



Bozen, 11.11.2015

Bolzano, 11/11/2015

MINDERHEITENBERICHT ZUM LANDESGESETZENTWURF

Nr. 60/15

RELAZIONE DI MINORANZA SUL DISEGNO DI LEGGE PROVINCIALE

N. 60/15

Bestimmungen zum Flughafen Bozen

Norme sull'aeroporto di Bolzano

	Seite pagina	
Gründe gegen weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens	2	Motivi per sospendere il finanziamento pubblico dell'aeroporto di Bolzano
Grundlagen	2	I presupposti
Die Volksbefragung	3	Il referendum
Die Finanzierungsgrenze von 2,5 Millionen Euro jährlich	4	Finanziamento annuo fino a un massimo di 2,5 milioni
Die anhaltende Testphase – ein politischer Taschenspielertrick	5	Fase sperimentale continua – un gioco di illusionismo
Der volkswirtschaftliche Nutzen	5	I vantaggi economici
Die bisherigen Kosten	6	Quanto si è speso fino ad ora
Die Jahres- bzw. Monatskosten für den Flughafen	7	I costi annui ovvero mensili dell'aeroporto
Mitfinanzierung durch die Handelskammer	8	Cofinanziamento della Camera di Commercio
Mitfinanzierung durch Private als Voraussetzung für die öffentliche Finanzierung	9	Partecipazione dei privati come presupposto per il finanziamento pubblico
Die künftigen Kosten	9	I costi futuri
Die Umweltfrage	10	La questione ambientale
Entwicklungskonzept zum Flughafen widerlegt sich selbst – z.B. im Bereich der angeblichen Wichtigkeit für den Tourismus	10	Il piano di sviluppo dell'aeroporto si smentisce da solo – ad esempio per quanto riguarda l'apparente importanza per il turismo
Problem mit der Sicherheit – für vorgestellte Flugzeugtypen ist die Start-Landebahn zu kurz	12	Problemi di sicurezza – per i tipi di aereo proposti la pista di decollo/atterraggio è troppo corta
Flughafen-Entwicklungskonzept Kein Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustandes	15	Piano di sviluppo dell'aeroporto: nessuna garanzia o rappresentazione della situazione futura

Dieser Minderheitenbericht basiert auf dem Flughafengesetzentwurf der Landesregierung das seinerseits auf dem von der Landesregierung in Auftrag gegebenen und dem Landtag vorgelegten Flughafenkonzept gründet.

La presente relazione di minoranza fa riferimento al disegno di legge sull'aeroporto presentato dalla Giunta provinciale, il quale a sua volta si basa sul piano di sviluppo dell'aeroporto di Bolzano commissionato dalla stessa Giunta e sottoposto al Consiglio provinciale.

Dieser Minderheitenbericht ist wie der Bericht zum Landesgesetzentwurf bis zur definitiven Genehmigung oder auch Ablehnung des Gesetzentwurfs durch den Landtag integrativer Bestandteil des Landesgesetzentwurfs und muss als solcher bei jeder weiteren öffentlichen Darlegung und Behandlung des Landesgesetzentwurfs im Rahmen der institutionellen Information zur geplanten und gegebenenfalls vom Landtag anberaumten Volksbefragung dem Landesgesetzentwurf als solcher behandelt und beigelegt werden.

Gründe gegen weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens Bozen

Dieser Minderheitenbericht zeigt auf, welche faktischen Widersprüche im Flughafenkonzept vorliegen und welche Gründe gegen die weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens Bozen sprechen.

Grundsätzlich ist nach weit über 15-jähriger Erfahrung mit dem Engagement des Landes am Bozner Flughafen und nach der Faktenlage zu sagen, dass eine weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens in zweierlei Hinsicht abzulehnen ist.

1. Wenn der Flughafen gemäß den in jeder Hinsicht anzuzweifelnden Vorstellungen des Entwicklungskonzepts über 170.000 Fluggäste jährlich abwickeln soll mit steigender Tendenz bis hin zu 300.000 Fluggästen und darüber hinaus, dann wird der eine nicht zumutbare Umweltbelastung und Lärmbelastung darstellen – womit eine öffentliche Finanzierung mehr als kritisch betrachtet werden muss.
2. Wenn der Flughafen keine oder eine sehr geringe Umwelt- und Lärmbelastung darstellen soll, dann werden weder die Fluggastzahlen noch die Liniennflughafen und damit auch nicht die wirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Ergebnisse erzielt und somit ist eine weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens weder sinnvoll noch verantwortbar.

Diese beiden grundsätzlichen Widersprüche bzw. Gründe für die Ablehnung einer öffentlichen Finanzierung des Flughafens Bozen.

Grundlagen

Am 11.6.2015 hat der Landtag einen Beschlussantrag der BürgerUnion genehmigt, mit die Landesregierung verpflichtet wurde, dem Landtag innerhalb

Fino all'approvazione definitiva, o al rigetto, del disegno di legge da parte del Consiglio provinciale, questa relazione di minoranza, così come la relazione della commissione legislativa, costituiscono parte integrante della proposta legislativa e come tali dovranno essere trattate e allegate a quest'ultima in ogni ulteriore presentazione e discussione pubblica del disegno di legge nell'ambito dell'informazione istituzionale sul previsto referendum popolare che eventualmente il Consiglio provinciale indirà.

Motivi per sospendere il finanziamento pubblico dell'aeroporto di Bolzano

La presente relazione di minoranza evidenzia le contraddizioni contenute nel piano di sviluppo dell'aeroporto di Bolzano e illustra le argomentazioni contro l'ulteriore finanziamento pubblico di questa struttura.

In linea di principio, visto l'impegno della Provincia negli ultimi 15 anni a favore dell'aeroporto di Bolzano e considerata la situazione, l'ulteriore finanziamento pubblico dello scalo va respinto per due ordini di motivi.

1. Se l'aeroporto punta a un traffico annuo superiore a 170.000 passeggeri con tendenza all'aumento fino a 300.000 passeggeri e più, come indicato nel discutibile piano di sviluppo, allora dovremo fare i conti con inaccettabili livelli di inquinamento ambientale e acustico – cosa che desta più di una perplessità rispetto al suo finanziamento pubblico.
2. Se invece si vuole che l'aeroporto non abbia alcuno, o solo un limitato, impatto ambientale e acustico, allora non sarà possibile raggiungere gli obiettivi né in termini di passeggeri e voli di linea né in termini di risultati economici, e quindi l'ulteriore finanziamento dello scalo da parte della mano pubblica non è sensato e tantomeno responsabile.

Queste sono le due contraddizioni sostanziali ovvero le ragioni alla base del rifiuto di un finanziamento pubblico dell'aeroporto di Bolzano.

I presupposti

L'11 giugno 2015 il Consiglio provinciale ha approvato una mozione della BürgerUnion che impegnava la Giunta provinciale a presentare al Consiglio entro

Oktober 2015 ein Flughafenkonzept für den Flughafen Bozen vorzulegen und gleichzeitig einen Terminvorschlag für eine Volksbefragung über den Flughafen zu unterbreiten.

Am 20.10.2015 legte der Landeshauptmann dem Landtag im Rahmen einer Anhörung ein von der Airport Consulting Vienna verfasstes Entwicklungskonzept mit Business-Plan vor.

Dieses strategische Entwicklungskonzept samt Businessplan war laut Beschluss Nr. 1207 vom 20.10.2015 der Landesregierung bzw. der Landesabteilung für Mobilität von der Flughafengesellschaft ABD erst sieben Tage vor der Genehmigung dieses Flughafengesetzentwurfs, genauer gesagt am 13. Oktober 2015 übermittelt worden.

Damit nahm sich die Landesregierung relativ wenig Zeit für die Begutachtung des Entwicklungskonzepts; ob eine Zertifizierung oder externe Begutachtung dieses Konzepts vorliegt entzieht sich der Kenntnis des Unterfertigten und wurde auch von der Landesregierung nicht mitgeteilt.

Das strategische Entwicklungskonzept ist laut demselben Beschluss Grundlage für den Flughafengesetzentwurf.

Bereits ein Jahr vorher war ein Masterplan zum Flughafen Bozen in Auftrag gegeben worden. Dieser Master- bzw. Entwicklungsplan kostete laut Antwort des Mobilitätslandesrates vom 24.4.2015 auf eine Anfrage des Unterfertigten hin 120.500 Euro + Zertifizierungskosten von 39.800 Euro.

Ob sich der Masterplan mit dem von der ABD vorgelegten Entwicklungskonzept deckt, entzieht sich der Kenntnis des Unterfertigten.

Die Volksbefragung

Gemäß Art. 16 des Landesgesetzes vom 18. November 2005, Nr. 11, kann der Landtag mit der absoluten Mehrheit seiner Mitglieder die Anberaumung einer beratenden Volksbefragung zu diesem Gesetzentwurf beschließen, bevor er endgültig verabschiedet wird, also zu jeder Zeit vor der Schlussabstimmung.

Soweit anwendbar, kommen dabei die Bestimmungen zur aufhebenden Volksabstimmung zur Anwendung.

ottobre 2015 un piano di sviluppo per l'aeroporto di Bolzano e nel contempo a proporre una data per il referendum.

Il 20 ottobre 2015 il presidente della Provincia, nell'ambito di un'audizione, ha presentato al Consiglio provinciale un piano di sviluppo corredato di business plan a cura della Airport Consulting Vienna.

Ai sensi della delibera n. 1207 del 20 ottobre 2015, questo piano di sviluppo strategico con business plan è stato trasmesso dalla società aeroportuale ABD alla Giunta provinciale ovvero alla ripartizione Mobilità solo sette giorni prima dell'approvazione del disegno di legge sull'aeroporto, e più precisamente il 13 ottobre 2015.

Quindi la Giunta provinciale ha dedicato un tempo relativamente breve alla valutazione del piano di sviluppo. Inoltre il sottoscritto non è a conoscenza dell'esistenza di una certificazione o valutazione esterna del piano, né la Giunta provinciale ha comunicato alcunché in tal senso.

Sempre secondo la deliberazione citata, il piano di sviluppo strategico è alla base del disegno di legge sull'aeroporto.

Già un anno fa era stato commissionato un masterplan sull'aeroporto di Bolzano. Tale masterplan o piano di sviluppo è costato, secondo quanto affermato in data 24/4/2015 dall'assessore alla mobilità in risposta a un'interrogazione del sottoscritto, 120.500 euro + i costi di certificazione pari a 39.800 euro.

Se il masterplan e il piano di sviluppo presentato dall'ABD siano sovrapponibili non è noto al sottoscritto.

Il referendum

Ai sensi dell'articolo 16 della legge provinciale 18 novembre 2005, n. 11, il Consiglio provinciale può deliberare a maggioranza assoluta dei suoi componenti l'indizione di un referendum consultivo su un disegno di legge, prima che esso sia definitivamente approvato, quindi in qualsiasi momento prima della votazione finale.

Si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni relative al referendum abrogativo.

Unbeschadet der nicht bindenden Wirkung der beratenden Volksbefragung, muss der Landtag über den fraglichen Gesetzentwurf innerhalb von sechs Monaten ab der Veröffentlichung des Ergebnisses der Volksbefragung im Amtsblatt der Region abstimmen, falls letztere positiv ausgefallen ist.

Laut Art. 12 Abs. 4 desselben Landesgesetzes, der im Falle dieser beratenden Volksbefragung zur Anwendung kommt, garantiert die Landesabteilung Zentrale Dienste eine objektive und ausgewogene Darstellung des Abstimmungsgegenstandes und sorgt für deren Veröffentlichung über lokale Medien.

Der Abstimmungsgegenstand ist der gegenständliche Landesgesetzentwurf und integrative Bestandteile des Gesetzentwurfs sind sowohl Begleitbericht, Ausschussbericht und als auch Minderheitenberichte.

Damit ist klargestellt, dass die Landesregierung keine einseitige institutionelle Werbung im Rahmen der Volksbefragung vorzunehmen hat, sondern dass die Landesregierung über die Abteilung Zentrale Dienste zur objektiven und ausgewogenen Darstellung verpflichtet ist, was natürlich auch die Gegenpositionen zum Flughafengesetz und dem entsprechenden Konzept beinhaltet.

Die Finanzierungsgrenze von 2,5 Millionen Euro jährlich

Die Finanzierungsgrenze gemäß Art. 3 des vorliegenden Landesgesetzentwurfs, ohne steuerliche Abgaben, wurde vom Landeshauptmann im Zuge der Behandlung des Gesetzgebungsausschusses als absolute Obergrenze bezeichnet. Die Flughafengesellschaft ABD müsste diese Obergrenze in jeder Hinsicht und bei ihren Beschlüssen und im Zuge der operativen Arbeit berücksichtigen.

Der Unterfertigte nimmt dies zur Kenntnis, bleibt aber bei seinen diesbezüglichen Einwand hinsichtlich möglicher Verluste der Flughafengesellschaft:

Die Flughafengesellschaft ABD befindet sich zu 100 Prozent im Landesbesitz, d.h. ist sozusagen eine Inhouse-Gesellschaft des Landes.

Unvorhergesehene Verluste oder Einbusen der ABD zum Beispiel durch nicht bezahlte Flughafengebühren von Fluglinien oder Verluste anderer Art wird deshalb immer der 100-Prozent-Gesellschafter der

Ferma restando la natura non vincolante del referendum consultivo, il Consiglio provinciale deve deliberare in ordine al disegno di legge sottoposto a referendum entro sei mesi dalla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione dell'esito del referendum, se positivo.

Ai sensi dell'articolo 12, comma 4 della stessa legge provinciale, che verrebbe applicata se tale referendum avesse luogo, la ripartizione provinciale servizi centrali garantisce una presentazione obiettiva ed equilibrata dell'oggetto della votazione e si occupa della sua pubblicazione sui mezzi d'informazione locali.

L'oggetto del referendum è il presente disegno di legge, e parte integrante di detto disegno di legge sono la relazione accompagnatoria, la relazione della commissione legislativa e anche le relazioni di minoranza.

È dunque chiaro che la Giunta provinciale non può fare unilateralmente propaganda referendaria, ma deve fornire tramite la ripartizione servizi centrali un'informazione obiettiva ed equilibrata, il che naturalmente comprende anche le posizioni contrarie alla legge sull'aeroporto e al relativo piano di sviluppo.

Finanziamento annuo fino a un massimo di 2,5 milioni

Il tetto del finanziamento di cui all'articolo 3 del presente disegno di legge, al netto degli oneri fiscali, è stato definito un limite invalicabile dal presidente della Provincia nel corso dell'esame in sede di commissione legislativa. A suo dire la società aeroportuale ABD deve rispettare questo tetto sotto ogni punto di vista, a livello sia decisionale che operativo.

Il sottoscritto ne prende atto ma non ritira le proprie obiezioni riguardo alle possibili perdite della società aeroportuale.

L'ABD è al 100% della Provincia, in altre parole è una società in-house della Provincia.

Quindi eventuali perdite impreviste dell'ABD, dovute al mancato pagamento delle tasse aeroportuali da parte delle compagnie aeree o a perdite di altro genere saranno sempre al 100% a carico dei soci del-

ABD zu tragen haben, also das Land also der Steuerzahler.

Die anhaltende Testphase – ein politischer Taschenspielertrick

Die im Art. 2 des Landesgesetzentwurfs vorgesehene fünfjährige Testphase ist als deutlicher Schwachpunkt des gesamten Konzepts zu betrachten, weil damit klargestellt wird, dass die Bürger im Rahmen einer Volksbefragung einer Risikoinvestition von fast 20 Millionen Euro, bei geringster Investitions- und Jahreskostenrechnung zustimmen soll und dass das Flughafenkonzept nicht nachhaltig genug ist, um auf eine dauerhafte Zukunft des Bozner Flughafens zu setzen.

Die Geschichte des öffentlichen Engagements für den Bozner Flughafen ist eine über 15-jährige Testphase mit einem Gesamtvolumen von nahezu 120 Millionen Euro investierten öffentlichen Geldern bei einem Bruchteil von volkswirtschaftlichem Gesamtnutzen.

Mehrere Fluglinien, öffentlich mitfinanziert, sind am Bozner Flughafen gescheitert, eben trotz großzügiger öffentlicher Finanzierung.

Eine weitere Testphase wäre als Fortsetzung der bisherigen ständig verlängerten und faktischen Testphase des Bozner Flughafens zu betrachten und muss in jeder Hinsicht abgelehnt werden. Die Bürger haben das Recht, im Rahmen der noch vom Landtag festzusetzenden Volksbefragungen nicht über eine Testphase, sondern definitiv über die weitere öffentliche Finanzierung für den Bozner Flughafen zu entscheiden.

Alles andere wäre ein weiterer politischer Taschenspielertrick, von denen die Bürger im Laufe der Bozner Flughafengeschichte mehr als genug erlebt haben.

Der volkswirtschaftliche Nutzen

Der im Begleitbericht angegebene jährliche volkswirtschaftliche Nutzen ist durch nichts zu belegen und wird allein schon aufgrund der Fakten aus den letzten 15 Jahren widerlegt. Auch ein auf 1.462 Meter Pistenlänge ausgebauter Kategorie 2C Flughafen wird voraussichtlich in keinster Weise jene Passagierzahlen erreichen, die für die Wirtschaftlichkeit des Bozner Flughafens notwendig wären.

l'ABD, che poi altro non sono che la Provincia e, dunque, i contribuenti.

Fase sperimentale continua – un gioco di illusionismo

La fase sperimentale di cinque anni, di cui all'articolo 2 del disegno di legge, è un evidente punto debole del piano di sviluppo, in quanto dimostra che i cittadini vengono chiamati a dare il proprio benessere – con un referendum – a un investimento a rischio pari a quasi 20 milioni di euro senza uno straccio di piano degli investimenti e dei costi, e che il piano di sviluppo non è in grado di garantire un futuro durevole all'aeroporto di Bolzano.

La storia dell'impegno pubblico a favore dell'aeroporto è una storia di più di 15 anni di sperimentazione con un volume complessivo di investimenti pari a quasi 120 milioni di euro (di soldi pubblici), che hanno fruttato ben poco.

Più compagnie aeree, tutte beneficiarie di contributi pubblici, si sono susseguite nello scalo bolzanino per poi dare forfait nonostante la generosità della mano pubblica.

Un'ulteriore fase sperimentale dell'aeroporto di Bolzano sarebbe un ennesimo prolungamento, e come tale va respinta sotto ogni punto di vista. I cittadini hanno il diritto di decidere in via definitiva, nell'ambito del referendum che il Consiglio provinciale deve ancora fissare, non su una fase sperimentale ma sull'ulteriore finanziamento pubblico a favore dell'aeroporto di Bolzano.

Qualsiasi altra cosa sarebbe solo illusionismo politico, uno spettacolo che nel corso della storia dello scalo bolzanino è andato in scena fin troppe volte.

I vantaggi economici

La crescita economica annuale indicata nella relazione accompagnatoria non è supportata da dati oggettivi, e basta l'esperienza degli ultimi 15 anni a smentire queste previsioni. Anche in presenza di un aeroporto di categoria 2C con una pista lunga 1.462 metri, molto probabilmente non si riuscirà affatto a raggiungere il numero di passeggeri necessario per far quadrare i conti.

Die Gründe dafür sind:

- Der Flughafen bleibt sowohl hinsichtlich der Pistenlänge als auch der Sicherheitsrelevanz für größere Flugzeuge und für eine Reihe von Fluggesellschaften nicht nutzbar.
- Der Flughafen Bozen hat in seiner unmittelbaren Umgebung etablierte und funktionierende und auch aus Südtirol in akzeptabler Zeit erreichbare Konkurrenzflughäfen.
- Die geografischen und sicherheitsrelevanten Gegebenheiten in Bozen lassen einen funktionierenden und volkswirtschaftlich für Südtirol vorteilhaften Flughafenbetrieb nicht zu.

Der europäische Rechnungshof hat in seinem umfangreichen und spezifischen Bericht im Jahr 2014 viele Regionalflughäfen als zu teuer und mit geringem volkswirtschaftlichen Nutzen bezeichnet. Der über 70-seitige Bericht wurde am 16. Dezember 2014 veröffentlicht.

Der Flugplatz Bozen wurde zwar nicht einer Überprüfung unterzogen, ist aber aufgrund seiner Auslastung und seiner Lage vergleichbar mit den am negativsten Bewerteten in der EU-Rechnungshofliste.

Überprüft wurden 20 Regionalflughäfen in mehreren EU-Ländern, darunter auch fünf in Italien. Dabei wurden die Kosten dem Nutzen und der Passagierauslastung gegenübergestellt. Der EU-Rechnungshof kritisiert unter anderem die Tatsache, dass eine Reihe der Regionalflughäfen im Umkreis von 2 Autostunden, 2 oder mehrere andere Flughäfen als Konkurrenten haben und somit kaum tragbar sind.

Viele Regionalflughäfen mit kleinem Einzugsgebiet und mehreren Konkurrenzflughäfen in der Nähe konnten demnach ihre Fluggastzahlen und ihr Angebot kaum oder gar nicht steigern.

Der EU-Rechnungshof fordert, dass nur mehr solche Flughäfen künftig unterstützt werden, die finanziell tragfähig sind und deren Investitionsbedarf angemessen bewertet und nachgewiesen wurde.

Dies war und ist im Fall des Flughafen Bozens nicht der Fall.

Die bisherigen Kosten

Die bisherigen von der öffentlichen Hand getragenen Investitions-, Beitrags- und Verlustausgleichskosten sowie andere mit dem Flughafen zusammenhän-

I motivi sono molteplici:

- data la lunghezza della pista e i problemi di sicurezza, l'aeroporto continuerà ad essere inutilizzabile per i velivoli di una certa dimensione e per molte compagnie aeree;
- nelle immediate vicinanze di Bolzano ci sono aeroporti ormai consolidati e ben funzionanti che possono essere raggiunti dall'Alto Adige in tempi accettabili;
- la posizione geografica e gli aspetti della sicurezza non consentono una gestione aeroportuale efficiente e vantaggiosa da un punto di vista economico.

La Corte dei conti europea nel suo voluminoso e dettagliato rapporto 2014 ha definito molti aeroporti regionali troppo cari e poco vantaggiosi in termini economici. Si tratta di un documento di più di 70 pagine pubblicato nel dicembre 2014.

L'aeroporto di Bolzano non è tra quelli analizzati ma, considerato il suo utilizzo e la sua posizione, è paragonabile a quelli che nell'elenco della Corte dei conti europea hanno la valutazione peggiore.

Gli aeroporti esaminati sono 20 scali regionali situati in diversi Stati membri dell'UE tra cui 5 in Italia, per i quali sono stati confrontati costi, benefici e numero dei passeggeri. La Corte dei conti dell'UE critica, tra l'altro, il fatto che tutta una serie di aeroporti regionali si trovano a 2 ore di strada l'uno dall'altro, hanno due o più aeroporti concorrenti e quindi non sono sostenibili.

Molti aeroporti regionali con un piccolo bacino di utenza e scali concorrenti nei dintorni non sono riusciti ad aumentare il numero dei passeggeri né a potenziare la loro offerta.

La Corte dei conti europea impone che in futuro siano sostenuti solo gli aeroporti finanziariamente in attivo e il cui fabbisogno di investimenti sia ritenuto comprovatamente adeguato.

E questo non era, e non è, il caso dello scalo di Bolzano.

Quanto si è speso fino ad ora

La mano pubblica ha finora speso circa 120 milioni di euro in investimenti, contributi, ripianamento delle perdite, e per altri costi connessi all'aeroporto.

gende Kosten belaufen sich auf rund 120 Millionen Euro.

Hier auszugsweise einige Kostenfaktoren aus offiziellen Angaben der Landesregierung – keine vollständige Auflistung!:

- Geldfluss an die ABD: 19,4 Mio Euro vom Land direkt und 17,1 Mio Euro über die STA
- Baukosten Flughafenwache 2,7 Mio Euro
- Ankauf von Grundstücken 15,8 Mio Euro
- Anpassung und Führung der Landebahn: 12,2 Mio Euro
- Über 2 Mio Euro für den Ankauf von Flugtickets durch die Landesverwaltung
- Zahlung an Air Alps: 3,8 Mio Euro
- Zahlung an die Darwin Air 733.000 Euro
- Investition in Air Alps 4,47 Mio Euro, aufgrund des Konkurses der Air Alps ist diese Summe als verloren zu betrachten
- Bau des Flughafenterminals: 13,9 Mio Euro
- Instandhaltung 719.000 Euro
- Zahlung an die ENAC-Behörde: 719.000 Euro
- von der Region sind über 4,7 Mio Euro. für Flüge von oder nach Bozen geflossen.

Im Rahmen eines Dienstvertrages mit der ABD wurden Zahlungen an die ABD vereinbart.

Die Jahres- bzw. Monatskosten für den Flughafen

Der Bozner Flughafen verschlingt monatlich über 600.000 Euro Betriebs- und Sicherheitskosten, auch ohne Linienbetrieb. Mehr als die Hälfte davon, über 360.000 Euro monatlich, zahlt direkt der Steuerzahler.

Die Flughafenbetreibergesellschaft ABD gibt monatlich für den Betrieb des Flughafens rund 480.000 Euro aus, zusätzlich monatlich 120.000 Euro kostet der Feuerwehrdienst am Flughafen, egal ob der Linienbetrieb läuft oder steht. Dafür erhält die Flughafengesellschaft monatlich vom Land über einen Dienstvertrag rund 240.000 Euro, zusätzlich kostet der Landesfeuerwehrdienst monatlich rund 120.000 Euro. Die Flughafengesellschaft verbucht das Geld des Landes salopp als Einnahmen. Damit kommen vom Steuerzahler monatlich 360.000 Euro für Betriebs- und Sicherheitskosten in die Kassen der ABD. Im Jahr kostet der Flughafenbetrieb samt Landesfeuerwehrdienst somit rund 7,2 Millionen Euro, wo-

Qui di seguito sono riportati alcuni dei fattori di costo forniti dalla Giunta provinciale (l'elenco non è completo!).

- Flusso di denaro all'ABD: 19,4 milioni direttamente dalla Provincia e 17,1 milioni tramite la STA
- costi di costruzione della torre di controllo: 2,7 milioni
- acquisto di terreni: 15,8 milioni
- adeguamento e sistemi di guida della pista di atterraggio: 12,2 milioni
- più di 2 milioni per l'acquisto di biglietti da parte dell'amministrazione provinciale
- versamenti a Air Alps: 3,8 milioni
- versamenti a Darwin Air: 733.000 euro
- investimenti in Air Alps: 4,47 milioni, somma da considerarsi persa in seguito al fallimento della compagnia aerea
- costruzione del terminal: 13,9 milioni
- manutenzione: 719.000 euro
- versamenti all'ENAC: 719.000 euro
- dalla regione sono arrivati più di 4,7 milioni per voli da o per Bolzano.

Nell'ambito del contratto di servizio con ABD sono stati concordati vari versamenti alla società aeroportuale.

I costi annui ovvero mensili dell'aeroporto

L'aeroporto di Bolzano assorbe 600.000 euro al mese in forma di costi di gestione e di sicurezza, anche senza servizi di linea. Oltre la metà dell'importo, vale a dire oltre 360.000 euro al mese, proviene direttamente dalle tasche dei contribuenti.

L'ABD spende circa 480.000 euro al mese per l'attività aeroportuale a cui vanno a sommarsi ulteriori 120.000 euro per il servizio antincendi, con o senza servizi di linea. La società di gestione aeroportuale, tramite contratto di servizio, riceve 240.000 euro al mese dalla Provincia, destinati a coprire dette spese. A ciò si aggiunge il servizio antincendi provinciale i cui costi ammontano all'incirca ad altri 120.000 euro al mese. La società, con disinvoltura, registra i soldi della Provincia tra le entrate. Ed è così che i 360.000 euro provenienti dalle tasche dei contribuenti finiscono nelle casse dell'ADB a copertura dei costi di gestione e di sicurezza. I costi per la gestione dell'aeroporto, servizio antincendi provinciale compreso,

von 4,3 Millionen Euro aus dem Steuertopf finanziert werden, egal ob es nun einen Linienbetrieb gibt oder nicht.

Mitfinanzierung durch die Handelskammer

Die Handelskammer ist eine Körperschaft öffentlichen Rechts.

Angesichts der Ankündigung durch die Handelskammer, den Bozner Flughafen aus den eigenen angehäuften Geldern künftig mitzufinanzieren, erhebt sich die berechtigte Frage nach der indirekten Flughafenfinanzierung durch Landesbeiträge an die Handelskammer. Die Landesregierung unterstreicht, dass es eine solche Umweg-Finanzierung nicht gibt, weil die Mittel des Landes streng projektbezogen und zweckgebunden sind.

Die Handelskammer finanziert sich durch die relativ hohen Gebühren ihrer über 50.000 Mitgliedsbetriebe, durch Gebühren und Zahlungen für Dienstleistungen und projektbezogene Mittel der Region und des Landes, sprich aus dem Steuertopf.

Wenn die Handelskammer nun laut eigenen Aussagen beachtliche Rücklagen hat, also Geld das sie nicht ausgegeben hat, dann stellt sich die berechtigte Frage, warum bestimmte Projekte nicht aus diesem Handelskammervermögen finanziert und dafür öffentliche Beiträge kassiert werden. Wenn die Handelskammer den Flughafen Bozen mitfinanzieren will, dann wird jeder Landesbeitrag oder Regionalbeitrag indirekt eine Flughafenfinanzierung.

Die bisherige Unterorganisation der Handelskammer EOS wurde mit 7 Millionen Euro aus dem Landestopf finanziert.

Die Handelskammer hat laut eigenen Aussagen hohe Rücklagen, laut Bilanz 44 Millionen Euro von denen 16 Millionen Euro direkt verfügbar sind.

Die Handelskammer finanziert sich durch die Pflichtmitgliedsgebühren der Pflichtmitglieder und sonstigen Gebühren.

Dass diese Gelder einfach zur Finanzierung eines umstrittenen Projektes herangezogen werden, das letztlich – wenn überhaupt – nicht der Gesamtwirtschaft sondern einigen sehr spezifischen und be-

ammontano all'incirca a 7,2 milioni di euro all'anno. Di questi, 4,3 milioni provengono dal contribuente, con o senza servizi di linea.

Cofinanziamento della Camera di Commercio

La Camera di commercio è un ente di diritto pubblico.

In seguito alla volontà espressa dalla Camera di commercio di partecipare, in futuro, con mezzi propri, al finanziamento dell'aeroporto di Bolzano, si fa strada la domanda legittima relativa al finanziamento indiretto dell'aeroporto attraverso i contributi provinciali forniti alla Camera di commercio. La Giunta provinciale sottolinea che tali finanziamenti per vie traverse non esistono perché i mezzi della Provincia si riferiscono a progetti specifici e sono vincolati.

La Camera di commercio si finanzia con le quote relativamente alte versate dagli oltre 50.000 soci sotto forma di contributi e pagamenti per i servizi nonché attraverso i mezzi per specifici progetti stanziati dalla Regione e dalla Provincia, in altre parole dai contribuenti.

Se la Camera di commercio dichiara di disporre di ingenti fondi di riserva, vale a dire di soldi che non ha speso, si pone la domanda legittima sul perché certi progetti non vengano finanziati attraverso fondi propri della Camera di commercio bensì incassando contributi pubblici. Se la Camera di commercio vorrà contribuire al finanziamento dell'aeroporto di Bolzano, ogni contributo provinciale o regionale sarà indirettamente un finanziamento dello scalo.

Al finanziamento dell'Organizzazione Export Alto Adige (EOS), che fino a poco tempo fa faceva capo alla Camera di Commercio, sono stati destinati 7 milioni di euro in forma di contributi provinciali.

La Camera di commercio, stando alle sue dichiarazioni, dispone di ingenti fondi di riserva – da bilancio risultano 44 milioni di euro di cui 16 milioni sono immediatamente disponibili.

La Camera di commercio si finanzia attraverso le quote versate dai soci obbligati e altri canoni.

L'utilizzo di questi soldi per finanziare un progetto così controverso che – semmai – andrebbe a vantaggio non dell'intera economia ma di alcuni settori molto specifici e limitati, è senz'altro discutibile.

grenzten Sektoren nützen würde ist durchaus fragwürdig.

Jedenfalls handelt es sich bei dieser Co-Finanzierung des Flugplatzes Bozen durch die Handelskammer nicht um eine Finanzierung „durch die Wirtschaft“ oder um eine „private Finanzierung“: DIE Wirtschaft müsste wenn schon freiwillig und privat eine Co-Finanzierung vornehmen und nicht über Pflichtbeiträge von über 50.000 Betrieben, auch Einzelbetrieben und landwirtschaftlichen Betrieben. Und privat ist die Handelskammer ganz sicherlich nicht, nachdem es sich um eine öffentliche Körperschaft handelt.

Mitfinanzierung durch Private als Voraussetzung für die öffentliche Finanzierung

Der Unterfertigte hatte im Rahmen der Behandlung des Landesgesetzentwurfs einen Änderungsantrag unterbreitet, mit dem die öffentliche Finanzierung nur dann erlaubt werden sollte, wenn derselbe Betrag auch von privaten Unternehmen oder Gesellschaften beigesteuert wird, wobei die Handelskammer als Körperschaft des öffentlichen Rechts natürlich nicht als Privatfinanzierung zu gelten hat.

Dieser Vorschlag wurde von der Landesregierung und von der Mehrheit des Gesetzgebungsausschusses abgelehnt, womit letztlich laut Gesetz die Hauptlast oder auch die alleinige Finanzierungslast bei der öffentlichen Hand liegt.

Die künftigen Kosten

„Ein Privater müsste schon bei der Caritas sein, um den Flugplatz zu führen“, erklärte der Flughafen-Experte bei der Vorstellung des Flughafen-Konzepts im Südtiroler Landtag.

Damit ist in der Diskussion um die zukünftige Rentabilität des Bozner Flugplatzes bereits alles gesagt.

In den ersten fünf Jahren handelt es sich um eine öffentliche Risikoinvestition von fast 20 Millionen Euro, wenn die Finanzierungsdecke nicht doch auf Umweg oder durch unvorhergesehene Verluste der ABD durchbrochen wird.

Aus dem Konzept ist zu entnehmen, dass der Flugplatz in den nächsten zwanzig Jahren insgesamt nochmals 58 Mio. Euro Schulden anhäufen wird.

In ogni caso, questo cofinanziamento dell'aeroporto di Bolzano per opera della Camera di commercio non rappresenta né un finanziamento "dal settore economico" né "un finanziamento privato". Il settore economico dovrebbe semmai provvedere a un finanziamento volontario e privato e non attingere a contributi obbligatori versati da oltre 50.000 aziende, tra cui imprese individuali e aziende agricole. E la Camera di commercio non è sicuramente privata, dato che si tratta di un ente pubblico.

Partecipazione dei privati come presupposto per il finanziamento pubblico

Il sottoscritto, durante la trattazione del disegno di legge provinciale in aula, aveva presentato un emendamento secondo il quale un finanziamento pubblico avrebbe potuto essere autorizzato solo se aziende e società private avessero garantito il cofinanziamento in pari misura. Naturalmente i finanziamenti provenienti dalla Camera di commercio, in quanto ente di diritto pubblico, non sono da considerarsi privati.

Detta proposta è stata respinta dalla Giunta provinciale e dalla maggioranza della commissione legislativa e così, per legge, gran parte del finanziamento, se non addirittura tutto il finanziamento, è sostenuto dalla mano pubblica.

I costi futuri

Durante la presentazione del piano di sviluppo per l'aeroporto al Consiglio provinciale di Bolzano, l'esperto in materia ha dichiarato che un privato dovrebbe essere la Caritas se accettasse di gestire un aeroporto come quello di Bolzano.

E questo la dice lunga sulla futura redditività dell'aeroporto di Bolzano.

Per i primi cinque anni gli investimenti pubblici a rischio ammonteranno a quasi 20 milioni di euro, sempre che, per vie traverse o in seguito a perdite impreviste da parte di ABD, tale tetto non venga sfiorato.

Dal piano si deduce che nei prossimi vent'anni l'aeroporto accumulerà altri 58 milioni di euro di debiti.

Die Umweltfrage

Äußerst dürftig fallen im Konzept die Informationen zur Umweltbelastung aus. Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz äußerte seine Besorgnis, angesichts der zu erwartenden Zusatzbelastung. Es fehlten Angaben, welcher Anstieg für welche Schadstoffe zu erwarten ist.

Dabei ist laut Dachverband gerade die Start- und Lande-Phase aerodynamisch und damit von den Emissionen her sehr ungünstig. Zudem gehen diese in geringer Höhe emittierten Schadstoffe durch die einzige Anflugschneise von Süden her konzentriert auf den ohnehin schon belasteten Bozner Talkessel und das Unterland nieder. Ebenso wenig wurden klimarelevante Emissionen oder die zunehmende Lärmbelastung durch die nun angepeilten Düsenflugzeuge erwähnt. Nicht Äpfel mit Birnen vergleichen sollte man auch, wenn man die Emissionen des Flugplatzes in Relation zu jenen der Autobahn stellt. Der Schadstoff-Ausstoß pro Person ist relevant! In diesem Sinne ist auch eine konsistente und aussagekräftige CO₂-Bilanz für die beiden Szenarien Ausbau und Schließung des Bozner Flugplatzes zu erstellen.

Mit dem Ausbau des Flugplatzes, um noch mehr Touristen mit dem Flugzeug ins Klimaland Südtirol zu holen, könnte der Widerspruch zwischen Werbung und Realität nicht größer sein.

Distanzen von 700 bis 800 km werden jetzt schon dank verbesserter Zugverbindungen vielfach mit der Eisenbahn zurückgelegt. Die Bahn ist nicht nur bequemer als der Flieger, sondern auch vergleichsweise schnell und günstig. Das Engagement des Landes im Mobilitätsbereich sollte darauf gerichtet sein und nicht in der Subvention eines seit 18 Jahren unrentablen Provinz-Flugplatzes bestehen.

Entwicklungskonzept zum Flughafen widerlegt sich selbst – z.B. im Bereich der angeblichen Wichtigkeit für den Tourismus

Den Flug-Tourismus nach Südtirol als eines der Hauptargumente für den Flughafenausbau in Bozen entkräftet das von Landeshauptmann Arno Kompatscher vorgelegte Flughafenkonzept selbst.

La questione ambientale

Nel piano scarseggiano le informazioni relative all'inquinamento ambientale. La federazione protezionisti (Dachverband für Natur- und Umweltschutz) ha manifestato la propria preoccupazione riguardo al maggiore impatto ambientale previsto. Mancano i dati relativi agli aumenti previsti per le singole sostanze inquinanti.

Secondo la federazione protezionisti sono soprattutto la fase di decollo e quella di atterraggio ad essere le più difficili dal punto di vista aerodinamico e quindi le più impattanti per quanto riguarda le emissioni. Inoltre le sostanze nocive emesse a bassa quota nell'unico corridoio di atterraggio da sud si depositano sulla già inquinata conca di Bolzano e sulla Bassa Atesina. Allo stesso modo non è stata fatta menzione delle emissioni a rilevanza climatica e del crescente inquinamento acustico dovuto ai previsti aerei a reazione. Non bisogna inoltre fare di ogni erba un fascio mettendo in relazione le emissioni dell'aeroporto con quelle dell'autostrada. L'argomento determinante è la quantità di sostanze nocive emesse a persona. A tale scopo andrà effettuato anche un accurato calcolo delle emissioni di CO₂ riferito ai due scenari possibili, potenziamento o chiusura dell'aeroporto di Bolzano.

Con il potenziamento dell'aeroporto al fine di accogliere un numero ancora maggiore di turisti nel "Klimaland Alto Adige" grazie all'utilizzo dell'aereo, l'incongruenza tra pubblicità e realtà non potrebbe essere più marcata.

Già oggi le distanze tra 700 e 800 km, grazie ai migliori collegamenti ferroviari, vengono spesso percorse in treno. Il treno non solo è più comodo rispetto all'aereo ma in proporzione è anche più veloce e più conveniente. L'impegno della Provincia nel settore della mobilità dovrebbe muoversi in questa direzione e non limitarsi al sovvenzionamento di un aeroporto di provincia che da 18 anni è in perdita.

Il piano di sviluppo dell'aeroporto si smentisce da solo – ad esempio per quanto riguarda l'apparente importanza per il turismo

Uno dei principali argomenti a favore del potenziamento dell'aeroporto di Bolzano, ovvero quello del turismo aereo verso l'Alto Adige, viene smentito dallo stesso piano per l'aeroporto presentato dal presidente della Provincia Arno Kompatscher.

Landeshauptmann Kompatscher und die Flughafenbefürworter führen als Argument für den Flughafen- ausbau ins Feld, dass am Flughafen Bozen langfristig 5 Prozent des gesamten Tourismusaufkommens in Südtirol im Jahr abgewickelt werden sollen, das sind etwa 300.000 Flugtouristen im Jahr, bei 6 Millionen Touristen insgesamt in Südtirol. Gleichzeitig bestätigt aber dasselbe Flughafenkonzept, dass bereits jetzt 4 Prozent dieser 6 Millionen Touristen mit dem Flugzeug kommen, und zwar nach Innsbruck, Verona oder andere Flughafen in der weiteren Umgebung, nur sehr wenige, etwa 0,3 Prozent in Bozen.

Das Flughafenkonzept des Landeshauptmannes spricht ausdrücklich nicht von 5 Prozent + den bereits bestehenden 4 Prozent, auch in der Wortmeldung des Experten der Airport Consulting Vienna bei der Anhörung im Landtag ging es um die absoluten Zahlen – also insgesamt fünf Prozent von 6 Millionen Jahres-Touristen sollen künftig in Bozen abgewickelt werden. Das detaillierte und sicherlich teure Konzept lässt sich nachträglich nicht mehr uminterpretieren. Und man erwartet also laut Konzept nicht unbedingt zusätzliches Touristenaufkommen sondern lediglich die Übernahme eines Anteiles des derzeitigen Tourismusaufkommens.

Das bedeutet, dass bereits jetzt 240.000 der 6 Millionen Südtirol-Touristen im Jahr mit dem Flugzeug anreisen und mit Zubringerdiensten von Innsbruck oder Verona nach Südtirol gebracht werden. In Bozen wären es im besten Fall lediglich 60.000 Gäste mehr. Das bedeutet, dass der Flugplatz Bozen für den Tourismussektor in Südtirol gar nicht so überlebenswichtig und gewinnbringend wäre. 60.000 zusätzliche Flugtouristen für Südtirol kann man auch mit kostenlosen oder sehr kostengünstigen Zubringerdiensten aus Verona und Innsbruck erzielen, dazu braucht man nicht mehr dutzende Millionen Euro in eine Flughafenstruktur stecken.

Wenn man laut Konzept nun auf 300.000 der 6 Mio. Jahrestouristen in Bozen schielt, dann hieße, das, dass man eigentlich hauptsächlich die Fluggäste der umliegenden Konkurrenzflughäfen nach Bozen ziehen will plus schlappe 60.000 jährlich mehr. Dass dies ein logistischer, finanzieller und verkehrstechnischer Nonsens ist, liegt auf der Hand: Für schlappe 60.000 Flugtouristen mehr braucht es nicht das Wagnis einer weiteren Steuergeldinvestition. Südtirol kann getrost die bisherigen Flugziele für Südtirol-Touristen weiter nutzen und dieses Angebot mit

Il presidente Kompatscher e i sostenitori dell'aeroporto giustificano il potenziamento dichiarando che nel lungo periodo il 5 per cento dei turisti che nell'arco di un anno arrivano in Alto Adige, ovvero circa 300.000 a fronte dei 6 milioni di turisti registrati complessivamente in Alto Adige, passerà per l'aeroporto di Bolzano. Il piano per l'aeroporto conferma però che già oggi il 4% di questi 6 milioni di turisti raggiunge l'Alto Adige in aereo, servendosi degli aeroporti di Innsbruck, Verona o di altri scali più lontani. Solo lo 0,3% dei turisti atterra direttamente a Bolzano.

Il piano per l'aeroporto del presidente della Provincia non parla volutamente del 5 per cento + l'esistente 4 per cento. Anche l'esperto dell'Airport Consulting Vienna, nel suo intervento davanti al Consiglio provinciale, ha fornito cifre assolute – in futuro complessivamente il 5 per cento dei 6 milioni di turisti che in un anno giungeranno in Alto Adige si serviranno dell'aeroporto di Bolzano. Il piano dettagliato e sicuramente costoso non può essere reinterpretato a posteriori. Stando al piano quindi, in futuro non è necessariamente previsto un aumento del numero di turisti ma soltanto l'utilizzo dell'aeroporto da parte di alcuni di essi.

Ciò significa che già ora, nel corso di un anno, 240.000 dei 6 milioni di turisti diretti in Alto Adige arrivano in aereo a Innsbruck o Verona per poi essere trasferiti in Alto Adige da appositi servizi di trasporto. A Bolzano, nel migliore dei casi, arriverebbero solo 60.000 turisti in più. Per il turismo altoatesino quindi, l'aeroporto di Bolzano non sarebbe poi di così vitale importanza e neanche redditizio. I 60.000 turisti in più potranno essere attirati anche offrendo loro dei servizi navetta, gratuiti o a un prezzo ragionevole, da Verona o da Innsbruck – così non sarà più necessario investire decine di milioni di euro nella struttura aeroportuale.

Se, stando al piano, gli occhi sono ora puntati sui 300.000 dei 6 milioni di turisti che ogni anno arrivano a Bolzano, ciò significherebbe che l'intenzione sarebbe quella di attirare verso Bolzano i passeggeri degli aeroporti limitrofi, e solo altri 60.000 turisti in più. È evidente che ciò è assurdo da un punto di vista logistico, finanziario e della viabilità. Per 60.000 turisti in più con l'aereo, non vale la pena rischiare ulteriori soldi dei contribuenti. L'Alto Adige può continuare a contare fiduciosamente sugli scali finora usati dai turisti che scelgono la nostra provincia e

attraktiven Zubringerdiensten ausbauen. Je nördlicher das Tourismusgebiet z.B. in Südtirol liegt (z.B. Pustertal, Wipptal) desto interessanter ist ohnehin die Anreise nach Innsbruck.

Im Konzept steht es schwarz auf weiß, entweder das Konzept enthält Fakten oder nicht. Widersprüchliche Angaben sollten wohl auch nicht enthalten sein, also ist klar, dass der Flugplatz Bozen für den Tourismussektor in Südtirol nicht unbedingt überlebenswichtig ist, bereits jetzt kommen 4 Prozent der Touristen mit dem Flugzeug, indem sie größtenteils die umliegenden Flughäfen nutzen. In Bozen will man nicht viel mehr abwickeln.“

Zitat aus dem Entwicklungskonzept der Airport Consulting Vienna - vorgelegt von LH Kompatscher am 20.10.2015 im Südtiroler Landtag: „Anreise: Etwa 4 % der Touristen in Südtirol reisen mit dem Flugzeug an.“

...

"LANGFRISTIGE STRATEGISCHE ZIELE

Wir wollen einen Marktanteil von 5 % der Touristen (d.s. ca. 300.000), die mit dem Flugzeug am Bozner Flughafen anreisen (entspricht etwa dem aktuellen Anteil in Innsbruck), erzielen."

Problem mit der Sicherheit – für vorgestellte Flugzeugtypen ist die Start- Landebahn zu kurz

Im Zuge der Vorstellung des Konzepts im Südtiroler Landtag wurden drei Flugzeugtypen als Beispiel genannt, die angeblich künftig in Bozen starten und landen sollen. Die beiden Düsenantrieb-Flugzeuge (Turbofanantrieb), die jeweils Platz für rund 150 Passagiere bieten, die Boeing 737-700 und die Airbus A319-100.

Als dritte Maschine wurde die Dash 8Q-400 – Turboprop – Propellerantrieb, die lediglich 70 Sitzplätze bietet.

Diese beiden Flugzeuge brauchen aber auch in wenig beladenem Zustand eine wesentlich längere Startpiste, als sie in Bozen auch nach der Verlängerung der Piste zur Verfügung stehen wird. Und auch für die Landung wäre die künftig auf 1.462 Metern verlängerte Bozner Start- und Landepiste für beide Maschinen nur unter besonderen Bedingungen und mit erheblichen Sicherheitsrisiken benutzbar.

Damit fährt man mit der seit 15 Jahren betriebenen Praxis fort, den Bürgern in Sachen Flugplatz immer nur die halbe Wahrheit zu sagen. Denn Flugzeuge

potenziere l'offerta con dei validi servizi navetta. Quanto più a nord si trova l'area turistica altoatesina prescelta (es. Val Pusteria, Alta Val d'Isarco) tanto più interessante diventa l'aeroporto di Innsbruck.

Nel piano è tutto scritto nero su bianco – i fatti sono fatti. Visto che i dati poi non dovrebbero essere contraddittori, è chiaro che l'aeroporto di Bolzano non è necessariamente vitale per il settore del turismo altoatesino; già ora il 4% dei turisti arriva in aereo passando perlopiù dagli aeroporti limitrofi. A Bolzano non si punta ad attirarne molti di più.

Citazione tratta dal Piano di sviluppo della Airport Consulting Vienna, presentato dal presidente della Provincia Kompatscher al Consiglio provinciale il 20 ottobre 2015: "Arrivi: circa il 4% dei turisti dell'Alto Adige viaggiano con l'aereo."

...

"OBIETTIVI STRATEGICI A LUNGO TERMINE

Si intende raggiungere una quota di mercato del 5% dei turisti (ca. 300.000) che arrivano in aereo all'aeroporto di Bolzano (corrisponde all'incirca alla quota attuale di Innsbruck)."

Problemi di sicurezza – per i tipi di aereo proposti la pista di decollo/atterraggio è troppo corta

Nel corso della presentazione del piano al Consiglio provinciale di Bolzano sono stati citati a titolo di esempio tre tipi di aereo che a quanto pare in futuro serviranno l'aeroporto di Bolzano. Due sono aerei con motore a reazione (motore turbofan) che possono trasportare all'incirca 150 passeggeri l'uno, il Boeing 737-700 e l'Airbus A319-100.

Il terzo velivolo presentato è il Dash 8Q-400 turboprop (motore a elica) con soli 70 posti a sedere.

I primi due velivoli però, anche con meno passeggeri a bordo, necessitano di una pista di decollo decisamente più lunga di quella che sarebbe in grado di fornire Bolzano anche a seguito di un prolungamento. Anche per l'atterraggio, entrambi i velivoli potrebbero utilizzare la pista di decollo e di atterraggio allungata a 1.462 metri solo a determinate condizioni e con notevoli rischi per la sicurezza.

Per quanto riguarda l'aeroporto non si è persa la vecchia abitudine (15 anni ormai) di raccontare solo mezze verità. Gli aerei di questo tipo infatti, stando a

dieser Art brauchen laut Experten und für jeden einsehbaren technischen Daten auch wenn sie weniger Treibstoff tanken und nicht die volle Sitzplatzzahl benutzen mindestens Startpisten von 1.600 bis 1.700 Länge um halbwegs sicher und unter Anwendung von weiteren Tricks starten zu können. Bei der Landung in Bozen dürften beide Flugzeugtypen ebenfalls nicht voll beladen sein und sie dürften nur mehr eine Restmenge von Treibstoff mit sich führen, mit allen Sicherheitsproblemen die dann eintreten, wenn das Flugzeug aus irgendwelchen Gründen länger in der Luft bleiben müsste.

Man spricht offenbar die Sicherheitsbedenken nicht an, nur um im Vorfeld der Flughafenvolksbefragung alle Werbe-Register zu ziehen, um den Flughafen zu rechtfertigen.

In der Nähe des Bozner Flughafens liegen die dicht besiedelten Städte Bozen und Leifers. Entweder das ist der Landesregierung und den Flughafenbefürwortern egal oder sie täuschen die Öffentlichkeit bewusst: Diese beiden Flugzeugtypen, die im Konzept als Beispiele für künftige Flugzeuge in Bozen dienen, sind bei der relativ kurzen Bozner Piste ein Sicherheitsrisiko und es ist überhaupt fraglich, ob sie eingesetzt werden dürfen. Eine andere Variante wäre, dass man ohnehin plant, die Piste auf eine größere Länge auszubauen.

Die reguläre Pistenlänge soll 1.462 Meter betragen. Nur damit fällt man in die Kategorie 2C. Aber man hofft, die längere Asphalt piste nutzen zu können.

Nur vergisst man dabei wichtige Aspekte: Das wäre eine dauernde Sondersituation die im Sinne der Sicherheitsstandards nicht zulässig ist. Auch der Flughafenexperte, der das Konzept vorstellte musste in Medien zugeben, dass die künftigen Airlines darüber entscheiden müssen, ob sie ihre Maschinen in Bozen angesichts der zu kurzen regulären Start-Landebahn überhaupt landen und starten lassen können.

Eine länger Piste würde den Flughafen in eine höhere Kategorie bringen, die wesentlich mehr Sicherheitsausgaben, Sicherheitsauflagen und Kosten verursachen und für die Bozen wohl auch niemals die entsprechenden Genehmigungen erhalten würde.

Auch der Experte der ACV musste so nebenbei einräumen, dass diese beiden Flugzeugtypen in Bozen

quanto dicono gli esperti e in base ai dati tecnici che ci è dato conoscere, anche con meno carburante e meno persone a bordo, per poter decollare con un minimo di sicurezza e adoperando una serie di accorgimenti, utilizzano piste di decollo lunghe almeno 1.600-1.700 m. Nell'atterraggio a Bolzano poi, entrambi gli aerei non potrebbero essere pieni e la quantità di carburante residua dovrebbe essere minima, con tutti i problemi di sicurezza che ne deriverebbero nel caso in cui l'aereo dovesse restare in volo per un periodo superiore a quello previsto.

È chiaro che non si parla dei problemi di sicurezza, in modo da poter giocare tutte le carte a favore dell'aeroporto e per legittimarlo prima del referendum.

Nelle vicinanze dell'aeroporto di Bolzano si trovano centri densamente abitati come Bolzano e Laives. O alla Giunta provinciale e ai fautori dell'aeroporto non gliene importa nulla o vogliono ingannare l'opinione pubblica. Questi due tipi di velivolo, presentati nel piano come futuri aerei da utilizzare a Bolzano, rappresentano un rischio per la sicurezza dato che la pista di Bolzano è relativamente corta, e sussistono perplessità circa il loro utilizzo effettivo. Un'altra variante sarebbe quella di programmare comunque un ulteriore allungamento della pista.

La lunghezza regolare della pista dovrà essere di 1.462 metri. Solo così si entrerà nella categoria 2C. La speranza è però quella di poter sfruttare una pista asfaltata più lunga.

Ci si dimentica però di alcuni aspetti importanti: si tratterebbe di una situazione straordinaria permanente, non ammessa dagli standard di sicurezza. Anche l'esperto dell'aeroporto che ha presentato il piano, ha dovuto ammettere, rispondendo alle domande dei giornalisti, che le linee aeree dovranno decidere se far decollare e atterrare i propri velivoli a Bolzano vista l'insufficiente lunghezza della regolare pista di decollo/atterraggio.

Con una pista più lunga, l'aeroporto finirebbe in una categoria superiore, il che comporterebbe maggiori spese per la sicurezza, disposizioni di sicurezza più severe e costi molto più alti. Tutto ciò a Bolzano non otterrebbe mai le necessarie autorizzazioni.

Anche l'esperto dell'ACV ha dovuto ammettere che questi due tipi di aereo a Bolzano non troveranno le

nicht die idealsten Bedingungen vorfinden.

Die ganze Wahrheit ist noch bedenklicher.

Boeing 737-700 – Turbofantrieb (Düsenantrieb)

149 Passagiere

Je höher gelegen ein Flugplatz, desto länger die Startstrecke.

Tanks müssen bei Landung ziemlich leer sein, bei Start nicht halbvoll, was die Reichweite einschränkt. Die Startstrecke muss jedenfalls mindestens 1.700 Meter betragen – Bozen soll auf 1.462 Meter ausgebaut werden.

Die Landestrecke muss mindestens über 1.400 Meter sein, dabei darf das Flugzeug aber nur mehr eine Restmenge von Treibstoff haben und darf nicht voll beladen sein.

Also ist jede Landung ein kalkuliertes Risiko – die Treibstoffmenge kann in Ausnahmefällen zu Problemen führen, z.B. wenn das Flugzeug länger in der Luft bleiben muss, als geplant.

Nicht zu vergessen: In der Nähe des Flughafens liegt ein dicht besiedeltes Gebiet.

Beim Starten muss der Pilot schon eine Reihe von Tricks anwenden und die Maschine darf nur begrenzt beladen sein.

Also werden auch die Starts mit einer 737-700 problematisch.

Quellen:

Direkte bei Flugexperten eingeholte Informationen sowie auch zum Nachlesen:

<http://www.flugzeugdaten.de/plane/boeing-737-700.html>

https://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_737#737_Next_Generation

Airbus A319 – Turbofantrieb (Düsenantrieb)

Das Konzept für Bozen sieht eine A319-100 (33,84 m Länge) vor.

124-165 Passagiere

Diese Maschine hat eine Mindest-Startstrecke bei Höchstabfluggewicht von 1.950 Metern (!) also einen halben Kilometer länger als die Bozner Piste mit 1.462 Metern sein wird. Wird die Maschine nur begrenzt beladen, also mit weniger Passagiere und

condizioni più favorevoli.

Ma la verità, tutta la verità, è ancora più preoccupante.

Boeing 737-700 – motore turbofan (motore a reazione)

149 passeggeri

La lunghezza della pista aumenta con l'altitudine dell'aeroporto.

In fase di atterraggio i serbatoi devono essere quasi vuoti, mentre al decollo pieni per meno della metà, andando così a limitare l'autonomia dei velivoli. La pista di decollo deve essere in ogni caso lunga almeno 1.700 m, mentre per quella di Bolzano è previsto un allungamento a 1.462 m.

La lunghezza della pista di atterraggio deve essere di almeno 1.400 m, ma la quantità di carburante residua deve essere minima e l'aereo non deve essere pieno.

Ogni atterraggio rappresenta quindi un rischio calcolato. In circostanze eccezionali la quantità ridotta di carburante può causare dei problemi, ad esempio se l'aereo deve restare in volo per un periodo superiore a quello previsto.

Non bisogna dimenticare che la zona vicina all'aeroporto è densamente abitata.

Al decollo il pilota deve quindi adoperare una serie di accorgimenti e il velivolo può trasportare soltanto un numero ridotto di passeggeri.

Anche i decolli con un Boeing 737-700 possono perciò essere problematici.

Fonti:

informazioni ricevute direttamente da esperti in materia e consultate sui seguenti siti:

<http://www.flugzeugdaten.de/plane/boeing-737-700.html>

https://it.wikipedia.org/wiki/Boeing_737

Airbus A319 – motore turbofan (motore a reazione)

Il piano elaborato per l'aeroporto di Bolzano prevede l'impiego di aerei A319-100 (33,84 m di lunghezza), che possono trasportare da 124 a 165 passeggeri.

In caso di peso massimo al decollo, questo aeromobile ha bisogno di una pista lunga almeno 1.950 m (!), 500 m in più rispetto alla pista di Bolzano ampliata (1.462 m). Se l'aereo non viene caricato al massimo, vale a dire meno passeggeri e meno car-

weniger Treibstoff, dann sinkt die Startbahnlänge auf über 1.700 Meter. Immer noch länger als die Piste in Bozen. Die Problematik Reichweite und Starticherheit sind dann natürlich evident.

Die Landerollstrecke liegt bei über 1.430 Metern. Auch hier wieder mit der Einschränkung, dass die Maschine nur mehr eine Restmenge Treibstoff geladen haben sollte und auch eine geringere Zahl an Passagieren als zugelassen.

Sicherheitsproblem!

Quellen:

Direkte bei Flugexperten eingeholte Informationen sowie auch zum Nachlesen:

https://de.wikipedia.org/wiki/Airbus-A320-Familie#Technische_Daten

<http://www.flugrevue.de/zivilluftfahrt/flugzeuge/airbus-a319/469500>

Dash 8Q-400 – Turboprop (Propellerantrieb)

Wesentlich geringere Passagierzahl als die Boeing 737-700 und die A319-100 mit rund 70 Sitzplätzen. Diese Maschine braucht eine Startpiste von 1.402 Metern und eine Landestrecke von 1.287 Metern. Aber für diesen Flugzeugtyp bräuchte es keinen Ausbau.

Also Fazit:

Das Flughafenkonzept des Landeshauptmannes (Airport Consulting Vienna-Konzept) will den Flughafen Bozen mit diesen drei Flugzeugtypen schmackhaft machen.

Die beiden Düsenantriebsflugzeuge **Boeing 737-700** und **Airbus A319**, die als **Beispiel im Konzept dienen**, können bis zu 149 bzw. 156 Passagiere transportieren, die Pistenlänge in Bozen reicht aber nicht aus bzw. verursacht bei Starts und Landungen erhebliche Sicherheitsprobleme und könnte für Starts dieser Flugzeugtypen eigentlich nicht benutzt werden.

Flughafen-Entwicklungskonzept: kein Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustandes

Bereits im Zusammenhang mit den im Konzept vorgestellten Flugzeugtypen, die angeblich künftig in Bozen starten und landen sollen, musste der Experte der Wiener Consulting-Firma einräumen, dass auch der künftig erweiterte Flughafen Bozen nicht ideal für einige der vorgestellten Flugzeugtypen sein wird. Der

burante, la lunghezza della pista di decollo scende a 1.700 m. Ancora troppi per la pista di Bolzano. La problematica dell'autonomia in volo e della sicurezza al decollo risulta quindi evidente.

Il percorso di rullaggio seguente l'atterraggio supera i 1.430 m. Anche in questo caso ci sono delle limitazioni che prevedono che i serbatoi possano contenere soltanto un quantitativo residuo di carburante e che il velivolo possa trasportare solo un limitato numero di passeggeri.

Problema di sicurezza!

Fonti:

informazioni ricevute direttamente da esperti in materia e consultate sui seguenti siti:

https://it.wikipedia.org/wiki/Airbus_A320_family

<http://www.flugrevue.de/zivilluftfahrt/flugzeuge/airbus-a319/469500>

Dash 8Q-400 – turboelica (motore a elica)

I 70 posti a sedere di questo aereo sono decisamente inferiori a quelli del Boeing 737-700 e dell'A319-100. Al Dash 8Q serve una pista di decollo di 1.402 m e una pista di atterraggio di 1.287 m. Utilizzando questo tipo di aereo non sarebbe necessario un allungamento della pista.

Quindi:

con questi tre tipi di aereo il piano per l'aeroporto del presidente della Provincia (Airport Consulting Vienna) vuole renderci più appetibile l'aeroporto di Bolzano.

I due aerei con motore a reazione, il **Boeing 737-700** e l'**Airbus A319**, che nel piano servono da **esempio**, possono trasportare fino a 149 e 156 passeggeri rispettivamente. La lunghezza della pista di Bolzano però non è sufficiente, ovvero causerebbe elevati problemi di sicurezza al decollo e all'atterraggio, e non sarebbe utilizzabile nemmeno per il decollo di aerei di questo tipo.

Piano di sviluppo dell'aeroporto: nessuna garanzia o rappresentazione della situazione futura

Già illustrando i tipi di aereo previsti nel piano per l'aeroporto, l'esperto della società di consulenza di Vienna ha dovuto ammettere che anche dopo le modifiche previste alla struttura di Bolzano essa non sarà ideale per i tipi di aereo ipotizzati. L'esperto, che nella sala del Consiglio provinciale insieme al presi-

Experte, der neben Landeshauptmann Kompatscher im Südtiroler Landtag den Landtagsabgeordneten und der Öffentlichkeit ein umfangreiches Konzept vorgestellt hatte, musste darauf verweisen, dass die Frage nach den Start- und Landemöglichkeiten und der Sicherheit erst in Zukunft von den Fluglinien-Unternehmen geklärt werden müssen.

Schaut man auf das gar nicht so Kleingedruckte auf den ersten Seiten des dicken und mit schönen Grafiken versehenen Flughafenkonzepts, mit dem Landesregierung und Mehrheit die Bevölkerung überzeugen wollen, weiterhin Millionen ins Flughafen-Projekt zu stecken, dann muss einem Angst und Bange werden.

Denn in den Haftungsausschluss-Bedingungen auf den ersten Seiten des Konzepts schreibt die Consulting-Firma aus Wien doch tatsächlich, dass man für den Inhalt des Konzepts keine Verantwortung „für die Richtigkeit oder die Vollständigkeit“ übernehme und dass das Konzept „nicht als Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustands oder der künftigen Leistung gewertet werden“ darf.

In einem Konzept einer Expertenfirma, das für die Südtiroler Landesregierung und die Südtiroler Öffentlichkeit als Hauptargument für die weitere Steuergeldfinanzierung des Bozner Flughafens dient, wird bereits auf den ersten Seiten erklärt, dass man für die Richtigkeit oder die Vollständigkeit des Inhalts keine Verantwortung übernehme und das Dokument nicht als Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustands gewertet werden darf.

Haftungsausschlussbestimmungen von Consultingfirmen sind nicht unüblich, aber eine derart ausführliche Relativierung des Inhalts des eigenen Konzepts ist doch ungewöhnlich.

Die Entwickler des landeshauptmännischen Konzepts schicken zwar voraus, dass sie die „*Informationen mit der größten Sorgfalt behandeln, um sicher zu gehen, dass sie vollständig und sinngemäß wider gegeben werden.*“

Aber dann folgt der 19 Zeilen lange Hammer:

...

„*Trotzdem ist anzumerken, dass der Inhalt dieses Dokuments keiner externen Verifizierung unterzogen wurde. ACV übernimmt für sich, ihre Mitarbeiter oder ihre Vertreter keine Verantwortung, Haftung oder Verpflichtung hinsichtlich der Stellungnahmen, die im Rahmen dieser Präsentation getätigt wurden oder*

dente della Provincia Kompatscher ha presentato un piano strategico completo a consiglieri e cittadini, ha segnalato che la questione relativa alle possibilità di decollo e atterraggio e alla sicurezza dovrà essere chiarita in futuro dalle compagnie aeree.

Se si leggono le condizioni di responsabilità – riportate una volta tanto non in calce ma sulla prima pagina del malloppo, graficamente accattivante, con il quale la Giunta e la maggioranza intendono convincere la popolazione a continuare a investire milioni in questo piano – c'è da prendere paura.

Nelle condizioni di esonero da responsabilità riportate nelle prime pagine del piano, la società viennese scrive che non può essere chiamata a rispondere "*per la correttezza o la completezza dei contenuti*" e che il documento "*non può essere inteso come una garanzia o un rappresentazione della situazione futura o della performance futura.*"

In un piano di una società di esperti che la Giunta provinciale adduce ad argomento principale a favore di ulteriori finanziamenti pubblici per l'aeroporto, si mette in chiaro fin da subito che non ci si assume alcuna responsabilità per la correttezza o la completezza dei contenuti e che il documento non è da intendersi come garanzia o rappresentazione della situazione futura.

Le clausole di esclusione di responsabilità delle società di consulenza non sono una rarità, ma una così dettagliata relativizzazione del proprio piano è piuttosto inconsueta.

Gli ideatori del piano kompatscheriano premettono di trattare queste "*informazioni con la massima cura, per assicurarsi che esse vengano riportate in modo completo e fedele.*"

Ma il bello arriva ora:

“*Ciononostante va rilevato che il contenuto del presente documento non è stato sottoposto ad alcuna verifica esterna. ACV non assume per sé, per i suoi collaboratori o i suoi rappresentanti alcuna responsabilità, garanzia o impegno per quanto attiene ai pareri espressi in questa presentazione o per even-*

etwaiger Fehler oder dem Unterlassen von Informationen. Außerdem sind die ACV, ihre Mitarbeiter oder Vertreter in Hinblick auf die Richtigkeit oder die Vollständigkeit des Inhalts des vorliegenden Dokuments nicht zur Verantwortung zu ziehen.

Besonders – aber nicht ausschließlich – gilt dies für Prognosen, Annahmen, Projektionen, Schätzungen, Vorhersagen, oder Zielvorgaben, die darin enthalten sind. Folglich darf dieses Dokument nicht als Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustands oder der künftigen Leistung gewertet werden. Ist-daten und Bestandsanalysen und ihre zeitliche Entwicklung, sowie diesbezügliche Stellungnahmen müssen als Vorhersagen oder Richtlinien für die Zukunft und zukünftige Resultate gewertet werden.“

...

Natürlich erwartet niemand, dass alle Teile des Konzepts zu 100 Prozent so eintreten, wie beschrieben. Aber dass die Tendenz stimmt, dass konkrete Angaben über Fluggastzahlen, Flugzeugtypen, Bilanzentwicklungen eintreten, davon sollte man bei einem Konzept, über das schließlich die Bevölkerung Südtirols abstimmen muss, schon überzeugt sein.

Fazit:

Laut eigenen Angaben der Entwickler

- wurde das Konzept keiner externen Verifizierung unterzogen, also nicht unabhängig überprüft;
- übernimmt man keine Verantwortung hinsichtlich der Stellungnahmen oder etwaiger Fehler oder dem Unterlassen von Informationen (!);
- geht man soweit auf Distanz, dass niemand in der Firma in Hinblick auf Richtigkeit oder Vollständigkeit zur Verantwortung zu ziehen ist;
- besonders relativ sind Prognosen, Annahmen, Projektionen, Schätzungen, Vorhersagen, oder Zielvorgaben (aber allein darauf basiert das Landeshauptmann-Flughafen-Konzept);
- das Konzept darf nicht als Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustands gewertet werden.

Landeshauptmann Kompatscher und die Flughafen-Lobby legten das Konzept sozusagen als „heiliges Buch“ des künftigen Flughafenaufschwungs vor und werben damit um die Stimmen der Südtiroler bei der Volksbefragung im Juni 2016. Aber ob Südtirols Steuerzahler auf ein derart spekulatives Konzept, das sich selbst auf den ersten Seiten schon relativiert, bauen sollten, ist fraglich. Wenn man schon bei der ersten konkreten Frage zu den Flugzeugtypen auf Sicherheitsentscheidungen der Airlines verweisen muss dann sollte man sehr genau überlegen, ob

tuali errori od omissioni di informazioni. Inoltre ACV, i suoi collaboratori o rappresentanti non possono essere chiamati a rispondere per la correttezza o completezza dei contenuti del presente documento.

Ciò vale in particolare – ma non esclusivamente – per prognosi, ipotesi, proiezioni, stime, previsioni, obiettivi contenuti nel documento. Di conseguenza il presente documento non può essere inteso come una garanzia o una rappresentazione della situazione futura o della performance futura. I dati attuali e le analisi della situazione di fatto e della sua evoluzione temporale, nonché i pareri espressi al riguardo devono essere considerati previsioni o linee guida per il futuro e per i risultati futuri.”

Ovviamente non si pretende che tutto ciò che il piano ipotizza si realizzi al 100%, ma sarebbe il minimo esigere che le tendenze siano corrette e che i dati concreti sul numero di passeggeri, sulla tipologia degli aerei e sullo sviluppo economico siano realistici, trattandosi di un piano che verrà sottoposto al voto popolare.

Conclusione

Secondo le dichiarazioni degli stessi ideatori

- il piano non è stato sottoposto ad alcuna verifica esterna, ovvero a un controllo indipendente;
- non ci si assume quindi alcuna responsabilità per quanto attiene ai pareri espressi o per eventuali errori oppure omissioni di informazioni (!);
- si prendono talmente le distanze che nessuno può essere ritenuto responsabile per quanto riguarda la correttezza o la completezza dei dati;
- ciò vale in particolare per prognosi, ipotesi, proiezioni, stime, previsioni od obiettivi, ma è appunto unicamente su di essi che si basa il piano per l'aeroporto del presidente della Provincia;
- il piano non può essere inteso come una garanzia o una rappresentazione della situazione futura.

Il presidente della Provincia Kompatscher e la lobby pro aeroporto hanno presentato il piano come condizione imprescindibile del futuro "decollo" dell'aeroporto, cercando di guadagnarsi l'appoggio della popolazione per il referendum che si terrà a giugno 2016. Ma c'è da chiedersi se i contribuenti altoatesini debbano puntare su un piano così campato in aria e che si autorelativizza fin da subito. Se già alla prima domanda concreta sui tipi di velivolo si rimanda alle decisioni in materia di sicurezza delle compagnie aeree, bisogna riflettere attentamente se sia il caso

man in dieses Flughafenkonzept noch Steuergelder investieren soll.

Besonders „nett“ ist dann auch noch der Abschluss der Haftungsbedingungen:

„Die ACV übernimmt keine Verantwortung für einen etwaigen Verlust, der sich für Dritte ergibt, die sich auf die Ergebnisse des Dokuments, von dem sie über den Kunden unterrichtet wurden, verlassen haben.“

Der „Dritte“ wäre in diesem Fall dann wohl auch der Steuerzahler. Die ACV übernimmt keine Verantwortung für Verluste, der Landeshauptmann dann wohl auch nicht und der „Dritte“ ist der Steuerzahler, der sich möglicherweise auf die Ergebnisse des Konzepts verlassen und bei der Volksbefragung mit Ja gestimmt hat. Der zahlt dann, das ist klar, das hätte nicht eigens erwähnt werden müssen.

gez. Landtagsabgeordneter
Andreas Pöder

di investire altri soldi pubblici in questo piano.

È molto “simpatica” anche la conclusione delle clausole di responsabilità:

“ACV non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite derivanti da terzi che hanno fatto affidamento sui risultati del documento di cui sono stati informati tramite il cliente.”

I “terzi”, in ultima analisi, sono i contribuenti. ACV non si assume alcuna responsabilità per le perdite – il presidente della Provincia probabilmente nemmeno – e i “terzi” sono i contribuenti che si sono fidati dei risultati del piano e hanno dato il loro voto favorevole al referendum. Che siano poi loro a dover pagare, non c’era bisogno di specificarlo.

f.to consigliere provinciale
Andreas Pöder