



**Bericht zum  
Landesgesetzentwurf  
Nr. 6/19**

**Klimaschutz, Einschränkung des Flugverkehrs  
und Übertragung des Flughafens Bozen an  
das Land**

eingebraucht von den Landtagsabgeordneten dott. Riccardo Dello Sbarba, dott.ssa Brigitte Foppa und Dr.nat.techn. Hanspeter Staffler.

Zielsetzung des vorliegenden Gesetzes ist es, den Flugverkehr und den Luftverkehr in Südtirol möglichst gering zu halten, und dies in erster Linie am Flughafen Bozen, um auch dem am 12. Juni 2016 ausgedrückten Wählerwillen Rechnung zu tragen. Mit vorliegendem Gesetz werden zudem die neuen staatlichen Rechtsvorschriften, gemäß denen Bozen ein Flughafen von Landesinteresse ist, umgesetzt; dabei wird dieser dem Land übertragen, das dadurch seine Zuständigkeiten besser ausüben kann.

Der Flugverkehr ist von allen Verkehrssystemen das für das Klima schädlichste System. Die nachfolgende Tabelle wurde uns vom Land selbst übermittelt:

CO <sub>2</sub> -EMISSIONEN EMISSIONI DI CO <sub>2</sub> IN ATMOSFERA	
BAHN: TRENO:	40 g/km di CO <sub>2</sub>
BUS: BUS:	20 g/km di CO <sub>2</sub>
FLUGZEUG: AEREO:	380 g/km di CO <sub>2</sub>

Wenn unser Land einen Beitrag zum Klimaschutz leisten will, dann müsste es alles daran setzen,

**Relazione sul  
disegno di legge provinciale  
n. 6/19**

**Tutela del clima, limitazione del traffico aereo e  
trasferimento alla Provincia dell'aeroporto di  
Bolzano**

presentato dai consiglieri provinciali dott. Riccardo Dello Sbarba, dott.ssa Brigitte Foppa und Dr.nat.techn. Hanspeter Staffler.

Obiettivo della presente legge è quello di ridurre il più possibile il traffico e l'attività aerea in provincia di Bolzano, a cominciare da quella che si svolge nell'aeroporto di Bolzano, nel rispetto della volontà espressa dalla popolazione nel referendum del 12 giugno 2016. La presente legge vuole anche dare attuazione alla nuova normativa statale che classifica quello di Bolzano come "aeroporto di interesse provinciale" e ne dispone il trasferimento alla Provincia, che così potrà meglio esercitare le sue competenze in materia.

Il traffico aereo è, tra i sistemi di trasporto, quello più dannoso per il clima. La seguente tabella ci è stata fornita dalla stessa Giunta provinciale:

Se la nostra Provincia vuole dare un contributo alla tutela del clima, dovrebbe fare di tutto per

den Flugverkehr einzuschränken; dies gilt auch für den Flughafen Bozen, der sich seit seiner Inbetriebnahme weder finanziell noch ökologisch als tragbar erwiesen hat.

Es wurde mehrmals erklärt, dass der vom Flughafen Bozen gewährleistete „öffentliche Dienst“ sich ausschließlich auf die Flugverbindung mit Rom beschränke. Allerdings wurde in den letzten Jahren durch die Modernisierung der Bahnstrecke die Fahrtzeit von Bozen bis Rom (Stadtmitte) auf vier- einhalb Stunden verkürzt: So ist die Bahn mittlerweile in jeglicher Hinsicht die beste Alternative auf dieser Strecke.

Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist es daher sinnvoller, in den öffentlichen Personennahverkehr zu investieren, während für jene, die das Flugzeug verwenden müssen, um lange Strecken zurückzulegen – und deren Begründungen natürlich nachvollziehbar sind – eine schnelle Verbindung zu den benachbarten Flughäfen von Verona und Innsbruck vorzuziehen ist. Zu diesem Zweck kann auch die Zusammenarbeit mit diesen Flughäfen verstärkt werden, sei es bei Buchung und Anbindungen als auch bei innovativen Check-In-Systemen schon bei der Abfahrt mit der Bahn.

Bozen liegt außerdem im Anwendungsbereich der Alpenkonvention, die sich im Verkehrsprotokoll negativ zum Neubau bzw. Ausbau von Flughäfen ausspricht.

Somit würde das Land dem Willen der Wähler Rechnung tragen, die bei der **Volksabstimmung vom 12. Juni 2016** zu über 70 % gegen den Landesgesetzentwurf 60/15, den damit zusammenhängenden Entwicklungsplan (der explizit als Grundlage des Gesetzes genannt wurde) und die nötige öffentliche Finanzierung gestimmt haben. Das Land hat den Auftrag erhalten, den Luftverkehr am Flughafen Bozen möglichst gering zu halten, um die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen sowie um die Ziele des eigenen Klimaplanes „Energie-Südtirol-2050“ im Sinne des Klimaschutzes einzuhalten.

Die Notwendigkeit, die Befugnisse des Landes betreffend den Flughafen gesetzlich festzuhalten, rührt schlussendlich auch von der Entscheidung der Landesregierung selbst her, die Betreibergesellschaft **ABD**, die bisher den Flughafen unter der Kontrolle des Landes geführt hat, **zu veräu-**

limitare il traffico aereo, compreso quello che si svolge nell'aeroporto di Bolzano, i cui conti da quando esiste non sono mai tornati né dal punto di vista economico, né dal punto di vista ambientale.

È stato più volte affermato che il “servizio pubblico” garantito dall'aeroporto di Bolzano era il collegamento con Roma. Negli ultimi anni, però, la modernizzazione della linea ferroviaria ha consentito di collegare il centro di Bolzano col centro di Roma comodamente in 4 ore e mezzo di viaggio: il treno è diventato così da tutti i punti di vista l'opzione migliore su questa tratta.

Per una politica dei trasporti sostenibile appare dunque preferibile investire nel trasporto pubblico locale e per coloro, le cui ragioni assolutamente comprendiamo, che devono utilizzare un viaggio aereo per spostarsi sulle grandi distanze, è preferibile realizzare un sistema di collegamento rapido via treno verso i vicini aeroporti di Verona e Innsbruck con i quali si può in molti modi rafforzare la collaborazione, sia nei sistemi di prenotazione, che nel collegamento, che in innovativi sistemi di check-in già alla partenza del treno.

Bolzano infine rientra nell'ambito di applicazione della “Convenzione delle Alpi”, che nel protocollo trasporti giudica negativamente la nuova realizzazione e l'ampliamento di aeroporti.

Nel fare ciò la Provincia garantisce così il pieno rispetto della volontà espressa dall'elettorato nel **referendum del 12 giugno 2016**, nel quale oltre il 70% degli elettori e delle elettrici ha bocciato il disegno di legge 60/15, il collegato “piano di sviluppo aeroportuale” (citato esplicitamente dalla legge come sua base) e il relativo piano di finanziamento pubblico. Il mandato ricevuto dalla Provincia è dunque quello di contenere il più possibile l'attività aeronautica nell'aeroporto di Bolzano, a difesa dell'ambiente e della salute della popolazione e in coerenza con gli obiettivi che si è data con il proprio “Piano Alto Adige 2050” per la tutela del clima.

L'esigenza di normare per legge le competenze della Provincia sull'aeroporto deriva infine dalla decisione della stessa Giunta provinciale di **mettere in vendita o liquidare la società ABD**, che garantiva finora la gestione dell'aeroporto su controllo provinciale. Se questa dismissione o liquida-

**ßern oder zu liquidieren.** Falls dieser Verkauf oder diese Liquidierung über die Bühne gehen sollte, ist es umso wichtiger, dass das Land, wenn es aus der direkten Führung aussteigt, die eigenen Regelungsbefugnisse gesetzlich festlegt, um, zum Wohle der Bevölkerung, die Kontrolle über die Zukunft des Bozner Flughafens beizubehalten.

Der vorliegende Gesetzentwurf regelt also auch die Zuständigkeiten des Landes betreffend den Flughafen und die nötigen Maßnahmen für ihre konkrete Umsetzung. Dies wird auch durch den neuen gesetzlichen Rahmen ermöglicht, der die Übertragung des Flughafens Bozen samt Zubehör an das Land Südtirol vorsieht. Dieser neue gesetzliche Rahmen wurde uns von der Landesregierung selbst bestätigt, und zwar in der Antwort des zuständigen Landesrates vom 2. Jänner 2019 auf unsere Anfrage Nr. 34/2018 „Geht der Bozner Flughafen auf das Land über?“.

Am 2. Jänner 2016 ist nämlich das **Dekret des Präsidenten der Republik vom 17. September 2015, Nr. 201**, „Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del Codice della Navigazione“, in Kraft getreten. Der Flughafen Bozen wird darin nicht als Flughafen „von nationalem Interesse“, sondern „von regionalem Interesse“ (bzw. dank Autonomiestatut von lokalem Interesse) angeführt, für die Absatz 11 des Dekretes ausdrücklich Folgendes vorsieht:

*„11. Die Flughäfen von regionalem oder lokalem Interesse, die zum öffentlichen Gut der staatlichen zivilen Luftfahrt gehören und sich von jenen von staatlichem Interesse gemäß Artikel 698 der Luftfahrtbestimmungen, (Codice della Navigazione) unterscheiden, gehen 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 über. 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.“*

Was die Übertragung der Vermögensgüter betrifft, so gibt es bereits eine **Durchführungsbestimmung, die angewandt werden kann** („Durchführungsbestimmungen zum Sonderstatut für Trentino-Südtirol auf dem Gebiet der Übertragung des öffentlichen Gutes und des Vermögens des Staates und der Region auf die autonomen Provinzen

zation andrà in porto, è ancora più importante che – ritirandosi dalla gestione diretta – la Provincia consolidi per legge le proprie competenze regolative, in modo da avere il pieno controllo sul futuro dell'aeroporto di Bolzano, per il bene della popolazione.

Il presente disegno di legge regola dunque anche i poteri della Provincia sull'aeroporto e le misure necessarie per renderli effettivi. E ciò è reso ancora più possibile dal nuovo quadro normativo che si è creato a livello statale che prevede il trasferimento dell'aeroporto e di tutte le sue pertinenze alla Provincia autonoma di Bolzano. Tale nuovo quadro normativo ci è stato confermato dalla stessa Giunta provinciale, nella risposta dell'assessore competente del 2 gennaio 2019 alla nostra interrogazione n. 34/2018: “Aeroporto di Bolzano trasferito alla Provincia?”.

Il 2 gennaio 2016 è infatti entrato in vigore il **Decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201**, “Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 1° comma del codice della navigazione“. Tra gli aeroporti di “interesse nazionale” non compare quello di Bolzano che dunque è classificato tra gli “aeroporti di interesse regionale” (provinciale grazie al nostro Statuto speciale) per i quali nel Decreto è inserito espressamente il comma 11 che così recita:

*“11. 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 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”.*

Per il trasferimento dei beni patrimoniali esiste già una **norma di attuazione applicabile (la n. 115 del 20 gennaio 1973**, “Norme di attuazione dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige in materia di trasferimento alle Province autonome di Trento e di Bolzano dei beni demaniali e patrimoniali dello Stato e della Regione”). Ma l'entrata in

Trient und Bozen“ vom **20. Januar 1973, Nr. 115**). Das Inkrafttreten des genannten Dekrets des Präsidenten der Republik Nr. 201/2015 ist jedoch auch im weiteren Sinne von Bedeutung, denn durch die Übertragung des Flughafens an das Land fällt diese Infrastruktur in die Kategorie des „Transportes im Interessenbereich des Landes“, für die gemäß **Artikel 8 des Autonomiestatutes das Land die primäre Zuständigkeit erhalten hat**. Auf der Grundlage dieser Zuständigkeit erhält das Land ein stärkeres Mitspracherecht in Punkto Benutzung des Flughafens, Luftverkehr am Flughafen und Vergabe des Flughafenbetriebs. Das Land muss dabei den Schutz der Gesundheit und der Umwelt, den Klimaschutz, die Berücksichtigung des Wählerwillens, der bei der Volksabstimmung 2016 zum Ausdruck kam, sowie den Grundsatz der Miteinbeziehung der Bevölkerung und der betroffenen Gemeinden und Bezirksgemeinschaften an erste Stelle setzen.

Der vorliegende Gesetzentwurf besteht aus 9 Artikeln:

**Artikel 1** setzt die Zielsetzungen des Gesetzes fest: Der Flugverkehr muss zum Schutz des Klimas und der Gesundheit so stark als möglich eingeschränkt werden. Einzige Ausnahme bilden Ambulanzflüge, Einsatzflüge des Zivilschutzes und Flüge zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit.

**Artikel 2** streicht sämtliche öffentliche Landesfinanzierungen des Luftverkehrs sowie jedwede Beteiligung des Landes an Gesellschaften, die zum Flugverkehr in Südtirol beitragen.

**Artikel 3** setzt das Dekret des Präsidenten der Republik vom 17. September 2015, Nr. 201, „Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del Codice della Navigazione“, um und überträgt den Flughafen samt Zubehör an das Land.

**Artikel 4** schränkt den Luftverkehr am Flughafen Bozen ein. Dieser muss mit dem Schutz der Umwelt und der Gesundheit vereinbar sein und sich auf die „allgemeine Luftfahrt“ beschränken. Der Artikel sieht außerdem für das Land die Verpflichtung vor, im Einvernehmen mit den Gemeinden und den gebietsmäßig von der Flughafeninfrastruktur betroffenen Bezirksgemeinschaften die Zielsetzungen und die Vorgaben für den Betrieb des Flughafens festzusetzen.

vigore del citato Decreto del Presidente della Repubblica n. 201/2015 ha un significato più generale, poiché il trasferimento dell'aeroporto alla Provincia fa ricadere questa infrastruttura nell'ambito delle infrastrutture di “trasporto di interesse provinciale” per le quali **l'art. 8 dello Statuto di autonomia prevede la competenza primaria**. In forza di questa competenza la Provincia può avere più voce in capitolo sull'uso dell'aeroporto, sulla attività aerea che vi si svolge e sull'affidamento della sua gestione. Ciò deve farlo mettendo al primo posto la tutela della salute, il rispetto dell'ambiente, la protezione del clima, il rispetto della volontà espressa nel referendum del 2016 e i principi di partecipazione sia della popolazione che dei Comuni e delle Comunità comprensoriali interessate.

Il presente disegno di legge è composto di 9 articoli.

**L'articolo 1** definisce le finalità della legge: l'attività aerea va limitata il più possibile a protezione del clima e della salute. Unica eccezione: attività aeree legate ad esigenze sanitarie, di protezione civile o di ordine pubblico.

**L'articolo 2** elimina ogni finanziamento pubblico provinciale all'attività aerea e qualsiasi partecipazione a società che contribuiscano al traffico aereo nella nostra provincia.

**L'articolo 3** dà attuazione al Decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201, “Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del Codice della Navigazione” e trasferisce l'aeroporto e le sue pertinenze alla Provincia.

**L'articolo 4** limita l'attività aerea che è possibile svolgere nell'aeroporto di Bolzano entro i limiti richiesti dalla tutela del clima e della salute, comunque non oltre attività di “aviazione generale”, e fissa per la Provincia l'obbligo di fissare d'intesa con i Comuni e le Comunità comprensoriali interessate dall'infrastruttura aeroportuale le modalità e le finalità di funzionamento dell'aeroporto.

**Artikel 5** setzt die Zuständigkeiten des Landes bei der Vergabe des Flughafens an eine Betreibergesellschaft fest.

**Artikel 6** sieht die Einrichtung eines 5-köpfigen „Einvernehmenskomitees zum Flughafen Bozen“ vor, bestehend aus einer Vertreterin/einem Vertreter des Landes, einer Vertreterin/einem Vertreter der Betreibergesellschaft, einer Vertreterin/einem Vertreter der Bezirksgemeinschaft Überetsch-Unterland und einer Vertreterin/einem Vertreter jeder der vom Flughafen gebietsmäßig betroffenen Gemeinden (Bozen und Leifers).

**Artikel 7** hebt das Gesetz auf, das bisher die Führung des Flughafens regelte (LG 37/1974, Artikel 11).

**Die Artikel 8 und 9** regeln die Veröffentlichung des Gesetzes und dessen Inkrafttreten, nach vorheriger Notifizierung an die EU-Behörden.

gez. Landtagsabgeordneter  
dott. Riccardo Dello Sbarba

**L'articolo 5** definisce le competenze della Provincia nell'affidamento della gestione dell'aeroporto ad un soggetto gestore.

**L'articolo 6** prevede un "Comitato d'intesa" sull'aeroporto di 5 componenti, di cui un/una rappresentante della Provincia, uno/una del gestore, uno/una della comunità comprensoriale Oltradige-Bassa Atesina e un/una per ciascuno dei Comuni (Bolzano e Laives) territorialmente interessati.

**L'articolo 7** abroga la legge che finora ha regolato la gestione dell'aeroporto (articolo 11, LP 37/1974).

**Gli articoli 8 e 9** regolano pubblicazione e entrata in vigore della legge, previa comunicazione alle autorità europee.

f.to consigliere provinciale  
dott. Riccardo Dello Sbarba