Eugenio Sorrentino

BERGAMO E IL SUO AEROPORTO

BERGAMO AND ITS AIRPORT

Morcelliana

Il 16 luglio 2020 SACBO, società di gestione dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, ha tagliato il traguardo dei 50 anni dalla data di costituzione. Un anniversario celebrato in un modo assai diverso dagli intendimenti manifestati all'approssimarsi dell'attesa scadenza e dai programmi che erano stati predisposti e si intendeva mettere in atto, condizionato dal dovuto rispetto di norme restrittive e necessarie a fronteggiare l'emergenza pandemica. Anniversario che, tuttavia, ha conservato ugualmente il suo pieno significato di tappa emblematica nel processo evolutivo. Ciò grazie al sentimento di partecipazione manifestato dalla collettività dei dipendenti e operatori aeroportuali, la cui lontananza forzata, quantunque parziale, da luogo e situazioni in cui svolgono le proprie mansioni, non ha scalfito il senso di appartenenza e la convinzione di avere contribuito nel tempo alla crescita generale dell'aeroporto.

On 16 July 2020, SACBO, the Bergamo Orio al Serio Airport management company, reached the milestone of 50 years from its date of incorporation. The anniversary was celebrated in a manner very different to the original intentions, and, as the crucial date approached, there were major changes in the plans that had been prepared, as a result of having to comply with the necessary restrictions that had been put in place in order to deal with the pandemic. However, the anniversary retained its significance as an emblematic landmark in the airport's development, due to the shared participation on the part of the entire population of airport employees and operatives, whose obligatory distancing, though temporary, from the location and atmosphere in which they normally performed their roles, had no effect on their sense of belonging and their conviction of having contributed, over the passage of time, to the airport's overall development.

© 2021 Editrice Morcelliana
Via Gabriele Rosa 71 - 25121 Brescia
© 2021 SACBO S.p.A.
Via Orio al Serio 49 - 24050 Grassobbio (Bg)

ISBN 978-88-372-3496-6

MILAN BERGAMO AIRPORT | BGY

In copertina:
Lo skyline di Bergamo dalla pista dell'aeroporto.
Il terminal passeggeri al termine dei lavori di ampliamento nel 2021.

On the cover:
The skyline of Bergamo seen from the airport's runway.
The terminal at the end of the expansion works in 2021.

www.morcelliana.com

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm), sono riservati per tutti i Paesi. Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941, n. 633. Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali, Corso di Porta Romana n. 108, 20122 Milano, e-mail autorizzazioni@clearedi.org e sito web www.clearedi.org

Progetto grafico, impaginazione e stampa:
Litos S.r.l. - Via Pasture 3 - Gianico (Brescia)
Marzo 2021

BERGAMO
E IL SUO AEROPORTO

BERGAMO AND ITS AIRPORT

Eugenio Sorrentino

Morcelliana

Cinquant’anni e oltre

Fifty years and beyond

Il 16 luglio 2020 SACBO, società di gestione dell’Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, ha tagliato il traguardo dei 50 anni dalla data di costituzione. Un anniversario celebrato in un modo assai diverso dagli intendimenti manifestati all’approssimarsi dell’attesa scadenza e dai programmi che erano stati predisposti e si intendeva mettere in atto, condizionato dal dovuto rispetto di norme restrittive e necessarie a fronteggiare l’emergenza pandemica. Anniversario che, tuttavia, ha conservato ugualmente il suo pieno significato di tappa emblematica nel processo evolutivo. Ciò grazie al sentimento di partecipazione manifestato dalla collettività dei dipendenti e operatori aeroportuali, la cui lontananza forzata, quantunque parziale, da luogo e situazioni in cui svolgono le proprie mansioni, non ha scalfito il senso di appartenenza e la convinzione di avere contribuito nel tempo alla crescita generale dell’aeroporto.
Nel corso di mezzo secolo, solo gli interventi di rifacimento della pista di volo, eseguiti in tempi assai ridotti, e gli effetti dell’eruzione di un vulcano islandese sui cieli del nord Italia, per pochi giorni nella primavera 2010, avevano avuto come conseguenza il blocco di ogni attività di volo. Ben diverso quanto capitato a seguito del lockdown nazionale decretato a livello governativo e adottato per arginare la diffusione del coronavirus che sul territorio lombardo, e su quello bergamasco in particolare, ha registrato la sua fase più acuta. Dal 14 marzo al 4 maggio 2020 l’aeroporto di Bergamo è rimasto aperto al traffico H24, ad eccezione dei voli commerciali passeggeri, che sono ripresi dal punto di vista operativo il 18 maggio seguente con il primo movimento aereo. Mentre lo scalo ha svolto una funzione logistica fondamentale, sia per la gestione dei voli sanitari, di emergenza, militari e umanitari, sia per il trasporto delle merci, SACBO ha inteso dare un segnale forte di resilienza e attestare le azioni per la ripartenza, facendo riprendere e continuare, appena le condizioni lo hanno permesso, i lavori di ampliamento dell’aerostazione e gli interventi di natura infrastrutturale previsti. Ne è conseguito il riconoscimento di un metodo e di un approccio alla gestione dell’emergenza che, seppure abbia costretto a fare i conti con un impatto negativo dal punto di vista economico e finanziario, ha rivelato la bontà di una visione proiettata a medio a lungo termine, peraltro già insita nel Piano di Sviluppo Aeroportuale. Proprio in ragione di ciò, la cerimonia celebrativa unica del 50ennale, il 16 luglio 2020, ha visto la presenza della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, la quale ha affiancato il presidente di SACBO e le autorità locali nell’inaugurazione della nuova area extra-Schengen dell’aerostazione. Oltre a confermare il finanziamento del collegamento ferroviario con l’aeroporto, ha preso visione, insieme ai dirigenti di Rete Ferroviaria Italiana, del progetto di realizzazione della stazione capolinea del treno, interconnessa con il lato ovest del terminal passeggeri. La volontà di continuare a investire, pure in un periodo di crisi dalla natura imprevedibile e globale, rende omaggio ai padri fondatori della società di gestione aeroportuale SACBO, che nel corso di mezzo secolo ha marcato la sua identità adottando le strategie di sviluppo e promuovendo intorno a sé gli interessi del territorio.

On 16 July 2020, SACBO, the Bergamo Orio al Serio Airport management company, reached the milestone of 50 years from its date of incorporation. The anniversary was celebrated in a manner very different to the original intentions, and, as the crucial date approached, there were major changes in the plans that had been prepared, as a result of having to comply with the necessary restrictions that had been put in place in order to deal with the pandemic. However, the anniversary retained its significance as an emblematic landmark in the airport's development, due to the shared participation on the part of the entire population of airport employees and operatives, whose obligatory distancing, though temporary, from the location and atmosphere in which they normally performed their roles, had no effect on their sense of belonging and their conviction of having contributed, over the passage of time, to the airport's overall development.
Over the course of half a century, only the maintenance work on the runway, performed over a very short timescale, and the effects that the eruption of an Icelandic volcano had on the skies of northern Italy for a few days in spring 2010, had succeeded in blocking all flying activities. The situation was very different following the Italian lockdown implemented by governmental decree and adopted to stem the spread of coronavirus, which was most acutely felt in the region of Lombardy, and above all in the Bergamo area. From 14 March to 4 May 2020, Bergamo Airport remained open to traffic around the clock, with the exception of commercial passenger flights, which recommenced from an operational point of view on 18 May 2020 with the first scheduled flight. While the airport continued to offer a fundamental logistics role, both for flights connected to health services, emergency, military and humanitarian flights, and for goods transport, SACBO specifically wished to offer a powerful signal of resilience, preparing for a new start, recommencing and continuing work on the enlargement of the terminal and the infrastructural operations that had already been planned. As a result it won recognition for the method and its approach to dealing with the emergency. Even though it had to come to terms with the negative economic and financial effects of the crisis, it demonstrated the value of a vision projected into the medium and long-term, as per the Airport Development Plan.
For this reason, the rather unusual ceremony held to celebrate the 50th anniversary on 16 July 2020 saw the presence of Paola De Micheli, Minister of Infrastructure and Transport, who stood alongside the president of SACBO and the local authorities for the inauguration of the new non-Schengen area, and confirmed finance for the airport's railway link, inspecting the project for the new rail terminus on the west side of the airport's passenger terminal, together with directors of the railway infrastructure corporation Rete Ferroviaria Italiana. The will to continue investing, even at a moment of unpredictable, global crisis, constituted a tribute to the founding fathers of the airport management company SACBO, which over the course of fifty years, underlined its identity by adopting development strategies and promoting the interests of the area around the airport.

Indice
Index

LA NASCITA DELL'AEROPORTO / *THE CREATION OF THE AIRPORT*

01 **Storia del sedime di Orio al Serio e l'idea di aeroporto civile** 9
History of Orio al Serio and the concept for a civil airport

02 **La prima fase dello sviluppo** 37
The first development phase

03 **Le fasi di trasformazione** 53
The phases of transformation

GLI ANNI DUEMILA / *THE 2000s*

04 **Il cinquantennale di costituzione di SACBO** 97
The fiftieth anniversary of SACBO's foundation

05 **Diciotto anni di crescita nel segno della qualita** 113
Eighteen years of growth hallmarked by quality

06 **2020: atterra la pandemia** 121
2020: the pandemic arrives

VISION 2030 / *VISION 2030*

07 **Accessibilità e collegamento allo scalo** 129
Airport accessibility and links

08 **Dall'intermodalità alla multimodalità** 135
From intermodal to multimodal

09 **Sviluppo e sostenibilità** 139
Development and sustainability

10 **Lo scenario futuro** 149
The future scenario

Crediti fotografici / *Photo credits* 155

01

LA NASCITA DELL'AEROPORTO
THE CREATION OF THE AIRPORT

Storia del sedime di Orio al Serio e l'idea di aeroporto civile

History of Orio al Serio and the concept for a civil airport

Un'intensa attività aeronautica, iniziata pochi anni dopo il primo volo dei fratelli Wright, segna il territorio intorno all'attuale sedime dell'aeroporto internazionale di Bergamo Orio al Serio. Dal 1911, anno di apertura del campo di volo nel Comune di Osio Sotto e della nascita del Club di aviazione di Bergamo, diversi velivoli solcano il cielo orobico e altri vengono costruiti nei Cantieri Aeronautici Bergamaschi da Gianni e Federico Caproni, pionieri dell'industria di settore, nei capannoni situati tra Brembate Sopra e Ponte San Pietro. Sono gli anni che precedono il primo conflitto mondiale, con i campi di volo che assolvono ad una funzione strategica, e in cui spicca la figura dell'aviatore bergamasco Antonio Locatelli, triplice medaglia d'oro al

The area around what is now Bergamo Orio al Serio international airport saw a lot of aeronautical activity beginning just a few years after the Wright brothers' first flight. From 1911, the year in which an aerodrome opened in the municipality of Osio Sotto and the Bergamo Flying Club was founded, many aircraft could be seen in the skies of the area, while others were built in the aircraft factory Cantieri Aeronautici Bergamaschi run by Gianni and Federico Caproni, aviation industry pioneers, located in hangars in Brembate Sopra and Ponte San Pietro. Those were the years immediately prior to the First World War, and aerodromes performed a strategic function. An outstanding figure of that period was the Bergamo-born aviator Antonio Locatelli, who was awarded the gold

La prima palazzina adibita alle operazioni di accoglienza e check-in dei passeggeri.

The first building used for passenger reception and check-in operations.

L'aeroporto civile come appariva agli inizi dell'attività e il taglio del nastro del primo blocco dell'aerostazione.

Bergamo Airport as it appeared at the start of operations, and the cutting of the ribbon for the first airport block.

Nel corso degli anni '90 l'inaugurazione della nuova ala del terminal.

In the 1990s, the new terminal wing was opened.

valor militare, protagonista dell'epico volo su Vienna con la squadriglia guidata da Gabriele D'Annunzio.
Gli anni '30 sono molto prolifici dal punto di vista dell'attività di volo, che si svolge principalmente sulle piste realizzate a Valbrembo, attuale sede del centro di volo a vela tra i più importanti a livello internazionale, a Ponte San Pietro, all'epoca sola infrastruttura aperta al traffico civile, e quella tra i comuni di Grassobbio e Orio al Serio, dove sarebbe sorto l'aeroporto militare destinato a diventare uno tra i maggiori scali di aviazione civile.
I lavori di costruzione del sedime iniziano nell'autunno 1939, ma con attività operativa prettamente militare tralasciando gli auspici degli Enti locali che avrebbero voluto subito un aeroporto civile. Dopo la

military medal on three occasions, and who took part in the epic flight over Vienna with the squadron led by Gabriele D'Annunzio. The 1930s were particularly prolific as regards flight activities, performed principally on the runways at Valbrembo, currently one of the most internationally important gliding clubs, at Ponte San Pietro, which at the time was the only airfield open to civilian flights, and at the aerodrome located between the municipalities of Grassobbio and Orio al Serio, where the military airfield, destined to become one of the largest civil aviation airports, would be built.
Construction work on the site began in autumn 1939, but it was developed according to military precepts, without considering the aspirations of the local authorities who would have preferred to have had a civil airport from the

A fianco: l'imbarco dei passeggeri sul primo volo di linea per Roma Ciampino il 21 marzo 1972.

On the opposite page: passenger boarding for the first scheduled flight to Rome Ciampino Airport, 21 March 1972.

La partenza del DC9 Itavia.

The departure of the Itavia DC9.

parentesi bellica, nel 1947 Orio al Serio diventa la base dell'8° gruppo caccia dell'Aeronautica Militare Italiana e successivamente centro di formazione e addestramento dei piloti dell'arma azzurra. Gli Enti locali tornano ad avanzare la proposta di uso civile dello scalo e il 24 marzo 1949 la Camera di Commercio di Bergamo costituisce ufficialmente un apposito Comitato, coinvolgendo le amministrazioni comunale e provinciale e l'Aero Club Taramelli, ma l'ipotesi viene giudicata incompatibile con lo svolgimento delle attività militari. Nel 1951 si costituisce la 2° aerobrigata e nel 1955 la pista viene prolungata a 1.800 metri per permettere l'impiego dei velivoli De Havilland 100 Vampire e successivamente degli F86 Sabre. L'anno successivo, mentre la Camera di Commercio prosegue le azioni per ottenere la concessione ad operare anche l'attività civile, l'imprenditore bergamasco Carlo Pesenti, presidente di Italcementi, il quale avrà poi un ruolo di primo piano nelle fortune dello scalo di Orio al Serio, si fa promotore della Società aeroporto Forlanini per lo sviluppo di Milano Linate, la cui gestione viene affidata alla SEA insieme a quella dello scalo di Malpensa. Pesenti non rinuncerà all'idea di un aeroporto al servizio dell'area di Bergamo e dell'est Lombardia e finirà per contribuire a concretizzarla alla fine degli anni '60.

start. After the war, in 1947 Orio al Serio became the base for the Italian Air Force's 8th fighter group, and later it was used as a base for training Air Force pilots. The local authorities renewed their request to add civil aviation to the airport's functions, and on 24 March 1949 the Bergamo Chamber of Commerce officially formed a specific Committee, involving the municipal and provincial administrations, and the Taramelli Aero Club, but the idea was considered as incompatible with military activities. In 1951 the 2nd Air Brigade was formed, and in 1955 the runway was extended to a length of 1,800 metres to enable the use of de Havilland 100 Vampire aircraft and later F-86 Sabres. The following year, while the Chamber of Commerce continued its commitment to obtaining the concession for operating a civil aviation structure, Carlo Pesenti, the businessman of Bergamo origins, president of Italcementi, who would later play a fundamental role in the development of Orio al Serio Airport, was instrumental in instituting the company "Società Aeroporto Forlanini" for the development of Milan Linate, whose management was entrusted to SEA (Società per azioni Esercizi Aeroportuali, Airports Management joint stock Company) together with that of Malpensa Airport. Pesenti did not abandon the idea of an airport for the Bergamo and eastern Lombardy area, and would eventually help in achieving it in the late 1960s. In the meantime, at the Orio al Serio airfield, the Italian Air Force Training Centre was operating, and later the Flight division of the 1st Air Region, which would remain in operation there until 1978, when civil aviation had already begun. In fact, in 1967, Orio al Serio Airport's role was taken into consideration as part of the Regional Economic Development plan for Lombardy, in function both of the development of trade, and as an alternative for Linate Airport. In that year, the Chamber of Commerce once again formed the "Promoting Committee for the Bergamo-Orio international

Nel frattempo, sul sedime di Orio al Serio operano il Centro addestramento Volo dell'Aeronautica Militare e poi il reparto Volo della 1° Regione Aerea, che vi rimane fino al 1978, quando l'attività civile è già iniziata. È il 1967 quando il Piano di sviluppo economico regionale lombardo rilancia il ruolo dell'aeroporto di Orio al Serio, che viene preso in considerazione sia per lo sviluppo dell'attività commerciale che in funzione di scalo alternato a Linate. Nello stesso anno la Camera di Commercio ricostituisce il "Comitato promotore per l'aeroporto civile internazionale di Bergamo-Orio", a cui l'anno seguente aderiscono i Comuni di Bergamo e Orio al Serio, Provincia di Bergamo, Aero Club Taramelli, Unione industriali di Bergamo e Italcementi. Nella domanda di concessione per la gestione e lo sviluppo dell'aeroporto di Orio al Seri, avanzata al Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, il Comitato promotore, alla cui guida viene designato il presidente dell'ente camerale Attilio Vicentini, fa riferimento alle esigenze industriali, commerciali e turistiche di Bergamo, della sua provincia e di quelle limitrofe, preannunciando la costituzione di una società per azioni e predisponendo uno studio progettuale dell'infrastruttura. Una chiara manifestazione di interesse arriva dalla compagnia aerea Itavia, che di fatto inaugurerà i voli civili commerciali sullo scalo bergamasco, e presa in considerazione in quanto nella propria flotta dispone del velivolo Fokker F28, compatibile con la capacità della pista. Il 16 luglio 1970, nella sede della Camera di Commercio di Bergamo, vede la luce la società per azioni SACBO (acronimo di Società per l'aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio), presieduta da Attilio Vicentini. con Carlo Pesenti vicepresidente, a cui partecipano Camera di Commercio, Comune di Orio al Serio, Aeroclub, Unione industriali, Banca Popolare di Bergamo, Credito Bergamasco, Banca Provinciale Lombarda e la compagnia aerea Itavia,

civil airport", which the following year was joined by the municipalities of Bergamo and Orio al Serio, the Province of Bergamo, the Taramelli Aero Club, the Bergamo Union of Industrialists, and Italcementi. In the request for the concession for the management and development of Orio al Serio Airport, presented to the Ministry of Transport and Civil Aviation, the Promoting Committee, whose leadership was entrusted to the president of the Chamber of Commerce Attilio Vicentini, described the industrial, commercial and tourist necessities of Bergamo, along with those of the respective and neighbouring provinces, announcing the imminent formation of a joint stock company and preparing a design study for the infrastructure. The Itavia airline explicitly expressed its interest in the project, and in fact it would launch its commercial aviation operations from Bergamo Airport, a decision that reflected the fact that its fleet was equipped with Fokker F28 aircraft, compatible with the runway in Bergamo.

L'accoglienza dell'equipaggio all'arrivo del primo volo di linea, il 20 marzo 1972.

The crew welcomed on arrival of the first scheduled flight, on 20 March 1972.

La prima sala di attesa con il banco check-in.

The first waiting area with the check-in desk.

con contestuale promessa di adesione che Comune e Provincia di Bergamo avrebbero formalizzato in seguito. È la conclusione di un lungo iter, avviato dal Comitato promotore per l'aeroporto, che fin dal 1949, con alterne vicende, aveva perseguito l'obiettivo di dotare l'area bergamasca di un'infrastruttura aeroportuale a uso civile. Due mesi dopo, la neo costituita SACBO inoltra domanda di concessione al ministero dei Trasporti per dare vita al terzo aeroporto lombardo, disponendo nella primavera 1971 l'aumento del capitale sociale (da 10 a 200 milioni di vecchie lire, sostenuto sotto forma di finanziamento dai tre istituti di credito azionisti) per fare fronte agli interventi necessari a dotare lo scalo delle infrastrutture operative che avrebbero consentito di avviare l'attività commerciale. Esattamente un anno dopo l'avvenuta costituzione di SACBO, il 16 luglio 1971, il Consiglio superiore dell'aviazione civile esprime parere favorevole dando il via libera ai collegamenti con Roma, Cagliari, Alghero e Catania, e affidandone la gestione a Itavia. Il documento di idoneità a svolgere traffico aereo civile e la relativa agibilità dell'infrastruttura porta la data del 20 marzo 1972. La sera dello stesso giorno arriva da Roma Ciampino il DC9 Itavia che l'indomani mattina, alle 9:26, decolla alla volta dello scalo capitolino, inaugurando la stagione dei voli civili.

On 16 July 1970, in the offices of the Bergamo Chamber of Commerce, the joint stock company SACBO (an acronym of "Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo Orio al Serio" – Company for the Civil Airport of Bergamo Orio al Serio) was founded. Its chairman was Attilio Vicentini, vice-chairman Carlo Pesenti, and the other parties involved were the Chamber of Commerce, the Municipality of Orio al Serio, the Aeroclub, the Industrialists' Union, the banks Banca Popolare di Bergamo, Credito Bergamasco and Banca Provinciale Lombarda, and the Itavia airline. The Municipality and Province of Bergamo pledged their participation, which was officially granted later on. This was the end of a long process, launched by the Committee promoting the airport, which had pursued the objective of giving the Bergamo area an airport for civil aviation from as early as 1949, with varying degrees of success. Two months later, the newly-incorporated company SACBO despatched a request for the Ministry of Transport's concession for launching Lombardy's third airport, arranging an increase in share capital (from 10 million to 200 million lire, in the form of finance from the three shareholding banks) in spring 1971, in order to perform the work that was necessary to give the airport the operational infrastructure that would enable it to launch commercial flights. Exactly one year after the incorporation of SACBO, on 16 July 1971, the Italian Civil Aviation Authority (Consiglio Superiore dell'Aviazione Civile) granted its approval, authorising flights to Rome, Cagliari, Alghero and Catania, entrusting their management to Itavia. The document certifying the airport's suitability for running civil aviation services, and its operational status, was issued on 20 March 1972. On the evening of that day, an Itavia DC9 arrived from Rome Ciampino Airport: the following morning, at 9.26 a.m., it took off on a flight back to the same Rome Airport, marking the start of civilian flights at Bergamo Airport.

ORIO NEL SISTEMA AEROPORTUALE LOMBARDO

ORIO AS PART OF LOMBARDY'S AIRPORT SYSTEM

L'avvio ufficiale delle attività aeronautiche commerciali, con la programmazione dei voli di linea, consente a SACBO di iniziare ad elaborare strategie gestionali in grado di garantire la continuità operativa dello scalo. Cosa non semplice, dal momento che il proposito di dotare la Lombardia di un terzo polo in aggiunta al binomio Linate-Malpensa

La configurazione del terminal nella seconda metà degli anni '90.

The terminal's configuration in the second half of the 1990s.

viene osteggiato dall'area milanese prima e dopo la costituzione di SACBO ed anche a seguito dell'avvenuta concessione ministeriale. Tuttavia, la funzione in primo luogo attribuita di alternato a Linate, accreditata allo scalo bergamasco in virtù delle condizioni meteorologiche statisticamente più favorevoli in termini di visibilità e presenza di nebbia, è un dato di fatto. A ciò si aggiungono le proiezioni, promettenti quanto realistiche, che emergono dagli studi di mercato elaborati in un'ottica di razionale distribuzione del traffico su un sistema aeroportuale esteso ad est della Lombardia. Argomento che tornerà prepotentemente di attualità quarant'anni più tardi,

The official launch of commercial aviation activities, with the programming of scheduled flights, enabled SACBO to begin to develop management strategies capable of guaranteeing the airport's continuity of operations. This was not a simple task, because the idea of giving Lombardy a third airport, in addition to the existing pair Linate and Malpensa, had met some opposition in the Milan area before and after the incorporation of SACBO, and to a degree even subsequent to the arrival of the ministerial concession. However, the function that was initially attributed to Bergamo's airport, as an alternative for Linate considering the meteorological conditions which were statistically more favourable for the former in terms of visibility and the presence of fog, was undeniable. In addition, forecasts, which proved to be both ambitious and accurate, had been compiled, based on a study of the market and developed according to an outlook of logical air traffic distribution over an airport system that was extended to cover the eastern side of Lombardy. This theme would regain topical importance forty years later, in the light of a more extensive territorial vision shared by both SEA and SACBO. During the 1970s, the presence of the Italian Air Force represented a massive advantage for the Bergamo Orio al Serio airport management company, both in terms of technical and operational cooperation, and as regards the installation of state-of-the-art flight safety equipment. An assessment of the first year of civil aviation activities was particularly positive because in addition to the scheduled flights and those diverted from Linate, almost always due to fog, there were a small but significant number of charter flights, corresponding to 30% of the

secondo una visione territoriale allargata condivisa da SEA e SACBO. Nel corso degli anni '70, la presenza dell'Aeronautica Militare sul sedime costituisce un enorme vantaggio per la società di gestione aeroportuale di Bergamo Orio al Serio, sia in forma di collaborazione tecnico-operativa, sia per la dotazione di apparecchiature all'avanguardia per la sicurezza del volo. il bilancio del primo anno di attività dell'aviazione civile si rivela più che soddisfacente, anche perché ai voli di linea programmati e a quelli dirottati da Linate, quasi esclusivamente per nebbia, si aggiunge una piccola quanto significativa componente charter, che corrisponde al 30 per cento dei 127.286 passeggeri transitati. il movimento delle merci aeree si rivela subito importante, a conferma del grande interesse da parte del tessuto economico territoriale presente intorno all'aeroporto di Orio al Serio. Si tratta, ovviamente, di spedizioni di dimensioni e peso contenuti, assimilabili ai pacchi postali, che trovano posto nella stiva degli aerei di linea per passeggeri. Una tipologia di merci che da semplice nicchia diventerà in seguito un mercato di straordinaria importanza logistica per un bacino sempre più ampio ed articolato. il passaggio successivo per SACBO è rappresentato dal riconoscimento del ruolo di gestore aeroportuale da parte delle autorità statali, condizione indispensabile per attingere ai benefici maturati da diritti aeroportuali e tasse d'imbarco, e dalla concessione pluriennale ad operare sullo scalo. Un iter avviato nel 1972, che matura solo nel 1975, a conclusione del quale SACBO può decidere gli impegni finanziari per completare una serie di opere di adeguamento, iniziate con i lavori per la pista di rullaggio e la sistemazione del piazzale aeromobili, da proseguire con gli interventi sull'aerostazione e l'acquisto di attrezzature di servizio aeroportuale. La legge 746 del 27 dicembre 1975 riconosce lo status giuridico e assegna

total of 127,286 passengers carried. Handling air freight immediately proved to be important, confirming local businesses' considerable interest in the airport at Orio al Serio. Initially this freight comprised small packages of reduced weight, analogous to postal parcels, which were transported in the holds of passenger airline flights. This type of freight developed from just a niche activity, later becoming a market of notable logistic importance for an increasingly extensive and multifaceted market area. For SACBO, the next step was represented by the state authorities' approval of its role as airport management company, which was an indispensable condition for being able to utilise the benefits deriving from airport duty and boarding taxes, and by a plurennial concession to operate at the airport. This procedure was launched in 1972 and was completed only in 1975. At that stage, SACBO was at last able to approve its financial commitments for the completion of a series of improvements, starting with work on the taxiways and aprons, followed by construction at the terminal building and the purchase of airport services equipment. Law n° 746 of 27 December 1975 recognised the airport's juridical status, and

Il terminal agli inizi degli anni '90, durante i primi lavori di ampliamento.

The terminal in the early 1990s, during initial expansion work.

la concessione trentennale a partire dal 9 gennaio 1976. È in questa fase che i rapporti tra SEA e SACBO si consolidano assumendo i toni della collaborazione, con impegno reciproco ad armonizzare i programmi di sviluppo delle rispettive infrastrutture, operare in un'ottica di superamento dei confini amministrativi e ragionare in termini di servizi territoriali e regionali. il tutto riassunto in un documento comune che rappresenta il primo atto del riavvicinamento, propedeutico alla nascita di un sistema aeroportuale lombardo. Con la scomparsa di Attilio Vicentini, il ruolo di presidente viene assunto da Giuseppe Brizio, con Carlo Pesenti confermato alla vicepresidenza di SACBO. Nel 1977 si procede alla realizzazione di una pista provvisoria di 1.800 metri, poi destinata ad essere utilizzata come via di rullaggio, per

assigned a thirty-year concession as from 9 January 1976. It was in this phase that relations between SEA and SACBO were consolidated and became a fruitful collaboration, with mutual acknowledgement of the need to harmonise the development programmes of the respective infrastructures, and to progress beyond an approach based on administrative boundaries, applying a vision based on territorial and regional services. This was comprehensively summarised in a joint document that represented the first stage of cooperation and that would lay the foundations for the creation of a Lombard airport system. After the death of Attilio Vicentini, Giuseppe Brizio became chairman of SACBO, with Carlo Pesenti reconfirmed as vice-chairman. In 1977, a temporary runway 1,800 metres long was built – it would later be used as a taxiway

Nel corso degli anni Duemila, di fronte all'area partenze, è stata realizzata una struttura adibita ad area convocazione gruppi charter.

During the 2000s, opposite the departures area, a space was created for convening groups of charter passengers.

consentire la riqualificazione della pista principale.
Il 1° marzo 1978, con lo scioglimento del reparto Volo della 1° Regione Aerea, l'Aeronautica Militare rimane presente con il solo distaccamento, ai comandi del Cap. Alfredo Guglielmi, addetto ai servizi di telecomunicazioni e assistenza al volo. Il varo del "Programma Orio '80", relativo al piano delle opere da realizzarsi sul sedime, avviene quasi contestualmente all'inserimento ufficiale di Orio al Serio nel sistema aeroportuale lombardo, assieme a Linate e Malpensa.
L'aeroporto rimane chiuso dal 2 ottobre 1979 al 1° gennaio 1980 per consentire l'allungamento della pista a 2.800 metri, che diventerà pienamente operativa per la sua intera lunghezza solo nel 1983 dopo l'installazione del sistema di atterraggio strumentale ILS. i voli riprendono il 2 gennaio 1980 dopo l'omologazione dei nuovi apparati di radioassistenza, a cui provvedono il personale tecnico e i velivoli dell'Aeronautica Militare attraverso la prescritta campagna di verifica delle radiomisure. Nel dicembre 1980, sei mesi dopo il disastro aereo di Ustica che vede coinvolto un aeromobile DC9 Itavia, la compagnia aerea che aveva permesso di avviare l'attività commerciale sull'aeroporto di Bergamo Orio al Serio cessa ogni attività di volo. Bisognerà attendere quasi un anno perché riprenda il collegamento con la capitale. Ad effettuarlo, dal 1° novembre 1981 è Aermediterranea che fa rotta su Roma Fiumicino. In questo lungo periodo di interruzione si inserisce il felice evento della visita del Pontefice, Papa Giovanni Paolo II, nei luoghi del suo predecessore Giovanni XXIII. L'arrivo avviene il 26 aprile 1981 a bordo del DC9-30 del 31° stormo dell'Aeronautica Militare Italiana. Una data memorabile per l'aeroporto di Orio al Serio, che si inserisce in una fase gestionale molto delicata, caratterizzata dalla necessità di garantire (da parte dei soci e in particolare dai tre istituti di credito

– so that the main runway could be improved.
On 1 March 1978, the Flight division of the 1st Aerial Region was disbanded, and the Italian Air Force's presence was reduced to just one detachment, under the command of Captain Alfredo Guglielmi, for telecommunications and air traffic control services. The launch of "Programma Orio '80" (the Orio '80 Programme) regarding the plan of works to be implemented at the airport, coincided almost exactly with the official inclusion of Orio al Serio in the Lombard airport system, together with Linate and Malpensa. The airport was closed from 2 October 1979 to 1 January 1980 in order to extend the runway to a length of 2,800 metres. It would become fully operational for its entire length only in 1983, after the installation of the ILS instrument landing system. Flights recommenced on 2 January 1980 after the certification of the new radio assistance equipment, performed by the technical staff and Italian Air Force aircraft with the required series of tests on the radio guidance signals. In December 1980, six months after the Ustica flight disaster involving a DC9 aircraft flown by Itavia, the airline that had contributed to the launch of civil aviation at Bergamo Orio al Serio Airport ceased all its flying operations. Almost a year would pass before scheduled flights to the capital were reintroduced. This was performed by Aermediterranea, which from 1 November 1981 ran flights to Rome Fiumicino. The long period of interruption was positively marked by a visit from the Pope, John Paul II, to the places of origin of his predecessor John XXIII. The Pope arrived on 26 April 1981 on board a DC9-30 belonging to the 31st Squadron of the Italian Air Force. This was a memorable date for Orio al Serio Airport, which at the time was in the midst of a particularly delicate management phase, determined by the quest for guarantees (from the partners, and above all the three

Il primo blocco della nuova aerostazione è stato inaugurato il 26 febbraio 1986.

The first block of the new terminal building was inaugurated on 26 February 1986.

Il punto di accesso all'area partenze all'inizio degli anni Duemila.

The entrance to the departures area in the early 2000s.

azionisti) l'indispensabile supporto finanziario alle opere primarie atte a qualificare lo scalo dal punto di vista operativo.
Dopo l'arrivo nel 1983 di Giovanni Cavalli alla presidenza di SACBO (rimarrà in carica fino al 1992), l'attenzione si concentra sullo sviluppo dell'infrastruttura. Il 26 febbraio 1986 ha luogo l'inaugurazione della nuova aerostazione, annessa alla quale sorge la nuova torre di controllo. Mentre si consolida il traffico charter, sostenuto dai movimenti stagionali dei turisti della neve e di quelli diretti nelle località estive lacustri ma anche da consistenti flussi di turismo religioso, Orio al Serio soffre la discontinuità dei collegamenti con Roma. Nel 1984, dopo che Alitalia aveva annunciato di non poter garantire il collegamento diretto con Roma, si era prospettata la possibilità che subentrassero vettori

shareholding banks) of the essential financial support for the indispensable work necessary to improve the airport's operational status.
In 1983, Giovanni Cavalli became chairman of SACBO (a post that he would hold until 1992), and infrastructural development became the focus of attention. On 26 February 1986, the new airport was opened, with its new control tower. While charter flight traffic was consolidated, with increasing numbers of tourists arriving for the skiing season and to visit the region's lakes in summer, in addition to many faith tourists, Orio al Serio suffered from the irregularity of direct flights to Rome. In 1984, after Alitalia had announced that it could not continue to guarantee direct flights to Rome, there was a possibility that independent carriers, such as Cadabo, a private Milanese airline, could

privati, come Cadabo, compagnia aerea privata milanese. Il 30 novembre 1984 Cadabo aveva presentato sulla pista di Orio al Serio lo Yak 40 da 27 posti, senza ottenere dalle autorità ministeriali l'autorizzazione ad operare la rotta con la capitale, già assegnata alla compagnia di bandiera. Bisognerà attendere il 26 ottobre 1987, quando Alinord subentra ad Alitalia nella gestione della rotta Bergamo-Roma, operando tre voli giornalieri con un aeromobile Fokker 28 e facendo scalo all'aeroporto di Ciampino. Nell'estate 1987 una nuova svolta nei rapporti tra SACBO e SEA, basata sulla condivisione reciproca di un sistema unitario aeroportuale lombardo, che pone le premesse per l'ingresso della società di gestione degli aeroporti di Linate e Malpensa nel capitale azionario di SACBO. L'appuntamento con il campionato mondiale di calcio 1990 accelera il potenziamento delle infrastrutture, con interventi di adeguamento funzionale ed architettonico dell'aerostazione e sulle vie di accesso esterne.

step into this role. On 30 November 1984 Cadabo flew its 27-seat Yak 40 onto the runway of Orio al Serio, without having obtained ministerial authorisation for operating the route to Rome, which had already been assigned to the flagship airline. The situation would be resolved only on 26 October 1987, when Alinord took over the Bergamo-Rome route from Alitalia, running three flights per day using a Fokker 28 aircraft and flying to Ciampino Airport. In summer 1987, new developments in the relations between SACBO and SEA, based on the mutual participation in a unified Lombard airports system, laid the foundations for the Linate and Malpensa management company's acquisition of part of SACBO's share capital. The upcoming 1990 soccer World Cup provided impetus for the improvement of infrastructure, with building projects to consolidate the terminal's architecture and functional operation, and its external access routes.

DAGLI ANNI '90 AGLI ANNI DUEMILA

FROM THE 1990s TO THE 2000s

Conclusa la parentesi di Italia '90, che segna il ritorno sullo scalo bergamasco di Alitalia con i voli di linea per la capitale e la presenza di importanti compagnie aeree straniere come British Airways e Swissair, SACBO non chiude i cantieri e si impegna a rafforzare il ruolo dell'aeroporto nel sistema degli scali lombardi e più estesamente del nord Italia, elaborando una serie di studi sul potenziale bacino d'utenza, sulle previsioni di traffico e sull'individuazione dei fattori di criticità da rimuovere per procedere verso lo sviluppo delle attività aeronautiche. Dopo la parentesi di Luciano Taddei alla guida di SACBO dal 1992 al 1993, la presidenza viene affidata a Ilario Testa, figura manageriale che, sostenuto dai consigli

After the period of the "Italia '90" World Cup, which marked Alitalia's return to Bergamo Airport with scheduled flights to the capital, and the presence of important foreign airlines such as British Airways and Swissair, SACBO did not cease on-site building operations, and continued in its commitment to consolidating the airport's role in the context of aviation in Lombardy and further afield, in consideration of the whole of northern Italy, developing a series of studies on the potential catchment area, traffic forecasts, and the identification of critical factors that would have to be resolved in order to further develop aviation activities. After Luciano Taddei's period at the helm of SACBO from 1992 to 1993, the chairmanship was entrusted to Ilario Testa, an executive who, with

Nella pagina accanto: l'area arrivi dell'aeroporto come si presentava negli anni Duemila.

Opposite page: the airport's arrivals area in the 2000s.

Al primo piano dell'area arrivi c'era la sede degli uffici direzionali SACBO.

SACBO's executive offices were on the first floor of the arrivals area.

di amministrazione succedutisi nel corso di cinque mandati triennali e in piena sintonia con gli indirizzi di azionisti ed enti locali, segnerà gli anni della definitiva affermazione dell'aeroporto di Orio al Serio nel panorama del trasporto aereo nazionale ed europeo. Un lavoro meticoloso, come una tela da tessere o un complicato mosaico da mettere insieme, per superare definitivamente il concetto di "aeroporto alternato" a Linate o di scalo privilegiato per i charter e le merci. Ilario Testa intuisce che lo scalo orobico può vantare e far valere da sempre la centralità nel contesto geografico non solo della Lombardia, ma di una vasta area del nord-est, dove si concentra una densità industriale elevata e qualificata e traspare in tutta la sua potenzialità il richiamo esercitato da aree di grande

the support of the boards of directors over the course of five triennial terms of office, and sharing the policy decisions of shareholders and local authorities, would mastermind the years of Orio al Serio airport's definitive consolidation in the panorama of Italian and European air transport. This was a complex operation, as meticulous as weaving a tapestry or putting together a complicated mosaic, essential for definitively moving on from the status of an "alternate airport" for Linate, or as an airport principally for charter and cargo flights. Ilario Testa understood that Bergamo Airport could benefit from and utilise its undisputed geographical centrality not just for Lombardy, but for a large part of north-eastern Italy, where there is a high concentration of prestigious industrial concerns, and

interesse turistico e culturale. In tale scenario non sorprende l'interesse che vecchi e nuovi soggetti del trasporto aereo manifestano verso l'aeroporto di Orio al Serio. L'evoluzione della deregulation aeronautica si produce in Italia come un'onda lunga e ad anni di distanza dalla sua emanazione se ne vedono gli effetti, con iniziative pronte a decollare. Il 10 dicembre 1996 una nuova compagnia aerea privata, Azzurra Air, controllata da Air Malta e partecipata anche dalla Banca Popolare di Bergamo, apre la sua attività scegliendo come base l'aeroporto di Orio al Serio e gli aeromobili Avro RJ 80, cosiddetti jet silenziosi. Dopo due anni, a seguito di un accordo commerciale con Alitalia, Azzurra Air emigrerà con il proprio staff operativo allo hub di Malpensa pur mantenendo sede legale e amministrativa nella città di Bergamo e continuando a

where there is the obvious potential represented by the attraction of areas of great tourist and cultural interest. In this scenario, it was not surprising that long-standing and new aviation operators alike showed considerable interest in the airport at Orio al Serio. The progress of aviation deregulation in Italy provoked a wave of long-lasting effects, which could be felt years after its implementation, with new projects ready to take off. On 10 December 1996 a new private aviation company, Azzurra Air, controlled by Air Malta and in which the bank Banca Popolare di Bergamo had a part ownership, began its operations, selecting Orio al Serio Airport as its base, and operating the Avro RJ 80 aircraft, the so-called silent jet. After two years, following a trade agreement with Alitalia, Azzurra Air relocated its operational staff to the Malpensa hub, while retaining its

I pontili d'imbarco, inizialmente due, sono diventati tre nel primo decennio degli anni Duemila.

There were initially two passenger boarding bridges, increased to three during the first decade of the 2000s.

garantire il collegamento con Roma Fiumicino, impiegando anche con un Boeing 737-700 fino alla cessazione delle attività. Il 16 dicembre 1998 è la volta di un nuovo marchio, Gandalf Airlines, creato da tre giovani manager, che annuncia l'avvio dell'attività dal febbraio 1999 con velivoli Dornier 328 in versione turboelica e jet. Il primo aereo Dornier 328 turboelica da 32 posti con marchio Gandalf giunge sullo scalo bergamasco il 26 Febbraio 1999. il 27 marzo 1999, in coincidenza con l'avvio dell'orario estivo, la compagnia inizia a operare una serie di collegamenti europei in aggiunta all'unico a quel momento esistente, il volo giornaliero con Lussemburgo garantito da Luxair. Le destinazioni offerte da Gandalf Airlines (Monaco di Baviera, Stoccarda, Lione, Zurigo) sono rivolte principalmente alla clientela di affari. Dalla stessa data anche Air Dolomiti, vettore operante in code-share con Lufthansa, è presente sull'aeroporto di Orio al Serio con tre voli giornalieri per Monaco di Baviera, diventata nel 1999 la rotta più servita. Nell'ottobre 1998 sono sufficienti 48 ore di chiusura, dalla notte di venerdì 16 a domenica 18 sera, per consentire il prolungamento della pista da 2.850 a 3.022 metri. Un intervento realizzato nell'ambito di un programma di investimenti triennale da 150 miliardi di lire, 90 dei quali a carico di SACBO e comprendente l'ampliamento dell'aerostazione con installazione di due finger e adeguamento di piazzali e parcheggi. Sessanta miliardi rappresentano la somma destinata da Enav alle apparecchiature di nuova generazione del sistema di atterraggio strumentale (ILS) e agli apparati radar di avvicinamento e di superficie, destinati a migliorare la gestione e il controllo del traffico aereo, con riduzione dei tempi di attesa al suolo che precedono il decollo e quelli in fase di atterraggio. L'aeroporto viene abilitato a operazioni in categoria III B, che consentono l'avvicinamento strumentale di

legal and administrative address in the city of Bergamo and continuing to fly the route to Rome Fiumicino, using aircraft that included a Boeing 737-700 until it ceased operations. On 16 December 1998, a new brand appeared, Gandalf Airlines, founded by three young managers, who announced the start of operations from February 1999 with Dornier 328 aircraft in turboprop and jet versions. The first 32-seat Dornier 328 turboprop aircraft flying the Gandalf colours reached Bergamo Airport on 26 February 1999. On 27 March 1999, the same day as the start of summer time, the company began operating a series of European routes in addition to the only such route existing at that moment, the daily connection to Luxembourg operated by Luxair. The destinations served by Gandalf Airlines (Munich, Stuttgart, Lyon, Zurich) were used principally by a business clientele. From the same date, Air Dolomiti, a carrier working in a code-sharing arrangement with Lufthansa, began operations at Orio al Serio with three flights per day to Munich, which in 1999 was the most intensely-served route. In October 1998, just 48 hours of closure, from the night of Friday

La professionalità dello staff operativo ha contribuito nel tempo a elevare il livello di soddisfazione degli utilizzatori dello scalo.

Over the years, the airport staff's expertise has helped increase passenger satisfaction.

precisione con una visibilità minima orizzontale di 75 metri e verticale inferiore a 15 metri. Dal 25 ottobre 1998, per effetto del decreto Burlando sul trasferimento di parte del traffico di Linate a Malpensa, la compagnia aerea Airone inizia ad operare sull'aeroporto di Orio al Serio sulle direttrici nord-sud. È il primo effetto dell'attesa acquisizione di consistenti quote di traffico. Un processo che non maturerà a seguito del provvedimento di sospensione del decreto Burlando e il conseguente ritorno a Linate delle compagnie aeree orientate a operare sullo scalo bergamasco. Nel febbraio 1999 l'aeroporto di Orio al Serio viene scelto come base operativa dall'Opera Romana Pellegrinaggi per la gestione dei passeggeri in arrivo in occasione del Giubileo dell'anno 2000 e per quanti diretti nei luoghi della fede cristiana, da Gerusalemme ai santuari mariani di Lourdes e Fatima. L'anno Santo richiama migliaia di pellegrini in terra bergamasca, in visita a Sotto il Monte, paese natio di Papa Giovanni XXIII, e al Santuario di Caravaggio.

16th to Sunday 18th, were sufficient to extend the runway from 2,850 to 3,022 metres. This operation was part of a triennial investment programme worth 150 billion lire, 90 billion of which provided by SACBO, and comprising the extension of the terminal with the installation of two pier fingers, and improvements to aprons and stands. 60 billion lire was the sum that ENAV (originally Ente Nazionale Assistenza al Volo, Italian air traffic services company) contributed to the latest-generation instrument landing system (ILS) equipment and the approach surveillance and surface movement radar that would improve air traffic control and management, reducing ground waiting times before take-off and during landing. The airport was authorised for Category III B operations, permitting instrumental precision approach and landing with a minimum runway visual range of 75 metres and a decision height lower than 15 metres. From 25 October 1998, as a result of the Burlando decree regarding the transfer of part of Linate's air traffic to Malpensa, the Airone airline began operating from Orio al Serio Airport on north-south routes. This was the first effect of the provision that was expected to attract notable quotas of air traffic. This process would not reach completion as a result of a measure suspending the Burlando decree, which effectively sent the airlines who had opted to operate from Bergamo back to Linate. In February 1999, Orio al Serio Airport was selected as the operating base for Opera Romana Pellegrinaggi (Vatican pilgrimages organisation) in order to handle passengers arriving for the Jubilee in 2000, and for travellers going to locations connected to the Christian faith, such as Jerusalem, and the Marian sanctuaries of Lourdes and Fatima. The HolyYear attracted thousands of pilgrims to the Bergamo area, visiting Sotto il Monte, the town where Pope John XXIII was born, and the Sanctuary of Caravaggio.

Un velivolo della compagnia aerea Luxair, che ha operato lungamente dall'aeroporto di Orio al Serio.

An aircraft belonging to the Luxair airline, which operated from Orio al Serio for many years.

L'aerostazione come appariva nei primi anni Duemila.

Sopra: passeggeri in attesa di imbarco per Roma.

The airport as it appeared in the early 2000s.

Above: passengers waiting to board a flight to Rome.

Volo inaugurale di Ryanair con matrimonio a bordo il 14 febbraio 2002.

Nella pagina a fianco: il common check-in del vettore irlandese.

Ryanair's inaugural flight with wedding on board on 14 February 2002.

Opposite page: the Irish airline's shared check-in.

LA SVOLTA LOW COST
THE LOW COST REVOLUTION

I mesi seguenti l'attentato alle Torri Gemelle di New York dell'11 settembre 2001 sono drammatici per il settore del trasporto aereo internazionale, con calo dei viaggiatori e molte compagnie aeree travolte da crisi inarrestabile che sfocia in tagli occupazionali anche nei servizi esterni e in qualche caso nel fallimento. Proprio in questa fase matura la scommessa sulla strategia "low cost" e giungono a conclusione le trattative per portare a Bergamo la massima espressione della nuova politica tariffaria senza fronzoli, basata sulla qualità dei servizi essenziali, sicurezza e puntualità, con eliminazione del superfluo, ovvero tutto ciò che è considerato non strettamente necessario per prendere posto a bordo di un velivolo e giungere a destinazione. Il 14 febbraio

The months following the attack on New York's Twin Towers on 11 September 2001 were dramatic for the international air transport sector, with a drop in the number of passengers, and many airlines descending inexorably into crisis, leading to reductions in employment, including externally-sourced services, and in some cases, bankruptcies. It was precisely in this phase that the "low cost" strategy was ventured, and negotiations were completed to bring the quintessential expression of the new no-frills tariff policy to Bergamo, based on the quality of essential services, safety and punctuality, while eliminating everything superfluous, in other words all those aspects that could be considered as not strictly necessary for boarding an aircraft and reaching

2002, giorno di San Valentino, Ryanair inaugura in modo alquanto originale le operazioni sull'Aeroporto di Orio al Serio, facendo partire da Francoforte Hahn un volo a bordo del quale erano presenti 80 giovani coppie di fidanzati tedeschi. Durante la crociera, il borgomastro di Andernach, Paul Werner Kohns, celebra il matrimonio tra Anya Schmitz e Thomas Pluta, sbarcati nello scalo bergamasco da novelli sposi e festeggiati in un albergo cittadino prima dello shopping nelle vie della moda a Milano e il rientro a casa lo stesso giorno. Due mesi dopo si apre il volo tra Bergamo e Londra, che richiama immediato interesse dei viaggiatori e convince il board di Ryanair della bontà della scelta di Orio al Serio quale scalo di riferimento del nord Italia. Nell'agosto 2002 Orio al Serio supplisce alla chiusura di Linate, necessaria per consentire il rifacimento della pista e una serie di opere di ammodernamento. Per lo scalo bergamasco è la prova generale per il salto di qualità e l'atteso incremento del traffico passeggeri, iniziato nell'anno dell'arrivo di Ryanair e che maturerà nel 2003 con il passaggio da 1,2 a 2,7 milioni, proseguendo ininterrottamente e progressivamente per tutto il decennio.
Il 6 febbraio 2003, presente l'amministratore delegato Michael O'Leary, Ryanair inaugura la sua base di Orio al Serio, promuovendola a hub del sud Europa. All'annuncio si accompagna il lancio di una serie di collegamenti (Barcellona Girona, Bruxelles Charleroi, Amburgo Lubecca, Parigi Beauvais, Londra Luton) in aggiunta a quelli già operati con Francoforte Hahn e Londra Stansted. Nel corso degli anni Ryanair riscuote successo ed apprezzamento crescenti, ottenendo dalle proprie strategie commerciali le risposte attese, in modo particolare dall'Aeroporto di Orio al Serio, che diventa esempio di elevata performance. Con una pianificazione mirata sempre alla

the destination. On 14 February 2002, St. Valentine's Day, Ryanair launched its operations at Orio al Serio Airport in a very original way, by flying an aircraft from Frankfurt Hahn with 80 young German engaged couples on board. During the flight, the Bürgermeister of Andernach, Paul Werner Kohns, celebrated the marriage between Anya Schmitz and Thomas Pluta, who disembarked at Bergamo Airport as newly-weds, and celebrated in a hotel in the city before going shopping in Milan's fashion district, returning home the same day. Two months later, the route between Bergamo and London began, attracting immediate interest from travellers, and convincing the board of Ryanair that selecting Orio al Serio as their airport of reference for north Italy was the right choice. In August 2002 Orio al Serio provided cover for the closure of Linate, necessary to resurface the runway and perform modernisation work. This gave Bergamo's airport the chance to rehearse the major changes that would soon arrive as passenger

Michael O'Leary, patron di Ryanair, avvolto nel tricolore, in occasione dell'apertura della base di Orio al Serio avvenuta il 6 febbraio 2003.

Michael O'Leary, owner of Ryanair, wrapped in the Italian flag, at the opening of the airline's Orio al Serio base on 6 February 2003.

Lo sbarco di passeggeri in arrivo su volo Ryanair.

Passengers disembarking after arrival on a Ryanair flight.

massima efficienza in chiave operativa e sicurezza, il vettore irlandese aggiunge progressivamente nuovi aeromobili a quelli già basati formando una flotta permanente sullo scalo che permette di allargare il network dei collegamenti e programmare le frequenze in funzione delle richieste di mercato. Una crescita costante che porterà Ryanair a tagliare nell'estate 2010 il traguardo dei 25 milioni di passeggeri trasportati dall'inizio delle attività sull'Aeroporto di Orio al Serio, su un totale di cento milioni riferito al movimento passeggeri da e per gli scali italiani nello stesso periodo. Come dire che un passeggero su quattro, tra quelli imbarcati o in arrivo negli aeroporti italiani dal vettore irlandese, è transitato nello scalo bergamasco. Il modello Ryanair, forte di una filosofia che sostiene l'eliminazione di tutto quanto considerato superfluo in

numbers increased, a process that had begun that year with Ryanair's arrival and that would mature in 2003 with an increase from 1.2 million to 2.7 million passengers, an expansion that would continue progressively and uninterruptedly for the entire decade. On 6 February 2003, in the presence of Managing Director Michael O'Leary, Ryanair inaugurated its base at Orio al Serio, promoting it to the status of a hub for southern Europe. The announcement was accompanied by the launch of a series of routes (Barcelona Girona, Brussels Charleroi, Hamburg Lübeck, Paris Beauvais, London Luton) in addition to those that were already being operated, Frankfurt Hahn and London Stansted. Over the course of the years, Ryanair attained growing success and appreciation, achieving the results forecast for its commercial strategy, and in

termini di servizi, diventa oggetto di studio ed approfondimento, così come la stessa gestione operativa dei voli che richiede il rigoroso rispetto del turn-around, il tempo che trascorre dall'arrivo dell'aeromobile sul piazzale di sosta alla sua ripartenza, in un intervallo estremamente contenuto. Il programma di sviluppo dell'attività di Ryanair sull'Aeroporto di Orio al Serio non resta esempio isolato. Il successo del vettore low cost irlandese induce, già a partire dal 2003, molte compagnie aeree a scommettere sul bacino d'utenza dello scalo bergamasco. Nella prima metà del decennio nuove compagnie di affacciano sullo scenario operativo dello scalo bergamasco. Dal maggio 2004 entra in scena Wizzair, che consoliderà la propria presenza sullo scalo bergamasco espandendo gradualmente la rete dei collegamenti con l'est Europa fino a diventare il secondo operatore per numero di rotte servite dopo Ryanair.

particular from Orio al Serio Airport, which became an example of high performance. With corporate planning targeted constantly towards maximum efficiency in terms of operations and safety, the Irish airline progressively added new aircraft to those already present, developing a permanent fleet at the Bergamo Airport that enabled it to expand its network of routes, and schedule frequencies according to market demand. In summer 2010, Ryanair's constant growth led it to reach the landmark figure of 25 million passengers transported from the start of its activities at Orio al Serio Airport, which can be compared to its total of 100 million passengers transported to and from all Italian airports in the same period. In other words, one out of every four passengers transported by the Irish airline departing from or arriving at Italian airports, transited through Bergamo Airport. The Ryanair model, reflecting a powerful approach

La compagnia aerea Wizz Air ha iniziato a operare nel 2004.

The Wizz Air airline began operations in 2004.

L'equipaggio di un volo Ryanair posa durante il turn-around dell'aeromobile 737-800.

The crew of a Ryanair flight pose for a photo during the turn-around of the 737-800 aircraft.

Il modello low cost, decisamente innovativo, oltre a caratterizzare lo sviluppo straordinario dell'Aeroporto di Orio al Serio, ha il merito di rivisitare completamente l'attività del trasporto aereo, permettendo ad un numero considerevole di persone, di tutta l'Europa, che difficilmente avrebbero utilizzato l'aereo per i propri spostamenti, di viaggiare a costi accessibili senza rinunciare all'efficienza e alla sicurezza. Peraltro, l'affermazione dei vettori low cost non costituisce impedimento allo sviluppo di traffico da parte delle compagnie aeree con profilo tradizionale. Nel primo decennio, anche Alitalia, seppure per un breve periodo, si affaccia sullo scalo bergamasco, con un numero di frequenze adeguato alle richieste della clientela orientata ad utilizzare l'aeroporto di Roma Fiumicino sia come destinazione che come punto di transito sulle direttrici nazionali ed internazionali, mentre l'integrazione tra Eurofly e Meridiana, con la nascita di Meridiana Fly nel febbraio 2010, segna la continuità operativa degli aeromobili dedicati principalmente ai

in which everything unnecessary in terms of service is eliminated, became a carefully-studied case history, and likewise the flight management system based on the strict observance of turn-around, reducing the time elapsing from the aircraft's arrival on the stand to the moment of its departure to the minimum. Ryanair's programme for the development of its activities at Orio al Serio Airport did not remain an isolated example. The success of the Irish low-cost airline encouraged many other carriers to consider Bergamo Airport's catchment area from as early as 2003. In the first half of that decade, new companies made their appearance in Bergamo's schedule of operations. Wizzair came onto the scenes in May 2004, and it would consolidate its presence at Bergamo Airport, gradually expanding its network of connections to Eastern Europe, becoming the second-largest carrier, in terms of the number of destinations reached, after Ryanair. The markedly innovative low-cost model, in addition to hallmarking Orio al Serio Airport's remarkable development, succeeded in completely revolutionising the air transport sector, enabling large numbers of people all over Europe who otherwise would have found it difficult to use aircraft for their journeys, to travel at accessible costs, but without compromising on efficiency and safety. Moreover, the success of the low-cost carriers did not adversely affect the development of traffic by airlines with a traditional profile. In fact, the first decade saw the definitive consolidation of Alitalia's activities at Bergamo Airport, with connections matching the demand of customers preferring to use Rome Fiumicino Airport both as the final destination and for transit as part of other national and international routes, while the integration between Eurofly and Meridiana, which led to the creation of Meridiana Fly in February 2010, was an example of the continuing operations of aircraft dedicated principally to charter

collegamenti charter. E il movimento di passeggeri sviluppatosi nello scalo bergamasco si rivela, a conti fatti, traffico aggiuntivo, che si addiziona a quello degli aeroporti di Malpensa e Linate. Il trend di crescita del movimento passeggeri caratterizza senza soluzione di continuità gli anni del secondo decennio dell'attività dell'aeroporto di Bergamo fino a sfiorare la quota di 14 milioni a fine 2019. Anno in cui la sola Ryanair, dopo 18 anni di attività operativa sullo scalo, ha toccato e superato i cento milioni di passeggeri trasportati a bordo dei suoi Boeing 737-800. L'Aeroporto di Bergamo, al termine del 2019, è giunto alla soglia dei 150 milioni di passeggeri a partire dal primo movimento datato 21 marzo 1972.

routes. Calculations showed that the transit of passengers through Bergamo Airport was additional traffic, above and beyond that for Malpensa and Linate Airports. The growth trend in passenger travel continued relentlessly during the second decade of activities at Bergamo Airport, approaching the figure of 14 million by the end of 2019. In that year, Ryanair alone, after 18 years of operations at the airport, reached and surpassed 100 million passengers transported on its Boeing 737-800 airliners. At the end of 2019, Bergamo Airport reached the landmark figure of 150 million passengers from its very first flight on 21 March 1972.

Un aeromobile Blue Air in fase di rullaggio durante l'imbarco di un volo Ryanair.

A Blue Air aircraft taxiing while passengers are boarding a Ryanair flight.

L'imbarco dei passeggeri su un volo Ryanair.

Passengers boarding a Ryanair flight.

Gli sposi del primo volo Ryanair in occasione del decennale, il 14 febbraio 2012.

Spouses of the first Ryanair flight on occasion of the tenth anniversary, 14 February 2012.

02

LA NASCITA DELL'AEROPORTO
THE CREATION OF THE AIRPORT

La prima fase dello sviluppo

The first development phase

Agli inizi degli anni '90 la società per la gestione dell'Aeroporto di Orio al Serio getta le basi per il definitivo sviluppo infrastrutturale e logistico dello scalo. Un impegno iniziato con una profonda analisi del ruolo dello scalo orobico nel panorama nazionale del trasporto aereo, all'epoca incentrato soprattutto sul traffico courier, settore che contribusce strategicamente a conservare le potenzialità dello scalo in previsione dell'atteso aumento del movimento passeggeri. Assunta nel 1993 la carica di presidente di SACBO, che ricopre per cinque mandati triennali consecutivi, Ilario Testa

In the early 1990s, the Orio al Serio Airport management company laid the foundations for the airport's definitive infrastructural and logistical development. This commitment began with a detailed analysis of Bergamo Airport's role in the field of Italian air transport, which at that time was based above all on courier freight traffic, a sector that was strategically important in maintaining the airport's potential while awaiting the expected increase in passenger travel. When Ilario Testa became chairman of SACBO in 1993 – a position that he would hold for five consecutive three-year

Il fronte aerostazione da cui si accedeva alle aree adibite ai check-in e ai controlli di sicurezza.

The front of the terminal, which led to the check-in areas and security checks.

Il cartello che segnalava l'ingresso all'aerostazione di Orio al Serio.

In alto: Bus e taxi all'esterno dell'area arrivi.

The sign indicating the entrance to the Orio al Serio Airport.

Above: buses and taxis outside the arrivals area.

Monitor con orario e stato dei voli tra le aree check-in nei primi anni Duemila.

In the early 2000s, displays between the check-in areas showing flight times and status.

fissa l'obiettivo della riorganizzazione e potenziamento dei servizi che determina un immediato, sensibile incremento dell'attività, riscontrabile nell'andamento dei risultati di esercizio. La prima, importante svolta decisionale è costituita dal varo nel novembre 1995, da parte di SACBO, di un piano triennale di investimenti pari a 80 miliardi di vecchie lire, che consentono di portare a termine l'allargamento dell'aerostazione con nuovi banchi check-in e due pontili d'imbarco, e disporre di nuovi uffici. Dall'esercizio 1995 i risultati fanno segnare utili in progressiva crescita e nel 1997 il fatturato annuo supera per la prima volta l'ammontare del capitale sociale. Nonostante il mancato trasferimento dei voli da Linate a Malpensa, in coincidenza con l'apertura del nuovo hub il 25 ottobre 1998, che avrebbe dovuto permettere all'Aeroporto di Orio al Serio di gestire nuove rotte nel quadro del sistema aeroportuale milanese, SACBO mette in atto le opportune sinergie in grado di agevolare lo sviluppo del traffico passeggeri sfruttando la posizione baricentrica dello scalo bergamasco, su cui gravitano ben oltre la metà dei residenti in Lombardia. Nel 1999 l'aeroporto supera per la

terms – he defined the fundamental objective as the reorganisation and empowering of services, and this led to an immediate and considerable increase in traffic volumes, as emerged from the operating results. The first, important departure in terms of decisions comprised SACBO's launch, in November 1995, of a three-year investment plan for 80 billion lire, which enabled the completion of the terminal's extension with new check-in desks and two boarding bridges, and the installation of new offices. From the 1995 financial year, the results showed progressively growing profits, and in 1997, annual sales exceeded the share capital for the first time. Notwithstanding the failure to transfer flights from Linate to Malpensa when the new latter hub opened on 25 October 1998, which would have enabled Orio al Serio Airport to handle new destinations within the framework of Milan's airport facilities, SACBO implemented synergies capable of facilitating the development of passenger traffic, exploiting the central location of Bergamo Airport, strategically positioned for over half the people living in Lombardy. In 1999, for the first time the airport surpassed the figure of 1 million passengers handled per year. In 2000, the decision was taken to double the check-in area, and more importantly, the commercial contacts that would soon lead Orio al Serio Airport to become one of the most advanced structures in the area of low-cost transport were launched. In 2001, as a result of the high levels of service achieved in the previous years, the airport received TUV Quality Certification for the passenger sector, preparing the ground for working with low-cost airlines. After Ryanair's launch of its flights in February 2002, the number of low-cost carriers increased, attracted by Orio al Serio Airport's efficiency and the speed of the services supplied for aircraft and passengers. Promotion and development strategy enabled a series

prima volta la quota annuale di 1 milione di passeggeri. Nel 2000 si decide il raddoppio dell'area check-in, ma soprattutto vengono avviati i contatti commerciali che porteranno l'Aeroporto di Orio al Serio a diventare in poco tempo una delle realtà più avanzate nel trasporto low-cost. Nel 2001, grazie agli elevati standard di servizio raggiunti negli ultimi anni, l'aeroporto ottiene da parte della TUV la Certificazione di Qualità del settore passeggeri, predisponendosi ad accogliere le compagnie aeree low cost. Dopo l'avvio nel febbraio 2002 dei voli operati da Ryanair, cresce il numero dei vettori a basso costo attratti dall'efficienza dell'aeroporto di Orio al Serio e dalla rapidità dei

A sinistra: la facciata dell'aerostazione nella prima metà degli anni Duemila.

Left: the facade of the terminal in the first half of the 2000s.

Un aeromobile in atterraggio.

A landing aircraft.

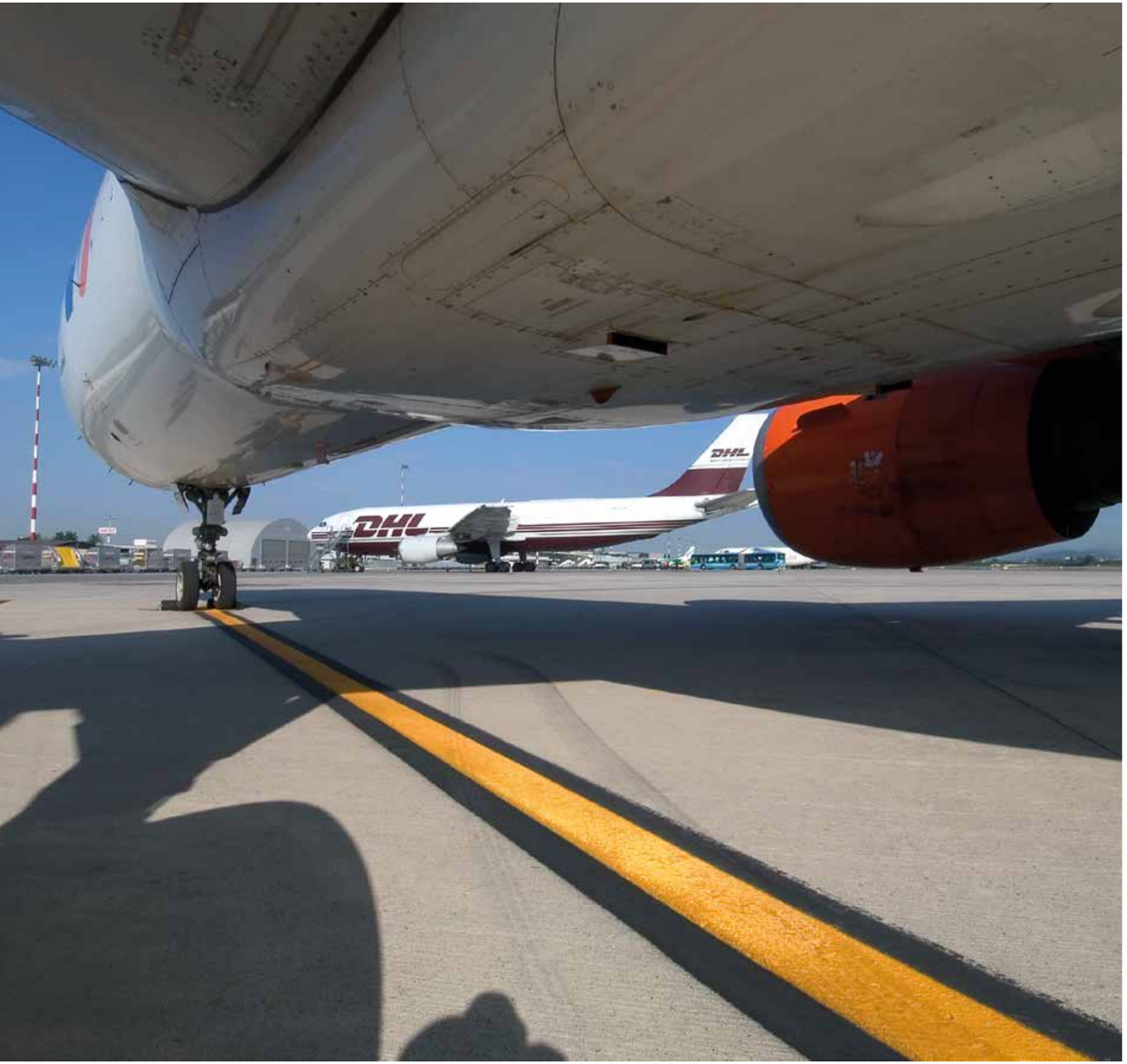
tempi di erogazione dei servizi offerti ai velivoli e ai passeggeri. La strategia di promozione e sviluppo consente che all'aumento del traffico concorra una serie di vettori, creando le condizioni per una reale espansione del bacino di utenza e il graduale ampliamento della rete di destinazioni nell'area euromediterranea. Dal 2002 la crescita di Orio al Serio segue un andamento esponenziale, governata con un'attenta politica gestionale e di programmazione rivolta alla creazione di servizi aggiuntivi. Nello stesso anno SACBO ottiene la concessione quarantennale da parte dell'Enac, con scadenza nel 2042, traguardo fondamentale per impostare, in accordo e collaborazione con le amministrazioni locali, le nuove strategie di sviluppo orientate ad un'attenta politica di progressiva riduzione dell'impatto ambientale sul territorio circostante il sedime aeroportuale. Dopo l'approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale, avvenuta con l'emanazione del relativo decreto ministeriale datato dicembre 2004, SACBO fissa i nuovi obiettivi, rappresentati dal livellamento dell'attività svolta dai vettori courier che continuano a svolgere un importante ruolo logistico e supporto all'occupazione e all'economia del territorio, privilegendo interventi per il potenziamento di infrastrutture e servizi aeroportuali al servizio del traffico passeggeri, la sicurezza e la mitigazione ambientale.

of carriers to contribute to increasing traffic, creating the conditions for tangibly expanding the catchment area of potential customers, and the gradual expansion of destinations served in the Euro-Mediterranean area. From 2002, the growth of Orio al Serio was exponential, nurtured by careful management and planning policies whose objectives included the creation of additional services. In the same year, SACBO obtained a forty-year concession from ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, Italian Civil Aviation Authority), expiring in 2042, an objective that was fundamental for planning the new development strategies, in close cooperation and agreement with the local authorities, based on a policy aiming at the progressive reduction of environmental impact in the territory around the airport. After approval of the Airport Development Plan, which was concretised with the issue of the respective ministerial decree dated December 2004, SACBO defined its new objectives, based on capping the activities performed by air courier operators (which nonetheless continued to perform an important logistics role, supporting employment and the local economy), privileging operations to improve airport infrastructure and services for passenger traffic, safety and environmental concerns.

HUB LOGISTICO
LOGISTICS HUB

Fin dai primi anni di attività commerciale, la movimentazione delle merci aeree assume rapidamente enorme valore strategico per il bacino d'utenza dell'aeroporto. In particolare, le merci trattate dai vettori courier rientrano nella categoria dei materiali, documenti e piccoli pacchi, tutti accomunati dalla specifica della consegna urgente e rispondenti a

From the earliest years of the airport's operations, air freight handling rapidly became strategically important for the airport's area of interest. More specifically, the goods transported by courier carriers were in the category of materials, documents and small packages, all hallmarked by the necessity of urgent delivery, and in compliance with secure, guaranteed



DHL ha iniziato a operare nel 1976, primo tra i grandi corrieri espresso.

DHL began operating in 1976, the first of the largest express couriers.

processo logistico sicuro e garantito. Una specializzazione che ha promosso l'Aeroporto di Orio al Serio a terzo scalo nazionale per volume di merce aerea movimentata.
DHL Aviation è il primo dei grandi corrieri espresso ad approdandovi nel 1976, per poi consolidare nel tempo la propria attività e contribuendo a rafforzarne il ruolo nel settore specializzato. Nel 1994 DHL Aviation trasforma il gateway in un centro di smistamento e transito con dimensioni di hub, alimentando il flusso dei piccoli colli di provenienza e destinazione locale. L'impiego di velivoli wide-body consente di convogliare grandi quantità di pacchi e rispondere alla domanda crescente di affidamento delle spedizioni che necessitano di

logistics processes. This specialisation placed Orio al Serio Airport third in Italy in terms of the volume of air freight handled.
DHL Aviation was the first large express courier organisation to begin work at the airport in 1976, progressively consolidating its activities over time and helping to reinforce the airport's role in this specialist sector. In 1994, DHL Aviation transformed the gateway into a sorting and transit centre at hub level, coordinating the handling of small packages of local origin and destination. The use of wide-bodied aircraft made it possible to deliver large volumes of parcels and meet the growing demand for deliveries, commissions that

procedure semplificate e consegna rapida. DHL Aviation contribuisce in modo rilevante a fare dell'Aeroporto di Orio al Serio uno dei più importanti centri di movimentazione delle merci aeree di tipologia courier. Un rapporto di lunga durata, reso più solido dal rinnovo del contratto sottoscritto il 23 novembre 2006. Il prolungamento della presenza di DHL Aviation sullo scalo orobico consente da un lato di garantire la continuità di un'attività ad alto valore strategico per l'economia del territorio, con mantenimento dei livelli occupazionali diretti e indiretti, e dall'altro di rispondere alle aspettative di mitigazione dell'impatto ambientale relativamente alla riorganizzazione dell'operatività notturna. L'apertura nel 2020 del nuovo hub DHL di Malpensa riporta la base di Orio al Serio alle funzioni di "gateway".
La struttura di UPS all'Aeroporto di Orio al Serio costituisce dal 1989 il principale gateway del corriere espresso in Italia, che nel corso del tempo ha assunto un valore estremamente importante a livello territoriale in termini di sviluppo e di occupazione. Tutte le spedizioni aeree internazionali di UPS in partenza e arrivo dal nord-ovest passano attraverso lo scalo bergamasco, collegato allo hub aereo di Colonia/Bonn, dove ha sede il più grande centro di smistamento di UPS in Europa. Sull'Aeroporto di Orio al Serio il corriere espresso dispone di una struttura operativa dotata di tecnologie all'avanguardia per il controllo e la movimentazione, con una capacità di smistamento costantemente adeguata ai bisogni e un'area interamente dedicata allo screening dei pacchi grazie ad una serie di sofisticate apparecchiature radiogene. Oltre a garantire standard di efficienza e sicurezza, UPS ha sempre dimostrato la massima flessibilità nel programmare la propria attività in coerenza con le esigenze locali. Si tratta di un valore strategico di grande rilevanza per il

called for simplified procedures and rapid consignment. DHL Aviation contributed significantly to making Orio al Serio Airport one of the most important air freight handling centres for courier services. This long-term relationship was further consolidated by the renewal of the contract signed on 23 November 2006. Extending DHL Aviation's presence at Bergamo Airport on one hand gave continuity to an activity of high strategic value for the local economy, helping maintain levels of direct and indirect employment, and on the other it represented a response to the expectations of reduced environmental impact with respect to the reorganisation of nocturnal operations. With the opening of the new DHL hub at Malpensa in 2020, the company's base at Orio al Serio returned to "gateway" functions.
Since 1989, the UPS structure at Orio al Serio Airport has been the express courier's principal gateway in Italy, and over the years it has acquired notable local importance in terms of development and employment. All UPS's international air freight despatches departing from and arriving in the north-west are transited through Bergamo Airport, which is linked to the Köln-Bonn air freight hub, where the largest UPS sorting centre in Europe is located. At Orio al Serio Airport, the express courier has an operational structure equipped with state-of-the-art technology for control and handling, with a sorting capacity that is constantly adapted to demand, and an area entirely dedicated to package screening by means of a series of sophisticated X-ray devices. In addition to guaranteeing standards of efficiency and security, UPS has always demonstrated maximum flexibility in programming its activities in compliance with local requirements. This is a strategic factor of great importance for the various enterprises and companies that utilise

La movimentazione delle merci aeree riveste un valore strategico sotto l'aspetto economico e occupazionale.

Air freight transport is strategically important in terms of both economics and employment.

Carrelli da traino per il trasporto merci nell'area del corriere UPS.

Cargo carts in the UPS courier area.

sistema di imprese e società che si affidano al servizio della consegna urgente e più in generale per tutte le attività di relazione con partner e mercati esteri. Dopo aver avviato i collegamenti con velivoli di medio cabotaggio, come i Fokker 28, UPS introduce nei primi anni '90 aeromobili 727 di grande capacità di carico, rimotorizzati e ricondizionati secondo le normative tecniche rispondenti alle disposizioni vigenti a livello europeo ed internazionali sul contenimento del rumore e il miglioramento dell'efficienza aerodinamica. Negli anni seguenti UPS impiega velivoli sempre più performanti, affidandosi a flotte di nuova generazione e scegliendo macchine trasformate

the urgent delivery service, and more in general for all business relations with partners and foreign markets. After having launched connections using aircraft of medium range, such as the Fokker 28, in the early 1990s UPS introduced 727 aircraft with high cargo capacity, remotorised and reconditioned according to technical standards meeting European and international noise-reduction provisions and the improvement of aerodynamic efficiency. Over the following years, UPS used increasingly high-performance aircraft with new-generation fleets and selecting transformed, modernised aircraft, such as the Boeing 767-200, with a net payload of 42 tonnes and a non-stop range of over 6,000 km. The air cargo

e modernizzate, come i velivoli Boeing 767-200, con una capacità di carico utile di 42 tonnellate e con un'autonomia di oltre 6.000 km senza scalo. Sull'Aeroporto di Orio al Serio è stata basata anche la compagnia aerea cargo Miniliner, operativa dal 1982, che per un lungo periodo ha effettuato servizi di trasporto di piccoli pacchi postali operando con Fokker 28 e 50 e aprendo una linea di manutenzione di questi aeromobili fino alla cessazione delle attività alla metà degli anni '20.

freight company Miniliner was also based at Orio al Serio Airport, operating from 1982. For many years it performed transportation services for small postal packages flying Fokker 28s and 50s, and ran a maintenance division for these aircraft until the company ceased operations in 2015. Air cargo activities were based substantially on the DHL and UPS carriers. The 2008 global economic crisis had a massive effect on air transport and particularly on

La base di Orio al Serio funge da gateway dei corrieri espresso DHL e UPS.

The Orio al Serio base is a gateway for the express couriers DHL and UPS.

Operazione di carico di un aeromobile Boeing 767-200 cargo Star Air.

Loading a Star Air Boeing 767-200 cargo aircraft.

L'attività cargo verte sostanzialmente sui vettori Dhl e Ups. La crisi economica globale del 2008 si è abbattuta sul trasporto aereo e, in modo particolare, sulla logistica, causando una flessione dei volumi di merce movimentata. Raggiunto il massimo storico con 140mila tonnellate nel 2006, gli effetti della crisi si sono avvertiti massimamente nel 2009, quando il quantitativo annuale è rimasto di poco sopra quota 100mila tonnellate, per poi riprendere ma senza riguadagnare il livello precedente, anche e soprattutto per la diversificazione intervenuta del mercato delle merci espresse. Nella nuova economia si è fortemente evoluta la componente degli acquisti online. Di conseguenza, la logistica e-commerce tende a prevalere sempre più e a caratterizzare il modo diverso di gestire il magazzino per fare arrivare il prodotto in tempi celeri e in modo efficiente alla destinazione finale e generare la soddisfazione del cliente.

logistics, causing a drop in the volumes of freight handled. Having reached its all-time peak at 140,000 tonnes in 2006, the effects of the crisis were felt most notably in 2009, when the annual volume remained just over 100,000 tonnes, subsequently recovering but without attaining the previous peak levels, principally due to the diversification that had occurred in the express deliveries market. In the new economy, the component of online purchases has developed strongly. As a result, e-commerce logistics have become increasingly prevalent, requiring different methods of warehouse management in order to deliver products to their final destination rapidly and efficiently, ensuring customer satisfaction.

Varie personalità politiche sono transitate in aeroporto nel secolo scorso. Dopo gli arrivi di Winston Churchill nel luglio 1949 e del presidente della Repubblica Giovanni Gronchi nel 1956, lo scalo bergamasco ha accolto nel settembre 1962 il presidente del Consiglio Amintore Fanfani, nel giugno 1964 l'allora Capo dello Stato Antonio Segni, poi Giulio Andreotti nell'epoca in cui era ministro della Difesa, nel 1968 e nel 1982 Aldo Moro e Giovanni Spadolini nelle vesti di Presidente del Consiglio.

Various political personalities passed through the airport during the last century. After Winston Churchill's arrival in July 1949 and that of Giovanni Gronchi, President of the Republic, in 1956, Bergamo Airport welcomed Prime Minister Amintore Fanfani in September 1962, Antonio Segni, at that time President of the Republic, in June 1964, Giulio Andreotti in the period when he was Minister of Defence, also in 1964, and Prime Ministers Aldo Moro and Giovanni Spadolini, in 1968 and 1982 respectively.

Tre i passaggi di Giovanni Paolo II in aeroporto. La prima volta il 26 aprile 1981, in visita a Sotto il Monte; poi il 21 giugno 1992, di ritorno da una visita pastorale al Santuario di Caravaggio. Infine, il 4 maggio 1996, in occasione della visita alla Diocesi di Lecco.

John Paul II visited the airport on three occasions. The first time was on 26 April 1981, for a visit to Sotto il Monte; then on 21 June 1992, returning from a pastoral visit to the Sanctuary of Caravaggio. Lastly, on 4 May 1996, for a visit to the Diocese of Lecco.

03

LA NASCITA DELL'AEROPORTO
THE CREATION OF THE AIRPORT

Le fasi della trasformazione

The phases of transformation

In presenza del progressivo e costante incremento del movimento passeggeri, SACBO procede ad una serie di interventi di adeguamento all'interno e all'esterno dell'aerostazione, tali da consentire il mantenimento di standard di qualità e di efficienza rispondenti agli obiettivi. Il 28 marzo 2006 entra in funzione il terzo pontile per l'imbarco dei passeggeri. La nuova struttura operativa, posizionata nell'area ad ovest dei due pontili preesistenti, creati rispettivamente nel 1998 e 1999, è al servizio delle sale partenze riservate

In the light of the progressive, ongoing increase in the number of passengers handled, SACBO undertook a series of operations to improve facilities inside and outside the terminal, in order to maintain standards of quality and efficiency reflecting corporate objectives. On 28 March 2006 the third passenger boarding bridge became operational. This new structure, sited to the west of the two existing bridges installed respectively in 1998 and 1999, served the departure halls for Schengen flights, and made it possible to handle the boarding of two

Cantiere di ampliamento dell'aerostazione nel 2008.

Construction site for the airport's expansion in 2008.

La prima sezione del nuovo terminal partenze è stata aperta il 21 dicembre 2009.

The first section of the new departures terminal was opened on 21 December 2009.

Vista dell'aerostazione nella primavera 2010.

View of the terminal in spring 2010.

ai voli Schengen e consente di gestire contemporaneamente l'imbarco di due aeromobili attraverso flussi canalizzati su doppio corridoio, separati da una partizione vetrata, e due corpi scala indipendenti che danno accesso al piazzale. L'entrata in funzione del terzo pontile garantisce la migliore gestione delle fasi di imbarco, consentendo di dirigersi direttamente sul piazzale e alle rampe di accesso ai velivoli. Il 23 luglio 2007 all'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio si inaugura la nuova area check-in, realizzata nel quadro del programma quinquennale di adeguamento infrastrutturale dell'aerostazione, varato da SACBO per mettere nuovi spazi a disposizione dei passeggeri sia in partenza che in arrivo, oltre che per opere ambientali, di sicurezza e viabilità. La nuova linea di banchi check-in è collegata al sistema BHS per il controllo del 100 per cento dei bagagli da stiva, entrato in funzione nel gennaio 2003 e che nel corso degli anni incrementa progressivamente la capacità da 1.500 a 2.700 bagagli/ora. La primavera 2008 segna il passaggio del testimone tra Ilario Testa e Mario Ratti, che assume la presidenza di SACBO

aircraft contemporaneously by means of channelled passenger flow through a double corridor, separated by a glazed partition, and two independent stair structures that led to the stand. Bringing the third bridge into operation ensured better management of the boarding phases, so that passengers could reach the stand and the boarding stairs providing access to the aircraft. On 23 July 2007, Bergamo Orio al Serio Airport inaugurated the new check-in area, built as part of the five-year airport infrastructural improvement programme launched by SACBO to make new spaces available to passengers both in departure and arrival areas, and also comprising work on environmental, safety and road access aspects. The new row of check-in desks was linked to the BHS (baggage handling system) which provided 100% hold baggage screening, a system that began operating in January 2003 and which over the course of the years was progressively increased in capacity, from 1,500 to 2,700 bags per hour. Spring 2008 marked the transition in leadership from Ilario Testa to Mario Ratti, who became chairman

alla vigilia del varo degli importati interventi di adeguamento destinati a trasformare l'immagine dello scalo bergamasco. Mario Ratti, già presidente di Confindustria Bergamo dal 1995 al 2000, entra a far parte del consiglio di amministrazione di SACBO nel settembre 2004, partecipando alle attività del comitato esecutivo che ha il compito di indirizzare le strategie ed operare le scelte finalizzate allo sviluppo dell'aeroporto e dei servizi ad esso connessi. Il cambio al vertice coincide con nuovo assetto esecutivo e manageriale, basato sulle figure di presidente e consigliere delegato, espressione di una visione collegiale dell'attività di gestione aeroportuale, in grado di rispondere alle dinamiche del settore del trasporto aereo e all'esigenza di un rapporto sempre più stretto con il sistema socio-economico territoriale, che consenta di migliorare l'efficienza generale dello scalo e partecipare in modo attivo ai futuri progetti di adeguamento della rete di servizi esterni connessi alle esigenze dei piani urbani. Il ruolo di consigliere delegato viene assunto da Renato Ravasio, laureato in economia e commercio, parlamentare per tre legislature e segretario generale della Fondazione Cariplo dal 1998 al 2005, con incarichi di amministratore in società del settore bancario e dei trasporti aerei. Tra dicembre 2009 e marzo 2010 viene aperto il nuovo terminal partenze, prima parte del programma di ampliamento e sistemazione dell'aerostazione, basato su un progetto che comprende l'area arrivi e la realizzazione del parcheggio multipiano, oltre che elementi architettonici studiati con l'intento di caratterizzare e identificare l'immagine dell'aeroporto. L'intervento sul terminal, realizzato attraverso un investimento di 15 milioni di euro da parte di SACBO, permette di disporre di spazi e superfici atti a garantire la migliore gestione dei flussi di passeggeri. Il contestuale aumento dei varchi dedicati ai

of SACBO just before the launch of important improvement work that would transform the appearance of Bergamo's airport. Mario Ratti, who had previously been president of Confindustria Bergamo, the Bergamo industrialists' federation, from 1995 to 2000, joined SACBO's board of directors in September 2004, taking part in the work of the executive committee responsible for determining strategy and taking the decisions that would shape the airport's development and that of its ancillary services. The change in leadership coincided with a new executive and managerial structure, based on the figures of chairman and managing director, expressing a collegiate vision of airport management, capable of meeting the dynamics of the air transport sector and the need for an increasingly close relationship with the local socio-economic system, making it possible to improve the airport's overall efficiency, and ensuring its active participation in future projects for the improvement of the network of external services linked to city planning requirements. The role of managing director was performed by Renato Ravasio, who had a degree in economics and business, was formerly a member of parliament, and had worked in roles as managing director in companies in the banking and air transport sectors. Between December 2009 and March 2010 the new departures area was opened, the first part of the programme for the terminal's extension and refurbishment, based on a project that also comprised the arrivals area and the construction of a multistorey car park, in addition to architectural features designed to hallmark the airport and heighten its identity. The work on the terminal, performed by means of a 15 million euro investment by SACBO, provided spaces and surfaces arranged to ensure improved passenger flow management. At the same time, increasing the number

SACBO ha investito 15 milioni di euro nella prima fase di ampliamento dell'aerostazione.

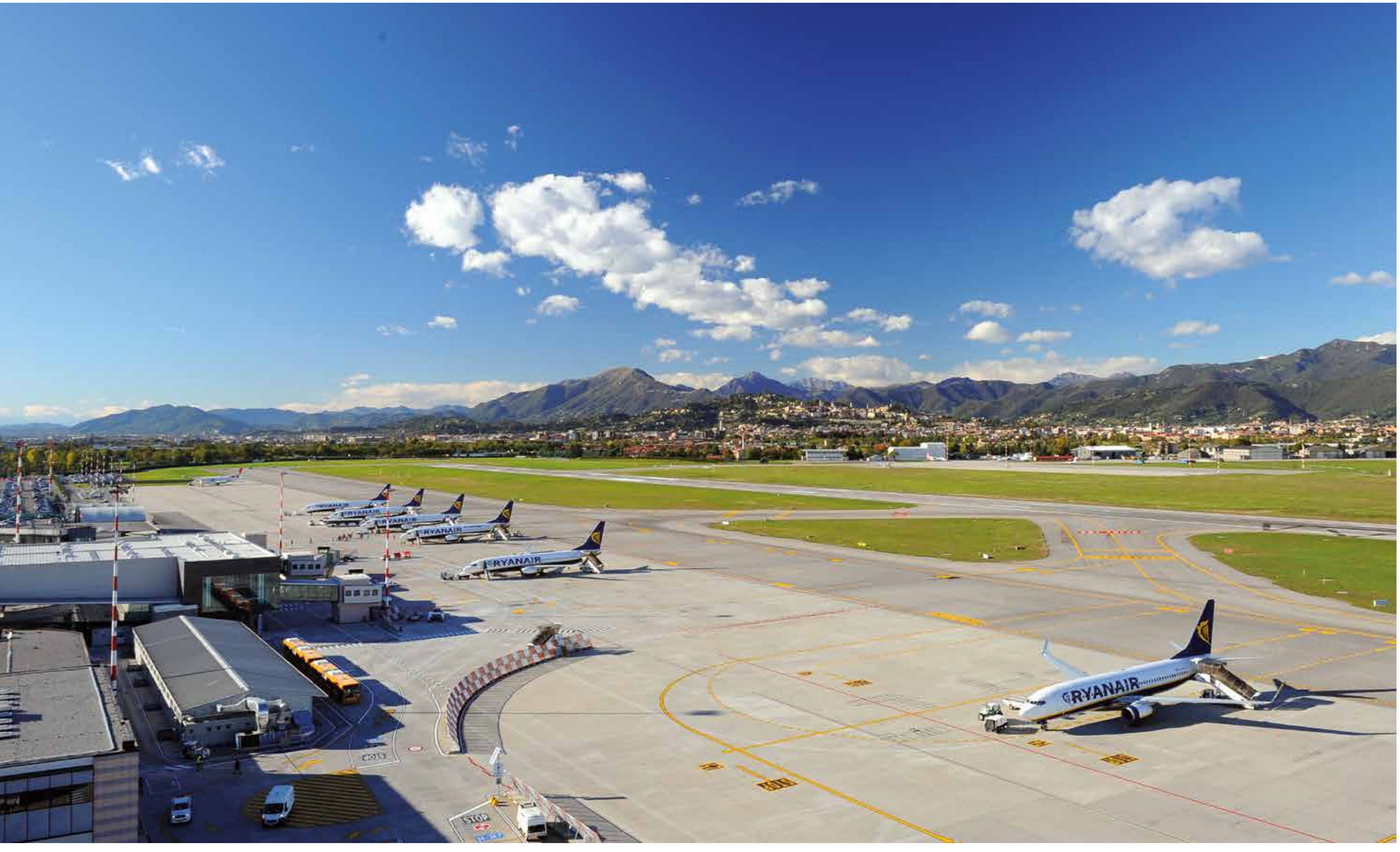
SACBO invested 15 million euro for the first phase of the terminal's expansion.

Le scale mobili di accesso all'area partenze.

The escalators leading up to the departures area.

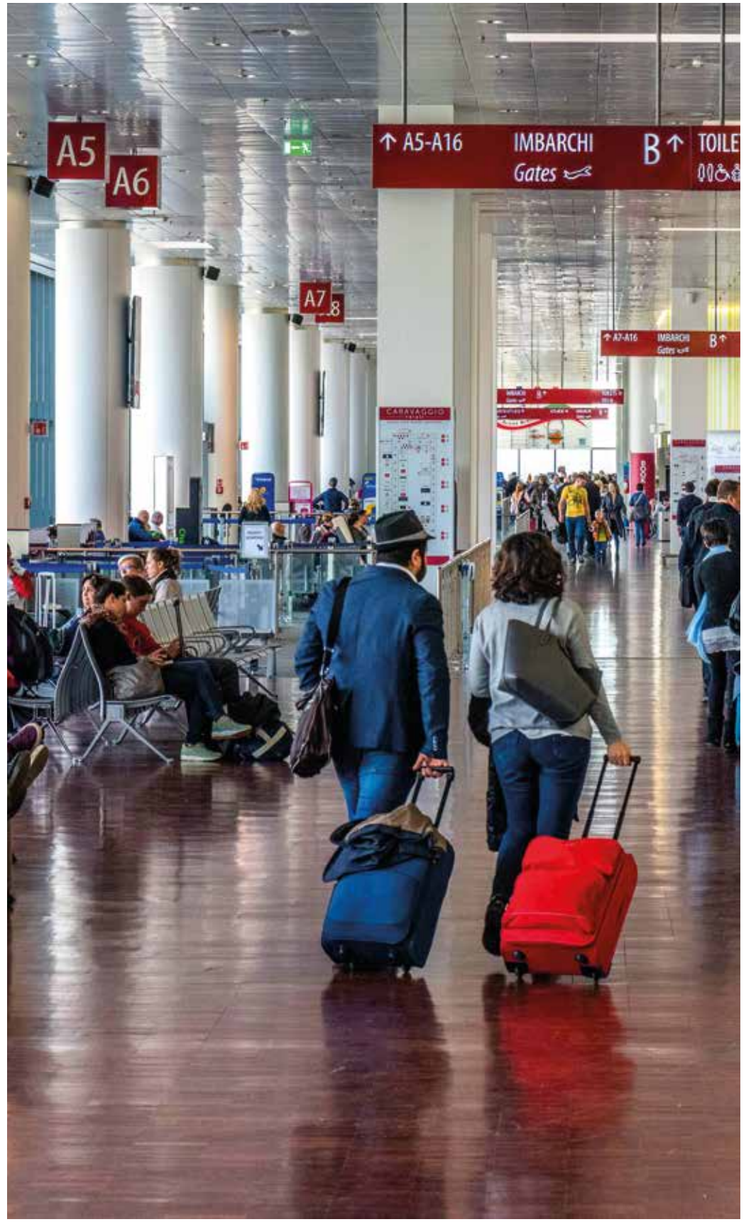
controlli di sicurezza contribusce a migliorare ulteriormente le già ottimali performance riconosciute all'aeroporto. La nuova area partenze del terminal passeggeri si sviluppa su due livelli, su una superficie, più che triplicata, di 10.500 mq, in parte oggetto di ristrutturazione, di cui 6.000 a livello superiore con spazi per nuovi esercizi commerciali che incrementano l'offerta food e retail in un contesto più accogliente e di maggiore comfort per i passeggeri. Chi transita in aerostazione per imbarcarsi trova uno spazio di 300 mq dedicato al dutyfree, note griffe del settore moda e accessori nonché marchi altrettanto affermati della ristorazione insieme alla possibilità di acquistare prodotti tipici, espressione dell'enogastronomia locale. Un'intervento che modifica in sostanza e qualità l'immagine dello scalo bergamasco, permettendo di disporre di un impianto funzionale

of security check access stations helped further improve the airport's already excellent performance. The new departures area of the passenger terminal was on two floors, on a total area that was increased more than three-fold, reaching 10,500 square metres, part of which was refurbished, with 6,000 square metres on the upper level with spaces for new stores that increase the available catering and retail services, in a friendly context that provides even greater comfort for passengers. Travellers transiting through the terminal prior to boarding encounter a 300-square-metre duty-free area, famous brands in the fashion and accessories sector, and equally familiar catering brands. In addition, they can purchase traditional products that are a fine expression of local food and wine culture. This project radically changed the airport's image in terms of



operational functions and perceived quality, making it possible to provide facilities matching practical requirements, with 11 security check access points and 23 boarding gates, a welcoming VIP Lounge, a new Sala Amica (Friendly Room) and a smokers' area with patio. The walls of the departures terminal are clad with decorative sheets depicting the luggage tag bar codes with the IATA BGY code for Orio al Serio Airport. The colours of the bar codes identify the different areas: green for the Schengen area, orange for non-Schengen flights, and blue for the perimeter areas regarding security checks and passenger flow.
To complete the operations performed, the total area of the terminal was increased from 30,000 to 63,500 square metres. In the five-year period 2009-2014, SACBO invested a total of 190 million euros into infrastructure, entirely through self-financing. The work performed and the operations planned were part of an overall infrastructural improvement strategy designed to increase efficiency and create shopping areas that could enhance the "non-aviation" segment which over the years, in all the major airports of the world, has become increasingly important in terms of the service's profitability. The investments that SACBO has implemented are part of the framework of a management policy whose objective is the generation of value for and within the local territory, creating an architectural profile for the airport that becomes an emblematic presence on the horizon, equally hallmarked by Bergamo's Città Alta, the hilltop city.
Later operations implemented after the massive runway resurfacing project, performed in spring 2014, followed the same development approach. They comprised the opening of the new Schengen area in 2015, the completion of the extensions on the east side, with the installation of the new non-Schengen area in 2020, and the airport's west wing built for the

alle esigenze operative, con 11 varchi dedicati ai controlli di sicurezza e 23 gate di imbarco, una accogliente Vip Lounge, una nuova Sala Amica e una zona fumatori con patio. Le pareti del terminal partenze sono rivestite con maxigrafica (wallpaper) con la riproduzione del codice a barre delle etichette bagagli che riporta il codice IATA BGY dell'Aeroporto di Orio al Serio. Il colore del codice contraddistingue le singole aree: verde l'area dedicata ai voli Schengen, arancione per i voli extra- Schengen, azzurro il perimetro relativo ai controlli di sicurezza e flussi passeggeri.
A completamento degli interventi, la superficie totale dell'aerostazione passa da 30.000 a 63.500 mq. Nel quinquennio 2009-2014 SACBO avrà investito complessivamente 190 milioni a livello di infrastrutture, tutto attraverso autofinanziamento. Le opere realizzate e quelle programmate rientrano in un disegno di adeguamento delle infrastrutture, tale da accrescerne l'efficienza e creare aree commerciali che possano valorizzare il segmento "non aviation" che nel corso degli anni, in tutti i principali aeroporti del mondo, ha assunto un'importanza sempre più rilevante ai fini della redditività del servizio. Gli investimenti varati da SACBO si inquadrano in una politica gestionale costantemente orientata a produrre valore per e sul territorio, allo scopo di disegnare un profilo architettonico di aerostazione che diventi un prestigioso biglietto da visita sullo sfondo della linea d'orizzonte di Città Alta.
In questa logica e filosofia di sviluppo rientrano i successivi interventi realizzati a valle della grande operazione di rifacimento della pista di volo, avvenuta nella primavera 2014: dall'apertura della nuova area Schengen nel 2015 al completamento degli ampliamenti a est, con allocazione della nuova area extra-Schengen, nel 2020 e dell'ala



Nelle pagine precedenti: una panoramica dell'aeroporto nel 2010.

On the previous pages: panorama of the airport in 2010.

ovest dell'aerostazione predisposta per la connessione al terminal del collegamento ferroviario, opera fatta rientrare tra quelle strategiche in relazione alle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026.

terminal's link to the rail connection, a project that became part of the strategic operations to be performed in light of the 2026 Milan-Cortina Winter Olympics.

LE OPERE DI AMPLIAMENTO
EXPANSION WORK

Il processo di adeguamento degli spazi aeroportuali, finalizzato a garantirne la piena fruizione in un'ottica di funzionalità, sicurezza e comfort, oltre che essere previsto nel Piano di Sviluppo, è il risultato di una direzione strategica gestita da figure e competenze professionali di alto profilo che hanno consentito di assecondare gli interventi come risposta ai bisogni operativi.
L'ampliamento dell'aerostazione ha preso il via sotto la presidenza di Ilario Testa nel 2007, quando ancora sul fronte del terminal campeggiava la scritta Orio al Serio International Airport, mettendo a disposizione tra fine 2009 e inizio primavera 2010 il primo blocco intorno a cui sono state

The improvement of the airport's facilities, designed to guarantee their optimum accessibility in terms of functionality, safety and comfort, was part of the Development Plan, and reflected a strategic management process directed by high-profile individuals and professional consultants who ensured that the work performed represented a response tailored to operational requirements. The airport's expansion began under Ilario Testa's chairmanship in 2007, when the name Orio al Serio International Airport could still be seen on the front of the terminal building. That period gave rise to the initial new volume between late 2009 and early spring 2010, to which further spaces

Nel 2015 l'apertura della nuova area partenze dei voli Schengen.

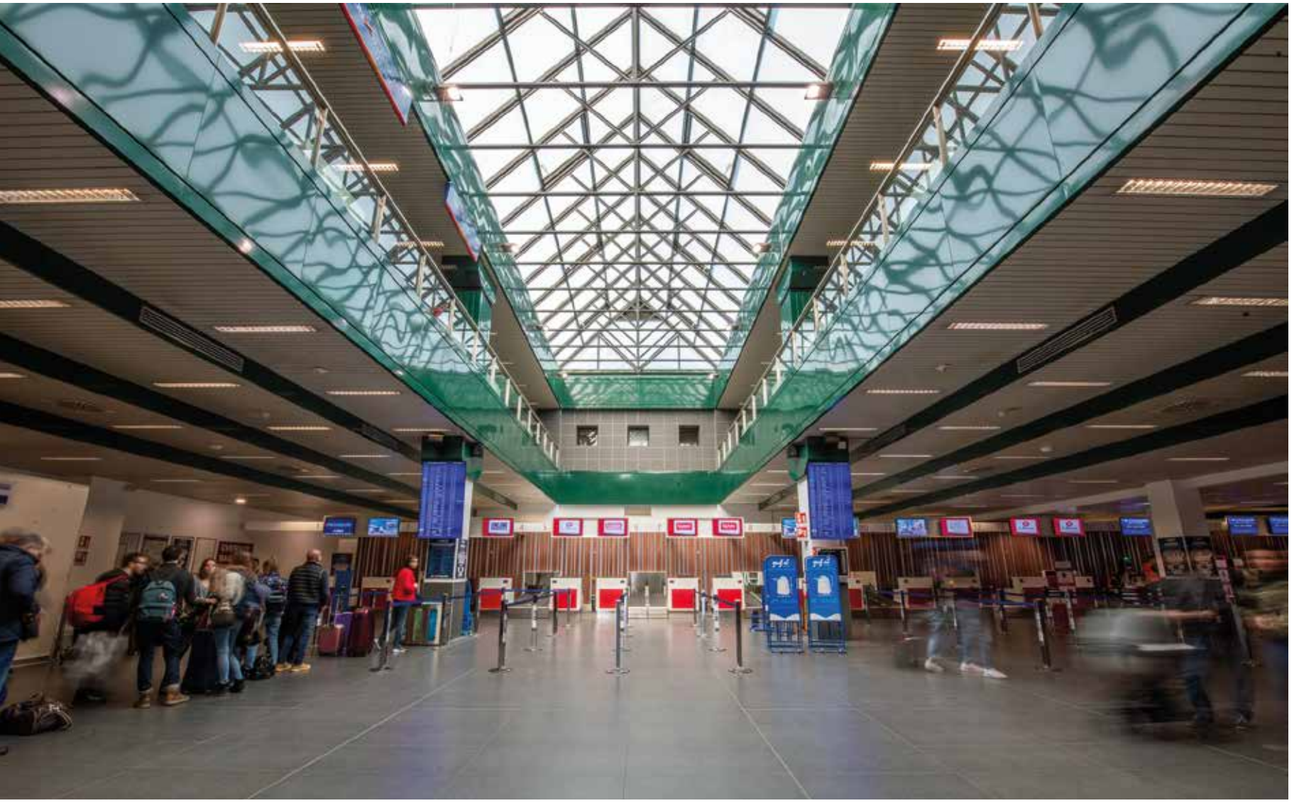
In 2015, opening of the new departures area for Schengen flights.

Tra il 2019 e il 2020 sono stati aperti i cantieri per l'ampliamento a est e a ovest dell'aerostazione.

Between 2019 and 2020, sites were opened for the terminal's expansion on the east and west sides.

Investimenti e cronoprogramma dei lavori sono stati confermati nonostante la pandemia di Covid-19.

Investments and schedules for building work have been confirmed despite the Covid-19 pandemic.



L'area check-in completamente ridisegnata.

The check-in area, completely restyled.

raccordate ulteriori volumetrie negli anni a seguire.
I lavori avviati nel 2008, che hanno iniziato a modificare l'aspetto e la fruizione dell'aerostazione, sono stati portati a termine senza impattare sull'attività aeronautica e garantendo la migliore gestione dei passeggeri. Il successivo ampliamento dell'aerostazione, tra il 2013 e il 2015, coinciso con la creazione della Direzione Infrastrutture di SACBO, si è svolto nel periodo che ha visto la società di gestione intervenire sulla pista di volo nella primavera 2014 limitando la chiusura dell'aeroporto a sole tre settimane. Il terminal è stato allungato in direzione ovest collegando la parte nuova al blocco realizzato nel 2009.
Gli ulteriori interventi, messi in atto tra 2019 e 2021 e interamente finanziati da SACBO per un importo di circa 40 milioni, hanno permesso di allungare il profilo dell'aerostazione, aumentare la superficie totale a 70mila mq. Nella nuova ala est, i cui lavori sono iniziati nel gennaio 2019 e conclusi nella primavera 2020, è stata realizzata la nuova area extra-Schengen, adeguata al crescente movimento passeggeri con raddoppio da 5 a 10 dei gate di imbarco, creando un percorso dedicato ai transiti. A fine 2021 la consegna del nuovo blocco costruito sul lato ovest dell'aerostazione, che si innesta nel programma di ampliamento dell'area Schengen, con nuovi pontili dotati di ascensori che gradualmente serviranno tutti i gate, destinata a raccordarsi alla stazione capolinea del collegamento ferroviario. Ampliamenti che, in termini di superficie e volumetrie, hanno consentito di predisporre gli spazi destinati a ospitare la versione avanzata del sistema per il controllo dei bagagli (BHS), adeguato alla normativa Standard 3 e basato su macchine radiogene di ultima generazione.
Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2015-2030 segna un cambio di direzione nella gestione logistica dello scalo, con netta divisione dell'area passeggeri a sud e riqualificazione dell'area a est della torre di controllo, con spostamento del varco doganale e apertura di un'arteria stradale di collegamento da est, per concentrare le attività merci a nord con creazione di una via di accesso diretta all'asse interurbano.
Una visione di lungo termine che riflette la volontà di assegnare all'aeroporto la funzione strategica di anello di collegamento tra il territorio e le direttrici di mobilità nazionali ed europee.

Gli interventi tra 2019 e 2021 sono stati finanziati con 40 milioni da SACBO.

The work performed between 2019 and 2021 was financed by SACBO for 40 million euro.

would be added over the following years.
The work that was launched in 2008, which began to modify the airport's appearance and functional use, was completed without affecting flight operations and ensuring optimum passenger handling. The next airport extension campaign, from 2013 to 2015, coincided with the creation of SACBO's Infrastructural Management department, and was performed in the period in which the management company was working on the runway in spring 2014, limiting the airport's closure to just three weeks. The terminal was extended westwards, linking the new section to the block built in 2009.
The further operations implemented from 2019 to 2021, entirely financed by SACBO for a total of about 40 million euros, enabled the extension of the terminal building's profile, increasing the total surface area to 70,000 square metres. In the new east wing, where work began in January 2019 and was completed by spring 2020, the new non-Schengen area was built, meeting the growing passenger traffic by doubling the number of boarding gates from 5 to 10, and creating a specific route for transit flight passengers. The completion of the new block built on the west side of the terminal in late 2021 is part of the programme for the extension of the Schengen area, with additional bridges served by lifts that will progressively be used for all gates, ready for connection to the rail link's terminus station. These extensions, in terms of area and volumes, have made it possible to assign spaces to the advanced version of the hold baggage screening system (BHS), in compliance with Standard 3 regulations and based on the latest generation of X-ray machines.
The 2015-2030 Airport Development Plan marks a change of approach in the airport's logistics management, with a distinct separation between the passenger area to the south and the improvement of the area to the east of the control tower, moving the customs gate and opening a road link from the east, in order to concentrate the freight activities in the northern area with the creation of a direct-access link to the main intercity road.
This long-term vision reflects the desire to give the airport a strategic function as a connection between the local territory and the major Italian and European transport arteries.

LA NUOVA PISTA DI VOLO
THE NEW RUNWAY

I lavori di manutenzione straordinaria della pista di volo dell'Aeroporto di Orio al Serio, che si sono svolti dall'8 marzo al 1° giugno 2014, hanno rappresentato un caso di studio, per tipologia di progetto e cronoprogramma e tempo di chiusura totale ai movimenti aerei limitato a soli 20 giorni. Una soluzione mai sperimentata in precedenza, che ha trovato applicazione nel contesto di un quadro operativo caratterizzato da un elevato numero di frequenze di voli, con forte concentrazione a inizio a fine giornata, con la necessità di garantire parametri assoluti di sicurezza e soddisfare gli indici di puntualità che stavano premiando lo scalo.
È stato attrezzato un supercantiere per consentire di riqualificare la pavimentazione della la pista, delle vie di rullaggio e dei raccordi; il rifacimento delle opere civili degli impianti elettrici delle luci di pista; la creazione di nuove linee idrauliche di raccolta delle acque di piazzale; la sostituzione globale di tutte le luci di pista e di tutti gli aiuti visivi luminosi con segnali a tecnologia LED in un'ottica ambientale di risparmio energetico; l' ottimizzazione delle infrastrutture di volo con la creazione di un nuovo tratto di raccordo e l'ampliamento del piazzale Nord, per una più efficace gestione degli aeromobili a terra.
L'avvio dei lavori è avvenuto sabato 8 marzo 2014, dopo che la pista di volo è stata riaperta alle attività alle 6:20 del mattino dopo essere stata chiusa nel corso della notte precedente per consentirne la riconfigurazione in vista dei lavori sulla testata 10 (lato ovest).
Come da cronoprogramma, l'intervento è stato avviato su una striscia di 500 metri di pista e parte dei raccordi di collegamento con il piazzale dell'area nord del sedime. Il programma dei lavori ha previsto che, concluso l'intervento sulla testata 10 il 25 aprile, il cantiere fosse trasferito sulla testata 28 (lato est) per restare in funzione fino alla vigilia della chiusura totale della pista di volo, programmata dal 13 maggio al 1° giugno, con riapertura avvenuta alle 06:00 del mattino del 2 giugno 2014. Il primo aeromobile ad atterrare sul nuovo asfalto della pista di volo è stato un B767-200 cargo della

The work for the major upgrade of the runway at Orio al Serio Airport, which was performed from 8 March to 1 June 2014, represented a case study in terms of the type of work, its timing, and the period for which the airport was totally closed to air traffic, reduced to just 20 days. This system had never previously been tried, and in this instance it was applied in the context of an operational period hallmarked by a high frequency of flights, with a notable concentration at the start and end of the day, and the necessity of guaranteeing absolute conditions of safety while also maintaining the levels of punctuality that are one of the airport's distinctive features. A large-scale building site was installed in order to: refurbish the paving of the runway, taxiways and aprons; renovate the electrical runway lighting infrastructure; create new drainage conduits collecting rainwater on the aprons; entirely replace all the runway lights and all the lighting aids with LED-technology signage in order to achieve energy savings; and to optimise flight infrastructure by creating a new connecting taxiway and extending the north apron, for more efficient aircraft ground handling.
Work began on Saturday 8 March 2014, after the runway had reopened for flight operations at 6.20 a.m. after having been closed during the previous night to enable reconfiguration for work on threshold 10 (west end).
As per the time schedule, operations began on a 500-metre strip of runway and part of the taxiways leading to the apron on the north side of the airport. According to the schedule, once work had finished on threshold 10 on 25 April, site operations would be transferred to threshold 28 (at the east end), continuing up until the evening before the complete closure of the runway, planned to take place from 13 May to 1 June, reopening at 6.00 a.m. on 2 June 2014. The first aircraft to land on the runway's new asphalt was a B767-200 cargo plane operated by Star Air, a company flying for the UPS courier. This was followed by the Air Dolomiti Embraer 190 which made the first passenger flight, EN8233, destination Munich, taking off at 6.45 a.m.
During the work that was performed on the two runway thresholds, the flights schedule was maintained with no modifications.
The third and final stage of work on the runway saw all sorts of vehicles, of differing sizes, at work around the clock. The plan of operations involved 300 workers for every shift, for operations performed on the taxiways, the principal aprons and those to the north, in addition to improvements on the connecting taxiways. Six hundred pieces of equipment were used, about ten asphalt milling machines and eleven pavers laying asphalt on a total area of 295,000 square metres.

La pista di volo vista dalla testata 28 a est.

The runway seen from threshold 28 east.

Un Embraer 190 di Air Dolomiti e un 767-200 di Star Air, i primi due aerei ad atterrare dopo la riapertura.

An Air Dolomiti Embraer 190 and a Star Air 767-200, the first two aircraft to land after reopening.

Star Air, operante per conto del vettore Ups, seguito dall'Embraer 190 di Air Dolomiti che ha effettuato il primo volo passeggeri EN8233 per Monaco, decollando alle 6:45.
Nel corso dell'esecuzione dei lavori sulle due testate della pista, la programmazione dei voli è stata rispettata e non ha subito variazioni. Un carosello di mezzi di ogni tipo e dimensione, in continuo movimento H24, è l'immagine che ha caratterizzato la terza e ultima fase dei lavori sulla pista. Un piano di intervento che ha visto all'opera 300 addetti per ogni turno, ha interessato vie di rullaggio e piazzali aeromobili, principale e a nord, e riqualificato i raccordi. Sono stati impiegati 600 mezzi, una decina di fresatrici e undici finitrici per la stesa dell'asfalto su una superficie complessiva dio 295mila mq. Contestualmente, dopo l'esecuzione delle opere propedeutiche, sono state installate 1.200 nuove luci pista basate su tecnologia LED, che migliorano le prestazioni e la sicurezza, consentendo nel contempo un risparmio energetico nell'ordine del 70 per cento rispetto ai sistemi di illuminazione tradizionali. In totale, comprese quelle predisposte prima della chiusura dell'attività di volo, sono oltre 2.000 le luci di aiuto alla navigazione aerea con tecnologia LED installate in sostituzione delle luci a incandescenza. Impressionante il ripasso dei numeri che hanno interessato l'ammodernamento delle infrastrutture di volo durante le tre fasi di cantiere. L'area di pavimentazione oggetto dei lavori è pari a 550mila mq, equivalente a più di 80 campi di calcio; oltre 220mila tonnellate di asfalto posato, corrispondenti a 6.500 camion da 35 tonnellate; posa di segnaletica orizzontale per oltre 56mila mq,

At the same time, after the preparatory work had been completed, 1,200 new LED-technology runway lights were installed, improving performance and safety, and also providing energy savings of about 70 percent when compared to traditional lighting systems.
In total, including those installed before halting flight operations, over 2,000 LED-technology lighting aids were put in place to replace incandescent bulbs. The figures summarising the renovation of flight infrastructure during the three phases of sitework are remarkable. The area of paving involved in the operation reached 550,000 square metres, equivalent to over 80 football pitches; over 220,000 tonnes of asphalt were laid, corresponding to 6,500 35-tonne trucks; over 56,000 square metres of horizontal signage were created, and 370 km of electricity supply cables and 8 km of conduit were installed. In the

La testata 10 (ovest) della pista di volo con lo skyline della città di Bergamo.

Threshold 10 (west) of the runway, with the Bergamo city skyline.

Vista aerea dell'aeroporto il 2 giugno 2014.

Sopra: foto di gruppo alla riapertura della pista di volo.

Aerial view of the airport on 2 June 2014.

Above: group photo at the runway's reopening.

370 km di cavi di alimentazione elettrica e 8 km di cavidotti. Nella planimetria del sedime aeroportuale è scomparso il raccordo Charlie ed è apparso il nuovo raccordo F al servizio del piazzale nord, a sua volta riqualificato insieme al preesistente raccordo G.
Al termine dei lavori la lunghezza della striscia di asfalto della pista di volo è passata da 2.934 metri a 2.874 metri, al fine di aumentare gli spazi e la capacità portante delle aree di sicurezza e conservando la piena capacità operativa, ovvero la possibilità di gestire i movimenti di tutti i tipi di aeromobili, civili e militari.
Nell'anno 2018 è stato portato a termine l'intervento di ampliamento del piazzale nord, dove sono state realizzate 8 nuove piazzole aeromobili di classe C, ovvero 4 utilizzabili per aeromobili di classe E. È stato previsto poi di realizzare un ulteriore ampliamento con l'aggiunta di ulteriori 6 piazzole per classe C, che diventano 3 se utilizzate per aeromobile di classe E.

airport plan, the Charlie connecting taxiway was eliminated, and the new taxiway F reaching the northern apron was created. This apron was renovated, together with the existing connecting taxiway G.
When the work had been completed, the length of the runway's asphalt strip had been reduced from 2,934 metres to 2,874 metres, in order to increase the space and capacity of the safety areas while retaining full operational capacity, in other words the possibility of dealing with the movements of all types of civilian and military aircraft.
In 2018, extension work on the north apron was completed, with 8 new class C aircraft stands, corresponding to 4 that could be used for class E aircraft. A further extension with the addition of another 6 class C stands have been planned, which represent 3 if used for class E aircraft.

Pista di volo accorciata durante i lavori di rifacimento.

The runway, shortened during renovation work.

RETAIL & FOOD: LO SCALO DELLE ECCELLENZE
RETAIL & FOOD: THE AIRPORT OF EXCELLENCE

La piazzetta "Ilario Testa" che ospita le eccellenze enogastronomiche.

The "Ilario Testa" square which hosts the fine food and wine venues.

Le fasi di ampliamento dell'aerostazione sono state accompagnate da un processo di potenziamento dei servizi e innovazione nell'offerta. È stato così per la nuova ala dell'area Schengen, inaugurata nel 2015 nel corso di una cerimonia che ha visto presenti gli allora ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Del Rio, presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni, e presidente di ENAC, Vito Riggio. Con quel taglio del nastro, il terminal passeggeri ha raggiunto un fronte lineare di 300 metri mettendo a disposizione 4 nuovi gate d'imbarco doppi, la nuova area commerciale e, al piano terra, la corrispondente area arrivi. Un'apertura servita a sostenere il flusso di visitatori di Expo 2015 e

The terminal's expansion phases have been accompanied by an increase in the services available, and their ever-more innovative characteristics. This was the case for the new Schengen area wing, inaugurated in 2015 during a ceremony that saw the presence of Graziano Del Rio, Minister of Infrastructure and Transport in office at that time, Roberto Maroni, who was then president of the Region of Lombardy, and Vito Riggio, president of ENAC. When that ribbon was cut, the passenger terminal building had reached a front façade length of 300 metres, with 4 new double boarding gates, the new shopping centre, and on the ground floor, the corresponding arrivals area. The opening of these new facilities helped meet the influx of

Vista a 180 gradi della piazzetta enogastronomica, a contatto diretto con i gate.

180-degree view of the food and wine square, from where there is direct access to the gates.

L'aeroporto propone un viaggio nel gusto con prodotti esclusivi e di alta qualità.

The airport offers a sensorial journey, presenting exclusive, high-quality products.

rafforzare la posizione di aeroporto di riferimento della parte orientale della Lombardia. Gli spazi commerciali hanno subito un importante salto di qualità, proponendo un'offerta più articolata per tipologia, con 38 attività commerciali retail e 15 fra bar e ristoranti, per una crescita del 60% dell'offerta complessiva.
Il duty free è passato da 300 a 800 metri quadrati. Nel corso del 2016 ha cambiato aspetto anche la piazzetta intitolata a Ilario Testa, completamente rinnovata con uno spazio più orientato al relax, un wine bar e una serie di eccellenze enogastronomiche della Lombardia e nazionali, racchiuse nel marchio "Italy loves food". Un format innovativo nell'ambito del travel retail e in particolare nelle modalità di vendita del prodotto d'asporto, somministrazione e promozione della cultura enogastronomica, che il gestore aeroportuale SACBO aveva avuto modo di preannunciare nel settembre 2015 nel corso di EXPO.

visitors for Expo 2015 and consolidated the airport as a point of reference for the eastern part of Lombardy. The shopping areas were markedly improved, providing a more extensive range of venue types, with 38 retail stores and 15 bars and restaurants, representing a 60% increase in the facilities offered. The duty-free shop was enlarged from 300 to 800 square metres. During the course of 2016, the configuration of the plaza named after Ilario Testa changed: it was completely renovated to become a space more on the theme of leisure, with a wine bar and a series of food and wine highlights from Lombardy and the entire country, all comprised as part of the trademark "Italy loves food". This innovative travel retail format, specifically linked to methods of selling take-away products, and the provision and promotion of food and wine culture, had been previously announced by the airport management company SACBO, in September 2015, during EXPO. The new area, featuring

La nuova area, caratterizzata dalla presenza di brand di primissimo livello, è stata rivisitata ponendo al centro il winegate11 Franciacorta, vera e propria oasi di somministrazione all'insegna dell'alta qualità e ricercatezza. "Italy loves food" si fregia della partnership dello stesso Consorzio Franciacorta, di Parmigiano Reggiano, ed è presidio di Slow Food e di East Lombardy nell'ambito del progetto "Lombardia Orientale 2017 – Regione Europea della Gastronomia". In tal senso l'Aeroporto di Milano Bergamo è diventato una vetrina privilegiata di specialità esclusive e dell'alta qualità in cucina rappresentata da chef e ristoratori di prestigio.
Un biglietto da visita che mira a trasformare i passeggeri in transito in opinion makers, consentendo ai prodotti enogastronomici di intraprendere un viaggio verso le destinazioni e le regioni d'Europa

the presence of top-quality brands, was renovated, with winegate11 Franciacorta at the centre, a true oasis of taste hallmarked by high quality and sophistication. "Italy loves food" benefited from the partnership with the Franciacorta Consortium and Parmigiano Reggiano, and it also represented a Slow Food location for East Lombardy as part of the "Lombardia Orientale 2017 – Regione Europea della Gastronomia" (Eastern Lombardy 2017 – European Culinary Region) project. In this way, Milan Bergamo Airport became a privileged showcase for exclusive specialities and high quality in the kitchen, represented by prestigious chefs and restauranteurs. This mark of distinction was designed to transform passengers travelling through the airport into opinion makers, enabling local food and wine products to reach all those destinations and European regions served by Milan Bergamo Airport.

Ricca e variegata l'offerta retail.

There is a wide range of retail opportunities.

servite dall'Aeroporto di Milano Bergamo.
Un processo di disseminazione che trasforma ulteriormente la missione e la funzione dell'aeroporto forte della posizione baricentrica nell'area nord-est della Lombardia che lo rende facilmente accessibile attraverso la rete autostradale, anche dalle province e regioni limitrofe.
Il progetto "Italy loves food" è stato concepito nell'ambito del programma di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, attraverso la creazione di spazi ampi e confortevoli che, abbinati a una serie di servizi dedicati e un'offerta commerciale ricca e variegata, permettono di rendere gradevole l'attesa dell'imbarco.
"Italy Loves Food", il cui brand richiama i colori nazionali, è stato definito un viaggio sensoriale nei sapori e attraverso la cultura del cibo.

It constituted a form of publicity that further transformed the airport's mission, which is already facilitated from this point of view by its central position in the north-east of Lombardy, making it easily accessible by motorway, even from the neighbouring provinces and regions.
The "Italy loves food" project was devised as part of the programme designed to enhance the airport's infrastructure by creating spacious, comfortable interiors which, in addition to a series of specialist services and a wide range of retail venues, help to ensure that passengers can spend their time pleasurably before boarding.
"Italy Loves Food", whose branding recalls the colours of the Italian flag, has been defined as a sensorial journey through flavour by means of culinary culture.

DAI NUOVI UFFICI DIREZIONALI AL GRUPPO SACBO
FROM THE NEW MANAGEMENT OFFICES TO THE SACBO GROUP

La storia degli uffici direzionali di SACBO prende vita in una capannina e, dopo un periodo di presenza a fianco del terminal passeggeri, prosegue sul lato arrivi all'interno dell'aerostazione. Passaggi che hanno segnato epoche e resi necessari da motivi logistici e dall'aumento della componente professionale alle dipendenze del gestore aeroportuale.
Dopo quarant'anni sul sedime aeroportuale, territorio di Orio al Serio, a partire dal mese di dicembre 2012 gli uffici direzionali di SACBO sono stati trasferiti nel fabbricato di Grassobbio, in via Orio al Serio n. 49/51, e in tale sede sono state concentrate anche tutte le funzioni amministrative, commerciali e tecniche in precedenza distribuite in vari spazi all'interno dell'aerostazione, liberati i quali è stato possibile realizzare le opere di ampliamento previste e realizzate nel corso del decennio e oltre.
Il 1° gennaio 2017 è la data di costituzione di BGY International

The history of SACBO's management offices began in a shed, and, after a period spent alongside the passenger terminal, it continued in premises on the arrivals side of the terminal. These changes marked the passage of time, and were made necessary both by logistics considerations and the increase in the professional expertise of the airport management company's staff. After forty years at the Orio al Serio Airport, from December 2012 SACBO's management offices were transferred to a building in Grassobbio, at Via Orio al Serio n° 49/51, and all the administrative, business and technical functions that were previously conducted in various spaces inside the terminal, subsequently available for the expansion work planned and implemented over the course of the decade and beyond, have been moved to that address.
On 1 January 2017, BGY International Services (BIS), the airport's principal Handling Agent, a company

Da dicembre 2012 gli uffici direzionali di SACBO sono situati fuori dal sedime aeroportuale.

Since December 2012, SACBO's executive offices have been located outside the airport grounds.

La palazzina degli uffici direzionali a Grassobbio.

Sopra: un dipendente di BIS, controllata interamente da SACBO.

The executive office building in Grassobbio.

Above: an employee of BIS, wholly owned by SACBO.

L'ingresso degli uffici direzionali.

Sotto: supervisori di SACBO e BIS sul piazzale aeromobili.

The entrance to the executive offices.

Below: SACBO and BIS supervisors on the apron.

Un marshaller di BIS guida l'avvicinamento dell'aeromobile alla piazzola di sosta.

A BIS marshaller guides the aircraft as it approaches the stand.

Services (BIS), principale Handling Agent dell'aeroporto, società controllata al 100% da SACBO, creata in seguito alla scissione del ramo d'azienda e in cui sono confluiti i dipendenti che, in forza al gestore, si occupavano dei servizi operativi di handling. Il personale di BIS è suddiviso tra addetti al check-in, ai gate e ai servizi di biglietteria, operatori di piazzale aeromobili, coordinatori e addetti ai servizi di supporto.
Questa trasformazione ha sancito di fatto la nascita del Gruppo SACBO.
Nel suo primo mezzo secolo di storia, SACBO ha contato complessivamente 1.044 dipendenti. Figure che hanno assolto mansioni a vari livelli, da quelli dirigenziali agli operativi e amministrativi, molti dei quali hanno iniziato e concluso l'intera esperienza lavorativa della loro vita nell'organizzazione aziendale aeroportuale. Ognuno di essi ha contribuito allo sviluppo e alle fortune dell'aeroporto, apportando le competenze che hanno permesso di raggiungere elevati e riconosciuti livelli di qualità e ottenere crescente apprezzamento da utilizzatori e operatori. Nel 2020 il gruppo SACBO, che comprende la capogruppo SACBO e la società di handling controllata al 100% BIS (BGY International Services), annoverava 518 dipendenti (234 SACBO e 284 BIS). Per le motivazioni sopra descritte, SACBO ha deciso di omaggiare tutti coloro i quali hanno prestato la propria opera alle dipendenze dell'azienda e al servizio dell'aeroporto, racchiudendoli idealmente nella citazione "l'aeroporto dei Mille".

100% controlled by SACBO, was incorporated, following the business unit's split-off, accompanied by the employees who, while working for the airport management company, were involved with operational handling services. The staff working for BIS comprise personnel at the check-in desks, gates and ticket offices, aircraft stand operatives, and support group coordinators and operatives.
This reorganisation marked the arrival of the SACBO Group.
In its first half-century of history, SACBO has had a total of 1,044 employees. These people have performed various types of role, from management to operational and administrative tasks, and many of them began their career at the airport management company and spent their entire working life there. Each of them has contributed to the airport's development and success, providing the skills that have made it possible to attain high, universally-acknowledged levels of quality, winning increasing recognition from users and operators alike. In 2020 the SACBO group, which includes the flagship company SACBO and the 100%-controlled handling company BIS (BGY International Services), had 518 employees (234 at SACBO, and 284 at BIS). For the reasons described above, SACBO decided to pay tribute to all those who have dedicated their professional activity to the company and to the airport's service, including them all in the phrase "l'aeroporto dei Mille" – the Airport of the Thousand.

DA "IL CARAVAGGIO" A "MILAN BERGAMO AIRPORT"
FROM "IL CARAVAGGIO" TO MILAN BERGAMO AIRPORT

A fare data dal 23 marzo 2011 lo scalo bergamasco ha assunto la denominazione «Il Caravaggio International Airport Bergamo Orio al Serio». La firma al provvedimento, ufficializzato con apposita ordinanza da parte della Direzione Aeroportuale Enac Bergamo-Brescia, ha fatto seguito alle indicazioni pervenute dalla direzione centrale dell'Ente Nazionale Aviazione Civile a Roma.

As from 23 March 2011, the airport near Bergamo has been named "Il Caravaggio International Airport Bergamo Orio al Serio". The approval of this provision, officially granted by a specific order by the ENAC Bergamo-Brescia Airport Management division, followed indications received from the central management of the Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC, Italian Civil Aviation Authority) in Rome.

La denominazione dell'aeroporto sulla facciata airside.

The airport's name on the airside façade.

Enac ha reso noto di aver ratificato il provvedimento di intitolazione dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio al pittore Michelangelo Merisi, detto «il Caravaggio», accogliendo l'istanza inoltrata nel corso del 2010 da SACBO in occasione del 400° anniversario della morte dell'artista.
All'epoca, la nuova denominazione è stata scelta collegialmente dagli azionisti di SACBO unitamente ai rappresentanti delle Istituzioni locali.
Va ricordato come la terra bergamasca, nel corso dei secoli e fino ai nostri giorni, abbia dato i natali a figure di grande spessore e notorietà a livello mondiale.
Avere indicato il Caravaggio è stato frutto della volontà di celebrare uno dei massimi interpreti di sempre dell'arte figurativa, dall'inconfondibile stile pittorico ispirato alla luce e caratterizzato da forte verismo

ENAC announced that it had authorised the provision naming Bergamo Orio al Serio Airport after the painter Michelangelo Merisi, also known as "il Caravaggio", meeting a request made by SACBO in 2010, on occasion of the 400th anniversary of the artist's death.
At that time, the new name had been chosen by SACBO's shareholders, along with representatives of the local institutions. It should be remembered that over the course of the centuries right up until the present day, the Bergamo area has produced many figures of great importance, famous worldwide.
The choice of Caravaggio reflects the desire to celebrate one of the finest figurative artists of all time, whose unmistakable pictorial style was inspired by light and a quest for powerful naturalism within the religious compositions.

Il logo BGY accanto alle bandiere italiana ed europea.

The BGY logo next to the Italian and European flags.

The concept reflected the idea that linking the artist's name and universal reputation could help extend familiarity with the Bergamo area's notable cultural, artistic and architectural heritage.
The change in name took place in the fortieth anniversary year of the provision granting recognition of the infrastructure's status as a civilian airport. Linking it to Caravaggio without doubt helped reinforce its fully international character, reflecting the overall growth and success of Bergamo's airport within the field of air transport.
Without affecting the value and prestige of this name, from the point of view of commercial and sectoral communications, it is worth remembering that every airport is recognised for its IATA code consisting of three letters, allocated

La scritta "Il Caravaggio" ripresa da varie angolazioni.

The name "Il Caravaggio" viewed from various directions.

religioso. Si è pensato che legare il suo nome e la fama di cui l'artista gode universalmente potesse contribuire ad allargare la conoscenza del grande patrimonio culturale, artistico, architettonico custodito dal territorio bergamasco.
Il cambio di denominazione è avvenuto nel quarantennale dell'atto di riconoscimento dello status di aeroporto civile. L'accostamento a Caravaggio ha conferito sicuramente l'etichetta di piena internazionalizzazione, nel quadro della crescita e all'affermazione dello scalo bergamasco nel panorama del trasporto aereo.
Senza intaccare il valore e il prestigio di tale denominazione, sotto il profilo stretto della comunicazione commerciale e di settore va ricordato che ogni aeroporto gode di una riconoscibilità dettata dal codice IATA, composto da tre lettere, attribuito

A sinistra: un pannello con il logo BGY Milan Bergamo Airport.
In basso: il terminal airside di notte.

Left: a panel with BGY Milan Bergamo Airport logo.
Below: the airside terminal at night.

dall'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo. Nel caso specifico di Bergamo Orio al Serio il codice è BGY. L'essere considerato da sempre, e a tutti gli effetti, uno degli aeroporti dell'area metropolitana di Milano, identificata dal codice IATA MIL, ha creato una associazione automatica nei meccanismi internazionali che afferiscono a una determinata area di destinazione. Avviene, cioè, che la ricerca di volo verso Milano (MIL) evidenzi anche le opzioni disponibili sull'aeroporto di Bergamo (BGY).
È maturato, così, l'identificativo Aeroporto Milano Bergamo ovvero Milan Bergamo Airport. Una soluzione che ha dimostrato di valorizzare altamente la stretta vicinanza con la metropoli lombarda, che genera in arrivo e in uscita un flusso considerevole di passeggeri, così come la città di Bergamo con il suo inconfondibile profilo che si staglia all'orizzonte a nord-ovest della pista di volo, luogo di storia e scrigno artistico e architettonico che negli anni ha visto crescere in maniera esponenziale il numero dei visitatori.

by the International Air Transport Association. In the case of Bergamo Orio al Serio, the code is BGY. The fact that it has always, and to all effects and purposes, been considered as one of the airports in the metropolitan area of Milan, which is identified by the IATA code MIL, has created an automatic association in the international systems linked to a given destination area. In other words, searching for flights to Milan (MIL) also yields the available flights to Bergamo Airport (BGY). This naturally gives rise to the name Aeroporto Milano Bergamo, or Milan Bergamo Airport. The solution demonstrates the close links with Lombardy's principal city that generates a large flow of passengers both in arrival and in departure, just as the city of Bergamo itself, with its unmistakable profile dominating the horizon north-west of the runway, represents a historic location and an artistic and architectural treasure-chest that over the years has seen an exponential growth in the number of visitors.

TECNOLOGIE E SISTEMI DI AVANGUARDIA
ADVANCED TECHNOLOGY AND SYSTEMS

Il sistema radar
L'Aeroporto di Orio al Serio si avvale di un avanzato sistema radar, installato da ENAV (Società Nazionale per l'Assistenza al Volo) e omologato al termine di una campagna di radiomisure nel luglio 2005, che garantisce l'implementazione dei servizi radar di avvicinamento e di superficie, e della nuova Torre di Controllo, dotata delle apparecchiature di ultima generazione per la gestione e il controllo del traffico aereo, entrata in funzione a regime nel gennaio 2010. Le due opere hanno comportato investimenti di 20 milioni di euro da parte di ENAV e 2 milioni di Euro da parte di SACBO per le infrastrutture di collegamento. Il sistema radar aeroportuale di Orio al Serio è una

L'aeroporto dispone di un sistema radar tra i più avanzati.

The airport has one of the most advanced radar systems.

The radar system

Orio al Serio Airport has an advanced radar system, installed by ENAV (Società Nazionale per l'Assistenza al Volo, Italian air traffic services company) and validated after a flight calibration campaign in July 2005, that guarantees the provision of approach and ground surveillance, and a new Control Tower, with state-of-the-art equipment for air traffic control and management, which began operating to full capacity in January 2010. These two systems required investments comprising 20 million euros from ENAV and 2 million euros from SACBO for the connection infrastructures. Orio al Serio's airport radar system is one of the most advanced installations, which guarantees better and safer management of air traffic during approach to the runway, take-off and the ground movements of aircraft and other vehicles. The approach radar (primary and secondary) makes it possible to optimise the descent and ascent routes, by means of so-called "vectoring", which consists of guiding aircraft to the runway by following the shortest and most efficient trajectory.

delle più moderne apparecchiature atte a garantire una migliore e più sicura gestione del traffico aereo durante la fase di avvicinamento alla pista, di decollo e dei movimenti di velivoli e automezzi al suolo. Il radar di avvicinamento (primario e secondario), consente di ottimizzare i percorsi di discesa e salita attraverso il cosiddetto "vettoramento", che consiste nella conduzione degli aeromobili in pista seguendo la traiettoria più breve ed

Il Coordinamento Operativo di Scalo.
A fianco: la torre di controllo alta 37 mt.

Airport Operational Coordination.
Opposite page: the control tower, 37 metres in height.

efficiente. I segnali del radar primario confluiscono nel sistema multiradar tracking presso il Centro di Controllo d'Area di Milano (ACC), estendendo all'area aeroportuale di Bergamo la copertura regionale fino al suolo.
Il radar secondario consente di attivare lo scambio di informazioni tra il trasponder installato a bordo dell'aeromobile e il radar di terra, garantendo la gestione di velivoli e autoveicoli al suolo anche in condizioni di scarsa visibilità. L'impiego combinato delle nuove apparecchiature radar, rispondente ai più avanzati standard europei, corrisponde ad una riduzione dei tempi di volo per gli aerei in arrivo e in attesa di decollare, che si traduce in minore impatto acustico ed ambientale.

The primary radar signals flow into the multiradar tracking system at the Milan Area Control Centre (ACC), extending regional coverage to the Bergamo Airport area, right down to ground level. The secondary radar makes it possible to activate the exchange of information between the transponder on board the aircraft and the ground radar, enabling the ground control of aircraft and other vehicles even in conditions of low visibility.
The combined use of the new radar equipment, in compliance with the most advanced European standards, corresponds to a reduction in flight times for approaching aircraft and those awaiting take-off, which means a lower acoustic and environmental impact.

Le tecnologie avanzate hanno ridotto i tempi di attesa in volo e a terra.

Advanced technology has reduced waiting times both in flight and on the ground.

Il nuovo certificato di aeroporto è stato attribuito a Bergamo nel 2016.

The new airport certificate was awarded to Bergamo in December 2016.

Il nuovo Certificato di Aeroporto

Il 22 dicembre 2016 l'Aeroporto di Bergamo, tra i primi in Italia e in anticipo di un anno rispetto alla scadenza fissata a fine 2017, ha ricevuto da ENAC la conversione del Certificato di Aeroporto in base a quanto previsto dal Regolamento Europeo n. 139 del 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli scali comunitari.
Il nuovo Certificato, consegnato a SACBO, attesta che l'organizzazione della società concessionaria, le procedure delle operazioni a terra e tutte le infrastrutture e gli impianti aeroportuali rispondono ai requisiti contenuti nel Regolamento comunitario.
Sin dal 2003, i 46 principali scali italiani erano stati certificati sulla base di un regolamento nazionale, che recepiva l'Annesso 14 dell'ICAO (*International Civil Aviation Organization*), denominato "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti".
Con l'entrata in vigore del nuovo Regolamento comunitario, l'ENAC ha avviato le pratiche di conversione dei precedenti certificati con una

The new Airport Certificate

On 22 December 2016, Bergamo Airport, one of the first in Italy, and a year ahead of the deadline set at the end of 2017, received notification from ENAC of the conversion of the Airport Certificate in accordance with the provisions of Commission Regulation n° 139, 2014, which sets out the technical requisites and administrative procedures regarding airports in the European Union.
The new Certificate granted to SACBO acknowledges that the company holding the concession conducts its organisational procedures, ground operations and all the airport's infrastructure and plant in compliance with the provisions contained in the Commission's Regulation.
From 2003, the 46 major Italian airports had been certified according to a national regulation that implemented Annex 14 issued by ICAO (International Civil Aviation Organisation), named "Regulation for the Construction and Operation of Airports".
When the new Commission Regulation came into effect, ENAC began the procedures for the conversion of the preceding certificates with a series of meetings between the Organisation's professional consultants and the representatives of the airport management companies.

A unique operational process

In December 2020, ENAV, the company that handles civilian air traffic in Italy, and SACBO, completed the integration of systems implementing the A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) procedure at Orio al Serio Airport, which became fully operative.
A-CDM is an integrated platform that transmits real-time information on the status of all departing flights to the Eurocontrol (Network Manager) European operations centre, which in turn distributes this information to

serie di riunioni di confronto tra i professionisti dell'Ente e i referenti delle società di gestione.

Un processo operativo unico

Nel dicembre 2020 ENAV, la società che gestisce il traffico aereo civile in Italia, e SACBO hanno completato sull'aeroporto di Orio al Serio l'integrazione dei sistemi per l'utilizzo della procedura A-CDM (Airport Collaborative Decision Making), diventata pienamente operativa.
L'A-CDM è una piattaforma integrata che trasmette le informazioni sullo stato di tutti i voli in partenza in tempo reale al centro operativo europeo di Eurocontrol (Network Manager), che a sua volta distribuisce queste informazioni a tutti gli stakeholder interessati dal singolo volo: società di gestione aeroportuale, aeroporti collegati, centri di controllo d'area e compagnie aeree, permettendo di ottimizzare i flussi di traffico aereo in rotta e la gestione della capacità aeroportuale, con benefici in termini di puntualità, riduzione dei ritardi, minor consumo di carburante e riduzione delle emissioni di CO_2.
Grazie all'A-CDM tutte le operazioni di volo, dall'avvio delle operazioni di scalo per l'imbarco dei passeggeri, alle operazioni di rullaggio e decollo, alla fase di crociera fino al successivo atterraggio, con relativo turn-round, vengono considerate un "processo unico".
In particolare, per mezzo del continuo scambio di informazioni aggiornate fra gli stakeholder aeroportuali, i movimenti a terra, sia prima della partenza che dopo l'atterraggio, vengono razionalizzati al meglio, con un conseguente abbattimento dei tempi di rullaggio, contribuendo alla minore emissione di CO_2. Vengono inoltre ottimizzate la gestione del traffico aereo e le operazioni di handling attraverso lo scambio costante di informazioni aggiornate tra tutti gli operatori coinvolti.

Un'operazione di push-back per trasferire l'aeromobile sulla via di rullaggio.

A pushback operation to transfer the aircraft to the taxiway.

all the respective stakeholders for each individual flight: airport management company, connected airports, area control centres and airline companies, making it possible to optimise air traffic flow routes and airport capacity management, providing benefits in terms of punctuality, reduced delays, lower fuel consumptions and reduced CO_2 emissions.
By means of A-CDM, all flight operations, from the initiation of airport operations for passenger boarding to taxiing, take-off, the cruise phase through to landing and turn-around, are considered as a "single process". More specifically, through the constant exchange of updated information amongst the airport stakeholders, movements on the ground, both before departure and after landing, are rationalised to best possible effect, reducing taxiing times and helping limit CO_2 emissions. In addition, air traffic management and handling operations are optimised by the ongoing exchange of information amongst all the operators involved.

Supervisione e sicurezza in aerostazione

L'aeroporto si è dotato di un sistema di sicurezza sempre più avanzato, culminato con l'entrata in funzione nel 2017 della nuova Control Room, realizzata all'interno del terminal, gestita da SACBO e affidata al presidio delle guardie particolarmente giurate, le stesse incaricate dei controlli di sicurezza di passeggeri e bagagli.
La Control Room, attiva H24, risponde ai requisiti e ai compiti che le normative aeroportuali nazionali e internazionali assegnano alla società di gestione e serve a tenere sotto controllo gli accessi, le porte di emergenza presenti in area sterile e i flussi dei passeggeri ai controlli di sicurezza.
La Control Room, dotata di n. 15 monitor e telecamere ad alta definizione, permette all'operatore di controllare il terminal interno ed esterno, nonché il perimetro aeroportuale. La tecnologia installata consente di utilizzare, tra l'altro, la modalità zoom per visualizzare particolari scenari e ingrandire i particolari.
L'attività di controllo illustrata si affianca a quella svolta dalla Polizia di Frontiera nella propria stazione di controllo,

Airport supervision and security

The airport has been given an increasingly advanced security system, culminating with the implementation in 2017 of the new Control Room, created inside the terminal, managed by SACBO and entrusted to supervision by sworn guards, who are also responsible for passenger and baggage security screening.
The Control Room, operating around the clock, meets the necessities and tasks that Italian and international airport regulations assign to management companies, and it has the function of supervising access points, the emergency doors present in the sterile area, and the flow of passengers to security checkpoints.
The Control Room, which has 15 displays and high-definition cameras, enables the operator to supervise the interior and exterior of the terminal, and the airport perimeter. The technology installed makes it possible to use the zoom function to display selected areas and to expand details.
The supervisory tasks described are additional to the functions performed by the Border Police in their own control station, which coordinates any necessary interventions by its own staff.

Un sistema di telecamere ad alta definizione per la sorveglianza dell'aerostazione.

The high-definition camera system for terminal surveillance.

che provvede a coordinare eventuali interventi del proprio personale.
La nuova Control Room, gestita da SACBO, si inquadra nel più ampio e articolato programma di implementazione del sistema di sicurezza aeroportuale, di cui la sorveglianza è parte integrante, tenuto conto peraltro dei compiti che la società di gestione è tenuta a farsi carico direttamente e che comprende il piazzale aeromobili, le centrali tecnologiche e l'intero sedime aeroportuali con l'obiettivo di prevenire eventuali tentativi di intrusione e in generale attività illecite.
La nuova Control Room, autorizzata in sede di Comitato Sicurezza Aeroportuale, è stata realizzata con il concorso delle Unità Sicurezza, Progettazione Costruzione e Manutenzione Infrastrutture Edili e Sistemi Informativi di SACBO.

The new Control Room, managed by SACBO, is part of the more extensive and multifaceted programme for the implementation of the airport security system, of which surveillance is a component part, in consideration of the roles that the management company is required to perform directly and that include the aircraft apron, the technological control centres, and the entire airport area, with the objective of preventing any attempts at intrusion and, more in general, illicit activities.
The new Control Room, authorised by the Airport Security Committee, was created in cooperation with SACBO's Units for Security, Design, Construction and Maintenance of Building Infrastructures and Information Technology Systems.

La tecnologia adottata per il controllo del terminal permette di visualizzare scenari e ingrandire i particolari.

The technology used for terminal surveillance enables various scenes to be viewed, zooming in on details.

IL POLO DI MANUTENZIONE AERONAUTICA
THE AIRCRAFT MAINTENANCE BASE

Il 19 ottobre 2016 nell'area nord del sedime aeroportuale è stato inaugurato il primo hangar del polo di manutenzione aeronautica gestito da SEAS, società specializzata nella manutenzione di aeromobili e in esclusiva della flotta Ryanair sul territorio italiano. Il taglio del nastro dell'infrastruttura, tecnologicamente avanzata negli elementi costruttivi e dedicata alle operazioni di manutenzione di linea fino al check "di tipo A" per aeromobili Boeing 737-800 e modelli successivi di classe omologa, è avvenuto alla presenza dell'amministratore delegato del vettore irlandese, Michael O'Leary.
La creazione di un centro avanzato di manutenzione aeronautica ha assunto un alto valore strategico, perché ha consentito di fare dell'aeroporto di

On 19 October 2016, in the northern part of the airport area, the first hangar of the aeronautical maintenance base run by SEAS, a company specialising in aircraft maintenance serving exclusively the Ryanair fleet in Italy, was inaugurated. At the opening of this infrastructure, incorporating technically-advanced construction techniques and dedicated to line maintenance operations right through to "type A" checks for Boeing 737-800 aircraft and successive models in comparable class, the ribbon was cut in the presence of Michael O'Leary, the Irish carrier's managing director. The creation of an advanced aircraft maintenance centre was an element of strategic importance, because it enabled Bergamo Airport to become

L'ingresso di un Boeing 737-800 in uno degli hangar di manutenzione.

A Boeing 737-800 entering one of the maintenance hangars.

Attività di manutenzione programmata a cura di personale Seas.
Sotto: la dedica di Ryanair.

Scheduled maintenance activities by SEAS staff.
Below: the Ryanair inscription.

Bergamo una base avanzata a beneficio di programmi e operazioni della compagnia aerea.
Le opere di adeguamento del raccordo Golf, che intercetta la testata 10 sul lato ovest della pista, realizzate da SACBO e finalizzate ad agevolare con margini di sicurezza adeguati l'accessibilità al settore nord degli aeromobili di ogni classe, hanno consentito contestualmente lo sviluppo ulteriore del polo di manutenzione aeronautica.
La sera del 15 novembre 2018 ha fatto un aeromobile 737-800 ha fatto il suo ingresso nella baia del secondo hangar acquisito da SEAS, frutto dei lavori di ristrutturazione concordati con SACBO di un preesistente hangar, il primo ad essere stato costruito sul sedime aeroportuale e a lungo utilizzato da altro operatore aeronautico, che hanno permesso di adattarne la volumetria alle esigenze e caratteristiche dei programmi di manutenzione. Il secondo hangar è stato dedicato principalmente alla campagna dei cambi motori e carrelli dei velivoli 737-800. A tre anni di distanza dall'apertura della prima infrastruttura, dove continuano a svolgersi 7 giorni su 7 le attività di check manutentivo di tipo A, è entrato in funzione uno hangar gemello, permettendo di raddoppiare il numero delle manutenzioni di tipo A programmate, da una a due giornaliere, ovvero da 364 a 728 turni lavorativi. Il terzo hangar è l'esatta replica di quello inaugurato nell'ottobre 2016, a cui è affiancato e collegato, caratterizzata dalla struttura portante in legno anziché ferro, che consente di eliminare il ricorso alla vernice intumescente, impiegata per garantire la resistenza al fuoco dei manufatti, con un risparmio sui costi di realizzazione e ulteriore riduzione di costi legati al mantenimento dell'infrastruttura, rispettando appieno i rigidi parametri di sicurezza richiesti dalle normative vigenti in campo aeronautico.
Risparmi che riguardano anche i costi di gestione in termini di consumi

an advanced base to the benefit of the airline's programmes and operations. The improvement work on the "Golf" connecting taxiway, which intercepts threshold 10 at the west end of the runway, performed by SACBO with the objective of increasing accessibility to the northern sector for aircraft of all classes, at the required levels of safety, also made it possible to further develop the aircraft maintenance base. On the evening of 15 November 2018, a 737-800 aircraft entered the bay of the second hangar purchased by SEAS, created by refurbishment work agreed with SACBO on an existing hangar, the first to have been built at the airport and a structure that for many years had been used by another aeronautical operator, modifying its internal spaces to suit the needs of maintenance operations. The second hangar was principally used for the engine and undercarriage replacement campaign for 737-800 aircraft. Three years after the first infrastructure had been opened, where type-A maintenance checks continued to be performed seven days a week, another identical hangar started operation, making it possible to double the number of scheduled type-A maintenance operations, from one to two per day, in other words, from 364 to 728 working shifts. The third hangar is exactly the same as that which was inaugurated in October 2016, and it adjoins, and is linked to, that building. It has a loadbearing structure in timber rather than in iron, which makes it possible to avoid the application of intumescent paint, used to guarantee the fire resistance of constructions, achieving savings in building costs and further reductions in the costs linked to the structure's maintenance, while ensuring complete compliance with the stringent safety parameters required by current aeronautical installation standards. These savings also apply to the management costs in terms of energy consumption and thermal insulation. The new hangar's internal

Nel 2019 il polo di manutenzione aeronautica è arrivato a disporre di tre hangar.

In 2019, the aviation maintenance hub grew to the size of three hangars.

Michael O'Leary, ceo Ryanair, Emilio Bellingardi, direttore generale SACBO, e il presidente Miro Radici nell'ottobre 2016 alla cerimonia inaugurale del primo hangar.

Michael O'Leary, CEO of Ryanair, Emilio Bellingardi, General Manager of SACBO, and the company's chairman Miro Radici in October 2016 at the opening ceremony for the first hangar.

energetici e ritenzione del calore. La baia interna del nuovo hangar è di 3.000 mq, equivalente a quella degli altri due già operativi.
Con i tre hangar si è venuto a costituire all'aeroporto di Bergamo il più importante polo di manutenzione aerea di Ryanair nel sud-est Europa, con oltre 100 figure specializzate che svolgono questa attività quotidianamente e fanno capo a SEAS, azienda specializzata e certificata ENAC.

floor space is 3,000 square metres, the same as that of the other two hangars already in operation.
With these three hangars, the most important aircraft maintenance base in south-east Europe has been created for Ryanair, with over 100 specialists who perform these activities every day, reporting to SEAS, a specialist company with ENAC certification.

04

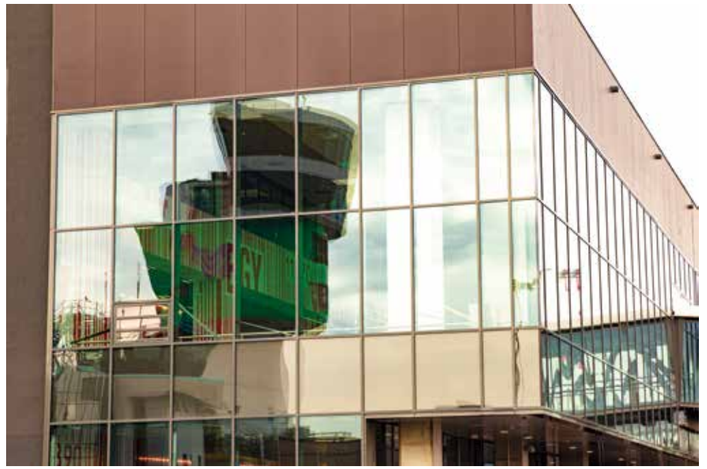
GLI ANNI DUEMILA
THE 2000s

Il cinquantennale di costituzione di SACBO

The fiftieth anniversary of SACBO's foundation

I padri fondatori di SACBO hanno avuto il grande merito di intuire i vantaggi potenziali che una infrastruttura aeroportuale, sorta per esigenze di carattere militare, avrebbe potuto destinare al territorio, in primo luogo quello afferente all'area bergamasca e, nell'ottica di una visione più estesa, alla Lombardia orientale. Nell'estate 1970, mentre maturavano le condizioni di crescita socioeconomica del tessuto produttivo, i principali attori della comunità bergamasca pensarono a una infrastruttura di servizio che potesse moltiplicare le opportunità con connettersi con il centro-sud Italia

SACBO's founding fathers had the great merit of understanding the potential benefits that an airport infrastructure, created for military requirements, could bring to the local territory, first of all that of the Bergamo area, and, from a more extensive point of view, eastern Lombardy. In summer 1970, while the manufacturing structure's social and economic conditions were developing to maturity, the principal players of Bergamo's community imagined a functional infrastructure that could diversify the opportunities provided by connections with central and southern Italy, and with



Torre di controllo riflessa nel nuovo terminal extra-Schengen.

The control tower reflected in the new non-Schengen terminal.

e con i Paesi frontalieri. Un aeroporto che potesse rispondere in primo luogo alle esigenze dei viaggi d'affari e di lavoro, al trasferimento delle merci, ma che alla lunga avrebbe potuto sviluppare anche un filone turistico. SI diede così vita a un progetto che metteva a fattor comune le risorse locali per cominciare a pensare in termini di fattibilità. Non si cominciò, beninteso, con idee faraoniche, tant'è che l'originale area riservata ai passeggeri era ricavata in un capannone e gli uffici di SACBO ebbero sede in centro città prima di trovare dimora in una piccola struttura all'ingresso del sedime aeroportuale. Ciò lascia intendere quanta concretezza sia stata riversata nel primo periodo di attività, segnata dalla convivenza con il preesistente reparto della prima Regione Aerea dell'Aeronautica Militare. Orio al Serio era, come altre realtà presenti sul territorio nazionale, aeroporto militare aperto al traffico civile. Fu così fino al 1978.

Negli anni '70 il numero dei passeggeri era contenuto, ma l'aeroporto cominciava a indicare la sua funzione strategica attraendo l'interesse, anche delle maggiori compagnie aeree, nonché degli operatori cargo e nello specifico dei corrieri espresso che avrebbero alimentato i movimenti aerei e concorso al buon profitto della gestione aeroportuale.

Si può affermare che gli anni '80 e '90 siano stati quelli certosini, serviti a preparare le condizioni per accreditare l'aeroporto di Orio al Serio nel panorama del trasporto aereo nazionale, rendendolo gradualmente adeguato in termini di dimensioni, spazi e servizi.

Non v'è dubbio che la svolta sia stata rappresentata, trent'anni dopo la costituzione di SACBO, da un'altra felice, e diremo pure coraggiosa, intuizione: scommettere sul trasporto aereo low cost, sulle compagnie aeree affidabili e senza fronzoli. Ci ha creduto fermamente l'allora presidente

Ilario Testa, artefice con i suoi diretti collaboratori dell'accordo con Ryanair, il vettore che sarebbe diventato il primo carrier europeo. Non tutti, tra i soci SACBO, erano allineati con questa scelta, temendo un calo di qualità della clientela, attratta – si diceva – solo dalle tariffe basse. Ancora una volta, però, la compagine bergamasca ha avuto il merito di guardare oltre, prefigurando uno sviluppo alternativo ma non per questo in contrasto con il sistema aeroportuale milanese, di cui Orio al Serio si sentiva parte. I numeri hanno dato ragione a chi ci ha creduto, non limitandosi a registrare il progressivo aumento dei flussi di passeggeri (d'altronde, solo nel 1999 lo scalo ha superato per la prima volta la quota annua di un milione di passeggeri), ma avviando gli interventi necessari a rispondere alle crescenti esigenze di spazi e criteri organizzativi di gestione. Mentre Ryanair sbarcava con i propri aeromobili in classe unica, Ilario Testa otteneva per conto di SACBO la concessione quarantennale a tutto il 2042, condizione indispensabile per pianificare la serie di investimenti che hanno avuto una accelerazione proprio alla scadenza del suo quinto mandato, nel 2008.
Il successo dell'aeroporto va ricondotto certamente alla capacità di impiego di risorse economiche proprie, frutto di reinvestimento dei profitti di gestione registrati senza soluzione di continuità dal 1996 al 2019, ma un accento particolare va posto sul contributo delle risorse umane che, dai livelli dirigenziali alle mansioni operative di base, hanno rappresentato, attraverso le singole competenze professionali, il valore aggiunto per la crescita dell'intero sistema. Un lavoro di squadra che si è articolato da un lato nella sfida a garantire tempi ridotti turn-around, e dunque puntualità ed efficienza operativa, e dall'altro nell'impegno a rendere funzionali e confortevoli gli spazi aeroportuali, comodo l'accesso e quanto meglio fruibili i servizi. Un

neighbouring nations. An airport that could provide a response primarily to the need for business and professional travel, and goods transport, but that in the long term would also be able to develop the tourist dimension.
This is how the project was launched, based on the sharing of local resources and with initial considerations on the theme of feasibility. The early concept was in no way over-ambitious, and in fact the original passenger area was sited in a hangar, and the SACBO offices were located in the city centre, before moving to a small building at the entrance of the airport. This gives an idea of just how much practical activity was performed in the first periods of activity, hallmarked by cohabitation with the pre-existent First Aerial Region of the Italian Air Force. Like other Italian airports, Orio al Serio was a military airport open to civilian traffic. This remained the case up until 1978.
In the 1970s the number of passengers was limited, but the airport began to provide an indication of its strategic function, attracting interest from the most important airline companies, and from air freight operators and more specifically the express couriers who would be instrumental in maintaining air traffic, thus contributing to the profitability of airport management.
It could be said that the 1980s and the 1990s were the years of meticulous work, necessary to prepare the ground for accrediting Orio al Serio Airport in the area of Italian air transport, gradually expanding its capacity in terms of size, spaces and services.
There is no doubt that the turning point, reached thirty years after SACBO's foundation, was based on another fortunate, arguably courageous, intuition: banking on low cost air transport, namely on reliable, no-frills airlines. This was the opinion resolutely maintained by Ilario Testa, the chairman at that time, the originator, together with his colleagues, of the agreement

Nelle pagine precedenti: una visione globale dell'aeroporto alla fine dei lavori di ampliamento.

On the previous pages: a global view of the airport at the end of the extension works.

La nuova area riservata ai voli extra-Schengen.
Sotto: vista dell'aerostazione dal lato est.

The new area for non-Schengen flights.
Below: view of the airport from the east side.

impegno che ha permesso di attribuire all'aeroporto di Bergamo la patente "user's friendly" e farne un positivo caso di studio.
Un aeroporto che cresce e adegua i suoi spazi per garantirne la piena fruizione in un'ottica di funzionalità, sicurezza e comfort, necessita di un piano di sviluppo e di una direzione strategica che gestisca gli interventi da realizzare. Nel caso dell'Aeroporto di Bergamo, soggetto al progressivo aumento del movimento passeggeri in atto dal 2002 al 2019 senza soluzione di continuità, l'ampliamento dell'aerostazione ha preso il via sotto la presidenza di Ilario Testa nel 2007, quando ancora sul fronte del terminal campeggiava la scritta Orio al Serio International Airport, mettendo a

with Ryanair, the carrier that would become the leading European airline. Not all the SACBO shareholders were in agreement with this decision, fearing a drop in the quality of the clientele that would be attracted – according to this point of view – purely by the low fares. But once again, the Bergamo airport management company succeeded in looking further ahead, prefiguring an alternative form of development that would not necessarily lead to a clash with Milan's airport system, of which Orio al Serio was undoubtedly a part.
The figures show that the choice made was correct, accompanied not only by a progressive increase in passenger numbers (in actual fact, it was only in 1999 that the airport exceeded a million passengers per year for the first time), but also by the activation of the infrastructural work necessary to provide a response to the growing demands for management space and organisational functions.
While Ryanair arrived with its single-class aircraft, Ilario Testa, on behalf of SACBO, obtained a forty-year concession lasting until the end of 2042, the indispensable condition required for planning a series of investments that accelerated right through to the end of his fifth term, in 2008.
The airport's success can without doubt be attributed to its capacity for using its own economic resources, generated by reinvesting the operating profits achieved continuously from 1996 to 2019. However, a special reference has to be made to the contribution of the human resources who, from management levels right through to the fundamental operational tasks, have represented the added value permitting the growth of the entire system, by means of the individual professional skills. This process of teamwork has on one hand developed in view of the need to guarantee reduced turn-around times, and therefore punctuality and operational efficiency, while on the other hand reflecting the commitment to make the airport's

disposizione tra fine 2009 e inizio primavera 2010, presidente Mario Ratti, il primo blocco intorno a cui sono state raccordate le ulteriori volumetrie che negli anni successivi hanno conferito l'aspetto attuale, interno ed esterno. Non si può non ricordare i lavori avviati nel 2008 che hanno cambiato il volto dell'aerostazione e completati senza impattare sull'attività aeronautica, continuando a garantire la migliore gestione dei passeggeri. L'altro grande ampliamento dell'aerostazione, avviato nel 2013 e completato due anni dopo, durante la presidenza di Miro Radici (affiancato da Andrea Mentasti, quale consigliere delegato nel primo semestre di mandato nel 2011 e poi come direttore generale fino a maggio 2015), si è svolto in un periodo che ha visto SACBO intervenire sulla pista di volo nella primavera 2014 limitando la chiusura dell'aeroporto a sole tre settimane. Altro caso di studio, legato a una metodologia di lavoro impiegata per la prima volta su uno scalo aeroportuale.
Il periodo di presidenza ricoperto da Roberto Bruni, iniziato nella primavera 2017 e interrottosi per la sua prematura scomparsa nel settembre 2019, ha consentito di raccogliere il testimone dell'iter di approvazione del nuovo

facilities functional and comfortable, with easy access and attractive services. This commitment justifies the application of the label "user-friendly" to Bergamo Airport, making it a positive case study.
A growing airport that adapts its facilities in order to guarantee their complete availability in terms of functionality, security and comfort, needs a development plan and a strategic management structure that determines the operations to be performed. In the case of Bergamo

Taglio del nastro della nuova area extra-Schengen il 16 luglio 2020. Presenti: Giorgio Gori, sindaco di Bergamo, Claudia Maria Terzi, assessore ai trasporti Regione Lombardia, Gianfranco Gafforelli, presidente della Provincia di Bergamo.

Cutting the ribbon for the new non-Schengen area on 16 July 2020. Present: Giorgio Gori, major of Bergamo, Claudia Maria Terzi, councilor for transport Region of Lombardy, Gianfranco Gafforelli, president of Province of Bergamo.

In basso: gli interventi alla cerimonia celebrativa dei 50 anni di SACBO.

Below: speeches at the ceremony celebrating SACBO's 50th anniversary.

La benedizione impartita dal vescovo Carlo Mazza.
In basso: la ministra dei trasporti Paola De Micheli con il presidente di SACBO, Giovanni Sanga, e il presidente di Enac, Nicola Zaccheo, in occasione della celebrazione del cinquantennale della società di gestione aeroportuale.

Blessing by the bishop Carlo Mazza.
Below: Transport minister Paola De Micheli with SACBO's chairman Giovanni Sanga, and Nicola Zaccheo, chairman of ENAC, during celebrations for the airport management company's 50th anniversary.

Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 e predisporre le condizioni per attuare il successivo processo di adeguamento infrastrutturale, già previsto, iniziato con l'apertura nel gennaio 2019 del cantiere per l'ampliamento dell'area est dell'aerostazione, dedicata ai voli extra-Schengen. Un'opera completata e inaugurata sotto la presidenza di Giovanni Sanga, quando era stato dato già il via alla realizzazione dell'ampliamento in forma speculare sul lato ovest con nuove, ampie superfici e altre oggetto di riqualificazione per dotare l'area Schengen di cinque nuovi gate e tre nuovi nastri di riconsegna dei bagagli. Un disegno di continuità nel corso dei mandati conferiti ai presidenti degli anni Duemila (Ilario Testa fino al 2008,

Airport, which has seen passenger numbers progressively increase year on year without interruption from 2002 to 2019, the structure's expansion began under Ilario Testa's chairmanship in 2007, when the front of the terminal building still had the sign "Orio al Serio International Airport". This led to the first new terminal unit, prepared between the end of 2009 and the start of spring 2010, when Mario Ratti was chairman. Further volumes were added to this block over the following years, enabling the terminal to reach its current interior and exterior appearance. It is impossible not to mention the work initiated in 2008 that changed the face of the airport, completed without affecting flight activities and constantly ensuring optimum passenger handling. The other massive terminal expansion programme, launched in 2013 and completed two years later, during Miro Radici's chairmanship (with assistance from Andrea Mentasti as managing director during the first six months of the term in 2011, and then as general manager up until May 2015), took place in a period in which SACBO worked on the runway in spring 2014, limiting the airport's closure to just three weeks. Another case study, linked to an operational method used for the first time at an airport.
Roberto Bruni's chairmanship, which began in spring 2017 and was brought to an end by his premature decease in September 2019, continued the process of attaining approval for the new Airport Development Plan through to 2030, laying the foundations for the implementation of the next round of planned infrastructural improvements, which were begun in January 2019 by opening the site for the extension of the eastern part of the terminal for non-Schengen flights. This project was completed and inaugurated under the chairmanship of Giovanni Sanga, when the construction of the extension on the other side of the airport had already been launched, with large

Mario Ratti, Miro Radici, Roberto Bruni, Giovanni Sanga) che dal 2006 ha avuto come figura cardine di raccordo Emilio Bellingardi, con mansioni direttive fino a quella di direttore generale assunta nel maggio 2015. Dopo lunga esperienza in Sea, egli è stato chiamato da Ilario Testa e ha rappresentato la dorsale operativa del gestore aeroportuale di Orio al Serio, coniugando gli indirizzi degli organi esecutivi di SACBO.

Il valore generato dall'aeroporto

Quando si parla del valore dell'aeroporto di Bergamo, si deve fare riferimento a quanto esso produce e in quale percentuale esso impatta sull'aspetto socioeconomico del territorio locale.
Nel periodo precedente la pandemia di Covid-19, l'aeroporto di Bergamo risultava generare 10.189 posti di lavoro diretti, con aggiunta di 15.996 posti indiretti e indotti e i 32.645 cosiddetti "catalitici" che operano nell'area di influenza dell'aeroporto al di fuori della provincia di Bergamo. Una larga fetta di occupazione indotta e catalitica si è generata nelle attività turistiche e nei servizi annessi. Numeri e valori serviti anche a capire, in chiave di tempi e modalità di ripresa, gli effetti dell'emergenza Covid-19 sulla produttività economica e sociale.
La crescita del movimento passeggeri, fortemente legato al successo dei vettori low cost, ha profondamente trasformato la città e il territorio dal punto di vista della ricettività e dell'offerta turistica, con forte incremento delle attività e delle occupazioni legate all'ospitalità, la nascita di alberghi a 4 stelle e superiori e nel contempo indotto la creazione di centinaia di B&B, la valorizzazione dell'enogastronomia con punte di assoluta eccellenza, che nel loro insieme rispondono alla domanda di un turismo di qualità.
All'aeroporto è legata la mobilità della gente che viaggia e di chi si muove per lavoro, anche per conto delle imprese. La componente business, infatti, pareggia quella legata ad altre motivazioni di viaggio (turismo, studio, familiari). Nel contempo, si è notevolmente sviluppato il movimento studentesco contribuendo ad accrescere il numero delle matricole straniere dell'Università di Bergamo.
L'attrazione turistica è cresciuta notevolmente anche e soprattutto grazie all'attenzione e all'interesse per le proposte culturali di spessore universale.
Prima del lockdown del 2020 si è arrivati a contare 140 destinazioni

new spaces, and other areas selected for improvement in order to give the Schengen area five new gates and three new baggage carousels. Throughout the successive terms of chairmanship from 2000 up until today (Ilario Testa until 2008, Mario Ratti, Miro Radici, Roberto Bruni and Giovanni Sanga), an element of continuity has been provided since 2006 by the key coordinating figure of Emilio Bellingardi, whose management responsibilities brought him to the role of general manager as from May 2015. After many years of experience at SEA, he was taken on by Ilario Testa and became a fundamental part of Orio al Serio's airport management company, coordinating the policies of SACBO's executive boards.

The value generated by the airport

When discussing the value of Bergamo Airport, it is important to consider what it produces, and the degree to which it affects the social and economic conditions of the local territory.

In the period before the Covid-19 pandemic, Bergamo Airport created 10,189 direct jobs, plus 15,996 indirect and induced jobs, and 32,645 so-called "catalytic" jobs operating in the airport's sphere of influence outside the province of Bergamo. A considerable proportion of the induced and catalytic employment is generated by tourist activities and ancillary services. These numbers and values help understand, in terms of the timescale and modes of recovery, the effects of the Covid-19 emergency on economic and social productivity.
The growth in passenger numbers, closely linked to the success of low cost carriers, has profoundly changed the city and its surroundings from the point of view of hospitality structures and the tourist industry, with a marked increase in the businesses and employment linked to this sector, the appearance of hotels of 4-star category and above, along with the creation of hundreds of B&Bs, and the enhancement of the food and wine sector with highlights of undisputed excellence that represent a response to the demand for quality tourism.
The airport is closely linked to the mobility of people who travel for work, and as part of their corporate functions. In fact, the business component is on a par with other reasons for travel (tourism, study, family). At the same time, there has been a notable development in student travel, and this has increased the number of people from abroad studying at Bergamo University. The arrival of tourists has grown considerably, due in particular to the interesting cultural proposals of universal attraction that have won international attention.
Before the 2020 lockdown, as many as 140 destinations in 40 countries were served, with additional possibilities of connecting to intercontinental networks through destination hub airports.
While punctuality and operational efficiency are fundamental in

Vista dell'aerostazione airside con la torre di controllo.
A sinistra: Emilio Bellingardi, da maggio 2015 direttore generale SACBO.

View of the terminal's airside area, with the control tower.
Left: Emilio Bellingardi, general manager of SACBO as from may 2015.

Una fase dei lavori di ampliamento sul lato ovest.

During the extension work on the west side.

in 40 Paesi e ulteriori possibilità di connessioni con i network intercontinentali attraverso aeroporti hub collegati.
Se la puntualità e l'efficienza operativa sono determinanti nel conseguimento dei risultati positivi, la matrice degli investimenti è destinata a fare sempre più la differenza. Al continuo ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali e di volo, indispensabili garantire le migliori condizioni operative e per creare l'ambiente dove i passeggeri possano sentirsi in un ambiente confortevole, accolti nel migliore dei modi, determinando le condizioni per incrementare la componente non aviation dei ricavi, si accompagna una visione che inquadra il servizio di trasporto aereo in tutte le sue fasi, da quando si lascia il luogo di residenza o lavoro fino alla destinazione finale. Dunque, per essere realmente attrattivi, la componente intermodale è destinata a fare marcatamente la differenza nella scelta del binomio vettore-aeroporto. È il motivo per cui si è deciso di puntare sulla soluzione del collegamento ferroviario, che sulla base delle proiezioni e degli studi di valutazione dovrebbe trasportare, una volta disponibile, il 30% dell'utenza di questo aeroporto. Una percentuale forse destinata a crescere in funzione di un'offerta migliorativa in relazione ai tempi di percorrenza ridotti, alle frequenze e alle coincidenze con l'alta capacità ferroviaria attestata a Milano.
Investire nell'infrastruttura (nel caso di SACBO si è trattato sempre e solo di reinvestimenti come ogni azienda sana è abituata a fare) è la *conditio sine qua non* per realizzare le condizioni necessarie a garantire lo sviluppo funzionale degli spazi e la già richiamata efficienza nelle operazioni di assistenza a passeggeri e compagnie aeree. Il manifestarsi della pandemia ha reso ancora più importante la capacità di sviluppare una visione di medio e lungo termine, prevedendo per quanto possibile gli scenari a venire.

attaining positive results, it is the investment framework that will increasingly make the difference. It is essential to constantly update the terminal and flight infrastructures, pivotal in guaranteeing the best possible operational conditions and for creating a setting in which passengers can feel at home in a comfortable environment, enjoying the best possible hospitality, conditions that make it possible to increase the non-aviation component of income. These factors are accompanied by a vision in which air transport is considered in all its different phases, from when travellers leave their homes, right through to the final destination. Therefore, in order to be truly attractive, the intermodal component is destined to become a primary factor in determining the choice of the functional duo represented by the carrier and the airport. This is why the rail link has been selected as a crucial factor, a means of transport which, according to forecasts and evaluation procedures, will be used by 30% of the people travelling through this airport once it has begun operation. The percentage may even rise, in the presence of improvements such as reduced travel times, higher train frequencies, and connections to Milan's intense rail traffic capacity.
Investing in infrastructure (in SACBO's case, it has always been exclusively a question of reinvestment, as is customary for every healthy company) is the essential condition for attaining the status necessary to guarantee the airport's functional development, and for ensuring the previously-mentioned efficiency in operations linked to handling passengers and airline companies. The arrival of the pandemic made it even more important to succeed in developing a medium and long-term view, looking ahead as far as possible to the scenarios of the future.

Prima del lockdown del 2020 si è arrivati a contare 140 destinazioni in 40 Paesi.

Before the 2020 lockdown, as many as 140 destinations in 40 countries were served.

I PRESIDENTI
THE CHAIRMEN

Attilio Vicentini, il quale ha tenuto a battesimo l'atto di costituzione di SACBO il 16 luglio 1970, ha ricoperto il ruolo di presidente fino al giugno 1976. Gli è subentrato Giuseppe Brizio, rimasto al vertice fino all'ottobre 1983. A lui va riconosciuto il merito di avere realizzato il rifacimento della pista di volo ed essersi adoperato per il potenziamento delle infrastrutture di assistenza al volo. Giovanni Cavalli ha manutenuto la presidenza per quasi un decennio, da novembre 1983 a gennaio 1993. Durante questo periodo è stato varato il progetto dell'aerostazione che poi avrebbe preso forma nel tempo.
Nel 1993 ha avuto inizio la presidenza di Ilario Testa, durata per cinque mandati triennali, che ha segnato la definitiva fase di sviluppo dell'aeroporto, con bilanci di esercizio sempre più positivi e con attivi che hanno contribuito a formare il fondo per le forme di autofinanziamento delle opere infrastrutturali. La presidenza di Ilario Testa è stata accompagnata da una serie di scelte che, condivise con i soci azionisti, hanno promosso l'aeroporto di Bergamo tra quelli di interesse nazionale ed europeo, definendo un modello di gestione individuato

Attilio Vicentini, who was present when the Articles of Association for SACBO were approved on 16 July 1970, was chairman until June 1976. He was followed by Giuseppe Brizio, who remained at the helm until October 1983. Brizio can be credited with organising the resurfacing of the runway and actuating the improvement of air traffic control infrastructures. Giovanni Cavalli was chairman for almost a decade, from November 1983 to January 1993. In this period, the design for the terminal was launched, and progressively implemented over the coming years. In 1993, Ilario Testa's chairmanship began. Lasting for five triennial terms, it marked the airport's definitive development stage, with financial statements always showing increasing profits, with retained earnings that provided the self-finance for infrastructural work. Ilario Testa's chairmanship was accompanied by a series of decisions which, approved by the shareholder partners, ensured that Bergamo became an airport of national and European interest, defining a management model that was selected as a case study in the civilian air transport sector. In September 2001, after the attack on the Twin Towers in NewYork, while the world

I primi tre presidenti di SACBO. Da sinistra: Attilio Vicentini, Giuseppe Brizio e Giovanni Cavalli.

The first three chairmen of SACBO. From left: Attilio Vicentini, Giuseppe Brizio and Giovanni Cavalli.

was wondering about the future of passenger flights, and airports and airlines were engaged in introducing strict security measures, Ilario Testa and his executives were opening to the world of low cost carriers, reaching an agreement with Ryanair and launching the new season of air travel. Ilario Testa was a long-sighted manager, who reached the leadership of SACBO after a life spent in the world of steel: he won recognition from the University of Bergamo which awarded him an honorary degree in management engineering in the 2005/2006 academic year.
In May 2008, Ilario Testa's tenure as chairman was followed by Mario Ratti, previously president of Bergamo's Industrialists Association. Under his guidance, the new block of the terminal building was brought into operation, between December 2009 and April 2010, and the airport was named after Caravaggio on 23 March 2011. This provision arrived two months before industrialist Miro Radici, who had also been awarded an honorary degree by the University of Bergamo in the early 2000s, took over as chairman. Radici held the office for two consecutive

Ilario Testa,
presidente per 15 anni.

Ilario Testa,
chairman for 15 years.

Ilario Testa accoglie
Vito Riggio, presidente di
ENAC, durante la visita
all'aeroporto nel 2007.

Ilario Testa welcomes
Vito Riggio, president of
ENAC, on a visit at the
airport in 2007.

tra i casi di studio nel settore del trasporto aereo civile. Mentre nel settembre 2001, all'indomani dell'attentato alle Torri Gemelle di New York, il mondo si interrogava sul futuro dei voli passeggeri, con aeroporti e compagnie aeree impegnati a introdurre norme di sicurezza stringenti, Ilario Testa e i suoi stretti collaboratori aprivano al mondo dei vettori low cost, chiudendo l'accordo con Ryanair e avviando la nuova stagione. Una lungimiranza da manager, quale è stato Ilario Testa, giunto al vertice di SACBO dopo una vita nel mondo siderurgico, premiato dall'Università degli Studi di Bergamo che gli ha conferito la laurea honoris causa in ingegneria gestionale nell'anno accademico 2005/2006.

Foto in verticale:
Mario Ratti, presidente
dal 2008 al 2011, e Miro
Radici, dal 2011 al 2017.

Vertical photos:
Mario Ratti, chairman
from 2008 to 2011,
and Miro Radici,
from 2011 to 2017.

Testa riceve nel 2006
la laurea honoris causa
dal rettore dell'Università
di Bergamo,
Alberto Castoldi.

Testa was awarded an
honorary degree in 2006
by Alberto Castoldi,
Chancellor of the
University of Bergamo.

Nel maggio 2008 Ilario Testa ha passato il testimone a Mario Ratti, già presidente dell'Associazione Industriali di Bergamo, sotto la cui presidenza è entrato in esercizio il nuovo blocco dell'aerostazione, tra dicembre 2009 e aprile 2010, fino a promuovere l'intitolazione dell'aeroporto a Caravaggio, avvenuta il 23 marzo 2011. Un atto che ha preceduto di due mesi l'avvicendamento con l'industriale Miro Radici, anch'egli insignito di laurea honoris causa dall'ateneo di Bergamo agli inizi degli anni Duemila, il quale ha ricoperto due mandati consecutivi, fino alla primavera 2011. Sotto la sua presidenza è stato varato il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, illustrato nella sede dell'ENAC a Roma nel gennaio 2016 e indirizzato a una corretta e sostenibile pianificazione delle opere finalizzate a consolidare il ruolo assunto dall'Aeroporto di Bergamo.
È durato poco più di due anni il periodo di presidenza di Roberto Bruni, avvocato e già sindaco di Bergamo, scomparso il 10 settembre 2019, non prima di avere dato continuità ai programmi di SACBO e sottoscritto il Position Paper

terms, up until spring 2011. Under his chairmanship, the new 2030 Airport Development Plan was launched, presented at the ENAC head office in Rome in January 2016, and based on the precise, sustainable planning of work designed to consolidate Bergamo Airport's role. Roberto Bruni, lawyer and previously mayor of Bergamo, was chairman for just over two years, a term cut short by his death on 10 September 2019. Nonetheless he

Roberto Bruni al vertice di SACBO da maggio 2017 a settembre 2019. Dopo la sua scomparsa, la presidenza è stata affidata a Giovanni Sanga.

Roberto Bruni, chairman of SACBO from May 2017 to September 2019. After his death, the chairmanship was assigned to Giovanni Sanga.

Il 6 dicembre 2019 Giovanni Sanga ha festeggiato il transito del 13 milionesimo passeggero dell'anno.

On 6 December 2019, Giovanni Sanga celebrated the arrival of the year's 13 millionth passenger.

contenente le linee guida di gestione per il secondo decennio. Giovanni Sanga, di professione commercialista, aveva alle spalle l'esperienza di parlamentare per tre legislature quando ha assunto la presidenza di SACBO nell'ottobre 2019. Piena sintonia e continuità con il lavoro del suo predecessore, Sanga ha salutato il transito del 13milionesimo passeggero prima di affrontare la difficile fase della pandemia di Covid-19, condividendo con il consiglio di amministrazione della società di gestione la scelta di proseguire e completare i cantieri e celebrando, con la sobrietà che l'emergenza sanitaria ha imposto, il cinquantesimo anniversario di costituzione di SACBO, il 16 luglio 2020. Una ricorrenza servita a inaugurare la nuova ala est dell'aerostazione alla presenza della ministra delle infrastrutture e dei trasporti e confermare la realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto.

succeeded in providing continuity for SACBO's development plans, and signed the Position Paper containing the management guidelines for the second decade. Giovanni Sanga, a chartered accountant, had completed three terms in parliamentary office before he became chairman of SACBO in October 2019. Working in full agreement and continuity with what his predecessor had achieved, Sanga was able to celebrate the transit of the 13 millionth passenger before facing the difficult phase of the Covid-19 pandemic, sharing the board of directors' decision to continue and complete construction work, and celebrating – with the discretion imposed by the health emergency – the fiftieth anniversary of SACBO's foundation on 16 July 2020. An occasion that provided the opportunity to open the terminal's new east wing in the presence of the Minister of Infrastructure and Transport, and to confirm the construction of the airport's rail link.

05

GLI ANNI DUEMILA

THE 2000s

Diciotto anni di crescita nel segno della qualita

Eighteen years of growth hallmarked by quality

D E

Diciotto anni di crescita all'insegna della qualità. Si può riassumere così il periodo di che ha segnato la progressiva affermazione dell'aeroporto di Bergamo nel panorama del trasporto aereo nazionale ed europeo. L'incremento costante del movimento passeggeri, sostenuto dal network dei collegamenti, che alla fine del secondo decennio ha raggiunto il numero di 140 destinazioni, ma anche dal load factor mediamente più elevato, si è accompagnato a un'attenzione costante alla qualità dei servizi e alla messa a disposizione d spazi adeguati ai flussi e alle presenze in aerostazione. Un aeroporto nell'insieme sempre più vissuto, dove nella zona pubblica

L'aeroporto ha visto riconosciuta la qualità dei servizi da una percentuale crescente di passeggeri.

The airport's quality of services has been acknowledged by a growing percentage of passengers.

Eighteen years of growth hallmarked by quality. This would be an apt summary of the period that marked Bergamo Airport's increasing success in the realm of Italian and European air transport. A constant increase in the number of passengers handled, fuelled by the network served, which at the end of the second decade reached 140 destinations, and also by the load factor which overall was higher than average: all this was accompanied by an unswerving attention to the quality of service and the provision of facilities suitable for the flow of traffic and the number of passengers in the terminal. It became an airport that was increasingly part of everyday life, where the areas open to the public comprised a range of services catering for passengers' primary needs, including a pharmacy accessible from the exterior, which opened in 2010, and sleeping pods, which represented a totally new departure when they were introduced in 2015. At the end of that year, Bergamo Airport exceeded the figure of 10 million passengers for the first time, and over the next three-year period, it succeeded in attaining a monthly traffic of not less than a million passengers, reaching an annual quota of 13,857,257 passengers at the end of 2019.
The second decade of the 21st century saw the consolidation of Ryanair's position: Bergamo Airport represented the third-largest base in the airline's network, after London Stansted and

hanno trovato collocazione, tra gli altri servizi di primaria utilità, la farmacia fruibile dall'esterno, aperta nel 2010, e le cabine riservate al sonno e al riposo che hanno rappresentato una novità assoluta quando sono state introdotte nel 2015. Anno alla fine del quale l'Aeroporto di Bergamo ha superato per la prima volta i 10 milioni di passeggeri, arrivando nel triennio successivo a contare mensilmente non meno di un milione di passeggeri, fino a toccare il tetto annuo di 13.857.257 passeggeri a fine 2019.
Il secondo decennio del Duemila ha visto consolidata la posizione di Ryanair, per la quale l'aeroporto di Bergamo rappresenta la terza base

Ryanair dispone di una flotta di Boeing 737-800 tra le più giovani e ha puntato sul nuovo 737-8200 (-20% di consumi, -40% impronta acustica).

In questa pagina: l'A321ceo di Wizz Air, aeromobile a ridotto impatto ambientale, impiegato dal 1° luglio 2016.

Ryanair has one of the youngest fleets of Boeing 737-800s and it has opted for the new 737-8200 (20% lower fuel consumption, 40% quieter).

On this page: Wizz Air's A321ceo, an aircraft with reduced environmental impact, in use since 1 July 2016.

in assoluto del proprio network dopo Londra Stansted e Dublino, sia per numero di passeggeri che per movimenti aerei. Wizz Air si è confermato il secondo vettore per volume operativo, coprendo prevalentemente l'est Europa, seguito da Pegasus Airlines che garantisce il collegamento con Istanbul Gökçen, base da cui si dirama un interessante rete di destinazioni non servite con voli diretti dall'Italia. Blue Panorama è risultato il primo vettore italiano in termini operativi, mentre Neos e Albastar hanno posizionato propri aeromobili sullo scalo bergamasco. Importante il bacino servito da Air Arabia, che ha affiancato alla tradizionale rotta con Casablanca la direttrice egiziana. Limitata a brevi periodi la presenza di Air Dolomiti del gruppo Lufthansa e di Alitalia.

Dublin, in terms both of the number of passengers and the number of flights. Wizz Air confirmed its status as the second-largest carrier in terms of operating volumes, covering principally eastern Europe, followed by Pegasus Airlines which operates flights to Istanbul Sabiha Gökçen, an airport that provides an interesting network of links to destinations that are not served by direct flights from Italy. Blue Panorama remains the first Italian carrier in operational terms, while Neos and Albastar also have aircraft based at Bergamo Airport. Air Arabia provides services for an important segment of the population in Bergamo's catchment area, and it has added Egyptian destinations to its traditional route to Casablanca. Lufthansa Group's Air Dolomiti, and Alitalia, are present only for short periods.

LE CERTIFICAZIONI DI QUALITÀ
QUALITY CERTIFICATIONS

I risultati che hanno promosso l'aeroporto di Bergamo sono stati raggiunti avendo ottenuto una decina di certificazioni di qualità,

The results that have brought Bergamo Airport its prestige were accompanied by the attainment of about ten quality certificates, constantly up-dated to

La compagnia aerea russa Pobeda Airlines opera dal 21 dicembre 2015 il collegamento con l'aeroporto di Mosca Vnukovo.

In basso: arc of triumph dei Vigili del Fuoco di Orio al Serio il 5 marzo 2019 per il 737-800 Albastar "Pino D'Urso".

The Russian airline Pobeda Airlines has been operating a route to Moscow Vnukovo Airport since 21 December 2015.

Below: fire truck water arch for the Albastar 737-800 "Pino D'Urso" by the Orio al Serio Fire Brigade on 5 March 2019.

costantemente aggiornati ai livelli superiori. Il Gruppo SACBO è in possesso della certificazione ISO 45001, che riconosce l'attenzione dell'aeroporto alla tutela della salute di passeggeri ed operatori, e si accompagna alle certificazioni ISO 9001 (Qualità dei servizi), ISO 14001 (Ambiente) e ISO 27001 (Gestione e tutela della riservatezza delle informazioni) inserendosi in una visione integrata dell'operatività al servizio dei clienti (passeggeri, compagnie aeree, spedizionieri, esercenti attività commerciali, etc) e del territorio.
Anche la società di Handling BGY International Services S.r.l., la cui proprietà è detenuta da SACBO, ha partecipato fattivamente all'ottenimento delle certificazioni menzionate, applicando ai propri servizi best practises condivise tra i migliori aeroporti e ottenendo il rapido rinnovo della certificazione di ENAC, prevista per gli handler, per la globalità della propria offerta di servizi di progettazione ed erogazione dei servizi di assistenza a passeggeri, bagagli, merci e aeromobili.
Nel 2020 SACBO ha affrontato il percorso di certificazione inerente il rispetto dei protocolli di contrasto alla diffusione del Covid-19, vedendo riconosciute all'inizio del secondo semestre dell'anno l'eccellente gestione e implementazione delle misure di prevenzione adottate.
Nell'estate 2000, nel quadro della valutazione delle misure sanitarie anti Covid-19 messe in atto dal gestore aeroportuale, SACBO ha ottenuto l'Airport Health Accreditation da ACI World (l'associazione mondiale degli aeroporti), che nel gennaio 2001 ha assegnato il riconoscimento speciale "Voice of the Customer" per l'impegno profuso nei confronti dei passeggeri nel garantire che le loro istanze fossero ascoltate durante il periodo di pandemia.

the highest levels. The SACBO Group holds ISO 45001 certification, which documents the airport's attention to health protection both for passengers and operatives, along with the certificates ISO 9001 (Quality of services), ISO 14001 (Environment) and ISO 27001 (Information security management and protection), representing part of an integrated approach to operations at the service of its clients (passengers, airlines, courier companies, retail venue operators, etc.) and the environment.
The handling company BGY International Services S.r.l., owned by SACBO, has played an active part in obtaining these certificates, applying best practices shared by the finest airports to its services and obtaining a rapid renewal of ENAC certification for handling companies, regarding the entire range of its activities linked to the design and provision of passenger, baggage, freight and aircraft handling services.
In 2020, SACBO undertook the certification process regarding compliance with protocols to prevent the spread of Covid-19, and the excellence of its management and implementation of the preventive measures adopted was recognised at the start of the second half of the year. In summer 2020, as part of the assessment of the anti-Covid-19 health measures brought into effect by the airport management company, SACBO obtained Airport Health Accreditation from ACI World (Airports Council International, association for the world's airports), which in January 2021 gave it the special "Voice of the Customer" award for its commitments to passengers in guaranteeing that their requests were met during the period of the pandemic.

ASSISTENZA AI PASSEGGERI A RIDOTTA MOBILITÀ

ASSISTANCE FOR IMPAIRED MOBILITY PASSENGERS

L'aeroporto di Bergamo si è distinto particolarmente per l'attenzione rivolta ai passeggeri a ridotta mobilità, che comprende le diverse categorie di soggetti diversamente abili come pure di persone temporaneamente impossibilitate a muoversi in sicura autonomia. La collaborazione con le associazioni che rappresentano questi soggetti ha permesso nel tempo di adeguare le strutture e i servizi dedicati ai bisogni delle specifiche tipologie di disabilità, comprendendo non vedenti e non udenti. Oltre qualificare il percorso di assistenza, realizzando aree di sosta dedicate e in numero superiore a quelle indicate dalle normative in tema di parcheggio riservati ai disabili, SACBO ha attivato a fine ottobre 2020 la nuova Sala Amica per la gestione dei Passeggeri a Ridotta Mobilità, posizionata al primo piano del terminal partenze e frutto della conversione della precedente Vip Lounge, e contestualmente rivisto le procedure di imbarco rendendo i percorsi più agevoli e confortevoli fino all'accesso al mezzo elevatore per l'imbarco.
Dall'ottobre 2016 SACBO ha adottato il progetto "Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto", promosso da ENAC con la collaborazione di Assaeroporti. Il progetto ha come obiettivo principale quello di aiutare le persone autistiche a vivere con serenità un viaggio aereo, permettendo loro di poter visitare anticipatamente la realtà aeroportuale e fornire alcune semplici raccomandazioni ed elementari strategie rivolte agli accompagnatori per aiutare bambini e adulti autistici ad accettare serenamente il loro percorso di viaggio.

Bergamo Airport has won renown for the attention that it dedicates to passengers with impaired mobility, including the various categories of differently abled people and those temporarily incapable of moving safely without assistance. Over the years, cooperation with the associations representing these individuals has made it possible to adapt facilities and services so that they meet the requirements made necessary by specific types of disability, including people with impaired vision or hearing. In addition to improving the assisted routes, creating dedicated waiting areas, and a number of parking places for the disabled higher than the proportion specified in regulations, in late October 2020 SACBO opened the new Sala Amica – Friendly Room – for helping Passengers with Impaired Mobility, located on the first floor of the departures terminal, the result of the conversion of the preceding VIP Lounge. At the same time the company reviewed the boarding procedures, making routes easier and more comfortable right up to access to the lift platform used for boarding the aircraft.
Since october 2016 SACBO, the management company of Bergamo Airport, have introduced the project "Autism - Travelling through the airport" devised by the ENAC in collaboration with Assaeroporti. The principal objective of the project is to help autistic people fly with peace of mind, allowing them to be able to see the airport's organisation beforehand and to provide some simple recommendations and basic strategies aimed at helping caregivers accompanying adults and children with autism to calmly undertake the travel itinerary.

Il servizio di assistenza ai Passeggeri a Ridotta Mobilità svolto con Ambulift.

Help for Reduced Mobility Passengers is provided by Ambulift.

La nuova Sala Amica nel terminal partenze Schengen.

The new Sala Amica (Friendly Room) in the Schengen departures terminal.

06

GLI ANNI DUEMILA
THE 2000s

2020: atterra la pandemia

2020: the pandemic arrives

Il sistema aeroportuale italiano ha registrato, fino al 2019, un trend di crescita significativo e superiore alla media europea. Nel solo 2018 l'incremento del traffico passeggeri è risultato del 5,9% rispetto all'anno precedente, e nel 2019 il delta positivo è stato del 4%, raggiungendo i 193 milioni di persone trasportate e 1,6 milioni di movimenti aerei.
La pandemia ha interrotto questo processo che avrebbe portato il settore dell'aviazione civile in Italia a toccare quota 200 milioni di passeggeri e nel resto del mondo a una crescita esponenziale. Gli effetti che ne sono

Up until 2019, Italy's airport system recorded a significant growth trend, higher than European averages.
In 2018 alone, passenger traffic increased by 5.9% with respect to the previous year, and in 2019 the positive increment was 4%, reaching 193 million passengers transported and 1.6 million aircraft handled.
The pandemic interrupted this process which would otherwise have brought Italy's civil aviation sector close to 200 million passengers, with an exponential growth in the rest of the world. The effects caused by the pandemic pushed the air travel system

La pandemia ha interrotto il processo di crescita del movimento passeggeri.

The pandemic has caused a break in the growth trend for number of passengers handled.

derivati, ha riportato il sistema del trasporto aereo a livelli operativi minimi ovunque, con conseguenza crollo del fatturato. Una involuzione che ha coinvolto gli aeroporti, che da infrastrutture di servizio a vettori e passeggeri hanno creato nel tempo le condizioni per rispondere alle esigenze dei viaggiatori e garantire l'efficienza operativa richiesta dalle compagnie aeree.
La crisi del trasporto aereo scatenata dall'emergenza Covid-19 ha fatto capire quale funzione logistica fondamentale rivestano gli aeroporti, in particolare nel nostro Paese. Aeroporti che si sono trasformati in collettori di relazioni frontaliere e internazionali, che generano connessioni a supporto di motivazioni di viaggio attinenti attività imprenditoriali, lavorative, professionali, di studio, il turismo e la sfera dei rapporti interpersonali. Aeroporti da cui, come nel caso dell'aeroporto di Bergamo, nel tempo di due o al massimo tre ore si raggiungono aree ad elevato valore aggiunto in chiave produttiva, di attrattività turistica e culturale. Potenzialità che SACBO ha scelto di preservare confermando gli investimenti nelle opere infrastrutturali, considerando che sarebbe stato un errore grave farsi trovare impreparati allorquando i rischi legati all'indice di contagiosità fossero stati rimossi e invece necessario confrontarsi con la "nuova normalità".
Dopo le prime sette settimane del 2020 all'insegna della crescita del movimento passeggeri, l'emergenza sanitaria da coronavirus, che si è prodotta in modo particolare a Bergamo e in Lombardia, ha generato l'anno anomalo del trasporto aereo, tradotto per quanto riguarda l'aeroporto di Bergamo con un bilancio di 3 milioni 833mila passeggeri, 10 milioni in meno del dato registrato nel 2019. Dopo il primo bimestre, segnato da un trend in crescita rispetto all'anno precedente, il periodo

back to minimum operational levels everywhere, with a consequent collapse in turnover. This contraction directly involved airports, which, though primarily infrastructures for carriers and passengers, over the years have developed services to meet the demands of travellers and ensure the operational efficiency required by airlines.
The crisis in air transport caused by the Covid-19 emergency revealed

L'aeroporto ha accolto i contingenti sanitari italiani e stranieri e offerto supporto tecnico e logistico durante il lockdown.

The airport provided services for Italian and international medical teams and offered technical and logistical support during the lockdown.

successivo è stato contrassegnato dalle restrizioni imposte dalla pandemia, con interruzione dei voli commerciali passeggeri da marzo a maggio 2020, compensato solo in parte dai benefici contenuti e prodotti dall'attività svolta nei mesi estivi. Sebbene non fatta rientrare nel resoconto annuale, assume particolare importanza l'operatività assicurata dal 14 marzo al 4 maggio 2020, quando lo scalo è sempre rimasto operativo non solo per il trasporto delle merci e i beni di prima necessità, ma anche e soprattutto per i voli sanitari, umanitari, di Stato, fornendo un importante e determinante supporto logistico al servizio del territorio e del Paese, nella gestione dell'emergenza sanitaria.
Prima del decreto di riapertura dello scalo al traffico passeggeri datato 5 maggio 2020, SACBO aveva già predisposto le misure e i relativi dispositivi prescritti dalle norme

the fundamental logistics function performed by airports, in particular in Italy. Airports have become catalysts for cross-border and international relations, generating connections that encourage travel for purposes connected to enterprise, business, professional functions, study, tourism, and the sphere of interpersonal relations.
These are airports from which – as in the case of Bergamo – in the space of two or at most three hours, you can reach areas of high added value in terms of manufacturing, tourist attraction and cultural resources.
SACBO has decided to ensure the survival of this benefit by confirming the company's investment into infrastructural work, considering that it would be a serious error to risk not being ready for the market once the risks linked to the infection rate have been eliminated, after which the next

L'Aeronautica Militare Italiana ha operato il trasferimento di pazienti Covid in biocontenimento.

The Italian Air Force performed the transfer of Covid patients using biocontainment systems.

In aerostazione sono state introdotte tutte le misure di prevenzione del contagio da coronavirus.

All the preventive measures against coronavirus infection were introduced at the airport.

Fasi di trasferimento di pazienti Covid verso gli ospedali in Germania.

Stages in the transfer of Covid-affected patients to hospitals in Germany.

sanitarie volte alla prevenzione dal contagio del Covid-19: i percorsi che separano i flussi di passeggeri in partenza e in arrivo, le misure di controllo (temperatura corporea, uso di mascherina e possesso di titolo di viaggio) effettuati all'interno dell'unica porta di ingresso all'aerostazione, l'osservanza delle misure di distanziamento sociale in tutte le situazioni previste di accodamento, ivi compresa l'area dei controlli di sicurezza, sulle sedute presenti nel terminal partenze e negli esercizi commerciali aperti nel terminal. Una prova di imbarco, con volontari scelti tra il personale del gestore aeroportuale, ha permesso di testare l'efficacia dei controlli, il rispetto del distanziamento e la tempistica delle varie fasi, dall'accesso in aerostazione al trasferimento a bordo dell'aeromobile. Prova che ha preceduto la ripresa dei voli

challenge will be coming to grips with the "new normal".
After the first seven weeks of 2020, which saw an increase in the number of passengers, the coronavirus health crisis, which was most acutely felt in Bergamo and in Lombardy, generated an anomalous year in the air transport sector, which for Bergamo Airport took the form of a total of about 3,833,000 passengers for the year, 10 million less than the total recorded for 2019. After the first two months, marked by a growth trend when compared to the previous year, the following months were hallmarked by the restrictions made necessary by the pandemic, with a halt in commercial passenger flights from March to May 2020, only in part compensated by the minimal benefits created by business in the summer months. Even though not part of the annual statistics, the operational status maintained from 14

commerciali passeggeri, avvenuta alle ore 6:51 del mattino del 18 maggio, quando è atterrato il volo Wizz Air W6 4351 proveniente da Sofia con a bordo 113 passeggeri, i primi a transitare in aerostazione dal 13 marzo 2020 insieme agli 81 partiti da Bergamo con lo stesso aeromobile decollato alla volta della capitale bulgara.
Per tutti i voli l'assistenza ai passeggeri è stata svolta con il conforto dei dispositivi di protezione nelle postazioni fisse di assistenza nell'area check-in e ai gate di imbarco, nel rispetto delle procedure predisposte dalla società di gestione aeroportuale SACBO in ottemperanza a quanto previsto dalle normative e dalle linee guida impartite da ENAC.
Lo sforzo e l'abnegazione del personale aeroportuale, sia del gruppo

March to 4 May 2020 was of particular significance, keeping the airport open not only for the transport of freight and basic necessities, but also, and above all, for flights linked to medical, humanitarian and State functions, providing pivotally important logistical support for the local territory and the country, helping to deal with the health emergency.
Before the decree on 5 May 2020 authorising the reopening of the airport to passenger traffic, SACBO had already arranged the measures and the respective equipment specified by health regulations to prevent Covid-19 infection: routes that kept the flows of departing and arriving passengers separate, screening measures (body temperature, use of facemasks, possession of travel documents)

L'area check-in segnata con i punti di distanziamento.

The check-in area with social distancing indications.

Nel primo periodo di ripresa dei voli passeggeri, il ritorno dei pazienti Covid curati all'estero.

When passenger flights resumed, the initial period saw the return of Covid-affected patients who had been treated abroad.

SACBO con la società di handling BIS che di AGS Handling per le competenze relative alla gestione di passeggeri e aeromobili, insieme a quello appartenente agli Enti di Stato e quello addetto ai controlli di sicurezza, sia degli appartenenti alla sfera di negozi e servizi affidatari, hanno permesso di mantenere e garantire le condizioni di operatività dello scalo. Premessa indispensabile alla successiva, graduale ripresa.

performed at the only terminal entrance, compliance with social distancing provisions in all queue situations, including areas for security checks, plus seating in the departures terminal, and at the retail venues that were still open in the terminal.
A boarding test, with volunteers selected from the airport management company's staff, was performed to verify the efficacy of checks, compliance with social distancing, and the time required for the various phases of the process, from arrival at the terminal to boarding the aircraft. This test was carried out before commercial passenger flights recommenced, an event that took place at 6.51 a.m. on 18 May, when the flight Wizz Air W6 4351 from Sofia landed with 113 passengers on board, the first travellers to transit the airport since 13 March 2020, along with the 81 passengers who took off from Bergamo in the same aircraft, flying to the Bulgarian capital.
For all flights, passenger operations were performed with safety assured by protective equipment at the permanent handling stations in the check-in area and at the boarding gates, in compliance with procedures specified by the airport management company SACBO, implementing the measures required by regulations and described in ENAC guidelines.
The airport staff's efforts and generous commitment, both on the part of the SACBO Group with its handling company BIS, and from AGS Handling as regards functions relating to passenger and aircraft management, in addition to State Departmental personnel and security screening staff, and those working in stores and ancillary services, made it possible to maintain and guarantee the airport's operational status. This was an essential prerequisite for the successive gradual return to normal service.

07

VISION 2030

VISION 2030

Accessibilità e collegamento allo scalo

Airport accessibility and links

Il costante incremento di passeggeri e la progressiva estensione del network collegamenti aerei, molti dei quali unici per tipologia di destinazione e dunque motivo per scegliere di utilizzare l'aeroporto di Bergamo da parte di quanti risiedono e focalizzano i propri interessi professionali e personali in Lombardia e nelle regioni limitrofe, ha fatto crescere nel tempo sia domanda di posti auto che quella relativa ai servizi di trasferimento di linea su gomma.
SACBO ha allestito tre aree di parcheggio aeroportuali: per la sosta breve, antistante l'aerostazione, di lunga sosta sempre collegata al terminal e la terza remota collegata

The constant increase in passenger numbers, and the progressive expansion of the air travel network – many of whose destinations are unique in terms of location typology and so themselves become a reason, for people living in Lombardy and whose professional and personal interests are focused in that region and other neighbouring regions, to choose Bergamo Airport – are factors that have caused an ongoing increase in the demand for car parking space, and for road transport logistics services. SACBO has organised three airport parking areas: short stay opposite the terminal, long stay which is also near the terminal, and a third area further away, linked by a shuttle service,

La viabilità di accesso all'aeroporto ha previsto la separazione dei flussi passeggeri e merci.

The airport's access roads ensure the separation of passenger and freight traffic.

con servizio navetta, per un totale di 8.000 posti auto. Contestualmente, le società di trasporto hanno sviluppato una offerta ad alta frequenza giornaliera di corse tra l'aerostazione e il capolinea di Milano attestato nell'area della stazione centrale, generando flussi considerevoli di utenti agevolati dalla tipologia del servizio. Non meno importanti quelli attivati su altre principali direttrici, quali la città di Brescia, il polo fieristico milanese, i terminal di Malpensa, nonché i servizi stagionali di connessione con le località di turismo invernale.

for a total of 8,000 car spaces. At the same time, transport companies have developed connections with a high frequency of trips between the airport and the Milan terminus in the Central Station area, generating notable flows of individuals utilising this convenient means of connection. Further links have been arranged to other important locations, such as the city of Brescia, Milan's trade fair area, the Malpensa terminals, and seasonal services directed to winter holiday resorts. Amongst the projects launched by SACBO, the study of the optimisation of mobility in the area around the airport is of particular importance.

I rendering della stazione ferroviaria di Orio al Serio.

Renderings of the Orio al Serio railway station.

Tra le iniziative intraprese da SACBO è di assoluta rilevanza lo studio relativo all'ottimizzazione della mobilità d'area attorno all'aeroporto, comprendente la realizzazione di una ferrovia, di una nuova viabilità, parcheggi e servizi. L'attività di sviluppo intermodale dell'aeroporto (progetto reti TEN-T), avviata nel 2010 e che prevedeva il collegamento ferroviario tra lo scalo e la stazione di Bergamo, si è concretizzata nel finanziamento governativo di tale opera, che si inquadra tra gli interventi legati alle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026, e nell'impegno di RFI alla realizzazione dell'infrastruttura. Tutto ciò frutto del coordinamento tra ENAC, Gestore Aeroportuale, RFI, Autostrade per l'Italia, Provincia e Comune di Bergamo e di Orio al Serio, che hanno condiviso scelte e strategie volte alla creazione dell'accessibilità ferroviaria da e per l'aeroporto. Lo stanziamento delle risorse necessarie alla realizzazione del collegamento con il treno ha permesso

It comprises the construction of a rail link, a new road system, car parks and services. The development of the airport's intermodal organisation (TEN-T – Trans-European Network-Transport – networks project), launched in 2010 and including a rail link between the airport and Bergamo railway station, has been given concrete form by the governmental finance allocated to this scheme, which is part of the operations connected to the 2026 Milan-Cortina Winter Olympics, and reflects RFI's commitment to the construction of this infrastructure. All this was the result of coordination between ENAC, the airport management company, RFI, Autostrade per l'Italia (Italian motorway company), the province and municipality of Bergamo, and the municipality of Orio al Serio, who were in agreement with the decisions and strategies involved in creating a system of rail access to and from the airport. The allocation of the resources necessary to build the rail connection enabled RFI to develop the technical and economic feasibility

a RFI di sviluppare il progetto di fattibilità tecnica economica del percorso ferroviario, propedeutico alla progettazione definitiva che prevede una linea a doppio binario di 5 km tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto, con stazione di testa a quattro binari situata nell'area arrivi aeroportuale.
Lo scenario che si prospetta assegna all'aeroporto di Bergamo la funzione di piattaforma intermodale di alto valore strategico per la mobilità generale, accorciando ancora di più le distanze con le diverse aree delle regioni europee messe in relazione con voli diretti.
Il collegamento ferroviario, dotazione prioritaria per l'aeroporto, permette la connessione con il capolinea milanese dell'alta capacità e collegamenti con le varie direttrici di scambio per una accessibilità sempre più estesa.
Sono stati previsti ben 146 convogli

project for the rail link, which was a necessary prerequisite for the definitive design which comprises a 5-kilometre double-track railway line between Bergamo rail station and the airport, with a four-platform terminus station located in the airport's arrivals area.
The scenario emerging from these plans gives Bergamo airport the function of an intermodal platform, of high strategic value for overall mobility, further shortening distances from the other European regions brought into relation with Bergamo by means of direct flights.
The rail link, a priority structure for the airport, enables a high-capacity interconnection with the station in Milan, and provides connections to other forms of transport for an increasingly extensive accessibility. As many as 146 trains per day are planned, most of which are on the route to and

Il 16 luglio 2020 la ministra Paola De Micheli, Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi, e Giovanni Sanga, presidente di SACBO, hanno mostrato i rendering della stazione capolinea del collegamento ferroviario.

I passeggeri dell'aeroporto avranno a disposizione un treno ogni dieci minuti.

On 16 July 2020, Paola De Micheli, minister, Maurizio Gentile, CEO of RFI, and Giovanni Sanga, chairman of SACBO, presented the renderings of the rail link terminus.

Passengers on their way to the airport will have a train every ten minutes.

giornalieri, principalmente sulla direttrice da e per Milano Centrale, e in più Milano Porta Garibaldi e Lecco, massimamente concentrati nella fascia tra le 6 del mattino e le 22, con l'aggiunta di 18 corse nelle ore notturne. Il che consentirà a regime di avere a disposizione un treno ogni dieci minuti, esaltando il concetto di intermodalità che rivestirà un valore sempre più strategico per l'aeroporto.

from Milan Central Station, plus Milan Porta Garibaldi and Lecco, concentrated principally in the period between 6 a.m. and 10 p.m., with the addition of 18 trains during night-time hours. This means that once the system has reached complete operational status, there will be a train every ten minutes, underlining the concept of intermodal transport that will increasingly become a strategic value for the airport.

08

VISION 2030

VISION 2030

Dall’intermodalità alla multimodalità

From intermodal to multimodal

Nell’ambito del progetto della rete ferroviaria al servizio dello scalo, SACBO si è fatta carico delle opere necessarie al collegamento pedonale tra la stazione dei treni e il terminal aeroportuale, progettate dalla società One Works e realizzate in anticipo rispetto al cantiere ferroviario.
La struttura di collegamento pedonale prevede un tunnel interrato tra la stazione ferroviaria e l’area aeroportuale, dotato di tappeti mobili lungo 50 degli 80 metri del percorso, e una pensilina ad altezza di circa 8 metri che copre un’area di 1.500 mq, al di sotto della quale si realizza una piazzetta pedonale. Insieme al blocco comprendente scale, scale mobili e ascensori, è stata prevista una volumetria da utilizzare, tra gli altri servizi, come deposito bagagli e noleggio e assistenza biciclette e

As part of the railway network serving the airport, SACBO has accepted responsibility for the work necessary for the pedestrian links between the railway station and the airport terminal, designed by the One Works company and built in advance of the railway station sitework.
The pedestrian link structure comprises an underground tunnel between the railway station and the airport area, with moving walkways for 50 of the 80 metres of the route, and a canopy at a height of about 8 metres that covers a 1,500-square-metre area, under which there is a pedestrian plaza. In addition to the block comprising stairs, escalators and lifts, another volume has been incorporated that can be used for a number of services, including a left luggage office, and a bicycle and e-bike hire and repair service. The covered

La ciclabile che costeggia il sedime aeroportuale nel comune di Orio al Serio.

The cycle path that runs along the airport perimeter in the municipality of Orio al Serio.

Il corridoio della pista ciclopedonale all'esterno dell'aeroporto.

The cycle/pedestrian path outside the airport.

e-bike. La piazzetta pedonale coperta costituirà il fulcro dell'intermodalità dello scalo: a sud, la stazione ferroviaria e le piste ciclo-pedonali di collegamento, insieme alla strada veicolare di accesso che corre parallela all'autostrada A4; a ovest il traffico privato su gomma con i relativi servizi di parcheggio e autonoleggio; a est il traffico pubblico su gomma, costituiti dai servizi di autobus e taxi.

pedestrian plaza will be the focus of the airport's intermodal function: to the south, the railway station and the connecting cycle-pedestrian paths, along with the vehicular access road running parallel to the A4 motorway; to the west, private road transport with the respective car parking and car hire services; and to the east, public road transport, in the form of buses and taxis.

AEROPORTO BIKE FRIENDLY

BIKE FRIENDLY AIRPORT

Non solo razionalizzazione del trasporto su gomma e connessione con quello su ferro. La mobilità dolce, funzionale ai nuovi bisogni di sostenibilità e alla valorizzazione e fruizione dei luoghi di interesse e attrattività dei territori, è entrata nei programmi degli anni '30 di SACBO, che ha sposato il concetto di multimodalità, introducendo la progettazione di percorsi ciclopedonali da e per l'aeroporto integrati alla rete preesistente. Un disegno teso a promuovere l'aeroporto di Bergamo "Bike Friendly" e che si innesta nel progetto di una via ciclabile, ribattezzata "Ciclovia della Cultura", di collegamento tra le città di Bergamo e Brescia, capitali italiane della cultura 2023. Nel contesto generale della mobilità, SACBO ha costruito le premesse per supportare i passeggeri che nei loro viaggi fanno uso della bicicletta, ma anche coloro i quali usano questo mezzo per andare al lavoro in aeroporto.

Not just rationalising road transport and creating a rail link. Gentle mobility, meeting the new demands of sustainability and the enhancement and accessibility of places of local interest, has become part of SACBO's programmes for the 2030s: the company has adopted the multimodal concept, introducing the planning of cycle and pedestrian paths to and from the airport, integrated within the pre-existing network. This plan was designed to promote Bergamo as a "Bike Friendly" airport, and it can be linked to a cycle path project, rebaptised "Ciclovia della Cultura" (Cultural Cycle Path) connecting the cities of Bergamo and Brescia, Italian capitals of culture for 2023. Within the overall mobility context, SACBO has laid the foundations to provide support for passengers who use bicycles as part of their journeys, and also those who utilise this method of transport to go to work at the airport.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 individua tre principali tratte lungo il perimetro aeroportuale, denominate "Pedalare nel verde", "Pedalare in città" e "Pedalare lungo il Serio", con l'obiettivo di garantire l'accessibilità ciclo-pedonale in tutte le strutture e porzioni dell'area aeroportuale.
"Pedalare nel verde" è l'itinerario settentrionale, che si estende dall'ingresso dell'aeroclub in direzione est, lambendo le quinte paesaggistiche nei pressi del fiume Serio. La denominazione "Pedalare nel verde" è in funzione delle aree attraversate e lambite, caratterizzate dalla presenza di verde agricolo, di filari alberati e di aree boscate. "Pedalare in città" è l'itinerario occidentale e meridionale, contraddistinto dalla forte relazione con il tessuto urbano consolidato e con opere infrastrutturali. Questo tratto consente di collegare l'abitato di Orio al Serio al fiume Serio transitando a sud dell'insediamento aeroportuale, prevedendo a completamento dei tratti già esistenti la formazione di nuovi percorsi. "Pedalare lungo il Serio" è l'itinerario di lungo fiume, posto ad est dell'area aeroportuale e in stretta relazione con il percorso ciclabile già oggi esistente.

The 2030 Airport Development Plan has identified three principal routes along the airport perimeter, named "Pedalare nel verde" (pedalling in nature), "Pedalare in città" (pedalling in the city) and "Pedalare lungo il Serio" (pedalling along the river Serio), with the objective of guaranteeing cycle and pedestrian access for all airport structures and areas.
"Pedalling in nature" is the northern route, which runs from the Aero Club eastwards, skirting the landscape settings near the river Serio. The name "Pedalling in nature" reflects the characteristics of the areas through or alongside which the route runs, with agricultural land, rows of trees and wooded areas. "Pedalling in the city" is the route to the west and south, hallmarked by close contact with the existing cityscape and infrastructural works. This route links the town of Orio al Serio to the river Serio, to the south of the airport area, and it will comprise the building of new routes completing the existing sections.
"Pedalling along the river Serio" is a route running along the river, on the east of the airport, linked to the existing cycle path.

L'accesso all'aeroporto in bicicletta.

Access to the airport by bicycle.

09

VISION 2030

VISION 2030

Sviluppo e sostenibilità

Development and sustainability

Un Boeing 737-800 sorvola il fiume Serio in fase di avvicinamento alla pista.

A Boeing 737-800 flies over the Serio river as it approaches the runway.

L'aeroporto di Bergamo ha un ruolo strategico nel quadro dei trasporti aeroportuali italiano essendo inserito tra gli aeroporti "Core" della rete europea TEN-T – il principale sistema di interconnessione a livello continentale – e tra gli aeroporti di interesse nazionale nel Piano Nazionale Aeroporti formalizzato dall'Italia.

Bergamo Airport has a strategic role in Italy's framework of air transport infrastructures, as it is part of the "Core" airports of the TEN-T European network, the principal interconnecting system at continental level, and it is one of the airports of country-wide significance within Italy's National Airports Plan.

Il sistema di atterraggio strumentale. L'aeroporto è abilitato a operazioni cat. IIIB.
Sotto: la nuova torre di controllo.

Instrument landing system. The airport is enabled for cat. IIIB operations
Below: the new control tower.

Nell'arco di vent'anni, a partire dal 2000, l'Aeroporto di Bergamo è cresciuto a ritmi 5 volte superiori alla media degli scali italiani diventando il terzo scalo aeroportuale del Paese per numero di passeggeri trasportati su base annua. Questo processo di crescita, che lo ha trasformato in una componente fondamentale dell'economia del territorio di Bergamo, trova continuità nel Piano di Sviluppo Aeroportuale concepito con l'obiettivo di armonizzare sviluppo e sostenibilità, conservando la competitività nel quadro delle reti di collegamento nazionali e transnazionali. L'attuazione degli interventi previsti nel Piano di Sviluppo Aeroportuale impegna SACBO in una serie di investimenti a proprio carico che ammontano a 435 milioni di euro. Le aree di intervento comprendono il terminal, le infrastrutture di volo e di servizio all'interno del sedime aeroportuale, tecnologie avanzate per l'efficienza energetica e l'ambiente, l'accessibilità all'aeroporto.
I lavori di ampliamento e adeguamento del terminal hanno consentito di aumentare la superficie e di conseguenza lo spazio a disposizione dei passeggeri, rendendo meglio fruibili gli ambienti e i servizi.
Il collegamento ferroviario, finanziato a livello governativo con lo stanziamento di 170 milioni di euro, rappresenta il tassello che completa il mosaico

Over the space of twenty years, starting from 2000, Bergamo Airport has grown five times as fast when compared to the average development of Italian airports, becoming the third-largest airport in the country in terms of numbers of passengers handled annually. This process of expansion, which has transformed it into a fundamental part of the Bergamo area's economy, is given continuity by the Airport Development Plan compiled with the objective of harmonising development and sustainability, maintaining its competitive status within the system of Italian and international connections. The implementation of the operations specified in the Airport Development Plan requires SACBO's commitment to a series of investments totalling 435 million euro. The areas of intervention comprise the terminal, the flight and service infrastructures within the airport area, advanced technology for energy efficiency and the environment, and airport access. The work performed to extend and improve the terminal building has made it possible to increase the floor area and consequently the space available for passengers, improving access to facilities and services. The rail link, which has been allocated 170 million euro of governmental finance, is the component that completes the accessibility mosaic,

dell'accessibilità e consente di attuare l'intermodalità in forma completa, concorrendo al decongestionamento del traffico su gomma e richiamando almeno il 30% dell'utenza aeroportuale.
Tra le opere previste, quelle mirate alla sostenibilità ambientale del territorio, al fine di contenere rumore e inquinamento. Nel processo di autonomia energetica all'aeroporto si inquadra l'installazione di una centrale a trigenerazione, a est dell'aerostazione, e di un impianto fotovoltaico nel parcheggio P3, che da solo consente un risparmio di 4.000 tonnellate di CO_2 al 2030 immesse in atmosfera.
Tra gli interventi di compensazione mitigazione figurano nuove piste ciclopedonali e la piantumazione di filari arborei con piante autoctone in grado di assorbire annualmente 5.000 tonnellate di CO_2. Sul fronte dell'inquinamento acustico, l'impiego di aeromobili di nuova generazione, che riducono significativamente le emissioni, in concorso con la maggiore efficienza delle procedure operative, consente di pianificare uno scenario caratterizzato dall'abbattimento dell'impronta del rumore e dalla minore esposizione della popolazione dell'intorno aeroportuale.
Prima del varo del Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030, nel corso degli anni SACBO ha posto in essere una serie di mitigazioni e compensazioni ambientali a favore del territorio, sommando investimenti per 10 milioni di euro tra il 2004 e il 2019. Oltre agli interventi a favore delle popolazioni dei Comuni dell'intorno aeroportuale, al fine di garantire il migliore isolamento acustico nelle abitazioni residenziali, e quelli connessi al fonoisolamento di edifici scolastici, sono state promosse opere di diversa natura, dal verde all'impiantistica e ai servizi di pubblico interesse, a favore delle, amministrazioni municipali, ivi comprese quelle solidaristiche e di utilità sociale a favore di enti pubblici e privati.

enabling the complete fulfilment of intermodal transport, contributing to the decongestion of road traffic and attracting at least 30% of airport users.
The work that has been planned includes projects for environmental sustainability in the area, reducing noise and pollution. In view of the airport's energy independence, the installation of a trigeneration plant has been planned, located to the east of the terminal, and a photovoltaic plant in the P3 car park, which alone will enable a saving of 4,000 tonnes of CO_2 emissions into the atmosphere by 2030.
The environmental mitigation operations include new cycle-pedestrian paths, and planting rows of trees, selecting native species, which will be capable of absorbing 5,000 tonnes of CO_2 every year.
As regards noise reduction, the use of new-generation aircraft, with significantly lower emissions, along with greater efficiency in operating procedures, makes it possible to plan for a scenario hallmarked by a reduction of the airport's acoustic footprint and lower noise levels for the population living in the airport area.
Before the launch of the Airport Development Plan up to 2030, over the course of time SACBO has implemented a series of environmental mitigation and compensation operations in the interest of the habitat, for investments totalling 10 million euro between 2004 and 2019. In addition to operations to the benefit of the population living in the municipalities around the airport, designed to guarantee optimum acoustic insulation in residential buildings, and providing acoustic insulation for school buildings, various other types of work have been completed, such as vegetation, technical plant and services in the public interest, for municipal administrations, including solidarity and social utility operations for public and private organisations.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 impegna SACBO in una serie di investimenti a proprio carico che ammontano a 435 milioni di euro.

The Airport Development Plan 2030 requires SACBO's commitment to a series of investments totalling 435 million euro.

Foto aerea del sedime aeroportuale e del territorio circostante.

Aerial photo of the airport and the surrounding area.

Il Master Plan, relativo agli ambiti di compensazione e mitigazione individuati nel Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, propone in generale una strategia che insegue l'immagine dell'aeroporto come centro di un sistema territoriale di nuovi servizi ad esso interconnesso. L'obiettivo principale è rappresentato dallo sviluppo e dalla creazione di un "paesaggio aeroportuale" che abbia il minor impatto possibile sull'ambiente circostante oltre che una ottima

The Master Plan, regarding the areas of compensation and mitigation identified in the 2030 Airport Development Plan, presents an overall strategy envisaging the airport's image in terms of the element at the centre of a territorial system of new services in interconnection with it. The principal objective is the development and creation of an "airport landscape" that has the lowest possible impact on the surrounding environment, in addition to excellent functional performance,

funzionalità, realizzando una sorta di cuscinetto ecologico tra il sedime aeroportuale e le parti di territorio agricolo e urbanizzato adiacente. Vere e proprie "fasce di naturalità" in grado di garantire la continuità ambientale, ovvero la conservazione di elementi paesaggistici originali e la creazione di nuove "riserve ecologiche", che permettono di compensare in modo efficiente l'impatto indotto dalle nuove infrastrutture.

by creating a sort of ecological buffer between the airport and the surrounding areas of agricultural and urbanised land around it. This will comprise true "bands of nature" capable of ensuring environmental continuity, namely the conservation of the original landscape elements and the creation of new "ecological reserves" that enable the effective compensation of the impact induced by the new infrastructures.

Rendering della nuova area cargo situata a nord del sedime aeroportuale.

Rendering of the new cargo area located north of the airport.

LA NUOVA AREA CARGO
THE NEW CARGO AREA

L'area a nord del sedime aeroportuale è stata destinata alle attività courier e a servizi aeroportuali con una valenza polifunzionale e flessibilità d'uso. La rilocalizzazione dell'area cargo, con una nuova viabilità e accesso dedicati che permette la connessione diretta con l'asse interurbano, si è resa necessaria per attuare la separazione da attività e servizi rivolti ai passeggeri, concentrate a sud del sedime aeroportuale tra la pista di volo principale e l'autostrada A4. La nuova area dedicata alla logistica comprende due capannoni (uno da diecimila e uno da cinquemila mq) destinati agli operatori courier, ma progettati per poter cambiare destinazione d'uso ed essere utilizzati in funzione di hangar; il magazzino merci da cinquemila mq ad uso del gestore aeroportuale, gli edifici destinati a ospitare gli uffici degli Enti di Stato e la palazzina dell'aviazione generale. Il trasferimento dei diversi servizi aeroportuali nell'ambito nord del sedime comporta la realizzazione di un nuovo varco doganale nord, funzionale sia all'accesso degli automezzi in area sterile, sia all'adiacente terminal di aviazione generale. L'intervento prevede la realizzazione di due nuovi magazzini e uffici destinati al trasporto merci e a servizi aeroportuali.

The area on the north side of the airport has been dedicated to courier operations and airport services with characteristics of multi-purpose, flexible functionality. The relocation of the cargo area, with a new road layout and dedicated access routes that ensure direct links to the intercity road system, was made necessary in order to separate it from the passenger activities and services, which are grouped on the south side of the airport, between the main runway and the A4 motorway.

The new logistics area comprises two warehouses (one offering 10,000 square metres of floor space, the other 5,000) for use by courier companies, but designed so that their function can be changed to enable their operation as hangars, a 5,000-square-metre freight warehouse for the airport management company, buildings that will provide space for State organisations' offices, and the general aviation building. The transfer of various airport services to the northern part of the airfield requires the construction of a new north customs gate, which will enable road access both to the sterile area and to the adjacent general aviation terminal. The work comprises the construction of two new warehouses and offices to be utilised by freight transport and airport services.

I due capannoni destinati agli operatori courier.

The two warehouses for use by courier companies.

Amiamo
l'Italia
RYANAIR

10

VISION 2030

VISION 2030

Lo scenario futuro

The future scenario

In linea con le prescrizioni europee e nazionali sul trasporto aereo e con le previsioni di traffico stimate nel breve, medio e lungo termine, nel contesto delle dinamiche di mercato, SACBO ha elaborato un piano che prevede una ridefinizione degli spazi operativi del "sistema aeroporto", capace di aumentarne l'efficienza e la capacità e in grado di soddisfare la crescente domanda di trasporto, in accordo con gli indirizzi espressi da ENAC. Il nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale, oltre a rispondere ai fabbisogni infrastrutturali derivanti dal traffico stimato al 2030, ha come obiettivo

In compliance with European and Italian provisions on air transport and with short, medium and long-term air traffic forecasts based on market dynamics, SACBO has developed a plan for the redefinition of the "airport system's" operational facilities, in order to increase their efficiency and capacity, and thus to meet the growing need for transport, in accordance with ENAC's policies. The new Airport Development Plan, in addition to meeting the infrastructural demands deriving from the level of traffic expected in 2030, was compiled with the objective of optimising the airport's

La strada perimetrale airside lungo l'aerostazione.

The airside perimeter road along the terminal.

l'ottimizzazione della funzionalità dello scalo. Gli investimenti previsti a carico del Gestore ammontano complessivamente nel quindicennio 2015-2030 a circa 435 milioni di euro, tra i quali circa 27 milioni relativi a interventi di mitigazione e compensazione ambientale. Si tratta di ingenti investimenti, che SACBO si è impegnata ad affrontare preservando obiettivi di equilibrio finanziario e sostenibilità economica. Una delle scelte strategiche che SACBO ha deciso di adottare nella pianificazione aeroportuale nel lungo termine è quella di individuare, oltre che una configurazione infrastrutturale adeguata alla domanda di traffico attesa, una operatività aeronautica compatibile con i limiti ambientali e di convivenza con i territori limitrofi. In tal senso, anche tenendo conto delle strategie adottate dai principali operatori courier lo scenario di traffico futuro prevede una graduale riduzione del traffico courier, principalmente operativo nel periodo notturno, mantenendo una quota importante di componente logistica, nel rispetto di obiettivi di sostenibilità economico-finanziaria del piano. SACBO ha inquadrato l'aeroporto come una infrastruttura capace di generare effetti positivi per il territorio. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale che ne è maturato è stato oggetto di istruttoria tecnica da parte di ENAC, conclusasi positivamente con la sua approvazione, per poi essere

functional efficacy. The expected investments that will be made by the management company reach a total of about 435 million euro for the 15-year period 2015-2030, of which about 27 million regards environmental mitigation and compensation operations. These are high levels of investment, that SACBO is committed to implementing, while maintaining its objectives of financial balance and economic sustainability. One of the strategic decisions that SACBO has decided to adopt in its long-term airport planning regards the identification not only of an infrastructural configuration appropriate to the expected air traffic, but also of flying operations that are compatible with the limitations represented by environmental factors and cohabitation with the surrounding areas. In this regard, considering the strategies adopted by the principal courier operators, the future scenario envisages a gradual reduction in courier traffic, operating principally at night-time hours, while nonetheless retaining an important proportion of the logistics sector in order to meet the plan's objectives of economic and financial sustainability and the commitments accepted as part of the concession.
SACBO has envisaged the airport as an infrastructure capable of generating positive effects for the territory.
The Airport Development Plan that emerged has undergone technical assessment by ENAC, a procedure that concluded positively with its approval.

Rendering del lato ovest del terminal.

Rendering of the terminal's west side.

Veduta aerea a completamento dei lavori di ampliamento.

Aerial view on completion of the extension work.

sottoposto, corredato da apposito Studio di Impatto Ambientale, alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Questo iter ha permesso di attuare un livello di confronto e collaborazione tra gestore aeroportuale, soggetti istituzionali e rappresentanti il territorio, destinato a figurare come un percorso di partecipazione e condivisione degli obiettivi di medio e lungo termine. La sinergia tra territorio e aeroporto è avvalorata dallo scenario definito dall'analisi dei benefici indotti dalla presenza dello scalo e dall'attività aeronautica: oltre 8.000 posti di lavoro diretti, occupati cioè da lavoratori le cui attività sono direttamente riferibili allo scalo (società di gestione aeroportuale, handlers, compagnie aeree, controllori di volo, Enti di Stato, personale di controllo e sicurezza, manutenzione, negozi, ristoranti

It was then examined, along with the accompanying Environmental Impact Study, by means of an Environmental Impact Assessment procedure. This process made it possible to launch a dimension of interaction and cooperation between the airport management company, institutional organisations and local territorial representatives, a situation that will become an approach based on participation and on the sharing of medium and long-term objectives. The synergy between the local territory and the airport is validated by the scenario defined by an analysis of the benefits induced by the airport's presence and its flight activities: over 8,000 direct jobs, in other words employees whose activities are directly connected to the airport (airport management company, handlers, airlines, air traffic controllers, State

Airport Carbon Accreditation

Nel 2020, nonostante i riflessi negativi della pandemia sui programmi operativi, SACBO ha portato a termine il processo di accreditamento e visto riconosciuto il terzo livello di certificazione Airport Carbon Accreditation, attestazione rilasciata dall'associazione degli aeroporti europei ACI Europe, che attesta l'impegno orientato alla sostenibilità. Un processo avviato nel 2014, quando SACBO si è accreditata al primo livello di certificazione Airport Carbon Accreditation, che attesta la cosiddetta "Carbon Footprint", meccanismo che traduce le risorse utilizzate dal gestore aeroportuale in CO_2 equivalente prodotta. L'anno successivo l'accreditamento al secondo livello di certificazione Airport Carbon Accreditation, a conferma del giudizio positivo sul Piano di Azione Energetico elaborato da SACBO, che catalizza e descrive tutti gli interventi previsti, in armonia con il piano investimenti e di sviluppo di SACBO, caratterizzati dall'obiettivo di ridurre il consumo energetico richiesto per il funzionamento dello scalo, con conseguente riduzione di CO_2 prodotta. Nei primi due livelli di accreditamento, essa si concentra esclusivamente sulle attività della Società di Gestione, escludendo gli altri Soggetti operanti sullo scalo, troppo spesso confusi in un'unica entità aeroportuale, mentre al terzo livello viene richiesto il coinvolgimento di tutta la cosiddetta "Airport Community".

In 2020, notwithstanding the negative effects on operational programmes caused by the pandemic, SACBO completed the accreditation process and achieved recognition of the third level of Airport Carbon Accreditation certification, a title issued by the association of European airports ACI Europe (Airports Council International Europe), documenting the commitment towards sustainability. This process was launched in 2014, when SACBO attained accreditation for the first level of certification, Airport Carbon Accreditation, which examines the so-called "Carbon Footprint", a mechanism that translates the resources used by the airport management company into the CO_2 equivalent produced. The following year saw the attainment of the second level of Airport Carbon Accreditation certification, confirming approval for the Energy Action Plan developed by SACBO, which catalyses and describes all the operations planned, in accordance with SACBO's investment and development plan, hallmarked by the objective of reducing the consumption of energy necessary for the airport's functioning, with a consequent limitation of the amounts of CO_2 produced. In the first two levels of accreditation, this regarded exclusively the Airport Management Company's own activities, excluding the other parties operating at the airport which are often erroneously considered as being part of a single airport organisation, while at the third level, the involvement of the whole so-called "Airport Community" is required.

Orio al Serio Airport Hotel è la struttura ricettiva pensata per i passeggeri dell'aeroporto.

Orio al Serio Airport Hotel is the hospitality venue specifically for airport passengers.

ed esercizi commerciali, attività di servizi), producendo circa 464 milioni di euro/anno del PIL italiano (fonte ACI Europe). Unitamente all'impatto indiretto ed indotto, valutato in circa 20.000 posti di lavoro e un valore economico intorno al miliardo di euro/anno a livello nazionale, l'aeroporto di Bergamo contribuisce nella misura dell'8% al PIL del territorio bergamasco.
La visione relativa alle prospettive dello scalo, racchiusa nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, consente di continuare a garantire un mix equilibrato di segmenti di traffico, frutto di un attento compromesso tra esigenze industriali, fabbisogni del bacino di traffico servito e compatibilità ambientale. Lo scenario di crescita infrastrutturale proposto si evolve in modo organico e armonico con lo sviluppo dell'intero sistema nazionale, macro-regionale ed europeo, e persegue l'idea di un "polo aeroportuale" capace di coordinarsi con il sistema di trasporto e mobilità attraverso iniziative di intermodalità.

*organisations, screening and safety personnel, maintenance staff, stores, restaurants and other retail operations, service activities), producing about 464 million euro/year of Italy's GDP (source ACI Europe). Together with its indirect and induced effects, which can be estimated at comprising about 20,000 jobs and an economic value of about one billion euro/year at the national level, the airport makes up 8% of the Bergamo area's GDP.
The vision for the airport's future comprised in the Airport Development Plan permits the continuing provision of a balanced mix of traffic segments, based on a careful compromise between industrial requirements, the catchment area's traffic needs, and environmental compatibility. The scenario of infrastructural growth develops organically and harmoniously with the progression of the entire national, macro-regional and European system, and pursues the concept of an "airport base" capable of coordinating with the transport and mobility system by means of intermodal operations.*

Crediti fotografici

Photo credits

Archivio Comune di Orio al Serio

9; 15; 48↑↓; 49↑↓; 50↑↓; 51↑↓.

Archivio SACBO

16; 17; 18; 19; 21; 22; 23; 24; 25; 26; 27↑; 28; 29; 30; 31; 37; 38↑↓; 39; 40; 42; 43; 54↓; 55; 58; 59; 60; 61; 62↑↓; 64; 66; 68↓; 71; 72; 73; 74; 75; 81↑←; 81↓; 83; 85↑; 88; 89→; 90; 91; 93↓; 98; 99; 101↑; 108↑; 109↓←; 109↓→; 110↑; 114↓; 116↓; 121; 126↑; 127↑; 130; 131; 133; 141; 144; 145; 149; 150; 151; 153.

Mario Colombo (Circolo Fotografico Marianese)

27↓.

Eugenio Sorrentino

32; 33; 34; 35↑↓; 45; 46; 53; 54↑; 67; 68↑; 70; 77↑; 82↑; 92; 93↑; 101↓; 108↓; 109↑→; 110↓; 114↓; 115; 119↓; 124↑; 126↓; 129; 132; 136.

Kamal Haroui

40; 57; 63↑↓; 69; 76↑↓; 77↓; 78; 79; 80; 81↑→; 82↓; 84; 86; 87; 89←; 97; 102↑↓; 103; 104; 105; 113; 114↑; 116↑; 122↑↓; 123; 124↓; 125; 127↓; 139; 140; 142; 146; 147.

Oscar Bonacina

47; 118; 119↑.

Massimiliano Mauro

85↓.

Francesco Moro

95; 111.

Archivio L'Eco di Bergamo

107.

Visit Bergamo

135; 137.

MILAN BERGAMO AIRPORT | BGY

www.milanbergamoairport.it

Mappa delle destinazioni servite dall'aeroporto

Map of destinations served by the airport

FSC
www.fsc.org
MISTO
Carta
da fonti gestite in
maniera responsabile
Paper from
responsible sources
FSC® C134150

EUGENIO SORRENTINO
è consigliere dell'Unione Giornalisti Aerospaziali Italiani e dell'Unione Giornalisti Scientifici Italiani. Dal 2000 è addetto stampa di SACBO, società di gestione dell'aeroporto di Bergamo. È autore di una serie di pubblicazioni editoriali, tra cui, in ordine di tempo, il volume "Orio al Serio, una storia di successo" (2010) e "Ilario Testa, un manager con le ali" (2019).

EUGENIO SORRENTINO
is counselor of the Union of Italian Aerospace Journalists and Union of Italian Scientific Journalists. Since 2000 he has been the press officer of SACBO, the Bergamo airport management company. He's the author of a number of editorial publications, including, in order of time, the volume "Orio al Serio, a history of success" (2010) and "Ilario Testa, a manager with wings" (2019).

ISBN 978-88-372-3496-6