

Una struttura importante per tutto l'Alto Adige

Bolzano ha bisogno di un aeroporto regionale funzionante, che nel medio periodo sia in grado di finanziarsi da solo e che sia utile a tutti: alla popolazione nel suo complesso, al turismo e all'economia ma anche agli scambi culturali e scientifici.

Dati, cifre e un'approfondita analisi del presente e del futuro dell'aeroporto regionale di Bolzano: questi gli argomenti trattati dal presidente della società di gestione ABD, Otmar Michaeler, nel corso di una conferenza stampa tenutasi venerdì mattina. Con l'ausilio di dati oggettivi Michaeler ha voluto da un lato fare luce su alcuni aspetti poco chiari, e dall'altro confutare le falsità attualmente in circolazione: "L'aeroporto costituisce un'opportunità per tutti. In tempi in cui sembra si vogliano ripristinare le frontiere terrestri, ecco che un aeroporto può veramente essere la porta di accesso al mondo. Lo scalo permetterà all'Alto Adige di essere raggiungibile più rapidamente e meglio, rafforzando così la sua vocazione turistica e rappresentando altresì un valore aggiunto per l'economia, la scienza, l'istruzione e la cultura. Viaggiare in aereo da Bolzano diventerà alla portata delle famiglie altoatesine, e la forte richiesta in questo senso ci fa capire che l'offerta avrebbe successo".

Dati e cifre sul futuro sviluppo dell'aeroporto di Bolzano

Davanti alla stampa il presidente Michaeler ha parlato dei prossimi passi che l'ABD intraprenderà in vista del prossimo referendum sullo scalo bolzanino: "Noi vogliamo fare luce su eventuali aspetti che non sono chiari, ma al contempo smentire tutte le favole che circolano sul conto dell'aeroporto".

L'obiettivo: raggiungere i 170.000 passeggeri entro la fine del 2021

Nel suo intervento Michaeler è stato chiaro: "170.000 passeggeri l'anno significano 14,5 milioni di valore aggiunto in più per il nostro territorio. Significano ulteriore fatturato per l'economia altoatesina, creazione di posti di lavoro e un aumento del gettito fiscale pari a circa 2,2 milioni di euro". Ciò significa anche, ha aggiunto Michaeler, che "dal 2022 i conti per la Provincia torneranno: a fronte di 1,5 milioni di sovvenzioni all'aeroporto, ne riceverà 2,2 milioni sotto forma di tasse. In quel momento quindi l'aeroporto sarà funzionante, perché il prodotto sarà superiore al costo".

I costi? Minimi: per lo scalo ogni altoatesino pagherà 5 euro l'anno

Il piano di sviluppo aeroportuale prevede che negli anni dal 2017 al 2021 si possa realisticamente raggiungere la soglia dei 170.000 passeggeri. In questo quinquennio il sostegno della Provincia sarà di due milioni e mezzo l'anno. "Questo vuole dire – ha detto Michaeler – che pagando ogni anno appena 5 euro a testa, alla fine del quinquennio la popolazione altoatesina avrà un proprio aeroporto perfettamente funzionante. Vorrei poi far notare – ha aggiunto il presidente dell'ABD – che la Provincia spende ogni anno circa 160 milioni di euro per la mobilità interna, per i collegamenti con treni e pullman, per il trasporto scolastico ecc. Penso quindi che valga proprio la pena, investire una somma tutto sommato bassa – 2,5 milioni l'anno – per avere un collegamento aereo funzionante e di ampia utilità".

5 decolli e 5 atterraggi al giorno

Per raggiungere la soglia dei 170.000 passeggeri l'anno il piano di sviluppo prevede che ogni giorno debbano partire e arrivare cinque aerei. Secondo la società di gestione, il calcolo che porta a queste cifre è semplice: "Poniamo il caso che nei primi anni atterrino perlopiù aerei Dash 8Q-400, che possono trasportare fino a 80 persone. Calcolando per ogni volo un tasso di occupazione del 70%, a bordo ci sono 56 persone. Per arrivare ai 170.000 passeggeri complessivi ci vorrebbero quindi 3.035 voli in un anno, ovvero 8,3 al giorno. Ecco spiegati i 5 decolli e 5 atterraggi previsti. Va da sé che più

grandi e pieni sono gli aerei, meno viaggi ci vogliono per trasportare un numero maggiore di persone. E il nostro obiettivo è proprio questo: un aeroporto efficiente e produttivo”, ha detto Michaeler.

Ecco i punti cardine del disegno di legge 60/15, oggetto del referendum del 12 giugno:

- Finanziamento della Provincia condizionato al raggiungimento di 170.000 passeggeri annui entro il 2022;
- Sovvenzione di 2,5 milioni di euro l’anno fino al 2021, che poi diventano 1,5 milioni l’anno;
- Lo scalo non potrà andare oltre la categoria 2C;
- L’aeroporto sarà operativo dalle 6 alle 23

Una nuova V.I.A. per trenta metri di asfalto

Un problema a parte per i responsabili della società di gestione ABD è rappresentato dalla nuova Valutazione di Impatto Ambientale richiesta dalla Commissione VIA per un tratto di prolungamento della pista, nello specifico gli ultimi 30 metri giacché l’allungamento fino a 1.432 metri è già stato concesso. “Abbiamo rispettato tutte le condizioni richieste e presentato una relazione ambientale ben più approfondita di quanto fosse necessario. Siamo quindi rimasti stupiti di fronte a questa decisione e alla motivazione su cui si basa. Per quanto riguarda la nuova VIA, l’affrontiamo con serenità e anche stavolta faremo quanto ci sarà richiesto. Però vorremmo far notare che questo provvedimento comporterà una spesa di oltre 100.000 euro,” ha dichiarato Michaeler.

Sulla relazione ambientale è intervenuto anche l’ingegner Federico Pasquali: “Dal rapporto si evince chiaramente che l’aumento di inquinamento acustico derivante dal prolungamento della pista d’atterraggio sarà insignificante. La stessa cosa si può dire per l’inquinamento dell’aria, se compariamo le emissioni dell’aeroporto con le altre fonti inquinanti presenti nella zona. Anche per quanto riguarda la fauna, la flora e l’agricoltura in genere gli effetti saranno irrilevanti, così come non verrà intaccata la biodiversità.

Dire no significherebbe: siamo in vendita

In merito alla consultazione popolare del prossimo 12 giugno, è chiaro che dire sì significa lasciare nelle mani della Provincia l’aeroporto e garantirle potere decisionale nelle scelte: “Dire sì significa darci cinque anni di tempo per dimostrare che lo scalo di Bolzano funziona e serve a tutta la popolazione altoatesina”. In caso di vittoria del no, invece, la Provincia avrebbe pochissima voce in capitolo sul futuro dell’aeroscalo, poiché un gestore privato ha delle altre priorità e i suoi piani di sviluppo sarebbero sicuramente orientati alla massimizzazione dei profitti.

Bolzano, 8 aprile 2016