

Contributo di

Camera di Commercio di Bergamo

29 settembre 2026



Piano di sviluppo aeroportuale

Parere della Camera di commercio di Bergamo

Premessa

Il sistema economico bergamasco presenta una forte apertura ai mercati internazionali e una struttura produttiva articolata nella quale industria, artigianato, commercio, servizi, turismo e agroalimentare contribuiscono con modalità differenti alla competitività del territorio.

La provincia di Bergamo conta oltre 1.100.000 abitanti, si estende su una superficie di 2.722 kmq (pari all'11% del territorio regionale), ha una densità di 400 abitanti per kmq. Vivono nella provincia poco meno di 450.000 nuclei familiari. I comuni dell'area bergamasca sono 242, di cui 133 in territorio montano. Bergamo, il capoluogo, conta più di 119.000 abitanti ma nella corona urbana intorno a Bergamo risiedono 300.000 persone.

La solidità economica della provincia è frutto di una ricca tradizione imprenditoriale e di una radicata cultura del lavoro condivisa da tutti i suoi abitanti. Sono oltre 85.000, più di 7,6 ogni 100 abitanti, le imprese bergamasche attive distribuite sul territorio. Contando anche le unità locali, il totale supera le 108.000 posizioni.

Nel 2025 le esportazioni provinciali hanno raggiunto 20,921 miliardi di euro, confermando per Bergamo il quinto posto come maggiore provincia esportatrice italiana. Il saldo commerciale è stato positivo per circa 7,25 miliardi. Anche fra le piccole e medie imprese la propensione internazionale risulta particolarmente significativa: secondo Export Compass 2026, l'intensità media delle esportazioni delle PMI bergamasche è pari al 15,8% del fatturato, rispetto al 9,6% nazionale.

Con un valore aggiunto di oltre 40 miliardi di euro nel 2024 secondo il Centro Studi Tagliacarne, Bergamo si posiziona all'8° posto tra le province più ricche d'Italia, mentre tra le province lombarde, segue solo Milano e Brescia. Come a livello nazionale, sono il commercio e i servizi i settori che contribuiscono maggiormente al valore aggiunto, generando oltre la metà del totale. A seguire, si trovano l'industria in senso stretto, le costruzioni e l'agricoltura.

Secondo la rilevazione della congiuntura economica nel secondo trimestre 2026 svolta dalla Camera di commercio, la manifattura bergamasca conferma il percorso di crescita avviato nel corso del 2025: la produzione aumenta sia nell'industria (+2,0% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) sia nell'artigianato (+3,1%), confermando sostanzialmente i valori registrati nei primi tre mesi dell'anno.

Rimane il nodo dei costi delle materie prime, che, dopo l'accelerazione registrata all'inizio del 2026, confermano elevati ritmi di crescita. L'incertezza della situazione internazionale e i suoi riflessi sui mercati energetici restano l'incognita principale, ma il comparto dell'industria ha mostrato grande resilienza e gli imprenditori industriali sembrano ottimisti, con aspettative in deciso miglioramento su produzione e domanda estera. Più cauti gli artigiani. Nel terziario, i servizi consolidano la crescita



(+3,4% il fatturato, +2,4% l'occupazione), mentre il commercio al dettaglio frena (+2%) tra crescenti incertezze sui prezzi.

Per quanto riguarda il mercato del lavoro, se da un lato Bergamo si conferma nelle medie del 2025 la provincia con la disoccupazione più bassa d'Italia (1,3%) per il secondo anno successivo, dall'altro registra una contrazione della forza lavoro e un marcato calo dell'occupazione femminile (-1,8 punti), che fa salire l'inattività e riduce l'occupazione generale al 67,9%.

Guardando al futuro, le stime di Prometeia indicano una crescita del valore aggiunto dello 0,8% nel 2026 e un incremento medio del PIL dello 0,5% annuo nel quinquennio 2025-2029, a fronte però di una contrazione dell'occupazione di oltre un punto percentuale. Al termine del periodo, il PIL pro capite reale raggiungerebbe i 38.000 euro e la disoccupazione si attesterebbe al 2,4%, mantenendosi ben al di sotto delle medie regionale e nazionale.

In questo quadro, Milan Bergamo Airport rappresenta una componente estremamente rilevante della dotazione infrastrutturale del territorio e della sua accessibilità internazionale.

La stessa programmazione della Camera di Commercio di Bergamo individua fra le priorità strategiche del mandato 2025-2030 il rafforzamento dell'attrattività e della dotazione infrastrutturale, il sostegno all'internazionalizzazione, la transizione digitale ed ecologica e il rafforzamento del capitale umano. Si tratta di linee di intervento che si inseriscono in un quadro economico provinciale complessivamente positivo, ma attraversato da taluni contrasti.

Nell'ambito del Tavolo Bergamo 2030, la cabina di regia dello sviluppo territoriale nella quale la Camera di Commercio stessa coordina l'azione di diversi soggetti pubblici e organizzazioni private, uno dei tre temi trasversali individuati riguarda specificamente infrastrutture, logistica e sviluppo equilibrato del territorio.

In tale contesto si inserisce anche il piano di sviluppo del polo espositivo di via Lunga, definito nel masterplan elaborato per Bergamo Fiera Nuova S.p.A. - di cui la Camera di commercio di Bergamo detiene la maggioranza assoluta - dal Politecnico di Milano con il sostegno della Camera di Commercio di Bergamo, delle istituzioni territoriali e del mondo economico. Il progetto strategico – articolato in cinque lotti per un investimento complessivo stimato in circa 45 milioni di euro – punta a trasformare il quartiere fieristico in una moderna cittadella del business e polo polifunzionale attivo tutto l'anno per eventi, congressi e iniziative culturali.

L'intervento prevede il raddoppio delle superfici espositive coperte (da 13 mila a 26 mila metri quadrati) attraverso l'edificazione di due nuovi padiglioni e una scenografica galleria vetrata d'interconnessione. Tale evoluzione trova un perno fondamentale nelle infrastrutture di collegamento urbano e territoriale: dalla realizzazione della nuova stazione ferroviaria "Bergamo Fiera" (lungo la linea RFI per Orio al Serio), ai nuovi sottopassi ciclo-pedonali per garantire continuità viabilistica, fino al pieno inserimento del complesso nel concetto di "aerotropoli" a presidio del nodo strategico tra la città e lo scalo aeroportuale.

È da questa prospettiva di sistema che appare opportuno considerare il PSA 2029–2043. Il Masterplan definisce gli scenari di traffico, i fabbisogni infrastrutturali, l'assetto delle opere, il relativo programma temporale, le mitigazioni e compensazioni e le risorse necessarie alla loro attuazione. Le osservazioni formulate riguardano le modalità attraverso le quali la crescita possa essere accompagnata da infrastrutture sempre più efficienti, sostenibili, accessibili e capaci di generare valore per il territorio.

Osservazioni e proposte

1. Considerare l'intermodalità come uno dei principali risultati territoriali del PSA

La nuova connessione ferroviaria rappresenta una delle trasformazioni più rilevanti contenute nel sistema di accessibilità dello scalo. Il Dossier stima che il collegamento ferroviario diretto possa raggiungere una quota modale pari al 30%, con una crescita fino al 35% entro il 2043. Parallelamente, l'apertura della viabilità da est dovrebbe contribuire a una migliore distribuzione dei flussi veicolari di accesso.

Dal punto di vista del sistema economico, appare importante che questi interventi non vengano considerati come singole opere ma come componenti di un unico sistema di accessibilità comprendente ferrovia, terminal, TPL, viabilità, parcheggi e altre modalità di collegamento.

Nelle successive fasi di attuazione del PSA potrebbe pertanto risultare utile verificare non soltanto la capacità teorica delle singole infrastrutture, ma l'effettivo risultato prodotto in termini di tempi di accesso, quota di utilizzo del trasporto collettivo e distribuzione dei flussi. La prevista quota modale ferroviaria costituisce sotto questo profilo anche un indicatore particolarmente utile: il raggiungimento progressivo dei valori assunti dal Piano permetterebbe di verificare concretamente l'efficacia dell'investimento e la sua capacità di accompagnare la crescita aeroportuale, riducendo contemporaneamente una parte della pressione sulla rete stradale.

Per la Camera di Commercio questo aspetto presenta una duplice rilevanza: migliore accessibilità significa maggiore competitività dell'infrastruttura, mentre un maggiore utilizzo del trasporto collettivo contribuisce alla sostenibilità territoriale dello sviluppo previsto. In quest'ottica, l'integrazione modale non costituisce soltanto una soluzione logistica, ma si configura come una leva strategica fondamentale per rafforzare l'attrattività economica dell'intero sistema bergamasco e migliorare concretamente la qualità della vita delle sue comunità.

2. Accompagnare la lunga attuazione del PSA con verifiche periodiche degli effetti prodotti

L'orizzonte 2029–2043 comporta necessariamente una programmazione articolata in fasi. Lo stesso Dossier precisa che la collocazione temporale degli investimenti deriva dalla pianificazione tecnica e dal rapporto fra priorità costruttive, capacità disponibile ed evoluzione del traffico; gli investimenti per intermodalità, terminal, infrastrutture di volo, altri edifici e compensazioni risultano infatti distribuiti in modo differente lungo i tre periodi del Masterplan.

La Camera di Commercio di Bergamo, proprio per la sua funzione trasversale rispetto alle diverse componenti del sistema economico, ritiene particolarmente utile una lettura dello sviluppo aeroportuale che affianchi ai dati di traffico anche alcuni indicatori di risultato relativi, ad esempio, a:

- evoluzione della ripartizione modale degli accessi;
- utilizzo delle principali infrastrutture e livelli di servizio;
- sviluppo dell'occupazione e delle professionalità;
- utilizzo delle infrastrutture cargo e tecniche;

- impronta al suolo e progressiva attuazione delle misure di sostenibilità;
- risultati prodotti dalla digitalizzazione e dall'efficientamento energetico.

Tale approccio risponde per l'Ente camerale a una visione strategica e sistemica, in cui la misurazione costante dell'impatto economico, sociale e ambientale attraverso specifici indicatori territoriali consente di guidare in modo consapevole l'evoluzione dello scalo, garantendo la trasparenza e l'efficacia degli investimenti programmati.

Non si tratterebbe di introdurre una diversa programmazione rispetto a quella definita dal PSA, ma di rendere più leggibile nel tempo come la capacità infrastrutturale realizzata si traduca effettivamente in qualità, efficienza e valore territoriale.

Una simile impostazione appare inoltre coerente con il lavoro già sviluppato dal Tavolo Bergamo 2030, che proprio sul tema delle infrastrutture e della logistica ha sottolineato l'utilità di valutare impatti ed externalità attraverso indicatori specifici.

3. Considerare la crescita dell'occupazione anche come questione di accessibilità e competenze

Nel 2025 gli addetti diretti on-site risultano 6.812; il Dossier stima che possano raggiungere un valore compreso fra 9.500 e 11.500 nel 2043. Il dato evidenzia una trasformazione rilevante non soltanto sotto il profilo quantitativo. La crescita delle attività tecniche, logistiche, digitali ed energetiche previste dal Piano comporterà anche un'evoluzione delle professionalità richieste, in un territorio nel quale il tema delle competenze e del *mismatch* fra domanda e offerta di lavoro sono già indicati dalla Camera fra le proprie priorità strategiche, come ribadito anche nella Relazione Previsionale e Programmatica 2026 dello stesso Ente, circa il rafforzamento del capitale umano e l'incontro tra scuola, formazione e mondo del lavoro.

Dal punto di vista del PSA, questa considerazione può essere tradotta in almeno due elementi progettuali concreti.

Il primo riguarda l'accessibilità degli addetti. La futura connessione ferroviaria e lo sviluppo del trasporto collettivo dovrebbero essere valutati anche rispetto a un luogo di lavoro che, secondo le previsioni, ospiterà diverse migliaia di addetti aggiuntivi.

Il secondo riguarda le nuove strutture tecniche e di servizio. Ove compatibile con le esigenze operative e di sicurezza, appare utile evitare che la progettazione precluda future attività di addestramento, aggiornamento e collaborazione fra operatori aeroportuali, imprese, ITS, università e soggetti formativi.

La Camera, anche attraverso la propria azienda speciale, Bergamo Sviluppo, opera già negli ambiti della formazione, dell'innovazione, del trasferimento tecnologico, dell'internazionalizzazione e dell'orientamento al lavoro. Una migliore relazione fra crescita infrastrutturale e crescita delle competenze rappresenterebbe quindi un elemento coerente con le esigenze complessive del sistema economico.

4. Consolidare l'efficienza nell'uso del territorio come criterio di qualità progettuale

Il PSA presenta già alcune scelte significative orientate all'efficienza nell'utilizzo delle superfici. Il Dossier evidenzia uno scostamento inferiore al 10% degli incrementi di urbanizzazione fra PSA 2030

e PSA 2043, collegandolo a una programmazione che privilegia la verticalizzazione e un maggiore utilizzo delle superfici già urbanizzate. Anche i nuovi parcheggi multipiano P2 e P4 sono previsti su aree già urbanizzate o destinate all'uso aeroportuale.

Dal punto di vista della Camera di Commercio, questa impostazione appare particolarmente interessante perché non contrappone sviluppo infrastrutturale e sostenibilità, ma ricerca maggiore capacità funzionale attraverso un utilizzo più efficiente delle risorse disponibili, confermando come l'efficienza nell'uso del territorio e delle risorse rappresenti una leva competitiva irrinunciabile per l'intero sistema economico bergamasco.

Riteniamo quindi opportuno che questo principio venga mantenuto come criterio anche nelle successive fasi progettuali: prima verificare le possibilità offerte da razionalizzazione, riuso e sviluppo verticale delle superfici già disponibili e ricorrere poi a nuove occupazioni solo quando risultino effettivamente necessarie alla funzionalità del Piano.

La sostenibilità territoriale può così essere letta anche come qualità dell'investimento: utilizzare meglio una superficie o un'infrastruttura significa ridurre contemporaneamente pressione sul territorio e necessità di capitale per ulteriori opere.

5. Utilizzare la digitalizzazione come infrastruttura per l'efficienza, non soltanto come servizio tecnologico

La transizione digitale rappresenta un altro punto di forte corrispondenza fra la programmazione camerale e il PSA. Il Dossier prevede una *roadmap* verso uno Smart Airport al 2043 e individua in IoT, Digital Twin, intelligenza artificiale, sensoristica e analisi predittiva strumenti per migliorare gestione dei flussi, utilizzo delle risorse e pianificazione. Lo stesso documento sottolinea esplicitamente come la digitalizzazione possa aumentare la capacità operativa e gestionale senza richiedere necessariamente nuovi ampliamenti fisici, con possibili benefici sia in termini di CAPEX sia di consumo di suolo.

Questo elemento appare particolarmente coerente con gli obiettivi della Camera di Commercio di Bergamo relativi alla transizione digitale ed ecologica delle imprese. Infatti, come evidenziato nella propria Previsionale e Programmatica 2026, la Camera da tempo promuove attivamente questa politica, ad esempio attraverso la rete dei Punti Impresa Digitale (PID) e Bergamo Sviluppo che offrono servizi di informazione, formazione ed assessment per favorire l'adozione delle tecnologie 4.0 e 5.0, la sicurezza informatica e l'integrazione dell'intelligenza artificiale nelle filiere produttive. Contestualmente, l'Ente affianca le imprese nella transizione ecologica con iniziative su economia circolare, efficienza energetica, decarbonizzazione e sviluppo delle Comunità Energetiche Rinnovabili, rafforzando così la sostenibilità e la competitività del tessuto economico bergamasco.

Nelle successive fasi del PSA potrebbe quindi risultare utile valutare la digitalizzazione non come capitolo autonomo, ma come strumento trasversale attraverso il quale migliorare l'utilizzo delle infrastrutture fisiche. La capacità di conoscere in tempo reale flussi, utilizzo degli spazi, consumi, stato degli impianti e prestazioni dell'infrastruttura può contribuire a utilizzare meglio quanto viene realizzato e a rinviare o evitare, ove possibile, interventi fisici aggiuntivi. Anche in questo caso, innovazione, competitività e sostenibilità possono derivare dalla stessa scelta progettuale.

Conclusioni

Per la Camera di Commercio di Bergamo, il valore del PSA può essere valutato attraverso la capacità di trasformare la crescita prevista dello scalo in maggiore sostenibilità e accessibilità, migliore qualità infrastrutturale e nuove opportunità per il sistema economico nel suo complesso.

Tale impostazione si allinea a una condivisa visione strategica e sistemica orientata alla sostenibilità globale, fondata sul rafforzamento della dotazione infrastrutturale e sull'integrazione di politiche integrate di sviluppo. La crescita dell'infrastruttura aeroportuale e l'evoluzione delle filiere produttive locali devono essere accompagnate da una gestione coordinata delle transizioni digitale ed ecologica, capaci di coniugare competitività, attrattività e valorizzazione delle risorse e delle competenze per promuovere uno sviluppo economico equilibrato, inclusivo e resiliente.

La stazione ferroviaria, il sistema degli accessi, le infrastrutture cargo, gli edifici tecnici, la crescita dell'occupazione, la digitalizzazione e le scelte relative all'utilizzo del suolo non costituiscono elementi indipendenti. Sono componenti di una stessa piattaforma infrastrutturale, la cui qualità dipenderà in larga misura dalla capacità di farle funzionare in modo coordinato.

Da questa prospettiva, il tema non è soltanto quanta capacità sarà disponibile nell'orizzonte del Piano, ma quanto efficacemente la capacità realizzata potrà essere utilizzata e quale valore economico, sociale e territoriale potrà generare.

Ciò in accordo con gli indirizzi che la Camera ha già assunto nel proprio programma pluriennale: rafforzamento della dotazione infrastrutturale, internazionalizzazione delle imprese, sviluppo equilibrato del territorio, transizione digitale ed ecologica e valorizzazione del capitale umano.

In questo senso l'aeroporto può essere considerato un mezzo, e non un fine dello sviluppo territoriale: una infrastruttura tanto più utile quanto più riesce a mettere il sistema economico nelle condizioni di sviluppare relazioni, attrarre competenze, raggiungere mercati e utilizzare efficientemente le risorse disponibili.

In questa prospettiva, si raccomanda che le successive fasi di sviluppo del PSA mantengano un equilibrio costante fra funzionalità aeroportuale, competitività economica e sostenibilità ambientale e territoriale, considerando tale equilibrio non come un vincolo esterno alla crescita, ma come una condizione della sua qualità e della sua capacità di produrre valore durevole.

Bergamo, 28 settembre 2026