



Conferenza stampa

**Aeroporto di Bolzano  
I contrari presentano le loro  
argomentazioni**

Venerdì, 4 marzo 2016 alle ore 10.00  
Sede centrale dell'AVS, Via Giotto 3, Bolzano Sud



**no-airport.bz**

Volksabstimmung 2016  
Referendum provinciale

## Il Largo Fronte del No all'Aeroporto di Bolzano

Un largo fronte di associazioni e organizzazioni, coordinate perlopiù dal comitato "no.airport.bz", si oppone al proseguimento del finanziamento pubblico dell'aeroporto di Bolzano. Il fronte degli oppositori è composto dal *Dachverband für Natur- und Umweltschutz* (Federazione Protezionisti Sudtirolesi), l'*Alpenverein Südtirol*, l'*Heimatspflegeverband*, l'associazione Ambiente & Salute, il Südtiroler Schützenbund e varie associazioni locali e iniziative private di cittadini (come l'*Arbeitsgemeinschaft für ein lebenswertes Unterland*), che insieme contano 90.000 soci provenienti da tutta la regione.

Il loro "NO" all'aeroporto di Bolzano è basato su una lunga lista di argomenti di carattere ecologico, politico-democratico, economico e tecnico che parlano chiaramente a sfavore di una ripresa dei voli di linea. Gli argomenti principali sono:

### 1. I danni per gli abitanti e l'ambiente

- Il piano di sviluppo dell'Aeroporto di Bolzano punta su una formula molto semplice: **più voli, con aerei più grandi**. È evidente che questo aumenterebbe enormemente il carico di emissioni e l'inquinamento acustico in una zona che già ora è molto colpita da questa problematica.
- Per raggiungere il numero di passeggeri desiderato, si necessitano circa sei decolli e atterraggi ogni ora, dalle ore 6.30 alle 23. Ciò equivale a **un aereo ogni dieci minuti** (durante l'orario di punta molti di più) che atterra o decolla a Bolzano, con i motori a massima potenza e un impatto acustico di 130 Decibel (la soglia del dolore umana è 120 Decibel).
- L'inquinamento acustico nella conca di Bolzano, nella Bassa Atesina e nell'Oltradige si ripercuoterà direttamente sulla salute dei suoi abitanti. Studi di rinomate istituzioni dimostrano, che i residenti in prossimità di un aeroporto presentano una maggiore incidenza di malattie cardio-vascolari e ipertensione arteriosa e sono esposti a un maggiore rischio di infarto e di ictus.
- **L'emissione di CO<sub>2</sub>** per passeggero e chilometro per un viaggio aereo è di 380gr e risulta dunque 10 volte maggiore rispetto al treno e 20 volte maggiore rispetto al pullman.

- Il Piano Clima Energia Alto Adige, che prevede una notevole riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, è incompatibile con il progetto di potenziamento dell'aeroporto di Bolzano. O forse dietro il nome **KlimaLand Südtirol** si nasconde una strategia di marketing priva di contenuti?
- Le **emissioni di ossido di azoto**, che già ora rappresentano un notevole problema per la conca di Bolzano e la Bassa Atesina, aumenterebbero con il potenziamento del traffico aereo. Proiettando su Bolzano i risultati di studi internazionali, si calcola che l'ossido di azoto è responsabile di 250 morti premature in Alto Adige l'anno.

## 2. Il prezzo pagato dai cittadini altoatesini (rapporto costi e benefici)

- L'aeroporto di Bolzano non è assolutamente - come qualcuno vorrebbe far credere - un fattore di costo trascurabile per la spesa pubblica. Al contrario, ci viene a costare molto caro: non meno di **204 milioni di Euro totali** sarà costato l'aeroporto ai contribuenti entro il 2035, di cui 80 milioni di Euro (secondo i documenti ufficiali) sono le spese che rimangono ancora da sostenere. Una cifra notevole per una Provincia che riduce i fondi a disposizione della Sanità e del Sociale perché dice di dover risparmiare.
- Questa spesa enorme è a carico di **tutti i contribuenti** in Alto Adige, anche se a trarne profitto sono solo in pochi. Il piano concepito per l'aeroporto di Bolzano prevede, infatti, un minimo di 170.000 passeggeri (soglia minima per qualificarsi per un finanziamento pubblico) e un massimo - piuttosto ottimista - di 500.000 passeggeri.
- Nel 2014, ogni passeggero aereo è "costato" alla Provincia 84,6 Euro, mentre ogni passeggero ferroviario ha avuto un costo di 5,8 Euro, il passeggero di pullman addirittura di soli 2 Euro a carico della Provincia. Si può dunque affermare, che ogni passeggero aereo costa alla Provincia **42 volte di più** rispetto ad un passeggero arrivato in pullman.
- Per i tempi a venire, l'aeroporto di Bolzano rimane **un'impresa sovvenzionata**. O come ha detto Johann Frank, uno degli autori stessi del piano di sviluppo dell'aeroporto: *"Un privato che decidesse di investire nell'aeroporto, farebbe sicuramente parte della Caritas."*
- Uno degli argomenti usati a favore di un finanziamento pubblico di suddetti costi esorbitanti, è la presunta spinta che l'aeroporto darebbe al turismo. È da vedere quanto questo stimolo incida sulla quantità (si prevede un aumento di visitatori di meno dell' 1%) e quanto sia effettivamente desiderabile da un punto di vista qualitativo. Ha senso incentivare un **„turismo stile fast-food”**

caratterizzato da soggiorni brevissimi, con un giorno shopping a Bolzano, un giorno a vedere le Dolomiti di passaggio e poi tutti a casa?

- Un secondo argomento utilizzato dai sostenitori dell'aeroporto è lo sviluppo economico, ignorando però deliberatamente il danno economico collaterale. Infatti, con il potenziamento dell'aeroporto, gli immobili situati nella conca di Bolzano, nella Bassa Atesina e nell'Oltradige subiranno una notevole svalutazione. L'espansione delle aziende situate nella cosiddetta **zona di rischio** intorno all'aeroporto sarà limitata, se non del tutto impedita (vedi il caso „Twenty“) e questi provvedimenti colpiranno maggiormente il più grosso conglomerato commerciale/industriale della Provincia (Bolzano Sud, San Giacomo e Laives).
- Le “zone di rischio” non hanno questo nome per caso: ricordiamo che l'intero traffico aereo da e per l'aeroporto di Bolzano **sorvolerà zone densamente abitate**.

### **3. La mancanza di fiducia nella politica**

- La prima promessa di un aeroporto funzionante fu fatta **20 anni fa**, ma la struttura ad oggi non è ancora operativa (o meglio è stata nuovamente disattivata, perché non funzionante). Eppure la Giunta Provinciale vuole aggiungere altri cinque anni di periodo di prova.
- Dopo 20 anni di tentativi falliti, per far funzionare l'aeroporto di Bolzano bisognerebbe cambiare radicalmente le **condizioni generali**. Ciò purtroppo non è possibile: la posizione geografica dell'aeroporto continuerà a essere la stessa e quindi anche in futuro ci sarà un solo corridoio aereo fruibile per l'atterraggio. Il bacino d'utenza continuerà a essere troppo ridotto per far funzionare economicamente l'aeroporto e gli aeroporti di Innsbruck, Verona e Monaco continueranno a essere “troppo” vicini e raggiungibili senza problemi.
- Anzi, semmai le condizioni generali dell'aeroporto di Bolzano peggioreranno: grazie allo sviluppo dei treni ad alta velocità, la tratta Bolzano-Roma – finora il principale business dell'aeroporto di Bolzano – diventerà sempre meno appetibile. Ormai il centro di Roma in treno si raggiunge in quattro ore, Bolzano-Napoli sono sei ore, e si viaggia direttamente da un centro storico all'altro. **L'accessibilità** generale dell'Alto Adige in futuro dunque tenderà a migliorare, non peggiorare.
- Tutto il nuovo concetto dell'aeroporto si basa su **dati ipotetici** di compagnie aeree “esemplari”. Persino gli autori stessi di questo concetto, ossia l'„Airport

Consulting Vienna“, consigliono vivamente di far eseguire dei concreti rilevamenti di mercato. Cosa che a tutt’oggi non è stata implementata.

- Finora, per quanto riguarda l’aeroporto di Bolzano, la politica ha adottato la „tattica di salame“ (del poco per volta). Viste le voci emerse recentemente riguardo a piani di sviluppo segreti e vari „piani B“ nascosti nel cassetto, sembra che alcune cose non siano affatto cambiate.

Per il comitato „no-airport.bz“

Dachverband für Natur- und Umweltschutz, Ambiente&Salute, Umweltgruppe Bozen, Heimatpflegeverband Südtirol, Arbeitsgemeinschaft für Vogelkunde und Vogelschutz, Plattform Pro Pustertal, Umweltschutzgruppe Vinschgau, Naturtreff Eisvogel, WWF Bolzano, Legambiente Bolzano, Biblioteca „Culture del mondo“, LAC (Libertà Andiam Cercando), Arbeitsgemeinschaft Lebenswertes Unterland, Hyla-Umweltgruppe Eisacktal, Baubiologie Südtirol, Umweltgruppe Eppan, Umweltgruppe Kaltern, Lia per Natura y Usanzas, Südtiroler Schützenbund, committee no airport Laives-Leifers ed altri.

