

## Entretien avec M. Nazareno Ventola, CEO & Managing Director d'Aeroporto di Bologna



**IREFI : Quelles sont les perspectives pour l'aéroport de Bologna en 2025 face à l'augmentation continue du trafic aérien? Qu'est-il prévu pour améliorer la gestion des flux de passagers et garantir une expérience plus fluide et efficace ? D'autres projets sont-ils prévus dans le domaine de l'intermodalité, au vu de l'importance du nœud ferroviaire de Bologna ?**

Nazareno Ventola : Pour l'aéroport de Bologna, 2025 représente une année de consolidation sur le front du trafic, après avoir atteint un record historique en 2024 et dépassé le seuil des 10 millions de passagers dès novembre. Cette consolidation est notamment liée à la nécessité de finaliser d'importants investissements infrastructurels au cours de l'année, en particulier à l'intérieur du terminal, avec l'achèvement au printemps

du réaménagement et de la modernisation de la zone de contrôle de sécurité des passagers et des bagages à main, grâce à l'introduction de nouvelles machines à rayons X de dernière génération, qui sera suivie par l'achèvement de l'expansion et du réaménagement de la salle de départ Schengen et de la zone d'embarquement des portes. Ces interventions, ainsi que la transition qui a eu lieu à la fin d'octobre 2024, avec le début de la saison d'hiver IATA 24/25, d'un aéroport facilité par les horaires à un aéroport coordonné en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires, permettront une meilleure gestion des flux de passagers du point de vue de la qualité offerte et de l'espace disponible, garantissant une expérience passager de haut niveau pour nos clients. Sur le plan de l'intermodalité, nous travaillons avec nos partenaires pour donner aux passagers la possibilité de profiter d'un service de plus en plus intégré, en tenant compte de la position logistique de l'aéroport par rapport au territoire, avec la connexion 7' à la gare TGV grâce au Marconi Express People Mover. En fait, Bologna est, à toutes fins utiles, la plaque tournante ferroviaire d'une zone caractérisée



par une forte propension à voyager, tant à l'arrivée qu'au départ, grâce à la combinaison des activités économiques et de l'attrait touristique des territoires formant la zone de chalandise de l'aéroport, qui, je le rappelle, englobent une population d'environ 11 millions d'habitants, bien au-delà des frontières de notre région.

**Les grands enjeux de ces dernières années dans le secteur aéroportuaire ont été le développement de nouvelles infrastructures et de nouveaux services, la réduction des émissions de carbone et l'amélioration de l'efficacité énergétique des opérations. Parlez-nous des résultats obtenus par l'aéroport de Bologne ces dernières années ainsi que de ses projets futurs.**

N.V. : Notre engagement en faveur du développement durable est depuis longtemps au cœur de notre stratégie d'entreprise et s'est progressivement renforcé au fil du temps. Au niveau national, nous avons rejoint la Fondation PACTA (Pacte pour la décarbonisation du transport aérien) dans le but de partager les meilleures pratiques et les connaissances entre les principaux opérateurs de la chaîne d'approvisionnement, des compagnies aériennes aux fabricants d'avions, en passant par les producteurs de carburant, les aéroports et les régulateurs, à commencer par l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile). Sur le plan international, nous sommes actifs au niveau européen au sein de l'ACI Europe (Airport Council International), où nous nous sommes engagés, avec d'autres aéroports européens, à atteindre la neutralité carbone en termes d'émissions (Net Zero) d'ici 2030. À cet égard, nous participons à des programmes tels que l'Airport Carbon Accreditation (ACA) de l'ACI, où nous avons atteint en 2024 le niveau 4+ appelé « Transition », le deuxième niveau le plus important après le « Net Zero », que nous nous sommes engagés à atteindre d'ici 2030, grâce à toute une série d'initiatives et d'investissements dans l'efficacité énergé-



tique, la transition des combustibles fossiles vers les énergies renouvelables et la mobilité durable.

**Quelles sont les politiques d'un aéroport régional comme celui de Bologne en ce qui concerne les vols long-courriers et les vols *low cost* ? Comment affectent-elles les relations avec les compagnies aériennes ?**

N.V. : Il est un fait que le marché européen du transport aérien, et plus encore le marché national, est dominé depuis plus d'une décennie par les compagnies aériennes à bas prix, dont le modèle commercial est bien adapté à l'amélioration de la connectivité de territoires régionaux importants comme le nôtre, mais aussi de zones périphériques qui verraient leur connectivité avec le reste du monde compromise en l'absence de compagnies aériennes *low cost*. Une relation de collaboration entre un aéroport comme celui de Bologne et les compagnies aériennes à bas prix est donc envisageable. Parallèlement, la stratégie d'Aeroporto di Bologna a toujours été d'équilibrer, dans la mesure où la dynamique du marché le permet, la contribution des différents types de compagnies aériennes, qu'elles soient *low cost* ou traditionnelles, c'est-à-dire les compagnies qui relient Bologne au reste du monde par l'intermédiaire de leurs plateformes, comme Lufthansa à Munich et Francfort, Air France à Paris, British Airways à Londres et Turkish Airlines à Istanbul. En ce qui concerne le marché des vols long-courriers, depuis aujourd'hui et presque dix ans déjà, Bologne est reliée quotidiennement à Dubaï grâce à Emirates, ce qui permet aux personnes partant de Bologne d'atteindre le monde entier par l'intermédiaire d'un aéroport qui est le premier au monde en termes de nombre

de passagers internationaux. Le partenariat avec Emirates est un exemple de succès consolidé dans le temps, au point que la compagnie a choisi Bologne comme l'un des premiers aéroports au monde à être relié à Dubaï, à partir du printemps 2025, avec le tout nouvel avion Airbus 350, dont le confort et le niveau de service représentent une avancée majeure par rapport au Boeing 777 actuellement utilisé. En ce qui concerne les développements futurs sur les marchés long-courriers, nous visons des liaisons directes avec l'Amérique du Nord et la Chine, qui sont déjà facilement accessibles depuis Bologne via les hubs européens, Istanbul et Dubaï, mais qui aujourd'hui, compte tenu de la taille du marché, pourraient justifier une liaison directe sans escale.

**Quels sont les projets de votre structure pour intégrer les nouvelles technologies et les innovations numériques, notamment dans les domaines de la sécurité, du traitement des bagages et des services aux passagers ? Quels défis rencontrez-vous pour maintenir votre compétitivité sur le marché international ?**

N.V. : L'innovation technologique fait partie intégrante de notre stratégie d'entreprise. Notre approche de l'innovation technologique repose sur quatre piliers :

1. Améliorer les performances internes, grâce à des analyses avancées basées sur des données en temps réel et à l'amélioration de l'infrastructure technologique et des mesures de gestion de la cybersécurité.
2. Améliorer l'expérience des clients, en renforçant les canaux de communication avec les passagers et en utilisant des technologies avancées de contrôle des flux au sein de l'infrastructure.
3. Faciliter le travail des partenaires commerciaux, tant dans le domaine strictement aéronautique et opérationnel que dans le domaine commercial, en mettant en œuvre des systèmes de communication et d'échange de données partagés.

4. Générer un impact positif pour le territoire, en participant à des programmes d'Open innovation, en développant des projets avec des start-ups et en activant des partenariats et des protocoles avec une université et des entreprises locales.

La compétition mondiale se joue de plus en plus sur la capacité à innover dans l'offre de services aux passagers et à nos partenaires commerciaux, grâce aussi au levier technologique. De ce point de vue, il est important d'activer des partenariats avec des entités actives dans le domaine de l'innovation, en renforçant la possibilité qu'un aéroport comme Bologne puisse servir de "terrain d'entraînement à l'innovation" au sein d'un écosystème territorial riche en opportunités, grâce également à la présence de centres d'excellence publics et privés, dont le Cineca, l'un des centres les plus importants au niveau international dans le domaine du calcul de haute performance.

*Entretien conduit par Leonardo Mauretti,  
Directeur du Centre d'Études - IREFI*