



Medienkonferenz Conferenza Stampa

Flughafen Bozen – Aeroporto di Bolzano, 8.4.2016

Tematiche

- Cifre, dati e fatti in relazione al piano di sviluppo e al referendum consultivo
 - Otmar Michaeler, Presidente dell'aeroporto di Bolzano
- Rapporto ambientale & valutazione di impatto ambientale (VIA)
 - Otmar Michaeler, Presidente dell'aeroporto di Bolzano
 - Dott. ing. Federico Pasquali, Pasquali-Rausa Engineering S.r.l.
- Domande dei rappresentanti dei media

Cifre, dati e fatti in relazione al piano di sviluppo e al referendum consultivo

Testo di legge 60/15

- La legge definisce gli **obiettivi di sviluppo** in termini di interesse pubblico e il **limite massimo del finanziamento pubblico**.
- **Il finanziamento** da parte della Provincia è vincolato al **raggiungimento di 170.000 passeggeri l'anno** entro il 2022.
- **2,5 mio. €** fino al 2021, successivamente **1,5 mio. €**.
- Non deve essere superata la **categoria 2C**.
- Attività di volo dalle ore **6 alle ore 23**.

Spese sostenute in Alto Adige per la mobilità (2014)



Ulteriori investimenti previsti, ad es. :

- Metrobus Bolzano-Oltradige 19 mio €
- Bretella ferroviaria Val di Riga 55 mio €
- Elettrificazione ferrovia Val Venosta 56 mio €

Quanto costa l'aeroporto agli altoatesini?

- L'aeroporto costerà alla Provincia 2,5 milioni di euro all'anno per il prossimo quinquennio (**5 € / a persona all'anno**).
- Successivamente, costerà un massimo di 1,5 milioni di euro (**3 € / a persona all'anno**).

170.000 passeggeri creano **14,5 milioni di euro** di valore aggiunto e circa **2,2 milioni di euro** di ulteriore gettito fiscale per l'Alto Adige.

Che altro?

- Attraverso il collegamento con importanti hub (come Roma, Vienna o Amsterdam) Bolzano apre una **porta sul mondo**
- **Maggiore competitività** per le imprese altoatesine
- **Mete turistiche** attrattive verso sud
- Opportunità per un **turismo di qualità**
- Creazione di **posti di lavoro**
- **Scambio** culturale & sociale

Movimento voli: facciamo insieme due calcoli

- 12 movimenti di volo
X 365 giorni
X 17 ore (che corrispondano all'apertura giornaliera dell'aeroporto di Bolzano)
X 67 passeggeri (numero medio di passeggeri per velivolo)
= 4.588.820 passeggeri

Movimenti di volo & numero dei passeggeri

Voli d'affari &
aviazione sportiva



Voli charter & di linea



Andamento dei voli d'affari & di aviazione sportiva 2015 – 2035 (rimarrà praticamente invariato)

anno	movimenti di volo / anno	Ø movimenti di volo / giorno	passengeri / anno
2015	10.959	30,02	8.385 PAX
2022	11.946	32,73	8.990 PAX
2035	12.752	34,94	10.234 PAX

Andamento voli charter & di linea 2014 - 2035

anno	movimenti di volo / anno	Ø movimenti di volo / giorno	passengeri / anno
2014	2.255	6,10	58.339 PAX
2022	3.035	8,3	170.000 PAX
2035	6.801	18,63	529.046 PAX

In media **5 decolli** e **5 atterraggi al giorno** sull'aeroporto di Bolzano nel **2022**.

Il prevalere dei no...

- La Provincia **sospende i pagamenti** alla società di gestione ABD.
- **ABD viene ceduta** e un **nuovo soggetto gestirà l'aeroporto**.
- Qualora non si trovasse alcun acquirente, ABD verrebbe **liquidata**.
- In questo caso, la **concessione tornerebbe** ad **ENAC** (Ente nazionale per l'Aviazione Civile).
- ENAC indirà un **bando europeo**.
- Un **nuovo soggetto** gestirà l'aeroporto e deciderà per il **prolungamento della pista**.

Il prevalere dei sì...

- **5 anni di tempo** per dimostrare che l'aeroporto regionale può funzionare.
- La pista viene prolungata di **168 m**.
- L'aeroporto può costare alla Provincia un massimo di **2,5 milioni di euro all'anno**.
- **Se entro il 2021 l'aeroporto avrà raggiunto** quota **170.000 passeggeri**, la Provincia potrà continuare a stanziare **1,5 milioni di euro**.
- In caso di insuccesso, la Provincia **sospenderà il finanziamento**.

L'aeroporto regionale di Bolzano
resta **in mano alla Provincia** e l'Alto
Adige continuerà così ad avere **voce
in capitolo!**

Accessibilità

- Accessibilità & **mobilità** sono alla **base della nostra vita ed economia**.
- **Opportunità** che permettono mobilità, cambiamento e capacità di evolversi.
- Ciò che da una parte implica rischi e incertezze, dall'altra offre **nuove opportunità, maggiori opzioni**, la possibilità di scoprire e vivere cose nuove.

Rapporto ambientale & VIA

SCREENING AMBIENTALE – UMWELTSCREENING

Il Ministero dell'Ambiente, ha chiarito che per ampliamenti della pista aeroportuale che prevedono una lunghezza complessiva della pista effettivamente utilizzata per l'atterraggio ed il decollo dei velivoli (*runway*) inferiore ai 1500 metri si rientra tra i progetti di cui all'allegato IV – parte II del D.Lgs 152/06, per i quali è prevista la procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 156/06 da espletare presso la Provincia Autonoma di Bolzano.

L'elaborato di seguito sviluppato ha lo scopo di dare il massimo delle informazioni relative al progetto di ampliamento della pista ed asfaltatura della RESA, senza entrare troppo nel merito di valutazioni di impatto ambientale specifiche e puntuali al fine di permettere alla Commissione VIA della Provincia Autonoma di Bolzano di esprimersi in merito alla necessità di una VIA ordinaria o meno.

Das Umweltministerium stellte klar, dass für Maßnahmen, um die Start- und Landebahn auf nicht mehr als 1.500 m zu verlängern, Projekte gemäß unbefristeter Regierungsverordnung (UVR) 152/06, Teil II, Anhang IV erforderlich sind. Für diese Projekte muss die Autonome Provinz Bozen – Südtirol gemäß genannter UVR, Artikel 20, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) mit Umweltscreening durchführen.

Der nachstehende Bericht dient dem Zweck, die erforderlichen Informationen für den Plan auszuführen, der vorsieht, die Start und Landebahn zu erweitern sowie den Sicherheitsbereich (RESA – *runway end safety area*) mit einer Asphaltdecke zu versehen, ohne zu Bewertungen in Bezug auf die Umweltverträglichkeit Stellung zu nehmen, um dem in Südtirol für die UVP zuständigen Ausschuss zu gestatten, die Notwendigkeit, eine UVP vornehmen zu müssen oder nicht, vorbehaltlos befinden zu können. Für die Bestands- und Projektbeschreibung siehe Abschnitt 3.

VERIFICA DI SCREENING - CONTENUTO

La verifica viene sviluppata ai sensi dell'allegato III della direttiva 2014/52/UE, che viene riportato in coda alla presente relazione, e si compone di 3 capitoli principali e precisamente:

- caratteristica del progetto;
- localizzazione del progetto;
- tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale.

Il primo capitolo ha l'obiettivo di descrivere le caratteristiche del progetto facendo riferimento ad una serie di aspetti definiti nell'allegato sopracitato.

Il secondo capitolo vuole descrivere la sensibilità ambientale delle aree geografiche interessate dal progetto che possono risentire dell'impatto del progetto stesso.

Il terzo capitolo fornisce una informazione generale sullo stato adottato come riferimento dal punto di vista ambientale e dei probabili potenziali impatti che il progetto di ampliamento può determinare in funzione dei criteri individuati al punto 1 e 2 contenuti nell'allegato III della direttiva europea. In sostanza nel presente capitolo viene descritta la situazione ambientale della configurazione adottata come scenario di riferimento al fine di permettere agli uffici competenti una valutazione il più possibile oggettiva di potenziali nuovi impatti che si possono creare con l'allungamento della pista e soprattutto se questi impatti sono tali da determinare la necessità di una nuova VIA ordinaria.

UMWELTSCREENING - INHALT

Die Überprüfung erfolgt gemäß Richtlinie 2014/52/RU, Anhang III und ist in drei Abschnitte gegliedert:

- Projekteigenschaften
- Standortbeschreibung
- Mögliche Auswirkungen – Typen und Eigenschaften.

Im ersten Abschnitt sind die Projekteigenschaften mit Bezug auf im obengenannten Abschnitt angesprochene Gesichtspunkte beschrieben.

Im zweiten Abschnitt wird beschrieben, wie sich das Projekt im Einzugsbereich auf die Umwelt auswirken kann.

Der dritte Abschnitt enthält allgemeine Informationen zum Bestand, der als Bezug für mögliche Auswirkungen gilt, die das Erweiterungsprojekt gemäß EU-Richtlinie, Punkte 1 und 2 wahrscheinlich verursacht. Der Abschnitt beschreibt im wesentlichen die Lage, die als Szenario zu Grunde gelegt wurde, um den zuständigen Behörden zu gestatten, so objektiv wie möglich zu bewerten, welche Auswirkungen die längere Start- und Landebahn verursacht und vor allem, ob eine neue UVP erforderlich ist.

CONFIGURAZIONI CONSIDERATE

SCREENING INIZIALE (tutte le componenti ambientali)

STATO ATTUALE

Progetto approvato relativo all'allungamento della pista a m 1432

CONFIGURAZIONI FUTURE: lunghezza pista m 1462
Masterplan (Piano di Sviluppo Aeroportuale) anno 20

INTEGRAZIONE (solo per rumore ed atmosfera)

Businessplan (Piano di Sviluppo Strategico) configurazioni:

Low Case

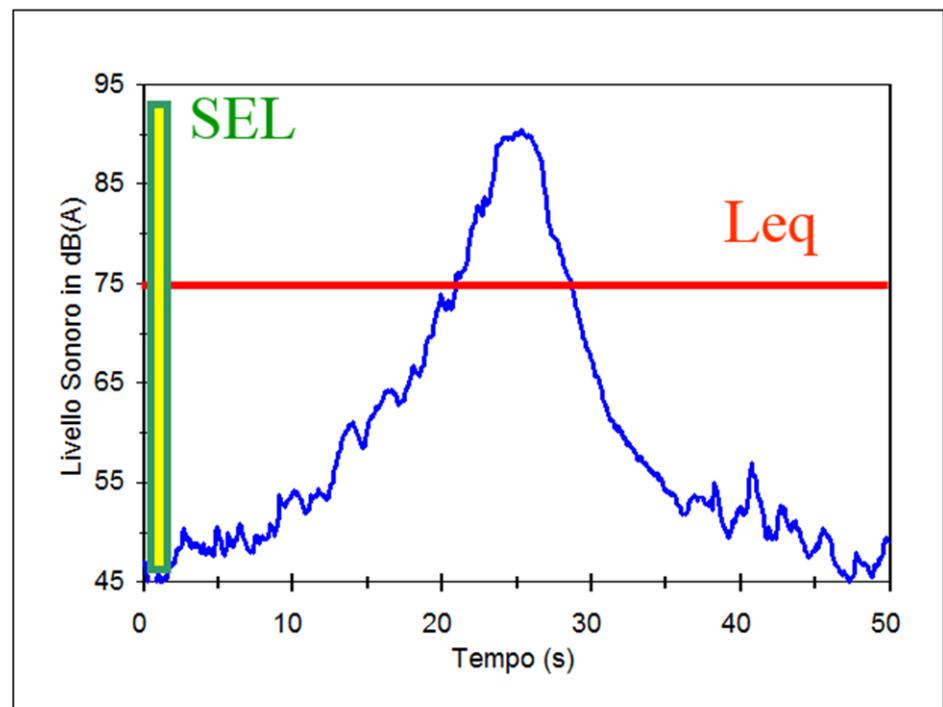
Base Case

High Case

tre settimane di punta (Base Case)

giorno di punta teorico (Base Case)

Rumore aeroportuale – indicatori di riferimento - Lva



$$L_{Aeq,T} = 10 \cdot \log_{10} \left[\frac{1}{T} \cdot \int_{t_1}^{t_2} \frac{p_A^2(t)}{p_0^2} dt \right]$$

$$L_{VAa} = 10 \log \left[\frac{1}{T_d} \sum_{i=1}^{Nd} 10^{SEL_i / 10} \right]$$

$$L_{Vca} = \left[10 \log \left(\frac{1}{T_n} \sum_{k=1}^{Nn} 10^{SEL_k / 10} \right) + 10 \right]$$

$$L_{VAJ} = 10 \log \left[\frac{17}{24} \cdot 10^{L_{VAa} / 10} + \frac{7}{24} \cdot 10^{L_{Vca} / 10} \right]$$

Zone acustiche

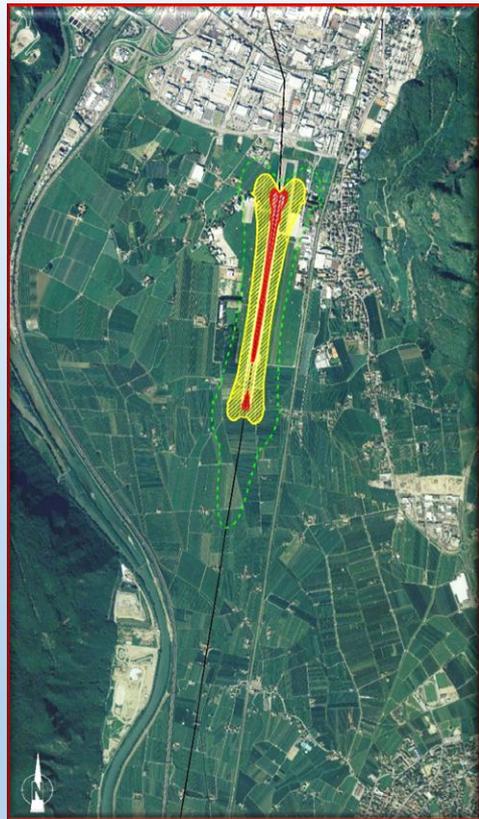
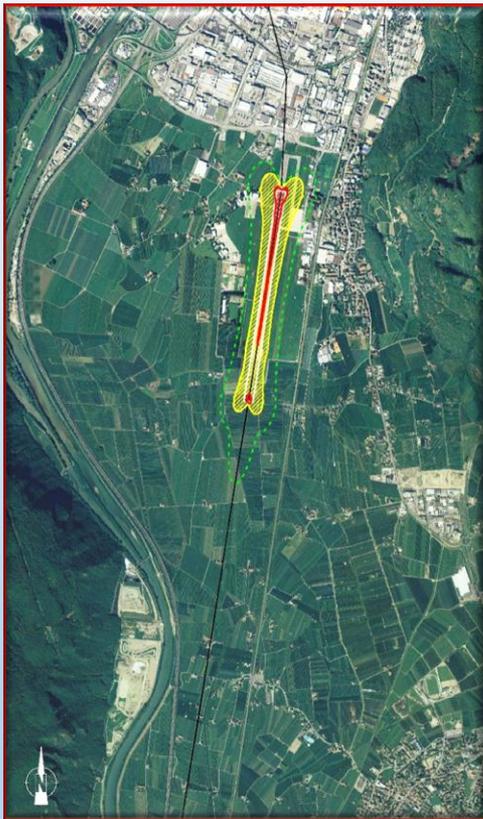
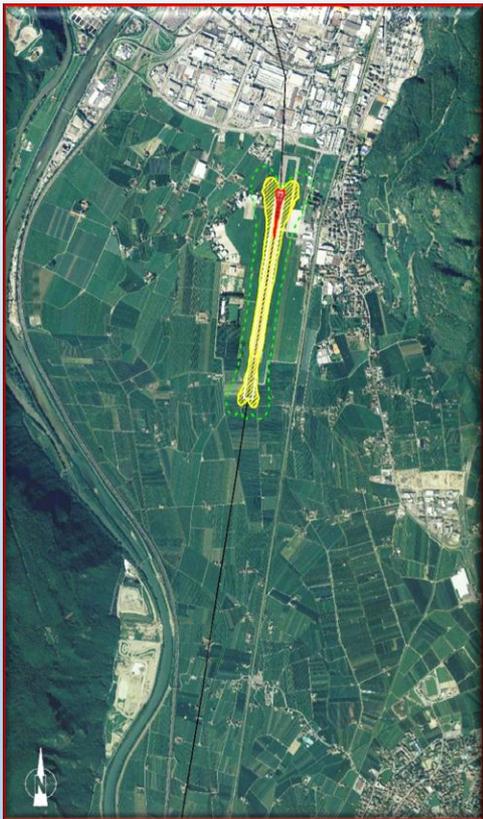
Il territorio circostante l'aeroporto, da normativa, è classificato acusticamente secondo la zonizzazione acustica, che dovrebbe essere poi recepita dai comuni interessati. Essa si compone di 3 zone di rispetto e precisamente:

Zona B	$65 \text{ dB(A)} \leq L_{VA} \leq 75 \text{ dB(A)}$	sono ammesse solo attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico
Zona C	$L_{VA} > 75 \text{ dB(A)}$	sono ammesse solo le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali

Akustische Klassen oder Zonen

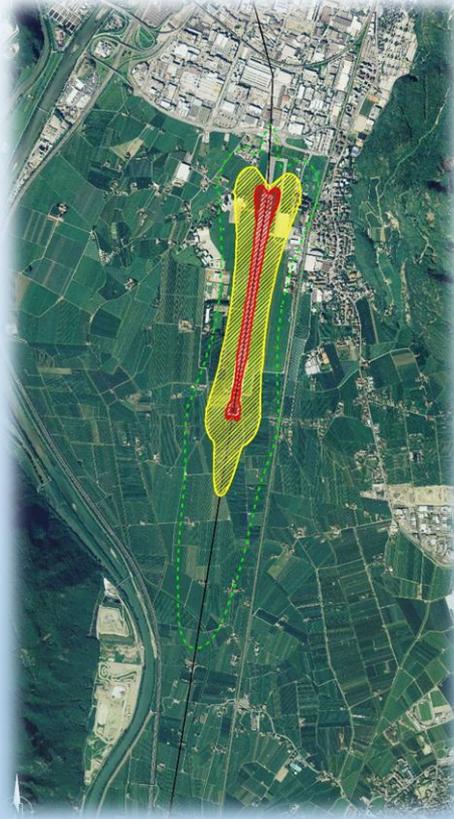
Die Umgebung um den Flughafen ist in sogenannte akustische Klassen oder Zonen eingeteilt, die von den betroffenen Gemeinden übernommen werden müssten. Der Bereich besteht aus den nachstehend angeführten drei Bannzonen:

Zone A	$60 \text{ dB(A)} \leq L_{VA} \leq 65 \text{ dB(A)}$	keine Einschränkungen
Zone B	$65 \text{ dB(A)} \leq L_{VA} \leq 75 \text{ dB(A)}$	zugelassen sind Landwirtschaft, Viehzucht, Industrie und Gewerbe, Handel, Verwaltungstätigkeiten und Dienstleistungen, mit der Auflage, zweckmäßige Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen
Zone C	$L_{VA} > 75 \text{ dB(A)}$	zugelassen sind lediglich Tätigkeiten, die direkt mit den Flughafendiensten und der entsprechenden Infrastruktur zusammenhängen





LOW CASE



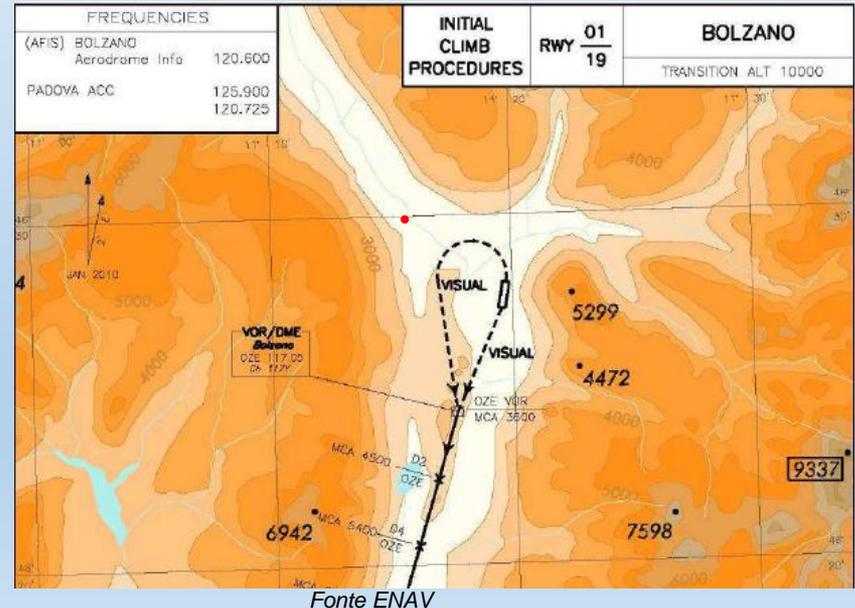
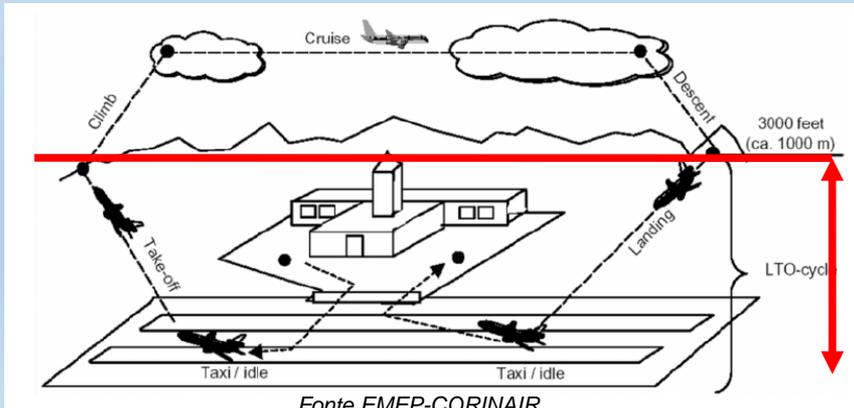
BASE CASE



HIGH CASE

Emissioni di inquinanti in atmosfera

- È stato adottato il metodo EMEP-CORINAIR (standard europeo per il calcolo delle emissioni)
- Viene considerato il cosiddetto “ciclo LTO” (landing – take off), ovvero le emissioni che si hanno nella fase di atterraggio e decollo sotto i 1000m di quota dal suolo
- Convenzionalmente, secondo il metodo sopra indicato tutte le emissioni da traffico aereo sotto i 1000m vengono imputate all'aeroporto di arrivo / destinazione. Quindi sono conteggiate non solo le emissioni sulla pista, ma fino ad una distanza (in altezza) significativa per la ricaduta di inquinanti
- Per l'aeroporto di Bolzano il ciclo LTO comprende la conca di Bolzano e la direttrice verso Sud fino a circa Vadena, come indicato dalle carte ENAV sui tracciati di atterraggio e decollo



Aeromobili e fattori di emissione

- Ai fini della valutazione dei fattori di emissione (da base dati EMEP) sono stati utilizzati i seguenti aerei tipo, distribuiti per tipologia secondo quanto previsto dal BusinessPlan
- I fattori di emissione (kg/ciclo LTO) sono aggiornati al 2014 e derivano da misure effettive su aeromobili



Dash8 DH8D



Airbus A319



Boeing B737



Cessna C680



Cessna C441



Cessna C172

Inquinanti considerati

- n NOx – ossidi di azoto
- n CO – monossido di carbonio
- n HC – idrocarburi non combustibili (carbonio organico)
- n PM2.5 – polveri fini
- n CO2 – anidride carbonica usata come indicatore di effetto serra

- n Riferimento stato attuale: ultimo inventario delle emissioni della Provincia autonoma di Bolzano
- n Contributo percentuale delle emissioni aeroportuali sul totale dell'area incluso in "LTO" sotto 1000 m (riferite alla condizione di regime)

Inquinante	Contributo emissioni aeroporto sul totale emissivo dell'area – progetto approvato (anno 1)	Contributo emissioni aeroporto sul totale emissivo dell'area – stato futuro (ipotesi 1 business plan)	Contributo emissioni aeroporto sul totale emissivo dell'area – stato futuro (ipotesi 2 business plan)	Contributo emissioni aeroporto sul totale emissivo dell'area – stato futuro (ipotesi 3 business plan)
NOx	0,12%	0,60%	0,34%	0,83%
CO	1,41%	1,13%	0,88%	1,39%
HC	0,11%	0,32%	0,22%	0,45%
PM2.5	0,05%	0,13%	0,09%	0,18%
CO2	0,14%	0,57%	0,34%	0,78%

Sintesi

- Le percentuali di impatto emissivo rispetto al totale dello stato attuale sono riferite alla condizione di regime
- Aumento in percentuale degli inquinanti proporzionale al numero di voli
- Rispetto al totale l'impatto è decisamente ridotto (dell'ordine dell'1%). In ogni caso, anche con incremento ridotto, viene richiesta dal Comitato Ambientale una valutazione più approfondita sull'inquinante NOx, che è ritenuto quello più critico sulla conca di Bolzano, in considerazione delle varie sorgenti già esistenti. Per gli altri inquinanti l'impatto è non significativo.

- Totale emissivo annuo stimato in riferimento alla situazione attuale – NOx scenario “base case”

	Totale area	Bolzano	Appiano	Vadena	Laives
NOx emessi [t/anno]	2501,9	1523,4	218,4	241,4	518,7
di cui A22	426,5	227,6	0,0	177,7	21,1
di cui riscaldamento domestico	137,6	103,6	14,4	1,2	18,5
di cui industria	124,2	101,7	0,0	0,3	22,2
di cui aeroporto (scenario "base" Businessplan)	15,0	3,9	6,6	2,9	1,7

**Avete delle domande?
Cosa ha suscitato il vostro
interesse?**