

## Intervento 16 marzo 2026 – Luca Bocchialini

Intervengo oggi portando il mio punto di vista sia come cittadino interessato allo sviluppo del territorio, sia come operatore del settore aeronautico, cercando di offrire anche una prospettiva tecnica sul funzionamento del trasporto aereo.

Il punto centrale del mio intervento è molto semplice: oggi gli aeroporti non funzionano più come infrastrutture isolate, ma come parti di un sistema.

Per questo motivo ritengo che il concetto di “sovrapposizione aeroportuale”, che per molti anni ha guidato alcune analisi sul trasporto aereo, non rappresenti più in modo adeguato la realtà attuale del settore.

Negli ultimi vent’anni il mercato aeronautico è cambiato profondamente e continua a evolversi rapidamente. La domanda di mobilità aerea è cresciuta in modo significativo e il trasporto aereo è diventato sempre più accessibile a una platea molto ampia di cittadini.

Un ruolo determinante in questa trasformazione è stato svolto dalle compagnie low cost, che hanno ampliato enormemente il numero di destinazioni disponibili e reso il viaggio aereo una modalità di spostamento quotidiana per milioni di persone.

Questo cambiamento ha avuto una conseguenza molto chiara nel comportamento dei passeggeri: oggi le persone tendono sempre più a preferire aeroporti vicini al proprio luogo di residenza, evitando spostamenti lunghi e complessi per raggiungere scali più grandi.

Decollare dal proprio territorio significa infatti ridurre tempi e costi complessivi del viaggio e rende il trasporto aereo più competitivo anche rispetto ad altre modalità di mobilità.

In questo contesto molti aeroporti regionali sono diventati pienamente sostenibili anche in presenza di altri scali relativamente vicini, perché intercettano una domanda di mobilità locale che in passato non esisteva o era molto più limitata.

Un esempio interessante per comprendere la necessità di ragionare in termini di sistema è rappresentato proprio dall’aeroporto di Bologna.

Dal punto di vista istituzionale ed economico viene spesso descritto come uno scalo ancora con margini di crescita.

Tuttavia, confrontandosi con chi opera quotidianamente in aeroporto emerge spesso una percezione diversa.

Parlo anche per esperienza diretta, essendo basato al Marconi, ma riportando anche il punto di vista di colleghi piloti, personale aeroportuale e operatori della sicurezza.

La percezione diffusa è quella di un’infrastruttura già oggi molto sollecitata, con spazi limitati e con margini di espansione non sempre semplici da realizzare a causa dei vincoli urbanistici e territoriali.

Questa situazione può avere effetti concreti sulla qualità delle operazioni, sull'esperienza dei passeggeri e anche sulla qualità della vita dei cittadini residenti nelle aree circostanti.

In un contesto come questo, una distribuzione più equilibrata del traffico all'interno del sistema aeroportuale regionale potrebbe generare benefici diffusi.

Naturalmente un'eventuale riduzione dei voli su uno scalo comporterebbe un impatto economico diretto sulla società di gestione. Ed è proprio per questo motivo che diventa fondamentale ragionare in termini di sistema e non di singoli aeroporti isolati.

Una gestione integrata permetterebbe infatti di redistribuire traffico, investimenti e opportunità di sviluppo all'interno dello stesso sistema aeroportuale regionale.

È naturale che all'interno di un sistema aeroportuale esista uno scalo principale che svolge una funzione trainante. Nel caso dell'Emilia-Romagna questo ruolo è chiaramente svolto dall'aeroporto di Bologna, che rappresenta oggi il principale punto di accesso internazionale della regione.

La presenza di uno scalo leader non deve essere interpretata come un elemento di squilibrio, ma come una componente fisiologica di qualsiasi sistema aeroportuale.

Ciò che conta è che la crescita dello scalo principale avvenga in sinergia con gli altri aeroporti regionali e non in competizione con essi.

È importante sottolineare che questo modello non rappresenta un esperimento teorico, ma una realtà già consolidata in diverse parti d'Italia.

Un esempio significativo è rappresentato da Aeroporti di Puglia, che gestisce in modo unitario gli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto. All'interno di questo sistema Bari rappresenta il principale motore di traffico, affiancato dal contributo significativo di Brindisi, mentre gli altri aeroporti trovano una loro collocazione specifica nella strategia complessiva.

L'aeroporto di Taranto, ad esempio, in passato ha attraversato difficoltà operative; oggi invece ha sviluppato una nuova vocazione industriale nel settore aeronautico e aerospaziale. Foggia, pur presentando diverse limitazioni infrastrutturali, continua a essere sostenuto all'interno della logica di sistema.

Un altro esempio è rappresentato da Toscana Aeroporti, che gestisce gli scali di Pisa e Firenze. La distanza tra i due aeroporti è relativamente ridotta — circa 65 chilometri in linea d'aria — ma entrambi prosperano grazie a una gestione integrata.

Un caso emblematico riguarda i frequenti dirottamenti da Firenze verso Pisa, dovuti alle limitazioni operative dello scalo fiorentino. In un sistema integrato questi movimenti non rappresentano una perdita economica per il territorio, ma una semplice riallocazione interna delle operazioni, con evidenti benefici organizzativi ed economici.

Infine, è importante ricordare che il mercato aeronautico contemporaneo è estremamente dinamico. Il network delle compagnie low cost è oggi molto esteso e consente di aprire nuove rotte con una relativa facilità rispetto al passato.

Per esperienza diretta posso dire che il mercato italiano rappresenta una delle aree più importanti per queste compagnie, al punto che diversi aeroporti nazionali sono diventati vere e proprie basi operative, con aeromobili e personale stazionati stabilmente.

Questo tipo di sviluppo genera occupazione diretta, indotto economico e nuove opportunità per il territorio.

Allo stesso tempo non bisogna dimenticare il ruolo delle compagnie tradizionali, le cosiddette "major", come ITA Airways, Lufthansa o Iberia, che continuano a garantire la connettività con i grandi hub internazionali e con le principali reti di trasporto globale.

Un sistema aeroportuale equilibrato dovrebbe quindi essere in grado di attrarre sia compagnie low cost sia vettori tradizionali, favorendo un'offerta diversificata e resiliente.

In conclusione, credo che il futuro del sistema aeroportuale dell'Emilia-Romagna debba essere affrontato con una visione di sistema.

Un sistema integrato permetterebbe di ridurre la pressione operativa che grava su un singolo scalo, migliorando la qualità complessiva delle operazioni, aumentando l'efficienza del trasporto aereo e offrendo un servizio migliore ai passeggeri.

In questo modo gli aeroporti diventano anche uno strumento di sviluppo territoriale, capace di sostenere il turismo, rafforzare le filiere produttive e migliorare l'accessibilità internazionale della regione.

Una gestione coordinata e integrata degli scali regionali può quindi rappresentare non soltanto una scelta organizzativa, ma una strategia concreta per aumentare la competitività dell'intero territorio.