

L'AEROPORTO DI BOLOGNA: ANALISI E PROPOSTE

1. L'ANALISI

L'aeroporto di Bologna è al contempo **una risorsa tra le più importanti** del territorio ma anche **una delle più impattanti** sotto il profilo ambientale e sociale, a motivo di una crescita squilibrata, in quanto non accompagnata da valide tutele per la salute dei residenti, né da una idonea riorganizzazione dei suoi spazi, né da collegamenti adeguati con la città.

In 50 anni il traffico è aumentato 22 volte, e in maniera non lineare. Ci vollero 15 anni per raddoppiare i 500.000 passeggeri del 1975, arrivando al milione nel 1989, ma bastarono altri 10 anni per triplicare (3 milioni nel 1999). Le soglie dei 4, 5 e 6 milioni furono superate rispettivamente nel 2006, 2010 e 2013, fino a toccare i 9,4 milioni nel 2019, anno pre Covid. Nel 2023 si raggiungono i 10 milioni e **nel 2025 vengono superati gli 11 milioni**.

Questo andamento, tenuto conto dell'ubicazione dell'aeroporto "dentro la città", degli spazi ristretti all'interno e intorno all'aerostazione, e degli scarsi collegamenti con il centro urbano, spiega sia la sua conclamata **inefficienza funzionale**, sia **l'impatto non più tollerabile** sui residenti nell'area.

Lunghe file di auto e congestione permanente dell'accesso stradale, spazio e tempo insufficiente per il *Kiss and Fly*, assenza di spazi di attesa ai gate, imbarchi in bus o a piedi, caratterizzano una **"esperienza utente" tra le peggiori in Italia e nel mondo**.

Mentre l'aumento indiscriminato dei voli, la persistenza di quelli notturni, decolli e atterraggi verso la città, giustificano il disagio delle decine di migliaia di cittadini che vivono in zona, **con ricadute evidenti sulla salute**.

Con la decisione di vendere, nel 2015, le quote di Comune e Provincia, e di quotare l'aeroporto in Borsa, i nuovi proprietari (Camera di Commercio e Fondi di investimento) hanno praticato una politica industriale orientata alla trasformazione degli utili in dividendi, tagliando gli investimenti necessari sia a rendere l'aerostazione di Bologna un aeroporto moderno, sia a ridurre gli impatti ambientali. Lo stesso Comune di Bologna ha avallato queste scelte sbagliate, accettando ad esempio di ridurre la Fascia boscata (da realizzare a carico dell'aeroporto) **da 100 a 30 ettari**, consentendo così ai soci di risparmiare e di aumentare i profitti **a scapito dell'ambiente e della riduzione degli impatti**.

Un ulteriore aspetto fallimentare è dato dalla **difficile accessibilità** all'aeroporto. Il *People mover* si è rivelato (anzi, era già sulla carta) un mezzo **piccolo e insufficiente**, ma anche **inaffidabile** visti frequenti guasti, oltre che estremamente costoso. La fermata del SFM, pure realizzata, **non è stata mai attivata**. Il collegamento con l'autobus BLQ **è stato eliminato**. La strategia che si legge dietro queste scelte di voluta inefficienza trasportistica è evidente: **far crescere gli utili dell'aeroporto costringendo l'utenza a ricorrere ai parcheggi**, con migliaia di nuovi posti auto, unico vero grande investimento fatto dalla società aeroportuale negli ultimi anni. Con i circa 7.500 posti auto attuali (+ 2.500 in 3 anni), e la sostanziale mancanza di alternative, l'aeroporto costituisce oggi **uno dei principali generatori di traffico privato su gomma**, in aperta contraddizione con le politiche di mobilità dichiarate dal Comune.

Riteniamo che sia stato **un errore la vendita ai privati delle quote pubbliche** di una infrastrut-



IL FUTURO
DI BOLOGNA
È UNA
PROSPETTIVA
COMUNE



www.prospettivacomune.it
info@prospettivacomune.it

tura come l'aeroporto, che costituisce un monopolio naturale con enormi impatti sulla città (dal punto di vista della salute, della viabilità e dell'economia), e come tale **non può essere affidato in gestione alle sole logiche del mercato e del profitto**.

Riteniamo anche che, pur restando socio dell'aeroporto per una quota residuale (meno del 4%), **il Comune possa e debba comunque esercitare un'influenza sulle sue scelte imprenditoriali**, nel ruolo di ente regolatore del territorio sul quale questo insiste, quantomeno in materia di viabilità e trasporti, e di tutela della salute dei cittadini.

2. LE PROPOSTE

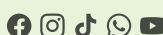
Per questo consideriamo necessari interventi forti e concreti come i seguenti:

1. Definizione di un numero massimo di voli per anno, perché la crescita del traffico non può essere illimitata.
2. Divieto assoluto di voli notturni, con fascia protetta di almeno 7 ore.
3. Prescrizione che i decolli avvengano sempre in direzione opposta alla città (verso ovest), tranne che per i casi (molto rari) dove ciò sia imposto da ragioni di sicurezza.
4. Promozione di una campagna di monitoraggio a larga scala riguardo l'impatto sulla salute dell'esposizione al rumore aeroportuale.
5. Attivazione della fermata SFM "Aeroporto", già realizzata, dove già oggi passa un treno ogni 7 minuti.
6. Collegamento dell'aeroporto alla rete del trasporto pubblico urbano con biglietto al costo di corsa semplice.
7. Pensare ad una sinergia con un altro aeroporto regionale (Forlì o Parma), dotandolo di un collegamento ferroviario veloce con Bologna, allo scopo sia di distribuire il traffico e renderlo sostenibile per i residenti, sia di specializzare gli scali.
8. Estensione della possibilità di raggiungere l'aeroporto anche in bici o in scooter (oggi la *BLQ Bike Station* è riservata ai lavoratori) per andare incontro ad una fetta di utenti (minoritaria ma in crescita) che fa viaggi brevi e ripetitivi con bagaglio leggero (zaino).
9. Revisione della viabilità intorno e dentro l'aeroporto, per superare l'attuale situazione di caos e disagio dovuta alla somma di diverse scelte tutte orientate a massimizzare gli incassi di soste e parcheggio (spazi risicati nel *Kiss and Fly*, tempi di permanenza minimi, organizzazione caotica degli spazi e della segnaletica).
10. Nel breve termine, fare pressione per una redistribuzione degli spazi interni all'aeroporto, oggi totalmente dedicati alla valorizzazione commerciale, con sacrificio dello spazio per gli utenti, costretti ad ammassarsi e ad attendere in piedi. E a medio termine, promuovere l'allargamento dell'attuale terminal verso ovest.
11. Costruzione di una fascia boscata di 100 *ha* per la riduzione degli impatti ambientali.

Prospettiva Comune, 26 ottobre 2026



IL FUTURO
DI BOLOGNA
È UNA
PROSPETTIVA
COMUNE



www.prospettivacomune.it
info@prospettivacomune.it