a Confindustria Emilia Area Centro, la territoriale degli industriali di Bologna, Modena e Ferrara nata nel 2017 che, da quest'anno vede alla guida Valter Caiumi, già presidente di Confindustria Modena

32**PAESI**

È il numero di Stati da cui provengono i 79 operatori internazionali presenti all'interno dell'International Club, per un totale di oltre 1.000 appuntamenti b2b già fissati, a cui si aggiungono i 30 buyers presenti alla Borsa del Turismo industriale alla terza edizione

L'autonomia

«C'è convenienza a puntare su di noi e lasciarci correre, ma in un contesto di un Paese pulito e unito», spiega il leader degli industriali

**La Regione**

Su una possibile alleanza Pd-M5S Caiumi non commenta, ma assicura: «Col governo regionale abbiamo lavorato bene in questi anni»

Politica

«Non avevamo tempo da perdere – il commento sulla nascita dell'esecutivo– anzi ne abbiamo consumato tanto in questi 14 mesi»



Valter Caiumi,
presidente di
Confindustria
Emilia



Peso: 1-8%,36-61%

L'AEROPORTO «LE INFRASTRUTTURE DEL TERRITORIO NON SAREBBERO ALL'ALTEZZA» «Cresciamo più del resto d'Italia»

Postacchini: «Non possiamo investire oltre le stime del Masterplan»

di RICCARDO RIMONDI

«**PERCHÉ** dovremmo retrocedere, se stiamo galoppando di gran lunga sopra la media nazionale?». Nella platea di Farete, ad ascoltare l'allarme di Caiumi sull'aeroporto, c'era anche il presidente del Marconi Enrico Postacchini. Che, però, ricorda come nei piani di crescita nessun aeroporto sia perfettamente autonomo ma debba sempre rapportarsi con il resto del sistema.

Presidente, cosa pensa dei rilievi del leader di Caiumi?

«Le nostre aspirazioni sono di crescita oggettiva e programmata. L'aeroporto negli ultimi 10 anni è cresciuto un punto e mezzo in più rispetto alla media nazionale. La crescita è progressiva. E i dati della semestrale sono eclatanti, è fuori di dubbio che questo sia uno degli aeroporti che crescono di più nel Paese. E anche dove caliamo, come nel traffico merci, caliamo meno di altri, in Italia e in Europa. Poi, se avere coraggio significa superare le stime di crescita questo purtroppo non è possibile: facciamo parte di un sistema monitorato da Enac che si rifa al ministero dell'Ambiente e agli enti territoriali».

Quali sono, oggi, le aspettative del Marconi?

«Le nostre stime di crescita oggi sono legate a un Masterplan 2016-2030 che vede una proiezione di passeggeri fino a 12,5 milioni. Gli investimenti che andremo

ad affrontare sono tarati su questi numeri».

Resta il fatto che un hub come Venezia prevede investimenti tripli rispetto a noi. Non rischia di allargarsi il gap tra loro e noi?

«La concorrenza è spietata, ma bisogna fare i numeri in casa propria. Da noi non verrebbe tollerato un investimento superiore a stime di crescita. Noi non siamo privati, siamo parte di un sistema. Gli investimenti vengono condivisi, tarati, accettati e vidimati dal sistema. Questo non significa non avere coraggio, lungimiranza e progetti, ma dal punto di vista dell'ap-
peal non siamo ancora Roma, Venezia o Milano».

Se però siamo il settimo aeroporto italiano, davanti al Marconi non ci sono solo loro.

«Bisogna vedere che passeggeri abbiamo, noi siamo cresciuti molto su passeggeri internazionali e di linea. La crescita che vantiamo è anche sui servizi».

Quindi l'auspicio dei 20 milioni di passeggeri al 2020 è irraggiungibile?

«Il Masterplan al 2030 ha altri numeri, che non dipendono da noi. I nostri investimenti sono tarati sulla stima di crescita, che fanno l'Enac e altri soggetti che fanno parte di un sistema da cui noi dipendiamo, perché lavoriamo su concessione».

Il resto del mondo, però, crescerà del 100% stando alle stime.

«Le stime di crescita del 100% sono tali nel mondo, ma non in Italia. L'Italia può avere verosimilmente il 30 o il 50%, dipende dalle aree».

Non teme che l'Aeroporto possa retrocedere?

«Perché dovremmo retrocedere se stiamo galoppando di gran lunga sopra la media nazionale? Le infrastrutture territoriali non sarebbero nemmeno all'altezza di una crescita così repentina dell'Aeroporto. C'è tutto un sistema, stradale e ferroviario per esempio, che si deve adeguare. Quello di Confindustria è un discorso generale, in cui l'Aeroporto è una delle componenti».

E su cosa si può agire?

«Bisogna accelerare gli investimenti. Se entro quest'anno la conferenza dei servizi si chiude positivamente, nel 2020 la società può iniziare ad avviare le gare e avviare i primi cantieri».

Pensa che comunque Confindustria abbia fiducia nell'azione del management?

«Credo proprio di sì: è parte della governance della società, ha sempre condiviso i passaggi e continua a dividerli».

» RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CONFRONTO

«L'hub di Venezia prevede investimenti tripli rispetto ai nostri»

INDICATORI POSITIVI

«Siamo cresciuti molto su passeggeri internazionali e di linea, ma oltre a questo abbiamo fatto passi avanti anche con i servizi»

«SIAMO PARTE DI UN SISTEMA»

POSTACCHINI: «LA CONCORRENZA È SPIETATA, MA BISOGNA FARE I NUMERI IN CASA PROPRIA»

«SERVE UN ADEGUAMENTO»

IL PRESIDENTE DEL MARCONI: «C'È TUTTO UN SISTEMA, STRADALE E FERROVIARIO, CHE SI DEVE ADEGUARE»

VERSO IL FUTURO

«SE ENTRO L'ANNO LA CONFERENZA DEI SERVIZI SI CHIUDE POSITIVAMENTE - DICE POSTACCHINI - NEL 2020 SI POSSONO AVVIARE LE GARE»



Peso: 67%



Enrico Postacchini



Peso: 67%