



**Comune
di Bologna**

Rassegna Stampa

dal 04 settembre 2024 al 09 settembre 2024

Rassegna Stampa

05-09-2024

IL COMUNE

RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	05/09/2024	33	Aeroporto ancora nel mirino delle categorie: «Deve cambiare» = Marconi, sferzata degli industriali «Il nostro scalo deve cambiare» <i>Ros Carb</i>	2
CORRIERE DI BOLOGNA	04/09/2024	2	La città e le scelte da fare = La città e le scelte da fare <i>Redazione</i>	4

IL COMUNE WEB

bolognatoday.it	04/09/2024	1	Lepore: "Bene un sistema regionale degli aeroporti, ma non risolve i problemi del Marconi" <i>Redazione</i>	6
ILRESTODELCARLINO.IT	05/09/2024	1	Marconi, sferzata degli industriali: "Il nostro scalo deve cambiare" <i>Redazione</i>	8

MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA	07/09/2024	7	«Abbiamo fatto partire 3 milioni di passeggeri» Marconi, scatta lo sciopero dell'handling <i>Redazione</i>	9
---------------------	------------	---	---	---

I disservizi dello scalo

Aeroporto ancora nel mirino delle categorie: «Deve cambiare»

Servizio a pagina 5

Marconi, sferzata degli industriali «Il nostro scalo deve cambiare»

«È strategico, è giusto che tutti facciano molta più attenzione di quella data fino adesso»
Il primo cittadino: «Sì a un sistema aeroportuale regionale, ma non risolve la qualità dei servizi»

Sull'aeroporto serve un cambio di passo. Lo chiede da tempo Confindustria Emilia Centro, e lo ribadisce anche ieri a margine di 'Farete', la kermesse dedicata alle imprese del nostro territorio, il presidente degli industriali di Bologna, Ferrara e Modena, Valter Caiumi.

«L'aviazione è indispensabile. Noi abbiamo iniziato a parlarne cinque o sei anni fa, mettendo anche una certa attenzione e forse anche un po' di allarme, perché cercavamo di stimolare un cambiamento. Cambiamento che doveva partire per tempo e che, non c'è dubbio che, per quanto possa partire presto, è sempre tardi», incalza Caiumi. Il presidente di Confindustria Emilia, in effetti, non è nuovo a critiche nei confronti dello scalo, tant'è che a fine 2023, al 'Carlino', aveva fatto presente

della necessità di «un progetto in grande stile, con spazi e stanziamenti adeguati, che tenga conto delle linee di sviluppo dei prossimi 20-30 anni».

I problemi del Marconi sono noti, con lo scalo finito sotto la lente anche di Enac, l'autorità italiana di regolamentazione dell'aviazione, ma anche dello stesso sindaco Matteo Lepore che quest'estate ha scritto ai vertici del nostro scalo sotto pressione per il down informatico, le code e i disagi relativi ai cantieri per il restyling dell'aeroporto.

È, poi, di pochi giorni fa la dichiarazione del presidente Pierluigi Di Palma che sottolineava le criticità del nostro scalo, tra i più congestionati d'Italia, sulla necessità di un sistema aeroportuale regionale così da valorizzare anche gli scali più piccoli, e la necessità di tagliare i voli del Marconi da 30 movimenti opera-

tivi a 20.

«L'aeroporto di Bologna è strategico per la nostra territorialità e, a questo, è giusto che tutti facciano molta attenzione, più di quella che c'è stata nel tempo», sferza Caiumi.

Per il sindaco Lepore è giusto puntare – come rilanciato anche dal candidato di centrosinistra Michele de Pascale – «su un sistema regionale per potenziare i servizi, ma questo non risolve il problema della qualità dei servizi del Marconi». Ed è proprio sulla qualità dei servizi che il primo cittadino avverte il Marconi, dopo il 'braccio di ferro' di quest'estate: «Sono stati presi degli impegni, vedremo nelle prossime settimane insieme all'aeroporto se verranno mantenuti...».

ros. carb.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CONFINDUSTRIA EMILIA

**«L'aviazione
è indispensabile
Noi abbiamo iniziato
a parlarne anni fa
con un po' di allarme»**



Peso: 29-1%, 33-54%

Il futuro dell'ex Breda

MAURIZIO MARCHESINI



«Per noi il caso lia è chiuso»

«E spero che resti a Bologna»

«Per noi, per quella compagine che era nata attorno a questo progetto, è una vicenda chiusa». Lo ribadisce Maurizio Marchesini, patron dell'omonimo colosso del packaging che con altri imprenditori (Gruppioni, Stirpe e Benedetto) aveva presentato un'offerta alternativa per Industria Italiana autobus, ma il Mimit ha preferito quella di Seri Industrial. «Gruppioni sta andando avanti con altri investimenti... Come bolognese, auspico che si continui l'attività produttiva».

Passeggeri in coda all'aeroporto Marconi



Peso:29-1%,33-54%

LA CITTÀ E LE SCELTE DA FARE

di **Franco Mosconi**

Che cos'è Bologna? Nell'estate che sta volgendo al termine la domanda è tornata in auge dopo l'ormai famoso articolo apparso sul New York Times, che ha parlato di Bologna come di un «Inferno turistico». Nel dibattito a più voci che ne è seguito, rappresentati delle Istituzioni ed esponenti del mondo economico hanno contribuito a collocare il casus belli (le dinamiche in atto nel Quadrilatero, diciamo così) in un più ampio contesto. Per giudizio condiviso, le conseguenze sul mercato immobiliare cittadino dei ragguardevoli flussi turistici in entrata rappresentano l'aspetto più

sensibile di tutta la questione. Difatti, si è ridotta fortemente le possibilità per i giovani studenti fuori sede, desiderosi di frequentare l'Alma Mater Studiorum, di trovare una sistemazione decorosa a prezzi ragionevoli. E difficoltà non dissimili incontrano i giovani talenti che nel sistema-Bologna, basato su ricerca di eccellenza e imprese leader, possono trovare un'opportunità di vita e lavoro.

Ritorna quindi la domanda di fondo: che cos'è Bologna? Concentriamo la nostra attenzione sull'economia reale. Alcune recenti elaborazioni condotte da Guido Caselli, direttore dell'Ufficio studi

Unioncamere Emilia-Romagna, ci dicono innanzitutto che, nell'economia bolognese, l'industria (in senso stretto) contribuisce per un quarto alla formazione del valore aggiunto; cifra che sale al 30 per cento se vi sommiamo le costruzioni.

continua a pagina 2

L'editoriale

La città e le scelte da fare

In secondo luogo, il confronto tra Bologna e altre città metropolitane (o province) fa emergere percentuali di valore aggiunto industriale simili nei casi di Padova e Varese, mentre a Bergamo e Brescia, così come a Modena, l'incidenza è ancora più elevata, superiore al 35 per cento (il 40 per cento per Modena). Torino, Firenze e Verona, tre città con notevoli tradizioni manifatturiere e fra le principali mete turistiche del Belpaese, si collocano su un gradino più basso (intorno al 25 per cento fra manifattura e costruzioni). Un caso a parte è, naturalmente, Milano dove al peso ridotto dell'industria fa riscontro l'elevata incidenza delle attività terziarie (si pensi alla finanza e a una città da 16 milioni di presenze turistiche). In terzo luogo, com'è noto, dappertutto la maggior parte del valore aggiunto, oggi più di ieri, deriva dai servizi (o terziario): il 70 per cento circa nell'economia bolognese. Ebbene, sempre grazie alle sue elaborazioni, Caselli è riuscito a identificare il peso del turismo: «Bologna – egli afferma – ha contato oltre 5 milioni di presenze turistiche nel 2023. Se confrontiamo

il dato con quello del 2008 abbiamo una crescita del 68 per cento, la più alta nel Paese. Per ogni abitante si contano 5,2 presenze turistiche, nel 2008 eravamo a 3,2. L'incidenza del valore aggiunto turistico a Bologna nel 2023 sul totale è dell'11,5 per cento». L'economia reale, per restare al terreno scelto in questa prima analisi, conferma che Bologna è molte cose: una città che ha saputo consolidare una robusta base manifatturiera, spingendola verso produzione sempre più avanzate grazie alla contaminazione col mondo della scienza e della tecnologia; una città, al contempo, che ha saputo sviluppare una vocazione turistica grazie alle sue tante risorse: dal patrimonio storico-artistico alla cultura e al cinema, passando per la cucina e lo sport. Queste due macro-specializzazioni possono continuare a convivere? Questa appare, oggi, la questione cruciale. Esse condividono un grande pregio: mettono Bologna e i bolognesi, pur con modalità diverse, in contatto col mondo. Ma c'è anche una differenza di non breve

momento, da cui una parte rilevante delle difficoltà attuali.

L'internazionalizzazione dell'industria, con i flussi di import-export e con gli investimenti diretti esteri in entrata e in uscita, ha come orizzonte di riferimento, per l'appunto, l'economia globale. Al contrario, l'internazionalizzazione del turismo è concentrata sulla città, a cominciare da quella dislocata all'interno dei Portici, senza dimenticare la congestione del traffico all'aeroporto Marconi.

Le imprese sanno (già) navigare nel mare aperto della concorrenza globale, mentre nella gestione del turismo lo status quo appare



Peso: 1-9%, 2-18%

difficilmente sostenibile. La scelta, insomma, fra «turistopoli e grande città universitaria», per citare le due interviste pubblicate la scorsa settimana da questo giornale, richiede scelte di governo corali da parte di tutte le Istituzioni. A parlare sono stati Federico Condello, delegato agli studenti dell'Alma Mater e Raffaele Laudani, assessore all'Urbanistica e alla conoscenza: i loro rispettivi punti di vista

rappresentano un'efficace sintesi della posta in gioco e della complessità delle decisioni da prendere. Mai come oggi il tempo s'è fatto breve.

Franco Mosconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:1-9%,2-18%

Lepore: "Bene un sistema regionale degli aeroporti, ma non risolve i problemi del Marconi"

Tante le criticità emerse nel corso dell'estate, alle quali il Cda dell'aeroporto si è impegnato a trovare soluzioni "per migliorare i servizi dello scalo"

REDAZIONE



QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE WHATSAPP DI BOLOGNATODAY

Dopo un'estate di fuoco per l'aeroporto Marconi, caratterizzata da lunghe code, disagi per i passeggeri e attese interminabili, il nodo del trasporto aereo in Emilia-Romagna torna al centro del dibattito.

Lepore: "Sistema regionale non risolve il problema del Marconi"

Questa volta a parlarne è il sindaco di Bologna, Matteo Lepore, che nelle scorse settimane non ha certo risparmiato appunti e critiche – anche molto severe – allo scalo bolognese. Lepore apre alla proposta arrivata da diversi esponenti politici, tra cui il viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Galeazzo Bignami, di creare una sinergia tra i diversi aeroporti della regione, distribuendo meglio il traffico aereo.

Una giornata tra i passeggeri dell'aeroporto: "Dopo giorni di caos tiriamo un sospiro di sollievo"

"Sono favorevole a un sistema regionale per potenziare i servizi – dice il sindaco di Bologna a margine dell'assemblea generale di Confindustria Emilia, che ha aperto l'ultima edizione di Farete – ma questo non risolve il problema della qualità dei servizi del Marconi".

"Sono stati presi degli impegni, vedremo nelle prossime settimane insieme all'Aeroporto se verranno mantenuti", si limita a dire Lepore.

Gli impegni del Cda del Marconi

A inizio agosto il consiglio di amministrazione di Aeroporto di Bologna si è riunito e "il management ha illustrato le azioni e gli interventi condivisi con Enac al fine di migliorare i livelli di servizio dello scalo" fino al termine dell'estate, a fronte "dello straordinario flusso di passeggeri rilevato nelle ultime settimane in talune fasce della giornata".

L'azienda ha "rinnovato l'apertura al dialogo con i propri stakeholders, da svolgersi debitamente nelle opportune sedi, con piena disponibilità al confronto ed alla discussione costruttiva e propositiva. Indipendentemente dalle iniziative già assunte – aveva fatto sapere l'azienda – il CdA ha dato indicazione al management di dare massima priorità ad

ulteriori azioni volte a migliorare la qualità dei servizi forniti ai passeggeri”. E adesso il sindaco Lepore chiede che le migliorie - tra cui più posti a sedere e tempi d'attesa più contenuti per i passeggeri - diventino fatti.

Marconi, sferzata degli industriali: "Il nostro scalo deve cambiare"

"È strategico, è giusto che tutti facciano molta più attenzione di quella data fino adesso". Il primo cittadino: "Sì a un sistema aeroportuale regionale, ma non risolve la qualità dei servizi".

REDAZIONE



Sull'aeroporto serve un cambio di passo. Lo chiede da tempo Confindustria Emilia Centro, e lo ribadisce anche ieri a margine di 'Farete', la kermesse dedicata alle imprese del nostro territorio, il presidente degli industriali di Bologna, Ferrara e Modena, Valter Caiumi.

"L'aviazione è indispensabile. Noi abbiamo iniziato a parlarne cinque o sei anni fa, mettendo anche una certa attenzione e forse anche un po'

di allarme, perché cercavamo di stimolare un cambiamento. Cambiamento che doveva partire per tempo e che, non c'è dubbio che, per quanto possa partire presto, è sempre tardi", incalza Caiumi. Il presidente di Confindustria Emilia, in effetti, non è nuovo a critiche nei confronti dello scalo, tant'è che a fine 2023, al 'Carlino', aveva fatto presente della necessità di "un progetto in grande stile, con spazi e stanziamenti adeguati, che tenga conto delle linee di sviluppo dei prossimi 20-30 anni".

I problemi del Marconi sono noti, con lo scalo finito sotto la lente anche di Enac, l'autorità italiana di regolamentazione dell'aviazione, ma anche dello stesso sindaco Matteo Lepore che quest'estate ha scritto ai vertici del nostro scalo sotto pressione per il down informatico, le code e i disagi relativi ai cantieri per il restyling dell'aeroporto.

È, poi, di pochi giorni fa la dichiarazione del presidente Pierluigi Di Palma che sottolineava le criticità del nostro scalo, tra i più congestionati d'Italia, sulla necessità di un sistema aeroportuale regionale così da valorizzare anche gli scali più piccoli, e la necessità di tagliare i voli del Marconi da 30 movimenti operativi a 20.

"L'aeroporto di Bologna è strategico per la nostra territorialità e, a questo, è giusto che tutti facciano molta attenzione, più di quella che c'è stata nel tempo", sferza Caiumi.

Per il sindaco Lepore è giusto puntare – come rilanciato anche dal candidato di centrosinistra Michele de Pascale – "su un sistema regionale per potenziare i servizi, ma questo non risolve il problema della qualità dei servizi del Marconi". Ed è proprio sulla qualità dei servizi che il primo cittadino avverte il Maconi, dopo il 'braccio di ferro' di quest'estate: "Sono stati presi degli impegni, vedremo nelle prossime settimane insieme all'aeroporto se verranno mantenuti...".

Il 24 settembre «Abbiamo fatto partire 3 milioni di passeggeri» Marconi, scatta lo sciopero dell'handling

Dopo un'estate di disagi causati dai cantieri che attraversano il terminal e persino da un blackout informatico al software Microsoft, è di nuovo rischio caos all'aeroporto di Bologna. Terminato il periodo di garanzia, riprende la lotta dei lavoratori delle società di handling Adb Ffm, Gh Aviation Services e Aviapartner per ottenere il premio di sito; una strategia, secondo i sindacati, per redistribuire tra gli addetti dello scalo i profitti derivanti dall'aumento del traffico dello scalo, che solo qualche giorno fa ha comunicato il raggiungimento di un milione e 100 mila passeggeri nel mese di agosto per un totale di oltre 3 milioni nel periodo estivo. Martedì 24 settembre è previsto, infatti, un nuovo sciopero di 24 ore degli

addetti dell'handling.

«I tre milioni di passeggeri in tre mesi — sottolineano Filt-Cgil, Fit-Cisl, UilTrasporti e Ugl Ta — li abbiamo fatti partire noi in un terminal già sottodimensionato, costantemente affollato, in un piazzale torrido con bus spesso senza aria condizionata. Tutto questo con rischi per la sicurezza di lavoratori e passeggeri». Ecco perché, spiegano le sigle territoriali, «continuiamo la battaglia per il riconoscimento di un premio, che definiamo di sito, ma che potrebbe avere qualsiasi altro nome, che le aziende che operano per il gestore e di handling devono concordare per le loro lavoratrici e i loro lavoratori, che non c'entra e vada al di là della normale contrattazione». «Notiamo, peraltro, che in

questi giorni Adb ha acquistato una pagina sui quotidiani per ringraziare tutti, esclusi i lavoratori. Una vergogna», denunciano. «Approfittiamo quindi noi — rilanciano allora Filt-Cgil, Fit-Cisl, UilTrasporti e Ugl Ta — per ringraziare tutto il personale per il suo fondamentale contributo alla crescita dell'aeroporto di Bologna. Il sito aeroportuale è una cittadella nella quale i lavoratori di gestione e handlers sono presenti ogni giorno a ogni ora, facendo tutto ciò che possono per far partire i voli in sicurezza. Devono essere posti al centro».

Al. Te.

Da sapere

● Martedì 24 settembre è previsto un nuovo sciopero di 24 ore degli addetti dell'handling dell'aeroporto Marconi

● I lavoratori in appalto del Marconi e i sindacati da tempo chiedono l'istituzione di unico premio di risultato per tutti quelli che operano nello scalo



Peso: 19%