



Bozen, 12.11.2015

Bolzano, 12/11/2015

## MINDERHEITENBERICHT ZUM LANDESGESETZENTWURF

Nr. 60/15

---

### FLUGHAFEN: EINE VERLORENE WETTE

Zum ersten Mal in der Geschichte des Südtiroler Landtages wird ein Gesetzentwurf mit völlig ungewissen Auswirkungen vorgelegt, der – mit anderen Worten – in dieser Zeit der Entscheidungsfindung auf erst in Zukunft und **nicht derzeit überprüfbaren Annahmen** fußt. In der Tat wird davon ausgegangen, dass der Flughafen Bozen – sollte der Gesetzentwurf durch eine Volksbefragung 2016 bestätigt werden – in den darauf folgenden fünf Jahren, also „ab dem 1. Januar 2022“ das Mindestziel von 170.000 Passagieren erreichen wird. Die Landesregierung möchte nun dazu ermächtigt werden, für insgesamt fünf Jahre weitere 2,5 Millionen Euro jährlich (insgesamt 12,5 Millionen) und in den darauf folgenden Jahren 1,5 Millionen in diese Infrastruktur zu investieren.

Wir – und im Juni 2016 die gesamte Bevölkerung – werden also aufgerufen, eine Entscheidung nicht so sehr aufgrund realer Gegebenheiten zu fassen, sondern ganz einfach auf gut Glück die Würfel zu werfen und auf einen positiven Ausgang zu hoffen. Wir werden also aufgerufen, um unsere Zukunft zu pokern. Es ist eine Strategie der ewigen Ankündigungen, die zum Gesetz erhoben und zum Gegenstand einer Volksbefragung gemacht wird.

Leider sind bei derartigen Wetten - wie immer beim Glücksspiel - die Bürgerinnen und Bürgerinnen auf jeden Fall die Verlierer. Denn:

#### 1. Sollte die Rechnung der Landesregierung

## RELAZIONE DI MINORANZA SUL DISEGNO DI LEGGE PROVINCIALE

N. 60/15

---

### AEROPORTO: UNA SCOMMESSA PERDENTE

Per la prima volta al Consiglio provinciale viene sottoposto un disegno di legge puramente aleatorio, che si basa cioè su **ipotesi non verificabili** oggi, mentre stiamo per prendere una decisione, ma solo nel futuro. Si ipotizza infatti che, ammesso che nel 2016 il disegno di legge venga approvato nel referendum, nei cinque anni successivi, cioè “a partire dal 1° gennaio 2022”, l'aeroporto di Bolzano raggiunga l'obiettivo minimo di 170.000 passeggeri. Intanto la Giunta ci chiede intanto di autorizzarla ad investire altri 2,5 milioni all'anno per 5 anni (totale: 12,5 milioni), per poi proseguire con 1,5 milioni negli anni successivi.

Noi oggi, e l'intera popolazione nel giugno 2016, siamo dunque chiamati non a votare su una realtà certa, ma a lanciare i dati sperando nella sorte. Siamo chiamati a un voto per scommessa. È la strategia dell'annuncio fatta legge e referendum.

Purtroppo in questa scommessa, come in tutti i giochi d'azzardo, le cittadine e i cittadini hanno in ogni caso solo da perdere. Infatti:

#### 1. Se il piano della Giunta funzionerà, cioè se nel

**aufgehen**, wenn also 2022 die Mindestzahl von 170.000 Passagieren und innerhalb 2035 jene von 500.000 Passagieren mit 5 bis 6 Flügen pro Stunde bei 12 bis 14 Betriebsstunden täglich erreicht wird, so wird dies auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung, vor allem auf jene des südlichen Teils des Landes, katastrophale Auswirkungen haben.

2. **Sollte hingegen der Plan der Landesregierung fehlschlagen**, wird es ein Desaster für die öffentliche Hand sein, denn wir werden einige Dutzend Millionen Euro für einen Flughafen, der nur Schulden zu produzieren vermag, ausgegeben haben.

Wir sind also gezwungen, zwischen dem Regen und der Traufe zu wählen. So oder so wird die Mehrheit der Bevölkerung das Nachsehen haben und dies nur, weil die Politik auf Biegen und Brechen einen teuren und nicht überlebensfähigen Flughafen aufrecht erhalten will.

In Zeiten, in denen man von der **Schließung von Krankenhausabteilungen** spricht, die der gesamten Bevölkerung, vor allem den ärmeren Bevölkerungsschichten, zugute kommen, ist es geradezu paradox zu glauben, man könne sich einen derartigen Luxus, der nur für eine Elite zugänglich ist, noch leisten.

## ES HAT BEREITS EINE VOLKSBEFragung GEGEBEN

Mit der Volksbefragung im Jahr 2016 ersucht im Grunde genommen die Landesregierung die Bevölkerung, für den Flughafen Bozen **die Probezeit verlängern zu dürfen**, als ob 20 Jahren an Misserfolgen nicht genug wären. 2009 wurde bereits eine Volksbefragung mit einem unmissverständlichen Ergebnis abgehalten: 81 % der Wähler, d.h. 114.000 Menschen, sprachen sich für die sofortige Unterbrechung jeglicher Finanzierung des Flugverkehrs durch das Land aus. Die Volksbefragung wurde allerdings für nichtig erklärt, da wegen der fehlenden 6.900 Stimmen das Quorum nicht erreicht wurde, womit die Stimmen von 150.000 Bürgern und Bürgerinnen im Papierkorb landeten.

Die Kampagne gegen die Volksbefragung wurde von der Landesregierung selbst forciert - angeführt durch den damaligen LH Durnwalder, der versuchte, besonders auf die italienischsprachige Wählerschaft einzuwirken. Tatsächlich trug die Bozner Wähler-

2022 saranno superati i 170.000 passeggeri e verso il 2035 si andrà verso i 500.000 passeggeri, con 5-6 voli all'ora per 12-14 ore al giorno - ciò sarà una catastrofe per l'ambiente e la salute della popolazione, soprattutto nella parte sud della provincia.

2. **Se invece il piano della Giunta fallirà**, allora sarà una catastrofe per le finanze pubbliche, perché avremo speso ancora decine di milioni per un aeroporto da cui non si alza nulla se non i debiti.

L'alternativa è dunque tra la padella e la brace. In ogni caso la stragrande maggioranza dei cittadini e cittadine ne uscirà scottata solo perché la politica si ostina a mantenere in vita un aeroporto costoso e fallimentare.

In un periodo in cui si parla di **chiudere reparti di ospedale**, che servono all'intera popolazione e soprattutto ai meno agiati, è paradossale pensare di poterci permettere ancora questo lusso riservato a un'élite.

## IL REFERENDUM C'È GIÀ STATO

Col referendum del 2016 la Giunta in sostanza chiede alla popolazione **un ulteriore periodo di prova** per l'aeroporto di Bolzano, come vent'anni di fallimenti non fossero un test sufficiente. Anche un referendum c'è già stato nel 2009 e il risultato fu inequivocabile: l'81% dei votanti, cioè 114.000 persone, votarono per interrompere immediatamente ogni finanziamento provinciale al traffico aereo. Quel referendum fu invalidato perché mancarono solo 6.900 voti per raggiungere il quorum e questo bastò per buttare nel cestino il voto di 150 mila persone.

Ad alimentare la campagna astensionistica fu la stessa Giunta provinciale, Durnwalder in testa, con una particolare insistenza nei confronti della popolazione di lingua italiana. E infatti a determinare il mancato quorum fu Bolzano, dove andò a votare solo il

schaf zum fehlende Quorum maßgeblich bei: Dort folgten nämlich nur 25 % der Wähler und Wählerinnen dem Wahlauf Ruf, während das Quorum im Eisacktal, Wipptal, Pustertal und im Vinschgau weit überschritten und im Überetsch-Unterland mit 39,8 % und im Burggrafenamt mit 37,9 % nur knapp verfehlt wurde.

Es war also eine Volksbefragung, aus der **ein deutliches Nein zum Flughafen hervorgegangen ist**. Wir vertrauen darauf, dass 2016 die Südtiroler Bevölkerung erneut ihren Willen kundtun und einen Schlusstrich unter der unrühmlichen Geschichte des Bozner Flughafens ziehen wird.

**DER NEUE PLAN: WIE GEHABT ODER SOGAR NOCH SCHLIMMER**

Die Gesetzesvorlage gründet auf dem von der Landesregierung genehmigten "Entwicklungskonzept", das auf den ersten Blick **eine aufgewärmte Suppe** aus alten Fünfjahresplänen zu sein scheint, welche die vergangenen Landesregierungen regelmäßig absegneten und dann wieder zurücknahmen. Die dabei angewandte Logik ist immer die gleiche: eine längere Landebahn, größere Flugzeuge und mehr Marketing, um die nötigen Passagiere anzuwerben. Die jetzige Landesregierung hätte sich die 160.000 € für das Entwicklungskonzept 2015 sparen können.

Doch das ist nur die Spitze des Eisbergs. Nehmen wir die Eckdaten unter die Lupe, so ist es augenscheinlich, dass das Konzept 2015 **die strategischen Fehler der Vergangenheit nicht nur** wiederholt, **sondern sogar noch gröbere Fehlritte** begeht. Diese Landesregierung hat nämlich für den Flughafen weit größere Pläne als Durnwalder sie hatte, und das spricht Bände.

Vergleichen wir nun den letzten Masterplan von 2011, der unter Durnwalder und dem damaligen Landesrat Widmann ausgearbeitet wurde, mit dem Entwicklungskonzept, wie in der folgenden Tabelle zusammenfassend dargelegt:

	<b>MASTERPLAN 2011 MASTERPLAN 2011</b>	<b>ENTWICKLUNGSKONZEPT PIANO di SVILUPPO 2015</b>
LANDEBAHN PISTA	1.406 m	1.462 m

25%, mentre il quorum fu ampiamente superato in Val d'Isarco e Alta val d'Isarco, in Pusteria, in Venosta e sfiorato nell'Oltradige-Bassa Atesina (39,8%) e nel Burggraviato (37,9%).

Un referendum dunque ha già **ampiamente bocciato l'aeroporto**. Abbiamo fiducia che nel 2016 la volontà popolare si farà di nuovo sentire e metterà fine alla ingloriosa storia dello scalo aereo di Bolzano.

**IL NUOVO PIANO: COME PRIMA, ANZI PEGGIO**

Alla base della presente proposta di legge sta un "piano di sviluppo" approvato dalla Giunta provinciale che, a prima vista, sembra **una minestra riscaldata** di precedenti piani che a scadenza quinquennale le passate Giunte hanno varato regolarmente, per poi essere regolarmente smentite. La struttura logica in effetti è rimasta sempre la stessa: pista più lunga per aerei più grandi e più marketing per cercare di riempirli. La Giunta attuale poteva anche risparmiarsi i 160.000 € spesi per il Piano di sviluppo 2015.

Ma questo solo a prima vista. Se analizziamo bene i dati essenziali, scopriamo che il Piano 2015 ripete sì **la logica errata del passato, ma in dimensioni ingigantite**. La Giunta attuale infatti ha per l'aeroporto progetti più faraonici di Durnwalder, il che è tutto dire.

Limitiamoci al confronto con l'ultimo Masterplan, quello del 2011, elaborato da Durnwalder e dall'allora assessore Widmann, riassunto nella seguente tabella:

FLÜGE	Nach Rom + weitere 3 Flugdestinationen, z. B. Wien, Frankfurt, Zürich; Einige ausfliegende Charterflüge insb. im Sommer.	Nach Rom + mindestens weitere 3 HUB-Destinationen, z.B. Wien, Frankfurt, Zürich; + 5 Flugverbindungen zu regionalen Flughäfen, z. B. Warschau, Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Paris; + 4 einfliegende Charterflüge, z. B. aus Dänemark, London, Moskau, Stockholm + 8 ausfliegende Charterflüge, z. B. Ibiza, Mallorca, Kreta, Cagliari, Olbia, Catania, Lamezia, Dubrovnik.
VOLI	Per Roma + altre 3 destinazioni, ad es. Vienna, Francoforte, Zurigo; Alcuni Charter in uscita soprattutto d'estate.	Per Roma + almeno altri 3 HUB, ad es. Vienna, Francoforte, Zurigo; + 5 collegamenti a aeroporti regionali, ad es. Varsavia, Belino, Amburgo, Düsseldorf, Parigi; + 4 Charter in entrata, per es. da Danimarca, Londra, Mosca, Stoccolma; + 8 Charter in uscita, per es. verso Ibiza, Maiorca, Creta, Cagliari, Olbia, Catania, Lamezia, Dubrovnik.
FLUGZEUGE	Flugzeugtyp mit max. 90 Sitzplätzen; keine Billigflüge; keine größeren Flugzeuge, etwas Boeing 737.	Dash 8Q-400 mit 80 Sitzplätzen; Boeing 737-700 mit 149 Sitzplätzen; Airbus A-319 mit 156 Sitzplätzen; Billigfluglinien wie Easy Jet und Germanwings (die bereits Innsbruck anfliegen).
AEREI	Modelli da massimo 90 posti; No Low Cost; No grandi aerei tipo Boeing 737.	Dash 8Q-400 da 80 posti; Boeing 737-700 da 149 posti; Airbus A-319 da 156 posti; Compagnie Low Cost come Easyjet e Germanwings (già operative a Innsbruck).
FLUGZEITEN ORARIO VOLI	6:30 – 23:00	6:00 – 23:00 für Linienflüge/per aerei di linea; 7:00 – 22:00 für Charterflüge/per charter.
PASSAGIERE	bis zu 300.000	2022 mindestens 170.000; mittelfristig: 300.000; 2035: 500.000.
PASSEGGERI	fino a 300.000	Nel 2022 almeno 170.000 A medio termine: 300.000 Nel 2035: 500.000.
WEITERE EINHÄHMEN		20 % des Umsatzes durch Handelstätigkeiten, Gastronomie und weitere Non-Aviation-Tätigkeiten.

ALTRI INTROITI		20% del fatturato da commercio, ristorazione e altre attività non-aviation.
WEITERE MASS-NAHMEN	Ausbau der Marketingtätigkeiten	Ausbau der Marketingtätigkeiten
ALTRE MISURE	Potenziare Marketing	Potenziare Marketing

**GESUNDHEITS- UND UMWELTSCHÄDEN**

Im Vergleich zu den vergangenen Plänen zielt das Konzept 2015 auf den Ausbau der Kapazitäten ab: **mehr Flüge, mehr Flugverbindungen, größere Flugzeuge**. Das meint eigentlich die Landesregierung, wenn sie von einem „funktionierenden Flughafen“ spricht. Für uns heißt dies hingegen mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung, mehr Umwelt- und Gesundheitsschäden.

Aus diesem Grund ist es äußerst bedenklich, dass das Konzept 2015 **den Faktor Mensch und Natur völlig ausklammert**. In der Tat berücksichtigt das gesamte Konzept lediglich den wirtschaftlichen Aspekt. Ganze Seiten voller Graphiken, Statistiken und Hochrechnungen, doch keine von ihnen beinhaltet Daten zu den Auswirkungen des Flugverkehrs auf Gesundheit und Umwelt – wobei Letzterer bis zur gänzlichen Ausschöpfung der Kapazitäten des Bozner Flughafens ausgebaut werden soll.

Eine Analyse der Auswirkungen auf die Bevölkerung und auf die Umwelt wäre angebracht und notwendig gewesen. Das Areal um St. Jakob befindet sich in der Mitte des Bozner Talkessels, die Start- und Landebahn ist gegen Süden ausgerichtet, was eine katastrophale Auswirkung auf das Überetsch und das Unterland hat.

Dabei handelt es sich um das am dichtesten bevölkerte Gebiet Südtirols. 180.000 Einwohner auf 475 km<sup>2</sup> mit einer Bevölkerungsdichte von **377 Einwohnern pro km<sup>2</sup>** d.h., dass auf 6,4 % des Landesgebietes 35 % der Bevölkerung konzentriert sind. Zum Vergleich: Der Vinschgau hat 24,5 Einwohner pro km<sup>2</sup>, das Pustertal 39, das Burggrafenamt 91 und das gesamte Eisacktal 56.

Auf diesem Gebiet konzentriert sich bereits eine **hohe Anzahl an Belastungsquellen für die Umwelt**: die Autobahn mit der drohenden Einführung der dritten Fahrspur, die SS 12, der

**IL DANNO ALLA SALUTE E ALL'AMBIENTE**

Il Piano 2015 rappresenta quindi un salto di quantità rispetto al passato: **più voli, più linee, aerei più grandi**. Questo significa per la Giunta provinciale “un aeroporto che funzioni”. Per noi invece significa: più rumore, più inquinamento, più danni all’ambiente, più rischi per la salute delle cittadine e dei cittadini.

Per questo motivo è molto grave che nel Piano 2015 **il fattore umano e quello naturale non siano stati affatto considerati**. Il piano è concepito tutto e solo dal punto di vista dell’economia. Pagine e pagine di grafici, statistiche, proiezioni: nessuna di questi riguarda gli effetti sull’ecologia e sulla salute di un traffico aereo che si vuole spingere fino ai limiti delle capacità dell’aeroporto.

Una valutazione dell’impatto di tutto questo sulla popolazione e sulla natura sarebbe stato doveroso. L’area di San Giacomo è al centro della conca di Bolzano, il corridoio di decollo e atterraggio sono entrambi orientati a sud e impattano in modo sconvolgente sulla Bassa Atesina e sull’Oltradige.

Si tratta del territorio più densamente popolato della nostra provincia: 180.000 abitanti su 475 km<sup>2</sup>, per una densità di **377 abitanti per km<sup>2</sup>**. Sul solo 6,4% del territorio provinciale si condensa il 35% della popolazione. Un confronto: la Venosta ha 24,5 abitanti per km<sup>2</sup>, la Pusteria 39, il Burggraviato 91, tutta la Val d’Isarco 56.

Si tratta di un territorio dove si concentrano già un **numero elevato di fonti inquinanti**: l’autostrada con la 3a corsia che avanza, la SS 12, l’inceneritore, il depuratore, la ferrovia, la discarica provinciale, il

Müllverbrennungsofen, die Kläranlage, die Bahnlinie, die Landesmülldeponie, der Safety Park mit der Go-Kart-Bahn, die Industriezonen von Bozen, Leifers und Steinmannwald, die Zulaufstrecken des BBT mit den geplanten 250 Zügen am Tag, die Pendlerströme mit Zigtausenden Fahrten pro Tag und schließlich der Flughafen.

Dem geplanten Flughafenausbau fällt somit ein Teil Südtirols – das Gebiet zwischen Bozen und Salurn zum Opfer, ohne irgendwelchen Nutzen für das restliche Landesgebiet.

Der durch den Flughafen erzeugte **Lärm** ist dabei die gravierendste Belastungsquelle. Aus zahlreichen Studien geht hervor, dass ein Zusammenhang zwischen Flughafenlärm und dem Auftreten von Bluthochdruck, Herz-Kreislauferkrankungen sowie der Beeinträchtigung der kognitiven Fähigkeiten bei Kindern besteht.

Eine **Studie über die Bewohner von Siedlungsgebieten nahe Heathrow** (London) hat gezeigt, dass es dort vermehrt zu Krankenhauseinlieferungen wegen Schlaganfällen und Herz-Kreislauferkrankungen gekommen ist (*Hansell, Blangiardo, Fortunato et al. Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: small area study*), während aus einer anderen Studie hervorgeht, dass für die Bewohner von Ortschaften in der Nähe von 89 Flughäfen Nordamerikas ein erhöhtes Risiko besteht, wegen einer Herz-Kreislauferkrankung eingeliefert zu werden (*Correia et al., Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: multi-airport retrospective study*).

Im Rahmen der von der Europäischen Union finanzierten **HYENA-Studie** (*Hypertension and Exposure to Noise near Airports*) wurden 4.891 Personen zwischen 45 und 70 Jahren befragt, die in der Nähe von 6 großen Flughäfen einiger europäischen Großstädte wohnten (London, Berlin, Amsterdam, Athen und Stockholm sowie, für Italien, Mailand-Malpensa), wobei deren Blutdruck gemessen wurde; aus der Erhebung ging ein Kausalzusammenhang zwischen dem Auftreten von Bluthochdruck und der durch den Flughafen erzeugten Lärmbelastung hervor.

Mit dem **Forschungsprojekt SERA Italia** (*Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale*), das die Universitäten und die Gesundheitseinrichtungen der

Safety Park con la pista di go kart, le zone industriali di Bolzano, Laives e Pineta, le tratte d'accesso del BBT con i previsti 250 treni al giorno, i flussi pendolari di decine di migliaia di viaggi al giorno – e poi, appunto, l'aeroporto.

La decisione di potenziare l'aeroporto equivale a sacrificare una parte del Sudtirolo, l'area tra Bolzano e Salorno, senza nessun vantaggio per il resto della provincia.

L'inquinamento fondamentale provocato dall'aeroporto è il **rumore**. Un gran numero di studi dimostrano l'incidenza del rumore aeroportuale nell'aumento di ipertensione, malattie cardiovascolari e compromissione delle prestazioni cognitive dei bambini.

Uno **studio sui residenti nelle zone limitrofe di Heathrow** (Londra) ha dimostrato un maggior numero di ricoveri per ictus e cardiopatie (*Hansell, Blangiardo, Fortunato et al. Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: small area study*), mentre un altro studio ha riscontrato un eccesso di rischio di ricovero per patologie cardiovascolari tra i residenti nei pressi di 89 aeroporti del Nord America (*Correia et al., Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: multi-airport retrospective study*).

**Lo studio HYENA** (*Hypertension and Exposure to Noise near Airports*), finanziato dall'Unione europea, ha intervistato e misurato la pressione a 4.891 persone tra i 45 e i 70 anni, residenti nei pressi di 6 grandi aeroporti di altrettante città europee (Londra, Berlino, Amsterdam, Atene, Stoccolma, e, per l'Italia, Milano-Malpensa) mettendo in luce un'associazione tra ipertensione ed esposizione al rumore aeroportuale.

**Il progetto di ricerca SERA Italia** (*Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale* condotto dalle università e le strutture sanitarie delle aree esaminate) ha

untersuchten Gebiete durchführten, wurden 2014 die Auswirkungen von Lärm und Luftverschmutzung auf jene Menschen unter die Lupe genommen, die in der Nähe der Flughäfen Turin-Caselle, Pisa-San Giusto, Venedig-Tessera, Mailand-Linate, Mailand-Malpensa und Rom-Ciampino leben. Es wurde dabei geschätzt, dass bei 73.272 Menschen, die einem durch den Flugverkehr verursachten Lärmpegel von über 55 dB ausgesetzt waren jährlich, zusätzlich 4.607 Fälle von Bluthochdruck und 3,4 Fälle von akuten Miokardinfarkten auftreten, und außerdem 9.789 Patienten unter Lärmstress und 5.084 unter Schlafstörungen leiden. Die Autoren dieser Studie kommen zu folgendem Schluss: *"Die durch die Flughäfen erzeugte Lärmbelästigung und Luftverschmutzung stellen ein Umweltproblem dar, das die öffentliche Gesundheit der betroffenen Bevölkerung ernsthaft gefährdet, sodass eine regelmäßige epidemiologische Untersuchung über den Gesundheitszustand der Einwohner dieser Gebiete sowie dringende Schutzmaßnahmen zugunsten der betroffenen Bürger und Bürgerinnen zur Verringerung derartiger Belastungen, etwa eine drastische Reduzierung der Flüge, notwendig sind."* Wir hingegen schicken uns an, mehr Flüge und größere Flugzeuge vorzusehen.

Schwieriger ist es festzulegen, inwieweit der Flugverkehr zur **Luftverschmutzung** in Gebieten nahe eines Flughafens beiträgt, zumal sich in diesen Gebieten Straßenverbindungen mit einem hohen Verkehrsaufkommen befinden – meistens ist nämlich der Straßen- und Autobahnverkehr der Hauptverursacher von Schadstoffemissionen. Das kennen wir auch von Bozen.

Allerdings haben genauere, in einigen europäischen Flughäfen durchgeführte Langzeitmessungen gezeigt, dass während der Start- und Landephase oft die Emissionen von CO<sub>2</sub>, CO, Ce, NO<sub>x</sub>, Feinstaub und anderen chemisch-organischen Schadstoffen stark zunehmen.

Folglich wird ein stärkerer Flugverkehr im Talkessel zwischen Bozen und Salurn zu einer erhöhten Luftverschmutzung führen; es ist daher blanker Zynismus zu behaupten, dieses Gebiet weise eh schon eine hohe Umweltbelastung auf, sodass eine prozentuell leichte Zunahme der Schadstoffe nicht mehr viel ausmache.

Dies ist die Situation auf lokaler Ebene. Wollen wir

valutato nel 2014 gli effetti del rumore e dell'inquinamento atmosferico tra i residenti nei pressi degli aeroporti di Torino-Caselle, Pisa-San Giusto, Venezia-Tessera, Milano-Linate, Milano-Malpensa e Roma-Ciampino. È stato stimato che, ogni anno, tra le 73.272 persone esposte a livelli di rumore aeroportuale superiori a 55 dB in prossimità degli aeroporti studiati si verificano 4.607 casi addizionali di ipertensione, 3,4 casi di infarto miocardico acuto, 9.789 persone soffrono di stress da rumore e 5.084 disturbi del sonno. Concludono gli autori dello studio: *"L'inquinamento acustico e atmosferico originato dagli aeroporti è un problema ambientale di assoluta rilevanza per la salute pubblica delle popolazioni interessate e giustifica l'esigenza di una valutazione epidemiologica periodica dello stato di salute dei residenti, nonché l'urgenza di programmi di intervento atti a ridurre l'esposizione della popolazione, quali la riduzione drastica del numero di voli"*. Noi invece i voli vogliamo aumentarli, e con aerei più grandi.

Più complessa la valutazione dell'incidenza del traffico aereo sull'**inquinamento dell'aria** nelle aree intorno agli aeroporti. Essendo queste aree vicino a grandi arterie di traffico, di solito sono strade e autostrade le principali fonti di emissioni inquinanti. A Bolzano accade la stessa cosa.

Tuttavia, le misure più accurate e protratte nel tempo in diversi aeroporti europei hanno permesso di evidenziare frequenti e intensi picchi delle emissioni di CO<sub>2</sub>, CO, Ce, NO<sub>x</sub>, particelle sospese, e un numero variabile di sostanze chimiche organiche, imputabili alle fasi di decollo e di atterraggio dei velivoli.

Un traffico aereo potenziato nella conca tra Bolzano e Salorno darà dunque il suo contributo all'aumento dell'inquinamento dell'aria, ed è un calcolo di puro cinismo quello che dice che, essendo l'area già molto inquinata, qualche punto percentuale in più o meno di veleni dispersi nell'aria non farà differenza.

Questo per quanto riguarda l'aspetto locale. Se poi

das Ganze aus globaler Sicht betrachten und die Verantwortung unserem Planeten Erde gegenüber übernehmen, so müssen wir in Betracht ziehen, dass der Flugverkehr für die höchsten Treibgasemissionen pro km und Passagier verantwortlich ist. Folgende Daten über die Auswirkungen der verschiedenen Verkehrssysteme auf die Umwelt wurden uns von der Landesregierung selbst geliefert:

TREIBHAUSGASEMISSIONEN – CO <sub>2</sub> EMISSIONI DI GAS SERRA – CO <sub>2</sub>	
BAHN TRENO	40 Gramm pro km 40 grammi al Km
BUS BUS	20 Gramm pro km 20 grammi al Km
FLUGZEUG AEREO	380 Gramm pro km 380 grammi al Km

Gerade deswegen wird nach dem Verkehrsprotokoll der „**Alpenkonvention**“, das auch in Südtirol Anwendung findet, der Bau von Flughäfen bzw. der Ausbau dieser Infrastrukturen als negativ bewertet.

Es ist klar, dass Südtirol mit einer derartigen Entwicklung des Flugverkehrs kein Klimaland werden kann.

#### DER SCHADEN ZULASTEN DES ÖFFENTLICHEN HAUSHALTES

Der Flughafen Bozen hat es noch nie geschafft, schwarze Zahlen zu schreiben. Aus offiziellen Daten wissen wir, dass dieses Abenteuer das Land bisher 120 Millionen Euro gekostet hat; dies entspricht durchschnittlich 7,5 Millionen jährlich.

**Das strukturelle Defizit** wurde durch die Steuern der unserer Bürger und Bürgerinnen, direkte Finanzierungen, Kapitalerhöhungen zur Abdeckung der Verluste sowie durch die Übernahme der mit dem Flugverkehr zusammenhängenden Tätigkeiten zur Finanzierung von Infrastrukturen und Flügen ausgeglichen.

vogliamo prendere in considerazione quello globale, e la nostra responsabilità verso il pianeta, allora dobbiamo tenere conto che il traffico aereo è uno di quelli che emettono più gas serra, considerando la relazione tra emissioni e km per passeggero. Questi i dati, fornitici dalla stessa Giunta provinciale, sugli effetti sull'ambiente dei diversi sistemi di trasporto:

Anche per questo motivo il protocollo trasporti della „**Convenzione delle Alpi**“, nel cui ambito di applicazione rientra anche il Sudtirolo, giudica negativamente la nuova realizzazione di aeroporti e l'ampliamento di quelli esistenti.

Certamente la nostra Provincia non diventerà Klimaland a bordo di un aereo in partenza da San Giacomo.

#### IL DANNO ALLE FINANZE PUBBLICHE

L'aeroporto di Bolzano non ha mai chiuso in pareggio. Oggi sappiamo finalmente da dati ufficiali, che questa avventura aerea è costata finora alla Provincia 120 milioni di euro, cioè in media 7,5 milioni all'anno.

**Il deficit strutturale** è stato coperto attingendo al denaro pubblico delle cittadine e dei cittadini, attraverso finanziamenti diretti, ricapitalizzazioni a ripiano perdite, assunzione in proprio di costi legati all'attività aeroportuale per finanziare le infrastrutture, il finanziamento dei voli e per coprire il deficit strutturale.

**DIREKTE AUSGABEN DES LANDES FÜR DEN FLUGHAFEN BOZEN  
SPESA DIRETTA DELLA PROVINCIA PER L'AEROPORTO DI BOLZANO**

	Einbringung STA 1999 Conferimento STA 1999	1999	2000
Gesamtinvestition Totale investimenti	14.261.495	4.650.262	2.905.560
Deckung Kapitalaufstockung Copertura con aumento capitale		1.239.262	1.439.885
Brandschutzdienst Servizio antiincendio		920.347	989.541
	2001	2002	2003
Gesamtinvestition Totale investimenti	465.358	427.546	152.137
Deckung Kapitalaufstockung Copertura con aumento capitale	1.986.908	1.801.846	1.990.244
Brandschutzdienst Servizio antiincendio	1.034.442	1.096.691	1.153.161
	2004	2005	2006
Gesamtinvestition Totale investimenti	1.817.108	879.311	795.587
Deckung Kapitalaufstockung Copertura con aumento capitale	1.817.333	2.894.755	2.004.075
Brandschutzdienst Servizio antiincendio	1.197.692	1.230.128	1.262.810
	2007	2008	2009
Gesamtinvestition Totale investimenti	339.980	430.342	390.074
Deckung Kapitalaufstockung Copertura con aumento capitale	1.793.064	1.875.840	2.364.692
Brandschutzdienst Servizio antiincendio	1.295.308	1.329.040	1.360.796
Gemeinwirt. Verpflichtung Air Alps Oneri servizio pubblico – Air Alps			88.330

	2010	2011	2012
Gesamtinvestition Totale investimenti	3.050.493	5.523.490	2.624.443
Deckung Kapitalaufstockung Copertura con aumento capitale	1.298.403	178.483	54.568
Brandschutzdienst Servizio antiincendio	1.393.232	1.411.305	1.445.407
Betriebsvertrag APB/ABD Contratto di servizio PBA/ABD	1.229.850	2.607.300	2.721.829
Gemeinwirt. Verpflichtung Air Alps Oneri servizio pubblico – Air Alps	1.306.640	1.314.185	1.152.410

	2013	2014	Totale Gesamt
Gesamtinvestition Totale investimenti	939.330	16.178.544	<b>55.831.050</b>
Deckung Kapitalaufstockung Copertura con aumento capitale	/	/	<b>22.739.358</b>
Brandschutzdienst Servizio antiincendio	1.470.607	1.470.607	<b>20.061.114</b>
Betriebsvertrag APB/ABD Contratto di servizio PBA/ABD	2.830.000	2.870.000	<b>14.416.010</b>
Gemeinwirt. Verpflichtung Air Alps Oneri servizio pubblico – Air Alps			<b>3.861.565</b>
Gemeinwirt.. Verpflichtung Darwin Oneri di servizio pubblico – Darwin	1.075.523	1.843.754	<b>2.919.277</b>
<b>GESAMT TOTALE</b>			<b>119.828.374</b>

Allerdings wurden für den Flughafen Bozen zusätzliche öffentliche Mittel ausgegeben. Im Laufe der Jahre hat es verschiedene indirekte Unterstützungsmaßnahmen gegeben, darunter der Ankauf *en bloc* von Flugtickets oder die Finanzierung der Rabatte auf die Dienstleistungen – von den unsinnigen öffentlichen Förderungen durch den Ankauf von Gesellschaftsanteilen zugunsten der privaten Fluggesellschaft **Air Alps** ganz zu schweigen: Nach der Konkursanmeldung sind die Gesellschaftsanteile des Landes und der Region in den Keller gefallen und es wurden Verluste von 6 Millionen Euro verzeichnet. In der folgenden Übersicht wird das Abenteuer mit der Air Alps in Zahlen kurz zusammengefasst:

Ma le spese pubbliche per l'aeroporto non finiscono qui. Negli anni ci sono stati diversi sistemi di sostegno indiretto, come l'acquisto in blocco di biglietti aerei, o gli sconti sui servizi. Per non parlare degli scandalosi finanziamenti alla società aerea privata **Air Alps**, in forma di acquisizioni di quote societarie, che è andata in fallimento azzerando totalmente il valore delle quote detenute da Provincia e Regione, per una perdita secca di 6 milioni di euro. Riassumiamo l'avventura Air Alps in questa tabella:

AIR ALPS: Finanzierungen durch Land und Region AIR ALPS: finanziamenti di Provincia e Regione				
			Anteilswert (2012) valore quota al 2012	Verluste perdite
Region Regione	Ankauf von Anteilen 2005 acquisto quote 2005	1.500.000 €	56.527 €	1.443.473 €
Land Südtirol Provincia	Ankauf von Anteilen 2006 acquisto quote 2006	4.470.000 €	1 €	4.469.999 €
Insgesamt	<b>insgesamt/totali</b>	5.970.000 €	56.528 €	<b>5.913.472 €</b>

Air Alps ist das Paradebeispiel für die **mislungene Einbeziehung von privaten Akteuren**, die in der ersten Phase zwar mitmachten, dann aber – sobald klar wurde, dass es sich um ein Verlustgeschäft handelte, das Weite suchten.

Somit musste für die Finanzierung dieses Bereichs ausschließlich die öffentliche Hand aufkommen.

Die zwei wichtigsten Gesellschaften, die in Südtirol auf dem Luftverkehr tätig sind, sind die ABD (die Flughafenbetreibergesellschaft) und die STA (die Flughafen-Baugesellschaft). Beide werden als Inhousegesellschaften des Landes Südtirol direkt mit öffentlichen Mitteln finanziert.

Und nicht einmal für die rentabelste Flugverbindung Bozen-Rom konnte man eine Fluggesellschaft ausfindig machen, die bereit gewesen wäre, diese Destination anzufliessen, ohne einen jährlichen Landeszuschuss von einer Million Euro zu beziehen.

Der vom Land beauftragte Fachmann, Prof. Johann Frank, hat während der Anhörung im Landtag ganz offen zugegeben: *"Ein Privater müsste die Caritas sein, um einen Flughafen wie Bozen zu betreiben"*.

Mit diesem Gesetzentwurf wird das Land ermächtigt, bis 2022 **weiterhin die ABD** mit 2,5 Millionen Euro jährlich und ab 2022 mit höchstens 1,5 Millionen Euro **zu finanzieren**. Also glaubt nicht einmal die Landesregierung selbst, dass der Flughafen jemals einen ausgeglichenen Haushalt haben und sich finanziell tragen wird. Laut der ACV-Studie wäre im Base-Case ein ausgeglichener Haushalt erst 2035

Air Alps è stato un caso emblematico del **fallimento della strategia di coinvolgimento dei privati** che, coinvolti in una prima fase, sono scappati da un affare che si è dimostrato in perdita.

Il peso del finanziamento di questo settore è così rimasto esclusivamente sulla mano pubblica.

Le principali società che si occupano di traffico aereo sul nostro territorio sono infatti la ABD (per la gestione dell'aeroporto) e la STA (per la realizzazione delle infrastrutture): entrambe sono società in-house della Provincia Autonoma di Bolzano, che dunque finanzia direttamente questa attività.

E neppure per il volo Bolzano Roma, il più redditizio, si è trovata una compagnia che volasse senza un incentivo di un milione di euro l'anno pagato dalla Provincia.

L'esperto incaricato dalla Provincia, il prof. Johann Frank, l'ha candidamente ammesso durante l'audizione in Consiglio provinciale: *"Un privato dovrebbe essere la Caritas se accettasse di gestire un aeroporto come quello di Bolzano"*.

Con questo disegno di legge la Provincia viene autorizzata **a continuare a finanziare ABD** con 2,5 milioni di euro all'anno fino al 2022, e dal 2022 in poi con al massimo 1,5 milioni di euro. Dunque neppure la Giunta provinciale ritiene che l'aeroporto riesca mai ad andare in pareggio e autofinanziarsi. Lo studio ACV prospetta, nel caso-base, un possibile pareggio nel lontano 2035, ma solo a patto che i pas-

möglich, doch nur unter der Voraussetzung, dass man das Ziel der 550.000 Passagiere erreicht, was vollkommen unrealistisch ist.

Die ACV-Studie beschränkt sich außerdem auf die Variablen "Ebidta" und "Ebit" („Gewinn vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen" bzw. "Gewinn vor Zinsen und Steuern" A.d.Ü.): Allerdings müssten im ersten Fall noch die Abschreibungen, die Fremdkapitalkosten und die Steuern, und im zweiten Fall die Fremdkapitalkosten und die Steuern abgezogen werden. Kurz gesagt: Bis zum "Nettogewinn" haben wir noch einen langen Weg vor uns und niemand glaubt wirklich, dass dies die ABD überhaupt je erreichen wird. Das erklärt auch weshalb sich die ACV-Studie nicht einmal bemüht, die Wahrscheinlichkeit eines (inexistenten) möglichen Nettogewinns auszurechnen und die erforderliche Zeit bis zur Erreichung dieses Zieles anzugeben.

Die Chancen auf schwarze Zahlen sind folglich gleich Null; werden **die Betriebskosten hingegen werden Jahr für Jahr steigen**, von 5,64 Millionen für 2014 auf geschätzte 12,74 Millionen im Jahr 2035 – vorausgesetzt, es läuft alles nach Plan, denn der Flughafen kostet auch ohne Linienflüge: Während des derzeitigen Stillstands liegen etwa die Fixkosten immer noch bei 600.000 Euro im Monat.

Was wird jedoch geschehen, wenn die Finanzierung durch das Land nicht mehr ausreicht und keine privaten Investoren interessiert sein sollten (was angesichts des Bilanzdefizits zu erwarten ist)? ADB wird sich verschulden müssen und wenn die Verschuldung dann nicht gedeckt werden kann, wird schlussendlich der Eigentümer, also das Land Südtirol, dafür aufkommen.

Dies geht aus der ACV-Studie, mit Bezug auf das „realistische“ Base-Case-Szenario, klar hervor (Seite 131): „Insgesamt ergibt sich eine **Verlustabdeckung aus operativem Betrieb i.H.v. 85 Mio. €**“.

Auch darüber, wer für die Verluste aufkommen wird, finden sich in der ACV-Studie unmissverständliche Angaben: „Dieser Betrag wird seitens des Eigentümers beispielsweise in Form einer Kapitalerhöhung, eines Gesellschafterdarlehens oder eines 'verlorenen' Zuschusses eingebracht.“ Es wird also weiterhin das alte Spiel betrieben, mit dem schon 120 Millionen an öffentlichen Geldern in den Sand gesetzt wurden.

seggeri raggiungano la cifra di 550.000, cosa a cui nessuno può credere seriamente.

Inoltre nello studio ACV i conti si fermano alle variabili dell' "Ebidta" e dell' "Ebit": ma nel primo caso devono essere ancora sottratti gli ammortamenti, gli oneri finanziari e le imposte, mentre nel secondo devono essere sottratti gli oneri finanziari e le imposte. Insomma, fino a raggiungere la voce "utile netto" ancora ci corre, e nessuno crede che mai ABD ci arriverà, tanto è vero che lo studio ACV non pende neppure tempo a calcolarne le (inesistenti) probabilità, né il tempo che occorre.

E mentre un utile resterà utopia, **i costi d'esercizio comunque crescono** anno dopo anno, dai 5,64 milioni del 2014 ai previsti 12,74 del 2035. Sempre che tutto vada bene, poiché l'aeroporto costa anche senza voli di linea: nell'attuale periodo di stasi, ad esempio, i costi fissi ammontano comunque a 600.000 euro al mese.

Ma che succede se il finanziamento della Provincia non basta più e non si trovano privati disposti a investire (cosa che, con un deficit in bilancio, è assai probabile)? ADB sarà costretta a indebitarsi e se poi dal debito non riesce a rientrare, in ultima analisi è la proprietà a rispondere, cioè la Provincia di Bolzano.

Lo si dice nello studio ACV a chiare lettere (pagina 131), sempre nello scenario "realistico" di base: "*Complessivamente si evidenzia (nel periodo 2017-2035) una copertura delle perdite da gestione operativa di 58 milioni di euro*".

Su chi coprirà la perdita lo Studio ACV è altrettanto chiaro: "*L'importo viene coperto da parte del proprietario ad esempio con un aumento di capitale, un prestito dei soci o un contributo a fondo perduto*". È la musica di sempre, che ha portato a gettare via 120 milioni di denaro pubblico.

Die Ausgaben beschränken sich jedoch nicht auf die Deckung der Betriebskosten ab 2017. Schon viel eher werden für den Flughafen weitere 23,33 Millionen an **Investitionskosten** anfallen, die wiederum zur Gänze vom Land mit den von uns allen bezahlten Steuergeldern gedeckt werden.

Diese Beträge scheinen in den Bilanzen der ACV-Studie ganz einfach deshalb nicht auf, weil die erforderlichen Mittel ABD schon 2012 zur Verfügung gestellt wurden.

Damals verabreichte die Landesregierung Durnwalder dem dahinkümmernden Flughafen Bozen mittels vierer aufeinanderfolgender und mitten im Sommer verabschiedeter Beschlüsse eine Finanzspritze über nicht weniger als 27,5 Millionen Euro: Über 12 Millionen gingen an ABD für die Dienstleistungsverträge bis 2015 und weitere 15 Millionen an STA und ABD für den Ankauf der Flächen für die Verlängerung der Start- und Landebahn (die durch die STA kostenlos an den Staat gingen) sowie für die Arbeiten zur Landebahnverlängerung.

Ma i costi non finiscono con l'assunzione delle spese di gestione previste a partire dal 2017. Molto prima di questi, l'aeroporto sarà già costato altri 23,33 milioni di **costi di investimenti**, e questi coperti interamente ancora una volta dalla Provincia coi soldi delle tasse di tutti/e noi.

Questi soldi non appaiono nei bilanci illustrati dallo Studio ACV semplicemente perché il denaro necessario è già stato messo a disposizione di ABD nel 2012.

In quell'anno infatti la Giunta Durnwalder, con ben 4 successive delibere in piena estate iniettò nel corpo dissanguato dell'aeroporto di Bolzano ben 27,5 milioni di euro: oltre 12 milioni ad ABD per il contratto di servizio fino al 2015 e altri 15 milioni a STA e ABD per l'acquisizione dei terreni utili al prolungamento della pista (che la STA ha poi passato gratuitamente allo Stato) e per i lavori del prolungamento stesso della pista.

<b>SOMMER 2012: ÖFFENTLICHE GELDER FÜR DEN FLUGHAFEN ESTATE 2012: DENARO PUBBLICO PER L'AEROPORTO</b>		
<b>Beschluss Nr. N. delibera</b>		
Nr. 972 vom 25.6.2012 n. 972 del 25/6/2012	Dienstleistungsvertrag ABD ABD contratto servizio	12.124.200 €
Nr. 1068 vom 9.7.2012 n. 1068 del 9/7/2012	Fristverlängerung für Air Alps-Flüge Air Alps proroga voli	607.268 €
Nr. 1101 vom 16.7.2012 n. 1101 del 16/7/2012	STA, Flächenankauf STA, per terreni	7.300.000 €
Nr. 1102 vom 16.7.2012 n. 1102 del 16/7/2012	ABD, Arbeiten an der Landebahn ABD, per lavori pista	7.500.000 €
	<b>INSGESAMT/TOTALE</b>	<b>27.531.468 €</b>

Weitere Kosten, die in der Rechnung ebenfalls nicht aufscheinen, sind jene, die direkt zulasten des Landes gehen, wie die 3,87 Millionen Euro jährlich bis mindestens 2016 für den Dienst der am Flughafen stationierten Feuerwehr und des Personals im Kontrollturm. All diese Kosten werden mit Steuergeldern gedeckt.

Wenn von Ausgaben die Rede ist, verweist der Landeshauptmann Kompatscher genauso wie früher sein Vorgänger Durnwalder stets darauf, wie viel das Land in Bus- und Bahnverkehr investiert, um aufzu-

Infine, tra i costi pubblici non conteggiati ci sono quelli posti direttamente a carico della Provincia, come i 3,87 milioni di euro all'anno che, almeno fino al 2016, è costato e costerà il servizio dei vigili del fuoco di stanza all'aeroporto e il personale della torre. Tutto pagato a spese dei/delle contribuenti.

Quando si parla di costi, il Presidente Kompatscher, come Durnwalder prima di lui, cita quanto la Provincia spende per finanziare bus e treni, e cerca di dimostrare che al confronto per il trasporto aereo si

zeigen, dass im Vergleich dazu die Kosten für den Flugverkehr viel geringer seien. Das stimmt zwar, aber nur in absoluten Zahlen.

Was hingegen wirklich zählt, sind die Ausgaben pro Fahr- bzw. Fluggast und diese Zahlen sprechen Bände: Wie aus den Daten, die der Landesregierung von der Fraktion der Grünen übermittelt wurden, hervorgeht, sind die Kosten für einen Fluggast 42 Mal höher als jene für einen Busfahrenden und 15 Mal höher als jene für einen Bahnreisenden. ABD kann daher als ein Dauergeschenk an wenige Auserwählte auf Kosten aller Bürgerinnen und Bürger betrachtet werden.

Die folgende Tabelle bezieht sich auf 2014, eines der wenigen Jahre, in denen ABD knapp 70.000 Passagiere verzeichnen konnte.

JÄHRLICHE INVESTITIONEN DES LANDES SÜDTIROL ZUR DECKUNG DER LAUFENDEN AUSGABEN INVESTIMENTO 2014 DELLA PROVINCIA PER SPESA CORRENTE		
BAHN:	€ 5,8 pro Fahrgast	50 Millionen für 8,6 Millionen Fahrgäste
TRENO:	€ 5,8 a passeggero/a	50 milioni per 8,6 milioni passeggeri/e
BUS:	€ 2 pro Fahrgast	80 Millionen für 39,3 Millionen Fahrgäste
BUS:	€ 2,0 a passeggero/a	80 milioni per 39,3 milioni passeggeri/e
FLUGZEUG:	€ 84,6 pro Fluggast	5,8 Millionen für 68.500 Fluggäste
AEREO:	€ 84,6 a passeggero/a	5,8 milioni per 68.500 passeggeri

Schließlich kommen noch die Kosten zulasten der Privaten hinzu, die direkt auf jede Bürgerin und jeden Bürger sowie auf die Unternehmen zurückfallen. Jeder Ausbau des Flughafens wird zu einer **Entwertung der umliegenden Immobilien** führen. Bei jedem Anstieg der Flugbewegungen, der Passagierzahlen und der Größe der Flugzeuge wird sich die Lebensqualität der dort ansässigen Bevölkerung verschlechtern und der Wert der Gebäude und Grundstücke proportional dazu sinken. All dies wirkt sich nicht nur auf die Tourismusbranche des Unterlands und des Überetsch negativ aus, sondern schlägt sich auch direkt auf die Bevölkerung nieder.

Nicht zuletzt müssen auch jene Kosten berücksichtigt werden, die bereits durch den „**Gefahrenzonenplan Flughafen**“ angefallen sind. Ein Teil des Gewerbegebiets Bozen ist von beträchtlichen Einschränkungen betroffen, was nicht nur für die Unternehmer Tosolini (Centrum) und Podini (Twenty) gilt, sondern auch für viele kleine und mittlere Unternehmen, die dort angesiedelt sind. Auch die Urbanistikämter des Landes und der Gemeinde können ein Lied davon singen.

spende molto di meno. Giusto, ma solo se si considerano le cifre assolute.

Quello che conta, però, è la spesa per passeggero, e qui le cifre sono impietose: il finanziamento per il passeggero di un aereo è 42 volte più alto di un quello di un bus e 15 volte di quello di un treno, come mostrano i dati comunicati al Gruppo Verde dalla stessa Giunta provinciale: ABD è un regalo permanente fatto a una ristretta élite con i soldi di tutti i cittadini.

La tabella è riferita al 2014, uno dei pochi anni in cui ABD ha sfiorato i 70.000 passeggeri.

Infine ci sono i costi privati, che ricadono direttamente su ogni cittadino e cittadina e sulle imprese. Ogni potenziamento dell'aeroporto porterà a un **svalutazione dei beni e degli immobili** siti nel territorio circostante. Ad ogni aumento dei voli, del numero dei passeggeri e della dimensione degli aerei peggiorerà la qualità della vita della popolazione circostante e caleranno proporzionalmente il valore di case e proprietà. Sono costi che vengono scaricati direttamente sulle spalle della popolazione civile, oltre che penalizzare il settore turistico della Bassa Atesina e dell'Oltradige.

Vanno infine considerati i costi che ha già comportato il "**Piano di rischio aeroportuale**". Una parte della zona produttiva di Bolzano deve subire notevoli restrizioni, come fanno non solo gli imprenditori Tosolini per il Centrum e Podini per il Twenty, ma anche tante piccole e medie imprese della zona. E come fanno bene gli uffici all'urbanistica di Provincia e Comune.

In der Gemeinde Leifers hat der Gefahrenzonenplan ebenfalls zu strikten Auflagen für die Bebaubarkeit und Nutzung der Flächen südlich des Flughafens geführt. Von den daraus entstehenden Verlusten ist in den ABD-Bilanzen keine Rede – auf jenen hunderter Familien, Landwirte und Unternehmen wiegen sie hingegen schwer.

All diesen Kosten stehen nur **wenige Vorteile** gegenüber. Geplant ist es, 300.000 Touristen per Flugzeug ins Land zu holen, also 5 % der gesamten Anzahl an Gästen. Aus der ACV-Studie geht hervor, dass davon 240.000 schon mit dem Flugzeug anreisen, dabei jedoch in Innsbruck oder Verona landen. Damit wird das Argument widerlegt, dass wer in Südtirol Urlaub machen möchte, auch in Südtirol landen will: Die genannten 240.000 Gäste landen schon seit Jahren anderswo und kommen dann mit der Bahn in unser Land.

Sie dazu zu bewegen, nach Bozen zu fliegen, würde abgesehen von den Schäden für Umwelt und Gesundheit – die schließlich auch für den Tourismus nicht unbedeutend sind – zwar für ABD mehr Kunden bedeuten, jedoch nicht für die Tourismusbranche, da es sich um Gäste handelt, die auch bisher schon hier Urlaub machen.

Der Anstieg der Urlauberzahlen, den man sich vom Flughafen erhofft, würde sich also auf die schon oftmals berechnete Anzahl an 60.000 zusätzlichen Gästen beschränken, was nur 1 % der jährlichen Ankünfte in Südtirol (insgesamt 6 Millionen mit fast 30 Millionen Übernachtungen) entspricht.

Um welche Art von Touristen würde es sich dabei allerdings handeln? Schätzungen zufolge wird der Zuwachs die gehobenen Tourismussegmente betreffen, wodurch also nur ein Teil der Branche davon profitieren könnte. Von insgesamt 10.000 Beherbergungsbetrieben in Südtirol sind jene mit 4-5 Sternen 406 an der Zahl und jene mit 3 Sternen 1.500. Was den Tourismus in unserem Land ausmacht, sind primär die kleinen und mittleren Betriebe, die meist Familienunternehmen sind und für die der Ausbau des Flughafens kaum von Nutzen sein wird. Dennoch müssen sie für die Hälfte der Ausgaben für den Flughafen aufkommen: Die **Handelskammer** hat nämlich beschlossen, für die Finanzierung auf die Gelder von gut 50.000 eingetragenen Betrieben zurückzugreifen, von denen nur wenige vom Bozner

Anche nel comune di Laives, in tutta la zona sud oltre l'aeroporto, la sua esistenza e ogni ampliamento hanno portato con sé l'imposizione di vincoli severi all'edificabilità e all'utilizzo del territorio. Anche questi costi non si leggono sui bilanci di ABD, ma in quelli di centinaia di famiglie, agricoltori e imprese.

Di fronte a questi costi stanno ben **pochi benefici**. Si punta a far arrivare 300.000 turisti via aereo, cioè il 5% del totale. Lo studio ACV ci dice che, di questi, 240.000 arrivano da noi già in aereo, ma volando su Innsbruck e Verona. E questo dimostra che non è affatto vero che chi vuole venire in vacanza in Alto Adige vuole anche volare in Alto Adige: i 240.000 da anni scendono altrove, prendono un treno e vengono in vacanza da noi.

Attirarli a volare su Bolzano, oltre che danneggiare salute e ambiente – che sono anche valori turistici – porterebbe clienti in più per ABD, ma non al settore turistico, di cui queste persone clienti sono già.

La previsione di un aumento di arrivi turistici grazie all'aeroporto si limita dunque, di nuovo, ai soliti 60.000 di sempre, che costituiscono solo l'1% degli arrivi annuali in Sudtirolo (6 milioni con quasi 30 milioni di pernottamenti).

Ma che tipo di turisti poi sarebbero? Le prognosi indicano ovviamente un turismo di fascia alta, che dunque premierà solo una parte delle imprese turistiche locali. Le strutture a 4-5 stelle sono 406, quelli a 3 stelle 1500 – su oltre 10.000 esercizi. Il tessuto forte e caratterizzante il nostro turismo sono le imprese di medie e piccole dimensioni, a gestione spesso familiare. Queste avranno ben poco dal potenziamento dell'aeroporto. E tuttavia saranno chiamate a pagare l'altra metà delle spese per l'aeroporto, grazie alla decisione del finanziamento della **Camera di Commercio** che ha deciso di attingere dai denari versati ogni anno da ben 50.000 imprese associate, poche delle quali trarranno effettivo profitto dal potenziamento dello scalo di San Giacomo.

Flughafen profitieren werden.

Außerdem würde man vor allem eine Art „**Blitz-Tourismus**“ begünstigen: Eines der tourismusbezogenen Argumente für den Flughafen sind nämlich die immer kürzer werdenden Urlaubsaufenthalte der Gäste. Man zielt also auf wohlhabende Touristen ab, die bei uns „lange“ Wochenenden verbringen: Ist dies wirklich die Art von Tourismus, die wir uns wünschen? Von „Qualitätstourismus“ kann diesbezüglich jedenfalls nicht die Rede sein. Qualität bedeutet Kultur- und Umwelttourismus, nachhaltiges Reisen mit geringer ökologischer Belastung und dem Hauptaugenmerk auf einen unserer Schätze, der einzigartig ist: unsere herrliche Natur.

Eine kleine Elite bilden auch jene Reisenden, die zu Kongressen, zu akademischen Veranstaltungen und als Manager oder Geschäftsleute anreisen. Diese Menschen können zweifellos Vorteile für unser Land erzielen; die Nachteile eines Flughafens im vorgeschlagenen Format wären jedoch ungleich größer. Außerdem stünden ihnen auch die Bahn oder eigens vorgesehene Zubringerdienste, deren Finanzierung sicherlich weniger als jene des Flughafens kosten würde, zur Wahl.

**Aus sozialpolitischer Sicht erscheint es uns nicht richtig, in Zeiten der Wirtschaftskrise, die vor allem die mittleren und niedrigen Einkommensklassen trifft, für eine Elite zu investieren und einerseits viel Geld in einen Flughafen für wenige Nutznießer zu pumpen und andererseits Krankenhausabteilungen für die ganze Bevölkerung zu schließen.**

Der Flughafen hat bisher nie funktioniert. Dennoch verzeichnet die Südtiroler Wirtschaft im europäischen Vergleich Spitzenwerte, mit dem höchsten BIP und der geringsten Arbeitslosenrate Italiens – und all dies ganz ohne Flughafen. Das beweist, dass der Bozner Flughafen für den Wohlstand unseres Landes keine Rolle spielt, während er jedoch die Lebensqualität (die schließlich auch wirtschaftlich von Bedeutung ist) sehr wohl beeinträchtigen kann.

#### **WARUM DER FLUGHAFEN NICHT FUNKTIONIERT**

Es muss wohl Gründe dafür geben, dass zwar das

Si tratterebbe inoltre **del turismo mordi e fuggi**: una delle motivazioni “turistiche” dell’aeroporto è proprio la progressiva riduzione dei periodi di vacanza. Dunque turisti benestanti che trascorrono da noi fine settimana “lunghi”: è questo il turismo che vogliamo sviluppare? In ogni caso non è affatto da confondere col “turismo di qualità”: qualità significa turismo della cultura e dell’ambiente, turismo sostenibile a basso impatto ecologico, interessato al valore che nessuno mai potrà imitarci, cioè la natura straordinaria.

A una ristretta élite si pensa anche quando si parla del turismo dei congressi, dell’università, dei manager e dell’economia. Queste persone possono certo portare vantaggi al sistema locale, ma infinitamente inferiori agli svantaggi che un aeroporto delle dimensioni proposte comporta. E possono arrivare a Bolzano anche in treno, oppure con trasporti dedicati, il cui finanziamento costerà certamente di meno dell’aerostazione bolzanina.

**Dal punto di vista della politica sociale, non ci pare giusto investire nelle élite quando la crisi erode il reddito dei ceti medio bassi, buttare soldi in un aeroporto per pochi e chiudere reparti ospedalieri per tutti.**

L’aeroporto finora non ha mai funzionato. Eppure l’economia sudtirolese è tra le prime in Europa, abbiamo il PIL più alto e la disoccupazione più bassa d’Italia e tutto questo senza aeroporto. È la dimostrazione che l’aeroporto di Bolzano non svolge alcun ruolo per il benessere della provincia, mentre ne può influenzare negativamente la qualità della vita (che è anche un valore economico).

#### **PERCHÈ L’AEROPORTO NON FUNZIONA**

Se da 20 anni la Provincia cerca di darsi il suo aero-

Land 20 Jahre lang versucht hat, einen funktionierenden Flughafen mit kommerzieller Nutzung aufzubauen, doch schlussendlich in all den Jahren immer eher Sturz- als Höhenflüge zu verzeichnen waren. Es können sogar vier Ursachen dafür genannt werden, die einerseits in der besonderen Lage des Flughafens Bozen und andererseits in der Entwicklung der Verkehrssysteme im Allgemeinen liegen.

1. Orografische Faktoren: Die geographische Lage Bozens ist für den Flugverkehr ungünstig. Da Bozen in einem Talkessel liegt und somit von Bergen umgeben ist, kann die Stadt von kommerziell genutzten Flugzeugen nur vom Süden und nur unter bestimmten Bedingungen angefliegen werden. Dadurch wurden häufig Flüge gestrichen, es kam zu Verspätungen und verärgerte Passagiere konnten oft ihre Reise nicht antreten oder mussten anderswo landen und dann mit einem Bus nach Bozen gefahren werden. Aus all diesen Gründen hat Bozen in dieser Hinsicht keinen guten Ruf mehr.
2. Ein zu kleines Einzugsgebiet für ein langfristiges Überleben des Bozner Flughafens. Im neuen Konzept ist die Rede von einer Million potentieller Fluggäste. Auf welcher Grundlage man diese Zahl ermittelt hat, ist unklar. Südtirol hat eine halbe Million Einwohner und wer im Wipptal oder im Pustertal lebt, erreicht Innsbruck genauso gut wie Bozen - mit dem Unterschied, dass in Innsbruck schon ein gut funktionierender Flughafen besteht.
3. Die Konkurrenzflughäfen München, Innsbruck und Verona, die von Südtirol aus auch per Bahn in kurzer Zeit erreichbar sind, waren schon immer zu stark, um eine Entwicklung des Bozner Flughafens zuzulassen. Für Reisende, die einen großen HUB mit Anschlussflügen in die ganze Welt erreichen möchten, bietet sich München in 280 km Entfernung an. Wer hingegen nach Billigflügen sucht, wird in Bergamo und Treviso fündig. Von Innsbruck aus werden viele europäische Länder, aber auch die Türkei, Ägypten und Israel angefliegen, wobei auch Fluggesellschaften eines gewissen Formats, wie British Airlines, Easy Jet, Austrian, Air Berlin und FBT vertreten sind. Dabei hat Innsbruck keine Absichten, künftig auf Fluggäste zu verzichten. Dementsprechend ist von den ursprünglichen Plänen der Zusammenarbeit mit dem Flughafen Innsbruck, die vor einigen Monaten von der Presse angekündigt, dann aber

porto e farlo funzionare per i voli commerciali, e se da 20 anni questo aeroporto non riesce a decollare, una ragione ci sarà. Anzi, ce ne sono almeno quattro e sono strutturali, legate cioè alla particolare situazione dell'aeroporto di Bolzano e all'evoluzione dei sistemi di trasporto.

1. L'orografia. La posizione geografica di Bolzano non favorisce il traffico aereo. A seguito della sua posizione sita in mezzo alle montagne Bolzano è accessibile dall'aria, per aerei commerciali, soltanto da sud e a certe condizioni. Questo ha portato spesso alla cancellazione di voli, a ritardi, a proteste di passeggeri lasciati a terra o atterrati in altri aeroporti per poi essere trasferito a Bolzano col bus. Per questo Bolzano non gode di buona fama.
2. Il bacino d'utenza troppo piccolo per garantire a Bolzano una sopravvivenza a lungo termine. Il nuovo Piano parla di un milione di possibili utenti ma non si capisce da dove venga questa cifra. La popolazione del Sudtirolo è di mezzo milione e per chi abita in Alta val d'Isarco o in Pusteria, raggiungere Innsbruck o Bolzano non fa differenza, se non che Innsbruck è un aeroporto che funziona e Bolzano no.
3. La concorrenza di Monaco, Innsbruck e di Verona, raggiungibili in poco tempo dall'Alto Adige anche in treno, ha sempre impedito a Bolzano di svilupparsi. Per chi vuole raggiungere un grande HUB, per poi volare in tutto il mondo, c'è già Monaco a 280 km. Per chi vuole il Low Cost c'è Bergamo e Treviso. Da Innsbruck si vola in tutta Europa, più Turchia, Egitto e Israele, con 5 compagnie del calibro di British Airlines, Easy Jet, Austrian, Air Berlin e FBT. E Innsbruck i suoi passeggeri se li tiene ben stretti: non a caso delle possibili collaborazioni con quello scalo, annunciate mesi fa alla stampa e smentite subito da Innsbruck, nessuno oggi neppure in Sudtirolo parla più. Nel nuovo Piano Innsbruck è l'aeroporto a cui sottrarre una quota di viaggiatori che oggi scendono lì e poi vengono da noi in vacanza (240.000). L'impresa sarà piuttosto complicata: proprio in questi giorni Innsbruck ha comprato

sofort von Innsbruck dementiert wurden, auch in Südtirol nichts mehr zu hören. Dem neuen Konzept zufolge soll vom Innsbrucker Flughafen ein Teil der Fluggäste abgeworben werden, die derzeit dort landen und dann bei uns Urlaub machen (240.000). Das wird allerdings kein leichtes Unterfangen sein: Erst vor wenigen Tagen wurden von Innsbruck Werbeanzeigen in Südtiroler Zeitungen geschaltet, um daran zu erinnern, dass die in unserem Flughafenkonzept angegebenen Zielflughäfen schon ausreichend von Nordtirol aus bedient werden: Wien, Frankfurt, Berlin, Hamburg, London, Dänemark usw. Von Bozen aus bleibt nur noch die sonst fehlende Verbindung nach Rom, allerdings ist auch diesbezüglich die Zukunft ungewiss.

4. Die immer attraktivere Bahnverbindung nach Rom, dem Hauptziel des Bozner Flughafens. Dank der Modernisierung der italienischen Bahn kann man heute das Sadtzentrum Roms in 4,5 Stunden bequem erreichen. Vor einigen Tagen langte die gute Nachricht ein, dass zwei weitere Schnellzüge für diese Strecke hinzukommen werden, wodurch man morgens nach Rom fahren und abends wieder zurückkehren kann, wenn man in der Hauptstadt Termine hat, die an einem Tag zu bewältigen sind. Die Bahn wird dadurch in jeglicher Hinsicht zur besseren Wahl für die Strecke Bozen-Rom, für welche die Notwendigkeit eines Flughafens immer mehr als für alle anderen Verbindungen postuliert wurde.

Dies sind die Hauptursachen dafür, dass der Flughafen Bozen nie richtig Aufwind erfuhr und es ist auch nicht anzunehmen, dass sich daran etwas ändern wird.

Die Verfasser des Konzepts für den Flughafen Bozen geben den erhofften Anstieg des BIP als mögliches Schwungrad für eine wachsende Zahl an Fluggästen an. Dafür besteht allerdings keine Garantie; vor allem bleibt fraglich, ob dieser Anstieg Bozen zugute kommen würde.

Im Konzept für den Flughafen wird außerdem auf die angeblich ausgeschöpften Kapazitäten der Nachbarflughäfen verwiesen. In Innsbruck und Verona sind hingegen ganz andere Töne zu vernehmen: In beiden Fällen ist man bestrebt, die Passagierzahlen weiter zu erhöhen - in Innsbruck mit dem Ziel, eine positive Bilanz beizubehalten, in Verona als ver-

pubblicità sui giornali del Sudtirolo per ricordarci che le mete indicate dal nostro Piano di sviluppo aeroportuale sono ampiamente coperte dallo scalo del Tirolo: Vienna, Francoforte, Berlino, Amburgo, Londra, Danimarca e così via. A Bolzano resta solo l'esclusiva del volo per Roma, ma ...

4. La crescente convenienza del treno verso Roma, la meta principale. La modernizzazione della linea ferroviaria italiana consente oggi di collegare il centro di Bolzano col centro di Roma comodamente in 4 ore e mezzo di viaggio. È di pochi giorni fa la buona notizia di una nuova coppia di treni veloci su questa tratta, che consentirà di arrivare a Roma al mattino e tornare a sera per chi nella capitale ha impegni sbrigabili in giornata. Il treno è diventato così da tutti i punti di vista l'opzione migliore su questa tratta, che è stata sempre la giustificazione-base della necessità di un aeroporto a Bolzano.

Queste sono le ragioni principali per cui l'aeroporto di Bolzano non è mai decollato. E non si vede perché la situazione dovrebbe mutare.

Gli autori del Piano per l'aeroporto indicano nello sperato aumento del PIL un motivo per sperare in un aumento delle persone che volano, ma nessuno può garantire che questo aumento si verifichi e soprattutto che premi Bolzano.

Gli autori dl Piano parlano di sfruttare i raggiunti limiti di capacità degli aeroporti vicini, ma a Innsbruck e Verona la musica è un'altra: entrambi gli scali ambiscono a aumentare ancora il volume passeggeri, Innsbruck per mantenere i conti in positivo, Verona per riuscire disperatamente a recuperare il passivo.

zweifelter Versuch, die bisherigen Verluste wettzumachen.

Die letzten Jahre waren weniger von einer vollen Auslastung der mittleren und großen Flughäfen als von einer akuten Krise der kleinen regionalen Flughäfen geprägt. Brescia, Palermo, Forlì, Rimini, Parma, Siena, Alghero, Crotone, Salerno scheinen neben Bozen in der langen Liste der italienischen Flughäfen auf, die rote Zahlen schreiben, da sie zwar von der Politik erwünscht waren, sich jedoch am Markt nicht behaupten können.

Aber auch um die mittelgroßen Flughäfen ist es nicht gut bestellt: Der Flughafen Klagenfurt steht trotz seiner 350.000 Fluggäste im Jahr vor dem Konkurs.

### DIE STUDIE DER DEUTSCHEN BANK

Vor einigen Jahren beauftragte die Forschungsabteilung der Deutschen Bank in Frankfurt die Professoren Eric Heymann und Jan Vollenkemper mit einer Studie über die regionalen Flughäfen. Die Ergebnisse der umfangreichen Forschungsarbeit, die streng nach wirtschaftlichen Kriterien erfolgte, spiegeln sich auch in den Entwicklungen des Flughafens Bozen sehr gut wider:

#### *"AUSBAU VON REGIONALFLUGHÄFEN: FEHLALLOKATION VON RESSOURCEN*

*Der geplante Ausbau der meisten Regionalf Flughäfen bedeutet eine Verschwendung von knappen öffentlichen Mitteln, die dringend für andere Infrastrukturprojekte benötigt werden.*

*Nur einige wenige Regionalf Flughäfen lassen sich wirtschaftlich betreiben „Die meisten davon erreichten die erforderliche kritische Masse von mindestens 500.000 bis 2 Millionen Passagieren im Jahr nicht. Sie kannibalisierten sich gegenseitig und betreiben zudem einen Subventionswettlauf.*

*Zudem bestehe oft eine Abhängigkeit von einer einzigen Fluggesellschaft. "Die zu Verkehrsflughäfen ausgebauten Regionalf Flughäfen stellen in erster Linie Prestigeobjekte für „Regionalfürsten“ dar. Der Ausbau von [...] von der öffentlichen Hand finanzierten Regionalf Flughäfen führt zu Kapitalvernichtung“.*

Più che la saturazione dei grandi e medi scali, gli anni recenti hanno conosciuto la crisi verticale dei piccoli scali regionali. Brescia, Palermo, Forlì, Rimini, Parma, Siena, Alghero, Crotone, Salerno insieme a Bolzano compaiono nella lunga lista degli aeroporti italiani in rosso, voluti dalla politica e bocciati dal mercato e dall'economia.

Ma anche aeroporti di medie dimensioni versano in cattive acque: l'aeroporto di Klagenfurt è in fallimento sebbene abbia raggiunto i 350.000 passeggeri l'anno.

### LO STUDIO DELLA DEUTSCHE BANK

Alcuni anni fa il settore Research della Deutsche Bank, a Francoforte, affidò ai professori Eric Heymann e Jan Vollenkemper uno studio sugli aeroporti regionali. La conclusione della voluminosa ricerca, tutta rigorosamente fondata su parametri economici, si adatta benissimo alla storia dell'aeroporto di Bolzano:

#### *"POTENZIAMENTO DEGLI AEROPORTI REGIONALI: ERRATA ALLOCAZIONE DELLE RISORSE.*

*I progettati potenziamenti di molti aeroporti regionali rappresentano uno spreco di denaro pubblico, di per sé in progressiva diminuzione, che dovrebbe essere urgentemente investito per infrastrutture molto più importanti.*

*Solo pochissimi tra gli aeroporti regionali possono essere gestiti in modo economicamente vantaggioso. La maggior parte di essi non raggiunge la massa critica necessaria, che va da almeno 500.000 a 2 milioni di passeggeri all'anno. Molti aeroporti regionali si cannibalizzano a vicenda e si fanno a gara per ottenere sovvenzioni pubbliche.*

*In più, spesso sono dipendenti da una sola compagnia aerea. Gli aeroporti regionali con ambizioni di espansione non sono altro che opere di prestigio dei rispettivi 'principi locali'. Il potenziamento di aeroporti regionali sovvenzionati dalla mano pubblica ha come effetto la polverizzazione di ingenti risorse finanziarie“.*

## DEKRET VOM 27. AUGUST: STAAT TRITT REGIONALFLUGHÄFEN AN REGIONEN UND AUTONOME PROVINZEN AB

Wenn sich das Land aus dem Flughafen zurückzieht, so die Landesregierung, bedeute das nicht, dass er geschlossen wird, sondern dass er unter der Kontrolle des Staates verbleibt, der weiterhin nach Belieben darüber verfügen könne. In der Folge würde die Anzahl der privaten und militärischen Flugbewegungen ansteigen, die ENAC würde den Flughafen womöglich Privaten überlassen und das Land hätte keinen Einfluss mehr darauf. Demzufolge müsste die Devise also lauten: Mehr fliegen, damit weniger geflogen wird. Aber kann man das wirklich so stehen lassen?

Sollte die Befürchtung bestehen, dass Rom den Flughafen für sich beanspruchen wird, kann Entwarnung gegeben werden: Bald werden nämlich die Regionalflughäfen in die Zuständigkeit der Regionen und autonomen Provinzen übergehen, die in der Folge frei über deren Nutzung bestimmen können - also über deren Finanzierung, deren Erhalt oder aber über deren Schließung. Vielleicht wurde auch deshalb bei der Abtretung der Grundstücke von der STA an den Staat die offizielle Zusage festgehalten, dass im Falle eines Übergangs des Flughafens an das Land die betreffenden Flächen dem Land unentgeltlich wieder übertragen werden.

**Das Ziel der Rückführung des Flughafens auf das Land ist in Reichweite** und sollte vom Land nach Kräften angestrebt werden – auch weil allen voran der Staat Interesse daran hat, sich von diesem Flughafen zu lösen (schließlich ist auch Renzi nicht die Caritas).

Die Möglichkeit eines Übergangs der mittleren und kleinen Flughäfen an die Regionen und autonomen Provinzen (darunter auch der Flughafen Bozen) ist keineswegs aus der Luft gegriffen: Am 27. August 2015 genehmigte der Ministerrat definitiv den entsprechenden Entwurf „Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione“. Unter Artikel 11 wird dabei vorgesehen, dass *die Flughäfen von regionalem oder lokalem Interesse, die zum Grundbesitz der staatlichen zivilen Luftfahrt gehören und nicht jenen von staatlichem Interesse*

## DECRETO DEL 27 AGOSTO: LO STATO CEDE GLI AEROPORTI REGIONALI A REGIONI E PROVINCE AUTONOME

Se la Provincia si ritira dall'aeroporto – dice la Giunta provinciale – questo non chiude, ma resta in mano allo Stato che può continuare a farne quel che vuole: aumenteranno i voli privati e militari, forse l'ENAC lo affiderà a privati e la Provincia non eserciterà più alcun controllo. Dunque: bisogna volare di più per far volare di meno. Ma è davvero così?

Per chi teme un aeroporto in balia di Roma, abbiamo una buona notizia. Presto gli aeroporti regionali dovranno passare alle Regioni e Province autonome, che ne faranno quel che vorranno – finanziarli, tenerli in vita, ma anche chiuderli. Forse anche in preparazione di questo, al momento del passaggio dei terreni dalla STA al demanio statale, è stato fissato ufficialmente l'impegno che in caso di provincializzazione dell'aeroporto i terreni torneranno gratuitamente alla Provincia.

**La provincializzazione di San Giacomo è un obiettivo a portata di mano**, a cui la Provincia dovrebbe lavorare con tutte le sue forze. Anche perché è lo Stato per primo che vuole liberarsi dello scalo (neppure Renzi, evidentemente, è la Caritas).

La prospettiva di un passaggio dei medi e piccoli aeroporti alle Regioni e alle Province autonome (e Bolzano è tra questi) è molto concreta: il 27 agosto 2015, infatti, il Consiglio dei Ministri ha approvato definitivamente lo “Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione“. Al comma 11 di tale bozza di decreto, si legge:

*“Gli aeroporti di interesse regionale o locale appartenenti al demanio aeronautico civile statale e le relative pertinenze, diversi da quelli di interesse nazionale, individuati, in base all'articolo 698 del Codice*

entsprechen, die unter Artikel 698 der Luftfahrtbestimmungen (Codice della Navigazione) angegeben sind, kraft dieses Dekrets und im Sinne der Artikel 3 und 5 des gesetzesvertretenden Dekrets vom 28. Mai 2010, Nr. 85, samt ihrem Zubehör an die Regionen übergehen. Im Falle der Regionen mit Sonderstatut und der autonomen Provinzen soll der Übergang gemäß den Bestimmungen der Sonderstatute und der entsprechenden Durchführungsbestimmungen erfolgen. Mit den Maßnahmen zum Übergang soll auch die Finanzierung der Dienste geregelt werden.

Diesem von Renzi im August genehmigten Dekret zufolge muss also der Bozner Flughafen auf das Land übergehen. Dies wird mit Maßnahmen zum Übergang und gemäß den Bestimmungen der Sonderstatute und der entsprechenden Durchführungsbestimmungen erfolgen. **Es ist folglich eine Durchführungsbestimmung für den Übergang des Flughafens an das Land notwendig:** Die Landesregierung und die Sechserkommission müssen sich also an die Arbeit machen.

An diesem Dekret arbeitet die Regierung in Rom schon seit Anfang des Jahres, wobei bei den verschiedenen Fassungen auffällt, dass der Absatz zum Übergang auf die Regionen immer vorhanden war.

Am 19. Februar 2015 erfolgte die Zustimmung der Staat-Regionen-Konferenz zum Dekret (GZ. Nr. 27/CSR), am 25. Februar 2015 der entsprechende positive Bescheid der Agentur für Staatsgüter (Prot. Nr. 3917/15), am 19. März 2015 jener des Staatsrates (Prot. Nr. 00419/2015), am 15. Juli 2015 jener der Abgeordnetenkammer und am 30. Juli 2015 jener des Senats.

Der Übergang in die regionale Zuständigkeit der kleinen und mittleren Flughäfen ist auch Teil des staatlichen Flughafenplans. Als letzter Schritt vor dem Inkrafttreten fehlt nur noch die Unterzeichnung durch den Präsidenten der Republik.

Ziel des Staates ist es, sich der als nicht strategisch erachteten Flughäfen, von denen viele negative Bilanzen aufweisen, zu entledigen, um alle Ressourcen zugunsten der 38 Flughäfen von staatlichem Interesse zu bündeln, von denen 12 zu den strategischen und 3 zu den internationalen Flughäfen zählen.

della Navigazione, dal presente decreto, sono trasferiti alle Regioni, ai sensi degli articoli 3 e 5 del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85. Per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome, il trasferimento è attuato in conformità alle previsioni degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione. Con i provvedimenti di trasferimento è disciplinato altresì il regime finanziario dei servizi”.

Dunque: stando al Decreto approvato da Renzi in agosto, San Giacomo deve essere trasferito alla Provincia. Ciò avverrà con i “provvedimenti di trasferimento” e “in conformità alle previsioni degli Statuti speciali e delle relative norme di attuazione”. **Servirà dunque una norma di attuazione per la provincializzazione dell’aeroporto:** Giunta provinciale e Commissione dei Sei devono darsi da fare.

Al decreto il governo lavora almeno dall’inizio dell’anno e, leggendole diverse versioni, ci si accorge che il comma sulla regionalizzazione c’è sempre stato.

Il 19 febbraio 2015 il Decreto ha ricevuto l’intesa della conferenza Stato-Regioni (Rep. Atti n. 27/CSR), il 25 febbraio 2015 il parere positivo dell’Agenzia del Demanio (prot. 3917/15), il 19 marzo 2015 il parere favorevole del Consiglio di Stato (prot. n. 00419/2015), il 15 luglio 2015 il parere favorevole della Camera dei Deputati e il 30 luglio 2015 quello del Senato.

La regionalizzazione dei piccoli e medi aeroporti è infatti parte integrante del “Piano nazionale aeroporti”. L’ultimo atto sarà la firma del Presidente della Repubblica e poi entrerà in vigore.

Lo scopo dello Stato è liberarsi degli scali non considerati strategici, molti di essi in deficit, e invece concentrare tutte le risorse sui 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui 12 strategici e 3 internazionali.

**Der Staat tritt die regionalen Flughäfen an die Regionen und autonomen Provinzen ab, sodass der Flughafen Bozen bald an das Land übergehen könnte.** Das Land könnte den Flughafen schließen oder dessen Nutzung ausnahmslos auf Zwecke des Zivilschutzes, der Gesundheitsversorgung und der öffentlichen Sicherheit beschränken, wobei die in Anspruch genommene Fläche drastisch reduziert würde.

## **DIE BAHN ALS ALTERNATIVE**

**Mit einem NEIN zu diesem Gesetzentwurf wird der Flughafen also nicht dem Staat überlassen, sondern wieder dem Land und vor allem der Bevölkerung zukommen.**

Wir sind überzeugt, dass der Flugverkehr kein gemeinnütziger Dienst ist und der Flughafen Bozen daher nicht als „Einrichtung von öffentlichem Interesse“ gelten kann, wie unter Artikel 1 des Gesetzentwurfs angegeben wird. Aus diesem Grund ist auch eine Finanzierung aus öffentlicher Hand nicht gerechtfertigt.

Bisher musste die gesamte Bevölkerung den Großteil der externen Kosten des Südtiroler Luftverkehrs stemmen (Vergeudung öffentlicher Gelder, Lärm, Umweltverschmutzung, Abwertung der Immobilien, eingeschränkte Nutzung der Grundstücke), und das für eine Infrastruktur, die von einer Minderheit genutzt, aber von allen Bürgerinnen und Bürgern bezahlt wird.

Wir glauben nicht, dass unsere Wirtschaft einen Flughafen braucht. Auch für den Tourismus würde er nur sehr geringe Vorteile bringen. Wir sind ebenso nicht der Meinung, dass unser Land sich um einen „Blitz-Tourismus“ bemühen sollte: Bei 30 Millionen Gästen können wir uns den Luxus leisten, das ganze Jahr über dem nachhaltigen Tourismus den Vorrang zu geben.

Das Klimaland Südtirol kann nicht in eine Verkehrsform investieren, die unserer Gesundheit schadet und große Mengen an Treibhausgasemissionen verursacht.

Die Erreichbarkeit, an der es eigentlich jetzt schon nicht mangelt, soll mit anderen Verkehrssystemen erhalten und verbessert werden, darunter allen voran die Bahn, die für Entfernungen bis zu 600-700 km

**Lo Stato cede gli scali regionali alle Regioni e alle Province autonome, l'aeroporto di San Giacomo potrebbe presto rientrare nella sovranità della Provincia.** Che potrebbe anche chiuderlo, o limitarne inderogabilmente l'uso – riducendone enormemente la superficie – a scopi di protezione civile, sanità e pubblica sicurezza.

## **L'ALTERNATIVA SI CHIAMA TRENO**

**Un NO a questo disegno di legge, dunque, non consegna l'aeroporto allo Stato, ma lo restituisce alla Provincia e soprattutto alla popolazione.**

Noi siamo convinti che il traffico aereo non sia un servizio di pubblica utilità e che l'aeroporto di Bolzano non sia affatto “un'istituzione di interesse pubblico”, al contrario di quanto scritto nell'art. 1 del presente disegno di legge, e per questo non merita il sostegno finanziario da parte dell'ente pubblico.

Finora l'intera popolazione si è assunta la maggior parte dei costi esterni derivanti dal traffico aereo locale: spreco di denaro pubblico, rumore, inquinamento, diminuzione del valore degli immobili, limitazioni all'utilizzo del territorio, per una infrastruttura che viene utilizzata da una minoranza ma pagata da tutte le cittadine e cittadini.

Non crediamo che l'aeroporto sia necessario all'economia e al turismo dà un contributo marginale. Non pensiamo che la nostra provincia debba rincorrere il turismo mordi e fuggi: con 30 milioni di presenze possiamo permetterci il lusso di scegliere il turismo sostenibile sulle quattro stagioni.

Il Sudtirolo Klimaland non può investire su un mezzo di trasporto che rovina la salute e dà un contributo notevole all'immissione di gas serra nell'atmosfera.

La raggiungibilità, che già non ci manca, deve essere garantita e migliorata con altri mezzi, innanzitutto il treno che su tragitti entro i 600-700 km è il mezzo più ecologico, comodo, sicuro e conveniente.

das umweltfreundlichste, bequemste, sicherste und günstigste Verkehrsmittel ist.

Wer wirklich fliegen muss, kann die nächstgelegenen Flughäfen von München, Verona und Innsbruck mit der Bahn oder auch mit einem Shuttlebus erreichen. Die Bahnverbindungen zu diesen Flughäfen müssen nicht nur aufrecht erhalten, sondern für eine schnellere und effizientere Zubringung noch weiter ausgebaut werden.

Es gibt viele Möglichkeiten der verstärkten Zusammenarbeit mit diesen Flughäfen, die schon in anderen Fällen, sowohl innerhalb Europas als auch außerhalb, erprobt wurden. Denkbar wäre etwa eine Bahnlinie, die direkt in den Flughafen mündet (dazu gab es schon ein Projekt der Provinz Trient zum Flughafen Verona, das gemeinsam mit dem Land Südtirol wieder aufgegriffen werden könnte) oder die Möglichkeit, schon am Bahnhof einzuchecken.

Dabei würde es sich um Bahndienste handeln, die zwar für die Zubringung zu den Flughäfen eingeführt werden, jedoch einen Mehrwert für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr darstellen würden, da sie auch von Fahrgästen mit einem anderen Reiseziel genutzt würden.

gez. Landtagsabgeordneter  
dott. Riccardo Dello Sbarba

In treno, o anche con shuttlebus, chi proprio deve volare può raggiungere i vicini aeroporti di Monaco, Verona e Innsbruck. Un rafforzamento dei collegamenti via treno con questi aeroporti va garantito, anzi rafforzato, reso più rapido ed efficiente.

Vi sono molti modi per rafforzare la collaborazione con questi scali, tecniche già sperimentate altrove, sia in Europa che fuori. Sono immaginabili binari che entrano direttamente in aeroporto (c'era un progetto della Provincia di Trento per Verona, che si potrebbe rilanciare con la partecipazione di Bolzano), oppure la possibilità di sbrigare il check-in già alla partenza del treno.

Sarebbero treni per gli aeroporti, ma al contempo rafforzerebbero l'intero sistema del trasporto pubblico locale e verrebbero utilizzati da chi è diretto anche ad altre destinazioni intermedie.

f.to consigliere provinciale  
dott. Riccardo Dello Sbarba