



XV. Legislaturperiode

XV legislatura

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 90

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE

N. 90

vom 4.12.2015

del 4/12/2015

Präsident
Vizepräsident

Dr. Thomas Widmann
Dr. Roberto Bizzo

Presidente
Vicepresidente

WORTPROTOKOLL
DER LANDTAGSSITZUNG

NR. 90

vom 4.12.2015

Inhaltsverzeichnis

*Landesgesetzentwurf Nr. 57/15: "Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe" (Fortsetzung)*Seite 1

*Landesgesetzentwurf Nr. 60/15: "Bestimmungen zum Flughafen Bozen."*Seite 76

Tagesordnung Nr. 1 vom 4.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer, betreffend Volksabstimmung zum FlughafenSeite 143

Tagesordnung Nr. 2 vom 4.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer, betreffend die Beteiligung am Flughafen InnsbruckSeite 144

RESOCONTO INTEGRALE
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO
PROVINCIALE

N. 90

del 4/12/2015

Indice

Disegno di legge provinciale n. 57/15: "Disposizioni sugli appalti pubblici" (continuazione) pag. 1

Disegno di legge provinciale n. 60/15: "Norme sull'aeroporto di Bolzano" pag. 76

Ordine del giorno n. 1 del 4/12/2015, presentato dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, concernente il referendum sull'aeroporto pag. 143

Ordine del giorno n. 2 del 4/12/2015, presentato dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, concernente la partecipazione all'aeroporto di Innsbruck pag. 144

Vorsitz des Präsidenten | Presidenza del presidente: Dr. Thomas Widmann

Ore 10.06 Uhr

Namensaufruf - appello nominale

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist eröffnet. Laut Artikel 59 Absatz 3 der Geschäftsordnung wird das Protokoll der jeweils letzten Landtagssitzung allen Abgeordneten in Papierform zur Verfügung gestellt.

Zum Protokoll können bis Sitzungsende beim Präsidium schriftlich Einwände vorgebracht werden. Sofern keine Einwände nach den genannten Modalitäten erhoben werden, gilt das Protokoll ohne Abstimmung als genehmigt.

Kopien des Protokolls stehen bei den Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen, die mit der Abfassung des Protokolls betraut sind, zur Verfügung.

Für die heutige Sitzung haben sich Vizepäsident Bizzo, Landesrat Theiner (vorm.) und die Abgeordneten Mair, Leitner und Urzi entschuldigt.

Punkt 267 der Tagesordnung: *Landesgesetzentwurf Nr. 57/15: "Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe"* (Fortsetzung).

Punto 267) dell'ordine del giorno: *Disegno di legge provinciale n. 57/15: "Disposizioni sugli appalti pubblici"* (continuazione).

Ich erinnere daran, dass gestern die Überprüfung von Artikel 15 abgeschlossen wurde.

4. Abschnitt

Berechnung des Auftragswerts

Und Schwellenwerte

Art. 16

Methoden zur Berechnung des geschätzten Auftragswerts

1. Grundlage für die Berechnung des geschätzten Auftragswerts ist der vom öffentlichen Auftraggeber geschätzte zahlbare Gesamtbetrag ohne Mehrwertsteuer, einschließlich aller Optionen und etwaigen Verlängerungen der Aufträge, die in den Auftragsunterlagen ausdrücklich geregelt sind. Die Berechnung erfolgt auf der Grundlage der entsprechenden aktuellen Richtpreisverzeichnisse, welche vom öffentlichen Auftraggeber genehmigt werden. Wenn der öffentliche Auftraggeber Prämien oder Zahlungen an Bewerber oder Bieter vorsieht, hat er diese bei der Berechnung des geschätzten Auftragswerts zu berücksichtigen.

2. Besteht ein öffentlicher Auftraggeber aus mehreren eigenständigen operativen Einheiten, so wird der geschätzte Gesamtwert für alle einzelnen operativen Einheiten berücksichtigt. Wenn eine eigenständige operative Einheit selbständig für ihre Auftragsvergabe oder bestimmte Kategorien der Auftragsvergabe zuständig ist, können die Werte auf der Ebene der betreffenden Einheit geschätzt werden.

3. Die Wahl der Methode zur Berechnung des geschätzten Auftragswerts darf nicht in der Absicht erfolgen, die Anwendung der Richtlinie 2014/24/EU zu umgehen. Eine Auftragsvergabe darf nicht so unterteilt werden, dass sie nicht in den Anwendungsbereich der obgenannten Richtlinie fällt, es sei denn, es liegen objektive Gründe dafür vor.

4. Für den geschätzten Auftragswert ist der Wert zum Zeitpunkt der Absendung des Aufrufs zum Wettbewerb maßgeblich, oder, falls ein Aufruf zum Wettbewerb nicht vorgesehen ist, zum Zeitpunkt der Einleitung des Vergabeverfahrens durch den öffentlichen Auftraggeber.

5. Bei Rahmenabkommen und Vereinbarungen und bei dynamischen Beschaffungssystemen ist der zu berücksichtigende Wert gleich dem geschätzten Höchstwert, ohne Mehrwertsteuer, aller für die gesamte Laufzeit des Rahmenabkommens, der Vereinbarung oder des dynamischen Beschaffungssystems geplanten Aufträge.

6. Im Falle von Innovationspartnerschaften ist der zu berücksichtigende Wert gleich dem geschätzten Höchstwert, ohne Mehrwertsteuer, der Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten, die während sämtlicher Phasen der geplanten Partnerschaft stattfinden sollen, sowie der Lieferungen, Dienstleistungen oder Bauleistungen, die zu entwickeln und am Ende der geplanten Partnerschaft zu beschaffen sind.

7. Bei der Berechnung des geschätzten Auftragswerts von öffentlichen Bauaufträgen wird außer dem Wert der Bauleistungen auch der geschätzte Gesamtwert der vom öffentlichen Auftraggeber dem Auftragnehmer zur Verfügung gestellten Lieferungen und Dienstleistungen berücksichtigt, sofern diese für die Ausführung der Bauleistungen erforderlich sind.

8. Kann ein Bauvorhaben oder die vorgesehene Erbringung von Dienstleistungen zu Aufträgen führen, die in mehreren Losen vergeben werden, so ist der geschätzte Gesamtwert aller dieser Lose heranzuziehen. Erreicht oder übersteigt der kumulierte Wert der Lose den in Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU bestimmten Schwellenwert, so gilt die Richtlinie für die Vergabe jedes einzelnen Loses.

9. Kann ein Vorhaben zum Zweck des Erwerbs gleichartiger Lieferungen zu Aufträgen führen, die in mehreren Losen vergeben werden, so wird bei der Anwendung von Artikel 4 Buchstaben b) und c) der Richtlinie 2014/24/EU der geschätzte Gesamtwert aller dieser Lose berücksichtigt. Erreicht oder übersteigt der kumulierte Wert der Lose den Schwellenwert, so gilt die Richtlinie für die Vergabe jedes Loses.

10. Abweichend von den Absätzen 8 und 9 können öffentliche Auftraggeber bei der Vergabe einzelner Lose von den in der Richtlinie festgelegten Verfahren abweichen, wenn der geschätzte Wert des betreffenden Loses ohne Mehrwertsteuer bei Lieferungen oder Dienstleistungen unter 80.000 Euro und bei Bauleistungen unter 1.000.000 Euro liegt. Bei Verfahren unter dem EU-Schwellenwert darf der kumulierte Wert der in Abweichung von der Richtlinie vergebenen Lose nicht 30 Prozent des kumulierten Werts sämtlicher Lose überschreiten, in die das Bauvorhaben, der vorgesehene Erwerb gleichartiger Lieferungen oder die vorgesehene Erbringung von Dienstleistungen unterteilt wurden.

11. Bei öffentlichen Liefer- oder Dienstleistungsaufträgen, die regelmäßig wiederkehren oder die innerhalb eines bestimmten Zeitraums verlängert werden sollen, wird der geschätzte Auftragswert wie folgt berechnet:

a)entweder auf der Basis des tatsächlichen Gesamtwerts entsprechender aufeinander folgender Aufträge aus den vorangegangenen zwölf Monaten oder dem vorangegangenen Haushaltsjahr; dieser Gesamtwert ist unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Änderungen bei Menge oder Wert während der auf den ursprünglichen Auftrag folgenden zwölf Monate nach Möglichkeit zu berichtigen,

b)oder auf der Basis des geschätzten Gesamtwerts aufeinander folgender Aufträge, die während der auf die erste Lieferung folgenden zwölf Monate beziehungsweise während des Haushaltsjahres, soweit dieses länger als zwölf Monate ist, vergeben werden.

12. Bei öffentlichen Lieferaufträgen für Leasing, Miete, Pacht oder Ratenkauf von Waren wird der geschätzte Auftragswert wie folgt berechnet:

a)bei zeitlich begrenzten öffentlichen Aufträgen mit höchstens zwölf Monaten Laufzeit auf der Basis des geschätzten Gesamtwerts für die Laufzeit des Auftrags oder, bei einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten, auf der Basis des Gesamtwerts einschließlich des geschätzten Werts des Restbetrags,

b)bei öffentlichen Aufträgen mit unbestimmter Laufzeit oder bei Aufträgen, deren Laufzeit nicht bestimmt werden kann, auf der Basis des Monatswerts multipliziert mit 48.

13. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen wird der geschätzte Auftragswert je nach Fall wie folgt berechnet:

a)bei Versicherungsleistungen auf der Basis der zu zahlenden Versicherungsprämie und sonstiger Entgelte,

b)bei Bank- und anderen Finanzdienstleistungen auf der Basis der zu zahlenden Gebühren, Provisionen und Zinsen sowie sonstiger Entgelte,

c)bei Aufträgen über Planungsarbeiten auf der Basis der zu zahlenden Gebühren und Provisionen sowie sonstiger Entgelte.

14. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, für die kein Gesamtpreis angegeben wird, wird der geschätzte Auftragswert wie folgt berechnet:

a) bei zeitlich begrenzten Aufträgen mit einer Laufzeit von bis zu 48 Monaten auf der Basis des Gesamtwerts für die gesamte Laufzeit des Auftrags,

b) bei Verträgen mit unbestimmter Laufzeit oder mit einer Laufzeit von mehr als 48 Monaten auf der Basis des Monatswerts multipliziert mit 48.

15. Die Berechnung des geschätzten Auftragswerts von öffentlichen Bau- und Dienstleistungsaufträgen erfolgt unter anderem unter Berücksichtigung

a) der vom öffentlichen Auftraggeber zum Zeitpunkt der Durchführung des Vergabeverfahrens tatsächlich bereitgestellten wirtschaftlichen Ressourcen,

b) der tatsächlichen Verfügbarkeit von Seiten des öffentlichen Auftraggebers von Genehmigungen und Unterlagen, die für die Verwirklichung des Gegenstands der Auftragserteilung notwendig sind,

c) weiterer Faktoren, die mit dem Gegenstand der Auftragserteilung in Zusammenhang stehen und für dessen Verwirklichung dienlich sind, sofern sie nicht in die Verfügbarkeit des öffentlichen Auftraggebers fallen.

16. Bauvorhaben und Dienstleistungsaufträge dürfen nicht so unterteilt werden, dass sie nicht in den Anwendungsbereich der Bestimmungen über die Modalitäten der Auftragsvergabe fallen.

Capo IV

Calcolo del valore degli appalti

e soglie

Art. 16

Metodi di calcolo del valore stimato degli appalti

1. Il calcolo del valore stimato di un appalto è basato sull'importo totale pagabile, al netto dell'IVA, valutato dall'amministrazione aggiudicatrice, compresa qualsiasi forma di eventuali opzioni e rinnovi eventuali dei contratti come esplicitamente stabilito nei documenti di gara. Tale valutazione avviene sulla base degli elenchi dei prezzi di riferimento attuali approvati dall'amministrazione aggiudicatrice. Quando l'amministrazione aggiudicatrice prevede premi o pagamenti per i candidati o gli offerenti, ne tiene conto nel calcolo del valore stimato dell'appalto.

2. Se un'amministrazione aggiudicatrice è composta da unità operative distinte, si tiene conto del valore totale stimato per tutte le singole unità operative. Se un'unità operativa distinta è responsabile in modo indipendente del proprio appalto o di determinate categorie di appalto, i valori possono essere stimati dall'unità in questione.

3. La scelta del metodo per il calcolo del valore stimato di un appalto non può essere fatta con l'intenzione di escluderlo dall'ambito di applicazione della direttiva 2014/24/UE. Un appalto non può essere frazionato allo scopo di evitare che rientri nell'ambito di applicazione della suindicata direttiva, a meno che ragioni oggettive lo giustifichino.

4. Il valore stimato dell'appalto è valido al momento dell'invio dell'avviso di indizione di gara o, nei casi in cui non sia prevista un'indizione di gara, al momento in cui l'amministrazione aggiudicatrice avvia la procedura d'appalto.

5. Per gli accordi quadro e le convenzioni e per i sistemi dinamici di acquisizione, il valore da prendere in considerazione è il valore massimo stimato, al netto dell'IVA, del complesso dei contratti previsti durante l'intera durata dell'accordo quadro, della convenzione o del sistema dinamico di acquisizione.

6. Nel caso di partenariati per l'innovazione, il valore da prendere in considerazione è il valore massimo stimato, al netto dell'IVA, delle attività di ricerca e sviluppo che si svolgeranno per tutte le fasi del previsto partenariato, nonché delle forniture, dei servizi o dei lavori da mettere a punto e fornire alla fine del partenariato.

7. Per gli appalti pubblici di lavori, il calcolo del valore stimato tiene conto dell'importo dei lavori stessi, nonché del valore stimato complessivo di tutte le forniture e di tutti i servizi che sono messi a disposizione del contraente dall'amministrazione aggiudicatrice, a condizione che siano necessarie all'esecuzione dei lavori.

8. Quando un'opera prevista o una prestazione di servizi prevista può dar luogo ad appalti aggiudicati per lotti separati, è computato il valore stimato complessivo della totalità di tali lotti. Quando il valore aggregato dei lotti è pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 4 della direttiva 2014/24/UE, la direttiva si applica all'aggiudicazione di ciascun lotto.

9. Quando un progetto volto ad ottenere forniture omogenee può dar luogo ad appalti aggiudicati per lotti separati, nell'applicazione dell'articolo 4, lettere b) e c), della direttiva 2014/24/UE si tiene conto del valore stimato della totalità di tali lotti. Quando il valore cumulato dei lotti è pari o superiore alla soglia, la direttiva si applica all'aggiudicazione di ciascun lotto.

10. In deroga ai commi 8 e 9, le amministrazioni aggiudicatrici possono aggiudicare appalti per singoli lotti senza applicare le procedure previste dalla direttiva, a condizione che il valore stimato, al netto dell'IVA, del lotto in questione sia inferiore a 80.000 euro per le forniture o i servizi oppure a 1.000.000 di euro per i lavori. Nelle procedure inferiori alla soglia UE, il valore cumulato dei lotti aggiudicati senza applicare la direttiva non può superare il 30 per cento del valore cumulato di tutti i lotti in cui sono stati frazionati l'opera prevista, il progetto di acquisizione di forniture omogenee o il progetto di prestazione di servizi.

11. Se gli appalti pubblici di forniture o di servizi presentano carattere di regolarità o sono destinati ad essere rinnovati entro un determinato periodo, è assunto come base per il calcolo del valore stimato dell'appalto:

a) il valore reale complessivo dei contratti successivi dello stesso tipo aggiudicati nel corso dei dodici mesi precedenti o dell'esercizio finanziario precedente, rettificato, se possibile, al fine di tener conto dei cambiamenti in termini di quantità o di valore che potrebbero sopravvenire nei dodici mesi successivi al contratto iniziale,

b) oppure il valore stimato complessivo dei contratti successivi aggiudicati nel corso dei dodici mesi successivi alla prima consegna o nel corso dell'esercizio, se questo è superiore a dodici mesi.

12. Per gli appalti pubblici di forniture aventi per oggetto la locazione finanziaria, la locazione, l'affitto o l'acquisto a riscatto di prodotti, il valore da assumere come base per il calcolo del valore stimato dell'appalto è il seguente:

a) per gli appalti pubblici di durata determinata pari o inferiore a dodici mesi, il valore stimato complessivo per la durata dell'appalto o, se la durata supera i dodici mesi, il valore complessivo, ivi compreso il valore stimato dell'importo residuo;

b) per gli appalti pubblici di durata indeterminata o se questa non può essere definita, il valore mensile moltiplicato per 48.

13. Per gli appalti pubblici di servizi, il valore da assumere come base di calcolo del valore stimato dell'appalto è, a seconda dei casi, il seguente:

a) per i servizi assicurativi: il premio da pagare e altre forme di remunerazione;

b) per i servizi bancari e altri servizi finanziari: gli onorari, le commissioni da pagare, gli interessi e altre forme di remunerazione;

c) per gli appalti riguardanti la progettazione: gli onorari, le commissioni da pagare e altre forme di remunerazione.

14. Per gli appalti pubblici di servizi che non fissano un prezzo complessivo, il valore da assumere come base di calcolo del valore stimato dell'appalto è il seguente:

a) nel caso di appalti di durata determinata pari o inferiore a 48 mesi: il valore complessivo per l'intera loro durata;

b) nel caso di appalti di durata indeterminata o superiore a 48 mesi: il valore mensile moltiplicato per 48.

15. Il calcolo del valore stimato degli appalti pubblici di opere e di servizi va operato tenuto conto, tra l'altro:

a) delle risorse economiche effettivamente allocate dall'amministrazione aggiudicatrice al momento dell'indizione della procedura di aggiudicazione;

b) della disponibilità effettiva in capo all'amministrazione aggiudicatrice di autorizzazioni e documentazioni necessarie per la realizzazione dell'oggetto dell'appalto;

c) di ulteriori fattori di contesto connessi all'oggetto dell'appalto e funzionali alla sua realizzazione, che non rientrano nella disponibilità dell'amministrazione aggiudicatrice.

16. Nessun progetto d'opera né appalto di servizi può essere frazionato per escluderlo dall'applicazione delle disposizioni concernenti le modalità di affidamento.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Der Begriff 'Losen' sowie der Begriff 'Lose' wird mit 'Unterteilungen gemäß Art. 3' ersetzt. Die Wörter 'jedes einzelnen Loses' werden mit den Wörtern 'jeder einzelnen Unterteilung gemäß Art. 3' ersetzt."

"Le parole 'lotti separati' sono sostituite dalle parole 'suddivisioni separate ai sensi dell'articolo 3' e la parola 'lotti' è sostituita dalle parole 'suddivisioni ai sensi dell'articolo 3'. Le parole 'di ciascun lotto' sono sostituite dalle parole 'di ciascuna suddivisione ai sensi dell'articolo 3'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Der Begriff 'Losen' sowie der Begriff 'Lose' wird mit 'Unterteilungen gemäß Art. 3' ersetzt. Die Wörter 'jedes Loses' werden mit den Wörtern 'jeder Unterteilung gemäß Art. 3' ersetzt."

"Le parole 'lotti separati' sono sostituite dalle parole 'suddivisioni separate ai sensi dell'articolo 3' e la parola 'lotti' è sostituita dalle parole 'suddivisioni ai sensi dell'articolo 3'. Le parole 'di ciascun lotto' sono sostituite dalle parole 'di ciascuna suddivisione ai sensi dell'articolo 3'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Der Begriff 'Lose' wird mit 'Unterteilungen gemäß Art. 3' ersetzt. Die Wörter 'des betreffenden Loses' werden mit den Wörtern 'der betreffenden Unterteilungen gemäß Art. 3' ersetzt."

"Le parole 'per singoli lotti' sono sostituite dalle parole 'per singole suddivisioni ai sensi dell'articolo 3'. Le parole 'del lotto in questione' sono sostituite dalle parole 'della suddivisione in questione ai sensi dell'articolo 3'. Le parole 'di tutti i lotti' sono sostituite dalle parole 'di tutte le suddivisioni ai sensi dell'articolo 3'."

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba, Foppa und Köllensperger: "Die Angabe '30 Prozent' wird durch die Angabe '20 Prozent' ersetzt."

"Le parole '30 per cento' sono sostituite dalle parole '20 per cento'."

Änderungsantrag Nr. 4.1, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "Die Wörter 'der kumulierbare Wert der in Abweichung von der Richtlinie vergebenen Lose nicht 20 Prozent' werden durch die Wörter 'in Abweichung vom Verfahren, welches für den Gesamtbetrag des Vorhabens vorgesehen ist, der kumulierte Wert der vergebenen Lose nicht 30 Prozent' ersetzt."

"Le parole 'la direttiva non può superare il 20 per cento' sono sostituite dalle parole 'la procedura prevista per l'intero importo dell'opera non può superare il 30 per cento'."

Änderungsantrag Nr. 5, eingebracht von den Abgeordneten Heiss und Köllensperger: "Der Buchstabe c in Absatz 15 wird gestrichen."

"La lettera c) nel comma 15 è soppressa."

Wer möchte das Wort zu den Änderungsanträgen? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Also hier geht es um den Artikel, der die Methoden zur Berechnung der geschätzten Auftragswerte festlegt. Mit meinen Änderungsanträgen ziele ich in der Nr. 1, 2 und 3 darauf ab, dass die in Artikel 3 definierten Lose, die es gibt, nicht nur Lose sondern qualitative und quantitative Lose, auch hier in diesem Artikel so explizit vorgesehen werden, damit es klar ist, dass im Sinne der KMU das Herunterbrechen der Lose qualitativ und quantitativ zu erfolgen hat und nicht generell einfach nur in Losen. Das gab es bisher schon. Etwas anderer Natur ist der Änderungsantrag Nr. 4, den ich gemeinsam mit den Kollegen von den Grünen gemacht habe. Hier dreht es sich um die Angabe von 30 % im aktuellen Gesetz zu ersetzen mit der Angabe von 20 %, und zwar aus dem ganz einfachen Grund, dass dies in der europäischen Richtlinie so vorgesehen ist und wenn wir anderswo die Texte der europäischen Richtlinie nicht verändern dürfen, dann stellt sich mir die Frage, warum es hier erlaubt werden soll bzw. wenn es hier erlaubt ist, dann könnte man es anderswo ja auch tun. Dankeschön!

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Nur ergänzend zu dem was Kollege Köllensperger ausgeführt hat, im Hinblick auf die 30 bzw. 20 %. Wir sehen, dass dieser Artikel im Großen und Ganzen eigentlich weitestgehend der Richtlinie entspricht und hier ist diese auffallende Abweichung von der EU-Richtlinie, wo eben die 20 % angegeben sind. Wir sehen, dass hier die Erhöhung auf 30 % stattfindet und es scheint dem Landeshauptmann so wichtig zu sein, dass er uns schon wieder mit einem Unterabänderungsantrag unterfüttert hat.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Hier dürfen wir von der EU-Richtlinie abweichen. Wir befinden uns im Unterschwellenbereich und somit können wir hier regeln. Das ist leider nicht immer der Fall im Unterschwellenbereich. Um es gleich vorne weg zu schicken, sonst kommt später das Argument: aber hier regelt ihr

nicht. Die EU hat in der Richtlinie in Einzelfällen auch den Unterschwellenbereich im Detail geregelt. Das ist eine Besonderheit. Dann können wir da nicht abweichen. In diesem Fall ist es aber nicht so. Es ist dann die Wortlautschranke, die gilt, die können wir nicht durchbrechen. In diesem Fall hat die EU den Unterschwellenbereich nicht geregelt und somit können wir abweichen. Auf anderen Ebenen ist es leider umgekehrt. Das ist die Begründung, es ist wirklich eine rein rechtliche Begründung. Insgesamt glaube ich, ich verstehe das Argument, aber in meritum dürfte man nichts dagegen haben, diese Regelung hilft eigentlich auch wieder unserem KMU. Aus diesem Grund würden wir es so machen. Was wir aber schon vorlegen ist ein Abänderungsantrag zum Änderungsantrag, um eine bessere Formulierung einzubringen. Es bleibt bei den 30 %, um das noch einmal zu präzisieren.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 8 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 7 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 7 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 4.1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 19 Ja-Stimmen und 9 Enthaltungen genehmigt.

Somit erübrigt sich die Abstimmung über Änderungsantrag Nr. 4.

Änderungsantrag Nr. 5. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 7 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 16? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 11 Enthaltungen genehmigt.

Art. 17

Schwellen für freiberufliche Leistungen

1. Für die Vergabe von Aufträgen betreffend freiberufliche Leistungen im Zusammenhang mit der Planung und Ausführung öffentlicher Bauaufträge gelten folgende Bestimmungen:

- a) unter 40.000 Euro können die Aufträge direkt vergeben werden,*
- b) für Aufträge ab 40.000 Euro und unter 100.000 Euro müssen mindestens fünf freiberuflich Tätige zur Angebotsabgabe aufgefordert werden,*
- c) für Aufträge, deren Betrag sich auf 100.000 Euro oder mehr beläuft, und bis zur EU-Schwelle müssen mindestens zehn freiberuflich Tätige zur Angebotsabgabe aufgefordert werden; mindestens drei davon müssen seit weniger als fünf Jahren zur Ausübung des Berufs zugelassen sein.*

Art. 17

Soglie per prestazioni professionali

1. Per l'affidamento degli incarichi aventi ad oggetto prestazioni professionali connesse con la progettazione ed esecuzione di opere pubbliche si applicano le seguenti disposizioni:

- a) affidamento diretto per incarichi d'importo inferiore a 40.000 euro;*
- b) per incarichi d'importo pari o superiore a 40.000 euro e inferiori a 100.000 euro vanno invitati almeno cinque professionisti a presentare un'offerta;*
- c) per incarichi d'importo pari o superiore a 100.000 euro e fino alla soglia UE vanno invitati almeno dieci professionisti a presentare un'offerta; di essi almeno tre devono essere abilitati da meno di cinque anni all'esercizio della professione.*

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 19 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 8 Enthaltungen genehmigt.

5. Abschnitt

Architekten- oder Ingenieurleistungen

Art. 18

Vergabe von Architekten- oder Ingenieurleistungen

1. Der Planungswettbewerb ist ein Instrument zur Förderung der Baukultur und wird vorzugsweise für Bauvorhaben von besonderer städtebaulicher, architektonischer, umweltbezogener, kunsthistorischer, konservatorischer oder technischer Bedeutung verwendet. Bei Planungswettbewerben können die fachspezifischen Leistungen mittels getrenntem Verfahren vergeben werden. Was die Einhaltung der EU-Schwellenwerte betrifft, wird der Gesamtwert aller gleichartigen Leistungen herangezogen.
2. Das Siegerprojekt wird von einer vom öffentlichen Auftraggeber ernannten Kommission, die aus höchstens fünf Mitgliedern besteht, ausgewählt. Die Kommission setzt sich vorwiegend aus Technikern/Technikerinnen und Sachverständigen zusammen. Mindestens ein Drittel der Kommissionsmitglieder muss mindestens über eine Qualifikation verfügen, die der von den Wettbewerbsteilnehmern verlangten gleichwertig ist.
3. Bei der Bestimmung der Anforderungen an die wirtschaftlich-finanzielle und technisch-organisatorische Leistungsfähigkeit für die Teilnahme am Wettbewerb für die Vergabe von Architekten- oder Ingenieurleistungen gilt keine zeitliche Beschränkung.
4. Bei Vergaben auf der Grundlage des wirtschaftlich günstigsten Angebots können die Phasen zur Ermittlung des besten Angebots folgende sein:
 - a) Bewertung des anonymen technischen Angebots und Zuerkennung der Punktezahl,
 - b) Einladung zu einem Bewertungsgespräch beschränkt auf die in den Auftragsunterlagen angegebene Anzahl von Bietern, welche die beste technische Bewertung laut Buchstabe a) erlangt haben,
 - c) Verfassen einer endgültigen technischen Rangordnung auf der Grundlage des Ergebnisses des Bewertungsgesprächs und der Bewertung der Referenzen,
 - d) Öffnung des wirtschaftlichen Angebots und Zuerkennung der Gesamtpunktezahl.
5. Im Rahmen der Wertung wird die Punktezahl für Dienstleistungen, die vor mehr als zehn Jahren erbracht wurden, mit einem Koeffizienten von weniger als 1 reduziert. Es können auch spezifische Kompetenzen im Rahmen des Europäischen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen (EQR) oder ähnlicher Qualifikationssysteme bewertet werden. Das Ergebnis eines Gesprächs zur Ermittlung der Ausführungsweise der angebotenen Leistung kann bewertet werden. Die Landesregierung erlässt Anwendungsrichtlinien für die Bewertungskriterien bei Vergabeverfahren nach dem Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots.
6. Der technische Bericht zur Erläuterung der Ausführungsweise der Leistungen, die Gegenstand des Auftrags sind, darf höchstens 10 Seiten im A4-Format oder 5 Seiten im A3-Format umfassen und darf keine Zeichnungen, Fotos und andere graphische Darstellungen enthalten.
7. Die Leistungsbeschreibung für Aufträge betreffend die Planung, die Bauleitung, die Unterstützung des/der einzigen Verfahrensverantwortlichen, die Sicherheitskoordinierung auf den Baustellen und andere Leistungen in Zusammenhang mit der Planung und Realisierung öffentlicher Bauten sowie die entsprechenden Tarife werden von der Landesregierung mit Beschluss, der im Amtsblatt der Region zu veröffentlichen ist, festgelegt.
8. Bei Vergabeverfahren nach dem Kriterium des niedrigsten Preises werden jene Angebote automatisch ausgeschlossen, die im Sinne der von der Landesregierung festgelegten Kriterien als ungewöhnlich niedrig erachtet werden.

Capo V

Servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria

Art. 18

Affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria

1. Il concorso di progettazione è uno strumento per incentivare la qualità architettonica ed è utilizzato in via prioritaria per opere di particolare rilevanza sotto il profilo urbanistico, architettonico, ambientale, storico-artistico, conservativo nonché tecnologico. Nei concorsi di progettazione, le prestazioni specialistiche possono essere affidate mediante procedura separata. Per la determinazione delle soglie di rilevanza comunitaria, è computato il valore complessivo della totalità delle prestazioni dello stesso tipo.
2. Alla scelta del progetto provvede una commissione nominata dall'amministrazione aggiudicatrice, composta da non più di cinque membri. La commissione è composta in prevalenza da tecnici ed

esperti. Almeno un terzo dei membri della commissione deve possedere una qualifica almeno equivalente a quella richiesta ai partecipanti alla gara.

3. Non sono previste limitazioni temporali per la definizione dei requisiti economico-finanziari e tecnico-organizzativi di partecipazione alle gare per l'affidamento di servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria.

4. Nel caso di affidamenti sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, le fasi per giungere all'individuazione della migliore offerta possono essere le seguenti:

a) valutazione dell'offerta tecnica anonima e attribuzione del punteggio;

b) invito al colloquio di valutazione limitato al numero di offerenti indicato nei documenti di gara che hanno ottenuto la migliore valutazione tecnica di cui alla lettera a);

c) redazione della graduatoria tecnica definitiva sulla base dell'esito del colloquio e della valutazione delle referenze;

d) apertura dell'offerta economica e attribuzione del punteggio totale.

5. In sede di valutazione i punteggi per l'espletamento di servizi prestati oltre dieci anni vengono ridotti di un coefficiente minore di 1. Possono inoltre essere valutate competenze specifiche sulla base del sistema European Qualification Framework (EQF) o analoghi sistemi di qualificazione. È ammessa la valutazione dell'esito di un colloquio volto a verificare le modalità di esecuzione della prestazione offerta. La Giunta provinciale emana linee guida per l'applicazione dei criteri di valutazione nelle procedure basate sul criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

6. La relazione tecnica illustrativa delle modalità di svolgimento delle prestazioni oggetto dell'incarico si compone di un numero massimo di 10 schede formato A4 o 5 schede formato A3 e non può contenere disegni, foto o altre rappresentazioni grafiche.

7. Il capitolato prestazionale per incarichi di progettazione, direzione lavori, attività di supporto al/alla responsabile unico/unica del procedimento, di coordinamento per la sicurezza nei cantieri e altre prestazioni professionali connesse con la progettazione e realizzazione di opere pubbliche, nonché le relative tariffe, sono determinati dalla Giunta provinciale, con deliberazione da pubblicarsi nel Bollettino Ufficiale della Regione.

8. Nel caso di utilizzo della procedura basata sul criterio del prezzo più basso vengono escluse automaticamente le offerte considerate anormalmente basse secondo i criteri stabiliti dalla Giunta provinciale.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Foppa: "Der Vorspann von Absatz 4 erhält folgende Fassung: '4. Bei Vergaben auf der Grundlage des wissenschaftlich günstigsten Angebots sind folgende Phasen zur Ermittlung des besten Angebots vorgesehen.'"

"L'alinéa del comma 4 è così sostituito: '4. Nel caso di affidamenti sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa sono previste le seguenti fasi per giungere all'individuazione della migliore offerta'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Am Anfang des Buchstabens d) in Absatz 4 werden folgende Worte eingefügt: 'und als letzte Phase, die'."

"All'inizio della lettera d) nel comma 4 sono inserite le parole 'e, come ultima fase, '."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Heiss, bitte.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Wir haben in diesem Gesetz relativ häufig den Fall, dass Kann-Bestimmungen eingefügt sind. Das erhöht natürlich die Möglichkeit für die Landesregierung, für die einzelnen Auftraggeber. Aber in diesem Falle hätten wir vorgeschlagen, dass im Falle der Vergaben des wirtschaftlich günstigen Angebots, Absatz 4, wo steht "können die Phasen zur Ermittlung des besten Angebots folgende sein", dass wir diese durch eine Ist-Bestimmung ersetzen, weil doch die Abläufe relativ schlüssig definiert sind. Wenn sie schon in dieser Kohärenz vorliegen, wäre es zielführend, dass man hier ein "sind" einfügt und nicht ein "können". Das ist unsere Position.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Mein Änderungsantrag Nr. 2 zielt darauf ab, dass die Phasen auch in dieser Reihenfolge bleiben, nicht nötigerweise alle sein müssen, aber zumindest in dieser Reihe bleiben. Was mir wichtig ist, ist dass die Öffnung des wirtschaftlichen Angebots und die Gesamtpunktzahl am Ende kommen, dass man das wirtschaftliche Angebot nicht öffnet, bevor man sich nicht die technischen und die Ausschlusskriterien angesehen hat.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Es wäre nicht zielführend, wenn wir sagen, das sind die Voraussetzungen, denn dann können es nur diese sein und es kann bei komplexen Verfahren, bei großen Projekten durchaus Sinn machen, dass man zusätzliche Phasen einführt. Ich denke da z.B. an Gefängnisbau. Es war eine sehr komplexe Ausschreibung und wenn man jetzt ins Gesetz schreibt, das sind die Phasen, dann unterbindet man die Möglichkeit weitere Zwischenschritte bei großen Vergaben einzuführen. Deshalb wäre es nicht sinnvoll, das so zu verhindern. Die Reihenfolge ist aufgezählt bzw. so ist die Reihenfolge, in der es gemacht werden muss. Wir werden natürlich auch in der Anwendungsrichtlinie entsprechende Klärungen herbeiführen. Wir würden sagen, das ist ein Hinweis, so ist ein Standardverfahren und so läuft es standardmäßig und dann gibt es die Möglichkeit bei besonders komplexen Verfahren noch zusätzliche Schritte einzuleiten.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 18? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 9 Enthaltungen genehmigt.

Art. 19

Technische Ausgaben bei der Vergabe von Architekten- oder Ingenieurleistungsaufträgen

1. Die Zweckbindung der voraussichtlichen technischen Ausgaben für freiberufliche Leistungen in Zusammenhang mit der Planung und Ausführung öffentlicher Bauten kann gleichzeitig mit dem Abschluss des Vertrags über die Planung mit dem/der freiberuflich Tätigen vorgenommen werden. Reichen die zweckgebundenen Ausgaben in der Folge nicht, weil die wirklichen Baukosten gestiegen sind, werden zusätzliche Ausgabenzweckbindungen mit begründeter Maßnahme zum Zeitpunkt der Flüssigmachung der Ausgabe, nach vorheriger Überprüfung der diesbezüglichen Verfügbarkeit, veranlasst.

Art. 19

Spese tecniche negli appalti di servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria

1. All'impegno delle spese tecniche presunte per prestazioni professionali connesse con la progettazione ed esecuzione di opere pubbliche si può provvedere contestualmente alla stipula del contratto d'incarico di progettazione al/alla professionista. Qualora le spese impegnate risultino in seguito insufficienti a causa di aumenti del costo reale delle opere, l'impegno di ulteriori fondi viene disposto, con provvedimento motivato, all'atto della liquidazione della spesa, previa verifica della relativa disponibilità finanziaria.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 10 Enthaltungen genehmigt.

6. Abschnitt

Vorbereitende Tätigkeiten

Art. 20

Vorherige Marktkonsultationen

1. Vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens können die öffentlichen Auftraggeber Marktkonsultationen zur Vorbereitung der Auftragsvergabe und zur Unterrichtung der Wirtschaftsteilnehmer über ihre Auftragsvergabepläne und die jeweiligen Anforderungen durchführen. Marktkonsultationen dienen nicht der Überprüfung oder Festlegung von Preisen, wenn bereits entsprechende Richtpreisverzeichnisse oder Vergütungsparameter bestehen.

2. Hierzu können die öffentlichen Auftraggeber den Rat von unabhängigen Sachverständigen oder Behörden beziehungsweise von Wirtschaftsteilnehmern einholen oder annehmen. Der Rat kann für die Planung und Durchführung des Vergabeverfahrens genutzt werden, sofern dieser Rat nicht wett-

bewerbsverzerrend ist und nicht zu einem Verstoß gegen die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Transparenz führt.

Capo VI

Attività preparatorie

Art. 20

Consultazioni preliminari di mercato

1. Prima dell'avvio di una procedura di appalto, le amministrazioni aggiudicatrici possono svolgere consultazioni di mercato ai fini della preparazione dell'appalto e per informare gli operatori economici degli appalti da esse programmati e dei requisiti richiesti. Lo scopo delle consultazioni preliminari di mercato non è la verifica o la fissazione di prezzi già presenti in elenchi prezzi o parametri di corrispettivi.

2. A tal fine, le amministrazioni aggiudicatrici possono richiedere o accettare consulenze da parte di esperti o autorità indipendenti o di operatori economici. Tali consulenze possono essere utilizzate per la pianificazione e lo svolgimento della procedura di appalto, a condizione che non abbiano l'effetto di falsare la concorrenza e non comportino una violazione dei principi di non discriminazione e di trasparenza.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab: mit 17 Ja-Stimmen und 10 Enthaltungen genehmigt.

Art. 21

Vorherige Einbeziehung von Bewerbern oder Bietern

1. Hat ein Bewerber oder Bieter oder ein mit einem Bewerber oder Bieter verbundenes Unternehmen den öffentlichen Auftraggeber beraten oder war auf andere Art und Weise an der Vorbereitung des Vergabeverfahrens beteiligt, so ergreift der öffentliche Auftraggeber angemessene Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Wettbewerb durch die Teilnahme des Bewerbers oder Bieters nicht verzerrt wird.

2. Die Maßnahmen laut Absatz 1 umfassen die Unterrichtung anderer Bewerber und Bieter in Bezug auf einschlägige Informationen, die im Zusammenhang mit der Einbeziehung des Bewerbers oder Bieters in die Vorbereitung des Vergabeverfahrens ausgetauscht wurden oder daraus resultieren, sowie die Festlegung angemessener Fristen für den Eingang der Angebote. Der betreffende Bewerber oder Bieter wird vom Verfahren nur dann ausgeschlossen, wenn keine andere Möglichkeit besteht, die Einhaltung der Pflicht zur Wahrung des Grundsatzes der Gleichbehandlung zu gewährleisten.

3. Vor einem solchen Ausschluss wird den Bewerbern oder Bieter die Möglichkeit gegeben, nachzuweisen, dass ihre Beteiligung an der Vorbereitung des Vergabeverfahrens den Wettbewerb nicht verzerren kann. Die ergriffenen Maßnahmen werden in einem eigenen Vergabevermerk dokumentiert.

Art. 21

Partecipazione precedente di candidati o offerenti

1. Qualora un candidato o un offerente o un'impresa collegata a un candidato o a un offerente abbia fornito una consulenza all'amministrazione aggiudicatrice o abbia altrimenti partecipato alla preparazione della procedura di aggiudicazione dell'appalto, l'amministrazione aggiudicatrice adotta misure adeguate per garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione.

2. Le misure di cui al comma 1 includono la comunicazione agli altri candidati e offerenti di informazioni pertinenti scambiate nel quadro della partecipazione del candidato o dell'offerente alla preparazione della procedura o ottenute a seguito di tale partecipazione, nonché la fissazione di termini adeguati per la ricezione delle offerte. Il candidato o l'offerente interessato è escluso dalla procedura unicamente nel caso in cui non vi siano altri mezzi per garantire il rispetto dell'obbligo di osservare il principio della parità di trattamento.

3. *Prima di tale eventuale esclusione, ai candidati o agli offerenti è offerta la possibilità di provare che la loro partecipazione alla preparazione della procedura di aggiudicazione dell'appalto non è un elemento in grado di falsare la concorrenza. Le misure adottate sono documentate in un'apposita relazione unica.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Der Artikel erhält folgende Fassung:

'Art. 21

Vorherige Einbeziehung von Bewerbern oder Bietern

1. Hat ein Bewerber oder Bieter oder ein mit einem Bewerber oder Bieter verbundenes Unternehmen den öffentlichen Auftraggeber beraten oder war auf andere Art und Weise an der Vorbereitung des Vergabeverfahrens beteiligt, so ergreift der öffentliche Auftraggeber angemessene Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Wettbewerb durch die Teilnahme des Bewerbers oder Bieters nicht verzerrt wird.

2. Die Bewerber oder Bieter oder mit ihnen verbundene Unternehmen laut Absatz 1 dürfen nur dann am Wettbewerb teilnehmen, wenn sie nachweisen, dass ihre Beteiligung an der Vorbereitung des Vergabeverfahrens den Wettbewerb nicht verzerren kann.

3. Die Maßnahmen laut Absatz 1 umfassen die Unterrichtung anderer Bewerber und Bieter in Bezug auf einschlägige Informationen, die im Zusammenhang mit der Einbeziehung des Bewerbers oder Bieters in die Vorbereitung des Vergabeverfahrens ausgetauscht wurden oder daraus resultieren, sowie die Festlegung angemessener Fristen für den Eingang der Angebote. Die ergriffenen Maßnahmen werden in einem eigenen Vergabevermerk dokumentiert."

"L'articolo è così sostituito:

'Art. 21

Partecipazione precedente di candidate o offerenti

1. Qualora un candidato o un offerente o un'impresa collegata a un candidato o a un offerente abbia fornito una consulenza all'amministrazione aggiudicatrice o abbia altrimenti partecipato alla preparazione della procedura di aggiudicazione dell'appalto, l'amministrazione aggiudicatrice adotta misure adeguate per garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione.

2. I candidati, gli offerenti o le imprese collegate di cui al comma 1 possono partecipare alla gara d'appalto solo se dimostrano che la loro partecipazione alla preparazione della procedura di aggiudicazione dell'appalto non è un elemento in grado di falsare la concorrenza.

3. Le misure di cui al comma 1 includono la comunicazione agli altri candidati e offerenti di informazioni pertinenti scambiate nel quadro della partecipazione del candidato o dell'offerente alla preparazione della procedura o ottenute a seguito di tale partecipazione nonché la fissazione di termini adeguati per la ricezione delle offerte. Le misure adottate sono documentate in un'apposita relazione unica'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Pöder, bitte

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol – Ladinien: Ich glaube, dass dadurch eine Objektivierung stattfindet. In diesem Moment denke ich, dass die gesamte Struktur dieses Artikels durch die Objektivierung sicherlich nicht zum Nachteil der Bieter und Bewerber gereicht. Ich denke, dass wenn jemand bei der Vorbereitung, denn darum geht es ja hier, Ausschreibung, usw. als Techniker mitarbeitet, dann kann er an der Ausschreibung teilnehmen, wenn dadurch der Wettbewerb nicht verzerrt wird. Ich denke grundsätzlich sollte die Teilnahme nicht möglich sein, außer der Betreffende weist definitiv jedes Mal nach, dass dadurch die Bewerbung und insgesamt der Wettbewerb nicht verzerrt wird. Der Vorschlag der Landesregierung sagt, dass er generell teilnehmen kann. Klingt irgendwie eigenartig, weil ich der Meinung wäre, dass er nicht teilnehmen kann. Ich verstehe schon, dass das in einem relativ kleinen Land und relativ kleinen Gefüge Schwierigkeiten mit sich bringen würde, wenn man jeden ausschließen würde, der sich in irgendeiner Form bei der Vorbereitung, bei Berechnungen, usw. teilgenommen hat. A priori wäre für mich logisch wenn dieser nicht mehr teilnehmen kann, er hat ja schon an den gesamten Ausschreibungskriterien mitgearbeitet und wenn er teilnimmt, ist automatisch eine Verzerrung da, weil er hat sozusagen mit einer Vorbereitung gearbeitet. Also es muss allen klar sein, dass jemand teilnimmt, der an der Vorbereitung wie auch immer mitgearbeitet hat. Ich würde es umkehren und sagen, prinzipiell kann er nicht teilnehmen außer es ist wirklich nachgewiesen, dass die Situation nicht verzerrt ist. Ich weiß es nicht, und das ist für mich die Frage, wie oft kommt es vor?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Zunächst einmal, das kommt relativ selten vor. Es gibt Situationen, wo ganz spezielle Ausschreibungen gemacht werden, wo es kaum Spezialisten am Markt gibt, und wo man vorher als vergebende Körperschaft nachfragt, wie man das eigentlich macht und man sich von Experten Rat einholen muss. Es geht genau um diese Beweislastumkehr. Wir sagen nicht, er kann von vorneherein ohne weiteres teilnehmen, sondern wir schreiben vor, dass wenn jemand miteinbezogen ist, man die notwendigen Maßnahmen ergreifen muss, damit die Verzerrung ausgeschlossen ist, das heißt sämtliche Informationen, sämtlicher Wissensvorsprung, den dieses Unternehmen hat, müssen ausgeglichen werden. Wenn es nicht möglich ist, so ist unsere Formulierung, diesen Vorsprung auszugleichen, dann muss man das Unternehmen ausschließen. Bevor man aber ausschließt, gibt man dem Unternehmen die Möglichkeit zu beweisen, dass es keinen Vorsprung hat. Der Unterschied ist, ab wann das Unternehmen beweisen muss. Kollege Pöder schlägt vor, dass das Unternehmen immer beweisen muss. Wir sagen, die Verwaltung muss das ausgleichen, wenn sie nicht in der Lage ist, kündigt sie den Ausschluss an und sagt, das Unternehmen muss beweisen. Wir würden bei unserer Regelung bleiben.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über den Änderungsantrag ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 6 Ja-Stimmen, 15 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 21? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 11 Enthaltungen genehmigt.

Art. 22

Bekämpfung von Bestechung und Verhinderung von Interessenkonflikten sowie Sozialklauseln

1. *Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Transparenz des Vergabeverfahrens und die Gleichbehandlung aller Bewerber und Bieter zu gewährleisten, müssen die öffentlichen Auftraggeber und die Auftrag gebenden Körperschaften geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung von Betrug, Günstlingswirtschaft und Bestechung sowie zur wirksamen Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Interessenkonflikten, die bei der Durchführung von Vergabeverfahren auftreten, treffen.*
2. *Der Begriff „Interessenkonflikt“ deckt zumindest alle Situationen ab, in denen Bedienstete des öffentlichen Auftraggebers oder der Auftrag gebenden Körperschaft, die an der Durchführung des Verfahrens beteiligt sind oder Einfluss auf den Ausgang des Verfahrens nehmen können, direkt oder indirekt ein finanzielles, wirtschaftliches oder sonstiges privates Interesse haben, das als Beeinträchtigung ihrer Unparteilichkeit und Unabhängigkeit im Rahmen des Vergabeverfahrens wahrgenommen werden könnte.*
3. *In Bezug auf Interessenkonflikte dürfen die verabschiedeten Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was zur Verhinderung eines potenziellen Interessenkonflikts oder zur Behebung des ermittelten Interessenkonflikts unbedingt erforderlich ist.*
4. *Bei Dienstleistungen muss der Wirtschaftsteilnehmer im Angebot das Ausmaß der Personalkosten angeben, wobei die gesamtstaatlichen Kollektivverträge und jene auf lokaler Ebene zu berücksichtigen sind.*
5. *Die Wirtschaftsteilnehmer müssen bei der Ausführung öffentlicher Aufträge die geltenden umwelt-, sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen einhalten, die durch Rechtsvorschriften der Union, staatliche Rechtsvorschriften oder Rechtsvorschriften des Landes Südtirol, Bereichsverträge oder bereichsübergreifende Kollektivverträge, sei es auf gesamtstaatlicher sei es auf lokaler Ebene, oder die in Anhang X der Richtlinie 2014/24/EU aufgeführten internationalen umwelt-, sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften festgelegt sind.*

Art. 22

Lotta alla corruzione, prevenzione dei conflitti di interesse e clausole sociali

1. *Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori devono adottare misure adeguate per combattere le frodi, il clientelismo e la corruzione e per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti di interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione, in modo da evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti.*

2. Il concetto di conflitti di interesse copre almeno i casi in cui il personale di un'amministrazione aggiudicatrice o di un ente aggiudicatore che interviene nello svolgimento della procedura di aggiudicazione o può influenzare il risultato di tale procedura ha, direttamente o indirettamente, un interesse finanziario, economico o altro interesse personale che può essere percepito come una minaccia alla sua imparzialità e indipendenza nel contesto della procedura di aggiudicazione.

3. Per quanto riguarda i conflitti di interesse, le misure adottate non vanno al di là di quanto sia strettamente necessario per prevenire un conflitto di interessi potenziale o eliminare il conflitto di interessi identificato.

4. Negli appalti di servizi l'operatore economico deve indicare nell'offerta l'entità del costo del personale, tenuto conto dei contratti collettivi nazionali e dei contratti collettivi territoriali.

5. Gli operatori economici, nell'esecuzione di appalti pubblici, devono garantire il rispetto degli obblighi vigenti in materia di diritto ambientale, sociale e del lavoro stabiliti dal diritto dell'Unione, dal diritto nazionale o dalla normativa provinciale, da contratti collettivi, sia di settore che interconfederali nazionali e territoriali, o dalle disposizioni internazionali in materia di diritto ambientale, sociale e del lavoro elencate nell'allegato X della direttiva 2014/24/UE.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Köllensperger, Heiss, Dello Sbarba und Foppa: " Der Artikel erhält folgende Fassung:

'Art. 22

Bekämpfung von Bestechung und Verhinderung von Interessenskonflikten sowie Sozialklauseln

1. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Transparenz des Vergabeverfahrens und die Gleichbehandlung aller Bewerber und Bieter zu gewährleisten, müssen die öffentlichen Auftraggeber und die Auftrag gebenden Körperschaften geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung von Betrug, Günstlingswirtschaft und Bestechung sowie zur wirksamen Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Interessenskonflikten, die bei der Durchführung von Vergabeverfahren auftreten, treffen.

2. Der Begriff „Interessenkonflikt“ deckt zumindest alle Situationen ab, in denen Bedienstete des öffentlichen Auftraggebers oder der Auftrag gebenden Körperschaft, die an der Durchführung des Verfahrens beteiligt sind oder Einfluss auf den Ausgang des Verfahrens nehmen können, direkt oder indirekt ein finanzielles, wirtschaftliches oder sonstiges privates Interesse haben, das als Beeinträchtigung ihrer Unparteilichkeit und Unabhängigkeit im Rahmen des Vergabeverfahrens wahrgenommen werden könnte.

3. In Bezug auf Interessenkonflikte dürfen die verabschiedeten Maßnahmen nicht über das hinausgehen, was zur Verhinderung eines potenziellen Interessenkonflikts oder zur Behebung des ermittelten Interessenkonflikts unbedingt erforderlich ist.

4. Bei Dienstleistungen muss der Wirtschaftsteilnehmer im Angebot das Ausmaß der Personalkosten angeben und die gesamtstaatlichen Kollektivverträge und jene auf lokaler Ebene, die von den auf staatlicher beziehungsweise auf Landesebene vergleichsweise repräsentativsten Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen abgeschlossen wurden und deren Anwendungsbereich in engem Zusammenhang mit jener Tätigkeit stehen muss, die Gegenstand des Vergabeverfahrens ist und vom Unternehmen vorrangig betrieben wird, vollumfänglich berücksichtigen. Bei Dienstleistungen, die nicht geistige Leistungen zum Gegenstand haben, vor allem bei arbeitsintensiven Dienstleistungen, unter denen jene mit Personalkosten in Höhe von über 50 % der Vertragssumme zu verstehen sind, überprüft der öffentliche Auftraggeber vor jeder Zahlung, ob die Höhe der Personalkosten im Verhältnis zum Umfang der erbrachten Dienstleistung angemessen ist.

5. Die Wirtschaftsteilnehmer, Auftragnehmer oder Unterauftragnehmer müssen bei der Ausführung öffentlicher Aufträge gemäß dem Prinzip der Gleichbehandlung die geltenden umwelt-, sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen vollumfänglich einhalten, die durch Rechtsvorschriften der Union, staatliche Rechtsvorschriften oder Rechtsvorschriften des Landes Südtirol, Bereichsverträge oder bereichsübergreifende Kollektivverträge, sei es auf gesamtstaatlicher sei es auf lokaler Ebene, oder die in Anhang X der Richtlinie 2014/24/EU im Bereich Arbeitsschutz aufgeführten internationalen umwelt-, sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften sowie in den internationalen und von der Republik Italien ratifizierten Verträgen festgelegt sind. Die genannten Verpflichtungen werden auch in den Vertragsklauseln bei öffentlichen Auftragsvergaben vorgesehen. Die Nichteinhaltung der Verpflichtungen gilt als schwerwiegender Verstoß seitens des betreffenden Wirtschaftsteilnehmers, der zu dessen Ausschluss aus dem Vergabeverfahren einer öffentlichen Ausschreibung führen kann. Die Kontrolle über die Einhaltung der umwelt-, sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften muss jeweils in den betreffenden Phasen des

Vergabeverfahrens erfolgen. Dies darf jedoch in keinsten Weise die Anwendung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen verhindern, die für die Arbeitnehmer am günstigsten sind.

6. Der öffentliche Auftraggeber wertet den Stellenwert der Erfordernisse in sozialer Hinsicht und im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit durch die Einführung von Kriterien und Möglichkeiten der belohnenden Beurteilung der Angebote auf, wenn es sich um Unternehmen handelt, die sich im Falle einer Zuschlagserteilung dazu verpflichten, bei der Durchführung des Auftrags ggf. auch nur teilweise auf lokales Personal zurückzugreifen und damit den Prinzipien der Wirtschaftlichkeit der Aufträge und der Vereinfachung und Gewährleistung des Zugangs für Kleinunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen Rechnung zu tragen, wobei unter Einhaltung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union auch die Aspekte der Gebietsgebundenheit und der kurzen Wertschöpfungsketten berücksichtigt werden und gleichzeitig die Auswirkungen der Verfahren in Zusammenhang mit dem Zugang zum Markt der öffentlichen Aufträge auf die Beschäftigungslage berücksichtigt werden. Wenn sich die Qualität des beschäftigten Personals auf die Ausführung des Auftrags niederschlägt, müssen die öffentlichen Auftraggeber auch die Möglichkeit haben, als Zuschlagskriterien die Organisation, die Qualifikation und die Erfahrung des mit der Auftragsausführung betrauten Personals heranzuziehen, da sich all dies auf die Qualität der Auftragsausführung und somit auf den wirtschaftlichen Wert des Angebots auswirken kann. Die öffentlichen Auftraggeber, die auf diese Möglichkeit zurückgreifen, müssen mit geeigneten Vertragsbestimmungen sicherstellen, dass das beschäftigte Personal bei der Auftragsausführung tatsächlich den spezifischen Qualitätsvorgaben entspricht und dass es nur im Einverständnis mit dem öffentlichen Auftraggeber ersetzt werden kann, der sich vergewissert, dass das Ersatzpersonal dasselbe Qualitätsniveau gewährleistet.

7. Der öffentliche Auftraggeber zieht im Rahmen der Qualitätsbewertung ein spezifisches und an den Gegenstand des Vergabevertrags gebundenes Sozialgütesiegel in Erwägung. Mit der Durchführungsverordnung zum vorliegenden Gesetz wird die Vorgehensweise für die Schaffung des Sozialgütesiegels festgelegt. Dies erfolgt in einem gemeinschaftlichen Verfahren unter Einbindung der vergleichsweise repräsentativsten Sozialpartner.

8. Kommt es zu einem Auftragnehmerwechsel, muss das nachfolgende Unternehmen die Angestellten vom abtretenden Unternehmen unter dauerhafter Beibehaltung der von den Angestellten durch staatliche Kollektivverträge und Zusatzkollektivverträge erworbenen Rechte sowie im Allgemeinen all dessen, was die Entlohnung, das Dienstalter und die Berufsbilder betrifft.

9. Zwischen öffentlichem Auftraggeber, Auftragnehmer und Unterauftragnehmern gilt im Falle von Steuer-, Beitrags- oder Lohnhinterziehung im Laufe der Auftragsausführung die solidarische Haftung'."

"L'articolo è così sostituito:

'Art. 22

Lotta alla corruzione, prevenzione dei conflitti di interesse e clausole sociali

1. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori devono adottare misure adeguate per combattere le frodi, il clientelismo e la corruzione e per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti di interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione, in modo da evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti.

2. Il concetto di conflitti di interesse copre almeno i casi in cui il personale di un'amministrazione aggiudicatrice o di un ente aggiudicatore che interviene nello svolgimento della procedura di aggiudicazione o può influenzare il risultato di tale procedura ha, direttamente o indirettamente, un interesse finanziario, economico o altro interesse personale che può essere percepito come una minaccia alla sua imparzialità e indipendenza nel contesto della procedura di aggiudicazione.

3. Per quanto riguarda i conflitti di interesse, le misure adottate non vanno al di là di quanto sia strettamente necessario per prevenire un conflitto di interessi potenziale o eliminare il conflitto di interessi identificato.

4. Negli appalti di servizi l'operatore economico deve indicare nell'offerta l'entità del costo del personale, tenuto conto, integralmente, dei contratti collettivi nazionali e dei contratti collettivi territoriali stipulati dalle organizzazioni dei lavoratori e dei datori di lavoro comparativamente più rappresentative rispettivamente sul piano nazionale e sul piano provinciale, il cui ambito di applicazione sia strettamente connesso con l'attività oggetto dell'appalto e svolta dall'impresa anche in maniera prevalente. Per i servizi aventi per oggetto prestazioni non intellettuali, con particolare riferimento a quelli ad alta intensità di manodopera, definiti come quelli nei quali il costo del personale è superiore al 50% dell'importo del contratto, l'amministrazione aggiudicatrice verificherà, prima di ogni pagamento, la congruità dell'incidenza del costo del personale rispetto all'entità del servizio prestato.

5. Gli operatori economici, appaltatori o subappaltatori, nell'esecuzione di appalti pubblici, ed in forza del principio di parità di trattamento, devono garantire il rispetto integrale degli obblighi vigenti in materia di diritto ambientale, sociale e del lavoro stabiliti dal diritto dell'Unione, dal diritto nazionale o dalla normativa provinciale, da contratti collettivi, sia di settore che interconfederali nazionali e territoriali, o dalle disposizioni internazionali in materia di diritto ambientale, sociale e del lavoro elencate nell'allegato X della direttiva 2014/124/UE oltre che nei trattati internazionali in materia di tutela del lavoro ratificati dalla Repubblica Italiana. Detti obblighi verranno previsti anche in clausole contrattuali negli appalti pubblici. Il mancato rispetto dei relativi obblighi deve essere considerato un grave illecito perpetrato dall'operatore economico in questione che può comportare l'esclusione di quest'ultimo dalla procedura di aggiudicazione di un appalto pubblico. La vigilanza sull'osservanza delle disposizioni in materia ambientale, sociale e del lavoro deve essere svolta nelle fasi pertinenti della procedura di appalto. Tuttavia, ciò non dovrebbe in alcun modo impedire l'applicazione di condizioni di lavoro e di occupazione che siano più favorevoli ai lavoratori.

6. L'amministrazione committente valorizza le esigenze sociali e di sostenibilità ambientale, mediante introduzione di criteri e modalità premiali di valutazione delle offerte, nei confronti delle imprese che, in caso di aggiudicazione, si impegnino, per l'esecuzione dell'appalto, a utilizzare anche in parte, manodopera o personale a livello locale, in ottemperanza ai principi di economicità dell'appalto, semplificazione ed implementazione dell'accesso delle micro, piccole e medie imprese, tenendo anche in considerazione gli aspetti della territorialità e della filiera corta e attribuendo un peso specifico anche alle ricadute occupazionali sottese alle procedure di accesso al mercato degli appalti pubblici, comunque nel rispetto del diritto dell'Unione europea. Qualora la qualità del personale addetto influisca sul livello dell'esecuzione dell'appalto, le amministrazioni aggiudicatrici devono anche avere la facoltà di usare come criterio di aggiudicazione l'organizzazione, la qualifica e l'esperienza del personale incaricato di eseguire l'appalto in questione, in quanto ciò può incidere sulla qualità dell'esecuzione dell'appalto e, di conseguenza, sul valore economico dell'offerta. Le amministrazioni aggiudicatrici che si avvalgono di questa possibilità devono garantire, con idonei strumenti contrattuali, che il personale addetto all'esecuzione dell'appalto soddisfi effettivamente le norme specifiche di qualità e che tale personale possa essere sostituito solo con il consenso dell'amministrazione aggiudicatrice che si accerta che il personale sostitutivo sia di livello qualitativo equivalente.

7. L'amministrazione aggiudicatrice considererà, nell'ambito della valutazione della qualità, un'etichettatura sociale specifica e connessa all'oggetto del contratto di appalto. Con regolamento di attuazione della presente legge saranno stabilite le modalità per la definizione dell'etichettatura sociale. La stessa verrà definita attraverso un processo di condivisione con le parti sociali comparativamente più rappresentative.

8. In caso di cambio di gestione nell'appalto, l'impresa subentrante deve assumere il personale dipendente dell'impresa cessante con l'impegno di mantenere nel tempo i diritti acquisiti dal personale dipendente tramite contrattazione nazionale collettiva di lavoro, contrattazione integrativa e, in generale, per ciò che attiene a retribuzione, anzianità e profili professionali.

9. Tra l'amministrazione committente, l'appaltatore e i subappaltatori, viene prevista la responsabilità solidale nel caso in cui, nel corso dell'esecuzione dell'appalto, dovessero essere accertate evasioni fiscali, contributive e retributive."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Der Absatz 1 erhält folgende Fassung: '1. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die Transparenz des Vergabeverfahrens, dessen angemessene Kundmachung, die Dauer und Nachvollziehbarkeit des Ausschreibungsverfahrens und der ihm vor- und nachgelagerten Phasen sowie die Gleichbehandlung aller Bewerber und Bieter zu gewährleisten, müssen die öffentlichen Auftraggeber und die Auftrag gebenden Körperschaften geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung von Betrug, Günstlingswirtschaft und Bestechung sowie zur wirksamen Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Interessenkonflikten, die bei der Durchführung von Vergabeverfahren auftreten, treffen, wobei auch über elektronische Datenträger für die uneingeschränkte Zugänglichkeit, Sichtbarkeit und Transparenz der Projektunterlagen gesorgt wird, um es den Mitbietern zu ermöglichen, die nötigen Erwägungen zu ihrem Angebot anzustellen.'"

"Il comma 1 è così sostituito: '1. Il comma è così sostituito: '1. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori devono adottare misure adeguate per combattere le frodi, il clientelismo e la corruzione e per prevenire, individuare e risolvere in modo efficace i conflitti di interesse insorti nello svolgimento delle procedure di aggiudicazione, in modo da evitare qualsiasi distorsione della concorrenza e garantire la trasparenza della procedura di aggiudicazione, la sua adeguata pubblicità, la durata e tracciabilità delle procedure di gara e delle fasi ad essa prodromiche e successive e la parità di trattamento di tutti i candidati e gli offerenti, attribuendo piena accessibilità,

visibilità e trasparenza, anche in via telematica, in relazione agli atti progettuali, al fine di consentire un'adeguata ponderazione dell'offerta da parte dei concorrenti'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Nach Absatz 2 wird folgender Absatz eingefügt: '2-bis. Die öffentlichen Auftraggeber oder die Auftrag gebenden Körperschaften müssen korruptionspräventive Maßnahmen treffen, insbesondere hinsichtlich der Personalrotation, sowie periodische Kontrollen durchführen, welche als organisatorische Verfügungen aktenkundig zu machen sind.'"

"Dopo il comma 2 è inserito il seguente comma: '2-bis. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori devono adottare misure idonee a prevenire la corruzione, in particolare per quanto riguarda la rotazione del personale, nonché eseguire controlli periodici da mettersi agli atti quali provvedimenti di natura organizzativa'."

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Nach Absatz 5 wird folgender Absatz hinzugefügt: '6. Im Falle eines Auftragnehmerwechsels, wodurch dem Auftragnehmer ein neues Unternehmen nachfolgt, muss das nachfolgende Unternehmen die Angestellten vom abtretenden Unternehmen unter dauerhafter Beibehaltung der von den Angestellten durch staatliche Kollektivverträge und Zusatzkollektivverträge erworbenen Rechte sowie im Allgemeinen all dessen, was die Entlohnung, das Dienstalter und die Berufsbilder betrifft'."

"Dopo il comma 5 è inserito il comma seguente: '6. Nel caso in cui vi sia un cambio di gestione nell'appalto, con il subentro di una nuova impresa all'impresa aggiudicataria dell'appalto, l'impresa subentrante ha l'obbligo di assumere il personale dipendente dell'impresa cessante, di mantenere nel tempo i diritti acquisiti dal personale dipendente tramite contrattazione nazionale collettiva di lavoro, contrattazione integrativa e, in generale, ciò che attiene a retribuzione, anzianità e profili professionali'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Hier geht es um die Bekämpfung der Bestechung, sowie um die Sozialklausel. Hier ist es wichtig im Geiste dieses Gesetzes, dass im Laufe des Wettbewerbes der Abschlüsse, der Angebote, die eingereicht werden, diese Abschlüsse nicht auf Kosten der Arbeiter und der Sozialstandards gemacht werden, sondern dass die Abschlüsse angemessenerweise auf die Kosten der Gewinnmarsche gemacht werden. Das wäre die unternehmerische Leistung. Umwelt- oder Sozialdumping bringt uns hier nicht weiter. Ich bitte hier an dieser Stelle auch zu bedenken, dass das Einhalten einer gerechten Bezahlung der Arbeiter seitens der Unternehmer, die öffentliche Aufträge bekommen, im volkswirtschaftlichen Interesse ist. Das heißt die Kaufkraft der Familien stärken, das heißt auch weniger Unterstützung und Beihilfen zahlen müssen, das heißt insgesamt kommt es dem gesamten Bruttoinlandsprodukt zugute. Deswegen ist es sicherlich im Interesse der öffentlichen Hand, dass hier diese Sachen kontrolliert werden. Ich glaube auch, soweit ich es verstanden habe, dass die Regierung im Geiste diese Meinung durchaus teilt, die Frage ist hier und da sind wir noch nicht einer Meinung, technischerweise ob man das hinein schreiben kann oder nicht. Mein Meinung ist, und ich habe das hier in diesem etwas langen Begleitbericht, den ich beigelegt habe, versucht darzulegen, dass man das durchaus machen kann, und zwar aus dem Grund, Sie sehen es auf Seite 4, dass das Ermächtigungsgesetz in Rom momentan sagt, es gibt es nur auf italienisch, ich lese es vor: "L'attuazione delle direttive" – darunter eben die 24, um die es heute geht – "è disciplinata dalla Regione a statuto speciale e dalla Provincia di Bolzano nel rispetto dei principi e criteri dei direttivi desumibili dalla disposizione della presente legge" – Ermächtigungsgesetz – " che costituiscono norme fondamentali di riforme ecosociale." Also wir dürfen erstens EU-Richtlinien direkt übernehmen und zweitens gibt dieses Ermächtigungsgesetz explizit der Provinz Bozen auch die Möglichkeit hier Normen aufzunehmen unter Einhaltung der staatlichen Vorgaben. Sicher können wir in Sachen Arbeitsrecht nicht selber Normen erlassen, das liegt auf der Hand, aber darauf zu verweisen auf existierende Normen oder Standards in Europa und im restlichen Staatsgebiet, sollte meines Erachtens möglich sein. In der "legge delega" steht auch ganz klar unter Buchstabe ss: "utilizzare parte manodopera o personale a livello locale", das hatten wir auch schon bei der Tagesordnung, die die Regierung zu Art. 35 angenommen hatte und weiters steht im Buchstaben uu, hier geht es um öffentliche Aufträge mit folgender Charakteristik: "particolare riguardo a quelli ad alta intensità di manodopera definito come quelli nei quali il costo della manodopera è pari almeno al 50% dell'importo totale del contratto." Hier sollen eben soziale Klauseln vorgesehen werden, um die "stabilità occupazionale del personale" zu garantieren "per ciascun comparto o ... e di attività il contratto collettivo nazionale che presenta le migliori condizioni dei lavoratori". Also das italienische Ermächtigungsgesetz sieht hier ganz klar vor, dass man jenen Kollektivvertrag herzunehmen hat, der im Vergleich zur hauptsächlich gebrauchten Arbeitsleistung den Arbeitern die besten Konditionen bietet. Er muss vor allem kohärent sein mit den Arbeiten, man kann sich nicht irgendeinen Kollektivvertrag heraus nehmen und man sollte sich vor allem auf die lokalen konzentrieren. Das

wären eigentlich die Vorgaben des Ermächtigungsgesetzes und es wäre im Interesse aller wenn man das hier ins Gesetz einfügt. Ich glaube nicht, dass wir uns den Vorwurf von Rom gefallen lassen müssen, dass wir uns in Dinge einmischen, für die wir keine Zuständigkeit haben. Wir verweisen nur auf etwas was im Ermächtigungsgesetz schon steht und wozu uns die EU-Richtlinie eigentlich auch ermächtigen würde. Soviel zum Änderungsantrag Nr. 1.

Ich habe noch weitere Änderungsanträge, und zwar Nr. 2. Hier geht es vor allem um die Transparenz, die angemessene Kundmachung und die uneingeschränkte Zugänglichkeit der Unterlagen. Das verbessert den Absatz 1 des Artikels 22 und auch diese in fett gedruckten zusätzlichen Bestimmungen kommen direkt aus dem römischen Ermächtigungsgesetz, also haben die Quelle direkt in Rom.

Jener Änderungsantrag mit der Nr. 3 betrifft korruptionspräventive Maßnahmen insbesondere hinsichtlich der Personalrotation wie wir es z.B. in deutschen Bundesländern wie Bayern oder Baden Württemberg finden.

Der Änderungsantrag Nr. 4 ist vielleicht besonders interessant, denn er ist wortwörtlich aus dem so eben verabschiedeten Gesetz für den öffentlichen Transport kopiert und er besagt, dass im Falle eines Wechsels eines Auftragnehmers, es geht hier natürlich vor allem um Bauprojekte, soll jeder das Personal übernehmen jenes Auftragnehmers, der den Auftrag verliert oder abtutet. Wie gesagt, steht das in Art. 17 "cessione subentro" des neuen Mobilitätsgesetzes des öffentlichen Nahverkehrs genau so wortwörtlich drin. Ich möchte versuchen, diesen arbeiterschützenden Passus vor allem für jene Aufträge, die arbeitsintensiv sind, auch hier im Gesetz noch einmal zu verankern, weil es schon in diesem Sinne positiven Präzedenzfall des Mobilitätsgesetzes gibt.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Der Kollege Köllensperger hat uns dankenswerterweise in das Boot eines sehr langen Änderungsantrages hineingenommen. Wir unterstützen natürlich dieses Grundanliegen. In Artikel 22 geht es neben der Bestechung und Verhinderung von Interessenskonflikten vor allem um die Sozialklauseln. Wir sehen, dass diese zwar angeführt sind, wobei aber durchaus eine deutlich stärkere Verankerung stattfinden könnte. Die Änderungen, die der Kollege Köllensperger sind zwar sehr ausführlich und extensiv und könnten zum Teil in das Zivilrecht einschlagen, aber sie sind doch ein wesentlicher Verweis auf Arbeitnehmerrechte und auf gewerkschaftlich verankerte Prinzipien. Es wird auch die ökologische Seite angesprochen. Wir glauben schon, dass das Vergabegesetz in diesem Bereich ein deutliches Signal geben könnte. Deshalb unterstützen wir die Änderungsanträge, die die Position der Arbeitnehmer, der sozialen Seite und des ökologischen Aspektes deutlich verstärken.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich sehe das zwar als eine durchaus bürokratische, aber auch als eine sehr wichtige Angelegenheit. Ich glaube, dass die Garantie gegeben sein muss, dass nicht nur die Sicherheitsbestimmungen und die Arbeitnehmerrechte im Allgemeinen eingehalten werden. Hier geht es speziell ja auch um Personalkosten und um die Frage, ob die Standards eingehalten werden. Ich weiß nicht, ob das die richtige Methode ist, um das nachzuweisen. In Absatz 4 wird präzisiert, dass die Gewerkschaftsorganisationen auf lokaler Ebene miteinbezogen werden. Es geht ja um die Kollektivverträge, wobei ich nicht weiß, ob das präzisiert werden muss. Speziell geht es darum, dass die Personalkosten bestimmten Standards und der kollektivvertraglichen Situation auf lokaler Ebene entsprechen müssen. Die Frage ist für mich, wo die Kontrolle gegeben ist. Muss das garantiert werden? Hier steht, dass der Auftraggeber vor der Zahlung die Höhe der Personalkosten überprüfen muss. Wie das im Einzelnen abläuft, ist mir nicht klar, aber ich finde das ist ein wichtiger Vorschlag. Deshalb werde ich diesen Änderungsantrag auf jeden Fall unterstützen. Es gibt eine Reihe von Vorschriften, die die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen betreffen, aber bei den sozialen und Lohnstandards gibt es keine präzisen Angaben, wann, wie und in welcher Form kontrolliert werden muss. Ich glaube also, dass das durchaus gerechtfertigt ist. Gerade der öffentliche Auftraggeber sollte darauf achten, dass der Betrieb, der den Auftrag erhält, alle rechtlichen und kollektivvertraglichen Vorgaben einhält.

STEGER (SVP): Mir gehen diese Vorschläge zu weit. In Absatz 4 steht ja: "*Bei Dienstleistungen muss der Wirtschaftsteilnehmer im Angebot das Ausmaß der Personalkosten angeben, wobei die gesamtstaatlichen Kollektivverträge und jene auf lokaler Ebene zu berücksichtigen sind.*" Was fehlt hier? Der Schutz des Mitarbeiters wird ja garantiert. Wenn wir die kollektivvertraglichen Bestimmungen einzuhalten haben, dann ist mehr als klar, dass die Rechte und Möglichkeiten der Arbeitnehmer garantiert sind. Wenn es um Kontrollen geht, dann hat die Exekutive jederzeit die Möglichkeit, diese festzuschreiben. Kontrollen sind ja vorgesehen. Dass wir das in ein Gesetz hineinschreiben sollen, verwundert mich sehr. Ich sehe eine Überzeichnung dessen, was wir alle wollen. Man sollte nicht weitergehen, als es notwendig ist. Der Artikel 22 gibt jede den Mitarbeitern jede Sicherheit. Ich ver-

stehe, dass der eine oder andere Interessenträger noch gerne mehr drinnen hätte. Wenn Sie sich den Artikel objektiv durchlesen, dann sehen Sie, dass alle Rechte garantiert sind. Deshalb sehe ich nicht ein, warum das Gesetz überfrachtet werden soll. Wenn man gewisse Elemente übernehmen will, kann man das in der Anwendung machen. Dafür braucht es kein Gesetz. Ich werde also nicht für diese Änderungsanträge stimmen.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Es ist zunächst einmal ein Missverständnis auszuräumen. Im Delegierungsgesetz steht sehr wohl drinnen, dass wir bei der Umsetzung nur die Grundsätze des Delegierungsgesetzes berücksichtigen müssen, was bedeutet, dass wir sehr viele Dinge selbst regeln können. Allerdings müssen wir das Delegierungsgesetz verfassungskonform interpretieren, leider, möchte ich hinzufügen. In der Verfassung steht, dass wir für gewisse Bereiche nicht zuständig sind. Darunter fällt auch das Zivilrecht. Das bleibt aufrecht, denn die Verfassung bleibt unberührt. Wenn wir es so interpretieren würden, dann würde uns der Verfassungsgerichtshof sagen: "Moment, so nicht." Das bedeutet auch – das ist vielleicht die gute Nachricht –, dass wir das sowieso einhalten müssen. Wir hätten auch gar nichts hineinschreiben können, haben aber hineingeschrieben, dass nicht nur die staatlichen, sondern auch die lokalen Kollektivverträge einzuhalten sind. Dabei gilt natürlich immer der höhere Standard. Es war uns wichtig, das zu ergänzen. In dem Vademecum gelten die aktuellen staatlichen Bestimmungen, aber auch die Bestimmungen auf Landesebene. Wir sind im Standard höher. Das kann ich in Bezug auf den ersten Änderungsantrag mit ruhigem Gewissen sagen. Hier besteht also kein Grund zur Sorge.

Was Änderungsantrag Nr. 2 anbelangt, so erachten wir das nicht für notwendig. Die Transparenz ist sowieso gegeben.

In Änderungsantrag Nr. 3 geht es um die Antikorruption. Das ist ein wichtiges Thema, ist aber im Antikorruptionsgesetz geregelt. Deshalb ist dieses Gesetz der falsche Ort. Jede Vergabestelle muss die Antikorruptionsmaßnahmen erlassen. Das gilt auch für die Vergabestelle des Landes, damit nicht jemand all zu lange im selben Sessel sitzt und die Gefahr größer ist, dass es irgendwann zu mehr als nur Bekanntschaften kommt.

Zum letzten Änderungsantrag bzw. zum Thema der Übernahme der Mitarbeiter. Wir müssen auch einmal von der praktischen Seite betrachten, was das bedeuten würde. Die Sozialstandards müssen eingehalten werden, aber hier würde ich dazu gezwungen, auch die Mitarbeiter zu übernehmen. Wenn ein Südtiroler Unternehmen den Auftrag erhält und ein Unternehmen von irgendwo herkommt und die Südtiroler Angestellten übernommen werden, dann ist das ja schön, aber was ist im umgekehrten Fall? Der Verweis auf das Mobilitätsgesetz ist nicht ganz stichhaltig, denn dort geht es um Konzessionen. Hier geht es hingegen um Auftragsvergaben. Bei Konzessionen führt jemand einen öffentlichen Dienst als *longa manus* der öffentlichen Verwaltung durch. Dort eine solche Norm vorzusehen, ist etwas anderes als im allgemeinen Vergabewesen, wo der Private wirklich als Privater operiert. Deshalb würde das doch über das Ziel hinausgehen. Natürlich muss auch der Private die Sozialstandards einhalten. Wir können diesen Änderungsantrag also nicht annehmen.

PRÄSIDENT: Bevor wir zur Abstimmung kommen, möchte ich die Klasse 2E der Landesberufsschule Luis Zuegg Meran mit Professor begrüßen und im Landtag willkommen heißen.

Wir stimmen nun über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 5 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 8 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 4. Ich eröffne die Abstimmung: mit 7 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 22? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab: mit 16 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 7 Enthaltungen genehmigt.

7. Abschnitt

Abwicklung der Verfahren

Art. 23

Verfahren zur Auswahl des Auftragnehmers

1. Mit der Veröffentlichung der Ausschreibungsbekanntmachung oder des Aufforderungsschreibens gilt die Entscheidung über das anzuwendende Auswahlverfahren als formell getroffen.

Capo VII

Svolgimento delle procedure

Art. 23

Procedura di scelta del contraente

1. La scelta della procedura è formalmente adottata con la pubblicazione del bando di gara o della lettera d'invito.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 11 Enthaltungen genehmigt.

Art. 24

Prüfung der Voraussetzungen

1. Die öffentlichen Auftraggeber können entscheiden, die Angebote vor der Überprüfung des Nichtvorliegens von Ausschlussgründen und der Einhaltung der Eignungskriterien zu prüfen. Machen sie von dieser Möglichkeit Gebrauch, so stellen sie sicher, dass die Prüfung des Nichtvorliegens von Ausschlussgründen und der Einhaltung der Eignungskriterien unparteiisch und transparent erfolgt, damit kein Auftrag an einen Bieter vergeben wird, der hätte ausgeschlossen werden müssen beziehungsweise der die Eignungskriterien des öffentlichen Auftraggebers nicht einhält. Der öffentliche Auftraggeber schließt Teilnehmer, welche die Verpflichtungen betreffend die Zahlung von Abgaben oder Sozialbeiträgen nicht erfüllt haben, in folgenden Fällen nicht aus:

- a) wenn der Ausschluss eindeutig unverhältnismäßig ist,
- b) wenn nur geringfügige Beträge nicht entrichtet worden sind,
- c) wenn der Teilnehmer, als er über die exakte Höhe des geschuldeten Betrages informiert wurde, nicht die Möglichkeit hatte, entsprechende Maßnahmen vor Ablauf der Frist für die Teilnahme am Ausschreibungsverfahren zu ergreifen,
- d) genehmigte Ratenzahlungen der Sozialbeiträge.

Art. 24

Verifica dei requisiti

1. Le amministrazioni aggiudicatrici possono decidere di esaminare le offerte prima di verificare l'assenza di motivi di esclusione e il rispetto dei criteri di selezione. Se si avvalgono di tale possibilità, le amministrazioni aggiudicatrici garantiscono che la verifica dell'assenza di motivi di esclusione e del rispetto dei criteri di selezione sia effettuata in maniera imparziale e trasparente, in modo che nessun appalto sia aggiudicato a un offerente che avrebbe dovuto essere escluso o che non soddisfa i criteri di selezione stabiliti dall'amministrazione aggiudicatrice. L'amministrazione aggiudicatrice non esclude l'operatore che non ha ottemperato agli obblighi relativi al pagamento di imposte o contributi previdenziali nei seguenti casi:

- a) quando tale esclusione risulta chiaramente sproporzionata;
- b) quando non sono stati pagati solo piccoli importi;
- c) quando, informato dell'importo preciso dovuto, l'operatore non ha avuto la possibilità di prendere provvedimenti in merito prima della scadenza del termine per la partecipazione alla procedura di gara;
- d) quando sono stati approvati versamenti rateizzati dei contributi previdenziali.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: " Vor Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt: '01. Die öffentlichen Auftraggeber schließen einen Wirtschaftsteilnehmer von der Teilnahme an einem Vergabeverfahren aus:

1. wenn sie festgestellt oder anderweitig davon Kenntnis erlangt haben, dass dieser Wirtschaftsteilnehmer aus einem der nachfolgenden Gründe rechtskräftig verurteilt worden ist:

- a) Beteiligung an einer kriminellen Vereinigung
- b) Bestechung

- c) Betrug
 - d) terroristische Straftaten oder Straftaten im Zusammenhang mit terroristischen Aktivitäten
 - e) Geldwäsche oder Terrorismusfinanzierung im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 2005/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
 - f) Kinderarbeit und andere Formen des Menschenhandels im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 2011/36/EU des Europäischen Parlaments und des Rates.
2. Außerdem können Öffentliche Auftraggeber in einer der folgenden Situationen einen Wirtschaftsteilnehmer von der Teilnahme an einem Vergabeverfahren ausschließen:
- a) Der öffentliche Auftraggeber kann auf geeignete Weise Verstöße gegen geltende umwelt-, sozial- und arbeitsrechtliche Verpflichtungen nachweisen
 - b) der Wirtschaftsteilnehmer ist zahlungsunfähig oder befindet sich in einem Insolvenzverfahren oder in Liquidation, seine Vermögenswerte werden von einem Insolvenzverwalter oder Gericht verwaltet, er befindet sich in einem Vergleichsverfahren, seine gewerbliche Tätigkeit wurde eingestellt oder er befindet sich aufgrund eines in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen gleichartigen Verfahrens in einer vergleichbaren Lage;
 - c) der öffentliche Auftraggeber kann auf geeignete Weise nachweisen, dass der Wirtschaftsteilnehmer im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit eine schwere Verfehlung begangen hat, die seine Integrität in Frage stellt;
 - d) der öffentliche Auftraggeber verfügt über hinreichend plausible Anhaltspunkte dafür, dass der Wirtschaftsteilnehmer mit anderen Wirtschaftsteilnehmern Vereinbarungen getroffen hat, die auf eine Verzerrung des Wettbewerbs abzielen;
 - e) ein Interessenkonflikt kann durch andere, weniger einschneidende Maßnahmen nicht wirksam beseitigt werden;
 - f) eine aus der vorherigen Einbeziehung der Wirtschaftsteilnehmer in die Vorbereitung des Vergabeverfahrens resultierende Wettbewerbsverzerrung kann nicht durch andere, weniger einschneidende Maßnahmen beseitigt werden;
 - g) der Wirtschaftsteilnehmer hat bei der Erfüllung einer wesentlichen Anforderung im Rahmen eines früheren öffentlichen Auftrags, eines früheren Auftrags mit einem Auftraggeber oder eines früheren Konzessionsvertrags erhebliche oder dauerhafte Mängel erkennen lassen, die die vorzeitige Beendigung dieses früheren Auftrags, Schadenersatz oder andere vergleichbare Sanktionen nach sich gezogen haben;
 - h) der Wirtschaftsteilnehmer hat sich bei seinen Auskünften zur Überprüfung des Fehlens von Ausschlussgründen und der Einhaltung der Eignungskriterien einer schwerwiegenden Täuschung schuldig gemacht, derartige Auskünfte zurückgehalten oder ist nicht in der Lage, die erforderlichen zusätzlichen Unterlagen einzureichen, oder
 - i) der Wirtschaftsteilnehmer hat versucht, die Entscheidungsfindung des öffentlichen Auftraggebers in unzulässiger Weise zu beeinflussen, vertrauliche Informationen zu erhalten, durch die er unzulässige Vorteile beim Vergabeverfahren erlangen könnte, oder fahrlässig irreführende Informationen zu übermitteln, die die Entscheidungen über Ausschluss, Auswahl oder Auftragszuschlag erheblich beeinflussen könnten.
3. Die öffentlichen Auftraggeber schließen einen Wirtschaftsteilnehmer zu jedem Zeitpunkt des Verfahrens aus, wenn sich herausstellt, dass sich der Wirtschaftsteilnehmer in Bezug auf Handlungen oder Unterlassungen vor oder während des Verfahrens in einer der unter 1 und 2 genannten Situationen befindet. Jeder Wirtschaftsteilnehmer, der sich in einer der unter 1 und 2 genannten Situationen befindet, kann Nachweise dafür erbringen, dass die Maßnahmen des Wirtschaftsteilnehmers ausreichen, um trotz des Vorliegens eines einschlägigen Ausschlussgrundes seine Zuverlässigkeit nachzuweisen. Werden solche Nachweise für ausreichend befunden, so wird der betreffende Wirtschaftsteilnehmer nicht von dem Vergabeverfahren ausgeschlossen. Zu diesem Zweck weist der Wirtschaftsteilnehmer nach, dass er einen Ausgleich für jeglichen durch eine Straftat oder Fehlverhalten verursachten Schaden gezahlt oder sich zur Zahlung eines Ausgleichs verpflichtet hat, die Tatsachen und Umstände umfassend durch eine aktive Zusammenarbeit mit den Ermittlungsbehörden geklärt und konkrete technische, organisatorische und personelle Maßnahmen ergriffen hat, die geeignet sind, weitere Straftaten oder Verfehlungen zu vermeiden. Die von den Wirtschaftsteilnehmern ergriffenen Maßnahmen werden unter Berücksichtigung der Schwere und besonderen Umstände der Straftat oder des Fehlverhaltens bewertet. Werden die Maßnahmen als unzureichend befunden, so erhält der Wirtschaftsteilnehmer eine Begründung dieser Entscheidung.
4. Die Verpflichtung zum Ausschluss eines Wirtschaftsteilnehmers findet auch dann Anwendung, wenn die rechtskräftig verurteilte Person ein Mitglied im Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremium dieses Wirtschaftsteilnehmers ist oder darin Vertretungs-, Entscheidungs- oder Kontrollbefugnisse hat.
5. Ein Wirtschaftsteilnehmer ist von der Teilnahme an einem Vergabeverfahren auszuschließen, wenn dem öffentlichen Auftraggeber bekannt ist, dass der Wirtschaftsteilnehmer seinen Verpflichtungen zur Entrichtung sei-

ner Steuern oder Sozialversicherungsbeiträge nicht nachgekommen ist und dies durch eine endgültige und verbindliche Gerichts- oder Verwaltungsentscheidung gemäß den Rechtsvorschriften des Landes seiner Niederlassung beziehungsweise des Mitgliedstaats des öffentlichen Auftraggebers festgestellt wurde. Dieser Absatz findet keine Anwendung mehr, wenn der Wirtschaftsteilnehmer seinen Verpflichtungen dadurch nachgekommen ist, dass er die Zahlung vorgenommen oder eine verbindliche Vereinbarung im Hinblick auf die Zahlung der fälligen Steuern oder Sozialversicherungsbeiträge — gegebenenfalls einschließlich etwaiger Zinsen oder Strafzahlungen — eingegangen ist."

"Prima del comma 1 è inserito il seguente comma:

"01. Le amministrazioni aggiudicatrici escludono un operatore economico dalla partecipazione a una procedura d'appalto

1. qualora abbiano stabilito o siano a conoscenza in altro modo del fatto che tale operatore economico è stato condannato con sentenza definitiva per uno dei seguenti motivi:

- a) partecipazione a un'organizzazione criminale
- b) corruzione
- c) frode
- d) reati terroristici o reati connessi alle attività terroristiche
- e) riciclaggio di proventi di attività criminose o finanziamento del terrorismo, quali definiti all'articolo 1 della direttiva 2005/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
- f) lavoro minorile e altre forme di tratta di esseri umani definite all'articolo 2 della direttiva 2011/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

2. Inoltre le amministrazioni aggiudicatrici possono escludere dalla partecipazione alla procedura d'appalto un operatore economico in una delle seguenti situazioni:

- a) l'amministrazione aggiudicatrice può dimostrare con qualunque mezzo adeguato la violazione di vigenti obblighi ambientali, previdenziali e di diritto del lavoro
- b) l'operatore economico è in stato di fallimento o è oggetto di una procedura di insolvenza o di liquidazione, è in stato di amministrazione controllata, ha stipulato un concordato preventivo con i creditori, ha cessato le sue attività o si trova in qualsiasi altra situazione analoga derivante da una procedura simile ai sensi di leggi e regolamenti nazionali;
- c) l'amministrazione aggiudicatrice può dimostrare con mezzi adeguati che l'operatore economico si è reso colpevole di gravi illeciti professionali, il che rende dubbia la sua integrità;
- d) l'amministrazione aggiudicatrice dispone di indicazioni sufficientemente plausibili per concludere che l'operatore economico ha sottoscritto accordi con altri operatori economici intesi a falsare la concorrenza;
- e) un conflitto di interessi ai sensi dell'articolo 24 non può essere risolto efficacemente con altre misure meno intrusive;
- f) una distorsione della concorrenza derivante dal precedente coinvolgimento degli operatori economici nella preparazione della procedura d'appalto non può essere risolta con altre misure meno intrusive;
- g) l'operatore economico ha evidenziato significative o persistenti carenze nell'esecuzione di un requisito sostanziale nel quadro di un precedente contratto di appalto pubblico, di un precedente contratto di appalto con un ente aggiudicatore o di un precedente contratto di concessione che hanno causato la cessazione anticipata di tale contratto precedente, un risarcimento danni o altre sanzioni comparabili;
- h) l'operatore economico si è reso gravemente colpevole di false dichiarazioni nel fornire le informazioni richieste per verificare l'assenza di motivi di esclusione o il rispetto dei criteri di selezione, non ha trasmesso tali informazioni o non è stato in grado di presentare i documenti complementari oppure
- i) l'operatore economico ha tentato di influenzare indebitamente il procedimento decisionale dell'amministrazione aggiudicatrice, ha tentato di ottenere informazioni confidenziali che possono conferirgli vantaggi indebiti rispetto alla procedura di aggiudicazione dell'appalto, oppure ha fornito per negligenza informazioni fuorvianti che possono avere un'influenza notevole sulle decisioni riguardanti l'esclusione, la selezione o l'aggiudicazione.

3. Le amministrazioni aggiudicatrici escludono un operatore economico in qualunque momento della procedura qualora risulti che l'operatore economico si trova, a causa di atti compiuti o omessi prima o nel corso della procedura, in una delle situazioni di cui ai paragrafi 1 e 2. Un operatore economico che si trovi in una delle situazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 può fornire prove del fatto che le misure da lui adottate sono sufficienti a dimostrare la sua affidabilità nonostante l'esistenza di un pertinente motivo di esclusione. Se tali prove sono ritenute sufficienti, l'operatore economico in questione non è escluso dalla procedura d'appalto. A tal fine, l'operatore economico

dimostra di aver risarcito o di essersi impegnato a risarcire qualunque danno causato dal reato o dall'illecito, di aver chiarito i fatti e le circostanze in modo globale collaborando attivamente con le autorità investigative e di aver adottato provvedimenti concreti di carattere tecnico, organizzativo e relativi al personale idonei a prevenire ulteriori reati o illeciti. Le misure adottate dagli operatori economici sono valutate considerando la gravità e le particolari circostanze del reato o dell'illecito. Se si ritiene che le misure siano insufficienti, l'operatore economico riceve una motivazione di tale decisione.

4. L'obbligo di escludere un operatore economico si applica anche nel caso in cui la persona condannata definitivamente è un membro del consiglio di amministrazione, di direzione o di vigilanza di tale operatore economico o è una persona ivi avente poteri di rappresentanza, di decisione o di controllo.

5. Un operatore economico è escluso dalla partecipazione a una procedura d'appalto se l'amministrazione aggiudicatrice è a conoscenza del fatto che l'operatore economico non ha ottemperato agli obblighi relativi al pagamento di imposte o contributi previdenziali e se ciò è stato stabilito da una decisione giudiziaria o amministrativa avente effetto definitivo e vincolante secondo la legislazione del paese dove è stabilito o dello Stato membro dell'amministrazione aggiudicatrice. Il presente paragrafo non è più applicabile quando l'operatore economico ha ottemperato ai suoi obblighi pagando o impegnandosi in modo vincolante a pagare le imposte o i contributi previdenziali dovuti, compresi eventuali interessi o multe'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Die ersten beiden Sätze in Absatz 1 werden gestrichen."

"I primi due periodi del comma 1 sono soppressi'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Buchstabe b) von Absatz 1 erhält folgende Fassung: 'b) wenn die nicht entrichteten Beträge 5 Prozent des Auftragswertes nicht überschreiten'."

"La lettera b) del comma 1 è così sostituita: 'b) quando gli importi non pagati non superano il 5 per cento del valore dell'appalto'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Mit Änderungsantrag Nr. 1 übernehme ich Artikel 57 der entsprechenden EU-Richtlinie und eine Vorsehung aus dem alten Landesgesetz, die die Ausschlusskriterien betrifft. Dieselben gehen mir im vorliegenden Gesetzentwurf etwas ab. Es gibt absolute Ausschlusskriterien, die zum Tragen kommen, wenn sich einer der Wirtschaftsteilnehmer rechtmäßig verurteilt worden ist und sich Bestechung, Betrug, Geldwäsche, Kinderarbeit usw. schuldig gemacht hat. Mit einer Kann-Bestimmung können die öffentlichen Auftraggeber auch jene Wirtschaftsteilnehmer ausschließen, die sich Folgendes zu Schulden kommen lassen haben: Verstöße gegen geltende umwelt-, sozial- oder arbeitsrechtliche Verpflichtungen, wenn der Wirtschaftsteilnehmer zahlungsunfähig oder sich in Insolvenz oder Liquidation befindet, bei Interessenskonflikten, dass er versucht hat, Absprachen mit anderen Teilnehmern zu treffen, dass er versucht hat, sich vertrauliche Informationen zu beschaffen. Es gibt hier eine ganze Serie von Vergehen, die doch an der moralischen Integrität des Teilnehmers zweifeln lassen. Wichtig ist auch Absatz 4, dass die Ausschließung auch dann greift, wenn die rechtmäßig verurteilte Person Mitglied im Verwaltungsrat eines Unternehmens ist.

Der Änderungsantrag Nr. 2 ist einfacher zu erklären, aber mindestens genauso wichtig wie jener mit der Nummer 1. Hier geht es um Folgendes: Artikel 24 gibt in den ersten zwei Sätzen die Möglichkeit, dass die öffentlichen Auftraggeber entscheiden können, das wirtschaftliche Angebot vor der Überprüfung der eventuellen Ausschlussgründe zu öffnen. Ich bin gegen eine solche Regelung. Natürlich verstehe ich, dass es für die Vergabestelle eine große bürokratische Erleichterung ist. Meiner Meinung nach muss das Preisangebot verpflichtend immer erst am Ende geöffnet werden. Zunächst muss man Ausschlusskriterien kontrollieren, dann die Qualitätspunkte und zum Schluss kann man das Preisangebot öffnen. Sonst könnte es zur Kartellbildung kommen und dass Unternehmen teilnehmen und Angebote abgeben, die vielleicht gar nicht die Voraussetzungen hatten um teilzunehmen. Das ließe viel Spielraum und eventuellen Missbrauch zu. Mir ist also etwas mehr Aufwand seitens der Vergabestelle lieber.

Zu Änderungsantrag Nr. 3. Im Gesetz steht, dass es möglich ist, dass der öffentliche Auftraggeber Teilnehmer nicht ausschließt, obwohl sie die Verpflichtung zur Zahlung von Sozialbeiträgen nicht erfüllt haben, wenn es auch unverhältnismäßig wäre. Das "unverhältnismäßig" liegt im Ermessensspielraum des Verfahrensverantwortlichen und gibt keine Rechtssicherheit. Mir wäre es also lieber, wenn ein Betrag festgeschrieben würde. Ich habe ihn mit 5 Prozent definiert. Es ist klar, dass die Beträge hier stark variieren können, aber man sollte das nicht im Ermessensspielraum des Verfahrensverantwortlichen lassen, denn sonst könnte dieser eventuell mit Rekursen konfrontiert werden.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Wir verstehen das Anliegen dieses Artikels, in dem der Verpflichtungscharakter im Hinblick auf die Bedingungen implizit gehalten ist. Natürlich steht die EU-Richtlinie im Hintergrund. Aus unserer Sicht wäre es trotzdem wesentlich, wenn man zumindest einige essentielle Elemente aus dieser EU-Richtlinie in diesen Artikel hineinschreiben würde, um zu akzentuieren, dass diese Ausschlussgründe mit Nachdruck betrieben werden können. Es sollte schon signalisiert werden, dass es diesen Verpflichtungscharakter gibt. Wir halten die Vorgehensweise, die der Kollege Köllensperger in Bezug auf Absatz 01 von Artikel 24 vorschlägt vielleicht als ein wenig exzessiv, aber das Grundanliegen ist absolut verständlich.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): In der Theorie klingt das alles Recht gut: Mafiabetriebe für immer und ewig ausschließen, Betriebe, die Kinderarbeit zulassen, auf immer und ewig ausschließen usw. Ich bin aber nicht davon überzeugt, dass diese Bestimmung einem rechtsstaatlichen Denken entspringt. Ich weiß, dass es EU-Normen und staatliche Normen gibt, aber wenn jemand verurteilt worden ist und die Strafe abgebußt hat, dann muss irgendwann einmal wieder eine Zulassung möglich sein. Wir reden hier ja nicht immer von Mafia-Betrieben. Wenn sich irgendwann einmal jemand etwas zu Schulden kommen lassen hat, kann ich diesen dann auf immer und ewig von der Teilnahme an einer öffentlichen Ausschreibung ausschließen? Ich glaube nicht. Wenn jemand die Sozialbeiträge nicht entrichtet, dann klingt es grundsätzlich gut, wenn dieser ausgeschlossen wird. Muss er aber wirklich so bestraft werden? Die Einschränkung bei Minimalbeträgen hat schon eine Logik. Es gibt mittlerweile aufgrund der wirtschaftlichen Krise Betriebe, die nicht mehr zahlen konnten. Natürlich soll das nicht entschuldigt werden, aber ich glaube, dass man hier die Verhältnismäßigkeit wahren muss. Die Verhältnismäßigkeit ist im Entwurf der Landesregierung schon gewahrt. Bei schwerwiegenden Vergehen hat ein Betrieb nicht teilzunehmen. In einem Rechtssystem kann man nicht kategorisch alle über den gleichen Kamm scheren. Kriminelle Vereinigungen, Bestechung und Betrug klingen gut, aber schon beim Betrug ist es so eine Sache. Wenn ein Verantwortlicher oder Geschäftsführer eines Unternehmens irgendwann einmal in betrügerischer Absicht etwas getan hat und dafür verurteilt wurde, dann gibt es immer eine Rehabilitation. Ich bin also eher auf der Seite der Verhältnismäßigkeit. Man kann jemanden, der ein paar hundert Euro Sozialbeiträge nicht bezahlt hat, nicht mit demselben Hammer bestrafen wie jemanden, der hunderttausende von Euros nicht bezahlt hat.

PRÄSIDENT: Bevor ich dem Kollegen Köllensperger das Wort gebe, möchte ich die Klasse 4B der Fachoberschule für Bauwesen Bozen mit Professor Schraffl begrüßen und im Landtag willkommen heißen.

Kollege Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Ich stimme mit dem Kollegen Heiss überein. Dies ist ein sehr langer Artikel und bei gewissen Sachen wäre es einfacher, darüber im Gesetzgebungsausschuss zu sprechen. In diesem Sinne ersuche ich die Landesregierung, solche Gesetzentwürfe mit mehr Abstand zu den Arbeiten im Gesetzgebungsausschuss einzubringen, damit man die Zeit hat, sich einzuarbeiten.

PRÄSIDENT: Kollege Köllensperger, zu den Änderungsanträgen dürfen Sie nicht zwei Mal das Wort ergreifen, zum Artikel hingegen schon.

Kollege Steger, bitte.

STEGER (SVP): Ich hätte eine Frage an den Kollegen Köllensperger. Sie haben gesagt, dass Sie die Entbürokratisierung für die Unternehmen interessieren wäre und weniger jene für die Vergabestelle. Sie wollen die ersten beiden Sätze des Artikels 24 streichen, obwohl es um die Entlastung der Unternehmen geht, weil nur der Gewinner alle Dokumentationen einreichen muss. Das ist meiner Meinung nach schon eine große Hilfe für die Unternehmen, die im Übrigen bereits so gehandhabt wird. Ich wäre also dagegen, wenn man so eine Norm einführen würde.

Bezüglich der Verhältnismäßigkeit hätte der Kollege Köllensperger lieber einen effektiven Wert. Hier gibt es schon klare Vorgaben und eine bestimmte Rechtspraxis, was geringfügig ist und was nicht. Ich setze voraus, dass jeder Verantwortliche äußerst penibel darauf achten wird, hier ja nicht ins Fettnäpfchen zu treten. Die Rechtskonsequenzen würden nämlich gravierend sein. Sie brauchen keine Sorge haben, dass die Geringfügigkeit zu unzulässigen Interpretationen führen würde. Im Gegenteil, ich gehe davon aus, dass hier sehr eng und hart interpretiert werden wird. Wenn Sie eine relative Prozentzahl hernehmen, beispielsweise fünf Prozent, dann muss ich Sie

fragen, was fünf Prozent von 300 Euro sind. Wie gesagt, mit dieser Fünf-Prozent-Hürde riskieren Sie, dass Sie bei wirklich einwandfrei als geringfügig festzustellenden Vergehen einen Ausschluss herbeiführen müssten, was nicht gerechtfertigt wäre. Ich glaube also, dass alle Sicherheiten schon im Rechtssystem verankert sind. Sie müssen keine Sorge haben, dass hier jemand mit viel zu großer Lockerheit drangehen würde. Die direkt Interessierten haben großes Interesse daran, hier nicht in die Falle zu tappen.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Zu Änderungsantrag Nr. 1. Da gilt dasselbe, was ich bereits vorher gesagt habe. In diesem Fall handelt es sich um den Bereich des Wettbewerbsschutzes, in welchem wir keine Kompetenz haben. Im Übrigen gibt der Artikel mehr oder weniger das wieder, was in Artikel 38 des Codice De Lise steht. Wir werden das auch morgen anzuwenden haben und werden keine kriminellen Vereinigungen zum Wettbewerb zulassen, genauso wenig Betrüger usw. Das ist eine Regelung des Wettbewerbsschutzes, weshalb es keinen Sinn machen würde, das in das Gesetz hineinzuschreiben, denn sie gilt ohnehin. Wir haben grundsätzlich jene Technik gewählt, dass wir jene Bereiche mit unserem Landesgesetz regeln, für die wir zuständig sind. Sonst hätte das Gesetz wahrscheinlich mehr als 300, wenn nicht 500 Artikel.

Zu Änderungsantrag Nr. 2. Das ist die große Errungenschaft und diese Möglichkeit haben wir bereits vor einem knappen Jahr eingeführt. Wir verlangen nicht diese riesige Dokumentation und vor allem die Prüfung derselben. Wir haben oft über 100 Angebote, wobei wir sämtliche Dokumentationen prüfen müssten, um dann zum Schluss einen Gewinner festzustellen. Jetzt gibt es die Prüfung der Angebote, wobei das Unternehmen mit dem besten Angebot sämtliche Nachweise erbringen muss. Wenn diese gegeben sind, wunderbar, denn haben sich alle anderen das erspart. Wenn sie nicht gegeben sind, dann wird das Unternehmen klarerweise ausgeschlossen und das Unternehmen mit dem zweitbesten Angebot wird aufgefordert, sämtliche Nachweise zu erbringen. Das ist Entbürokratisierung, die wir uns alle auf die Fahnen geschrieben haben. Wir haben das eingeführt und es wird von den Unternehmen, von den Vergabestellen und selbst von Rom gerne gesehen.

Zu Änderungsantrag Nr. 3. Warum haben wir den Begriff "geringfügig" gewählt und keinen Prozentsatz festgelegt? Machen Sie die Rechnung. Fünf Prozent bei einem 60-Millionen-Auftrag wären 3 Millionen Euro. Der Begriff "geringfügig" ist händelbar. Es geht um kleine Vergehen, wobei diese Beträge natürlich nachgezahlt werden müssen. Sie können aber trotzdem zugelassen werden. Deshalb würden wir dafür plädieren, auch diesen Änderungsantrag nicht anzunehmen.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 22 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 25 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 24? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 19 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 10 Enthaltungen genehmigt.

Art. 25

Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung

1. Bei öffentlichen Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträgen kann in den folgenden Fällen auf das Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung zurückgegriffen werden:

a) wenn im Rahmen eines offenen oder nichtoffenen Verfahrens keine oder keine geeigneten Angebote oder keine oder keine geeigneten Teilnahmeanträge abgegeben worden sind, sofern die ursprünglichen Auftragsbedingungen nicht grundlegend geändert werden und sofern der EU-Kommission auf Anforderung ein Bericht vorgelegt wird; ein Angebot gilt als ungeeignet, wenn es irrelevant für den Auftrag ist, das heißt ohne wesentliche Abänderung den in den Auftragsunterlagen genannten Bedürfnissen und Anforderungen des öffentlichen Auftraggebers offensichtlich nicht entsprechen kann. Ein Teilnahmeantrag gilt als ungeeignet, wenn der Wirtschaftsteilnehmer ausgeschlossen werden muss oder kann oder wenn er die vom öffentlichen Auftraggeber genannten Eignungskriterien nicht erfüllt,

b) wenn die Bauleistungen, Lieferungen oder Dienstleistungen aus einem der folgenden Gründe nur von einem bestimmten Wirtschaftsteilnehmer erbracht beziehungsweise bereitgestellt werden können:

1) Schaffung oder Erwerb eines einzigartigen Kunstwerks oder einer einzigartigen künstlerischen Leistung als Ziel der Auftragsvergabe,

2) nicht vorhandener Wettbewerb aus technischen Gründen,

3) Schutz von ausschließlichen Rechten, einschließlich der Rechte des geistigen Eigentums,

c) soweit dies unbedingt erforderlich ist, wenn äußerst dringliche, zwingende Gründe im Zusammenhang mit Ereignissen, die der betreffende öffentliche Auftraggeber nicht voraussehen konnte, es nicht zulassen, die Fristen einzuhalten, die für die offenen oder die nichtoffenen Verfahren oder die Verhandlungsverfahren vorgeschrieben sind. Die angeführten Umstände zur Begründung der äußersten Dringlichkeit dürfen auf keinen Fall dem öffentlichen Auftraggeber zuzuschreiben sein.

2. Die in Absatz 1 Buchstabe b) Ziffern 1) und 2) festgelegten Ausnahmen gelten nur dann, wenn es keine vernünftige Alternative oder Ersatzlösung gibt und der mangelnde Wettbewerb nicht das Ergebnis einer künstlichen Einschränkung der Auftragsvergabeparameter ist.

3. Bei öffentlichen Lieferaufträgen kann in folgenden Fällen auf das Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung zurückgegriffen werden:

a) wenn es sich um Produkte handelt, die ausschließlich zu Forschungs-, Versuchs-, Untersuchungs- oder Entwicklungszwecken hergestellt werden; allerdings dürfen Aufträge, die gemäß diesem Buchstaben vergeben wurden, nicht die Serienfertigung zum Nachweis der Marktfähigkeit des Produkts oder zur Deckung der Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen,

b) bei zusätzlichen Lieferungen des ursprünglichen Unternehmers, die entweder zur teilweisen Erneuerung von Lieferungen oder Einrichtungen oder zur Erweiterung von bestehenden Lieferungen oder Einrichtungen bestimmt sind, wenn ein Wechsel des Unternehmers dazu führen würde, dass der öffentliche Auftraggeber Lieferungen mit unterschiedlichen technischen Merkmalen kaufen müsste und dies eine technische Unvereinbarkeit oder unverhältnismäßige technische Schwierigkeiten bei Gebrauch und Wartung mit sich bringen würde; die Laufzeit dieser Aufträge sowie der Daueraufträge darf in der Regel drei Jahre nicht überschreiten,

c) bei auf einer Warenbörse notierten und gekauften Lieferungen,

d) wenn Lieferungen oder Dienstleistungen zu besonders günstigen Bedingungen bei Lieferanten, die ihre Geschäftstätigkeit endgültig einstellen, oder bei Masseverwaltern/Masseverwalterinnen oder Liquidatoren/Liquidatorinnen im Rahmen eines Insolvenz-/Konkurs-, Vergleichs- oder Ausgleichsverfahrens erworben werden.

4. Das Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung kann für öffentliche Dienstleistungsaufträge verwendet werden, wenn der betreffende Auftrag im Anschluss an einen gemäß der Richtlinie 2014/24/EU durchgeführten Wettbewerb nach den im Wettbewerb festgelegten Bestimmungen an den Gewinner oder einen der Gewinner ex aequo des Wettbewerbs vergeben werden muss; im letzteren Fall müssen alle Gewinner des Wettbewerbs zur Teilnahme an den Verhandlungen aufgefordert werden.

5. Das Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung kann bei neuen Bau- oder Dienstleistungen verwendet werden, die in der Wiederholung gleichartiger Bau- oder Dienstleistungen bestehen, die von demselben öffentlichen Auftraggeber an den Wirtschaftsteilnehmer vergeben werden, der den ursprünglichen Auftrag erhalten hat, sofern sie einem Grundprojekt entsprechen und dieses Projekt Gegenstand des ursprünglichen Auftrags war, der nach einem Verfahren mit Veröffentlichung vergeben wurde. Im Grundprojekt sind der Umfang möglicher zusätzlicher Bau- oder Dienstleistungen sowie die Bedingungen, unter denen sie vergeben werden, anzugeben.

6. Die Möglichkeit der Anwendung dieses Verfahrens wird bereits beim Aufruf zum Wettbewerb für das erste Vorhaben angegeben; der für die Fortführung der Bau- oder Dienstleistungen in Aussicht genommene Gesamtauftragswert wird vom öffentlichen Auftraggeber in Hinsicht auf die Anwendung der Schwellenwerte laut Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU berücksichtigt. Dieses Verfahren darf jedoch nur binnen drei Jahren nach Abschluss des ursprünglichen Auftrags angewandt werden.

1. Nel caso degli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, la procedura negoziata senza previa pubblicazione può essere utilizzata nei casi seguenti:

a) qualora non sia stata presentata alcuna offerta o alcuna offerta appropriata, né alcuna domanda di partecipazione o alcuna domanda di partecipazione appropriata, in esito all'esperimento di una procedura aperta o ristretta, purché le condizioni iniziali dell'appalto non siano sostanzialmente modificate e purché una relazione sia trasmessa alla Commissione UE a richiesta di quest'ultima; un'offerta non è ritenuta appropriata se non presenta alcuna pertinenza con l'appalto ed è quindi manifestamente inadeguata, salvo modifiche sostanziali, a rispondere alle esigenze dell'amministrazione aggiudicatrice e ai requisiti specificati nei documenti di gara. Una domanda di partecipazione non è ritenuta appropriata se l'operatore economico interessato deve o può essere escluso o non soddisfa i criteri di selezione stabiliti dall'amministrazione aggiudicatrice;

b) quando i lavori, le forniture o i servizi possono essere forniti unicamente da un determinato operatore economico per una delle seguenti ragioni:

1) lo scopo dell'appalto consiste nella creazione o nell'acquisizione di un'opera d'arte o rappresentazione artistica unica;

2) la concorrenza è assente per motivi tecnici;

3) tutela di diritti esclusivi, inclusi i diritti di proprietà intellettuale;

c) nella misura strettamente necessaria quando, per ragioni di estrema urgenza derivanti da eventi imprevedibili dall'amministrazione aggiudicatrice, i termini per le procedure aperte o per le procedure ristrette o per le procedure competitive con negoziazione non possono essere rispettati. Le circostanze invocate per giustificare l'estrema urgenza non sono in alcun caso imputabili all'amministrazione aggiudicatrice.

2. Le eccezioni di cui al comma 1, lettera b), numeri 1) e 2), si applicano solo quando non esistono sostituti o alternative ragionevoli e l'assenza di concorrenza non è il risultato di una limitazione artificiale dei parametri dell'appalto.

3. Nel caso degli appalti pubblici di forniture, la procedura negoziata senza previa pubblicazione può essere utilizzata nei casi seguenti:

a) qualora i prodotti in questione siano fabbricati esclusivamente a scopo di ricerca, di sperimentazione, di studio o di sviluppo; tuttavia, gli appalti aggiudicati in forza della presente lettera non comprendono la produzione in serie volta ad accertare la redditività commerciale del prodotto o ad ammortizzare i costi di ricerca e di sviluppo;

b) nel caso di consegne complementari effettuate dal fornitore originario e destinate o al rinnovo parziale di forniture o di impianti o all'ampliamento di forniture o impianti esistenti, qualora il cambiamento di fornitore obbligasse l'amministrazione aggiudicatrice ad acquistare forniture con caratteristiche tecniche differenti, il cui impiego o la cui manutenzione comporterebbero incompatibilità o difficoltà tecniche sproporzionate; la durata di tali contratti e dei contratti rinnovabili non può, come regola generale, superare i tre anni;

c) per forniture quotate e acquistate sul mercato delle materie prime;

d) per l'acquisto di forniture o servizi a condizioni particolarmente vantaggiose, da un fornitore che cessa definitivamente l'attività commerciale oppure dal curatore/dalla curatrice o liquidatore/liquidatrice di un fallimento, di un concordato giudiziario o di una procedura analoga.

4. La procedura negoziata senza previa pubblicazione può essere utilizzata per i servizi quando l'appalto in questione consegue a un concorso di progettazione organizzato secondo la direttiva 2014/24/UE e debba, in base alle norme previste nel concorso di progettazione, essere aggiudicato al vincitore o ad uno dei vincitori a pari merito di tale concorso; in quest'ultimo caso tutti i vincitori devono essere invitati a partecipare ai negoziati.

5. La procedura negoziata senza previa pubblicazione può essere utilizzata per nuovi lavori o servizi consistenti nella ripetizione di lavori o servizi analoghi già affidati all'operatore economico aggiudicatario dell'appalto iniziale dalle medesime amministrazioni aggiudicatrici, a condizione che tali lavori o servizi siano conformi a un progetto di base e che tale progetto sia stato oggetto di un primo appalto aggiudicato secondo una procedura di gara pubblicata. Il progetto di base indica l'entità di eventuali lavori o servizi complementari e le condizioni alle quali essi verranno aggiudicati.

6. La possibilità di avvalersi di questa procedura è indicata sin dall'avvio del confronto competitivo nella prima operazione e l'importo totale previsto per la prosecuzione dei lavori o della prestazione

dei servizi è preso in considerazione dalle amministrazioni aggiudicatrici per l'applicazione delle soglie di cui all'articolo 4 della direttiva 2014/24/UE. Il ricorso a questa procedura è limitato al triennio successivo alla conclusione dell'appalto iniziale.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Foppa: "Absatz 5 wird gestrichen."

"Il comma 5 è soppresso."

Herr Abgeordneter Heiss, Sie haben das Wort für die Erläuterung.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke, Herr Präsident! Hier geht es um die Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichungen. In Absatz 5 dieses Artikels geht es darum, dass bei neuen Bau- und Dienstleistungsverfahren auf die vorherige Veröffentlichung verzichtet werden kann, wenn gleichartige Bau- und Dienstleistungen wiederholt werden und von demselben Wirtschaftsteilnehmer, der den ursprünglichen Auftrag erhalten hat, stammen. Hiermit kann sicher eine Art von Kontinuität erzielt werden, was aner kennenswert ist. Allerdings stellt sich die Frage, inwieweit ein Grundprojekt ausreicht, um diese Kontinuität zu garantieren. Ein Grundprojekt ist eine Basis, aber auf dessen Grundlage können sich weitere Angebote deutlich vom Ausgangsprojekt unterscheiden. Deshalb sind wir hier ein wenig skeptisch, weshalb wir die Streichung von Absatz 5 vorschlagen.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Diese Möglichkeit gibt es heute schon, auch in den staatlichen Bestimmungen. Wir würden sie gerne beibehalten, weshalb wir gegen den Streichungsantrag sind.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über den Änderungsantrag ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 7 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 25? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen genehmigt.

Art. 26

Auswahl der Wirtschaftsteilnehmer bei Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung

1. Bei Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung einer Ausschreibungsbekanntmachung fordert der/die einzige Verfahrensverantwortliche die Wirtschaftsteilnehmer, welche die vorgeesehenen Voraussetzungen erfüllen, mit begründeter Maßnahme zur Einreichung eines Angebots auf. Bei Bauleistungen bis zu einem Ausschreibungsbetrag von 500.000 Euro werden mindestens 5 Wirtschaftsteilnehmer eingeladen; bis zu einem Ausschreibungsbetrag von 1.000.000 Euro werden mindestens 10 Wirtschaftsteilnehmer eingeladen. Bei Lieferungen und Dienstleistungen mit einem Ausschreibungsbetrag zwischen 40.000 Euro und der EU-Schwelle werden, unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 17, mindestens fünf Wirtschaftsteilnehmer eingeladen.

Art. 26

Selezione degli operatori economici nella procedura negoziata senza previa pubblicazione

1. Nelle procedure negoziate senza previa pubblicazione di un bando di gara il/la responsabile unico/unica del procedimento, con proprio provvedimento motivato, invita gli operatori economici in possesso dei requisiti previsti a presentare un'offerta. Fino a un importo di lavori a base di gara pari a 500.000 euro l'invito è rivolto ad almeno 5 operatori economici; per importi fino a 1.000.000 di euro, l'invito è rivolto ad almeno 10 operatori economici. Salvo quanto previsto dall'articolo 17, per forniture e servizi con importo a base di gara compreso tra 40.000 euro e la soglia UE, l'invito è esteso ad almeno cinque operatori economici.

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Wenn man den Artikel 26 zusammen mit dem Artikel 27 liest, dann kann man daraus schließen, dass bei Aufträgen bis zu einer Million Euro ohne vorherige Veröffentlichung das Rotationsprinzip nicht gilt. Artikel 27 spricht von Aufträgen bis zu zwei Millionen Euro. Ich gehe also davon aus, dass bis eine Million Euro das Rotationsprinzip nicht gilt. Ab einer

Million bis zwei Millionen Euro gilt das Rotationsprinzip und für alles, was darüber liegt, gibt es offene Verfahren, mit dem Unterschied, ob man diese im Vergabeportal oder im europäischen Portal veröffentlichen muss. Für Aufträge mit mehr als fünf Millionen Euro gilt dann sowie die Europäische Richtlinie. Ich halte das für bedenklich und würde es vorziehen, dass man auch bei Aufträgen bis zu einer Million Euro ein gewisses Rotationsprinzip einführt. Das liegt mir schon ein wenig auf dem Magen.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Es stimmt nicht, dass es bis zu einer Million Euro kein Rotationsprinzip gilt. Es gilt der allgemeine Grundsatz der Rotation für alle Verfahren und der Transparenz bei der Auswahl der Vertragspartner. Mit Artikel 27 führen wir ein verschärftes Verfahren zur Rotation ab einer Million Euro ein.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über Artikel 26 ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 23 Ja-Stimmen und 7 Enthaltungen genehmigt.

Art. 27

Beschleunigung der Verfahren und Zugang der KMU zu den Vergabeverfahren

1. Zur Festsetzung der Fristen für den Eingang der Teilnahmeanträge und der Angebote wird Artikel 47 der Richtlinie 2014/24/EU angewandt, vorbehaltlich der in den Artikeln 27 bis 31 derselben Richtlinie festgelegten Mindestfristen und der in den staatlichen Umsetzungsbestimmungen festgelegten Fristen, wenn diese kürzer sind.
2. Um den Zugang zum öffentlichen Beschaffungsmarkt zu erleichtern und die Durchführung öffentlicher Bauarbeiten zu beschleunigen und dadurch die derzeitige Wirtschaftskrise zu bewältigen, können die öffentlichen Auftraggeber Südtirols Bauleistungen bis zu einem Betrag von zwei Millionen Euro durch Verhandlungsverfahren ohne vorherige Ausschreibungsbekanntmachung vergeben.
3. Die Bestimmung laut Absatz 2 wird ab Inkrafttreten dieses Gesetzes vier Jahre lang angewandt.
4. Bei Vergaben, die die Ausführung von Bauleistungen bis zu einem Betrag von zwei Millionen Euro zum Gegenstand haben, wählt der öffentliche Auftraggeber die aufzufordernden Subjekte nach den in Absatz 5 genannten Kriterien aus. Der Auftraggeber muss auf jeden Fall den Rotationsgrundsatz gewährleisten. Auf der Grundlage des Verzeichnisses laut Absatz 5 wählt der/die einzige Verfahrensverantwortliche zwölf Wirtschaftsteilnehmer aus, die zur Teilnahme aufgefordert werden, und zwar unter Beachtung der Grundsätze der Rotation, des freien Wettbewerbs, der Gleichbehandlung, der Nichtdiskriminierung, der Transparenz und der Verhältnismäßigkeit sowie unter Berücksichtigung, einzeln oder zusammen, der verbuchten Erfahrungen der Verwaltung mit dem Unternehmen, der Operativität des Unternehmens in Bezug auf den Ort, wo die Arbeiten ausgeführt werden, und die im Unternehmen auf unbestimmte Zeit beschäftigten Arbeitskräfte, die der Dauer und den Inhalten des Auftrags angemessen sein müssen.
5. Zur Ermittlung der Wirtschaftsteilnehmer, die zur Teilnahme am Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung einer Ausschreibungsbekanntmachung aufzufordern sind, stellt das Informationssystem öffentliche Verträge der Agentur ein telematisches Verzeichnis der Wirtschaftsteilnehmer, unterteilt nach Kategorien, zur Verfügung, zu welchem der/die einzige Verfahrensverantwortliche freien und direkten Zugang hat. Die Wirtschaftsteilnehmer können jederzeit Änderungen hinsichtlich der auf sie zutreffenden Kategorien und Klassen mitteilen.
6. Die interessierten Wirtschaftsteilnehmer tragen sich in das telematische Verzeichnis laut Absatz 5 ein, nachdem sie, unter Beachtung der für die Eigenbescheinigung geltenden Regelung, ein Formular zum Identitätsnachweis ausgefüllt und erklärt haben, dass sie die allgemeinen Anforderungen und die Anforderungen an die technisch-wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erfüllen.
7. Die eingetragenen Wirtschaftsteilnehmer können jederzeit mit entsprechendem Ansuchen beantragen, aus dem telematischen Verzeichnis oder aus einer darin enthaltenen Kategorie ausgetragen zu werden. Die erfolgte Austragung wird dem beantragenden Wirtschaftsteilnehmer mitgeteilt.
8. Bei der Vergabe von Liefer- und von Dienstleistungsaufträgen können die Wirtschaftsteilnehmer die Erfüllung der Anforderungen an die finanzielle und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit durch eine beliebige, von der Vergabestelle als geeignet anerkannte Unterlage oder durch eine Erklärung einer

Bank oder Finanzvermittlungsgesellschaft nachweisen, die im Sinne des Gesetzesvertretenden Dekretes vom 1. September 1993, Nr. 385, in geltender Fassung, dazu berechtigt ist.

9. Bei mittels Aufforderung durchgeführten Verfahren zur Vergabe von Bauleistungen bis zu einem Betrag von zwei Millionen Euro und von Liefer- oder Dienstleistungen bis zu einem Betrag von 207.000 Euro muss bei der Abgabe des Angebots keine Sicherheit geleistet werden.

10. Bei Vergabeverfahren mit einem höheren Wert als den in Absatz 9 festgelegten Schwellenwerten hat der Bieter bei der Abgabe des Angebots eine Sicherheit in Höhe von einem Prozent der in der Bekanntmachung oder in der Aufforderung angegebenen Ausschreibungssumme nach Wahl in Form einer Kautions oder einer Bürgschaft zu leisten.

11. Der Betrag der Sicherheit und ihrer etwaigen Erneuerung wird von jenen Wirtschaftsteilnehmern nicht geschuldet, welchen von akkreditierten Stellen nach den europäischen Normen der Serien UNI CEI EN 45000 und UNI CEI EN ISO/IEC 17000 die Zertifizierung des Qualitätsmanagementsystems nach den europäischen Normen der Serie UNI CEI ISO 9000 bescheinigt wird. Um die genannte Begünstigung in Anspruch nehmen zu können, muss der Wirtschaftsteilnehmer bei der Angebotsabgabe angeben, dass er diese Anforderung erfüllt, und er muss den Nachweis dafür in der von den geltenden Rechtsvorschriften vorgesehenen Art und Weise erbringen.

12. Der vom öffentlichen Auftraggeber verlangte Mindestjahresumsatz kann höchstens das Doppelte des Auftragswertes betragen.

Art. 27

Accelerazione delle procedure e accesso delle PMI alle procedure di affidamento

1. Per la fissazione dei termini per la ricezione delle domande di partecipazione e delle offerte si applica l'articolo 47 della direttiva 2014/24/UE, fatti salvi i termini minimi stabiliti negli articoli da 27 a 31 della medesima direttiva e i termini della normativa statale di recepimento, se minori.

2. Per facilitare l'accesso al mercato degli appalti pubblici e accelerare la realizzazione delle opere pubbliche, al fine di fronteggiare la crisi economica in atto, le amministrazioni aggiudicatrici della provincia di Bolzano possono procedere all'affidamento di lavori con procedure negoziate senza la previa pubblicazione di un bando, per lavori di importo non superiore a due milioni di euro.

3. La disposizione di cui al comma 2 si applica a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge e per quattro anni dalla stessa data.

4. Per gli appalti aventi a oggetto l'esecuzione di lavori di importo fino a due milioni di euro, l'amministrazione aggiudicatrice seleziona i soggetti da invitare sulla base dei criteri indicati al comma 5. L'amministrazione aggiudicatrice deve in ogni caso garantire il principio della rotazione. Sulla base dell'elenco di cui al comma 5, il/la responsabile unico/unica del procedimento seleziona dodici operatori economici da invitare, nel rispetto dei principi di rotazione, libera concorrenza, parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza e proporzionalità, tenuto conto, congiuntamente o disgiuntamente, delle esperienze contrattuali registrate dall'amministrazione nei confronti dell'impresa, dell'operatività dell'impresa rispetto al luogo di esecuzione dei lavori e delle maestranze occupate a tempo indeterminato nell'impresa, che devono essere congrue rispetto ai tempi e contenuti dell'appalto.

5. Ai fini della selezione degli operatori economici da invitare a procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara, il Sistema informativo contratti pubblici presso l'Agenzia mette a disposizione un elenco telematico di operatori economici, suddiviso per categorie, a cui il/la responsabile unico/unica del procedimento ha accesso libero e diretto. Gli operatori economici hanno la possibilità di comunicare in ogni momento eventuali variazioni delle rispettive categorie e classificazioni.

6. Gli operatori economici interessati si iscrivono nell'elenco telematico di cui al comma 5 previa compilazione, nel rispetto della vigente disciplina in materia di autocertificazione, di una scheda identificativa e di una dichiarazione che attesti il possesso dei requisiti di ordine generale e di capacità tecnico-economica.

7. Gli operatori economici iscritti possono richiedere in qualsiasi momento, mediante apposita domanda, la cancellazione dall'elenco telematico o da una categoria dello stesso. Dell'avvenuta cancellazione è data comunicazione all'operatore economico richiedente.

8. Negli appalti di forniture o servizi, la dimostrazione della capacità finanziaria ed economica degli operatori economici può essere fornita mediante qualsiasi documento considerato idoneo dalla stazione appaltante o mediante dichiarazione di un istituto bancario o intermediario autorizzato ai sensi del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, e successive modifiche.

9. Non è richiesta alcuna garanzia a corredo dell'offerta nel caso di procedure di gara mediante invito per l'esecuzione di lavori fino a un importo non superiore a due milioni di euro, per lavori, e a 207.000 euro per servizi e forniture.

10. L'offerta è corredata da una garanzia, pari all'uno per cento del prezzo base indicato nel bando o nell'invito, sotto forma di cauzione o di fideiussione, a scelta dell'offerente, per le procedure di gara di importo superiore alle soglie di cui al comma 9.

11. L'importo della garanzia e del suo eventuale rinnovo non è dovuto dagli operatori economici ai quali sia stata rilasciata, da organismi accreditati, ai sensi delle norme europee della serie UNI CEI EN 45000 e della serie UNI CEI EN ISO/IEC 17000, la certificazione del sistema di qualità conforme alle norme europee della serie UNI CEI ISO 9000. Per fruire di tale beneficio, l'operatore economico segnala, in sede di offerta, il possesso del requisito e lo documenta nei modi prescritti dalla normativa vigente.

12. Le amministrazioni aggiudicatrici possono esigere, come fatturato minimo annuale, al massimo il doppio del valore stimato dell'appalto.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Fopp: "Die Wörter 'Betrag von zwei Millionen Euro' werden durch die Wörter 'Betrag von 1,5 Millionen Euro' ersetzt."

"Le parole 'importo non superiore a due milioni di euro' sono sostituite dalle parole 'importo non superiore a 1,5 milioni di euro'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Köllensperger, Heiss, Dello Sbarba und Foppa: "Die Wörter 'zwei Millionen' werden durch die Wörter '1,5 Millionen' ersetzt."

"Le parole 'due milioni' sono sostituite dalle parole '1,5 milioni'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dell Sbarba und Foppa: "Die Wörter 'vier Jahre' werden durch die Wörter 'drei Jahre' ersetzt."

"Le parole 'per quattro anni' sono sostituite dalle parole 'per tre anni'."

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Dem Absatz 4 wird folgender Text hinzugefügt: 'Die Wahl auf der Grundlage des Rotationsgrundsatzes erfolgt im Rahmen eines öffentlichen transparenten Verfahrens mit Veröffentlichung der Protokolle und der Namen der ausgelosten Subjekte'."

"È aggiunto il seguente periodo: 'La selezione in base al meccanismo di rotazione avviene ad evidenza pubblica ed in maniera trasparente, con pubblicazione dei verbali e dei nomi estratti'."

Änderungsantrag Nr. 4.1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Das Wort 'öffentlichen' wird gestrichen."

"Le parole 'ad evidenza pubblica ed' vengono soppresse."

Änderungsantrag Nr. 5, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: " Nach Absatz 5 wird folgender Absatz eingefügt: '5-bis. Aus dem Verzeichnis laut Absatz 5 werden jene Wirtschaftsteilnehmer dauerhaft gelöscht, die bei der Erfüllung einer wesentlichen Anforderung im Rahmen eines früheren öffentlichen Auftrags erhebliche oder dauerhafte Mängel erkennen haben lassen, die die vorzeitige Beendigung dieses früheren Auftrags, Schadenersatz oder andere vergleichbare Sanktionen nach sich gezogen haben sowie solche Wirtschaftsteilnehmer die sich in einem Insolvenzverfahren befunden haben oder befinden, die sich in Liquidation oder in einem Vergleichsverfahren befinden, deren Vermögenswerte von einem Insolvenzverwalter oder Gericht verwaltet werden, oder deren gewerbliche Tätigkeit eingestellt wurde. Die Verpflichtung zum Ausschluss eines Wirtschaftsteilnehmers findet auch dann Anwendung, wenn die rechtskräftig verurteilte Person ein Mitglied im Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremium dieses Wirtschaftsteilnehmers ist oder darin Vertretungs-, Entscheidungs- oder Kontrollbefugnisse hat'."

"Dopo il comma 5 è inserito il seguente comma: '5-bis. Dall'elenco di cui al comma 5 vengono cancellati in via permanente gli operatori economici che hanno evidenziato significative o persistenti carenze nell'esecuzione di un requisito sostanziale nel quadro di un precedente contratto di appalto pubblico, che hanno causato la cessazione anticipata di tale contratto precedente, un risarcimento danni o altre sanzioni comparabili nonché gli operatori che sono stati o sono in stato di fallimento oppure sono oggetto di una procedura di insolvenza o di liquidazione, se sono in stato di amministrazione controllata, se hanno stipulato un concordato preventivo con i creditori o se

hanno cessato la propria attività. L'obbligo di escludere un operatore economico si applica anche nel caso in cui la persona condannata definitivamente è un membro del consiglio di amministrazione, di direzione o di vigilanza di tale operatore economico o è una persona ivi avente poteri di rappresentanza, di decisione o di controllo'."

Änderungsantrag Nr. 6, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Nach Absatz 7 wird folgender Absatz eingefügt: '7-bis. Um den bürokratischen und wirtschaftlichen Aufwand zulasten der Teilnehmer zu verringern, wird Letzteren die Möglichkeit gewährt, ergänzende Unterlagen gegebenenfalls auch in digitaler Form nachzureichen, ohne dass daraus zusätzliche Obliegenheiten erwachsen, sofern es sich nicht um Unterlagen handelt, die Gegenstand der inhaltlichen Bewertung des Angebots sind. Die Überprüfungen seitens der Vergabestellen, die insbesondere zur Feststellung der ständig aktualisierten allgemeinen Zulassungsvoraussetzungen dienen, können über den Zugriff auf das telematische Verzeichnis der Wirtschaftsteilnehmer erfolgen'."

"Dopo il comma 7 è inserito il seguente comma: '7-bis. Al fine della riduzione degli oneri documentali ed economici a carico dei soggetti partecipanti, si attribuisce a questi ultimi la piena possibilità di integrazione documentale non onerosa, anche per via telematica, di qualsiasi elemento di natura formale della domanda, purché non attenga agli elementi oggetto di valutazioni sul merito dell'offerta. Le procedure di verifica da parte delle stazioni appaltanti, con particolare riguardo all'accertamento dei requisiti generali di qualificazione, costantemente aggiornati, possono essere effettuati attraverso l'accesso all'elenco telematico degli operatori economici'."

Änderungsantrag Nr. 7, eingebracht vom Abgeordneten Heiss: "Die Wörter 'beliebige, von der Vergabestelle als geeignet anerkannte Unterlage' wird durch folgenden Wortlaut ersetzt: 'eine von der Vergabestelle als geeignet anerkannte Unterlage von öffentlicher Glaubwürdigkeit'."

"Le parole 'qualsiasi documento considerato idoneo dalla stazione appaltante' sono sostituite dalle parole 'un documento ufficialmente riconosciuto considerato idoneo dalla stazione appaltante'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Heiss, bitte.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke, Herr Präsident! Die Anträge sind relativ einfach erläutert. Hier ist dieses Zwei-Millionen-Euro-Prinzip eingeführt worden. Innerhalb dieses Rahmens soll also der Zugang erleichtert und die Durchführung öffentlicher Bauarbeiten beschleunigt werden. Deshalb ist bis zu diesem Zwei-Millionen-Euro-Level ein Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung möglich und denkbar. Wir würden diese Schwelle ein wenig absenken, und deshalb haben wir diese Reduktion auch schon im Gesetzgebungsausschuss vorgeschlagen.

Der zweite Änderungsantrag ist eigentlich mehr rhetorischer Natur. In Artikel 27 Absatz 2 wird ausgeführt, dass der Zugang zum Beschaffungsmarkt erleichtert und die Durchführung öffentlicher Bauarbeiten beschleunigt werden soll, um die derzeitige Wirtschaftskrise zu bewältigen. Es handelt sich also um eine krisenmindernde Maßnahme. Auch aus diesem Grund soll dieselbe vier Jahre lang Gültigkeit haben, also für einen relativ langen Zeitraum. Der Kollege Köllensperger hat ausgeführt, dass die Wirtschaftskrise zwar noch spürbar sei, vor allem im Bausektor, aber insgesamt muss man sagen, dass die Signale in diesem Zusammenhang deutlich auf Grün stehen, Kollege Pöder. Du hörst es zwar nicht gerne, aber es geht doch deutlich nach oben. Insofern dieses düstere Bild der Wirtschaftskrise in den Raum zu stellen, Kollege Steger, halten wir doch für problematisch. Deshalb schlagen wir eine Senkung der Schwelle und eine Verkürzung der Zeit vor. Wenn wir heute das von uns allen geliebte Tagblatt öffnen und den Wirtschaftsteil betrachten, so steht als große Headline: "*Optimismus kehrt zurück. Geschäftsklima in Südtirols verarbeitendem Gewerbe bessert sich. Handwerkerverband-Präsident Lanz erwähnt, dass die Zahlen des Wifo einmal mehr zeigen, dass unsere Klein- und Mittelbetriebe krisenfest, flexibel und schnell sind.*" Insofern ist doch eine deutliche Aufhellung der Wirtschaftskrise vorhanden. Wir möchten nicht in Abrede stellen, dass nach wie vor Krisensymptome en masse vorhanden sind, vor allem im Bausektor und in anderen Bereichen, aber insgesamt würden wir dieses gesetzlich fixierte Krisenszenario doch ein wenig herabdämpfen wollen.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Ich teile den Vorschlag der Herabsenkung auf 1,5 Millionen Euro mit dem Kollegen Heiss, um diese doch große Ausnahmeregelung etwas abzuschwächen. Ich habe vorher gemeinsam mit dem Kollegen Heiss ziemlich genüsslich die heutigen triumphalen Wirtschaftsnachrichten kommentiert, die ein bisschen im Kontrast zu dieser gesetzlich verankerten Krisensituation stehen.

Ich habe noch einen weiteren Änderungsantrag eingereicht, nämlich jenen mit der Nummer 4. Dort geht es mir darum, dass das verstärkte Rotationsprinzip auch nachvollziehbar und öffentlich kontrollierbar sein muss. Ich habe dabei hineingeschrieben, dass es sich um ein öffentlich transparentes Verfahren handeln muss. Mir ist be-

wusst, dass es ein beachtlicher Aufwand ist, wenn für jede Auslosung und Rotation effektiv ein öffentliches Verfahren gemacht werden muss. Deshalb streiche ich Wort "öffentlich" mit Änderungsantrag Nr. 4.1. Es würde also nur noch bleiben: "Die Wahl auf Grundlage des Rotationsgrundsatzes erfolgt im Rahmen eines Verfahrens mit der Veröffentlichung der Protokolle und der Namen der ausgelosten Subjekte." Dies kann ja über das Vergabeportal erfolgen bzw. erfolgt eh schon über dasselbe. Halten wir es aber nur noch einmal fest, denn die Rotation und Nachvollziehbarkeit derselben ist doch ein grundlegendes Prinzip.

Den Änderungsantrag Nr. 5 ziehe ich zurück.

Bezüglich des Änderungsantrages Nr. 6 bitte ich um eine getrennte Abstimmung, und zwar über den Teil bis zu den Worten "die Gegenstand der inhaltlichen Bewertung des Angebotes sind" und dem Rest. Es geht mir hier um eine bürokratische Erleichterung. Für die teilnehmenden Unternehmen soll es möglich sein, eventuell fehlende Unterlagen in digitaler Form nachzureichen. Den zweiten Teil streiche ich, weil er in dieser Form nicht leicht umsetzbar wäre.

STEGER (SVP): Ich wollte eigentlich nicht das Wort ergreifen, aber der Kollege Heiss hat mich mit seiner Stellungnahme in Bezug auf die Krise herausgefordert. Ich möchte Ihnen ein Bild vor Augen halten, nämlich das Bild des Bauchspecks. Die Südtiroler Gesellschaft und auch die Südtiroler Wirtschaft hatten bis zum Jahr 2007 einen relativ guten Bauchspeck. In den letzten 8 Jahren sind wir sehr schlank geworden, sei es die Bevölkerung, als auch die Unternehmen. Das ist die Konsequenz der Krise, die sich in ganz Europa durchgesetzt hat. Nachdem wir in Südtirol aber ein bisschen Bauchspeck hatten, konnten wir die Krise überwinden, auch weil uns die kleinstrukturierte Wirtschaft in Südtirol geholfen hat und weil es sich um Familienbetriebe handelt. Der Kollege Heiss kommt auch aus einer Unternehmerfamilie und weiß somit, wie wichtig Psychologie in einem Unternehmen ist. Es braucht Optimismus, und wenn sich jetzt auch die öffentliche Meinung in diese Richtung bewegt, dann ist das ganz wichtig. Wenn schlechte Stimmung gegeben ist, dann hat das zur Folge, dass gar nicht einmal so schlechte Wirtschaftssituationen schlechter werden. Die Psychologie spielt eine wesentliche Rolle in der Südtiroler Wirtschaft, und ich bin froh, dass die öffentliche Meinung jetzt von Aufhellung spricht. Dass sich die psychologische Voraussetzung bessert, ist die Voraussetzung dafür, dass wir uns auch in der realen wirtschaftlichen Situation verbessern können. Ich glaube, dass es bei diesem Artikel vor allem darum geht anzuerkennen, dass es in den letzten Jahren vor allem für gewisse Wirtschaftsbereiche, darunter für die Bauwirtschaft, zu einer Neuordnung gekommen ist, wobei dieser Bereich nach wie vor in Schwierigkeiten ist. Ich denke aber auch an den Einzelhandel und an den Großhandel. Die Situation, in der wir uns befinden, ist nicht stabil. Deshalb sollten wir alles tun, damit wir dort, wo wir können, ein bisschen Stabilität hineinbringen können. Die Bestimmungen des Artikels 27 helfen, ein bisschen Stabilität und Sicherheit für die heimische Wirtschaft zu bringen und zur Sicherung der Arbeitsplätze beizutragen. Die letzten sieben, acht Jahre waren nicht leicht. Trotzdem haben die Südtiroler Unternehmen die Arbeitsplätze gehalten. Das ist eine große Leistung, die nicht genug gewürdigt werden kann. Deshalb sind Bestimmungen wie diese, die helfen, dass sich Unternehmen am Markt gut etablieren können, äußerst wichtig. Ich verstehe also nicht, warum die Kollegen Heiss und Köllensperger diese Bestimmungen verwässern wollen. Wir sind uns alle einig, dass die Krise nicht überwunden ist, dass wir uns bemühen müssen, zu stabilisieren. Die globale Krise in der Welt und die Kriege, die immer näher kommen, geben Anlass zur Sorge. Deshalb dürfen wir nicht kleinkariert sein. Ich hoffe, dass diese Änderungsanträge keine Mehrheit finden werden.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ich weiß nicht, ob der Kollege Steger von allen Änderungsanträgen gesprochen hat. Der Änderungsantrag Nr. 8 erscheint mir als eine Konkretisierung, und hier hätte ich in Vorwegnahme der Artikeldebatte eine Frage an die Landesregierung. In der Ziffer 8 steht: "*Bei der Vergabe von Liefer- und Dienstleistungsaufträgen können die Wirtschaftsteilnehmer die Erfüllung der Anforderungen an die finanzielle und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit durch eine beliebige, von der Vergabestelle als geeignet anerkannte Unterlage nachweisen.*" Das ist für mich ein Widerspruch. Wenn für die Vergabestelle eine Unterlage als geeignet erachtet wird, dann ist sie ja nicht mehr beliebig. Es würde mir also sinnvoll erscheinen, das Wort "beliebig" durch "geeignet" zu ersetzen.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): *(unterbricht)*

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): In Ihrem Änderungsantrag sprechen Sie von anerkannte Unterlage von öffentlicher Glaubwürdigkeit. Wie definiert man eine öffentliche Glaubwürdigkeit? Ich würde vorschlagen, dass man über den Passus "öffentliche Glaubwürdigkeit" getrennt abstimmt, denn das wäre das genau das, was der

Landeshauptmann gesagt hat. Es würde dann lauten: "Eine von der Vergabestelle als geeignet anerkannte Unterlage".

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): In aller Kürze. Wir glauben, dass es wichtig ist, das Verhandlungsverfahren auszudehnen, denn das ermöglicht den Vergabestellen, Vertrauensunternehmen auszuwählen und entsprechend zu agieren. Wir sind also nicht damit einverstanden, das auf 1,5 Millionen Euro zu reduzieren, denn das würde uns sehr viel Spielraum nehmen. Dasselbe gilt für den Änderungsantrag, der eine Reduzierung von vier auf drei Jahre vorschlägt.

Zum Änderungsantrag Nr. 4 des Abgeordneten Köllensperger. Er hat dazu einen Änderungsantrag eingebracht, der vorsieht, das Wort "öffentlich" zu streichen. Damit sind wir natürlich einverstanden. Ich würde aber um eine getrennte Abstimmung bis zu "Verfahrens" ersuchen. Dann ist klar, dass es transparent erledigt werden muss. In der Anwendungsrichtlinie wird dann definiert werden, wie die Transparenz zu erfolgen hat.

Zu Änderungsantrag Nr. 6. Wir sind mit der getrennten Abstimmung bis zu "Angebot sind" hin einverstanden. Diesen Passus können wir annehmen, wenn der Rest gestrichen wird.

Auch mit dem Vorschlag des Kollegen Knoll in Bezug auf eine getrennte Abstimmung in Änderungsantrag Nr. 7 sind wir einverstanden. Es ist nämlich schon ein kleiner Widerspruch. Zuerst ist von "beliebig" die Rede, dann muss es anerkannt sein. Im Italienischen ist es etwas verständlicher, denn dort steht "qualsiasi documento". Ich bin aber dafür, dass wir diesen Passus herausnehmen.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 20 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2 ist somit hinfällig.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 20 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 4.1. Ich eröffne die Abstimmung: einstimmig genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 4 (erster Teil bis zum Wort "Verfahrens". Ich eröffne die Abstimmung: einstimmig genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 4 (zweiter Teil ab "mit Veröffentlichung" bis zum Ende). Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 7 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 5 wurde zurückgezogen.

Änderungsantrag Nr. 6 (erster Satz). Ich eröffne die Abstimmung: einstimmig genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 6 (zweiter Satz). Ich eröffne die Abstimmung. mit 4 Ja-Stimmen, 18 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 7 (ohne Wortlaut "von öffentlicher Glaubwürdigkeit"). Ich eröffne die Abstimmung: einstimmig genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 7 (nur Wortlaut "von öffentlicher Glaubwürdigkeit"). Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 15 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 27? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 9 Enthaltungen genehmigt.

Art. 28

Unterteilung von Aufträgen in Lose

1. Die öffentlichen Auftraggeber können einen Auftrag in Form mehrerer Lose vergeben sowie Größe und Gegenstand der Lose bestimmen. Die Aufteilung in quantitative Lose muss auf jeden Fall die Funktionalität gewährleisten.

2. Die öffentlichen Auftraggeber geben die wichtigsten Gründe für ihre Entscheidung an, keine Unterteilung in Lose vorzunehmen; diese Begründungen werden in die Auftragsunterlagen oder den Vergabevermerk aufgenommen.

3. Die öffentlichen Auftraggeber geben in der Ausschreibungsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung an, ob Angebote nur für ein Los oder für mehrere oder für alle Lose eingereicht werden können.

4. Die öffentlichen Auftraggeber können, auch wenn Angebote für mehrere oder alle Lose eingereicht werden dürfen, die Zahl der Lose beschränken, für die ein einzelner Bieter einen Zuschlag erhalten

kann, sofern die Höchstzahl der Lose pro Bieter in der Ausschreibungsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung angegeben wurde. Die öffentlichen Auftraggeber geben in den Auftragsunterlagen die objektiven und nichtdiskriminierenden Kriterien oder Regeln an, die sie bei der Vergabe von Losen anzuwenden gedenken, wenn die Anwendung der Zuschlagskriterien dazu führen würde, dass ein einzelner Bieter den Zuschlag für eine größere Zahl von Losen als die Höchstzahl erhält.

5. In Fällen, in denen ein einziger Bieter den Zuschlag für mehr als ein Los erhalten kann, können die öffentlichen Auftraggeber Aufträge über mehrere oder alle Lose vergeben, wenn sie in der Ausschreibungsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung angegeben haben, dass sie sich diese Möglichkeit vorbehalten und die Lose oder Losgruppen angeben, die kombiniert werden können.

Art. 28

Suddivisione degli appalti in lotti

1. Le amministrazioni aggiudicatrici possono decidere di aggiudicare un appalto sotto forma di lotti separati e possono determinare le dimensioni e l'oggetto di tali lotti. La suddivisione in lotti quantitativi deve in ogni caso garantire la funzionalità.

2. Le amministrazioni aggiudicatrici indicano i motivi principali della loro decisione di non suddividere in lotti; tali motivi sono riportati nei documenti di gara o nella relazione unica.

3. Le amministrazioni aggiudicatrici indicano nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse se le offerte possono essere presentate per un solo lotto, per alcuni lotti o per tutti.

4. Le amministrazioni aggiudicatrici possono, anche ove esista la possibilità di presentare offerte per alcuni o per tutti i lotti, limitare il numero di lotti che possono essere aggiudicati a un solo offerente, a condizione che il numero massimo di lotti per offerente sia indicato nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse. Le amministrazioni aggiudicatrici indicano nei documenti di gara le regole o i criteri oggettivi e non discriminatori che intendono applicare per determinare quali lotti saranno aggiudicati, qualora l'applicazione dei criteri di aggiudicazione comporti l'aggiudicazione a un solo offerente di un numero di lotti superiore al numero massimo.

5. Nei casi in cui al medesimo offerente possa essere aggiudicato più di un lotto, le amministrazioni aggiudicatrici possano aggiudicare appalti che associano alcuni o tutti i lotti, qualora abbiano specificato, nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse, che si riservano tale possibilità e indichino i lotti o gruppi di lotti che possono essere associati.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Artikel 28 erhält folgende Fassung:

'Art. 28

Unterteilung von Aufträgen in Lose

1. Die öffentlichen Auftraggeber können einen Auftrag in Form mehrerer Unterteilungen gemäß Art. 3 vergeben sowie Größe und Gegenstand der Unterteilungen bestimmen. Die Aufteilung in quantitative Lose muss auf jeden Fall die Funktionalität gewährleisten. Wenn es die Art des Auftrages zulässt, ist eine Unterteilung in qualitative Lose aufgrund des SOA - Qualifizierungssystems vorzunehmen, um gewerksübergreifende Lose zu vermeiden.

2. Die öffentlichen Auftraggeber geben die wichtigsten Gründe für ihre Entscheidung an, keine Unterteilung gemäß Art. 3 vorzunehmen; diese Begründungen werden in die Auftragsunterlagen oder den Vergabevermerk aufgenommen.

3. Die öffentlichen Auftraggeber geben in der Ausschreibungsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung an, ob Angebote nur für eine Unterteilung gemäß Art. 3 oder für mehrere oder für alle Unterteilungen eingereicht werden können.

4. Die öffentlichen Auftraggeber können, auch wenn Angebote für mehrere oder alle Unterteilungen gemäß Art. 3 eingereicht werden dürfen, die Zahl der Unterteilungen beschränken, für die ein einzelner Bieter einen Zuschlag erhalten kann, sofern die Höchstzahl der Unterteilungen gemäß Art. 3 pro Bieter in der Ausschreibungsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung angegeben wurde. Die öffentlichen Auftraggeber geben in den Auftragsunterlagen die objektiven und nichtdiskriminierenden Kriterien oder Regeln an, die sie bei der Vergabe von Unterteilungen anzuwenden gedenken, wenn die Anwendung der Zuschlagskriterien dazu

führen würde, dass ein einzelner Bieter den Zuschlag für eine größere Zahl von Unterteilungen als die Höchstzahl erhält.

5. In Fällen, in denen ein einziger Bieter den Zuschlag für mehr als eine Unterteilung gemäß Art. 3 erhalten kann, können die öffentlichen Auftraggeber Aufträge über mehrere oder alle Unterteilungen vergeben, wenn sie in der Ausschreibungsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung angegeben haben, dass sie sich diese Möglichkeit vorbehalten und die Unterteilungen gemäß Art. 3 oder Gruppen derselben angeben, die kombiniert werden können'."

"L'articolo 28 è così sostituito:

'Art. 28

Suddivisione degli appalti in lotti

1. Le amministrazioni aggiudicatrici possono decidere di aggiudicare un appalto sotto forma di suddivisioni separate ai sensi dell'articolo 3 e possono determinare le dimensioni e l'oggetto di tali suddivisioni. La suddivisione in lotti quantitativi deve in ogni caso garantire la funzionalità. Se il tipo di appalto lo consente, va effettuata una suddivisione in lotti quantitativi sulla base del sistema di qualificazione SOA, al fine di evitare lotti comprendenti lavorazioni diverse.

2. Le amministrazioni aggiudicatrici indicano i motivi principali della loro decisione di non effettuare le suddivisioni ai sensi dell'articolo 3; tali motivi sono riportati nei documenti di gara o nella relazione unica.

3. Le amministrazioni aggiudicatrici indicano nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse se le offerte possono essere presentate per una sola suddivisione ai sensi dell'articolo 3, per alcune suddivisioni o per tutte.

4. Le amministrazioni aggiudicatrici possono, anche ove esista la possibilità di presentare offerte per alcune o per tutte le suddivisioni ai sensi dell'articolo 3, limitare il numero di suddivisioni che possono essere aggiudicate a un solo offerente, a condizione che il numero massimo di suddivisioni ai sensi dell'articolo 3 per offerente sia indicato nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse. Le amministrazioni aggiudicatrici indicano nei documenti di gara le regole o i criteri oggettivi e non discriminatori che intendono applicare per determinare quali suddivisioni saranno aggiudicate, qualora l'applicazione dei criteri di aggiudicazione comporti l'aggiudicazione a un solo offerente di un numero di suddivisioni superiore al numero massimo.

5. Nei casi in cui al medesimo offerente possa essere aggiudicata più di una suddivisione ai sensi dell'articolo 3, le amministrazioni aggiudicatrici possano aggiudicare appalti che associano alcune o tutte le suddivisioni, qualora abbiano specificato, nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse, che si riservano tale possibilità e indichino le suddivisioni ai sensi dell'articolo 3 o i gruppi di suddivisioni che possono essere associati."

Änderungsantrag Nr. 1.1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Artikel 28 erhält folgende Fassung:

'Art. 28

1. Die öffentlichen Auftraggeber können einen Auftrag in Form mehrerer Lose vergeben sowie Größe und Gegenstand der Lose bestimmen. Die Aufteilung in quantitative Lose muss auf jeden Fall die Funktionalität gewährleisten. Wenn es die Art des Auftrages zulässt, ist eine Unterteilung in qualitative Lose aufgrund eines Qualifizierungssystems vorzunehmen.

2. Die öffentlichen Auftraggeber geben die wichtigsten Gründe für ihre Entscheidung an, keine Unterteilung in Lose vorzunehmen; diese Begründungen werden in die Auftragsunterlagen oder den Vergabevermerk aufgenommen.

3. Die öffentlichen Auftraggeber geben in der Ausschreibungsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung an, ob Angebote nur für ein Los oder für mehrere oder für alle Lose eingereicht werden können.

4. Die öffentlichen Auftraggeber können, auch wenn Angebote für mehrere oder alle Lose eingereicht werden dürfen, die Zahl der Lose beschränken, für die ein einzelner Bieter einen Zuschlag erhalten kann, sofern die Höchstzahl der Lose pro Bieter in der Ausschreibungsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung angegeben wurde. Die öffentlichen Auftraggeber geben in den Auftragsunterlagen die objektiven und nichtdiskriminierenden Kriterien oder Regeln an, die sie bei der Vergabe von Losen anzuwenden gedenken, wenn die Anwendung der Zuschlagskriterien dazu führen würde, dass ein einzelner Bieter den Zuschlag für eine größere Zahl von Losen als die Höchstzahl erhält.

5. In Fällen, in denen ein einziger Bieter den Zuschlag für mehr als ein Los erhalten kann, können die öffentlichen Auftraggeber Aufträge über mehrere oder alle Lose vergeben, wenn sie in der Ausschreibungsbekanntmachung oder in der Aufforderung zur Interessensbestätigung angegeben haben, dass sie sich diese Möglichkeit vorbehalten und die Lose oder Losgruppen angeben, die kombiniert werden können'."

"L'articolo 28 è così sostituito:

'Art. 28

1. Le amministrazioni aggiudicatrici possono decidere di aggiudicare un appalto sotto forma di lotti separati e possono determinare le dimensioni e l'oggetto di tali lotti. La suddivisione in lotti quantitativi deve in ogni caso garantire la funzionalità. Se il tipo di appalto lo consente, va effettuata una suddivisione in lotti qualitativi sulla base di un sistema di qualificazione.

2. Le amministrazioni aggiudicatrici indicano i motivi principali della loro decisione di non suddividere in lotti; tali motivi sono riportati nei documenti di gara o nella relazione unica.

3. Le amministrazioni aggiudicatrici indicano nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse se le offerte possono essere presentate per un solo lotto, per alcuni lotti o per tutti.

4. Le amministrazioni aggiudicatrici possono, anche ove esista la possibilità di presentare offerte per alcuni o per tutti i lotti, limitare il numero di lotti che possono essere aggiudicati a un solo offerente, a condizione che il numero massimo di lotti per offerente sia indicato nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse. Le amministrazioni aggiudicatrici indicano nei documenti di gara le regole o i criteri oggettivi e non discriminatori che intendono applicare per determinare quali lotti saranno aggiudicati, qualora l'applicazione dei criteri di aggiudicazione comporti l'aggiudicazione a un solo offerente di un numero di lotti superiore al numero massimo.

5. Nei casi in cui al medesimo offerente possa essere aggiudicato più di un lotto, le amministrazioni aggiudicatrici possono aggiudicare appalti che associano alcuni o tutti i lotti, qualora abbiano specificato, nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse, che si riservano tale possibilità e indichino i lotti o gruppi di lotti che possono essere associati."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Heiss, Dello Sbarba und Foppa: "Am Ende des Absatzes wird folgender Wortlaut hinzugefügt: 'Außer bei Aufträgen, deren Aufteilung gemäß Art. 46, Abs. 4 der Richtlinie 2014/18/EU verbindlich vorgeschrieben worden ist, geben die öffentlichen Auftraggeber die wichtigsten Gründe für ihre Entscheidung an, keine Unterteilung in Lose vorzunehmen; die Begründung wird in die Auftragsunterlagen oder den Vergabevermerk aufgenommen'."

"Alla fine del comma è aggiunto il seguente testo: 'Ad eccezione degli appalti la cui suddivisione è obbligatoria ai sensi del comma 4 dell'articolo 46 della direttiva 2014/18/UE, le amministrazioni aggiudicatrici indicano i motivi principali della loro decisione di non suddividere in lotti; la motivazione è riportata nei documenti di gara o nella relazione unica'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Dieser Artikel ist meines Erachtens der wichtigste Artikel des ganzen Gesetzes, noch viel wichtiger als die Definition von Schwellen. Hier geht es nämlich um die Aufteilung in Lose, was verhindert, dass man italien- und europaweite Ausschreibungen machen muss. Außerdem wird damit garantiert, dass unsere Klein- und Mittelbetriebe zum Zuge kommen können. Die Definition der Lose wird in Artikel 3 vorgenommen, wobei von quantitativen und qualitativen Losen die Rede ist. Ich habe mit meinem ersten Änderungsantrag versucht, das generische Wort "Lose" zu präzisieren, indem ich auf die Unterteilung gemäß Artikel 3 verweise. Aufgrund einer Klärung mit dem Direktor der Vergabestelle ist mir dann allerdings klar geworden, dass dem eh schon so ist. Lose ist der Überbegriff und die Aufteilung ist qualitativ und quantitativ. Deshalb wäre es unnützlich, das noch einmal zu präzisieren. Wichtig ist aber der Satz am Ende von Absatz 1, den ich einfügen möchte: "Wenn es die Art des Auftrags zulässt, ist eine Unterteilung in qualitative Lose aufgrund eines Qualifizierungssystems vorzunehmen." Das ist grundlegend für unsere Wirtschaft, vor allem für die vielen Handwerker. Wenn wir diese Lose effektiv in kleine homogene Gewerke aufteilen, dann kommen unsere Zulieferer im Baunebengewerbe direkt zum Zuge. Wenn sie direkte Aufträge erhalten, dann werden sie automatisch auch direkt gezahlt. Nur in diesem Fall kommt die gute Absicht des Gesetzes, die Kleinunternehmen effektiv zum Zuge kommen zu lassen, auch bei diesen an. Wenn die Aufteilung in Lose nicht effizient ist, so wie es in Vergangenheit der Fall war, dann werden die Generalunternehmen bzw. die größeren Unternehmen zum Zuge kommen und die Kleinunternehmen als Zulieferer in Erscheinung treten. Das hat aber nicht dieselbe Qualität. Ein Generalunternehmen wird mit seinem Subunternehmen anders verhandeln, als es die öffentliche Hand macht. Es wird natürlich versuchen, Margen herauszuholen, wo es geht. Das ist vollkommen normal und auch legitim. Nach-

dem die öffentliche Hand einen anderen Zugang zu den Klein- und Mittelunternehmen hat, ist dieser Artikel meines Erachtens wirklich grundlegend. Wenn diese Bestimmung in den Artikel aufgenommen würde, dann würde das Gesetz einen Qualitätssprung aus dem Gesichtspunkt der kleineren und mittleren Unternehmen, vor allem der handwerklichen Betriebe erhalten. Deshalb ersuche ich das Plenum, diesem Änderungsantrag zuzustimmen.

PRÄSIDENT: Bevor ich das Wort weitergebe, möchte ich die Klasse 4B der Landwirtschaftsschule Auer mit Professor Malloier begrüßen und im Landtag willkommen heißen.

Kollege Steger, bitte.

STEGER (SVP): In diesem Fall teile ich die Argumentation und Auffassung des Kollegen Köllensperger vollinhaltlich. Ich glaube, dass der Artikel 28 das Herzstück des Gesetzes ist, weil er es unseren kleinstrukturierten Unternehmen hilft, auf Augenhöhe am Markt teilzunehmen.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Auch ich glaube, dass die Änderungsanträge des Kollegen Köllensperger die Präzision und Begrifflichkeit verbessern und eine Eindeutigkeit hervorrufen, die absolut begrüßenswert ist. Deshalb stimmen auch wir zu. Ich ziehe meinen Änderungsantrag zurück.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ich bedanke mich für die konstruktive Arbeit. Wir hatten schon in unserem Vorschlag drinnen, dass die Aufträge in Lose unterteilt werden können. Absatz 2 sah auch bisher schon vor, dass man es begründen muss, wenn man es nicht macht. Die Formulierung des Kollegen Köllensperger verstärkt das nochmals, und das ist sicher in Ordnung.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1.1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 25 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 1 ist hinfällig.

Änderungsantrag Nr. 2 wurde zurückgezogen.

Eine Abstimmung über den Artikel erübrigt sich, weil Änderungsantrag Nr. 1.1, der genehmigt wurde, den gesamten Artikel ersetzt.

Art. 29

Fehlende, unvollständige oder unrichtige Elemente oder Erklärungen

1. Bei fehlenden, unvollständigen oder wesentlich unrichtigen Elementen und Erklärungen - auch Dritter -, die von den Teilnehmern auf der Grundlage dieses Gesetzes oder anderer normativer Bestimmungen beigebracht werden müssen, werden die staatlichen Rechtsvorschriften angewandt. Kommt ein Teilnehmer der Nachforderung innerhalb von 10 Werktagen nach, hat dies nicht die Anwendung von Strafen zur Folge.

Art. 29

Mancanza, incompletezza e irregolarità degli elementi e delle dichiarazioni

1. Nei casi di mancanza, di incompletezza e di ogni irregolarità essenziale degli elementi e delle dichiarazioni, anche di soggetti terzi, che devono essere prodotti dai concorrenti ai sensi della presente legge o di altre disposizioni normative, si applica la normativa statale. Il ricorso al soccorso istruttorio entro 10 giorni lavorativi non comporta l'applicazione di sanzioni.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 22 Ja-Stimmen und 4 Enthaltungen genehmigt.

Art. 30

Ungewöhnlich niedrige Angebote

1. Die öffentlichen Auftraggeber entscheiden in der Regel über die Angemessenheit von Angeboten, die aufgrund spezifischer Elemente erhebliche Abweichungen von der Ausschreibungssumme aufweisen.

2. Werden die Aufträge nach dem Zuschlagskriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebotes vergeben, so können die öffentlichen Auftraggeber die Angemessenheit der Angebote bewerten, bei welchen sowohl die Punkte für den Preis als auch die Summe der Punkte für die anderen Bewertungselemente jeweils vier Fünftel der von der Ausschreibungsbekanntmachung vorgesehenen entsprechenden Höchstpunkte erreichen oder überschreiten.
3. Wird bei Zuschlagserteilung nach dem Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots nur ein einziges Angebot eingereicht, müssen die Rechtfertigungen nicht verlangt werden.

Art. 30

Offerte anormalmente basse

1. Le amministrazioni aggiudicatrici valutano, di norma, la congruità delle offerte se, in base ad elementi specifici, presentano degli scostamenti notevoli rispetto all'importo a base di gara.
2. Quando il criterio di aggiudicazione è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, è facoltà dell'amministrazione aggiudicatrice valutare la congruità delle offerte in relazione alle quali sia i punti relativi al prezzo, sia la somma dei punti relativi agli altri elementi di valutazione, sono entrambi pari o superiori ai quattro quinti dei corrispondenti punti massimi previsti dal bando di gara.
3. Quando il criterio di aggiudicazione è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa ed è stata presentata un'unica offerta, la richiesta delle giustificazioni non è obbligatoria.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Köllensperger, Heiss, Dello Sbarba und Foppa: "Am Ende des Absatzes 1 wird folgender Satz hinzugefügt: 'Für die Bewertung müssen die Personalkosten berücksichtigt werden, die aufgrund der in den gesamtstaatlichen Bereichsverhandlungen zwischen den Gewerkschaften und den auf nationaler Ebene repräsentativsten Arbeitgeberorganisationen bestimmten Mindestlöhne, der von den Zusatzverhandlungen auf zweiter Ebene vorgesehenen Lohnelementen und der Umsetzung der Arbeitsschutzbestimmungen berechnet werden'."

"Alla fine del comma 1 è aggiunto il seguente periodo: 'Per la valutazione si dovranno considerare le spese relative al costo del personale, valutato sulla base dei minimi salariali definiti dalla contrattazione collettiva nazionale di settore tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori e le organizzazioni dei datori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, delle voci retributive previste dalla contrattazione integrativa di secondo livello e delle misure di adempimento alle disposizioni in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: Der Absatz 2 erhält folgende Fassung: '2. Die öffentlichen Auftraggeber schreiben den Wirtschaftsteilnehmern vor, die im Angebot vorgeschlagenen Preise oder Kosten zu erläutern, wenn diese im Verhältnis zu den angebotenen Bauleistungen, Lieferungen oder Dienstleistungen ungewöhnlich niedrig erscheinen. Begründete Zweifel können insbesondere dann vorliegen, wenn der angebotene Preis um einen gewissen Prozentsatz unter dem nächsthöheren Angebot oder der von der Ausschreibungsbekanntmachung vorgesehenen Höchstpunktezah für den Preis liegt. Der öffentliche Auftraggeber bewertet die beigebrachten Erläuterungen mittels einer Rücksprache mit dem Bieter. Er kann das Angebot nur dann ablehnen, wenn die beigebrachten Nachweise das niedrige Niveau des vorgeschlagenen Preises beziehungsweise der vorgeschlagenen Kosten nicht zufriedenstellend erklären. Die Landesregierung legt mit Durchführungsbestimmung die genauen Kriterien zur Ermittlung der ungewöhnlich niedrigen Angebote fest'."

"Il comma 2 è così sostituito: '2. Le amministrazioni aggiudicatrici impongono agli operatori economici di fornire spiegazioni sul prezzo o sui costi proposti nelle offerte se queste appaiono anormalmente basse rispetto a lavori, forniture o servizi. Possono sussistere dubbi motivati in particolare se il prezzo offerto è di una certa percentuale inferiore all'offerta immediatamente superiore o al punteggio massimo previsto per il prezzo dal bando. L'amministrazione aggiudicatrice valuta le informazioni fornite consultando l'offerente. Essa può respingere l'offerta solo se la prova fornita non giustifica sufficientemente il basso livello del prezzi o dei costi proposti. La Giunta provinciale stabilisce con regolamento di esecuzione i criteri esatti per l'individuazione delle offerte anormalmente basse'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Nach Absatz 3 wird folgender Absatz eingefügt: '4. Mit Durchführungsverordnung wird festgelegt, unter welchen Voraussetzungen ungewöhnlich niedrige Angebote vorn Wettbewerb ausgeschlossen werden'."

"Dopo il comma 3 è aggiunto il seguente comma: '4. Con regolamento di esecuzione si stabilisce a quali condizioni le offerte anormalmente basse sono escluse dalla gara'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Artikel 30 hat auch eine gewisse Wichtigkeit, weil ungewöhnlich niedrige Angebote zumindest im restlichen Staatsgebiet meistens ein Indikator dafür sind, dass irgendetwas nicht mit rechten Dingen zugeht. In Südtirol gibt es dieses Problem bei weitem weniger, aber ein Gesetz muss immer auch berücksichtigen, dass man es nicht immer nur mit besten Absichten zu tun hat. Wichtig ist der Änderungsantrag Nr. 1. Wenn es ungewöhnlich niedrige Angebote gibt, dann sollte man die Bewertung der Personalkosten berücksichtigen. Wir haben bereits in Artikel 22 vorgesehen, dass die Abschläge nicht auf Kosten der Arbeiter gehen dürfen. Ein Abschlag, der auf Kosten der eigenen Marge gemacht wird, kann durchaus zulässig sind. Ich glaube also, dass diese Präzisierung im Sinne des Schutzes der Arbeiter wäre.

In Bezug auf Änderungsantrag Nr. 2 bitte ich um eine getrennte Abstimmung. Absatz 2 besagt, dass ungewöhnlich niedrige Angebote jene mit einer 4/5-Regel sind. Es ist ungewöhnlich, wenn 4/5 der vorgesehenen maximalen Punktezah unterschritten werden. Das ist eine etwas limitierende Definition. Ich würde, wie gesagt, um eine getrennte Abstimmung über Änderungsantrag Nr. 2 ersuchen. Der erste Teil bleibt bestehen und besagt Folgendes: "*Begründete Zweifel können dann vorliegen, wenn der angebotene Preis um einen gewissen Prozentsatz unter dem nächst höheren Angebot oder der in der Bekanntmachung vorgesehenen Höchstpunktezah für den Preis liegt. In diesem Fall kann der öffentliche Auftraggeber Erläuterungen einfordern und diese anschließend bewerten. Er kann das Angebot nur dann ablehnen, wenn die beigebrachten Nachweise das niedrige Niveau des vorgeschriebenen Preises bzw. der vorgeschlagenen Kosten nicht zufriedenstellend erklären.*" Bis hierher soll eine Abstimmung erfolgen, eine zweite Abstimmung über den Rest. Ich habe dann auch noch vorgesehen, dass die Landesregierung die Formel mit Durchführungsbestimmung festlegen soll. Man hat mir aber gesagt, dass es zu diesem Artikel keine Durchführungsbestimmung geben wird.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Änderungsantrag Nr. 1 können wir nicht zustimmen, denn das hat bisher auch nicht funktioniert. Ich darf daran erinnern, dass die Sozialstandards festgelegt sind, wobei bei uns immer der höhere Standard gilt. Auf staatlicher Ebene wurde angekündigt, dass dieser Artikel, der auch im Codice Delise enthalten ist, abgeschafft wird, weil es nicht funktioniert. Ich möchte nochmals betonen, dass wir die Arbeitsschutzbestimmungen sowieso einhalten müssen.

Änderungsantrag Nr. 2 mit der getrennten Abstimmung, so wie vom Kollegen Köllensperger vorgeschlagen, kann ich hingegen durchaus etwas abgewinnen. Wir nehmen diese 4/5 als Kriterium heraus und formulieren das allgemeiner. Wann immer ein Angebot ungewöhnlich niedrig erscheint, dann wird die Verwaltung aktiv und lässt sich genau darlegen, wie das möglich sein kann.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2 (ohne den letzten Satz). Ich eröffne die Abstimmung: einstimmig genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 2 (letzter Satz). Ich eröffne die Abstimmung: mit 2 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 3 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 30? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 18 Ja-Stimmen und 7 Enthaltungen genehmigt.

Art. 31

Parameterangleichung bei den Kriterien

1. Wo die Auftragsunterlagen für die Bewertung des technischen Angebotes zwei oder mehr unabhängige Kriterien vorsehen und für jedes dieser Kriterien eine maximal erreichbare Punktezah festlegen, wird, unabhängig von der gewählten Berechnungsmethode, die für das einzelne Kriterium erreichte höchste Punktezah auf die für jenes Kriterium vorgesehene maximale Punktezah angehoben und alle anderen Punktezahlen werden im Verhältnis angepasst, um die ordnungsgemäße Gewichtung des wirtschaftlichen und des technischen Angebots zu gewährleisten.

2. Die höchste Punktezahl, die sich aus der Summe der angeglichenen Punktezahlen in Hinsicht auf die einzelnen angeglichenen Kriterien ergibt, wird auf jeden Fall auf die maximale Punktezahl angehoben, die in den Auftragsunterlagen für das technische Angebot (Element: Qualität) vorgesehen ist, und die Punktezahlen der anderen Teilnehmer werden im Verhältnis angepasst.

Art. 31

Riparametrazione a livello di criterio

1. Indipendentemente dal metodo di calcolo prescelto, al fine di garantire il rispetto dei pesi attribuiti all'offerta economica e all'offerta tecnica, laddove i documenti di gara prevedano per la valutazione dell'offerta tecnica due o più criteri autonomi, stabilendo per ciascuno di essi un punteggio massimo attribuibile, il punteggio più elevato di ogni singolo criterio viene riportato al punteggio massimo previsto per quel criterio e tutti gli altri punteggi vengono riportati in proporzione.

2. Il punteggio più elevato risultante dalla somma dei punteggi riparametrati relativi a ciascun singolo criterio riparametrato viene in ogni caso riportato al punteggio massimo previsto dai documenti di gara in relazione all'offerta tecnica (elemento qualità), adeguando in misura proporzionale i punteggi attribuiti agli altri concorrenti.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 8 Enthaltungen genehmigt.

Art. 32

Stichproben zur Prüfung des Wahrheitsgehalts der Ersatzerklärungen

1. Was die Verfahren zur Vergabe von Aufträgen für Bauleistungen, Dienstleistungen und Lieferungen in Regie und was die Befähigung laut Berufsverzeichnissen und die Lieferantenverzeichnisse betrifft, werden die Kontrollen hinsichtlich der Erklärungen über den Besitz der subjektiven Voraussetzungen wenigstens jährlich stichprobenartig bei mindestens sechs Prozent der aus den genannten Vergabeverfahren hervorgehenden Auftragnehmer, mit denen der Vertrag abgeschlossen wurde, sowie der laut Berufsverzeichnis befähigten oder in Lieferantenverzeichnissen eingetragenen Subjekte durchgeführt. Die Feststellung, dass die Voraussetzungen nicht gegeben sind, hat die Vertragsauflösung zur Folge. Der Vertrag muss eine ausdrückliche Aufhebungsklausel enthalten.

Art. 32

Controlli a campione sulla veridicità delle dichiarazioni sostitutive

1. Per le procedure di gara per l'affidamento di lavori, servizi e forniture in economia e per l'abilitazione in albi o elenchi fornitori, i controlli relativi alle dichiarazioni di possesso dei requisiti soggettivi vengono effettuati, almeno su base annuale, su un campione rappresentativo non inferiore al sei per cento dei soggetti affidatari delle suddette procedure di affidamento con i quali si è stipulato il contratto e dei soggetti abilitati in albi o iscritti in elenchi fornitori. Il mancato possesso dei requisiti comporta la risoluzione del contratto. Il contratto deve contenere una clausola risolutiva espressa.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 9 Enthaltungen genehmigt.

Art. 33

Zuschlagskriterien

1. Bei offenen Verfahren und Verhandlungsverfahren mit vorheriger Veröffentlichung erteilen die öffentlichen Auftraggeber den Zuschlag auf der Grundlage des wirtschaftlich günstigsten Angebots.

2. Die Bestimmung des aus der Sicht des öffentlichen Auftraggebers wirtschaftlich günstigsten Angebots erfolgt anhand einer Bewertung auf der Grundlage des Preises oder der Kosten, mittels eines Kosten-Wirksamkeits-Ansatzes, wie der Lebenszykluskostenrechnung gemäß Artikel 68 der Richtlinie 2014/24/EU, und kann das beste Preis-Leistungs-Verhältnis beinhalten, das auf der Grundlage von Kriterien, unter Einbeziehung qualitativer, umweltbezogener und/oder sozialer Aspekte, bewertet

wird, die mit dem Auftragsgegenstand des betreffenden öffentlichen Auftrags in Verbindung stehen. Zu diesen Kriterien gehören:

a) Qualität, einschließlich technischer Wert, Ästhetik, Zweckmäßigkeit, Zugänglichkeit, Design für Alle, soziale, umweltbezogene und innovative Eigenschaften und Handel sowie die damit verbundenen Bedingungen,

b) Organisation, Qualifikation und Erfahrung des mit der Ausführung des Auftrags betrauten Personals, wenn die Qualität des eingesetzten Personals erheblichen Einfluss auf das Niveau der Auftragsausführung haben kann, oder

c) Kundendienst und technische Hilfe, Lieferbedingungen wie Liefertermin, Lieferverfahren sowie Liefer- oder Ausführungsfrist.

3. Das Kostenelement kann auch die Form von Festpreisen oder Festkosten annehmen, auf deren Grundlage die Wirtschaftsteilnehmer nur noch mit Blick auf Qualitätskriterien miteinander konkurrieren. Bei den Ausschreibungen, bei welchen der Zuschlag auf das wirtschaftlich günstigste Angebot erteilt wird, dürfen der Preis oder die Kosten allein in der Regel nicht als einziges Zuschlagskriterium verwendet werden.

4. Zuschlagskriterien stehen mit dem Auftragsgegenstand des öffentlichen Auftrags in Verbindung, wenn sie sich in irgendeiner Hinsicht und in irgendeinem Lebenszyklus-Stadium auf die gemäß dem Auftrag zu erbringenden Bauleistungen, Lieferungen oder Dienstleistungen beziehen, einschließlich Faktoren - auch wenn diese sich nicht auf die materiellen Eigenschaften des Auftragsgegenstandes auswirken -, die zusammenhängen mit:

a) dem spezifischen Prozess der Herstellung oder der Bereitstellung solcher Bauleistungen, Lieferungen oder Dienstleistungen oder des Handels damit oder

b) einem spezifischen Prozess in Bezug auf ein nachfolgendes Lebenszyklus-Stadium.

5. Die Zuschlagskriterien dürfen nicht zur Folge haben, dass dem öffentlichen Auftraggeber uneingeschränkte Wahlfreiheit übertragen wird. Sie müssen die Möglichkeit eines wirksamen Wettbewerbs gewährleisten und mit Spezifikationen einhergehen, die eine wirksame Überprüfung der von den Bietern übermittelten Informationen gestatten, damit bewertet werden kann, wie gut die Angebote die Zuschlagskriterien erfüllen. Im Zweifelsfall nehmen die öffentlichen Auftraggeber eine wirksame Überprüfung der Richtigkeit der von den Bietern beigebrachten Informationen und Nachweise vor.

6. Der öffentliche Auftraggeber gibt in den Auftragsunterlagen an, wie er die einzelnen Kriterien gewichtet, um das wirtschaftlich günstigste Angebot zu ermitteln, es sei denn, dieses wird allein auf der Grundlage des Preises ermittelt.

7. Diese Gewichtung kann mittels einer Marge angegeben werden, deren größte Bandbreite angemessen sein muss.

8. Ist die Gewichtung aus objektiven Gründen nicht möglich, so gibt der öffentliche Auftraggeber die Kriterien in absteigender Rangfolge an.

9. Die öffentlichen Auftraggeber können in den Ausschreibungsbedingungen vorsehen, dass das Angebot vom Vergabeverfahren ausgeschlossen und das wirtschaftliche Angebot nicht geöffnet wird, wenn die Mindestpunktzahl für die Qualität vor der Parameterangleichung nicht erreicht wird.

Art. 33

Criteri di aggiudicazione dell'appalto

1. Nelle gare a procedura aperta e nelle gare a procedura negoziata con previa pubblicazione, le amministrazioni aggiudicatrici procedono all'aggiudicazione degli appalti sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

2. L'offerta economicamente più vantaggiosa dal punto di vista dell'amministrazione aggiudicatrice è individuata sulla base del prezzo o del costo, seguendo un approccio costo/efficacia, quale il costo del ciclo di vita di cui all'articolo 68 della direttiva 2014/24/UE, e può includere il miglior rapporto qualità/prezzo, valutato sulla base di criteri quali gli aspetti qualitativi, ambientali e/o sociali, connessi all'oggetto dell'appalto pubblico in questione. Tra tali criteri rientrano ad esempio:

a) la qualità, che comprende pregio tecnico, caratteristiche estetiche e funzionali, accessibilità, progettazione adeguata per tutti gli utenti, caratteristiche sociali, ambientali e innovative, nonché la commercializzazione e relative condizioni;

b)organizzazione, qualifiche ed esperienza del personale incaricato di eseguire l'appalto, qualora la qualità del personale incaricato possa avere un'influenza significativa sul livello dell'esecuzione dell'appalto, o

c)servizi post-vendita e assistenza tecnica, condizioni di consegna quali data di consegna, processo di consegna e termine di consegna o di esecuzione.

3. L'elemento relativo al costo può inoltre assumere la forma di un prezzo o costo fisso sulla base del quale gli operatori economici competeranno solo secondo criteri qualitativi. Nelle gare con procedura di aggiudicazione basata sull'offerta economicamente più vantaggiosa, di norma non può essere usato il solo prezzo o il solo costo come unico criterio di aggiudicazione.

4. I criteri di aggiudicazione sono considerati connessi all'oggetto dell'appalto pubblico ove riguardino lavori, forniture o servizi da fornire nell'ambito di tale appalto sotto qualsiasi aspetto e in qualsiasi fase del loro ciclo di vita, compresi fattori che, pur non rientrando nel contenuto sostanziale dell'appalto, sono coinvolti:

a)nel processo specifico di produzione, fornitura o scambio di questi lavori, forniture o servizi, o

b)in un processo specifico per una fase successiva del loro ciclo di vita.

5. I criteri di aggiudicazione non hanno l'effetto di conferire all'amministrazione aggiudicatrice una libertà di scelta illimitata. Essi garantiscono la possibilità di una concorrenza effettiva e sono accompagnati da specifiche che consentono l'efficace verifica delle informazioni fornite dagli offerenti al fine di valutare il grado di soddisfacimento dei criteri di aggiudicazione delle offerte. In caso di dubbio le amministrazioni aggiudicatrici verificano efficacemente la correttezza delle informazioni e delle prove fornite dagli offerenti.

6. L'amministrazione aggiudicatrice precisa nei documenti di gara la ponderazione relativa che attribuisce a ciascuno dei criteri scelti per determinare l'offerta economicamente più vantaggiosa, tranne i casi in cui questa sia individuata unicamente in base al prezzo.

7. Tale ponderazione può essere espressa prevedendo una forcilla in cui lo scarto tra il minimo e il massimo deve essere adeguato.

8. Se la ponderazione non è possibile per ragioni obiettive, l'amministrazione aggiudicatrice indica i criteri in ordine decrescente di importanza.

9. Le amministrazioni aggiudicatrici possono prevedere nel disciplinare che il mancato raggiungimento di un punteggio qualità minimo, prima della riparametrazione comporta l'esclusione dalla procedura di gara e la non apertura dell'offerta economica.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "In Absatz 3 wird folgender Satz hinzugefügt: 'Die Parameter zur Vergabe bestehen zu gleichen Teilen aus den Kosten und den in Absatz 2 Buchstaben a), b) und c) angeführten Kriterien'."

"Nel comma 3 è aggiunto il seguente periodo: 'I parametri per l'aggiudicazione si compongono in parti uguali dai costi e dai criteri di cui alle lettere a), b) e c) del comma 2'."

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 3 Ja-Stimmen, 15 Nein-Stimmen und 9 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 33? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 15 Ja-Stimmen und 12 Enthaltungen genehmigt.

Art. 34

Zusammensetzung der Bewertungskommissionen

1. Zum Zwecke der Bestellung der Kommissionsmitglieder stellt das Informationssystem öffentliche Verträge der Agentur ein telematisches Verzeichnis der freiberuflich Tätigen und öffentlichen Bediensteten, getrennt nach Qualifikationskategorien, zur Verfügung, zu welchem der/die einzige Verfahrensverantwortliche freien und direkten Zugang hat. Die eingetragenen Personen können jederzeit Änderungen hinsichtlich der im Verzeichnis enthaltenen Angaben mitteilen.

2. Interessierte tragen sich in das telematische Verzeichnis laut Absatz 1 ein, nachdem sie, unter Beachtung der für die Eigenbescheinigung geltenden Regelung, ein Formular zum Identitätsnachweis ausgefüllt und erklärt haben, dass sie die allgemeinen Anforderungen und die Anforderungen an die berufliche Eignung erfüllen.

3. Auf der Grundlage des Verzeichnisses laut Absatz 1 wählt der/die einzige Verfahrensverantwortliche zehn potentielle Kommissionsmitglieder aus, und zwar unter Beachtung der Grundsätze der Rotation, des freien Wettbewerbs, der Gleichbehandlung, der Nichtdiskriminierung, der Transparenz und der Verhältnismäßigkeit sowie unter Berücksichtigung, einzeln oder zusammen, der verbuchten Erfahrungen der Verwaltung mit der im Verzeichnis eingetragenen Person, der Operativität der freiberuflich tätigen Person in Bezug auf den Ort, wo die Leistung erbracht wird, und der beruflichen Eignung bezogen auf den Inhalt der zu bewertenden Tätigkeit.

4. Der/Die einzige Verfahrensverantwortliche lost unter den zehn angegebenen Namen die zu beauftragenden Kommissionsmitglieder aus, wobei er sich für die Auslosung des Informationssystems öffentliche Verträge bedient.

5. Bei der Vergabe von Bauleistungen, deren Betrag über dem EU-Schwellenwert liegt, kann ein Mitglied der Bewertungskommission, wenn der Auftrag nach dem Zuschlagskriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots vergeben wird, vom öffentlichen Auftraggeber bestellt werden, der von Mal zu Mal aus einem Dreivorschlag von Freiberuflern auswählt, die von der Ingenieurkammer oder von der Architektenkammer Südtirols namhaft gemacht werden.

Art. 34

Composizione delle commissioni di valutazione

1. Ai fini della nomina dei membri di commissione il Sistema informativo contratti pubblici presso l'Agenzia mette a disposizione un elenco telematico di liberi professionisti e funzionari pubblici, suddiviso per categorie di specializzazione, a cui il/la responsabile unico/unica del procedimento ha accesso libero e diretto. I soggetti iscritti hanno la possibilità di comunicare in ogni momento variazioni intervenute rispetto alle informazioni inserite nell'elenco.

2. Gli interessati si iscrivono nell'elenco telematico di cui al comma 1, previa compilazione, nel rispetto della vigente disciplina in materia di autocertificazione, di una scheda identificativa e di una dichiarazione che attesti il possesso dei requisiti di ordine generale e di idoneità professionale.

3. Il/La responsabile unico/unica del procedimento seleziona dall'elenco di cui al comma 1 dieci potenziali membri di commissione, nel rispetto dei principi di rotazione, libera concorrenza, parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza e proporzionalità, tenuto conto, congiuntamente o disgiuntamente, delle esperienze professionali registrate dall'amministrazione nei confronti dell'iscritto nell'elenco, dell'operatività del/della professionista rispetto al luogo di esecuzione della prestazione e della congruità della sua idoneità professionale rispetto al contenuto dell'attività valutativa.

4. Il/La responsabile del procedimento di gara estrae a sorte dall'elenco dei dieci nominativi indicati, mediante sorteggio effettuato dalla piattaforma del Sistema informativo contratti pubblici, i membri della commissione che verranno incaricati.

5. Negli affidamenti di lavori di importo superiore alla soglia comunitaria, nel caso di affidamento sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, un membro della commissione di valutazione può essere designato dall'amministrazione aggiudicatrice, che attinge di volta in volta a una terna di liberi professionisti indicati dall'ordine degli Ingegneri o degli Architetti della provincia di Bolzano.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Der Absatz 3 erhält folgende neue Fassung: '3. Der/Die einzige Verfahrensverantwortliche lost auf der Grundlage des Verzeichnisses laut Absatz 1 die zu beauftragenden Kommissionsmitglieder mittels öffentlichem Losverfahren aus, wobei er sich für die Auslosung des Informationssystems öffentliche Verträge bedient. Die ausgelosten Mitglieder werden mit Hinblick auf verbuchte Erfahrungen der Verwaltung mit denselben, der Operativität der freiberuflich tätigen Person in Bezug auf den Ort wo die Leistung erbracht wird, der beruflichen Eignung bezogen auf den Inhalt der zu bewertenden Tätigkeit sowie auf das Bestehen von etwaigen Interessenskonflikten bewertet. Gegebenenfalls können ausgeloste Mitglieder, die unter den angeführten Aspekten mittels schriftlicher Begründung für ungeeignet befunden werden, durch erneutes Losen ersetzt werden. Die Kommission darf nur aus natürlichen Personen bestehen, die von den Teilnehmern des Wettbewerbs unabhängig sind. Wird von den Wettbewerbsteilnehmern eine bestimmte Qualifikation verlangt, muss mindestens ein Drittel der Kommissionsmitglieder über dieselbe oder eine gleichwertige Qualifikation verfügen'."

"Il comma è così sostituito: '3. Il/La responsabile unico/unica del procedimento estrae a sorte mediante pubblico sorteggio i/le componenti della commissione sulla base dell'elenco di cui al comma 1, avvalendosi del

Sistema informativo contratti pubblici. I componenti sorteggiati vengono giudicati in base alle passate esperienze dell'amministrazione con dette persone, all'operatività del/della professionista rispetto al luogo di esecuzione della prestazione e della congruità della sua idoneità professionale rispetto al contenuto dell'attività valutativa nonché alla presenza di eventuali conflitti di interesse. All'occorrenza, i componenti sorteggiati che con motivazione scritta vengono giudicati non idonei in riferimento ai succitati criteri possono essere sostituiti mediante nuovo sorteggio. La commissione può essere composta solo da persone fisiche indipendenti dai partecipanti al concorso di progettazione. Se ai partecipanti a un concorso di progettazione è richiesta una particolare qualifica professionale, almeno un terzo dei/delle componenti della commissione giudicatrice deve possedere la stessa qualifica o una qualifica equivalente'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 4 wird gestrichen."

"Il comma 4 è soppresso."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Danke, Herr Präsident! Hier geht es um die Zusammensetzung der Bewertungskommissionen, die aufgrund der 80-20-Regel bis zum Schluss fast alle Aufträge zuweisen werden. 80 Prozent werden qualitativ-technische Kriterien sein und nur 20 Prozent der Preis. Der Preis ist natürlich ein objektives Kriterium. Die Qualität ist teilweise ein subjektives Kriterium. Wir müssen bedenken, dass eine Bewertungskommission die Qualität eines Gewerkes, einer Bauleistung oder was auch immer bewerten muss, die erst noch geliefert werden muss. Man redet hier also über eine künftige Qualität. Es ist grundlegend, dass die Bewertungskommissionen unabhängig und transparent sind und Interessenskonflikte ausgeschlossen werden müssen. Sie müssen über das nötige Fachwissen verfügen, um die ihnen vorliegenden Angebote bewerten zu können. Der vorliegende Gesetzentwurf besagt, dass sich der Verfahrensverantwortliche in einer ersten Phase zehn Personen aus dem Register der Freiberufler aussucht, die Kommissionsmitglieder sein können. Anschließend lost aus der aus diesen zehn die effektiven Mitglieder aus. Mein Änderungsantrag sieht vor, dass diese Zwei-Phasen-Auslosung verschwindet und der Verfahrensverantwortliche direkt aus dem Register auslost. So soll jegliche Möglichkeit irgendeiner Einflussnahme durch einen Verfahrensverantwortlichen bei der Auswahl der Kommissionsmitglieder genommen werden.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Diesem Änderungsantrag können wir nicht zustimmen. Es wird nicht ganz so sein, dass die Kommission über den Großteil entscheidet. Wir haben jetzt die Möglichkeit, das Verhandlungsverfahren ohne Veröffentlichung der Bekanntmachung auf einen wesentlich größeren Teil der Projekte auszudehnen. Das bedeutet auch, dass man mit Vertrauensunternehmen arbeitet, wobei man nicht unbedingt auch das wirtschaftlich günstigste Angebot abstellt, sondern doch wieder das Kriterium des Preises heranzieht. Das ist ja die Logik. Ich habe ein Unternehmen, von dem ich weiß, dass es Qualität liefert und deshalb sucht man dieses aus. Deshalb braucht man nicht eine Qualitätsausschreibung zu machen. Es wird sich also sehr viel auf dieser Ebene abspielen. Bei offenen Verfahren ist natürlich das wirtschaftlich günstigste Angebot Thema, wobei die Qualität eine große Rolle spielen wird. Da stimme ich Ihnen zu. Wir gehen aber davon aus, dass der Verfahrensverantwortliche die Leute in die Kommission setzen wird, die wirklich etwas von der Geschichte verstehen. Die Gefahr, dass der Verfahrensverantwortliche immer dieselben Leute in die Kommission holt, besteht wegen der Antikorruptionsrichtlinie nicht. Falls notwendig, werden wir für die Vergabestellen noch einmal präzisieren, dass sehr wohl eine Rotation erfolgen muss.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 4 Ja-Stimmen, 15 Nein-Stimmen und 8 Enthaltungen abgelehnt.

Der Änderungsantrag Nr. 2 wurde soeben zurückgezogen.

Wer möchte das Wort zu Artikel 34? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab: mit 15 Ja-Stimmen und 9 Enthaltungen genehmigt.

Art. 35

Nachhaltigkeit und soziale Kriterien

1. Bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen können, unter Achtung der Bestimmungen der Europäischen Union, für die Ausführung des Auftrags zusätzliche Bedingungen im Sinne der Nachhaltigkeit vorgeschrieben werden.

2. Zur Erreichung wirtschafts- und gesellschaftspolitischer Ziele kann die Landesregierung Richtlinien für die Festlegung und Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien erlassen.
3. Bei der Erteilung von Aufträgen zur Lieferung von Lebensmitteln sind kurze Transportwege und Transporte mit geringeren CO₂-Emissionen zu bevorzugen.
4. Wirtschaftsteilnehmer, welche Lehrlinge beschäftigen, sind bei der Vergabe von Aufträgen bevorzugt zu berücksichtigen. Die Landesregierung definiert die dafür geeigneten Qualitätskriterien.

Art. 35

Sostenibilità e criteri sociali

1. Nell'aggiudicazione di appalti pubblici possono essere prescritte, in osservanza della normativa dell'Unione europea, ulteriori condizioni per l'esecuzione dell'appalto nel rispetto della sostenibilità.
2. Al fine del raggiungimento di obiettivi di politica economico-sociale, la Giunta provinciale può emanare direttive per la definizione e l'applicazione di criteri di sostenibilità.
3. Nel conferimento di incarichi di fornitura di derrate alimentari va data priorità ai criteri delle vie di trasporto più brevi e delle minori emissioni di CO₂.
4. Nell'aggiudicazione degli appalti vanno considerati in via preferenziale gli operatori economici che occupano personale apprendista. La Giunta provinciale definisce in merito idonei criteri qualitativi.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 2 erhält folgende Fassung: '2. Zur Erreichung wirtschafts- und gesellschaftspolitischer Ziele erlässt die Landesregierung Richtlinien für die Festlegung und Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien. Insbesondere soll dies durch die Einführung von Kriterien und Möglichkeiten der belohnenden Beurteilung der Angebote erfolgen, wenn es sich um Unternehmen handelt, die sich im Falle einer Zuschlagserteilung dazu verpflichten, bei der Durchführung des Auftrags ggf. auch nur teilweise auf lokales Personal zurückzugreifen und damit den Prinzipien der Wirtschaftlichkeit der Aufträge und der Vereinfachung und Gewährleistung des Zugangs für Kleinunternehmen, kleine und mittlere Unternehmen Rechnung zu tragen, wobei unter Einhaltung der Rechtsvorschriften der Europäischen Union auch die Aspekte der Gebietsgebundenheit und der kurzen Wertschöpfungsketten berücksichtigt werden und gleichzeitig die Auswirkungen der Verfahren in Zusammenhang mit dem Zugang zum Markt der öffentlichen Aufträge auf die Beschäftigungslage berücksichtigt werden.'"

"Il comma 2 è così sostituito: '2. Al fine del raggiungimento di obiettivi di politica economico-sociale, la Giunta provinciale emana direttive per la definizione e l'applicazione di criteri di sostenibilità. In particolare, mediante introduzione di criteri e modalità premiali di valutazione delle offerte, nei confronti delle imprese che, in caso di aggiudicazione, si impegnino, per l'esecuzione dell'appalto, a utilizzare anche in parte, manodopera o personale a livello locale, in ottemperanza ai principi di economicità dell'appalto, semplificazione e implementazione dell'accesso delle micro, piccole e medie imprese, tenendo anche in considerazione gli aspetti della territorialità e della filiera corta e attribuendo un peso specifico anche alle ricadute occupazionali sottese alle procedure di accesso al mercato degli appalti pubblici, comunque nel rispetto del diritto dell'Unione europea.'"

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 3 erhält folgende Fassung: '3. Zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt sowie zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung erlässt die Landesregierung bei der Vergabe von Aufträgen zur Lieferung von Nahrungsmitteln Richtlinien über die Einführung von Kriterien und Möglichkeiten der belohnenden Beurteilung der Angebote jener Unternehmen, die sich im Falle einer Zuschlagserteilung verpflichten, zur Ausführung des Auftrages lokale Güter oder Produkte zu verwenden, um vorrangig kurze Transportwege zu wählen und geringere CO₂-Emissionen zu ermöglichen.'"

"Il comma 3 è così sostituito: '3. Nel conferimento di incarichi di fornitura di derrate alimentari, al fine della tutela della salute e dell'ambiente e della promozione di uno sviluppo sostenibile, la Giunta provinciale emana direttive per l'introduzione di criteri e modalità premiali di valutazione delle offerte delle imprese che, in caso di aggiudicazione, si impegnino a utilizzare, per l'esecuzione dell'appalto, beni o prodotti a chilometro zero o da filiera corta, allo scopo di dare priorità alle vie di trasporto più brevi ed alle minori emissioni di CO₂'."

Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Diese zwei Änderungsanträge sind im Wortlaut gleich wie ein bereits angenommener Tagesordnungsantrag. Ich habe die Zusage erhalten, dass dies sowohl in den Anwendungskriterien, als auch im Vademecum berücksichtigt wird. Deshalb ziehe ich die Änderungsanträge zurück.

PRÄSIDENT: In Ordnung.

Wer möchte das Wort zu Artikel 35? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 22 Ja-Stimmen und 4 Enthaltungen genehmigt.

Art. 36

Sicherheiten bei der Auftragsausführung

1. Für Aufträge bis zu 40.000 Euro müssen keine Sicherheiten geleistet werden.
2. Die endgültige Kautions ist in der Bekanntmachung oder im Aufforderungsschreiben im Höchstmaß von 5 Prozent des Vertragspreises festgelegt.

Art. 36

Garanzie nella fase di esecuzione del contratto

1. Per gli appalti fino a 40.000 euro non devono essere prestate garanzie.
2. La cauzione definitiva è fissata nel bando o nella lettera d'invito nella misura massima del 5 per cento dell'importo contrattuale.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 7 Enthaltungen genehmigt.

Art. 37

Vertragsabschluss

1. Die Verträge werden in Form einer Privaturkunde, auch durch Auftragschreiben oder im Wege des Briefverkehrs gemäß den im Handel geltenden Gebräuchen abgeschlossen.

Art. 37

Stipula dei contratti

1. I contratti vengono stipulati in forma di scrittura privata, anche tramite lettera d'incarico o scambio di corrispondenza, secondo gli usi del commercio.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 23 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Art. 38

Vereinfachungen im Bereich der Organisation von Vergabeverfahren für örtliche Körperschaften

1. Die Gemeinden mit 10.000 Einwohnern oder mehr können die Güter, Dienstleistungen und Bauaufträge autonom beschaffen. Die Gemeinden mit weniger als 10.000 Einwohnern können autonom Güter und Dienstleistungen im Wert unter 207.000 Euro und Dienstleistungen laut 10. Abschnitt im Wert unter 750.000 Euro sowie Bauleistungen im Wert unter zwei Millionen Euro beschaffen; die Beschaffung erfolgt über die elektronischen Beschaffungsinstrumente.
2. Für Beschaffungen von geringfügigem Wert, das heißt Güter, Dienstleistungen und Bauleistungen im Wert unter 40.000 Euro, ist die Beschaffung über die elektronischen Instrumente nicht verpflichtend, die Grundsätze der Rationalisierung der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen der öffentlichen Verwaltung sind jedoch zu berücksichtigen. Diese Bestimmung gilt für alle Subjekte laut Artikel 2.
3. Die Gemeinden mit weniger als 10.000 Einwohnern beschaffen Güter, Dienstleistungen und Bauleistungen in Höhe der Beträge beziehungsweise über den Beträgen laut Absatz 1 je nach Fall
 - a) über die Formen der zwischengemeindlichen Zusammenarbeit laut Abschnitt VIII des Dekretes des Präsidenten der Region vom 1. Februar 2005, Nr. 3/L, in geltender Fassung,
 - b) über die Agentur für die Verfahren und die Aufsicht im Bereich öffentliche Bau-, Dienstleistungs- und Lieferaufträge,
 - c) über Subjekte, die Tätigkeiten zur Zentralisierung der Beschaffungen liefern sowie gegebenenfalls unterstützende Beschaffungstätigkeiten,
 - d) über die Bezirksgemeinschaften.

4. Die Bestimmungen dieses Artikels werden auch auf die Eigenverwaltungen bürgerlicher Nutzungsrechte und die Bonifizierungskonsortien angewandt.

Art. 38

Semplificazioni in materia di organizzazione di procedure di affidamento per enti locali

1. I comuni con popolazione pari o superiore a 10.000 abitanti acquistano beni, servizi e lavori autonomamente. I comuni con popolazione inferiore a 10.000 abitanti possono acquisire autonomamente beni e servizi di valore inferiore a 207.000 euro e, per i servizi di cui al capo X, di valore inferiore a 750.000 euro, nonché lavori di valore inferiore a due milioni di euro, utilizzando gli strumenti elettronici di acquisto.

2. Per le acquisizioni di modico valore, ossia beni, servizi e lavori di valore inferiore a 40.000 euro, l'utilizzo degli strumenti elettronici non è obbligatorio, fermo restando il rispetto dei principi della razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi della pubblica amministrazione. Queste disposizioni si applicano a tutti i soggetti di cui all'articolo 2.

3. I comuni con popolazione inferiore a 10.000 abitanti acquisiscono beni, servizi e lavori di valore pari o superiore agli importi di cui al comma 1 ricorrendo, a seconda dei casi:

a) alle forme collaborative intercomunali di cui al capo VIII del decreto del Presidente della Regione 1° febbraio 2005, n. 3/L, e successive modifiche;

b) all'Agenzia provinciale per i procedimenti e la vigilanza in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture;

c) a soggetti che forniscono attività di centralizzazione delle committenze e, se del caso, attività di committenze ausiliarie;

d) alle comunità comprensoriali.

4. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche alle amministrazioni dei beni di uso civico e ai consorzi di bonifica.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 7 Enthaltungen genehmigt.

Art. 39

Stillhaltefrist

1. Der öffentliche Auftraggeber darf den Vertrag nicht vor Ablauf der Stillhaltefrist von 30 Tagen ab Bekanntgabe der Zuschlagserteilung abschließen, außer es liegen triftige Gründe von besonderer Dringlichkeit vor, die es ihm nicht erlauben, den Ablauf der vorgesehenen Mindestfrist abzuwarten.

2. Es kann eine Verkürzung der Stillhaltefrist angewandt werden, wenn in einem Vergabeverfahren nur ein Angebot vorgelegt oder zugelassen wurde, wenn die Vergabe der öffentlichen Aufträge auf der Grundlage von Rahmenabkommen erfolgt oder wenn Ankäufe im elektronischen Markt getätigt werden und innerhalb einer Frist von 15 Tagen kein Gegeneinwand eingereicht wurde.

Art. 39

Moratoria

1. L'amministrazione aggiudicatrice non può stipulare il contratto prima di una moratoria di 30 giorni dalla data di comunicazione dell'aggiudicazione, salvo motivate ragioni di particolare urgenza che non consentono all'amministrazione aggiudicatrice di attendere il decorso del predetto termine.

2. Si può applicare una riduzione della moratoria se in una procedura di gara è stata presentata o è stata ammessa una sola offerta, o in caso di aggiudicazione di appalti pubblici basati su un accordo quadro ovvero di acquisto effettuato attraverso il mercato elettronico e se nel termine di 15 giorni non siano state presentate delle controdeduzioni.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 6 Enthaltungen genehmigt.

Art. 40

Anwendungsrichtlinien

1. Die Landesregierung erlässt für die Rechtssubjekte nach Artikel 2 verbindliche Anwendungsrichtlinien für die Verfahren zur Beschaffung von Bauleistungen, Lieferungen und Dienstleistungen, für die Auswahl- und Vergabekriterien sowie für die Zahlungen und die Buchhaltung.

Art. 40

Linee guida

1. Per i soggetti di cui all'articolo 2 la Giunta provinciale emana linee guida vincolanti in merito alle procedure di acquisizione di lavori, forniture e servizi, ai criteri di selezione e aggiudicazione, ai pagamenti e alla contabilità.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 11 Enthaltungen genehmigt.

8. Abschnitt

Bauleistungen, Dienstleistungen und Lieferungen in Regie

Art. 41

Beschaffung in Regie

1. Die einzelnen Körperschaften erlassen eine eigene Ordnung zur Regelung der Beschaffung in Regie. Bis zum Erlass dieser Ordnungen gelten die Bestimmungen laut diesem Abschnitt.

Capo VIII

Lavori, forniture e servizi in economia

Art. 41

Acquisizioni in economia

1. I singoli enti adottano un proprio regolamento per la disciplina delle acquisizioni in economia. Sino all'adozione di tali regolamenti trovano applicazione le disposizioni di cui al presente capo.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 19 Ja-Stimmen und 8 Enthaltungen genehmigt.

Art. 42

In Regie auszuführende Bauleistungen,
Dienstleistungen und Lieferungen

1. Die Beschaffung von Bauleistungen, Dienstleistungen und Lieferungen in Regie erfolgt:

a) in Eigenregie,

b) durch Akkordauftrag,

c) zum Teil in Eigenregie und zum Teil durch Akkordauftrag.

2. Bei der Ausführung der Bauleistungen in Eigenregie führt das zuständige Amt das betreffende Vorhaben selbst aus, indem es das eigene Personal und die Ausrüstung der Verwaltung oder gemietete Ausrüstung einsetzt und die Baustoffe und was es sonst noch zur Fertigstellung des Bauwerks braucht besorgt.

3. Beim Akkordauftrag beauftragt das für die Durchführung der Leistungen zuständige Amt einen Wirtschaftsteilnehmer seiner Wahl.

4. Mit Akkordauftrag oder in Eigenregie können Bauleistungen, Lieferungen und Dienstleistungen bis zu 200.000 Euro durchgeführt werden. Diese Grenze gilt nicht für Bauleistungen, die im Rahmen des Zivilschutzes durchgeführt werden.

5. Für Bauleistungen, die von der Landesabteilung Forstwirtschaft sowie vom Sonderbetrieb für Wildbachverbauung und Bodenschutz in Regie ausgeführt werden, gelten die einschlägigen Gesetze und Verordnungen.

Art. 42

Lavori, forniture e servizi da eseguirsi in economia

1. I lavori, servizi e forniture in economia si eseguono:

a) in amministrazione diretta;

b) *mediante appalto per cottimo;*

c) *parte in amministrazione diretta e parte per cottimo.*

2. *L'amministrazione diretta consiste nell'esecuzione dei lavori direttamente da parte dell'ufficio competente, previo acquisto dei materiali e di quant'altro occorra per il completamento dei lavori, con l'impiego di personale proprio e di attrezzature dell'amministrazione o noleggate.*

3. *Il cottimo consiste nel conferimento di un incarico ad un operatore economico da parte dell'ufficio competente dell'esecuzione delle prestazioni.*

4. *Possono essere eseguiti mediante appalto per cottimo o in amministrazione diretta i lavori, i servizi e le forniture d'importo non superiore a 200.000 euro. Detto limite non si applica ai lavori da eseguirsi nell'ambito della protezione civile.*

5. *Per i lavori in economia eseguiti dalla Ripartizione provinciale Foreste nonché dall'Azienda speciale per la regolazione dei corsi d'acqua e la difesa del suolo si applicano le leggi e i regolamenti di settore.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von den Abgeordneten Wurzer, Steger und Noggler: "Der letzte Satz erhält folgende Fassung: 'Bei Wir Bauleistungen, die im Rahmen des Zivilschutzes durchgeführt werden, wird diese Grenze auf 500.000 Euro erhöht.'"

"L'ultimo periodo è così sostituito: 'Nel caso di opere inerenti alle protezione civile detto limite è aumentato a 500.000 euro.'"

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Der zweite Satz von Absatz 4 erhält folgende Fassung: 'Diese Grenze gilt nicht für Bauleistungen, die im Rahmen des Zivilschutzes durchgeführt werden, wenn äußerst dringliche, zwingende Gründe im Zusammenhang mit Ereignissen es erfordern.'"

"Il secondo periodo è così sostituito: 'Detto limite non si applica ai lavori da eseguirsi nell'ambito della protezione civile, se dovuti a motivi imperativi di estrema urgenza in seguito ad eventi verificatisi.'"

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Wurzer, bitte.

WURZER (SVP): Wir haben über meinen Änderungsantrag schon im Gesetzgebungsausschuss diskutiert. Zivilschutz ist natürlich ein sehr sensibler Bereich. Es geht hier um Absatz 4, wonach die Grenze von 200.000 Euro bei den Bauleistungen, die im Rahmen des Zivilschutzes durchgeführt werden, nicht gilt. Es ist natürlich so, dass im Zivilschutz im Ernstfall immer jegliche Hilfe erwartet wird, was bisher auch immer sehr gut geklappt hat. Oft müssen sehr spezialisierte Arbeiten durchgeführt werden. Ich schlage mit meinem Änderungsantrag 500.000 Euro vor, wobei ein Limit in der Umsetzung immer kritisch ist. Der zuständige Landesrat und Landeshauptmann Kompatscher haben darüber diskutiert und versprochen, die Arbeiten mit Bedacht auf Firmen vorzunehmen. Ich denke hier an mehr Privat und an weniger Öffentlich. Auf der Grundlage dieses Versprechens ziehe ich meinen Änderungsantrag zurück.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Mein Anliegen ist in etwa dasselbe, allerdings mit einer anderen Medizin. Ich würde es durchaus akzeptieren, wenn es für den Zivilschutz keine Grenze geben würde, würde es aber doch darauf limitieren, dass es sich um dringende Gründe handelt. Damit könnte man in der Wildbachverbauung das Meiste machen, denn dort gibt es meistens einen Grund der Gefahrenbeseitigung. Ich würde darum bitten, in meinem Änderungsantrag das Wort "äußerst" zu streichen.

STEGER (SVP): Ich halte den Änderungsantrag des Kollegen Wurzer für sinnvoll. Wir haben in den letzten Jahren immer dafür gekämpft, dass dort, wo es nicht unbedingt das Öffentliche braucht, mehr Privates zugelassen wird. Ich werde auch weiterhin dafür kämpfen. Mir tut es leid, dass dieser Änderungsantrag zurückgezogen wurde. Wir haben aber die Zusage der zwei entscheidenden Meinungsträger diesbezüglich, die sich bemühen wollen, den Privaten die Rolle angedeihen zu lassen, die sie haben sollten. Natürlich gibt es Altlasten. Es gibt Menschen, die in diesem Bereich bereits im Sold stehen. Nichtsdestotrotz ist es notwendig, dass wir in einer Gesellschaft, in der das Öffentliche nicht mehr alles machen kann, dem Privaten zum Durchbruch verhelfen.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Wir würden dafür plädieren, den Passus so zu belassen, wie er im Gesetzentwurf steht. Der Zivilschutz ist eine grundnotwendige Einrichtung unseres Landes und hoch aktiv, mitunter zu aktiv, muss man hinzufügen. Es gibt wirklich eine Art von expansivem Verhalten, das

doch dazu verführt, dass Eingriffe und Verbauungen in einem sehr starken Ausmaß durchgeführt werden. Insgesamt ist es aber eine doch sehr notwendige und sehr qualifizierte Tätigkeit. Ich halte es für zielführend, dass nicht über das Gesetz eine Sperre eingeführt wird. Ich würde dafür plädieren, dass dies im Wege der Dienstherrschaft der Landesregierung geregelt wird. Wir tun so, als ob der Zivilschutz eine "schegga impazzita", eine Art von losgelöster Institution wäre, obwohl der Zivilschutz sehr wohl weisungsgebunden ist. Wir glauben, dass dieser Sektor nach wie vor eine Aufwertung verdient und keine Einschränkungen auf Gesetzeswege erfahren sollte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Gemäß Artikel 97-quater Absatz 1 Buchstabe c) der Geschäftsordnung würde ich darum ersuchen, trotzdem über den Änderungsantrag des Kollegen Wurzer abzustimmen. Der Kollege Tinkhauser und ich würden uns diesen Änderungsantrag zu Eigen machen.

PRÄSIDENT: In Ordnung. Es bedarf auch einer sprachlichen Korrektur. Die Wörter "des Zivilschutzes" werden durch die Wörter "der Agentur für Bevölkerungsschutz" ersetzt.

Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 8 Ja-Stimmen 19 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2 (ohne das Wort "äußerst"). Ich eröffne die Abstimmung: mit 1 Ja-Stimme, 20 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2 (nur das Wort "äußerst"). Ich eröffne die Abstimmung: mit 18 Ja-Stimmen und 9 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 42? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 12 Enthaltungen genehmigt.

Art. 43

In Regie zu beschaffende Bauleistungen, Dienstleistungen und Lieferungen

1. Folgende Leistungen sind in Regie auszuführen:

a) Bau-, Reparatur-, Umbau-, Ausbau-, Instandhaltungs- und Anschlussarbeiten an Liegenschaften des öffentlichen Auftraggebers bis zu einem Betrag unter 200.000 Euro, abzüglich der Steuern und Gebühren; Lieferungen und Dienstleistungen in diesem Zusammenhang sind für Beträge, die unter dem EU-Schwellenwert liegen, zulässig,

b) Abbrucharbeiten an Liegenschaften bis zu einem Betrag unter 200.000 Euro,

c) Bauarbeiten für die Instandhaltung, den Ausbau, den Bau und die Verbesserung der Straßen, Brücken und sonstigen Infrastrukturen sowie für die Anbringung von Fahrbahnmarkierungen und Leiteinrichtungen bis zu einem Betrag unter 200.000 Euro; Lieferungen und Dienstleistungen in diesem Zusammenhang sind für Beträge, die unter dem EU-Schwellenwert liegen, zulässig,

d) Lieferung und Ankauf von Einrichtungs- und Ausstattungsgegenständen, mit denen die Fertigstellung, Instandhaltung und volle Funktionstüchtigkeit des Bauwerks und die Übereinstimmung mit seinem Bestimmungszweck sichergestellt werden sollen, sowie Nachrüstung des Vorrats an meist verwendetem Material, bis zu einem Betrag, der unter dem EU-Schwellenwert liegt,

e) Dienstleistungen für die Schneeräumung und den Schneeabtransport zur Gewährleistung der Straßensicherheit sowie Überwachungs- und Reinigungsarbeiten, Verkehrszählungen und sonstige Dienstleistungen, die zur Fertigstellung, Instandhaltung und vollen Funktionstüchtigkeit des Bauwerks oder der Anlagen und für die Übereinstimmung mit ihrem Bestimmungszweck erforderlich sind, bis zu einem Betrag, der unter dem EU-Schwellenwert liegt,

f) Projektierungen, Bauleitungen, Abnahmen, Überprüfungen, Beratungen, Untersuchungen und Studien, auch geologischer Art, Kartierungen und Fotomaterial, Verkehrsaufnahmen und Zählungen im Zusammenhang mit Bauarbeiten und Lieferungen für die Straßenmeistereien und Bauinstandhaltungsdienste sowie für sonstige mit der Ausführung von öffentlichen Bauaufträgen zusammenhängende Dienstleistungen bis zu einem Betrag unter 40.000 Euro,

g) äußerst dringende Bauleistungen, Dienstleistungen und Lieferungen zur Sicherung und Gewährleistung der Hygiene von Gebäuden, Wasserleitungen oder sonstigen Anlagen, wenn plötzlich unvorhergesehene und unvorhersehbare Ereignisse eintreten, sowie Vorbeugungs-, Soforthilfe-

und Wiederinstandsetzungsmaßnahmen nach Erdbeben, Lawinen, Überschwemmungen und anderen Katastrophen.

2. Weiters können die Verfahren für die Beschaffung folgender Waren und Leistungen bis zur Erreichung des EU-Schwellenwertes in Regie durchgeführt werden:

- a) Bücher, Zeitschriften, Zeitungen und andere Veröffentlichungen einschließlich Sonderdrucke und Abonnements für Zeitschriften und bei Presseagenturen sowie das Binden von Veröffentlichungen,
- b) Zeremoniell, Repräsentation, Bekundungen und von Gesetzen oder Verordnungen vorgesehene Kundmachungen und Bekanntmachungen,
- c) Beförderung, Fracht, Spedition, Verpackung, Lagerung, Trägerarbeit und diesbezügliche Ausstattung, Post-, Telefon- und Telegrammgebühren,
- d) Dienst- und Arbeitskleidung für die in der einschlägigen Verordnung angeführten Personalkategorien,
- e) Reinigung, Entwesung, Entsorgung von Sondermüll und ähnliche Dienste, Bewachung, Beleuchtung und Beheizung von öffentlichen Gebäuden sowie Lieferung von Gas, Wasser und Strom, einschließlich der jeweiligen Anschlussgebühren,
- f) Ankauf und Reparatur von Möbeln, Fotokopiergeräten, Klimaanlage, Diebstahlsicherungsvorrichtungen und ähnlichen Gerätschaften, Maschinen, Material und Geräten für Büros, Druckerei-, Vervielfältigungs-, Film- und Fotografiebedarf, Anfertigung von Drucken und Mikrofilmen, Ankauf und Wartung von Fernsprech-, Fernseh- und Tonverstärkeranlagen, Kanzleibedarf und Wertzeichen,
- g) Betrieb der technischen, wissenschaftlichen oder Forschungslabors,
- h) Reparatur, Wartung, Miete und Unterstellen von Kraftfahrzeugen, Ankauf von Ersatzteilen, Treib- und Schmierstoffen,
- i) Lebensmittel, Geschirr, Küchengeräte, Ausstattungsgegenstände und Sonstiges für Heime, Schulen, Kindergärten und Berufsbildungseinrichtungen sowie für Weiterbildungskurse für das Personal, Pflichtversicherungen, Lebensmittelvorräte für die Schulausspeisungen,
- j) Bau- und Dienstleistungen sowie Lieferungen, für welche die Ausführung in Regie von den einschlägigen Gesetzen vorgesehen ist,
- k) (abgelehnt),
- l) Verpflegungs-, Wäscherei-, Verkehrsversorgungs- und Versicherungsdienstleistungen,
- m) Medizinprodukte, Arzneimittel, diagnostische Produkte und anderes medizinisches Verbrauchsmaterial,
- n) Material und Dienstleistungen zur Instandhaltung von Liegenschaften und Gütern, die vom Sanitätsbetrieb benutzt werden.

Art. 43

Acquisizione di beni, servizi ed esecuzione
di lavori in economia

1. Le prestazioni da eseguirsi in economia sono:

- a) lavori di costruzione, riparazione, adattamento, sistemazione, manutenzione e di allacciamento degli immobili dell'amministrazione aggiudicatrice, fino a un importo inferiore a 200.000 euro, al netto degli oneri fiscali; servizi e forniture in questo ambito sono ammissibili per importi al di sotto della soglia UE;
- b) lavori di demolizione di immobili fino a un importo inferiore a 200.000 euro;
- c) lavori per la manutenzione, la sistemazione, la costruzione e il miglioramento delle strade, dei ponti e di altre infrastrutture, per l'apposizione di segnaletica orizzontale e verticale, fino a un importo inferiore a 200.000 euro; servizi e forniture in questo ambito sono ammissibili per importi al di sotto della soglia UE;
- d) forniture e acquisti di arredi e attrezzature volti ad assicurare il completamento, la manutenzione e la piena funzionalità dell'opera e la rispondenza alle finalità cui la stessa è destinata, nonché per l'approvvigionamento delle scorte di materiali di più comune impiego, fino a un importo inferiore alla soglia UE;
- e) servizi di sgombero e di trasporto della neve atti a garantire la percorribilità delle strade, nonché servizi di sorveglianza, pulizia, rilevamenti del traffico e altre prestazioni di servizi volti ad assicurare

il completamento, la manutenzione e la piena funzionalità dell'opera o degli impianti e la rispondenza alle finalità cui gli stessi sono destinati, fino a un importo inferiore alla soglia UE;

f)progettazioni, direzioni lavori, collaudi, verifiche, consulenze, indagini e studi, anche geologici, documentazione cartografica e fotografica, rilevamenti del traffico e censimenti relativi ai lavori e alle forniture dei servizi stradali e di manutenzione delle opere edili e altre prestazioni professionali connesse con l'esecuzione dei lavori pubblici, sino a un importo inferiore a 40.000 euro;

g)lavori, servizi e forniture di somma urgenza concernenti la stabilità e la salubrità degli edifici, degli acquedotti o di altre infrastrutture, necessari in seguito al verificarsi di eventi imprevisi e imprevedibili, e interventi per opere di prevenzione, di pronto soccorso e di ripristino a seguito di frane, valanghe, alluvioni e altre calamità.

2. È possibile inoltre ricorrere alle procedure in economia per l'acquisizione dei seguenti beni e servizi fino alla soglia UE:

a)libri, riviste, giornali e pubblicazioni di vario genere, ivi compresi gli estratti, abbonamenti a periodici e ad agenzie d'informazione, nonché la rilegatura di pubblicazioni;

b)cerimoniale, rappresentanza, partecipazioni, annunci e avvisi previsti da disposizioni legislative o regolamentari;

c)trasporti, noli, spedizioni, imballaggio, magazzinaggio, facchinaggio e relative attrezzature, spese postali, telefoniche e telegrafiche;

d)abbigliamento di servizio e indumenti da lavoro per le categorie di personale individuate da apposito regolamento;

e)pulizia, disinfestazione, smaltimento di rifiuti speciali e servizi analoghi, custodia, illuminazione e riscaldamento degli edifici pubblici, fornitura di gas, acqua, energia elettrica e relative spese di allacciamento;

f)fornitura e riparazione di mobilio, fotocopiatrici, climatizzatori, dispositivi antifurto e apparecchiature varie, macchine, materiale e attrezzature d'ufficio, di tipografia, riproduzione grafica, cinematografia e fotografia, servizi di stampa e microfilmatura, acquisto e manutenzione di impianti telefonici, apparecchi televisivi e di amplificazione sonora, cancelleria e valori bollati;

g)funzionamento dei laboratori tecnici, scientifici o di ricerca;

h)riparazione, manutenzione, noleggio, rimessaggio di autoveicoli, fornitura di materiale di ricambio, di combustibili e lubrificanti;

i)provviste di generi alimentari, vasellami, suppellettili da cucina, attrezzature e spese varie per i convitti e le scuole, anche materne, per corsi di formazione professionale, corsi di aggiornamento per il personale, spese per assicurazioni obbligatorie, derrate alimentari per le mense scolastiche;

j)lavori, servizi e forniture per i quali il ricorso all'economia è specificatamente previsto da leggi di settore;

k)(respinto);

l)servizi di ristorazione, lavanderia, trasporto e assicurativi;

m)dispositivi medici, farmaci, materiale diagnostico e altro materiale di consumo sanitario;

n)materiale e servizi di manutenzione per immobili e beni utilizzati dall'Azienda sanitaria.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Der Buchstabe g) erhält folgende Fassung: 'g) äußerst dringende Bauleistungen, Dienstleistungen und Lieferungen zur Sicherung und Gewährleistung der Hygiene von Gebäuden, Wasserleitungen oder sonstigen Anlagen, wenn plötzlich unvorhergesehene und unvorhersehbare Ereignisse eintreten, sowie Soforthilfe-, Wiederinstandsetzungs- und dringende Vorbeugungsmaßnahmen infolge von Naturkatastrophen wie Erdbeben, Lawinen, Überschwemmungen und anderen Ereignissen'."

"La lettera g) è così sostituita: 'g) lavori, servizi e forniture di somma urgenza concernenti la stabilità e la salubrità degli edifici, degli acquedotti o di altre infrastrutture, necessari in seguito al verificarsi di eventi imprevisi e imprevedibili, e interventi per opere di pronto soccorso e di ripristino nonché di prevenzione urgente che si rendono necessarie in seguito a concomitanti eventi calamitosi come frane, valanghe, alluvioni e altre calamità'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von den Abgeordneten Wurzer, Steger und Noggler: "Buchstabe g) Das Wort 'Verbindungs-' wird durch das Wort 'Sicherungs-' ersetzt."

"Lettera g) La parola 'prevenzione' è sostituita dalle parole 'messa in sicurezza'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Wurzer, bitte.

WURZER (SVP): Ich ziehe meinen Änderungsantrag zurück.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Es geht hier um die Vorbeugungsmaßnahmen und um die Frage, wann es gerechtfertigt ist, sie ohne Ausschreibung zu vergeben. Ich möchte sie nicht total streichen, da es Fälle geben kann, in denen sie durchaus nötig sind. Ich schränke die Handhabe aber auf effektiv dringende Maßnahmen ein.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über Änderungsantrag Nr. 1 ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 7 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 43? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab: mit 19 Ja-Stimmen und 8 Enthaltungen genehmigt.

Art. 44

Regelung der Bauleistungen, Dienstleistungen und Lieferungen in Regie

1. *Die Bauarbeiten in Regie werden von den Führungskräften oder von den beauftragten Beamten/Beamtinnen angeordnet.*
2. *Die Genehmigung des Jahresprogramms der Bauarbeiten, Dienstleistungen und Lieferungen in Regie hat gleichzeitig die Genehmigung des Projektes zu Folge.*
3. *Für die Bauarbeiten in Regie, die nicht im Jahresprogramm enthalten sind, bedarf es bis zu einem Betrag von 200.000 Euro der vorherigen Genehmigung des Projektes und der entsprechenden Ausgabenverpflichtung durch die Führungskräfte oder den beauftragten Beamten/die beauftragte Beamtin.*
4. *Bei Bauarbeiten, Dienstleistungen und Lieferungen, deren Auftragswert weniger als 40.000 Euro beträgt, können die Vertragsbedingungen direkt mit einem einzigen Wirtschaftsteilnehmer ausgehandelt werden.*
5. *Beträgt oder übersteigt der Auftragswert der Bauarbeiten, Dienstleistungen und Lieferungen 40.000 Euro, so lädt der öffentliche Auftraggeber, falls er nicht von der Möglichkeit der Auslosung unter den interessierten Wirtschaftsteilnehmern laut Artikel 46 Gebrauch machen will, mindestens fünf Wirtschaftsteilnehmer ein, sofern es so viele qualifizierte Wirtschaftsteilnehmer gibt.*
6. *Der/Die einzige Verfahrensverantwortliche des öffentlichen Auftraggebers verfasst für äußerst dringende Bauleistungen, Lieferungen und Dienstleistungen einen Bericht, in welchem die Gründe und Ursachen der Dringlichkeit sowie die zu ihrer Beseitigung nötigen Maßnahmen angegeben werden. Der Bericht wird sofort dem Auftraggeber übermittelt, welcher die Maßnahmen einem oder mehreren Wirtschaftsteilnehmern seiner Wahl anvertraut. Der/Die einzige Verfahrensverantwortliche ordnet unverzüglich die Ausführung der nötigen und unentbehrlichen Maßnahmen an; er/sie verfasst innerhalb einer vom Auftraggeber angegebenen angemessenen Frist ein Projekt und übermittelt dasselbe sofort, versehen mit dem Bericht über die äußerste Dringlichkeit, dem Auftraggeber. Der Preis der angeordneten Leistungen wird einvernehmlich mit dem Auftragnehmer festgesetzt; falls es zu keiner vorherigen Vereinbarung kommt, werden die Preise vom/von der einzigen Verfahrensverantwortlichen und vom Auftragnehmer in einem kontradiktorischen Verfahren festgesetzt und vom Auftraggeber genehmigt. Die Genehmigung des Projektes und der Ausgabenverpflichtung wird für Maßnahmen mit einem Betrag über 200.000 Euro vom je nach Betrag zuständigen Organ vorgenommen. Falls das zuständige Organ des Auftraggebers eine Bauleistung, eine Lieferung oder eine Dienstleistung, die aus äußerst dringlichen Gründen durchgeführt wurde, nicht genehmigt, werden die Kosten für die durchgeführten Teilleistungen auf der Grundlage des angenommenen Angebots vergütet.*
7. *Für Ausgaben unter 40.000 Euro kann die Ausgabenzweckbindung für die in Regie auszuführenden Bauleistungen, Lieferungen und Dienstleistungen mit der Auszahlung zusammenfallen, sofern diese innerhalb desselben Haushaltsjahres erfolgt, in dem die Verbindlichkeit entstanden ist. Andernfalls wird die Ausgabenzweckbindung mit der Maßnahme zur Genehmigung der Programme und Projekte verfügt, unbeschadet der von Artikel 6 Absatz 13 des Landesgesetzes vom 22. Oktober 1993, Nr. 17, in geltender Fassung, für den Vertragsabschluss vorgesehenen Frist.*

8. Weitere Einzelheiten über die Ausführung der Bauleistungen, Lieferungen und Dienstleistungen in Regie werden mit Verordnung geregelt.

Art. 44

*Disciplina dei lavori,
servizi e forniture in economia*

1. I lavori in economia sono disposti dai direttori/dalle direttrici o dai funzionari incaricati/dalle funzionarie incaricate.
2. L'approvazione del programma annuale per i lavori, servizi e forniture in economia comporta la contestuale approvazione del progetto.
3. I lavori in economia non inseriti nel programma annuale sono soggetti all'approvazione preventiva del progetto e dell'impegno di spesa da parte dei direttori/delle direttrici o dei funzionari incaricati/delle funzionarie incaricate fino a un importo di 200.000 euro.
4. Qualora l'importo dei lavori, servizi e forniture sia inferiore a 40.000 euro, le condizioni del contratto possono essere trattate direttamente con un singolo operatore economico.
5. Qualora l'importo dei lavori servizi e forniture sia pari o superiore a 40.000 euro, l'amministrazione aggiudicatrice, se non intende avvalersi della facoltà del sorteggio tra gli operatori interessati prevista dall'articolo 46, invita almeno cinque operatori economici qualificati, se sussistono soggetti idonei in tal numero.
6. Per lavori, servizi e forniture di somma urgenza il/la responsabile unico/unica del procedimento dell'amministrazione aggiudicatrice redige una relazione, indicando i motivi dello stato d'urgenza, le cause che lo hanno provocato e gli interventi necessari per rimuoverlo. La relazione viene trasmessa immediatamente all'amministrazione aggiudicatrice, che affida gli interventi a uno o più operatori economici di propria scelta. Il/La responsabile unico/unica del procedimento ordina senza indugio l'esecuzione degli interventi necessari e indispensabili; inoltre, entro un congruo termine indicato dall'amministrazione aggiudicatrice, compila una perizia e la trasmette, unitamente alla relazione di somma urgenza, all'amministrazione aggiudicatrice. Il prezzo delle prestazioni ordinate è definito consensualmente con l'affidatario; in difetto di preventivo accordo i prezzi sono determinati in contraddittorio tra il/la responsabile unico/unica del procedimento e l'appaltatore e sono approvati dall'amministrazione aggiudicatrice. Per gli interventi di importo superiore a 200.000 euro, l'approvazione della perizia e dell'impegno di spesa è demandato all'organo di competenza per importo. Qualora un'opera o un lavoro, servizio o fornitura eseguiti per motivi di somma urgenza non ottengano l'approvazione del competente organo dell'amministrazione aggiudicatrice, si procede alla liquidazione delle spese relative alla parte realizzata sulla base dell'offerta accettata.
7. Per spese inferiori a 40.000 euro, l'impegno delle spese per lavori servizi e forniture da eseguire in economia può essere contestuale alla liquidazione, sempre che questa avvenga nello stesso esercizio finanziario nel quale è stata perfezionata l'obbligazione. Negli altri casi, l'impegno è disposto con il provvedimento di approvazione dei programmi, perizie e progetti, fermo restando il termine di cui all'articolo 6, comma 13, della legge provinciale 22 ottobre 1993, n. 17, e successive modifiche, per il perfezionamento dei contratti.
8. Ulteriori dettagli sull'esecuzione dei lavori, servizi e forniture in economia sono disciplinati con regolamento.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 19 Ja-Stimmen und 8 Enthaltungen genehmigt.

Art. 45

*Äußerst dringende Maßnahmen in den Bereichen hydrogeologische Nutzungsbeschränkung,
Erdbebenschutzvorschriften und Sicherung
von Schulgebäuden und Konservatorien*

1. Vorbehaltlich der Fälle, die von besonderen sektoriellen Bestimmungen geregelt sind, besteht bei Bauleistungen, deren Betrag unter dem EU-Schwellenwert liegt, eine äußerste Dringlichkeit, wenn die betroffene Körperschaft, nach einer entsprechenden Erhebung, Maßnahmen - auch an Anlagen, Einrichtungen und Ausstattungen - als unaufschiebbar erklärt, die folgenden Zwecken dienen:

- a) Sicherung der Gebäude von Schulen jeder Art und Stufe, Kindergärten, Kinderhorten und Konservatorien einschließlich der Errichtung neuer Bauwerke zum Ersatz von Bauten, die nicht den Anforderungen zum Schutz der Unversehrtheit und Gesundheit der Benutzer und Benutzerinnen entsprechen,
- b) Minderung der hydrogeologischen Gefahren oder Reduzierung des hydrogeologischen Risikos im Gebiet,
- c) Anpassung an die Erdbebenschutzvorschriften,
- d) Umweltschutz und Schutz des kulturellen Erbes.
2. Für die Maßnahmen laut Absatz 1 gelten, unter Beachtung des europäischen Wettbewerbsrechts, die Bestimmungen zur Vereinfachung der Verwaltungstätigkeit und zur Beschleunigung der Verfahren.
3. Bauleistungen, deren Betrag unter dem EU-Schwellenwert liegt, können unter Beachtung der Grundsätze der Transparenz, des Wettbewerbs und der Rotation vom/von der einzigen Verfahrensverantwortlichen des öffentlichen Auftraggebers vergeben werden, wobei mindestens zehn Wirtschaftsteilnehmer einzuladen sind.
4. Bauleistungen zur Sicherung von Schulgebäuden jeder Art und Stufe, Kindergärten, Kinderhorten und Konservatorien können unter Beachtung der Grundsätze der Transparenz, des Wettbewerbs und der Rotation vom/von der einzigen Verfahrensverantwortlichen unter 200.000 Euro direkt vergeben werden, wobei mindestens fünf Wirtschaftsteilnehmer einzuladen sind.

Art. 45

*Intervento di estrema urgenza in materia
di vincolo idrogeologico, di normativa antisismica
e di messa in sicurezza degli edifici scolastici
e dei conservatori di musica*

1. Fatti salvi i casi previsti da specifiche norme di settore, per i lavori di importo inferiore alla soglia comunitaria costituisce estrema urgenza la situazione in cui l'ente interessato, a seguito di apposita ricognizione, certifica come indifferibili gli interventi, anche su impianti, arredi e dotazioni funzionali, destinati:
- a) alla messa in sicurezza degli edifici scolastici di ogni ordine e grado, degli asili nido e dei conservatori di musica, comprese le nuove edificazioni sostitutive di manufatti non rispondenti ai requisiti di salvaguardia dell'incolumità e della salute dell'utenza;
- b) alla mitigazione dei pericoli idrogeologici o alla riduzione del rischio idrogeologico nel territorio;
- c) all'adeguamento alla normativa antisismica;
- d) alla tutela ambientale e del patrimonio culturale.
2. Agli interventi di cui al comma 1 si applicano le disposizioni di semplificazione amministrativa e accelerazione delle procedure, nel rispetto della normativa europea a tutela della concorrenza.
3. I lavori di importo inferiore alla soglia comunitaria possono essere affidati dall'amministrazione aggiudicatrice, a cura del/della responsabile unico/unica del procedimento, nel rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza e rotazione, con invito rivolto ad almeno dieci operatori economici.
4. Per i lavori di importo inferiore a 200.000 euro per la messa in sicurezza degli edifici scolastici di ogni ordine e grado, degli asili nido e dei conservatori di musica, è consentito l'affidamento diretto da parte del/della responsabile unico/unica del procedimento, purché nel rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza e rotazione, con invito rivolto ad almeno cinque operatori economici.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 12 Enthaltungen genehmigt.

Art. 46

Akkordaufträge

1. Bei Bauleistungen, Dienstleistungen und Lieferungen, die durch treuhänderischen Akkordauftrag zu vergeben sind, können die Verwaltungen Wirtschaftsteilnehmer mittels telematischer Bekanntmachung einladen, innerhalb einer bestimmten Frist ihr Interesse zu bekunden.

2. Haben mehrere Wirtschaftsteilnehmer angesichts der der Einladung beigelegten Unterlagen fristgerecht ihr Interesse bekundet, so können die Verwaltungen durch Auslosung unter den Wirtschaftsteilnehmern laut Absatz 1 den Zuschlag erteilen. Der Vertrag wird erst dann abgeschlossen, wenn überprüft wurde, ob der Zuschlagsempfänger die allgemeinen und besonderen Anforderungen erfüllt.

Art. 46

Appalti a cottimo

1. Per lavori, servizi e forniture da affidare mediante procedura di cottimo fiduciario, le amministrazioni possono invitare mediante avviso in via telematica gli operatori economici a manifestare interesse entro il termine indicato.

2. Qualora più operatori economici abbiano manifestato interesse nei termini e sulla base dei documenti allegati all'invito, le amministrazioni possono procedere all'aggiudicazione mediante sorteggio tra gli operatori economici di cui al comma 1. La stipulazione del contratto è subordinata alla verifica del possesso dei requisiti di ordine generale e speciale in capo all'aggiudicatario.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 12 Enthaltungen genehmigt.

9. Abschnitt

Ausführung

Art. 47

Baufaufträge

1. Die Verträge für öffentliche Bauaufträge können pauschal oder auf Maß oder zum Teil pauschal und zum Teil auf Maß abgeschlossen werden. Die entsprechende Entscheidung trifft der/die einzige Verfahrensverantwortliche.

Capo IX

Esecuzione

Art. 47

Appalti di lavori

1. I contratti per lavori pubblici possono essere stipulati a corpo o a misura ovvero parte a corpo e parte a misura. La relativa decisione spetta al/alla responsabile unico/unica del procedimento.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 12 Enthaltungen genehmigt.

Art. 48

Auftragsänderungen und Varianten

während der Vertragslaufzeit

1. In folgenden Fällen können ohne Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens gemäß der Richtlinie 2014/24/EU Aufträge und Rahmenabkommen geändert werden und Varianten während der Bauausführung vorgenommen werden:

a) wenn die Änderungen, unabhängig von ihrem Geldwert, in den ursprünglichen Auftragsunterlagen in Form von klar, präzise und eindeutig formulierten Überprüfungsklauseln, die auch Preisüberprüfungsklauseln beinhalten können, oder Optionen vorgesehen sind. Entsprechende Klauseln müssen Angaben zu Umfang und Art möglicher Änderungen oder Optionen sowie zu den Bedingungen enthalten, unter denen sie zur Anwendung gelangen können. Sie dürfen keine Änderungen oder Optionen vorsehen, die den Gesamtcharakter des Auftrags oder des Rahmenabkommens verändern würden,

b) bei zusätzlichen Bauleistungen, Dienstleistungen oder Lieferungen durch den ursprünglichen Auftragnehmer, die erforderlich geworden sind und nicht in den ursprünglichen Auftragsunterlagen vorgesehen waren, wenn ein Wechsel des Auftragnehmers aus wirtschaftlichen oder technischen Gründen wie die Austauschbarkeit oder Kompatibilität mit im Rahmen des ursprünglichen Vergabe-

verfahrens beschafften Ausrüstungsgegenständen, Dienstleistungen oder Anlagen nicht erfolgen kann und mit erheblichen Schwierigkeiten oder beträchtlichen Zusatzkosten für den öffentlichen Auftraggeber verbunden wäre; eine Preiserhöhung darf jedoch nicht mehr als 50 Prozent des Werts des ursprünglichen Auftrags betragen. Werden mehrere aufeinander folgende Änderungen vorgenommen, so gilt diese Beschränkung für den Wert jeder einzelnen Änderung. Solche aufeinander folgenden Änderungen dürfen nicht mit dem Ziel vorgenommen werden, die Richtlinie 2014/24/EU zu umgehen,

c) wenn alle der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- 1) die Änderung wurde erforderlich aufgrund von Umständen, die ein seiner Sorgfaltspflicht nachkommender öffentlicher Auftraggeber nicht vorhersehen konnte,
- 2) der Gesamtcharakter des Auftrags verändert sich aufgrund der Änderung nicht,
- 3) eine etwaige Preiserhöhung beträgt nicht mehr als 50 Prozent des Werts des ursprünglichen Auftrags oder des ursprünglichen Rahmenabkommens. Werden mehrere aufeinander folgende Änderungen vorgenommen, so gilt diese Beschränkung für den Wert jeder einzelnen Änderung. Solche aufeinander folgenden Änderungen dürfen nicht mit dem Ziel vorgenommen werden, die Richtlinie 2014/24/EU zu umgehen,

d) wenn ein neuer Auftragnehmer aus einem der folgenden Gründe den Auftragnehmer ersetzt, an den der öffentliche Auftraggeber den Auftrag ursprünglich vergeben hatte:

- 1) es besteht eine eindeutig formulierte Überprüfungsklausel oder Option gemäß Buchstabe a),
- 2) ein anderer Wirtschaftsteilnehmer, der die ursprünglich festgelegten qualitativen Eignungskriterien erfüllt, tritt im Zuge einer Unternehmensumstrukturierung – einschließlich Übernahme, Fusion, Erwerb oder Insolvenz – ganz oder teilweise an die Stelle des ursprünglichen Auftragnehmers, sofern dies keine weiteren wesentlichen Änderungen des Auftrags zur Folge hat und nicht dazu dient, die Anwendung der Richtlinie 2014/24/EU zu umgehen,
- 3) der öffentliche Auftraggeber übernimmt selbst die Verpflichtungen des Hauptauftragnehmers gegenüber seinen Unterauftragnehmern,

e) die Änderungen sind, unabhängig von ihrem Wert, nicht wesentlich im Sinne von Absatz 6.

2. Die öffentlichen Auftraggeber, die einen Auftrag in den Fällen laut Absatz 1 Buchstaben b) und c) geändert haben, veröffentlichen eine Bekanntmachung nach den von Artikel 5 Absatz 6 vorgesehenen Modalitäten.

3. Darüber hinaus können Aufträge auch ohne Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens gemäß der Richtlinie 2014/24/EU geändert werden, ohne dass überprüft werden muss, ob die in Absatz 6 Buchstaben a) bis d) genannten Bedingungen erfüllt sind, wenn der Wert der Änderung die beiden folgenden Werte nicht übersteigt:

a) die in Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU genannten Schwellenwerte und

b) 10 Prozent des ursprünglichen Auftragswerts bei Liefer- und Dienstleistungsaufträgen und 15 Prozent des ursprünglichen Auftragswerts bei Bauaufträgen.

4. Der Gesamtcharakter des Auftrags oder des Rahmenabkommens darf sich allerdings aufgrund der Änderung nicht verändern. Im Falle mehrerer aufeinander folgender Änderungen wird deren Wert auf der Grundlage des kumulierten Nettowerts der nachfolgenden Änderungen bestimmt.

5. Enthält der Vertrag eine Indexierungsklausel, so wird für die Berechnung des in Absatz 3 und Absatz 1 Buchstaben b) und c) genannten Preises der angepasste Preis als Referenzwert herangezogen.

6. Eine Änderung eines Auftrags oder eines Rahmenabkommens während der entsprechenden Laufzeit gilt als wesentlich im Sinne von Absatz 1 Buchstabe e), wenn sie dazu führt, dass sich der Auftrag oder das Rahmenabkommen erheblich von dem ursprünglich vergebenen Auftrag beziehungsweise vom ursprünglich abgeschlossenen Rahmenabkommen unterscheidet. Unbeschadet der Absätze 1, 2 und 3 ist eine Änderung in jedem Fall als wesentlich anzusehen, wenn eine oder mehrere der folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

a) mit der Änderung werden Bedingungen eingeführt, die, wenn sie für das ursprüngliche Vergabeverfahren gegolten hätten, die Zulassung anderer als der ursprünglich ausgewählten Bewerber oder die Annahme eines anderen als des ursprünglich angenommenen Angebots ermöglicht hätten oder das Interesse weiterer Teilnehmer am Vergabeverfahren geweckt hätten,

b) mit der Änderung wird das wirtschaftliche Gleichgewicht des Auftrags oder des Rahmenabkommens zugunsten des Auftragnehmers in einer Weise verschoben, die im ursprünglichen Auftrag oder im ursprünglichen Rahmenabkommen nicht vorgesehen war,

c) mit der Änderung wird der Umfang des Auftrags oder des Rahmenabkommens erheblich ausgeweitet,

d) ein neuer Auftragnehmer ersetzt den Auftragnehmer, an den der öffentliche Auftraggeber den Auftrag ursprünglich vergeben hatte, in anderen als den in Absatz 1 Buchstabe d) vorgesehenen Fällen.

7. Ein neues Vergabeverfahren gemäß der Richtlinie 2014/24/EU ist erforderlich bei anderen als den in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgesehenen Änderungen der Bestimmungen eines öffentlichen Auftrags oder eines Rahmenabkommens während der entsprechenden Laufzeit.

Art. 48

Modifiche e varianti di contratti

durante il periodo di validità

1. I contratti e gli accordi quadro possono essere modificati e sono ammesse varianti in corso d'opera senza una nuova procedura d'appalto a norma della direttiva 2014/24/UE nei casi seguenti:

a) se le modifiche, a prescindere dal loro valore monetario, sono state previste nei documenti di gara iniziali in clausole di revisione chiare, precise e inequivocabili, che possono comprendere anche clausole di revisione dei prezzi, o opzioni. Tali clausole fissano la portata e la natura di eventuali modifiche o opzioni, nonché le condizioni alle quali esse possono essere applicate. Esse non apportano modifiche o opzioni che avrebbero l'effetto di alterare la natura generale del contratto o dell'accordo quadro;

b) per lavori, servizi o forniture supplementari da parte del contraente originale che si sono resi necessari e non erano inclusi nell'appalto iniziale, ove un cambiamento del contraente risulti impraticabile per motivi economici o tecnici, quali il rispetto dei requisiti di intercambiabilità o interoperatività tra attrezzature, servizi o impianti esistenti forniti nell'ambito dell'appalto iniziale, e comporti per l'amministrazione aggiudicatrice notevoli disguidi o una consistente lievitazione dei costi; tuttavia, l'eventuale aumento di prezzo non deve eccedere il 50 per cento del valore del contratto iniziale. In caso di più modifiche successive, tale limitazione si applica al valore di ciascuna modifica. Tali modifiche successive non sono intese ad aggirare la direttiva 2014/24/UE;

c) ove siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

1) la necessità di modifica è determinata da circostanze che un'amministrazione aggiudicatrice diligente non ha potuto prevedere;

2) la modifica non altera la natura generale del contratto;

3) l'eventuale aumento di prezzo non è superiore al 50 per cento del valore del contratto iniziale o dell'accordo quadro. In caso di più modifiche successive, tale limitazione si applica al valore di ciascuna modifica. Tali modifiche successive non sono intese ad aggirare la direttiva 2014/24/UE;

d) se un nuovo contraente sostituisce quello a cui l'amministrazione aggiudicatrice aveva inizialmente aggiudicato l'appalto a causa di una delle seguenti circostanze:

1) una clausola o opzione di revisione inequivocabile in conformità della lettera a);

2) all'aggiudicatario iniziale succede, in via universale o parziale, a seguito di ristrutturazioni societarie, comprese rilevazioni, fusioni, acquisizione o insolvenza, un altro operatore economico che soddisfi i criteri di selezione qualitativa stabiliti inizialmente, purché ciò non implichi altre modifiche sostanziali al contratto e non sia finalizzato ad eludere l'applicazione della direttiva 2014/24/UE, o

3) nel caso in cui l'amministrazione aggiudicatrice stessa si assuma gli obblighi del contraente principale nei confronti dei suoi subappaltatori;

e) se le modifiche, a prescindere dal loro valore, non sono sostanziali ai sensi del comma 6.

2. Le amministrazioni aggiudicatrici che hanno modificato un contratto nelle situazioni di cui al comma 1, lettere b) e c), pubblicano un avviso con le modalità di cui all'articolo 5, comma 6.

3. Inoltre, e senza ulteriore bisogno di verificare se le condizioni di cui al comma 6, lettere da a) a d), sono rispettate, i contratti possono parimenti essere modificati senza necessità di una nuova procedura d'appalto a norma della direttiva 2014/24/UE, se il valore della modifica è al di sotto di entrambi i valori seguenti:

a) le soglie fissate all'articolo 4 della direttiva 2014/24/UE e

b) il 10 per cento del valore iniziale del contratto per i contratti di servizio e fornitura e il 15 per cento del valore iniziale del contratto per i contratti di lavori.

4. Tuttavia la modifica non può alterare la natura complessiva del contratto o accordo quadro. In caso di più modifiche successive, il valore è accertato sulla base del valore complessivo netto delle successive modifiche.

5. Ai fini del calcolo del prezzo di cui al comma 3 e al comma 1, lettere b) e c), il prezzo aggiornato è il valore di riferimento quando il contratto prevede una clausola di indicizzazione.

6. Una modifica di un contratto o di un accordo quadro durante il periodo della sua validità è considerata sostanziale ai sensi del comma 1, lettera e), quando muta sostanzialmente la natura del contratto o dell'accordo quadro rispetto a quello inizialmente concluso. In ogni caso, fatti salvi i commi 1, 2 e 3, una modifica è considerata sostanziale se sono soddisfatte una o più delle seguenti condizioni:

a) la modifica introduce condizioni che, se fossero state contenute nella procedura d'appalto iniziale, avrebbero consentito l'ammissione di candidati diversi da quelli inizialmente selezionati o l'accettazione di un'offerta diversa da quella inizialmente accettata, oppure avrebbero attirato ulteriori partecipanti alla procedura di aggiudicazione;

b) la modifica cambia l'equilibrio economico del contratto o dell'accordo quadro a favore dell'aggiudicatario in modo non previsto nel contratto iniziale o nell'accordo quadro;

c) la modifica estende notevolmente l'ambito di applicazione del contratto o dell'accordo quadro;

d) un nuovo contraente sostituisce quello cui l'amministrazione aggiudicatrice aveva inizialmente aggiudicato l'appalto in casi diversi da quelli previsti al comma 1, lettera d).

7. È richiesta una nuova procedura d'appalto in conformità della direttiva 2014/24/UE per le modifiche delle disposizioni di un contratto pubblico e di un accordo quadro durante il periodo della sua validità, diverse da quelle previste ai commi 1, 2 e 3.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Zu Beginn des Artikels 48 wird folgender Absatz eingefügt: '01. Um allzu häufige Varianten während der Bauausführung zu verhindern, werden die Vergabestellen dazu verpflichtet, vor allem in der Ausführungsphase genau zwischen wesentlichen und unwesentlichen Varianten zu unterscheiden; außerdem muss jede Variante, die während der Bauausführung erfolgt, auf angemessene Weise und ausschließlich mit unerwarteten und unvorhersehbaren Begebenheiten begründet und gerechtfertigt werden, wobei in jedem Fall die ordnungsgemäße Ermächtigung durch den einzigen Verfahrensverantwortlichen erforderlich und insbesondere der ersetzende Charakter genehmigter Varianten in Bezug auf alle Ermächtigungen und jegliche Bewilligungsakte zu berücksichtigen ist; dabei hat der öffentliche Auftraggeber stets die Möglichkeit, bei gleichzeitiger Gewährleistung der Qualität des Projektes und unbeschadet der Verantwortung des Projektanten im Falle von Planungsfehlern, den Vertrag aufzulösen, falls die Varianten im Vergleich zum ursprünglich vorgesehenen Betrag gewisse Schwellenwerte übersteigen. Erfolgt bei öffentlichen Aufträgen, die den vorgesehenen Schwellenwerten genau entsprechen bzw. diese übersteigen, keine oder eine verspätete Meldung der Varianten während der Bauausführung an die ANAC, kommen entsprechende Sanktionen zu Lasten der Vergabestellen zur Anwendung'."

"All'inizio dell'articolo 48 è inserito un nuovo comma 01: '01. Allo scopo di contenere il ricorso a variazioni progettuali in corso d'opera, viene fatto obbligo alle stazioni appaltanti di distinguere in modo dettagliato tra variazioni sostanziali e non sostanziali, in particolare nella fase esecutiva; Inoltre, ogni variazione in corso d'opera deve essere adeguatamente motivata e giustificata unicamente da condizioni impreviste e imprevedibili e, comunque, debitamente autorizzata dal responsabile unico del procedimento, con particolare riguardo all'effetto sostitutivo dell'approvazione della variazione rispetto a tutte le autorizzazioni e gli atti di assenso comunque denominati e assicurando sempre la possibilità, per l'amministrazione committente, di procedere alla risoluzione del contratto quando le variazioni superino determinate soglie rispetto all'importo originario, garantendo al contempo la qualità progettuale e la responsabilità del progettista in caso di errori di progettazione. Si prevede, altresì, l'applicazione di uno specifico regime sanzionatorio in capo alle stazioni appaltanti per la mancata o tardiva comunicazione all'ANAC delle variazioni in corso d'opera per gli appalti di importo pari o superiore alle soglie previste'."

Änderungsantrag Nr. 1.1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Zu Beginn des Artikels 48 wird folgender Absatz eingefügt: '01. Um allzu häufige Varianten zu verhindern, muss jede Variante, die während der Bauausführung erfolgt, auf angemessene Weise und ausschließlich mit unerwarteten und unvorhersehbaren Begebenheiten begründet und gerechtfertigt werden, wobei in jedem Fall die ordnungsgemäße Ermächtigung durch den einzigen Verfahrensverantwortlichen erforderlich und insbesondere der ersetzende Charakter genehmigter

Varianten in Bezug auf alle Ermächtigungen und jegliche Bewilligungsakte zu berücksichtigen ist; dabei hat der öffentliche Auftraggeber stets die Möglichkeit, bei gleichzeitiger Gewährleistung der Qualität des Projektes und unbeschadet der Verantwortung des Projektanten im Falle von Planungsfehlern, den Vertrag aufzulösen, falls die Varianten im Vergleich zum ursprünglich vorgesehenen Betrag gewisse Schwellenwerte übersteigen."

"All'inizio dell'articolo 48 è inserito il seguente comma: '01. Allo scopo di contenere il ricorso a variazioni progettuali, ogni variazione in corso d'opera deve essere adeguatamente motivata e giustificata unicamente da condizioni impreviste e imprevedibili e, comunque, debitamente autorizzata dal responsabile unico del procedimento, con particolare riguardo all'effetto sostitutivo dell'approvazione della variazione rispetto a tutte le autorizzazioni e gli atti di assenso comunque denominati e assicurando sempre la possibilità, per l'amministrazione committente, di procedere alla risoluzione del contratto quando le variazioni superino determinate soglie rispetto all'importo originario, garantendo al contempo la qualità progettuale e la responsabilità del progettista in caso di errori di progettazione'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 1 Buchstaben b und c). Die Angabe '50 Prozent' wird jeweils durch die Angabe '25 Prozent' ersetzt."

"Comma 1, lettere b) e c): La percentuale '50 per cento' è sostituita dalla percentuale '25 per cento'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 1 Buchstabe b). Die Wörter '50 Prozent' werden durch die Wörter '25 Prozent' ersetzt."

"Le parole '50 per cento' sono sostituite dalle parole '25 per cento'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Artikel 48 beinhaltet ein weiteres sehr wichtiges Thema. Es geht um die Varianten während der Vertragslaufzeit, um die famosen "varianti in corso d'opera". Wenn man einmal versteht, was italienweit mit den ganzen Varianten abgeht und dass 90 Prozent der Varianten mit dem in der Angebotsphase gewährten Preisabschlag identisch sind, dann wird einem bewusst, wozu die Varianteprojekte in sehr vielen Fällen dienen. Man kann es nicht generalisieren, denn es gibt natürlich auch Varianteprojekte, die berechtigt, ja sogar nötig sind, gerade wenn es bei geologischen Untersuchungen Überraschungen gibt, die man nicht vorhersehen konnte. Ich ziele mit meinem Änderungsantrag auf eine Präzisierung ab, die in dieser Form übrigens auch im römischen Ermächtigungsgesetz steht. Die Varianten sollen nicht so locker gehandhabt, sondern limitiert werden, wenn es ausschließlich um unerwartete und unvorhersehbare Gegebenheiten geht. Auf jeden Fall müssen sie vom Verfahrensverantwortlichen ordnungsgemäß ermächtigt werden. Der öffentliche Auftraggeber muss die Möglichkeit haben, den Vertrag aufzulösen, falls die Varianten im Vergleich zum Ursprungswert einen gewissen Prozentsatz übersteigen. In diesem Fall halte ich sie durchaus für gerechtfertigt. Man sollte das aber ein wenig einschränken. Ich habe mir die Statistiken angesehen. Bei Bauvorhaben in den Jahren 2003 bis 2008 fällt auf, dass das famose 6/5 in Südtirol bei 1.200 Bauprojekten 983 Mal zur Anwendung gekommen ist. Es gibt also bei den meisten Bauprojekten des Landes Änderungen. Bei der Berufsschule in der Romstraße gab es 13 Änderungen am Bauprojekt, und da kommen in einem natürlich schon Zweifel auf. Entweder war der Planer unfähig oder es ist etwas nicht mit rechten Dingen zugegangen. Aus diesem Grunde ersuche ich darum, den Änderungsantrag Nr. 1.1 anzunehmen, wo ich die Unterscheidung zwischen wesentlichen und unwesentlichen Varianten herausgenommen habe. Das muss nicht unbedingt im Gesetzestext stehen, sondern von Mal zu Mal vom Verfahrensverantwortlichen definiert werden. Ich habe auch den letzten Satz herausgenommen.

PRÄSIDENT: Bevor ich das Wort weitergebe, möchte ich Dr. Römig mit seinem Sohn aus Wien begrüßen und im Landtag willkommen heißen. Beide schreiben an einer Arbeit über den Autonomiekonvent und die Autonomie.

Kollege Pöder, bitte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Über welchen Autonomiekonvent? Gut, ist egal.

Zu meinem Änderungsantrag. Ich bin der Meinung, dass die Variantenmöglichkeit zu extensiv angelegt ist. Interessant ist, dass die fünfzig Prozent auf jeden einzelnen Betrag angewandt werden. Das halte ich schon für schwierig. Wenn es zehn Änderungen gibt, die in der Gesamtstamme 50 Prozent Preissteigerung insgesamt ausmachen würden, dann werden sie einzeln bewertet. Dann kann man die 50 Prozent von der Logik her auch übersteigen. Ich würde die 50 Prozent auf 25 Prozent absenken.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Kollege Pöder, diese Rechnung erschließt sich mir nicht. Ich habe zehn als Gesamtwert und fünf Einzelgewerke. Wenn man immer um 50 Prozent erhöht, dann wird aus zwei jedes Mal drei. Am Ende habe ich also fünfzehn.

Zu dem, was der Kollege Köllensperger gesagt hat. Der so geänderte Änderungsantrag kann selbstverständlich angenommen werden. Genauso ist es auch gedacht. Eine Variante muss wirklich begründet sein.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1.1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 24 Ja-Stimmen und 4 Enthaltungen genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 1 ist somit hinfällig.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 6 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 5 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 7 Enthaltungen abgelehnt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 48? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 9 Enthaltungen genehmigt.

Art. 49

Abrechnung der Bauarbeiten

1. Das Buchhaltungsregister der Bauarbeiten kann auf Einzelblättern erstellt werden, die mit jedem Baufortschritt zu Registern zu binden sind.
2. Für Bauarbeiten bis zu einem Betrag von 200.000 Euro kann vom Führen folgender Bücher abgesehen werden: Bautagebuch, Maßbuch der Bauarbeiten und Lieferungen, Buchhaltungsregister und Abriss des Buchhaltungsregisters. Auf jeden Fall kann vom Handbuch der Bauleitung und vom Zahlungsregister abgesehen werden.
3. Der/Die einzige Verfahrensverantwortliche legt fest, ob die Zahlungen nach Baufortschritten zu erfolgen haben, die alle zwei Monate für Verträge bis zu zwei Millionen Euro und alle drei Monate für Verträge über diesem Betrag anfallen müssen. Bei Weitervergaben und Unteraufträgen muss die Bezahlung der Subunternehmer oder Unterauftragnehmer gewährleistet werden.
4. Bei sofortiger Übergabe werden die Vorschusszahlungen für bereits ausgeführte Arbeiten gemäß den besonderen Vergabebedingungen geleistet, unabhängig vom Abschluss des Vertrags.
5. Sollte ein Vertragsabschluss nicht möglich sein, wird einzig und allein das Durchgeführte und zu den angebotenen Preisen Angenommene vergütet. Auf der Baustelle lagernde Materialien und Baustelleneinrichtungen können nur dann vergütet werden, wenn sie von der Bauleitung angenommen wurden. Der Unternehmer hat keinen Anspruch auf weitere Zahlungen oder Schadensvergütungen.

Art. 49

Contabilità dei lavori

1. Il registro di contabilità dei lavori può essere redatto su fogli singoli, da unirsi in fascicoli a ogni stato di avanzamento dei lavori.
2. Per lavori d'importo fino a 200.000 euro si può prescindere dalla tenuta dei seguenti documenti contabili: giornale dei lavori, libretti di misura dei lavori e delle provviste, registro di contabilità e sommario del registro di contabilità. Si può prescindere comunque dalla tenuta del manuale del direttore/della direttrice dei lavori e del registro dei pagamenti.
3. Il/La responsabile unico/unica del procedimento determina se i pagamenti avvengono per stati di avanzamento, che devono avere una frequenza bimensile per contratti fino a due milioni di euro e trimestrale per contratti di importo superiore. In caso di subappalto o subaffidamento deve essere garantito il pagamento degli operatori economici subappaltatori o subaffidatari.
4. Il pagamento degli acconti, in caso di consegna immediata, ha luogo in ragione delle parti di opere realizzate secondo quanto previsto nel capitolato speciale d'appalto indipendentemente dalla stipulazione del contratto.
5. Qualora non sia possibile stipulare il contratto, si provvede al pagamento unicamente di quanto eseguito e accettato ai prezzi dell'offerta. I materiali a piè d'opera o gli apprestamenti di cantiere possono essere pagati, solo se accettati dalla direzione lavori. L'impresa non ha titolo per richiedere ulteriori compensi o risarcimento danni.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Absatz 2 wird gestrichen."

"Uk cinna 2 è soppreso."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Pöder: "Absatz 3. Die Wörter 'zwei Monate' werden durch die Wörter '30 Tage' ersetzt."

"Comma 3. Le parole 'avere una frequenza bimensile' sono sostituite dalle parole 'avvenire ogni 30 giorni'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "Im Artikel 49, Absatz 3 des Landesgesetzentwurfes Nr. 57/15 'Bestimmungen über die öffentliche Auftragsvergabe' wird nach den Wörtern 'muss die' das Wort 'direkte' hinzugefügt."

"Nel comma 3 dell'articolo 49 del disegno di legge n. 57/15, recante 'Disposizioni sugli appalti pubblici', dopo la parola 'pagamento' è aggiunta la parola 'diretto'."

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Am Ende des Absatzes wird folgender Wortlaut hinzugefügt: ',wobei die Subunternehmer bzw. die Unterauftragnehmer, sofern es sich um Kleinstunternehmer oder kleine Unternehmer handelt, direkt bezahlt werden, ohne dass diese die Direktzahlung beantragen müssen'."

"Alla fine del comma è aggiunto il seguente testo: ', procedendo in ogni caso alla corresponsione diretta dei pagamenti ove il subappaltatore o il subaffidatario sia una microimpresa o una piccola impresa, senza la necessità che queste ultime facciano richiesta di pagamento diretto'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Hier geht es um die Abrechnung der Bauarbeiten. Ich schlage vor, den zweiten Absatz zu streichen. Derselbe sieht vor, dass für Bauarbeiten bis 200.000 Euro auf den Baustellen von der Führung und Dokumentation der Bücher abgesehen werden kann. Wenn das Bautagebuch und Buchhaltungsregister auf einer Baustelle abgeschafft werden, dann entgeht einem doch die Kontrolle auf einer Baustelle. Nachdem man als Vergabestelle das zahlen muss und ein Interesse haben sollte, die Dinge nicht doppelt zu zahlen, sollte zumindest eine vereinfachte Buchhaltung erhalten bleiben. Deshalb glaube ich, dass dieser Artikel nicht im Interesse der Vergabestellen ist, obwohl ich verstehen kann, dass es für kleine Baustellen vielleicht eine Erleichterung ist. Die Buchhaltung müssen sie aber sowieso führen.

Wichtiger ist aber der Änderungsantrag zu Artikel 49 Absatz 3. Hier geht es um die direkte Zahlung der Subunternehmer, und darüber wurde schon im Vorfeld ziemlich intensiv und medial diskutiert. Wir haben aber doch eine gute Einigung gefunden. Wir können nämlich davon ausgehen, dass mit dem Änderungsantrag des Landeshauptmannes festgeschrieben wird, dass eine direkte Zahlung der Subunternehmer sein wird. Ich hatte das in meinem Änderungsantrag nur auf Kleinst- und Kleinunternehmer bezogen. Der Änderungsantrag des Landeshauptmannes ist aber besser, da er sagt, dass die Subunternehmer generell direkt gezahlt werden. Ich ersuche also um eine getrennte Abstimmung in meinem Änderungsantrag mit der Nummer 4, und zwar folgendermaßen: Eine Abstimmung soll über den Satz "wobei die Subunternehmer, sofern es sich um Kleinst- und Kleinunternehmer handelt, direkt bezahlt werden" erfolgen. Dieser Teil soll abgelehnt werden, weil der Änderungsantrag des Landeshauptmannes weiter geht. Die zweite Abstimmung würde dann über den Passus "ohne dass diese die Direktzahlung beantragen müssen" erfolgen. Ich glaube, dass dies eine sinnvolle Präzisierung ist, die, soweit ich verstanden habe, eh schon geplant ist. Es ist aber immer besser, wenn man es explizit anführt, denn dann ist auch für die Vergabestellen klar, dass sie sich an diese Regel zu halten haben.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ich kann den Ausführungen des Kollegen Köllensperger zustimmen, möchte aber nochmals daran erinnern, dass die Landesverwaltung im Jahr 2013 die Direktzahlung der Subunternehmer als Pflicht für die Vergabestellen des Landes eingeführt hat. Es ist also nicht so, dass das eine Errungenschaft der letzten Tage ist. Die Gemeindeverwaltungen hatten diese Pflicht nicht. Jetzt führen wir es generell als Pflicht ein.

Zu Änderungsantrag Nr. 4. Wir können den Satz "ohne, dass die Direktzahlungen beantragt werden müssen" gerne aufnehmen, denn der verstärkt das noch einmal.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 7 Ja-Stimmen, 17 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 2 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und 11 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 26 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 4 (bis zum Wortlaut "bezahlt werden"). Ich eröffne die Abstimmung: mit 7 Ja-Stimmen, 28 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 4 (ab dem Wortlaut "ohne dass diese ..."): Ich eröffne die Abstimmung: mit 22 Ja-Stimmen und 7 Enthaltungen genehmigt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 49? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab: Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 4 Enthaltungen genehmigt.

Art. 50

Durchführung der Änderungen

1. Bei Bauvorhaben im Zuständigkeitsbereich des Landes werden die Änderungs- und Zusatzprojekte vom zuständigen Landesrat/von der zuständigen Landesrätin genehmigt, wenn die Ergänzungen und Änderungen insgesamt ein Fünftel des von der Landesregierung ursprünglich genehmigten Auftragsbetrages nicht überschreiten; überschreiten die Ergänzungen und Änderungen ein Fünftel, werden die genannten Projekte von der Landesregierung genehmigt.

Art. 50

Modalità di esecuzione delle varianti

1. Per i lavori della Provincia, le perizie tecniche e suppletive sono approvate dall'assessore/assessora competente, qualora le aggiunte e variazioni non superino complessivamente il quinto dell'importo iniziale del contratto dalla Giunta provinciale; se le aggiunte e le variazioni superano il quinto, la perizia tecnica e suppletiva è approvata dalla Giunta provinciale.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "In Artikel 50 Absatz 1 werden die Worte 'insgesamt ein Fünftel des von der Landesregierung ursprünglich genehmigten Auftragsbetrages nicht überschreiten' wie folgt ersetzt: 'insgesamt ein Fünftel des ursprünglich genehmigten Auftragsbetrages nicht überschreiten'."

"Nel comma 1 dell'articolo 50 le parole 'non superino complessivamente il quinto dell'importo iniziale del contratto dalla Giunta provinciale' sono sostituite da 'non superano complessivamente il quinto dell'importo iniziale del contratto'."

Herr Abgeordneter Köllensperger, Sie haben das Wort für die Erläuterung.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Hier geht es eigentlich nur um eine sprachliche Richtigstellung. Wir haben im Gesetzgebungsausschuss genehmigt, dass sich das Fünftel immer auf den ursprünglich genehmigten Auftragswert bezieht. Der Änderungsantrag sieht vor "insgesamt ein Fünftel des ursprünglich genehmigten Auftragsbetrages nicht überschreiten".

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Diese Änderung ist eine notwendige Nachbesserung. Dieser Artikel ist im Gesetzgebungsausschuss leider sprachlich nicht ganz sauber abgeändert worden.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Soweit ich verstehe, muss aufgrund des gestern genehmigten Änderungsantrages dieser Artikel angepasst werden. Ich beziehe mich auf die eingeführte Grenze.

PRÄSIDENT: Danke für den Hinweis.

Wir stimmen über den Änderungsantrag ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 26 Ja-Stimmen und 1 Nein-Stimme genehmigt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 50? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 8 Enthaltungen genehmigt.

Art. 51

Fertigstellung der Bauarbeiten

1. Bei Bauaufträgen bis zu insgesamt einer Million Euro kann in folgenden Fällen die Fertigstellung der Bauarbeiten den Unterauftragnehmern mittels Verhandlungsverfahren vergeben werden, sofern sie die entsprechenden Voraussetzungen besitzen und zumindest die Hälfte ihres Vertrags ausgeführt haben:

- a) Vertragsaufhebung zu Lasten des Auftragnehmers,
- b) Vertragsauflösung wegen eines gegen den Auftragnehmer behängenden Konkursverfahrens oder einer Zwangsliquidation im Verwaltungsweg desselben.

Art. 51

Completamento dei lavori

1. Per gli appalti di lavori fino a un importo totale non superiore a un milione di euro, il completamento dei lavori può essere affidato mediante procedura negoziata ai subappaltatori, qualora questi siano in possesso dei requisiti e abbiano eseguito almeno metà del proprio contratto, nei seguenti casi:

- a) risoluzione del contratto di appalto in danno dell'appaltatore;
- b) scioglimento del contratto per effetto del sopravvenuto fallimento dell'appaltatore o della liquidazione coatta amministrativa dello stesso.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 8 Enthaltungen genehmigt.

Art. 52

*Feststellungsprotokolle zum Zwecke
der vorgezogenen Übernahme*

1. Benötigt der Auftraggeber das Bauwerk oder das ausgeführte Bauvorhaben oder einen Teil des ausgeführten Werks oder Vorhabens vor der vollständigen Fertigstellung aller Bauarbeiten für dessen Nutzung oder Besetzung und ist diese Möglichkeit im Vertrag vorgesehen, so ist die vorgezogene Übernahme zulässig, sofern

- a) die Abnahme der Statik positiv ausgefallen ist,
- b) der einzige Verfahrensverantwortliche/die einzige Verfahrensverantwortliche die Bewohnbarkeitserklärung, die Benutzungsgenehmigung oder die Benützbarkeitsbescheinigung für das ausgeführte Bauwerk rechtzeitig angefordert hat,
- c) die erforderlichen Wasser-, Strom- und Kanalisationsanschlüsse an das öffentliche Netz durchgeführt worden sind,
- d) die in den besonderen Vergabebedingungen vorgesehenen Prüfungen und Proben durchgeführt worden sind,
- e) eine ausführliche Bestandsaufnahme der ausgeführten Bauarbeiten gemacht worden ist, die dem Übergabeprotokoll beizufügen ist.

2. Der Bauleiter/Die Bauleiterin prüft, ob die in Absatz 1 genannten Voraussetzungen gegeben sind, und führt die notwendigen Überprüfungen durch, um festzustellen, ob die Besetzung und Nutzung des Bauwerks oder des Bauvorhabens unter Gewährleistung der Sicherheit und ohne Hindernisse für den Auftraggeber sowie ohne Verletzung der vertraglichen Vereinbarungen möglich sind.

3. Der Bauleiter/Die Bauleiterin fasst ein Protokoll, das auch vom einzigen Verfahrensverantwortlichen/von der einzigen Verfahrensverantwortlichen unterzeichnet wird, in dem er die durchgeführten Überprüfungen und seine Schlussfolgerungen darlegt.

4. Die vorgezogene Übernahme hat keine Auswirkungen auf die endgültige Beurteilung der Bauarbeiten und auf sämtliche Fragen, die in diesem Zusammenhang auftreten können, sowie auf eine etwaige nachfolgende Haftung des Auftragnehmers.

Art. 52

*Verbali di accertamento ai fini
della presa in consegna anticipata*

1. Qualora l'amministrazione committente abbia necessità di occupare o utilizzare l'opera o il lavoro realizzato ovvero parte dell'opera o del lavoro realizzato prima della completa ultimazione dei lavori e tale eventualità sia stata prevista in contratto, può procedere alla presa in consegna anticipata a condizione che:

- a) sia stato eseguito con esito favorevole il collaudo statico;
- b) sia stato tempestivamente richiesto, a cura del responsabile unico del procedimento/della responsabile unica del procedimento, il certificato di abitabilità, il certificato di agibilità delle opere eseguite o la licenza d'uso;
- c) siano stati eseguiti i necessari allacciamenti idrici, elettrici e fognari alle reti dei pubblici servizi;
- d) siano state eseguite le prove previste dal capitolato speciale d'appalto;
- e) sia stato redatto apposito stato di consistenza dettagliato, da allegare al verbale di consegna del lavoro.

2. Il direttore/La direttrice dei lavori procede a verificare l'esistenza delle condizioni di cui al comma 1 nonché ad effettuare le necessarie constatazioni per accertare che l'occupazione e l'uso dell'opera o del lavoro sia possibile nei limiti di sicurezza e senza inconvenienti nei riguardi dell'amministrazione committente e senza ledere il contratto.

3. Il direttore/La direttrice redige un verbale, sottoscritto anche dal responsabile unico del procedimento/dalla responsabile unica del procedimento, contenente le constatazioni fatte e le conclusioni cui perviene.

4. La presa in consegna anticipata non incide sul giudizio definitivo sul lavoro e su tutte le questioni che possano sorgere al riguardo, e sulle eventuali e conseguenti responsabilità dell'appaltatore.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 8 Enthaltungen genehmigt.

Art. 53

Abnahme

1. Liegen besondere Erfordernisse vor, so kann ein außenstehendes Subjekt, das von einer Vergabestelle mit einer Abnahme betraut wurde, von derselben Vergabestelle mit begründeter Maßnahme mit einer weiteren Abnahme auch dann betraut werden, wenn nicht ein bestimmter Zeitraum vergangen ist.

Art. 53

Collaudo

1. Per particolari esigenze, con provvedimento motivato, un soggetto esterno che è stato incaricato di un collaudo da una stazione appaltante, può essere incaricato dalla medesima di un nuovo collaudo anche senza che sia trascorso un determinato lasso di tempo.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 11 Enthaltungen genehmigt.

Art. 54

In-House-Vergabe in besonderen Fällen

1. Der Auftrag, einen Teil der mit dem einheitlichen Abwasserdienst zusammenhängenden Dienste auszuführen, kann direkt an eine In-House-Gesellschaft vergeben werden, wenn diese mit der Verwaltung eines der in Südtirol bestehenden optimalen Einzugsgebiete beauftragt ist.

Art. 54

Affidamento in house in casi particolari

1. L'incarico di eseguire parte dei servizi connessi al servizio integrato di fognatura e depurazione può essere conferito direttamente a una società in house, se questa è incaricata della gestione del servizio in uno degli ambiti territoriali ottimali (ATO) della provincia.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 8 Enthaltungen genehmigt.

*10. Abschnitt
Soziale und andere besondere
Dienstleistungen*

Art. 55

Gegenstand und Anwendungsbereich

- 1. Die öffentlichen Aufträge für personenbezogene Dienstleistungen wie Dienstleistungen im Sozial-, Gesundheits-, Schul-, Kultur- und Bildungsbereich und in damit zusammenhängenden Bereichen sowie die öffentlichen Aufträge für Beherbergungs- und Gaststättendienstleistungen, Rettungsdienste und andere spezifische Dienstleistungen werden gemäß den Bestimmungen dieses Abschnittes vergeben.*
- 2. Die Aufträge laut Absatz 1 werden durch Bezugnahme auf spezifische Posten des Gemeinsamen Vokabulars für öffentliche Aufträge (CPV) identifiziert und sind im Verzeichnis laut Anhang XIV der Richtlinie 2014/24/EU angeführt.*
- 3. Angesichts der begrenzten grenzüberschreitenden Bedeutung der in diesem Abschnitt genannten Aufträge gilt für diese ein EU-Schwellenwert von mindestens 750.000 Euro, ohne Mehrwertsteuer.*

CAPO X

*Servizi sociali
e altri servizi specifici*

Art. 55

Oggetto e ambito di applicazione

- 1. Gli appalti pubblici di servizi alla persona, quali appalti di servizi sociali, sanitari, scolastici, culturali e connessi, nonché gli appalti pubblici di servizi alberghieri, di ristorazione, di soccorso e altri servizi specifici sono aggiudicati in conformità alle disposizioni del presente capo.*
- 2. Gli appalti di cui al comma 1 sono individuati mediante riferimento alle posizioni specifiche del Vocabolario comune per gli appalti pubblici (CPV) e sono riportati nell'elenco di cui all'allegato XIV della direttiva 2014/24/UE.*
- 3. Per gli appalti di cui al presente capo, in considerazione del limitato interesse transfrontaliero che rivestono, la soglia di rilevanza europea corrisponde a importi pari o superiori a 750.000 euro, calcolati al netto dell'IVA.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "Nach Artikel 55 Absatz 3 des Landesgesetzentwurfes Nr. 57/15 wird folgender Absatz 4 eingefügt: '4. Werden die Dienstleistungen laut Absatz 1 als nichtwirtschaftliche Dienstleistungen von allgemeinem Interesse qualifiziert, so fallen sie nicht unter den Geltungsbereich dieses Gesetzes'."

"Dopo il comma 3 dell'articolo 55 del disegno di legge provinciale n. 57/15 è aggiunto il seguente comma 4: '4. Qualora i servizi di cui al comma 1 siano qualificati come servizi non economici di interesse generale, essi non ricadono nell'ambito di applicazione della presente legge'."

Landeshauptmann Kompatscher, bitte.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Danke, Herr Präsident! Es kommen jetzt mehrere Änderungsanträge, auch zu den folgenden Artikeln. Es geht hier um den Bereich der Vergabe von Dienstleistungen, die an Personen erbracht werden. Ich möchte sämtliche Änderungsanträge in einem Mal erklären. Diese sind noch eingereicht worden, und zwar nach Treffen, die wir mit den Interessensvertretern der betroffenen Kategorien gehabt haben. Das schärft das noch einmal in die Richtung, dass man den besonderen Interessen und Bedürfnissen in diesem Bereich bei der Auswahl des Auftragnehmers Rechnung trägt. Es handelt sich also um Nachbesserungen.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Der Änderungsantrag Nr. 1 nimmt praktisch den zweiten Absatz des nächsten Artikels 56 her und zieht ihn vor. Das haben wir im

Gesetzgebungsausschuss auch kurz besprochen, und ich glaube, dass das korrekt ist. Dieser Absatz 2 gehört nämlich in den Anwendungsbereich. Ich teile auch den Sinn des Artikels.

Ich hätte allerdings noch eine Frage. Hier steht: "*Die öffentlichen Aufträge für Beherbergungs-, Gaststätten, Dienstleister, Rettungsdienste werden gemäß den Bestimmungen dieses Abschnittes vergeben.*" Auch das Weiße Kreuz? Ich habe hier Zweifel, da die sogenannten Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse nicht ausgeschrieben werden müssen. Eigentlich dürften Weißes Kreuz und Flugrettung also nicht ins Vergabegesetz fallen. Vielleicht kann ich eine kurze Klärung dieses Sachverhaltes erhalten.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Wir begrüßen es, dass mit diesen Änderungsanträgen auf die Sorgen der Anbieter im Sozialbereich eingegangen wird.

Ich möchte auch kurz eine Frage stellen. In welchem Zusammenhang stehen Gaststätten mit anderen sozialen Dienstleistungen? Ein "esercizio publico" hat natürlich eine öffentliche Funktion, aber das ist mir doch eine relativ weitläufige Definition.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Wir geben hier Text der Richtlinie wieder, was aber nicht bedeutet, dass wir die Rettungsdienste ausschreiben müssen.

Wir haben im Bereich der Gaststätten usw. letzthin sämtliche Aufträge an Sozialgenossenschaften vergeben haben. Wir betreiben ja nicht Hotels. Es geht hier um Heime und ähnliche Geschichten oder um Ausschank in Zusammenhang mit öffentlichen Diensten.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 27 Ja-Stimmen genehmigt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 55? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 27 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Art. 56

Grundsatz der freien Verwaltung

1. *Die öffentlichen Auftraggeber können die Dienstleistungen laut Artikel 57 frei in einer Weise organisieren, die nicht mit der Vergabe öffentlicher Aufträge verbunden ist, beispielsweise selbständig durch die Wahrnehmung der öffentlichen Aufgaben, durch die bloße Finanzierung der Dienste oder durch die Erteilung von Erlaubnissen und Ermächtigungen, ohne dass Beschränkungen oder Quoten vorgesehen werden, sofern solche Systeme ausreichend bekannt gemacht werden und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung entsprechen.*

2. *Werden genannte Dienstleistungen als nichtwirtschaftliche Dienstleistungen von allgemeinem Interesse qualifiziert, so fallen sie nicht unter den Geltungsbereich dieses Gesetzes.*

Art. 56

Principio di libera amministrazione

1. *Le amministrazioni aggiudicatrici sono libere di organizzare i servizi di cui all'articolo 57 attraverso modalità che non comportino la conclusione di appalti pubblici, a esempio autonomamente tramite l'espletamento di funzioni pubbliche, o il semplice finanziamento di servizi o la concessione di licenze e autorizzazioni, senza che vengano previsti limiti o quote, a condizione che tali sistemi assicurino una pubblicità sufficiente e rispettino i principi di trasparenza e di non discriminazione.*

2. *Qualora detti servizi siano qualificati come servizi non economici di interesse generale, essi non ricadono nell'ambito di applicazione della presente legge.*

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "Artikel 56 Absatz 1 erhält folgende Fassung: '1. Die öffentlichen Auftraggeber sind befugt, die Dienstleistungen laut Artikel 55 frei in einer Weise zu organisieren, die nicht mit der Vergabe öffentlicher Aufträge verbunden ist, beispielsweise durch die gesetzlich vorgesehene selbständige Wahrnehmung der öffentlichen Aufgaben, durch die bloße Finanzierung der Dienste oder durch die Erteilung von Erlaubnissen und Ermächtigungen, ohne dass Beschränkungen oder Quoten vorgesehen werden, sofern solche Systeme ausreichend bekannt gemacht werden und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung entsprechen'.

"Il comma 1 dell'articolo 56 è così sostituito: '1. Le amministrazioni aggiudicatrici hanno la facoltà di liberamente organizzare i servizi di cui all'articolo 55 attraverso modalità che non comportino la conclusione di appalti pubblici, ad esempio tramite l'espletamento autonomo delle funzioni pubbliche ai sensi di legge, o il semplice finanziamento di servizi o la concessione di licenze e autorizzazioni, senza che vengano previsti limiti o quote, a condizione che tali sistemi assicurino una pubblicità sufficiente e rispettino i principi di trasparenza e di non discriminazione'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "Artikel 56 Absatz 2 des Landesgesetzentwurfes Nr. 57/15 wird aufgehoben."

"Il comma 2 dell'articolo 56 del disegno di legge provinciale n. 57/15 è soppresso."

Wer möchte das Wort? Niemand. Dann stimmen wir über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 22 Ja-Stimmen und 6 Enthaltungen genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 24 Ja-Stimmen und 5 Enthaltungen genehmigt.

Art. 57

Vergabe von Aufträgen im Oberschwellenbereich

1. Die öffentlichen Auftraggeber, die einen Auftrag für Dienstleistungen laut diesem Abschnitt vergeben möchten, wenden bezüglich der Veröffentlichung der Bekanntmachungen die Bestimmungen nach Artikel 75 der Richtlinie 2014/24/EU an.
2. Die öffentlichen Auftraggeber organisieren die Vergabeverfahren mit dem Ziel der Vereinfachung und Reduzierung des Verwaltungsaufwands. Die Kosten für externe Dienstleister oder Servicestellen, deren sich die öffentlichen Auftraggeber bei der Vergabe von Aufträgen für soziale Dienstleistungen bedienen, dürfen ebenso wie etwaige Abschöpfungen zu Gunsten von Interessenvertretungen oder Verbraucherschutzorganisationen in keinem Fall auf die Wirtschaftsteilnehmer abgewälzt werden.
3. Die Auswahl der Dienstleister erfolgt auf der Grundlage des Angebots mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis unter vorrangiger Berücksichtigung von Qualitäts- und Nachhaltigkeitskriterien. Bei der Bewertung der Qualität berücksichtigen die öffentlichen Auftraggeber die spezifischen Bedürfnisse der Nutzerschaft, einschließlich sprachlicher Bedürfnisse, sowie Formen der Einbeziehung und Eigenverantwortung und den Aspekt der Innovation. Die öffentlichen Auftraggeber definieren weitere Zuschlagskriterien, auch unter Bezugnahme auf die Elemente der Lebenszykluskostenrechnung des Dienstes.
4. Die öffentlichen Auftraggeber können vorsehen, dass die Preis- oder Kostenkriterien eine reale Gewichtung von 20 Prozent nicht überschreiten dürfen. Den öffentlichen Auftraggebern ist es auch gestattet, das Kostenelement in Form von Festpreisen oder Festkosten auszuloben, auf deren Grundlage die Wirtschaftsteilnehmer nur mit Blick auf Qualitäts- und Nachhaltigkeitskriterien miteinander konkurrieren.

Art. 57

Aggiudicazione degli appalti sopra soglia

1. Le amministrazioni aggiudicatrici che intendono procedere all'aggiudicazione di appalti di servizi di cui al presente capo applicano le disposizioni dell'articolo 75 della direttiva 2014/24/UE in tema di pubblicazione degli avvisi e dei bandi.
2. Le amministrazioni aggiudicatrici organizzano le procedure di aggiudicazione perseguendo obiettivi di semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi. Le spese per prestatori di servizi o unità di servizio esterni, ai quali le amministrazioni aggiudicatrici si affidino per l'aggiudicazione di appalti di servizi sociali, e gli eventuali prelievi a favore di rappresentanze di categoria o associazioni di tutela dei consumatori non potranno in nessun caso essere scaricati sugli operatori economici.
3. La selezione dei prestatori è compiuta sulla base dell'offerta con il miglior rapporto qualità/prezzo, dando priorità a criteri qualitativi e di sostenibilità. Nella valutazione della qualità le amministrazioni aggiudicatrici considerano le esigenze specifiche degli utenti, comprese quelle linguistiche, le forme di coinvolgimento e di responsabilizzazione nonché i fattori di innovazione. Le amministrazioni definiscono ulteriori criteri di aggiudicazione facendo riferimento anche a elementi del costo del ciclo di vita del servizio.

4. Le amministrazioni aggiudicatrici possono riconoscere una ponderazione massima effettiva relativa ai criteri del prezzo o del costo mai superiore al 20 per cento. Le amministrazioni possono determinare l'elemento relativo al costo nella forma di un prezzo o costo fisso sulla base del quale gli operatori economici competono solo in base a criteri di qualità e sostenibilità delle offerte.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "Artikel 57 Absatz 1 erhält folgende Fassung: '1. Sofern und soweit die öffentlichen Auftraggeber nicht in der Lage sind, die Dienstleistungen nach Artikel 56 zu organisieren, vergeben sie dieselben nach den Bestimmungen dieses Abschnitts und wenden bezüglich der Veröffentlichung der Bekanntmachungen die Bestimmungen nach Artikel 75 der Richtlinie 2014/24/EU an'."

"Il comma 1 dell'articolo 57 è così sostituito: '1. Se e nella misura in cui le amministrazioni aggiudicatrici non sono in grado di organizzare i servizi a mente dell'articolo 56, procedono ad appaltare tali servizi ai sensi delle disposizioni del presente capo ed applicano le disposizioni dell'articolo 75 della direttiva 2014/24/UE in tema di pubblicazione degli avvisi e dei bandi'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "In Artikel 57 Absatz 2 ist nach den Worten 'mit dem Ziel der' das Wort 'größtmöglichen' eingefügt."

"Nel comma 2 dell'articoli 57 dopo le parole 'perseguingo obiettivi di' è inserita la parola 'massima'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "Artikel 57 Absatz 3 erhält folgende Fassung: '3. Die Auswahl der Dienstleister erfolgt auf der Grundlage des Angebots mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis unter vorrangiger Berücksichtigung von Qualitäts- und Nachhaltigkeitskriterien. Bei der Bewertung der Qualität berücksichtigen die öffentlichen Auftraggeber die spezifischen Bedürfnisse der Nutzerschaft, einschließlich sprachlicher Bedürfnisse, sowie Formen der Einbeziehung und Eigenverantwortung und den Aspekt der Innovation. Die öffentlichen Auftraggeber definieren weitere Zuschlagskriterien, auch unter Bezugnahme auf die Elemente der Lebenszykluskostenrechnung des Dienstes sowie auf dessen soziale Bedeutung'."

"Il comma 3 dell'articolo 57 è così sostituito: '3. La selezione dei prestatori è compiuta sulla base dell'offerta con il miglior rapporto qualità/prezzo, dando priorità a criteri qualitativi e di sostenibilità. Nella valutazione della qualità le amministrazioni aggiudicatrici considerano esigenze specifiche degli utenti, comprese quelle linguistiche, forme di coinvolgimento e di responsabilizzazione, nonché fattori di innovazione. Le amministrazioni definiscono ulteriori criteri di aggiudicazione, facendo riferimento anche a elementi del costo del ciclo di vita del servizio nonché alla rilevanza sociale dello stesso'."

Änderungsantrag Nr. 4, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "In Artikel 57 Absatz 4 ist nach den Wörtern '20 Prozent nicht überschreiten dürfen' der Satz 'Bei sozialen Dienstleistungen ist diese Obergrenze zwingend' eingefügt'."

"Nel comma 4 dell'articolo 57 dopo le parole 'costo mai superiore al 20 per cento' è inserita la frase 'in caso di servizi sociali tale limite massimo è obbligatorio'."

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 8 Enthaltungen genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 12 Enthaltungen genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 18 Ja-Stimmen und 10 Enthaltungen genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 4. Ich eröffne die Abstimmung: mit 20 Ja-Stimmen und 7 Enthaltungen genehmigt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 57? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 25 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen genehmigt.

Art. 58

Vergabe von Aufträgen im Unterschwellenbereich

1. Aufträge für Dienstleistungen laut diesem Abschnitt im Unterschwellenbereich können von den öffentlichen Auftraggebern folgendermaßen vergeben werden:

a) Abschluss des Vertrages direkt mit dem für geeignet erachteten Wirtschaftsteilnehmer, wenn der Vertragspreis unter 40.000 Euro liegt,

b) Abschluss des Vertrages nach vorherigem Wettbewerb mittels Einladung von mindestens drei frei ausgewählten Wirtschaftsteilnehmern, die ausreichende Gewähr für Qualitätsleistungen bieten und die nachweisen können, den mit dem Vertragsgegenstand verbundenen Bedürfnissen gerecht zu werden, wenn der Vertragswert unter 207.000 Euro liegt,

c) für Verträge mit einem Wert unter 750.000 Euro, Abschluss des Vertrages nach Durchführung eines Verhandlungsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung oder Veröffentlichung von Vorinformationen. In diesem Fall ermitteln die öffentlichen Auftraggeber die einzuladenden Wirtschaftsteilnehmer auf der Grundlage von am Markt bezogenen Informationen über die wirtschaftlichen-finanziellen und technisch-organisatorischen Qualifikationsmerkmale unter Beachtung der Grundsätze der Transparenz, des Wettbewerbs und der Rotation und sie wählen mindestens fünf Wirtschaftsteilnehmer aus, sofern es geeignete Subjekte in dieser Anzahl gibt. In jedem Fall muss die Anzahl der eingeladenen Bewerber ausreichen, um einen effektiven Wettbewerb zu gewährleisten.

2. Nach Abschluss des Verfahrens teilen die öffentlichen Auftraggeber das Ergebnis durch eine Vergabebekanntmachung mit, in der jene Informationen enthalten sind, die im Informationssystem für öffentliche Verträge enthalten sind oder die im von der Agentur ausgearbeiteten Vordruck enthalten sind.

Art. 58

Aggiudicazione degli appalti sotto soglia

1. Per gli appalti di servizi di cui al presente capo, di valore non superiore alla soglia di rilevanza europea, le amministrazioni aggiudicatrici possono procedere:

a) alla conclusione del contratto direttamente con l'operatore economico ritenuto idoneo, qualora l'importo contrattuale sia inferiore a 40.000 euro;

b) alla conclusione del contratto, previo confronto concorrenziale con invito rivolto ad almeno tre operatori economici, scelti discrezionalmente, che offrono sufficienti garanzie per prestazioni di qualità e in grado di soddisfare le esigenze connesse all'oggetto dell'appalto, qualora il valore del contratto sia inferiore a 207.000 euro;

c) alla conclusione del contratto, previo svolgimento di una procedura negoziata preceduta da pubblicazione o avviso di preinformazione, per contratti di valore inferiore a 750.000 euro. In questo caso le amministrazioni aggiudicatrici individuano gli operatori economici da invitare sulla base di informazioni riguardanti le caratteristiche di qualificazione economico-finanziaria e tecnico-organizzativa desunte dal mercato, nel rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza e rotazione, e selezionano almeno cinque operatori economici, se ci sono soggetti idonei in tal numero. In ogni caso il numero dei candidati invitati deve essere sufficiente a garantire una effettiva concorrenza.

2. A conclusione della procedura le amministrazioni aggiudicatrici rendono noto il relativo risultato mediante avviso di aggiudicazione con le informazioni richieste dal Sistema informativo contratti pubblici, oppure utilizzando la modulistica predisposta dall'Agenzia.

Änderungsantrag Nr. 1, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "Artikel 58 Absatz 1 Buchstabe

c) erhält folgende Fassung: 'c) für Verträge mit einem Wert unter 750.000 Euro, Abschluss des Vertrages nach Durchführung eines Verhandlungsverfahrens mit vorheriger Bekanntmachung oder Veröffentlichung von Vorinformationen. In diesem Fall ermitteln die öffentlichen Auftraggeber die einzuladenden Wirtschaftsteilnehmer auf der Grundlage von am Markt bezogenen Informationen über die wirtschaftlichen-finanziellen und technisch-organisatorischen Qualifikationsmerkmale unter Beachtung der Grundsätze der Transparenz, des Wettbewerbs und der Gleichbehandlung, und sie laden mindestens fünf Wirtschaftsteilnehmer ein, sofern es geeignete Subjekte in dieser Anzahl gibt'."

"La lettera c) del comma 1 dell'articolo 58 è così sostituita: 'c) alla conclusione del contratto, previo svolgimento di una procedura negoziata preceduta da pubblicazione o avviso di preinformazione, per contratti di valore inferiore a 750.000 euro. In questo caso le amministrazioni aggiudicatrici individuano gli operatori economici da invitare sulla base di informazioni riguardanti le caratteristiche di qualificazione economico-finanziaria e tecnico-organizzativa desunte dal mercato, nel rispetto dei principi di trasparenza, concorrenza e parità di trattamento, e invitano almeno cinque operatori economici, se ci sono soggetti idonei in tal numero'."

Änderungsantrag Nr. 2, eingebracht vom Abgeordneten Köllensperger: "Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt: '1-bis. Vor der Vergabe von Aufträgen für soziale Dienstleistungen im Unterschwellenbereich prüfen die öffentlichen Auftraggeber in transparenter, nachvollziehbarer und begründeter Weise, ob sich die betreffenden Dienstleistungen in einer Weise organisieren lassen, die nicht mit der Vergabe eines öffentlichen Auftrags nach den Bestimmungen dieses Kapitels einhergeht. Als soziale Dienstleistungen im Sinne dieses Kapitels gelten insbesondere Dienstleistungen, die von Menschen an Menschen im Rahmen der Kinder- und Jugend-

hilfe, der Familienhilfe, der Hilfe für ältere Menschen, der Hilfe für behinderte Menschen, der Hilfe für Menschen mit Migrationshintergrund, der Hilfe in besonderen Lebenslagen (z.B. Überschuldung, Wohnungslosigkeit, Haft) sowie der Gesundheitshilfe, selbige auch in ihren begleitenden und unterstützenden Aspekten zu den vorgenannten Bereichen, erbracht werden. Soziale Dienstleistungen, deren Wert den Schwellenwert nicht übersteigt, können von den öffentlichen Auftraggebern frei im Wege eines formlosen Verhandlungsverfahrens ohne Veröffentlichungspflichten an solche Wirtschaftsteilnehmer vergeben werden, die ausreichende Gewähr für eine qualitätsvolle Erbringung der jeweiligen Dienstleistung bieten und zugleich nachweisen können, durch die Art und Qualität der angebotenen Dienstleistung den Bedürfnissen und Präferenzen der betroffenen Nutzer in besonderer Weise gerecht zu werden. Zum Verhandlungsverfahren sind mindestens drei geeignet erscheinende Wirtschaftsteilnehmer einzuladen. In begründeten Ausnahmefällen können auch weniger als drei Wirtschaftsteilnehmer eingeladen werden."

"Dopo il comma 1 è aggiunto il seguente comma: '1-bis. Prima dell'aggiudicazione di appalti di servizi sociali sotto soglia, le amministrazioni aggiudicatrici verificano in modo trasparente, intelligibile e motivato la possibilità di organizzare i rispettivi servizi in modo tale che non debbano essere oggetto di aggiudicazione tramite appalto pubblico ai sensi del presente capo. Sono servizi sociali ai sensi della presente disposizione in particolare le prestazioni rese da persona a persona nell'ambito del sostegno a bambini e ragazzi, famiglie, persone anziane, disabili, immigrati e a persone in situazioni particolari (ad es. indebitamento eccessivo, senzatetto, reclusione), nonché nell'ambito dell'assistenza sanitaria, quest'ultima anche in affiancamento e sostegno ai settori prima citati. Le amministrazioni aggiudicatrici possono affidare liberamente i servizi sociali sotto soglia con una procedura negoziata informale senza obbligo di pubblicazione, agli operatori economici che offrono sufficienti garanzie per un servizio di qualità e che possono allo stesso tempo dimostrare di poter soddisfare, per tipologia e qualità della prestazione offerta, le esigenze e le preferenze degli utenti interessati. Alla procedura negoziata devono essere invitati almeno tre operatori economici che paiono idonei. In casi eccezionali debitamente giustificati possono essere invitati anche meno di tre operatori economici'."

Änderungsantrag Nr. 3, eingebracht von Landeshauptmann Kompatscher: "Der deutsche Wortlaut des Artikels 58 Absatz 2 erhält folgende Fassung: '2. Nach Abschluss des Verfahrens teilen die öffentlichen Auftraggeber das Ergebnis durch eine Vergabebekanntmachung mit, in der jene Informationen enthalten sind, die das Informationssystem für öffentliche Verträge vorgibt oder die im von der Agentur ausgearbeiteten Vordruck angeführt sind'."

"Il testo in lingua tedesca del comma 2 dell'articolo 58 è così sostituito: '2. Nach Abschluss des Verfahrens teilen die öffentlichen Auftraggeber das Ergebnis durch eine Vergabebekanntmachung mit, in der jene Informationen enthalten sind, die das Informationssystem für öffentliche Verträge vorgibt oder die im von der Agentur ausgearbeiteten Vordruck angeführt sind'."

Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Hier geht es um die Vergabe von Aufträgen im sozialen Sektor im unterschweligen Bereich. Unter 750.000 Euro macht uns die Europäische Richtlinie keine großen Vorschriften, was wir zu machen haben. Deshalb möchte ich einen neuen Absatz 1-bis einfügen, den ich so von den Sozialgenossenschaften übernommen habe. Er besagt, dass die Vergaben im unterschweligen Bereich nicht mit den Regeln eines öffentlichen Auftrages einhergehen, sondern dass die öffentlichen Auftraggeber den Auftrag frei im Wege eines formlosen Verhandlungsverfahrens ohne Veröffentlichungspflicht vergeben können. Ich glaube, dass formlose Verfahren den Sozialgenossenschaften zugute kommen würden.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Inhaltlich haben wir denselben Antrag gestellt. Der Unterschied ist, dass im Änderungsantrag des Kollegen Köllensperger die Aufzählung der Bereiche steht, die wir nicht für notwendig halten. Wir verweisen auf Anlage 14 der Richtlinie, in der alle Bereiche umfassend aufgezählt sind.

PRÄSIDENT: Wir stimmen über die Änderungsanträge ab.

Änderungsantrag Nr. 1. Ich eröffne die Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen und 11 Enthaltungen genehmigt.

Änderungsantrag Nr. 2. Ich eröffne die Abstimmung: mit 3 Ja-Stimmern, 16 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen abgelehnt.

Änderungsantrag Nr. 3. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 12 Enthaltungen genehmigt.

Wer möchte das Wort zu Artikel 58? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 19 Ja-Stimmen und 9 Enthaltungen genehmigt.

Art. 59

Vorbehaltene Aufträge

1. Die öffentlichen Auftraggeber, die Aufträge für Dienstleistungen im Gesundheits-, Sozial-, Bildungs- und Kulturbereich laut Artikel 77 der Richtlinie 2014/24/EU vergeben möchten, können das Recht zur Teilnahme an Vergabeverfahren Organisationen vorbehalten, die alle folgenden Voraussetzungen erfüllen:

a) ihr Ziel ist die Erfüllung einer Gemeinwohlaufgabe, die an die Erbringung der in diesem Absatz genannten Dienstleistungen geknüpft ist,

b) die Gewinne werden reinvestiert, um das Ziel der Organisation zu erreichen; etwaige Gewinnausschüttungen oder -zuweisungen beruhen auf partizipatorischen Überlegungen,

c) die Management- oder Eigentümerstruktur der Organisation, die den Auftrag ausführt, beruht auf dem Grundsatz der Beteiligung der Beschäftigten oder auf partizipatorischen Grundsätzen oder erfordert die aktive Mitwirkung der Beschäftigten, der Nutzerschaft oder der Interessenträger,

d) die Organisation hat vom jeweiligen öffentlichen Auftraggeber nach diesem Artikel in den letzten drei Jahren keinen Auftrag für die betreffenden Dienstleistungen erhalten.

2. Die Laufzeit eines gemäß diesem Artikel geschlossenen Vertrags darf drei Jahre nicht überschreiten.

3. Im Aufruf zum Wettbewerb wird auf Artikel 77 der Richtlinie 2014/24/EU Bezug genommen.

4. Die öffentlichen Auftraggeber, die Aufträge für Dienstleistungen ohne die Einschränkungen laut Absatz 1 vergeben möchten, können das Recht zur Teilnahme an Vergabeverfahren Sozialdiensten, die für die Arbeitsbeschäftigung zuständig sind, oder Wirtschaftsteilnehmern vorbehalten, deren Hauptzweck die soziale und berufliche Integration von Menschen mit Behinderungen oder von benachteiligten Personen ist, oder sie können bestimmen, dass solche Aufträge im Rahmen von Programmen mit geschützten Beschäftigungsverhältnissen durchgeführt werden, sofern mindestens 30 Prozent der Beschäftigten der Werkstätten, Wirtschaftsteilnehmer oder Programme Beschäftigte mit Behinderungen oder benachteiligte Beschäftigte sind. Im Aufruf zum Wettbewerb wird auf Artikel 20 der Richtlinie 2014/24/EU Bezug genommen.

Art. 59

Appalti riservati

1. Le amministrazioni aggiudicatrici che intendono procedere all'aggiudicazione di appalti di servizi nel settore sanitario, sociale, scolastico e culturale di cui all'articolo 77 della direttiva 2014/24/UE possono riservare il diritto di partecipare alle procedure di aggiudicazione a organizzazioni che soddisfino tutte le seguenti condizioni:

a) il loro obiettivo è il perseguimento di una missione di servizio pubblico legata alla prestazione dei servizi di cui al presente comma;

b) i profitti sono reinvestiti al fine di conseguire l'obiettivo dell'organizzazione; eventuali profitti sono distribuiti o redistribuiti sulla base di considerazioni partecipative;

c) le strutture di gestione o proprietà dell'organizzazione che esegue l'appalto sono basate su principi di azionariato dei dipendenti o partecipativi, ovvero richiedono la partecipazione attiva di dipendenti, utenti o soggetti interessati;

d) l'amministrazione aggiudicatrice interessata non ha aggiudicato all'organizzazione un appalto per i servizi in questione, a norma del presente articolo, negli ultimi tre anni.

2. La durata massima del contratto stipulato ai sensi del presente articolo non può superare i tre anni.

3. L'avviso di indizione di gara fa riferimento all'articolo 77 della direttiva 2014/24/UE.

4. Le amministrazioni aggiudicatrici che intendono procedere all'aggiudicazione di appalti di servizi, individuati senza le limitazioni di cui al comma 1, possono riservare il diritto di partecipare alle procedure a servizi sociali competenti per l'occupazione lavorativa e ad operatori economici il cui scopo principale sia l'integrazione sociale e professionale delle persone con disabilità o svantaggiate o possono riservarne l'esecuzione nel contesto di programmi di lavoro protetti, quando almeno il 30 per

cento delle persone occupate nei laboratori, presso gli operatori economici o nei programmi sia composto da lavoratori con disabilità o da lavoratori svantaggiati. L'avviso di indizione di gara fa riferimento all'articolo 20 della direttiva 2014/24/UE.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 18 Ja-Stimmen und 10 Enthaltungen genehmigt.

11. Abschnitt
Aufhebungen
Art. 60
Aufhebungen

1. Folgende Bestimmungen sind aufgehoben:

- a) das Landesgesetz vom 17. Juni 1998, Nr. 6, in geltender Fassung,
- b) die Artikel 6-bis, 6-ter, 6-quater, 6-quinquies und Artikel 28-bis Absatz 1 Buchstabe b) des Landesgesetzes vom 22. Oktober 1993, Nr. 17, in geltender Fassung,
- c) Artikel 11 des Landesgesetzes vom 27. Juli 2015, Nr. 9.

CAPO XI
Abrogazioni
Art. 60
Abrogazioni

1. Le seguenti disposizioni sono abrogate:

- a) la legge provinciale 17 giugno 1998, n. 6, e successive modifiche;
- b) gli articoli 6-bis, 6-ter, 6-quater, 6-quinquies e la lettera b) del comma 1 dell'articolo 28-bis della legge provinciale 22 ottobre 1993, n. 17, e successive modifiche;
- c) l'articolo 11 della legge provinciale 27 luglio 2015, n. 9.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 16 Ja-Stimmen und 12 Enthaltungen genehmigt.

Art. 61
Finanzbestimmung

1. Dieses Gesetz sieht keine zusätzlichen Ausgaben zu Lasten des Landeshaushaltes vor.

Art. 61
Disposizione finanziaria

1. La presente legge non comporta ulteriori oneri a carico del bilancio provinciale.

Gibt es Wortmeldungen? Keine. Dann stimmen wir darüber ab. Ich eröffne die Abstimmung: mit 18 Ja-Stimmen und 10 Enthaltungen genehmigt.

Wir sind bei den Stimmabgabeerklärungen? Wer möchte das Wort? Herr Abgeordneter Köllensperger, bitte.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Danke, Herr Präsident! Heute wurden doch einige Änderungen und Verbesserungen vorgenommen. Das Gesetz ging anfangs in die richtige Stoßrichtung, mit einigen Punkten, die man verbessern konnte. Mir lag viel an einer konsequenten Aufteilung in homogene Gewerke und in qualitatitve Lose. Dem wurde sowohl durch die Annahme eines Tagesordnungsantrages, als auch durch eine Änderung des Artikels 28 Rechnung getragen.

Nachhaltigkeit und soziale Kriterien sind weitere Anliegen meinerseits. Diese Punkte werden in den Durchführungsbestimmungen verankert, und deshalb ist auch das eine grundlegende Verbesserung.

Auch sehr begrüßen ist, dass die Varianten auf unvorhersehbare und unvorhergesehene Varianten beschränkt werden. Damit wird der Überhandnahme der Varianten in den letzten Jahren doch ein Riegel vorgeschoben. Eine grundlegende Verbesserung hat auch Artikel 49 Absatz 3 erfahren, der die direkte Zahlung der Subunternehmer betrifft. Ich glaube, dass dieses Gesetz aus der Sicht der Klein- und Mittelunternehmen zu einem guten Gesetz herangereift ist. Ein paar Wermutstropfen bleiben allerdings, die vor allem die Sozialklausel und die Sozi-

algenossenschaften betreffen. Man sieht, dass gewisse Stakeholder mehr politisches Gewicht haben. Ich bin der Meinung, dass man bei den Sozialklauseln doch etwas mehr machen könnte, nehme aber die technischen Begründungen, dass die staatlichen Bestimmungen sowieso greifen werden, zur Kenntnis. Auch das mit den Abschlussgründen nehme ich zur Kenntnis.

Wie gesagt, das Gesetz hat heute Verbesserungen in einem überraschenden Ausmaß erfahren, so, wie es in dieser Legislaturperiode noch bei keinem Gesetz geschehen ist. Ich kündige meine Zustimmung an, auch um der Landesregierung Anerkennung für die doch sehr konstruktive Zusammenarbeit zu zollen.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Wir müssen anerkennen, dass im Hinblick auf die Einbringung des Gesetzentwurfes wesentliche Fortschritte erzielt worden sind. Der Gesetzentwurf ist uns relativ kurzfristig zugestellt worden und ist in seiner Komplexität zum Teil schwere Kost, wenn man in diesem Sektor nicht beheimatet ist. Trotz der begleitenden Hearings hat es hier Aufklärungsbedarf gegeben. Es war wirklich schwierig, diese relativ starke Fülle von Informationen mit einer Vorwarnzeit von 4 Tagen zu bearbeiten. Wir müssen anerkennen, dass in diesen Tagen noch wesentliche Verbesserungen hinzugekommen sind und dass aus der Sicht der kleineren und mittleren Unternehmen nachgebessert wurde. Dies bringt ein Maß an Rechtssicherheit, das es in den letzten Jahren in dieser Form nicht gegeben hat. Anerkennenswert ist auch, dass die EU-Richtlinie relativ schnell übernommen wurde. Das ist eine erhöhte Wahrnehmungsfähigkeit auch in diesem Bereich. Der Abstimmungsprozess ist aus unserer Sicht sehr stark in Richtung kleine und mittlere Unternehmer und Handwerker gegangen. Hier hat es zweifellos ein Pressing und Lobbying gegeben, das sehr deutlich spürbar war. Auf der sozialen Ebene war es deutlich schwieriger, Grundprinzipien zu verankern, die aus unserer Sicht doch Aufnahme finden hätten können, ohne dass man sich deshalb allzusehr ins zivilrechtliche Wasser begeben hätte. Wir glauben, dass diese Seite ein wenig zu kurz gekommen ist. Im Bereich der sozialen Dienstleistungen ist anzuerkennen, dass die große Besorgnis der entsprechenden Träger abgebaut werden konnte. Das bietet Sozialgenossenschaften die Möglichkeit, kontinuierlich, längerfristig und mit einer größeren Finanzierungssicherheit zum Zuge zu kommen.

Insgesamt ist es ein Gesetz, das einen wesentlichen Punkt setzt. Wir würden uns wünschen, dass es bei anderen Gesetzen dieser Tragweite ein wenig mehr Vorwarnzeit gibt. Der Kollege Köllensperger hat sich in anerkennenswerter Art und Weise in diese Materie hineingekniet, aber auch für uns war es eine Orientierung. Wir werden dem Gesetz nicht rückhaltlos zustimmen, da die Punkte im sozialen Bereich noch ein wenig unterbelichtet sind. Insgesamt würden wir für eine wohlwollende Enthaltung plädieren.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Nicht alles an diesem Gesetz ist rund und optimal gelaufen. Es hätte ein wenig mehr Vorbereitung und weniger Zeitdruck gebraucht. Es handelt sich um ein Gesetz, das sich die Wirtschaft, aber auch Verbände gewünscht haben. Ich glaube, dass alle Betriebe zufrieden sind. Wenn der Kollege Heiss von Lobbyarbeit spricht, dann möchte ich das aus einem anderen Blickwinkel sehen, nämlich von der Seite der Mitarbeit und des Sich-Einbringens. Der Gesetzentwurf weist komplizierte Inhalte auf, die für uns nicht immer bis ins letzte Detail nachvollziehbar sind. Deshalb ist der Input, der von diesen Vereinen und Verbänden kommt, durchaus wichtig, hilfreich und auch erwünscht.

Die Zukunft wird zeigen, ob sich das Gesetz bewährt. Wir Freiheitlichen werden diesem Gesetz – das ist auch für mich ein Novum – zustimmen.

STEGER (SVP): Es war eine Gratwanderung, auszuloten, was in dieser komplexen Materie, die auf verschiedenen Ebenen normiert ist, möglich ist. Die Zuständigkeiten auf lokaler Ebene sind von Haus aus nicht allzu weitreichend. Ich glaube aber, dass die Bemühungen des Landshauptmannes und seiner Mannschaft wirklich darauf ausgerichtet waren, die Notwendigkeiten Südtirols zu berücksichtigen. Natürlich wird die Praxis zeigen, wie erfolgreich das Gesetz sein wird. Ich habe aber Hoffnung, dass dieses Gesetz hilft, die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes zu verbessern.

Herzstücke des Gesetzes sind die Artikel 27 und folgende in Bezug auf die Aufteilung in Lose und Werke, die es unseren Unternehmen im produzierenden und im Dienstleistungsbereich ermöglichen, sich am großen Topf der öffentlichen Ausschreibungen zu beteiligen und mit großen Playern am Wirtschaftsmarkt zu konkurrieren.

Was mich sehr freut, ist, dass es gelungen ist, auch im Bereich der sozialen Dienstleistungen Lösungen zu finden. Der letzte Bereich ist ja massiv vom Ursprungstext abgewichen, was heißt, dass man hier wirklich alles getan hat, um für die genossenschaftlich orientierten Unternehmen Sicherheit zu schaffen. Ich hoffe, dass wir nicht

allzu viele rechtliche Schwierigkeiten bekommen werden, denn immerhin handelt es sich um einen delikaten Bereich. Ich bin davon überzeugt, dass das Machbare getan worden ist. Deshalb wird die Südtiroler Volkspartei mit Überzeugung für dieses Gesetz stimmen.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Wir haben im Zuge der Diskussion bereits über den wirtschaftlichen Protektionismus gesprochen, der hier manches Mal angeprangert wurde. Es wurde richtigerweise gesagt, dass Protektionismus nicht immer etwas Schlechtes sein muss, wenn man darunter Schutz versteht. Manches Mal ist es aber ein schmaler Grat zwischen Protektionismus und dem, was man gemeinhin als Filz bezeichnet. Es muss auch die Möglichkeit geben, etwas Neues zuzulassen, im Sinne von Konkurrenz, die das Geschäft ja auch beleben kann.

Grundsätzlich werden aber die kleinen Wirtschaftsstrukturen in das Zentrum gestellt. Hier wird nicht ein Gesetz für einen einzelnen Betrieb geschneidert, sondern es sind die kleinen Kreisläufe, die in den Mittelpunkt gestellt werden sollen. Das ist absolut zu unterstützen.

Was die Frage der Korruption anbelangt, wird diese für Südtirol eine Herausforderung sein. Wir sind nicht die Insel der Seligen. Da wird in den nächsten Jahren einiges auf uns zukommen, gerade wenn es um öffentliche Aufträge geht. Man merkt, dass öffentliche Aufträge für die Betriebe wichtig sind. Die Südtiroler Wirtschaft hat sich in den letzten Jahren zu viel auf die Auftragsvergabe des Landes verlassen, ohne zu berücksichtigen, dass diese nicht das einzige Standbein eines Unternehmens sein kann. In diesem Sinne hat dieses Gesetz sehr viele wichtige Aspekte, wie wohl wir davor warnen, dass sehr genau darauf geachtet werden muss, wie der Bereich der Korruption gehandhabt wird.

Einen Satz erlaube ich mir noch zur Geschäftsordnung. Vielleicht könnte den Einbringern von Änderungsanträgen die Möglichkeit eingeräumt werden, nicht nur ein Mal das Wort zu ergreifen, sondern zwei Mal. Manches mal ergibt sich ja auch eine Frage an den Einbringer und laut Geschäftsordnung besteht nicht die Möglichkeit, auf diese Frage zu antworten. Das aber nur als Hinweis für die geplante Abänderung der Geschäftsordnung.

Wir werden uns der Stimme enthalten.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Ich glaube, dass wir wieder zu der Legislation, die unter der Amtszeit von Landesrat Kofler geherrscht hat, zurückkehren. Damals gab es diese Form der Protektion, allerdings mit anderen Parametern und nicht so sehr mit internen Regulierungsmaßnahmen. Jetzt schlägt das Pendel wieder mehr in Richtung Protektionismus aus, wobei ich nicht sage, dass das schlecht ist. Wir können wieder versuchen, mehr Aufträge im Land zu behalten. Vor allem aber wird es für unsere Betriebe leichter, öffentliche Aufträge zu erhalten. Die Handelskammer hat vor einigen Monaten die Zahlen bezüglich der Summe sämtlicher öffentlicher Aufträge veröffentlicht, die außerhalb des Landes gegangen sind. Diese wurde mit einem Drittel beziffert. Wenn das Gesetz dazu führt, dass wenigstens ein Teil davon mehr im Land bleibt, dann hat es ein Ziel schon erreicht. Ich hätte bei den Varianten noch einige Dinge verändert und nicht so viel Spielraum belassen. Wie gesagt, wir können mit diesem Gesetz wieder mehr unsere eigenen Betriebe unterstützen. Die Landesregierung hat ihre diesbezügliche Hausaufgabe durchaus gemacht, denn das Pendel schlug einmal in eine andere Richtung aus.

Nachdem einige Spielräume zu weit gefasst sind, werde ich mich der Stimme enthalten.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ich bedanke mich bei Ihnen allen für die konstruktive Zusammenarbeit. Ich habe die Kritik, dass man etwas mehr Zeit haben hätte sollen, durchaus zur Kenntnis genommen. Wir werden uns bemühen, in dieser Hinsicht in Zukunft etwas besser zu arbeiten. Trotzdem glaube ich, dass es gelungen ist, einen sehr guten Gesetzestext auf den Weg zu bringen. Ich bedanke mich in besonderer Weise bei meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und darf einen besonders hervorheben, nämlich Dr. Thomas Mathà, der diesen ganzen Prozess geleitet hat. Es hat über 70 Treffen mit Sozialpartnern und Interessensgruppierungen gegeben. Es hat wirklich eine sehr umfangreiche Vorarbeit gegeben. Ein weiterer Dank gilt auch den Sozialpartnern, die sich hier eingebracht haben. Ich hoffe, dass dieses Gesetz eine positive Wirkung entfalten wird. Aus Sicht der Wirtschaftsteilnehmer und Anbieter werden auch künftig immer wieder Falsche den Auftrag erhalten. Schließlich erhält immer nur ein Wirtschaftsteilnehmer den Auftrag. Wir müssen das objektiv begleiten, wobei ein Monitoring angesagt ist. Jetzt geht es erst richtig los. Die Arbeit für das Vademecum, für die Anwendungsrichtlinien und Durchführungsbestimmungen ist bereits im Gange. Jetzt heißt es Ärmel hochkrepeln, denn die Voraussetzungen sind geschaffen.

PRÄSIDENT: Wir kommen zur Schlussabstimmung. Ich eröffne die Abstimmung: mit 18 Ja-Stimmen und 10 Enthaltungen genehmigt.

Die Sitzung ist unterbrochen.

ORE 12.57 UHR

ORE 14.36 UHR

(Namensaufruf - appello nominale)

PRÄSIDENT: Die Sitzung ist wieder aufgenommen.

Punkt 268 der Tagesordnung: *Landesgesetzentwurf Nr. 60/15: "Bestimmungen zum Flughafen Bozen."*

Punto 268) dell'ordine del giorno: *Disegno di legge provinciale n. 60/15: "Norme sull'aeroporto di Bolzano."*

Landeshauptmann Kompatscher, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Danke, Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Ich denke, der Text des Flughafengesetzes selbst bedarf jetzt keiner großen Erläuterung. Aber bevor ich ganz kurz etwas zum Gesetz sage, darf ich Sie an dieser Stelle informieren, dass ich eine Volksbefragung beantragen werde. Bevor also das Gesetz zur Endabstimmung kommen wird - das ist jetzt nicht gerade überraschend -, beantrage ich, es einer Volksbefragung zu unterziehen, wie es im Artikel 16 des Landesgesetzes vom 18. November 2005, Nr. 11 vorgesehen ist. So ist der entsprechende Antrag auch in schriftlicher Form beim Präsidium hinterlegt. Nach der Artikeldebatte - sofern wir dazu kommen, auch hier ist der Landtag souverän -, sollten wir also nicht zu einer Schlussabstimmung schreiten, sondern im Sinne des Artikels 16 des Landesgesetzes Nr. 11 von 2005 eine Volksbefragung durchführen.

PRÄSIDENT: Der Antrag ist angenommen.

Kollege Dello Sbarba, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Ieri ho sentito alcuni colleghi del Suo partito, che parlavano di un ordine del giorno, volevo chiedere come avviene tecnicamente questa decisione che è la prima volta che prendiamo.

PRÄSIDENT: Sie haben Recht. Da es das Gesetz noch nicht lange gibt und in dieser Form auch noch nicht x-mal zur Anwendung gekommen ist, möchte ich die Vorgangsweise kurz erläutern. Landeshauptmann Kompatscher hat richtigerweise bereits unterstrichen, dass der Landtag souverän ist. Wenn wir bis Artikel 6 kommen, dann wird der Antrag von Landeshauptmann Kompatscher angenommen und eine Abstimmung für das Referendum abgehalten. Daraufhin wird die Behandlung des Gesetzentwurfes ausgesetzt. Je nachdem, wie das Referendum ausgeht, wird das Gesetz weiter behandelt. Wenn das Plenum bzw. die Aula dagegen ist, wird zur Stimmabgabeerklärung und zur Schlussabstimmung fortgeschritten. Das ist die Vorgangsweise. Ich möchte noch unterstreichen, dass 18 Ja-Stimmen - das heißt die absolute Mehrheit der Aula - notwendig sind. Das sind die Rahmenbedingungen und in diese Richtung ist der Antrag von Landeshauptmann Kompatscher zu verstehen. Einverstanden? Ist das soweit geklärt?

Kollege Pöder, bitte.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Soweit ich mich erinnere, sieht das entsprechende Volksabstimmungsgesetz nicht zwingend vor, dass ein solcher Antrag unmittelbar vor der Schlussabstimmung abgestimmt werden kann. Soweit ich das verstehe, kann es zu jedem Zeitpunkt bei der Behandlung eines Gesetzes gemacht werden.

PRÄSIDENT: Kollege Pöder, Sie haben grundsätzlich Recht. Es steht nirgends explizit geschrieben, nur ist es rein von der Logik her schon der richtige Weg, weil wir danach wissen, worüber wir abstimmen. Wenn wir keinen Text haben, können wir zwar annehmen, dass es dieser Text sein wird und über die Annahme abstimmen. Wenn wir allerdings so - wie vorgeschlagen - vorgehen, haben wir einen konkreten Text und wissen, worüber wir abstimmen. Das ist jetzt die Logik, warum ich so vorgehen würde. Wenn Sie es allerdings anders wünschen, ist das auch kein Problem. Sind Sie damit einverstanden? Danke schön. Dann fahren wir mit der von mir vorgeschlagenen Vorgehensweise fort.

Landeshauptmann Kompatscher verzichtet auf die Verlesung des Begleitberichtes.

BEGLEITBERICHT/RELAZIONE ACCOMPAGNATORIA

Sehr geehrte Abgeordnete,

Mit dem Landesgesetzentwurf „Bestimmungen zum Flughafen Bozen“ soll ein klarer Rahmen geschaffen werden, auf dessen Grundlage sich der Flughafen Bozen im Interesse der Allgemeinheit zu einem effizienten Regionalflughafen entwickeln kann.

Das von der Südtiroler Landesregierung verabschiedete Entwicklungskonzept für den Flughafen Bozen legt den strategischen Rahmen für den Flughafen Bozen fest und zeigt die dafür notwendigen Maßnahmen auf. Mit diesem Gesetzesentwurf werden klare Ziele und Grenzen gesetzt, welche die weitere Entwicklung des Flughafens Bozen regeln.

Werden die Vorgaben nicht erfüllt, ist die Südtiroler Landesregierung verpflichtet, die öffentliche Finanzierung des Flughafens Bozen einzustellen.

Artikel 1

Artikel 1 beschreibt das öffentliche Interesse und das Ziel dieses Landesgesetzentwurfs.

Der Flughafen Bozen soll so gut wie möglich die Erreichbarkeit Südtirols verbessern. Dafür sind organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich.

Nach einer regionalwirtschaftlichen Analyse der GAW - Gesellschaft für Angewandte Wirtschaftsforschung mbH von Februar/März 2015 ist ein beachtlicher positiver Effekt auf das Regionalprodukt Südtirols allein schon dann zu erwarten, wenn dank besserer Fluganbindung die Zahl der Nächtigungen steigt.

Bei einer Passagierzahl von ca. 140.000 pro Jahr ergäbe sich ein regionalwirtschaftliches Plus von bis zu 13,6 Millionen Euro, bei ca. 250.000 Passagieren pro Jahr wäre mit bis zu 33,4 Millionen Euro zu rechnen und bei ca. 330.000 Passagieren pro Jahr ergäben die Berechnungen bis zu 45,3 Millionen Euro. Aufgrund dieser Zahlen ist mit einer zusätzlichen regionalen Beschäftigung im Ausmaß von 166 bis 757 Vollzeit Arbeitsplätzen zu rechnen.

Durch gute Flugverbindungen kann der Flughafen Bozen nicht nur einen Beitrag zu einer nachhaltigen positiven wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes leisten, sondern auch den kulturellen und gesellschaftlichen Austausch dadurch fördern, dass Südtirol besser zu erreichen ist.

Das Segment der Kurzurlauberinnen und -urlauber aus weiter entfernten Herkunftsgebieten wird immer größer; es liegt auf der Hand, dass die Internationalisierung weiterhin gefördert werden muss. In diesem Sinne ist der Flughafen Bozen eine langfristige strategische Investition zugunsten der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung Südtirols. Die Finanzierung des Flughafens aus öffentlichen Mitteln ist daher gerechtfertigt.

Mit diesem Landesgesetzentwurf werden die Entwicklungsziele im Sinne des öffentlichen Interesses festgelegt sowie eine Obergrenze für die öffentliche Finanzierung des Flughafens.

Artikel 2

Artikel 2 nimmt Bezug auf das von der Südtiroler Landesregierung genehmigte Entwicklungskonzept für den Flughafen Bozen, das die strategische Ausrichtung und die notwendigen Maßnahmen festlegt.

Im Sinne des öffentlichen Interesses müssen am Flughafen Bozen höhere Passagierzahlen erreicht werden. Dazu sind laut strategischem Entwicklungskonzept eine Verlängerung und sicherheitstechnische Anpassungen der Start- und Landebahn sowie verschiedene Verbesserungen der bestehenden Infrastruktur notwendig.

Bis zu einer Passagierzahl von ca. 300.000 Personen pro Jahr kann sich der Flughafen Bozen dann ohne weitere größere Investitionen entwickeln. Fachleute gehen davon aus, dass diese

Passagierzahl innerhalb von 10 Jahren erreicht werden kann. Dazu sind entscheidende Verbesserungen in den Bereichen Aviation, Technik und Organisation notwendig. Sollte eine Passagierzahl von 250.000 Passagieren pro Jahr überschritten werden, muss der Flughafenbetreiber einen neuen Masterplan erstellen, den die ENAC genehmigen muss.

Nachdem in erster Linie die Passagierzahl für einen positiven regionalwirtschaftlichen Effekt entscheidend ist, sieht der Gesetzentwurf in Absatz I eine Mindestpassagierzahl vor, die erreicht werden muss.

Diese Mindestzahl an Passagieren beträgt ab dem Jahr 2022 170.000 Passagiere pro Jahr.

Sollte diese Passagierzahl nicht erreicht werden, dann gilt das Ziel eines „effizienten Regionalflughafens“ als verfehlt, und die Landesregierung ist im Sinne von Artikel 4 verpflichtet, die öffentliche Finanzierung des Flughafens Bozen einzustellen.

Kurz gesagt würde dem Flughafen Bozen mit diesem Gesetz die Chance gegeben, bis zum Jahr 2022 auf ein Ziel hinzuarbeiten, das verschiedene Fachleute für realistisch halten.

Technisch gesehen kann der Flughafen Bozen in keinem Fall über die Flughafenkategorie 2C hinauswachsen. Da es dazu in der Vergangenheit immer wieder unterschiedliche Ansichten gab, wird im Absatz 3 festgehalten, dass der Flughafen Bozen die Flughafenkategorie 2C nicht überschreiten darf. Die maximale Pistenlänge in dieser Kategorie beträgt für den Flughafen Bozen 1.462 Meter. Zudem muss die Sicherheitsfläche asphaltiert werden; dadurch wird die Asphaltfläche insgesamt 1.999 Meter lang.

Artikel 3

Artikel 3 legt die Obergrenze für die jährliche öffentliche Finanzierung des Flughafens durch das Land Südtirol fest. Das Land Südtirol kann, unter Beachtung der einschlägigen Bestimmungen, den laufenden Betrieb des Flughafens Bozen, einschließlich der Kosten für Flugverbindungen und Investitionen, jährlich mit bis zu 2,5 Millionen Euro ohne steuerliche Abgaben und, ab dem Jahr 2022, mit bis zu 1,5 Millionen Euro ohne steuerliche Abgaben, unterstützen. Um diese Finanzierungen zu erhalten, muss der Flughafenbetreiber ein Jahresprogramm vorlegen, das die Landesregierung genehmigen muss. Zudem ist die Landesregierung verpflichtet, einen jährlichen Tätigkeitsbericht zum Flughafen vorzulegen.

Artikel 4

Artikel 4 legt fest, in welchem Fall das Land Südtirol die öffentliche Finanzierung des Flughafenbetriebs einstellt.

Artikel 5

Nach Artikel 5 sind keine zusätzlichen Ausgaben zu Lasten des Landeshaushaltes für 2015 erforderlich.

Die Ausgaben ab 2017 und der folgenden Finanzjahre müssen im Rahmen des im Artikel 3 vorgesehenen Höchstmaßes festgelegt werden.

Artikel 6

Artikel 6 weist auf die erforderliche Notifizierung des Landesgesetzes zum Flughafen an die Europäische Kommission hin.

Ich bitte die Abgeordneten, diesen Gesetzentwurf zu genehmigen.

Gentili Signore e Signori Consiglieri,

Con la proposta di legge provinciale "Norme sull'aeroporto di Bolzano" si intende proporre un quadro chiaro per lo sviluppo dell'aeroporto di Bolzano, con l'obiettivo di creare, nell'interesse della collettività, un efficiente aeroporto regionale per l'Alto Adige.

Il piano di sviluppo per l'aeroporto di Bolzano approvato dalla Giunta provinciale presenta il quadro strategico per l'aeroporto di Bolzano e illustra le misure necessarie per la sua realizzazione. Con la presente proposta di legge provinciale sono definiti obiettivi e limiti chiari che regolano il futuro sviluppo dell'aeroporto di Bolzano.

Qualora non fossero realizzati gli obiettivi previsti, la Giunta provinciale è obbligata a sospendere il finanziamento dell'aeroporto di Bolzano.

Articolo 1

L'articolo 1 descrive l'interesse pubblico e l'obiettivo del presente disegno di legge.

L'aeroporto di Bolzano può agevolare, per quanto possibile, l'accessibilità dell'Alto Adige. Il presupposto necessario a tal fine sono alcuni adeguamenti organizzativi e delle infrastrutture.

Da un'analisi dell'economia regionale condotta dalla "GAW-Gesellschaft für Angewandte Wirtschaftsforschung mbH" a febbraio/marzo 2015, si prevedono considerevoli effetti positivi sul prodotto regionale dell'Alto Adige già solo in termini di aumento dei pernottamenti dovuti al maggior numero di passeggeri attesi con i migliori collegamenti aerei.

Un volume annuo di ca. 140.000 passeggeri porterebbe ad una crescita economica regionale fino a 13,6 milioni di euro; con ca. 250.000 passeggeri all'anno la crescita arriverebbe fino a 33,4 milioni di euro, mentre si stima che con ca. 330.000 passeggeri annui si potrebbero raggiungere anche i 45,3 milioni di euro. In base a questi dati si prevede un aumento dell'occupazione regionale da un minimo di 166 fino ad un massimo di 757 posti di lavoro a tempo pieno.

Attraverso buoni collegamenti aerei l'aeroporto di Bolzano contribuisce, non solo a un continuo sviluppo economico positivo della nostra Provincia, ma favorisce anche lo scambio culturale e sociale dovuto alla migliore accessibilità dell'Alto Adige.

Di fronte ad un continuo aumento di turisti a ridotta permanenza, provenienti da regioni molto distanti, e all'evidente necessità di promuovere ulteriormente l'internazionalizzazione, l'aeroporto di Bolzano rappresenta un investimento strategico a lungo termine per uno sviluppo economico e sociale positivo dell'Alto Adige. Il finanziamento dell'aeroporto di Bolzano con risorse pubbliche è pertanto giustificato.

Con la presente proposta di legge vengono definiti gli obiettivi di sviluppo ai fini dell'interesse pubblico e viene stabilito il limite massimo del finanziamento pubblico dell'aeroporto.

Articolo 2

L'articolo 2 fa riferimento al piano di sviluppo per l'aeroporto di Bolzano approvato dalla Giunta provinciale. Il piano di sviluppo definisce l'orientamento strategico e le misure necessarie.

Ai fini dell'interesse pubblico, per l'aeroporto di Bolzano deve essere raggiunto un più elevato numero di passeggeri. A tal fine, secondo il piano di sviluppo strategico sono necessari l'allungamento della pista di decollo e atterraggio, il suo adeguamento sotto il profilo della sicurezza nonché alcuni interventi di miglioria dell'infrastruttura esistente.

Fino a un numero annuo di ca. 300.000 passeggeri, l'aeroporto di Bolzano si può sviluppare senza ulteriori grossi investimenti. A detta di numerosi esperti, questo numero di passeggeri si potrà raggiungere entro 10 anni. Inoltre si rendono necessari rilevanti miglioramenti nel settore dell'aviazione, della tecnica e dell'organizzazione. Se si supera la soglia dei 250.000 passeggeri annui, il gestore aeroportuale dovrà redigere un nuovo Master Plan e farlo approvare da ENAC.

Poiché, per ottenere degli effetti positivi sull'economia regionale, il fattore decisivo è il numero di passeggeri, il presente disegno di legge prevede al comma 1 un numero minimo di passeggeri da raggiungere.

A partire dal 2022 si dovrà raggiungere il numero minimo di 170.000 passeggeri l'anno.

Qualora non dovesse essere raggiunto tale numero di passeggeri, l'obiettivo dell' "efficiente aeroporto regionale" viene meno e la Giunta provinciale è tenuta, ai sensi dell'articolo 4, a sospendere il finanziamento pubblico dell'aeroporto di Bolzano.

In sostanza verrebbe data all'aeroporto di Bolzano la possibilità di raggiungere e di centrare entro il 2022 un obiettivo ritenuto realistico da molti esperti.

Dal punto di vista tecnico è sicuro che l'aeroporto di Bolzano non possa superare la categoria 2C. Poiché a tal riguardo in passato sono stati espressi a più riprese pareri discordi, all'articolo 3 viene stabilito che l'aeroporto non possa superare la categoria 2C. In questa categoria la lunghezza massima della pista prevista per l'aeroporto di Bolzano è di 1.462 m. Inoltre occorrerà asfaltare la zona di sicurezza. Di conseguenza la superficie asfaltata raggiungerà una lunghezza totale di 1.999 m.

Articolo 3

L'articolo 3 fissa il limite massimo annuale del finanziamento pubblico dell'aeroporto da parte della Provincia. La Provincia di Bolzano può, nel rispetto della normativa vigente in materia, sostenere la gestione corrente dell'aeroporto di Bolzano, inclusi i costi per i collegamenti aerei e per investimenti, con finanziamenti annui fino a 2,5 milioni di euro al netto degli oneri fiscali, e, dall'anno 2022, fino a 1,5 milioni di euro al netto degli oneri fiscali. Per ottenere tali finanziamenti il gestore aeroportuale

deve presentare un programma annuale, che deve essere approvato dalla Giunta provinciale. Inoltre la Giunta provinciale è tenuta a presentare una relazione annuale sull'attività.

Articolo 4

L'articolo 4 stabilisce in quale caso la Provincia sospende il finanziamento pubblico della gestione aeroportuale.

Articolo 5

Ai sensi dell'articolo 5 non sono previsti ulteriori oneri a carico del bilancio provinciale 2015.

La spesa a partire dal 2017 e per i successivi esercizi finanziari devono essere stabiliti nei limiti massimi ai sensi dell'articolo 3.

Articolo 6

L'articolo 6 richiama la necessità di notificare la legge provinciale alla Commissione Europea.

Chiedo alle Signore e ai Signori Consiglieri di voler approvare l'allegato disegno di legge.

ottobre 2015

PRÄSIDENT: Landeshauptmann Kompatscher, Sie haben das Wort für die Erläuterung, bitte.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Danke, Herr Präsident! Ich würde jetzt noch ganz kurz den Gesetzesvorschlag erläutern, so wie das in Zukunft wirklich zur Regel werden soll, auch wenn es einen Begleitbericht gibt, der sehr selbst erklärend sein dürfte. Deswegen werde ich jetzt weniger auf die einzelnen Artikel eingehen. Diesem Vorschlag und auch dem Vorschlag der Vorgangsweise einer Volksbefragung zu unterziehen, liegt folgende Überlegung zugrunde. Es hat in der Vergangenheit in Bezug auf den Flughafen sehr viel Diskussion gegeben, auch sehr viele verschiedene Anläufe und Versuche, zu sagen, ob wir es so oder anders machen, welches die Zielsetzungen des Flughafens sind, was der Flughafen bringt und wie viel er uns kostet. Es hat auch schon diese Diskussion mit Bürgerbeteiligung und eine Abstimmung in Bezug auf die Finanzierung des Flughafens gegeben, die das Quorum dann nicht erreicht hat. Außerdem hat es ein Mediationsverfahren unter Beteiligung von vielen Bürgerinnen und Bürgern gegeben. Aus diesem Grund sagen wir, dass, wenn wir jetzt einen neuen Vorschlag auf den Tisch legen, es für uns nur schlüssig ist, wenn dieser mit der breitest möglichen Bürgerbeteiligung erfolgt. In diesem Fall ist das eine Volksbefragung. Das ist die eine Überlegung. Die andere Überlegung ist inhaltlicher Natur. Nachdem es die landläufige Auffassung ist, dass der Flughafen bisher nur Geld gekostet und nicht viel gebracht hat, möchten wir jetzt ein neues Konzept präsentieren, indem wir per Gesetz festlegen, dass eine Flughafenfinanzierung nur mehr unter bestimmten Bedingungen erfolgt. Es gibt nicht mehr einfach ein Ja zum Flughafen ohne Bedingung. Unser Vorschlag beinhaltet ein Ja mit Bedingungen, welche wir per Gesetz definieren möchten. Wir wollen also die Bedingungen, die Ziele und auch die Grenzen festlegen. Im Gesetz wird von der Flughafenkategorie C2 gesprochen, welches eine klar definierte gesetzliche Grenze ist. Außerdem sind beispielsweise das Nachtflugverbot und ein Minimum von 170.000 Passagieren enthalten, um zu rechtfertigen, dass es langfristig eine Finanzierung gibt. Die Finanzierungsobergrenze würde laut Gesetzesvorschlag für die ersten fünf Jahre 2,5 Millionen Euro und dann 1,5 Millionen Euro betragen. Das ist im Prinzip der Inhalt. Wir möchten zum Verfahren eine Volksbefragung durchführen. Soviel zunächst von meiner Seite!

PRÄSIDENT: Der Vorsitzende des IV. Gesetzgebungsausschusses, Abgeordneter Schiefer, ist abwesend. Daher kann der Bericht des Gesetzgebungsausschusses nicht verlesen werden. Abgeordneter Leitner, bitte.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Der Bericht des Gesetzgebungsausschusses kann in diesem Fall vom stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses verlesen werden.

PRÄSIDENT: Entschuldigung. Abgeordneter Blaas, Sie haben das Wort für die Verlesung des Kommissionsberichtes.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Die Arbeiten im Ausschuss

Der Landesgesetzentwurf Nr. 60/15 wurde vom IV. Gesetzgebungsausschuss in der Sitzung vom 29. Oktober 2015 geprüft. An der Ausschusssitzung nahmen auch LH Arno Kompatscher, der geschäftsführende Direktor der Abteilung Mobilität, Ing. Günther Burger, die stellvertretende Direktorin der

Abteilung Mobilität, Rag. Carmen Springer, und die stellvertretende Direktorin des Gesetzgebungsamtes des Landes, Dr.ⁱⁿ Barbara Bissoli, teil.

Nach der Verlesung des positiven Gutachtens des Rates der Gemeinden wies LH Kompatscher im Rahmen der Erläuterung des Landesgesetzentwurfes Nr. 60/15 darauf hin, dass er diesen bereits ausführlich bei der Anhörung im Landtag erläutert habe. Nach den vergangenen Jahrzehnten und einer Vielzahl an Mediationsverfahren war es wichtig, eine andere Herangehensweise an die Thematik Flughafen zu wählen. Aufgrund einer klaren Datengrundlage, welche von Experten erstellt wurde, konnte ein Basiskonzept entwickelt werden, auf dessen Grundlage der Flughafen ausgerichtet wird. Der Flughafen könne maximal die Kategorie C2 erreichen und werde dann einen volkswirtschaftlichen Mehrwert darstellen, mit einer Mindestanzahl von Passagieren, und deshalb wurde im Gesetz einerseits eine Mindestanzahl von Passagieren vorgeschrieben und andererseits ein maximaler Höchstbetrag der Finanzierung vorgesehen. Dieses Gesetz werde nicht als einfaches Landesgesetz verabschiedet, sondern einer Volksabstimmung gemäß Artikel 16 des Landesgesetzes vom 18. November 2005, Nr. 11, unterzogen.

Der Abg. Riccardo Dello Sbarba schickte voraus, dass er die Dokumentation, die er anlässlich der Anhörung zum Gesetzentwurf erhalten hat, aufmerksam gelesen und studiert habe, und wies darauf hin, dass darin das Thema Umwelt in keinsten Weise erwähnt wird. Seiner Meinung nach wurden die Daten zu den Auswirkungen dieses Gesetzentwurfs auf die Umwelt, auf die Lärmbelästigung und den Treibhausgaseneffekt nicht vorgelegt. Aus diesen Gründen forderte der Abg. die Bereitstellung dieser Daten. Der Abgeordnete erklärte außerdem, er habe die aktuelle Studie mit den vorherigen Masterplänen, die 2005 bzw. 2010 erstellt wurden, verglichen, und dabei keine wesentlichen Neuheiten festgestellt. Er ersuchte um Erläuterungen über den von Artikel 2 vorgesehenen Finanzierungszeitraum und die Investitionen, die für die Anpassung der Flughafeninfrastruktur nötig sind. Insbesondere wollte er Genaueres zu den nötigen Investitionen für die Verlängerung der Rollbahn oder besser zu den Kosten und dem Zeitplan der Arbeiten nach Ausgang der Volksbefragung in Erfahrung bringen. Abschließend stellte er fest, dass die ABD, die derzeit den Flughafen führt, eine Gesellschaft mit 100 % Landesbeteiligung ist, und Gefahr laufen könnte, sich zu verschulden, und wollte wissen, wer in diesem Fall dafür aufkommen würde.

Der Abg. Andreas Pöder stellte fest, dass die Handelskammer 90 Prozent der EOS finanziere, sowie projektbezogene Finanzierungen, wie z.B. die Expo vornehme. Die Handelskammer habe durchaus Rücklagen und wenn diese den Flughafen mitfinanziere, so sei dies das öffentliche Geld des kleinen Mannes und wenn der Flughafen dann als In-House Gesellschaft des Landes Verlust mache, so zahle dies der Steuerzahler. Er stellte noch die Fragen hinsichtlich des Grundstücksankaufs für den Flughafen bzw. ob auch die Laimburg Grundstücke angekauft habe und wie es mit der Homogenität des Mobilitätsgesetzes stehe.

Der Abg. Helmuth Renzler stellte die Frage hinsichtlich des Kaufes bzw. der Enteignung der Grundstücke, welche für 500 m des Sicherheitsstreifens erforderlich seien, sowie ob man Entschädigungszahlungen an die Anwohner, welche vom Lärm betroffen sind, vorsehe, da sicher viele Immobilien dementsprechend umzurüsten seien.

Der Abg. Walter Blaas fragte hinsichtlich der Auflagen im Sicherheitsbereich und der Parkplatzsituation am Flughafen nach.

Der Vorsitzende Oswald Schiefer stellte an den Landeshauptmann die Frage, ob die Finanzierung der Sicherheitspiste schon im Konzept enthalten sei und äußerte, dass die Vorgehensweise zum Thema Flughafen im Hinblick auf die Vorinformationen und die Volksabstimmung grundsätzlich korrekt sei, stellte aber fest, dass Bozen verschont bleibe, das Unterland aber die Hauptlast tragen würde und deshalb wären Verbesserungen bei den Umweltmaßnahmen dringend notwendig. Bei der Mediation vor einigen Jahren sei man von maximal 330.000 Passagieren ausgegangen und momentan ist im Gesetzentwurf ein Minimum von 170.000 Passagieren vorgesehen, aber ohne eine Obergrenze festzulegen und eine solche solle man einfügen, um gerade im Hinblick auf die Volksabstimmung das Unbehagen der Bevölkerung zu vermeiden.

Im Rahmen der Replik ging LH Arno Kompatscher auf die verschiedenen Wortmeldungen der Ausschussmitglieder ein und auch, ob es einen Flughafen brauche, was dieser kosten dürfe und welche Belastungen er mit sich bringe. Der Flughafen sei ab 400.000 Passagieren kostendeckend, d.h. dort erreiche man den Break-Even-Point. Die Daten hinsichtlich der Belastungen sowie der akustischen

Messwerte würden noch zur Verfügung gestellt werden. In der Vergangenheit betrieb der ABD fast kein Marketing, anders als z.B. die Flughäfen in Salzburg und in Innsbruck, und auch deshalb brauchte man einen Neustart im Management und auch bezüglich Organisation von Charterflügen werde man ein neues Konzept erarbeiten. Laut Statistiken steige der Flugverkehr in der EU kontinuierlich an, da immer mehr Leute das Flugzeug benutzen und die EU sehe ausdrücklich die Möglichkeit von Regionalflughäfen vor. Eine Verlängerung der Piste habe durchaus Sinn, damit man die Reichweite ausbauen könne, aber ein realistischer Start der Arbeiten wäre frühestens der Herbst 2016, da im Sommer 2016 zuerst die Volksabstimmung durchgeführt werden müsse. Der realistische Start des Betriebes des ABD sei wegen der Vorlaufzeiten mit Ende 2017 bzw. Anfang 2018 geplant. Eine Zusatzfinanzierung der Sicherheitspiste sei nicht notwendig, da der Flughafen dafür genügend Eigenkapital habe, aber eine Ausschreibung für die Arbeiten am Sicherheitsstreifen müsse gemacht werden. Der ABD gehöre zwar zu 100 Prozent dem Land, mit dem Begriff In-House Gesellschaft müsse man aber vorsichtig sein. Die Grundstücke würden dem Land gehören, Schulden dürfe der Verwaltungsrat des Flughafens keine aufnehmen, da dieser dann dementsprechend persönlich haften würde und das Risiko für die Schulden des Landes seien somit maximal die vorgesehenen 2,5 Millionen Euro pro Jahr. Eine Finanzierung des Flughafens durch die Handelskammer oder durch Privatunternehmen sei in diesem Gesetzesentwurf nicht vorgesehen. Die vorliegende Studie zum Flughafen würde maximal 19.000 Flugbewegungen (base case) vorsehen, also weniger als die 21.000 Flugbewegungen, die das Ergebnis der vergangenen Mediationen darstellten. Man arbeite auch an einer besseren öffentlichen Anbindung des Flughafens mit Bus und Bahn, zurzeit könne man dort aber gratis parken und in Zukunft würde man im Bedarfsfall auch eine Parkgarage errichten. Der Gesetzesentwurf werde dann, wenn er endgültig genehmigt ist, in das Mobilitätsgesetz eingefügt.

Nach Abschluss der Generaldebatte wurde der Übergang zur Artikeldebatte des Landesgesetzentwurfs Nr. 60/15 vom Ausschuss mit 4 Jastimmen, 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Nach Absprache mit den zuständigen Landesämtern stimmte der Ausschuss den vom Rechtsamt des Landtages vorgeschlagenen sprachlichen und technischen Verbesserungen und Korrekturen, die im beiliegenden Gesetzestext hervorgehoben sind, zu.

Die einzelnen Artikel wurden mit folgendem Abstimmungsergebnis genehmigt.

Artikel 1: Nach der mehrheitlichen Genehmigung eines von LH Kompatscher eingereichten Änderungsantrages sprachlicher Natur zu Absatz 1 wurde der geänderte Artikel mit 4 Jastimmen und 3 Gegenstimmen genehmigt.

Artikel 2: Der Ausschuss genehmigte mehrheitlich den von LH Kompatscher, dem Vorsitzenden Schiefer und dem Abg. Renzler eingebrachten Änderungsantrag zwecks Hinzufügung eines neuen Absatzes 3 betreffend das Verbot von Nachtflügen. Der geänderte Artikel wurde darauf mit 4 Jastimmen, 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 3: Nach einer kurzen Debatte über das von der Landesregierung zu genehmigende Entwicklungskonzept für den Flughafen wurde der von LH Kompatscher zu Absatz 1 vorgelegte Änderungsantrag mehrheitlich genehmigt. Der vom Abg. Pöder eingebrachte Änderungsantrag zwecks Einfügung eines neuen Absatzes 1-bis betreffend die verpflichtende Mitfinanzierung des Flughafens durch private Betriebe und Gesellschaften wurde hingegen abgelehnt. Der geänderte Artikel wurde mit 4 Jastimmen und 3 Gegenstimmen genehmigt.

Artikel 4 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen, 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Artikel 5: Nach der mehrheitlichen Genehmigung eines von LH Kompatscher eingereichten Änderungsantrages sprachlicher Natur zum italienischen Text von Absatz 1 wurde der geänderte Artikel betreffend die Finanzbestimmungen mit 4 Jastimmen und 3 Gegenstimmen genehmigt.

Artikel 6 wurde ohne Wortmeldungen mit 4 Jastimmen, 2 Gegenstimmen und 1 Enthaltung genehmigt.

Im Rahmen der Erklärungen zur Stimmabgabe kündigte der Abg. Riccardo Dello Sbarba seine Gegenstimme zum Gesetzesentwurf und die Vorlage eines Minderheitenberichtes an. Obwohl die von der Landesregierung zur Verfügung gestellten Informationen und Unterlagen in sehr transparenter Art und Weise aufbereitet wurden, würde sich die Grüne Fraktion weiterhin gegen die öffentliche Finanzierung des Flughafens Bozen aussprechen.

Der Abg. Andreas Pöder kündigte ebenfalls seine Gegenstimme zum Gesetzentwurf und die Vorlage eines Minderheitenberichtes an.

Abg. Walter Blaas sprach sich gegen die im Gesetzentwurf vorgesehene Finanzierung des Bozner Flughafens aus, auch weil einige Aussagen und Prognosen für die Zukunft desselben wohl zu optimistisch ausgefallen sind. Der Abgeordnete kündigte wie seine Vorredner die Vorlage eines Minderheitenberichtes an:

Abg. Christian Tschurtschenthaler lobte die transparente und professionelle Vorgangsweise bei der Vorstellung des Gesetzentwurfes Nr. 60/15 und des Flughafenkonzeptes im Landtag. Der Abgeordnete brachte seine Hoffnung zum Ausdruck, dass die Bemühungen der Landesregierung mit einem positiven Votum bei der Volksabstimmung im kommenden Jahr honoriert werden und kündigte seine überzeugte Jastimme zum Gesetzentwurf an.

Abg. Helmuth Renzler begrüßte ebenfalls das neue Flughafenkonzept, obwohl er sich persönlich gegen den Flughafen Bozen ausspreche. Damit jedoch die Bevölkerung im nächsten Jahr die Möglichkeit bekommt, im Rahmen einer Volksabstimmung über die Zukunft des Flughafens zu entscheiden, kündigte der Abgeordnete seine Jastimme zum vorliegenden Entwurf an.

Der Vorsitzende Oswald Schiefer erinnerte an die jahrelangen Diskussionen über den Flughafen und die entsprechende Mediation in der vergangenen Legislaturperiode. Trotz seiner skeptischen Haltung gegenüber einem Flughafen, der bis heute recht schlecht funktioniert habe, solle nun die Entscheidung des Volkes über die weitere Vorgangsweise nicht durch ein negatives Votum vorweggenommen werden.

In der Schlussabstimmung wurde der Landesgesetzentwurf Nr. 60/15 mit 4 Jastimmen (des Vorsitzenden Schiefer und der Abg.en Renzler, Noggler und Tschurtschenthaler), und 3 Gegenstimmen (der Abg.en Blaas, Dello Sbarba und Pöder) genehmigt.

I lavori in commissione

La IV commissione legislativa ha esaminato il disegno di legge provinciale n. 60/15 nella seduta del 29 ottobre 2015. Ai lavori della commissione hanno partecipato anche il presidente della Provincia Arno Kompatscher, l'ing. Günther Burger, direttore reggente della ripartizione Mobilità, la rag. Carmen Springer, vicedirettrice della ripartizione Mobilità, e la dott.ssa Barbara Bissoli, vicedirettrice dell'ufficio legislativo della Provincia.

Dopo la lettura del parere positivo del Consiglio dei Comuni, illustrando il disegno di legge n. 60/15, il presidente della Provincia Kompatscher ha affermato di avere già fornito ampie spiegazioni in merito nel corso dell'audizione tenutasi in Consiglio provinciale. Dopo i passati decenni e dopo una serie di procedure di mediazione era importante affrontare la questione aeroporto in un modo diverso. Grazie ai dati messi a disposizione da un gruppo di esperti è stato sviluppato un piano industriale per impostare il futuro dell'aeroporto. L'aeroporto potrà ottenere al massimo la categoria C2 e, una volta raggiunto un numero minimo di passeggeri, arriverà a rappresentare un valore economico aggiunto. Per questo motivo, nella legge si è fissato da un lato un minimo di passeggeri e dall'altro un importo massimo per il finanziamento. Questa legge non verrà emanata come una semplice legge provinciale, bensì sottoposta a referendum ai sensi dell'articolo 16 della legge provinciale 18 novembre 2005, n. 11.

Il cons. Riccardo Dello Sbarba ha fatto presente di aver letto e studiato attentamente tutta la documentazione ricevuta in occasione dell'audizione organizzata per l'illustrazione del disegno di legge, evidenziando che non è stata spesa neanche una parola sul tema dell'ambiente. A suo parere non sono infatti stati forniti i dati relativi all'incidenza di questo disegno di legge in termini ambientali, di inquinamento acustico e di gas serra e ne ha quindi sollecitata la messa a disposizione. Ha poi dichiarato di aver confrontato l'attuale studio con i precedenti masterplan, che risalgono rispettivamente al 2005 e al 2010, e di non aver riscontrato sostanziali novità. Ha chiesto inoltre spiegazioni sul periodo di finanziamento, previsto all'articolo 2, e sugli investimenti necessari per adeguare l'infrastruttura aeroportuale. In particolare ha chiesto ulteriori informazioni sull'investimento necessario per allungare la pista dell'aeroporto, ovvero sui costi e la tempistica dei lavori dopo l'esito del referendum. Ha infine osservato che la società ABD, che attualmente gestisce l'aeroporto e risulta interamente partecipata dalla Provincia, potrebbe incorrere in situazioni debitorie e ha quindi chiesto chi dovesse intervenire per risanare eventuali perdite.

Il cons. Andreas Pöder ha constatato che la Camera di Commercio finanzia il 90 per cento dell'EOS e progetti particolari, come ad esempio l'Expo. La Camera di commercio dispone senz'altro di fondi di riserva e se contribuisce al finanziamento dell'aeroporto, si tratta di soldi pubblici, e quindi in caso di perdite in qualità di società in house della Provincia, va a pesare sulle tasche del contribuente. Il consigliere ha posto delle domande in merito all'acquisto del terreno per l'aeroporto ovvero se anche la Laimburg ha comprato del terreno, e ha poi voluto sapere se il progetto è compatibile con la legge sulla mobilità.

Il cons. Helmuth Renzler ha sollevato la questione dell'acquisto/esproprio dei terreni necessari per la realizzazione di una fascia di sicurezza di 500 metri, chiedendo inoltre se è prevista un'indennità per l'inquinamento acustico da corrispondere agli abitanti delle zone adiacenti, visto che saranno necessari lavori a molti immobili.

Il cons. Walter Blaas ha chiesto informazioni sui requisiti nell'ambito della sicurezza e sui parcheggi disponibili nella zona dell'aeroporto.

Il presidente Oswald Schiefer ha chiesto al presidente della Provincia se il finanziamento della pista di sicurezza è già contenuto nel piano di sviluppo. Ha inoltre affermato che la procedura adottata riguardo alle informazioni preliminari e al referendum è sostanzialmente corretta. Ha però constatato che Bolzano non viene toccata, mentre la Bassa Atesina ha il carico maggiore, motivo per cui bisogna provvedere quanto prima a migliorare le misure ambientali. La mediazione avvenuta alcuni anni fa partiva da un massimo di 330.000 passeggeri, attualmente il disegno di legge prevede un minimo di 170.000 passeggeri, senza fissare un numero massimo. Sarebbe però opportuno inserirne uno per evitare che, in vista del referendum, si creino eccessive preoccupazioni tra la popolazione.

In sede di replica il presidente della Provincia Arno Kompatscher ha risposto ai vari interventi dei componenti della commissione legislativa e alle domande sulla necessità di un aeroporto, sui costi accettabili e sul suo impatto. L'aeroporto dovrebbe raggiungere il punto di profitto (break even point) dai 400.000 passeggeri in su. I dati relativi all'impatto ambientale e alle misurazioni acustiche verranno forniti in seguito. In passato l'ABD non ha svolto molta attività di marketing, a differenza di altri aeroporti quali Salisburgo o Innsbruck; anche per questo motivo si rende necessario un rilancio della gestione, e anche per quanto riguarda i voli charter verrà elaborato un nuovo piano. Le statistiche mostrano che il traffico aereo nell'Unione europea è in continuo aumento, visto che sempre più persone prendono l'aereo, e l'UE prevede espressamente gli aeroporti regionali. Il prolungamento della pista è senz'altro utile per ampliare la portata dell'aeroporto, ma realisticamente l'inizio dei lavori non potrà avvenire prima dell'autunno 2016, dato che in estate dovrà prima essere effettuato il referendum. Oggettivamente l'ABD sarà operativa da fine 2017 a inizio 2018 a causa dei tempi tecnici necessari. Non è necessario prevedere un finanziamento aggiuntivo per la pista di sicurezza, poiché l'aeroporto dispone di sufficiente capitale proprio, ma è comunque necessario indire una gara d'appalto per i lavori alla fascia di sicurezza. Anche se l'ABD è una società di proprietà della Provincia, è necessaria una certa cautela nell'utilizzare il termine società in house. Il terreno è di proprietà della Provincia, il consiglio di amministrazione non può fare debiti, altrimenti ne risponde di persona, e la Provincia si assume debiti fino a un massimo di 2,5 milioni di euro annui. Il presente disegno di legge non prevede un finanziamento da parte della Camera di commercio o di aziende private. Lo studio effettuato sull'aeroporto prevede un massimo di 19.000 movimenti aerei (base case), vale a dire meno dei 21.000 movimenti aerei fissati dalla scorsa mediazione. Si sta inoltre lavorando per collegare l'aeroporto meglio agli autobus e ai treni, attualmente però il parcheggio è gratuito, e, se necessario, in futuro si provvederà a costruire un garage. Dopo l'approvazione definitiva, il disegno di legge verrà incorporato nella legge sulla mobilità.

Conclusa la discussione generale, la commissione ha approvato con 4 voti favorevoli, 2 voti contrari e 1 astensione il passaggio alla discussione articolata del disegno di legge provinciale n. 60/15.

La commissione ha accettato le correzioni linguistiche e tecniche che sono state proposte dall'ufficio legale del Consiglio provinciale sentiti gli uffici competenti dell'amministrazione provinciale e che, nell'allegato testo di legge, sono sottolineate.

I singoli articoli sono stati approvati con gli esiti di voto riportati qui di seguito.

Articolo 1: dopo l'approvazione a maggioranza di un emendamento di natura linguistica al comma 1, presentato dal presidente Kompatscher, l'articolo così emendato è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 voti contrari.

Articolo 2: la commissione ha approvato a maggioranza l'emendamento presentato dal presidente della Provincia Kompatscher, dal presidente Schiefer e dal consigliere Renzler, tendente all'aggiunta di un nuovo comma 3 sul divieto di volo notturno. L'articolo così emendato è stato approvato con 4 voti favorevoli, 2 voti contrari e 1 astensione.

Articolo 3: dopo una breve discussione sul piano di sviluppo dell'aeroporto che la Giunta deve approvare, l'emendamento al comma 1, presentato dal presidente della Provincia Kompatscher, è stato approvato a maggioranza. L'emendamento del cons. Pöder tendente all'inserimento di un nuovo comma 1-bis sull'obbligo di cofinanziamenti da parte di aziende e società private è stato invece respinto. L'articolo così emendato è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 voti contrari.

L'articolo 4 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli, 2 voti contrari e 1 astensione.

Articolo 5: dopo l'approvazione a maggioranza dell'emendamento di natura linguistica al testo italiano del comma 1, presentato dal presidente della Provincia Kompatscher, l'articolo sulle disposizioni finanziarie, così emendato, è stato approvato con 4 voti favorevoli e 3 voti contrari.

L'articolo 6 è stato approvato senza interventi con 4 voti favorevoli, 2 voti contrari e 1 astensione.

In sede di dichiarazioni di voto il cons. Riccardo Dello Sbarba ha annunciato il proprio voto contrario e la presentazione di una relazione di minoranza. Nonostante le informazioni e la documentazione fornite dalla Giunta provinciale siano chiare e trasparenti, il Gruppo Verde continua a non approvare il finanziamento pubblico dell'aeroporto di Bolzano.

Anche il cons. Andreas Pöder ha annunciato il proprio voto contrario al disegno di legge e la presentazione di una relazione di minoranza.

Il cons. Walter Blaas si è dichiarato contrario al finanziamento dell'aeroporto previsto dal disegno di legge, in quanto ritiene che alcune previsioni per il futuro dell'aeroporto siano formulate in modo troppo ottimistico. Come i colleghi intervenuti prima di lui, il consigliere ha annunciato la presentazione di una relazione di minoranza.

Il cons. Christian Tschurtschenthaler ha espresso apprezzamenti per il modo di procedere trasparente e professionale seguito per la presentazione in Consiglio del disegno di legge n. 60/15 e del piano industriale per l'aeroporto. Il consigliere auspica che gli sforzi della Giunta vengano ripagati da un voto positivo al referendum dell'anno prossimo e ha annunciato il suo convinto voto favorevole.

Anche il cons. Helmuth Renzler ha accolto con favore il nuovo progetto per l'aeroporto benché personalmente si dica contrario all'aeroporto di Bolzano. Affinché i cittadini abbiano però la possibilità di decidere del futuro dell'aeroporto tramite referendum, il consigliere ha annunciato il suo voto favorevole al presente disegno di legge.

Il presidente Oswald Schiefer ha ricordato che dell'aeroporto si va discutendo da anni e che nella legislatura passata è stata svolta una mediazione. Nonostante il suo scetticismo riguardo a un aeroporto che fino a oggi ha funzionato piuttosto male, la decisione della popolazione sul suo futuro non deve essere anticipata da un voto negativo.

Posto in votazione finale, il disegno di legge provinciale n. 60/15 è stato infine approvato con 4 voti favorevoli (presidente Schiefer e conss. Renzler, Noggler e Tschurtschenthaler) e 3 voti contrari (conss. Blaas, Dello Sbarba e Pöder).

PRÄSIDENT: Wir kommen nun zur Verlesung der drei Minderheitenberichte. Abgeordneter Blaas, ich ersuche Sie um Verlesung Ihres Minderheitenberichtes.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Bestimmungen zum Flughafen Bozen

Sehr geehrte Damen und Herren,
hiermit unterbreite ich folgenden Minderheitenbericht zum Landesgesetzentwurf Nr. 60/15, „Bestimmungen zum Flughafen Bozen“.

Die Grundsatzfragen betreffend den Flughafen Bozen sind folgende drei Fragen:

- Braucht Südtirol einen Flughafen?
- Wenn ja, was darf dieser kosten?
- Wie hoch sind die mittelbaren und unmittelbaren Umweltbelastungen?

Da voraussichtlich im Juni 2016 eine Volksbefragung zu diesem Thema abgehalten wird, haftet dieser Gesetzesvorlage der Verdacht an, auf subtile Art und Weise den wahlberechtigten Bürger beeinflussen zu wollen. Das vorgelegte Zahlenmaterial ist zu optimistisch ausgelegt. Die Skepsis

vieler Bürger ist berechtigt, wurden doch in der Vergangenheit durch „Salami-Taktik“ und geschöntes Zahlenmaterial die Situation rund um den Flughafen Bozen kleingeredet oder Versprechen gebrochen sowie Unsummen an Geld in Investitionen und den Betrieb des Flughafens investiert. Der damals vorgelegte Businessplan sorgt heute noch für Erheiterung und Kopfschütteln.

Erinnern möchte ich auch noch an die Mediation mit den beträchtlichen Kosten und an die Landespolitikerin, welche sich auf die Landebahn werfen wollte, sollte die Landebahn verlängert werden. Wenn Vertreter der Mehrheit im IV. Gesetzgebungsausschuss nach der Abstimmung verlauten lassen, sie hätten nur deshalb zugestimmt, um die Abhaltung der Volksbefragung nicht zu verzögern und dass ihr „Ja“ zum Gesetzentwurf nicht meritorisch sondern nur prozedural sei, ist dies doch vielsagend.

Bescheinigen muss ich den Einbringern dieses Gesetzentwurfes die transparente Vorgangsweise, die Erbringung der Informationen sowie die Einbindung des gesamten Landtages im Vorfeld.

Als Anregung möchte ich Folgendes anmerken: Die im Gesetzentwurf Nr. 52/15, „Öffentliche Mobilität“, unter Abschnitt 9 festgeschriebenen Artikel 41, Führung der Flughafeneinrichtungen, und Artikel 42, Flugverkehrsdienste, sollten eigentlich dort gestrichen und im vorliegenden Gesetzentwurf Nr. 60/15 verankert werden.

Für die zu erwartenden Lärm- und Umweltbelastungen liegen keine Kompensationspläne vor. Hier ist auch die bereits vom Gesetz vorgegebene und vom Landeshauptmann mittels Abänderungsantrag eingefügte zeitliche Regelung und Begrenzung des Linien- bzw. Charterflugverkehrs nur Augenauswischerei. Die vom Land angekauften Grundstücke befinden sich derzeit in Staatsbesitz, da der Flughafen noch von nationalem Interesse ist. Dies würde sich nach erfolgtem Ausbau ändern, die Grundstücke würden wieder kostenlos dem Land übereignet werden und der Flughafen würde von regionaler Bedeutung werden.

Die derzeitige Parkplatzsituation ist, wen wundert's, mehr als ausreichend. Sollten aber die angepeilten Passagierzahlen erreicht werden, so bedarf es eines ausgeklügelten Parkraumkonzepts und einer effizienten Parkplatzbewirtschaftung. Mit der Entwicklung des Flughafens auch einhergehen muss die Anbindung durch Bus und Bahn. Die Taxidienste sollten optimiert werden.

Derzeit kostet der Feuerwehrdienst am Flugplatz Bozen 1,4 Mio. Euro im Jahr. Dieser Dienst kann zwar direkt vom Flughafenbetreiber übernommen werden, aber keinesfalls wäre es möglich, dieses hochqualifizierte Personal mit anderen Aufgaben (z. B. Wartungsarbeiten) zu betrauen, so wie in der Anhörung im Landtag vom Betreiber vorgeschlagen.

Von Seiten des Landes gibt es als Stützungsmaßnahme zwar keine Ticketankäufe mehr, dafür soll aber auf ein sogenanntes Risk-Sharing eingegangen werden.

Zu den einzelnen Artikel:

Art. 1, Gegenstand: Streitbar ist unter Absatz 1 der Begriff „von grundlegender Bedeutung“, dieser scheint mir doch ziemlich übertrieben.

Absatz 2 spricht erstmals von einer Obergrenze für die öffentliche Finanzierung des Flughafens.

Art. 2, Entwicklungsziele: Unter Absatz 1 sinngemäß: Ab dem 1. Jänner 2022 muss eine Mindestzahl von 170.000 Fluggästen pro Jahr erreicht werden. Eine sehr optimistische Zahl, zumal die Zug- und Busverbindungen im Kurz- und Mittelbereich stark ausgebaut werden und mit einer Verbesserung des Angebots einhergehen. Die Frage lautet: Was passiert wenn? Wird mit 169.000 Fluggästen im Jahr 2023 der Flugplatz geschlossen?

Absatz 2, sinngemäß: Der Flughafen darf die Kategorie 2C nicht übersteigen. Eine klare Eigendefinition wäre angebracht, auch hinsichtlich möglicher Änderung/Überarbeitung der Kategorien von Seiten der ENAC.

Art. 3 Absatz 1, Öffentliche Finanzierung: Die Messlatte wurde hoch oder bewusst zu hoch gelegt. Eine jährliche Obergrenze von 2,5 Mio. Euro bei Betriebs- und Investitionskosten und ab 2022 gar nur bis zu 1,5 Mio. Euro scheint zu optimistisch ausgelegt und geradezu um Zustimmung heischend ausgelegt. Gerade im Bereich Flughafen und Flugverkehr sind die Sicherheitsbestimmungen, Auflagen und baulichen Maßnahmen sehr teuer und das Ausgabenrisiko solcher Vorschriften resultierend aus internationaler, EU und/oder nationaler Gesetzgebung unabsehbar.

Art. 4, Einstellung der öffentlichen Finanzierung: Zugegeben ein klarer und deutlicher Text, ohne Wenn und Aber. Leider lehrt die Erfahrung, dass ein Gesetz von der Mehrheit auch in kürzester Zeit

abgeändert werden kann. Beispiel hierfür das Gesetz Nr. 41/15, „Teilhabe und Inklusion von Menschen mit Behinderung“.

Art. 5, Finanzbestimmungen: Dieses Gesetz sieht keine zusätzlichen Ausgaben zu Lasten des Finanzjahres 2015 vor. Für das Jahr 2016 braucht es keine zusätzlichen Extramittel, lediglich eine Fortschreibung der Finanzregelung von 2015.

Art. 6, Notifizierung an die Europäische Kommission: Ist ein vorgegebener Schritt.

Zusammenfassend: Der Flughafen samt Investitionen und Führung haben bisher 120.000.000,00 Euro gekostet. Der Gegenwert ist nicht berauschend. Gestiegen sind nur die Kosten, nicht die Passagierzahlen. Wir Freiheitliche haben, auch durch die Jubelmeldungen von Seiten der Betreiber und Eigentümervertreter in Bezug auf die derzeitige und zukünftige Zusammenarbeit mit dem Flughafen Innsbruck, uns selbst vor Ort ein Bild gemacht. Die Vorstellungen und Aussagen vom Direktor des Flughafens Innsbruck, Herrn Marco Pernetta, waren eindeutig. Laut dessen Aussage habe der Flughafen Bozen ein zu kleines Einzugsgebiet, liege als Flugplatz zu ungünstig und sei bestenfalls als Ausweichflughafen für Innsbruck kooperationswürdig. Als Partner oder gar Konkurrent sehe man Bozen nicht. Mehr als eine von politischer Seite aufgepfropfte gegenseitige Wertschätzung ist derzeit nicht drin und wirtschaftlich ist der Flughafen Bozen für Innsbruck völlig uninteressant.

Aus diesen Gründen lehne ich diesen Gesetzentwurf ab.

Norme sull'aeroporto di Bolzano

Gentili signore e signori,

sottopongo la seguente relazione di minoranza sul disegno di legge provinciale n. 60/15:

Riguardo all'aeroporto di Bolzano bisogna porsi in sostanza le seguenti tre domande:

- L'Alto Adige ha bisogno di un aeroporto?
- Se sì, quanto può costare?
- Quali sono le ripercussioni che questa struttura avrà direttamente o indirettamente sull'ambiente?

Visto che presumibilmente nel giugno 2016 si terrà un referendum al riguardo, si ha il sospetto che la presentazione del presente disegno di legge non sia nient'altro che un malcelato tentativo di influenzare l'elettorato. I dati presentati sono eccessivamente ottimistici. Lo scetticismo di numerosi cittadini e numerose cittadine è giustificato, se si considera che, per quanto riguarda le criticità dell'aeroporto di Bolzano, si è adottata la tattica di fornire via via dati parziali e "abbelliti" a dovere, che non sono state mantenute le promesse e che sono state investite somme da capogiro in questa struttura e nella sua gestione. Il piano economico-finanziario presentato in passato suscita ancor oggi ilarità e sconcerto.

Vorrei ricordare che c'è stata una mediazione costata parecchio, e che una rappresentante politica aveva affermato di volersi mettere di traverso sulla pista di atterraggio nel caso in cui si fosse deciso di prolungarla. Il fatto che i rappresentanti della maggioranza dichiarino in IV commissione legislativa, dopo aver votato a favore del disegno di legge, di averlo fatto solo per non ritardare oltre l'indizione del referendum e che il loro "sì" al disegno di legge non riguarda il merito della proposta, bensì solo la procedura, la dice lunga.

Ai presentatori del disegno di legge bisogna riconoscere di aver agito con trasparenza, aver fornito le informazioni necessarie e di aver coinvolto in via preliminare tutto il Consiglio provinciale.

Al riguardo mi permetto di fare le seguenti considerazioni: l'articolo 41 (Gestione) e l'articolo 42 (Servizi aerei) al IX capo del disegno di legge 52/15 "Mobilità pubblica" andrebbero stralciati e inseriti nella presente proposta di legge 60/15.

Mancano le misure di compensazione per l'inquinamento acustico e ambientale generato da questa struttura. La regolamentazione temporale e la limitazione del traffico di linea e charter imposte dalle disposizioni di legge e introdotte con un emendamento del presidente della Provincia non sono altro che fumo negli occhi. I terreni acquistati dalla Provincia sono attualmente proprietà dello Stato, in quanto l'aeroporto è ancora una struttura di interesse nazionale. Dopo l'ampliamento ciò dovrebbe cambiare, poiché detti terreni dovrebbero passare gratuitamente alla Provincia e l'aeroporto diventerebbe una struttura di rilevanza regionale.

Le attuali possibilità di parcheggio – e non c'è da stupirsi – sono più che sufficienti. Se tuttavia si riesce a raggiungere l'obiettivo auspicato in termini di passeggeri, sarà necessario prevedere un

sofisticato piano parcheggi e un'efficiente gestione degli stessi. L'ampliamento dell'aeroporto deve andare di pari passo con l'introduzione di treni e bus navetta. Va inoltre migliorato il servizio taxi. Attualmente i costi del servizio antincendio per l'aeroporto di Bolzano ammontano a 1,4 milioni di euro. Il gestore della struttura aeroportuale potrà farsi carico di questo servizio, ma non si possono assolutamente affidare a questo personale altamente qualificato altre mansioni (p.e. lavori di manutenzione) come invece il gestore aveva proposto in occasione dell'audizione in Consiglio provinciale.

È vero che la Provincia non intende più sovvenzionare l'acquisto dei biglietti, ma in cambio intende assumersi la condivisione dei rischi (il c.d. risk sharing).

Passiamo ora ai singoli articoli.

Art. 1 "Oggetto": al comma 1 è piuttosto discutibile l'espressione "ha quindi un'importanza rilevante", poiché mi pare alquanto esagerata.

Il comma 2 prevede per la prima volta un limite massimo per il finanziamento pubblico dell'aeroporto.

Art. 2 "Obiettivi di sviluppo": il comma 1 stabilisce che a partire dal 1° gennaio 2022 si dovrà raggiungere un numero minimo di 170.000 passeggeri l'anno. Si tratta di una previsione molto ottimistica, in quanto attualmente è in atto un notevole ampliamento dei collegamenti bus e ferroviari sulle brevi e medie distanze, e migliorerà quindi anche la corrispondente offerta. Pertanto bisogna chiedersi: cosa succederà se non si raggiunge tale obiettivo? Se, ad esempio, nel 2023 ci saranno solo 169.000 passeggeri, l'aeroporto chiuderà?

Il comma 2 prevede che l'aeroporto non possa essere di categoria superiore alla 2C. Sarebbe opportuno definire con chiarezza le categorie anche in vista di un'eventuale modifica o revisione di queste da parte dell'ENAC.

Art. 3, comma 1 "Finanziamento pubblico": l'obiettivo è ambizioso se non impossibile da raggiungere. Il limite massimo annuo di 2,5 milioni di euro per i costi di gestione e investimento e, dal 2022, addirittura solo più di 1,5 milioni di euro mi pare essere troppo ottimistico, e fa sospettare che qui si voglia conquistare a tutti i costi il consenso dei cittadini. Proprio nel settore aeroportuale e in quello del traffico aereo i costi derivanti dalle norme di sicurezza, dalle relative prescrizioni e dagli interventi edili sono molto elevati e quindi la spesa imputabile alla normativa vigente a livello internazionale, europeo e/o nazionale non è prevedibile.

Art. 4 "Sospensione del finanziamento pubblico": ammetto che si tratta indubbiamente di una formulazione chiara e inequivocabile. Purtroppo l'esperienza insegna che una legge della maggioranza può essere modificata anche in tempi estremamente brevi, basti pensare alla legge n. 41/15 "Partecipazione e inclusione delle persone con disabilità".

Art. 5 "Disposizioni finanziarie": la presente legge non comporta maggiori spese a carico dell'esercizio 2015. Per il 2016 non è necessario aumentare gli stanziamenti, in quanto basta replicare quanto previsto nell'esercizio 2015.

Art. 6 "Notifica alla Commissione europea": si tratta di una misura dovuta.

Riassumendo: per gli investimenti e la gestione dell'aeroporto sono stati spesi finora 120 milioni di euro. E i risultati non sono di certo esaltanti. Infatti sono aumentati solo i costi, ma non il numero dei passeggeri. Non credendo all'euforia manifestata dai gestori e dai proprietari dell'aeroporto riguardo a una futura collaborazione con l'aeroporto di Innsbruck, noi Freiheitlichen ci siamo recati sul posto per farci un'idea della situazione reale. Le previsioni e le dichiarazioni del direttore dell'aeroporto di Innsbruck, Marco Pernetta, non lasciano adito a dubbi: secondo lui, l'aeroporto di Bolzano ha un bacino di utenza troppo limitato, inoltre la sua ubicazione è tutt'altro che ideale, e potrebbe fungere considerare tutt'al più da struttura aeroportuale di appoggio per Innsbruck. Bolzano non viene considerato un partner vero e proprio e men che meno un potenziale concorrente. Pertanto si tratta solo di un puro reciproco apprezzamento imposto a livello politico, a parte il fatto che – economicamente parlando – per l'aeroporto di Innsbruck, Bolzano non è di alcun interesse.

Per questi motivi sono contrario al presente disegno di legge.

PRÄSIDENT: Danke schön, Kollege Blaas!

BLAAS (Die Freiheitlichen): Ich möchte nur noch feststellen, Herr Präsident, das Interesse hier ist nicht gerade berauschend, aber das war nur eine Feststellung!

PRÄSIDENT: Ich habe Ihnen sehr aufmerksam zugehört und mir Ihren Bericht zu Herzen genommen. Bitte, Kollege Dello Sbarba, Sie haben das Wort zur Verlesung Ihres Minderheitenberichtes.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): 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 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 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 Burgraviato (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:

	MASTERPLAN 2011	PIANO di SVILUPPO 2015
PISTA	1.406 m	1.462 m
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, Berlino, 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.
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).
ORARIO VOLI	6:30 – 23:00	6:00 – 23:00 per aerei di linea; 7:00 – 22:00 per charter.
PASSEGGERI	fino a 300.000	Nel 2022 almeno 170.000 A medio termine: 300.000 Nel 2035: 500.000.
ALTRI INTROITI		20% del fatturato da commercio, ristorazione e altre attività non-aviation.
ALTRE MISURE	Potenziare Marketing	Potenziare Marketing

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 km², per una densità di 377 abitanti per km². Sul solo 6,4% del territorio provinciale si condensa il 35% della popolazione. Un confronto: la Venosta ha 24,5 abitanti per km², la Pusteria 39, il Burgraviato 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

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 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 CO₂, CO, Ce, NO_x, 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 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:

EMISSIONI DI GAS SERRA – CO ₂	
TRENO	40 grammi al Km
BUS	20 grammi al Km
AEREO	380 grammi al Km

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.

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	55.831.050
Deckung Kapitalaufstockung Copertura con aumento capitale	/	/	22.739.358
Brandschutzdienst Servizio antiincendio	1.470.607	1.470.607	20.061.114
Betriebsvertrag APB/ABD Contratto di servizio PBA/ABD	2.830.000	2.870.000	14.416.010
Gemeinwirt. Verpflichtung Air Alps Oneri servizio pubblico – Air Alps			3.861.565
Gemeinwirt.. Verpflichtung Darwin Oneri di servizio pubblico – Darwin	1.075.523	1.843.754	2.919.277
GESAMT TOTALE			119.828.374

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: finanziamenti di Provincia e Regione				
			valore quota al 2012	perdite
Regione	acquisto quote 2005	1.500.000 €	56.527 €	1.443.473 €
Provincia	acquisto quote 2006	4.470.000 €	1 €	4.469.999 €
Totale	totali	5.970.000 €	56.528 €	5.913.472 €

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 passeggeri 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.

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.

ESTATE 2012: DENARO PUBBLICO PER L'AEROPORTO		
N. delibera		
n. 972 del 25/6/2012	ABD contratto servizio	12.124.200 €
n. 1068 del 9/7/2012	Air Alps proroga voli	607.268 €
n. 1101 del 16/7/2012	STA, per terreni	7.300.000 €
n. 1102 del 16/7/2012	ABD, per lavori pista	7.500.000 €
	TOTALE	27.531.468 €

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 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.

INVESTIMENTO 2014 DELLA PROVINCIA PER SPESA CORRENTE		
TRENO:	€ 5,8 a passeggero/a	50 milioni per 8,6 milioni passeggeri/e
BUS:	€ 2,0 a passeggero/a	80 milioni per 39,3 milioni passeggeri/e
AEREO:	€ 84,6 a passeggero/a	5,8 milioni per 68.500 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.

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.

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 aeroporto 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.

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.

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.

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 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 ...

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 di 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.

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".

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 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.

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 TRENTO

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.

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.

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 überprüfbar 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 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 Wählerschaft zum fehlende Quorum maßgeblich bei: Dort folgten nämlich nur 25 % der Wähler und Wählerinnen dem Wahlauftrag, 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:

	MASTERPLAN 2011	ENTWICKLUNGSKONZEPT
LANDEBAHN	1.406 m	1.462 m
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.
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).
FLUGZEITEN	6:30 – 23:00	6:00 – 23:00 für Linienflüge; 7:00 – 22:00 für Charterflüge.
PASSAGIERE	bis zu 300.000	2022 mindestens 170.000; mittelfristig: 300.000; 2035: 500.000.

WEITERE EIN-NAHMEN		20 % des Umsatzes durch Handelstätigkeiten, Gastronomie und weitere Non-Aviation-Tätigkeiten.
WEITERE MASS-NAHMEN	Ausbau der Marketingtätigkeiten	Ausbau der Marketingtätigkeiten

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 km² mit einer Bevölkerungsdichte von 377 Einwohnern pro km² d.h., dass auf 6,4 % des Landesgebietes 35 % der Bevölkerung konzentriert sind. Zum Vergleich: Der Vinschgau hat 24,5 Einwohner pro km², 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 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-Kreislaufkrankungen 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-Kreislaufkrankungen 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-Kreislaufkrankung 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 Lärmbelastigung hervor.

Mit dem Forschungsprojekt SERA Italia (Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale), das die Universitäten und die Gesundheitseinrichtungen der 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 Lärmbelastigung 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 CO₂, CO, Ce, NO_x, 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 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 ₂	
BAHN	40 Gramm pro km
BUS	20 Gramm pro km
FLUGZEUG	380 Gramm pro 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 Steuergelder 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.

DIREKTE AUSGABEN DES LANDES FÜR DEN FLUGHAFEN BOZEN

	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	55.831.050
Deckung Kapitalaufstockung Copertura con aumento capitale	/	/	22.739.358
Brandschutzdienst Servizio antiincendio	1.470.607	1.470.607	20.061.114
Betriebsvertrag APB/ABD Contratto di servizio PBA/ABD	2.830.000	2.870.000	14.416.010
Gemeinwirt. Verpflichtung Air Alps Oneri servizio pubblico – Air Alps			3.861.565
Gemeinwirt.. Verpflichtung Darwin Oneri di servizio pubblico – Darwin	1.075.523	1.843.754	2.919.277
GESAMT TOTALE			119.828.374

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:

<i>AIR ALPS: Finanzierungen durch Land und Region</i>				
			Anteilswert (2012)	Verluste
<i>Region</i>	<i>Ankauf von Anteilen 2005</i>	1.500.000 €	56.527 €	1.443.473 €
<i>Land Südtirol</i>	<i>Ankauf von Anteilen 2006</i>	4.470.000 €	1 €	4.469.999 €
<i>Insgesamt</i>	<i>insgesamt</i>	5.970.000 €	56.528 €	5.913.472 €

Air Alps ist das Paradebeispiel für die misslungene 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 anzufliegen, 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 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.

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 Durnwalders 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.

SOMMER 2012: ÖFFENTLICHE GELDER FÜR DEN FLUGHAFEN		
Beschluss Nr.		
Nr. 972 vom 25.6.2012	Dienstleistungsvertrag ABD	12.124.200 €
Nr. 1068 vom 9.7.2012	Fristverlängerung für Air Alps-Flüge	607.268 €
Nr. 1101 vom 16.7.2012	STA, Flächenankauf	7.300.000 €
Nr. 1102 vom 16.7.2012	ABD, Arbeiten an der Landebahn	7.500.000 €
	INSGESAMT	27.531.468 €

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 aufzuzeigen, 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		
BAHN:	€ 5,8 pro Fahrgast	50 Millionen für 8,6 Millionen Fahrgäste
BUS:	€ 2 pro Fahrgast	80 Millionen für 39,3 Millionen Fahrgäste
FLUGZEUG:	€ 84,6 pro Fluggast	5,8 Millionen für 68.500 Fluggäste

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.

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 Urlaubszahlen, 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 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 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.

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.

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.

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 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.

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 verzweifelter 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 Regionalflughäfen bedeutet eine Verschwendung von knappen öffentlichen Mitteln, die dringend für andere Infrastrukturprojekte benötigt werden.

Nur einige wenige Regionalflughäfen 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 Subventionswettbewerb.“

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

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 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.

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 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.

PRÄSIDENT: Abgeordneter Pöder, ich ersuche Sie um Verlesung Ihres Minderheitenberichtes.

PÖDER (BürgerUnion – Südtirol - Ladinien): Bestimmungen zum Flughafen Bozen

Gründe gegen weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens

Grundlagen

Die Volksbefragung

Die Finanzierungsgrenze von 2,5 Millionen Euro jährlich

Die anhaltende Testphase – ein politischer Taschenspielertrick

Der volkswirtschaftliche Nutzen

Die bisherigen Kosten

Die Jahres- bzw. Monatskosten für den Flughafen

Mitfinanzierung durch die Handelskammer

Mitfinanzierung durch Private als Voraussetzung für die öffentliche Finanzierung

Die künftigen Kosten

Die Umweltfrage

Entwicklungskonzept zum Flughafen widerlegt sich selbst – z.B. im Bereich der angeblichen Wichtigkeit für den Tourismus

Problem mit der Sicherheit – für vorgestellte Flugzeugtypen ist die Start-Landebahn zu kurz

Flughafen-Entwicklungskonzept Kein Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustandes

Dieser Minderheitenbericht basiert auf dem Flughafengesetzentwurf der Landesregierung das seinerseits auf dem von der Landesregierung in Auftrag gegebenen und dem Landtag vorgelegten Flughafenkonzept gründet.

Dieser Minderheitenbericht ist wie der Bericht zum Landesgesetzentwurf bis zur definitiven Genehmigung oder auch Ablehnung des Gesetzentwurfs durch den Landtag integrativer Bestandteil des Landesgesetzentwurfs und muss als solcher bei jeder weiteren öffentlichen Darlegung und Behandlung des Landesgesetzentwurfs im Rahmen der institutionellen Information zur geplanten und gegebenenfalls vom Landtag anberaumten Volksbefragung dem Landesgesetzentwurf als solcher behandelt und beigelegt werden.

Gründe gegen weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens Bozen

Dieser Minderheitenbericht zeigt auf, welche faktischen Widersprüche im Flughafenkonzept vorliegen und welche Gründe gegen die weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens Bozen sprechen.

Grundsätzlich ist nach weit über 15-jähriger Erfahrung mit dem Engagement des Landes am Bozner Flughafen und nach der Faktenlage zu sagen, dass eine weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens in zweierlei Hinsicht abzulehnen ist.

1. Wenn der Flughafen gemäß den in jeder Hinsicht anzuzweifelnden Vorstellungen des Entwicklungskonzepts über 170.000 Fluggäste jährlich abwickeln soll mit steigender Tendenz bis hin zu 300.000 Fluggästen und darüber hinaus, dann wird der eine nicht zumutbare Umweltbelastung und Lärmbelastung darstellen – womit eine öffentliche Finanzierung mehr als kritisch betrachtet werden muss.

2. Wenn der Flughafen keine oder eine sehr geringe Umwelt- und Lärmbelastung darstellen soll, dann werden weder die Fluggastzahlen noch die Linienflugzahlen und damit auch nicht die wirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Ergebnisse erzielt und somit ist eine weitere öffentliche Finanzierung des Flughafens weder sinnvoll noch verantwortbar.

Diese beiden grundsätzlichen Widersprüche bzw. Gründe für die Ablehnung einer öffentlichen Finanzierung des Flughafens Bozen.

Grundlagen

Am 11.6.2015 hat der Landtag einen Beschlussantrag der BürgerUnion genehmigt, mit die Landesregierung verpflichtet wurde, dem Landtag innerhalb Oktober 2015 ein Flughafenkonzept für den Flughafen Bozen vorzulegen und gleichzeitig einen Terminvorschlag für eine Volksbefragung über den Flughafen zu unterbreiten.

Am 20.10.2015 legte der Landeshauptmann dem Landtag im Rahmen einer Anhörung ein von der Air-port Consulting Vienna verfasstes Entwicklungskonzept mit Business-Plan vor.

Dieses strategische Entwicklungskonzept samt Businessplan war laut Beschluss Nr. 1207 vom 20.10.

2015 der Landesregierung bzw. der Landesabteilung für Mobilität von der Flughafengesellschaft ABD erst sieben Tage vor der Genehmigung dieses Flughafengesetzentwurfs, genauer gesagt am 13. Oktober 2015 übermittelt worden.

Damit nahm sich die Landesregierung relativ wenig Zeit für die Begutachtung des Entwicklungskonzepts; ob eine Zertifizierung oder externe Begutachtung dieses Konzepts vorliegt entzieht sich der Kenntnis des Unterfertigten und wurde auch von der Landesregierung nicht mitgeteilt.

Das strategische Entwicklungskonzept ist laut demselben Beschluss Grundlage für den Flughafengesetzentwurf.

Bereits ein Jahr vorher war ein Masterplan zum Flughafen Bozen in Auftrag gegeben worden. Dieser Master- bzw. Entwicklungsplan kostete laut Antwort des Mobilitätslandesrates vom 24.4.2015 auf eine Anfrage des Unterfertigten hin 120.500 Euro + Zertifizierungskosten von 39.800 Euro.

Ob sich der Masterplan mit dem von der ABD vorgelegten Entwicklungskonzept deckt, entzieht sich der Kenntnis des Unterfertigten.

Die Volksbefragung

Gemäß Art. 16 des Landesgesetzes vom 18. November 2005, Nr. 11, kann der Landtag mit der absoluten Mehrheit seiner Mitglieder die Anberaumung einer beratenden Volksbefragung zu diesem Gesetzentwurf beschließen, bevor er endgültig verabschiedet wird, also zu jeder Zeit vor der Schlussabstimmung.

Soweit anwendbar, kommen dabei die Bestimmungen zur aufhebenden Volksabstimmung zur Anwendung.

Unbeschadet der nicht bindenden Wirkung der beratenden Volksbefragung, muss der Landtag über den fraglichen Gesetzentwurf innerhalb von sechs Monaten ab der Veröffentlichung des Ergebnisses der Volksbefragung im Amtsblatt der Region abstimmen, falls letztere positiv ausgefallen ist.

Laut Art. 12 Abs. 4 desselben Landesgesetzes, der im Falle dieser beratenden Volksbefragung zur Anwendung kommt, garantiert die Landesabteilung Zentrale Dienste eine objektive und ausgewogene Darstellung des Abstimmungsgegenstandes und sorgt für deren Veröffentlichung über lokale Medien.

Der Abstimmungsgegenstand ist der gegenständliche Landesgesetzentwurf und integrative Bestandteile des Gesetzentwurfs sind sowohl Begleitbericht, Ausschussbericht und als auch Minderheitenberichte.

Damit ist klargestellt, dass die Landesregierung keine einseitige institutionelle Werbung im Rahmen der Volksbefragung vorzunehmen hat, sondern dass die Landesregierung über die Abteilung Zentrale Dienste zur objektiven und ausgewogenen Darstellung verpflichtet ist, was natürlich auch die Gegenpositionen zum Flughafengesetz und dem entsprechenden Konzept beinhaltet.

Die Finanzierungsgrenze von 2,5 Millionen Euro jährlich

Die Finanzierungsgrenze gemäß Art. 3 des vorliegenden Landesgesetzentwurfs, ohne steuerliche Abgaben, wurde vom Landeshauptmann im Zuge der Behandlung des Gesetzgebungsausschusses als absolute Obergrenze bezeichnet. Die Flughafengesellschaft ABD müsste diese Obergrenze in jeder Hinsicht und bei ihren Beschlüssen und im Zuge der operativen Arbeit berücksichtigen.

Der Unterfertigte nimmt dies zur Kenntnis, bleibt aber bei seinen diesbezüglichen Einwand hinsichtlich möglicher Verluste der Flughafengesellschaft:

Die Flughafengesellschaft ABD befindet sich zu 100 Prozent im Landesbesitz, d.h. ist sozusagen eine Inhouse-Gesellschaft des Landes.

Unvorhergesehene Verluste oder Einbusen der ABD zum Beispiel durch nicht bezahlte Flughafengebühren von Fluglinien oder Verluste anderer Art wird deshalb immer der 100-Prozent-Gesellschafter der ABD zu tragen haben, also das Land also der Steuerzahler.

Die anhaltende Testphase – ein politischer Taschenspielertrick

Die im Art. 2 des Landesgesetzentwurfs vorgesehene fünfjährige Testphase ist als deutlicher Schwachpunkt des gesamten Konzepts zu betrachten, weil damit klargestellt wird, dass die Bürger im Rahmen einer Volksbefragung einer Risikoinvestition von fast 20 Millionen Euro, bei geringster Investitions- und Jahreskostenrechnung zustimmen soll und dass das Flughafenkonzept nicht nachhaltig genug ist, um auf eine dauerhafte Zukunft des Bozner Flughafens zu setzen.

Die Geschichte des öffentlichen Engagements für den Bozner Flughafen ist eine über 15-jährige Testphase mit einem Gesamtvolumen von nahezu 120 Millionen Euro investierten öffentlichen Geldern bei einem Bruchteil von volkswirtschaftlichem Gesamtnutzen.

Mehrere Fluglinien, öffentlich mitfinanziert, sind am Bozner Flughafen gescheitert, eben trotz großzügiger öffentlicher Finanzierung.

Eine weitere Testphase wäre als Fortsetzung der bisherigen ständig verlängerten und faktischen Testphase des Bozner Flughafens zu betrachten und muss in jeder Hinsicht abgelehnt werden. Die Bürger haben das Recht, im Rahmen der noch vom Landtag festzusetzenden Volksbefragungen nicht über eine Testphase, sondern definitiv über die weitere öffentliche Finanzierung für den Bozner Flughafen zu entscheiden.

Alles andere wäre ein weiterer politischer Taschenspielertrick, von denen die Bürger im Laufe der Bozner Flughafengeschichte mehr als genug erlebt haben.

Der volkswirtschaftliche Nutzen

Der im Begleitbericht angegebene jährliche volkswirtschaftliche Nutzen ist durch nichts zu belegen und wird allein schon aufgrund der Fakten aus den letzten 15 Jahren widerlegt. Auch ein auf 1.462 Meter Pistenlänge ausgebaute Kategorie 2C Flughafen wird voraussichtlich in keinster Weise jene Passagierzahlen erreichen, die für die Wirtschaftlichkeit des Bozner Flughafens notwendig wären.

Die Gründe dafür sind:

- *Der Flughafen bleibt sowohl hinsichtlich der Pistenlänge als auch der Sicherheitsrelevanz für größere Flugzeuge und für eine Reihe von Fluggesellschaften nicht nutzbar.*
- *Der Flughafen Bozen hat in seiner unmittelbaren Umgebung etablierte und funktionierende und auch aus Südtirol in akzeptabler Zeit erreichbare Konkurrenzflughäfen.*
- *Die geografischen und sicherheitsrelevanten Gegebenheiten in Bozen lassen einen funktionierenden und volkswirtschaftlich für Südtirol vorteilhaften Flughafenbetrieb nicht zu.*

Der europäische Rechnungshof hat in seinem umfangreichen und spezifischen Bericht im Jahr 2014 viele Regionalflughäfen als zu teuer und mit geringem volkswirtschaftlichen Nutzen bezeichnet. Der über 70-seitige Bericht wurde am 16. Dezember 2014 veröffentlicht.

Der Flugplatz Bozen wurde zwar nicht einer Überprüfung unterzogen, ist aber aufgrund seiner Auslastung und seiner Lage vergleichbar mit den am negativsten Bewerteten in der EU-Rechnungshofliste.

Überprüft wurden 20 Regionalflughäfen in mehreren EU-Ländern, darunter auch fünf in Italien. Dabei wurden die Kosten dem Nutzen und der Passagierauslastung gegenübergestellt. Der EU-Rechnungshof kritisiert unter anderem die Tatsache, dass eine Reihe der Regionalflughäfen im Umkreis von 2 Autostunden, 2 oder mehrere andere Flughäfen als Konkurrenten haben und somit kaum tragbar sind.

Viele Regionalflughäfen mit kleinem Einzugsgebiet und mehreren Konkurrenzflughäfen in der Nähe konnten demnach ihre Fluggastzahlen und ihr Angebot kaum oder gar nicht steigern.

Der EU-Rechnungshof fordert, dass nur mehr solche Flughäfen künftig unterstützt werden, die finanziell tragfähig sind und deren Investitionsbedarf angemessen bewertet und nachgewiesen wurde.

Dies war und ist im Fall des Flughafen Bozens nicht der Fall.

Die bisherigen Kosten

Die bisherigen von der öffentlichen Hand getragenen Investitions-, Beitrags- und Verlustausgleichskosten sowie andere mit dem Flughafen zusammenhängende Kosten belaufen sich auf rund 120 Millionen Euro.

Hier auszugsweise einige Kostenfaktoren aus offiziellen Angaben der Landesregierung – keine vollständige Auflistung!:

- Geldfluss an die ABD: 19,4 Mio Euro vom Land direkt und 17,1 Mio Euro über die STA
- Baukosten Flughafenwache 2,7 Mio Euro
- Ankauf von Grundstücken 15,8 Mio Euro
- Anpassung und Führung der Landebahn: 12,2 Mio Euro
- Über 2 Mio Euro für den Ankauf von Flugtickets durch die Landesverwaltung
- Zahlung an Air Alps: 3,8 Mio Euro
- Zahlung an die Darwin Air 733.000 Euro
- Investition in Air Alps 4,47 Mio Euro, aufgrund des Konkurses der Air Alps ist diese Summe als verloren zu betrachten
- Bau des Flughafenterminals: 13,9 Mio Euro
- Instandhaltung 719.000 Euro
- Zahlung an die ENAC-Behörde: 719.000 Euro
- von der Region sind über 4,7 Mio Euro. für Flüge von oder nach Bozen geflossen.

Im Rahmen eines Dienstvertrages mit der ABD wurden Zahlungen an die ABD vereinbart.

Die Jahres- bzw. Monatskosten für den Flughafen

Der Bozner Flughafen verschlingt monatlich über 600.000 Euro Betriebs- und Sicherheitskosten, auch ohne Linienbetrieb. Mehr als die Hälfte davon, über 360.000 Euro monatlich, zahlt direkt der Steuerzahler.

Die Flughafenbetreibergesellschaft ABD gibt monatlich für den Betrieb des Flughafens rund 480.000 Euro aus, zusätzlich monatlich 120.000 Euro kostet der Feuerwehrdienst am Flughafen, egal ob der Linienbetrieb läuft oder steht. Dafür erhält die Flughafengesellschaft monatlich vom Land über einen Dienstvertrag rund 240.000 Euro, zusätzlich kostet der Landesfeuerwehrdienst monatlich rund 120.000 Euro. Die Flughafengesellschaft verbucht das Geld des Landes salopp als Einnahmen. Damit kommen vom Steuerzahler monatlich 360.000 Euro für Betriebs- und Sicherheitskosten in die Kassen der ABD. Im Jahr kostet der Flughafenbetrieb samt Landesfeuerwehrdienst somit rund 7,2 Millionen Euro, wovon 4,3 Millionen Euro aus dem Steuertopf finanziert werden, egal ob es nun einen Linienbetrieb gibt oder nicht.

Mitfinanzierung durch die Handelskammer

Die Handelskammer ist eine Körperschaft öffentlichen Rechts.

Angeht die Ankündigung durch die Handelskammer, den Bozner Flughafen aus den eigenen angehäuften Geldern künftig mitzufinanzieren, erhebt sich die berechtigte Frage nach der indirekten Flughafenfinanzierung durch Landesbeiträge an die Handelskammer. Die Landesregierung unterstreicht, dass es eine solche Umweg-Finanzierung nicht gibt, weil die Mittel des Landes streng projektbezogen und zweckgebunden sind.

Die Handelskammer finanziert sich durch die relativ hohen Gebühren ihrer über 50.000 Mitgliedsbetriebe, durch Gebühren und Zahlungen für Dienstleistungen und projektbezogene Mittel der Region und des Landes, sprich aus dem Steuertopf.

Wenn die Handelskammer nun laut eigenen Aussagen beachtliche Rücklagen hat, also Geld das sie nicht ausgegeben hat, dann stellt sich die berechtigte Frage, warum bestimmte Projekte nicht aus diesem Handelskammervermögen finanziert und dafür öffentliche Beiträge kassiert werden. Wenn die Handelskammer den Flughafen Bozen mitfinanzieren will, dann wird jeder Landesbeitrag oder Regionalbeitrag indirekt eine Flughafenfinanzierung.

Die bisherige Unterorganisation der Handelskammer EOS wurde mit 7 Millionen Euro aus dem Landestopf finanziert.

Die Handelskammer hat laut eigenen Aussagen hohe Rücklagen, laut Bilanz 44 Millionen Euro von denen 16 Millionen Euro direkt verfügbar sind.

Die Handelskammer finanziert sich durch die Pflichtmitgliedsgebühren der Pflichtmitglieder und sonstigen Gebühren.

Dass diese Gelder einfach zur Finanzierung eines umstrittenen Projektes herangezogen werden, das letztlich – wenn überhaupt – nicht der Gesamtwirtschaft sondern einigen sehr spezifischen und begrenzten Sektoren nützen würde ist durchaus fragwürdig.

Jedenfalls handelt es sich bei dieser Co-Finanzierung des Flugplatzes Bozen durch die Handelskammer nicht um eine Finanzierung „durch die Wirtschaft“ oder um eine „private Finanzierung“: DIE Wirtschaft müsste wenn schon freiwillig und privat eine Co-Finanzierung vornehmen und nicht über Pflichtbeiträge von über 50.000 Betrieben, auch Einzelbetrieben und landwirtschaftlichen Betrieben. Und privat ist die Handelskammer ganz sicherlich nicht, nachdem es sich um eine öffentliche Körperschaft handelt.

Mitfinanzierung durch Private als Voraussetzung für die öffentliche Finanzierung

Der Unterfertigte hatte im Rahmen der Behandlung des Landesgesetzentwurfs einen Änderungsantrag unterbreitet, mit dem die öffentliche Finanzierung nur dann erlaubt werden sollte, wenn derselbe Betrag auch von privaten Unternehmen oder Gesellschaften beigesteuert wird, wobei die Handelskammer als Körperschaft des öffentlichen Rechts natürlich nicht als Privatfinanzierung zu gelten hat.

Dieser Vorschlag wurde von der Landesregierung und von der Mehrheit des Gesetzgebungsausschusses abgelehnt, womit letztlich laut Gesetz die Hauptlast oder auch die alleinige Finanzierungslast bei der öffentlichen Hand liegt.

Die künftigen Kosten

„Ein Privater müsste schon bei der Caritas sein, um den Flugplatz zu führen“, erklärte der Flughafen-Experte bei der Vorstellung des Flughafen-Konzepts im Südtiroler Landtag.

Damit ist in der Diskussion um die zukünftige Rentabilität des Bozner Flugplatzes bereits alles gesagt.

In den ersten fünf Jahren handelt es sich um eine öffentliche Risikoinvestition von fast 20 Millionen Euro, wenn die Finanzierungsdecke nicht doch auf Umweg oder durch unvorhergesehene Verluste der ABD durchbrochen wird.

Aus dem Konzept ist zu entnehmen, dass der Flugplatz in den nächsten zwanzig Jahren insgesamt nochmals 58 Mio. Euro Schulden anhäufen wird.

Die Umweltfrage

Äußerst dürftig fallen im Konzept die Informationen zur Umweltbelastung aus. Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz äußerte seine Besorgnis, angesichts der zu erwartenden Zusatzbelastung. Es fehlten Angaben, welcher Anstieg für welche Schadstoffe zu erwarten ist.

Dabei ist laut Dachverband gerade die Start- und Lande-Phase aerodynamisch und damit von den Emissionen her sehr ungünstig. Zudem gehen diese in geringer Höhe emittierten Schadstoffe durch die einzige Anflugschneise von Süden her konzentriert auf den ohnehin schon belasteten Bozner Talkessel und das Unterland nieder. Ebenso wenig wurden klimarelevante Emissionen oder die zunehmende Lärmbelastung durch die nun angepeilten Düsenflugzeuge erwähnt. Nicht Äpfel mit Birnen vergleichen sollte man auch, wenn man die Emissionen des Flugplatzes in Relation zu jenen der Autobahn stellt. Der Schadstoff-Ausstoß pro Person ist relevant! In diesem Sinne ist auch eine konsistente und aussagekräftige CO₂-Bilanz für die beiden Szenarien Ausbau und Schließung des Bozner Flugplatzes zu erstellen.

Mit dem Ausbau des Flugplatzes, um noch mehr Touristen mit dem Flugzeug ins Klimaland Südtirol zu holen, könnte der Widerspruch zwischen Werbung und Realität nicht größer sein.

Distanzen von 700 bis 800 km werden jetzt schon dank verbesserter Zugverbindungen vielfach mit der Eisenbahn zurückgelegt. Die Bahn ist nicht nur bequemer als der Flieger, sondern auch vergleichsweise schnell und günstig. Das Engagement des Landes im Mobilitätsbereich sollte darauf gerichtet sein und nicht in der Subvention eines seit 18 Jahren unrentablen Provinz-Flugplatzes bestehen.

Entwicklungskonzept zum Flughafen widerlegt sich selbst – z.B. im Bereich der angeblichen Wichtigkeit für den Tourismus

Den Flug-Tourismus nach Südtirol als eines der Hauptargumente für den Flughafen ausbau in Bozen entkräftet das von Landeshauptmann Arno Kompatscher vorgelegte Flughafenkonzept selbst.

Landeshauptmann Kompatscher und die Flughafenbefürworter führen als Argument für den Flughafen ausbau ins Feld, dass am Flughafen Bozen langfristig 5 Prozent des gesamten Tourismus aufkommens in Südtirol im Jahr abgewickelt werden sollen, das sind etwa 300.000 Flugtouristen im Jahr, bei 6 Millionen Touristen insgesamt in Südtirol. Gleichzeitig bestätigt aber dasselbe Flughafenkonzept, dass bereits jetzt 4 Prozent dieser 6 Millionen Touristen mit dem

Flugzeug kommen, und zwar nach Innsbruck, Verona oder andere Flughafen in der weiteren Umgebung, nur sehr wenige, etwa 0,3 Prozent in Bozen.

Das Flughafenkonzept des Landeshauptmannes spricht ausdrücklich nicht von 5 Prozent + den bereits bestehenden 4 Prozent, auch in der Wortmeldung des Experten der Airport Consulting Vienna bei der Anhörung im Landtag ging es um die absoluten Zahlen – also insgesamt fünf Prozent von 6 Millionen Jahres-Touristen sollen künftig in Bozen abgewickelt werden. Das detaillierte und sicherlich teure Konzept lässt sich nachträglich nicht mehr uminterpretieren. Und man erwartet also laut Konzept nicht unbedingt zusätzliches Touristenaufkommen sondern lediglich die Übernahme eines Anteiles des derzeitigen Tourismusaufkommens.

Das bedeutet, dass bereits jetzt 240.000 der 6 Millionen Südtirol-Touristen im Jahr mit dem Flugzeug anreisen und mit Zubringerdiensten von Innsbruck oder Verona nach Südtirol gebracht werden. In Bozen wären es im besten Fall lediglich 60.000 Gäste mehr. Das bedeutet, dass der Flugplatz Bozen für den Tourismussektor in Südtirol gar nicht so überlebenswichtig und gewinnbringend wäre. 60.000 zusätzliche Flugtouristen für Südtirol kann man auch mit kostenlosen oder sehr kostengünstigen Zubringerdiensten aus Verona und Innsbruck erzielen, dazu braucht man nicht mehr dutzende Millionen Euro in eine Flughafenstruktur stecken.

Wenn man laut Konzept nun auf 300.000 der 6 Mio. Jahrestouristen in Bozen schießt, dann hieße, das, dass man eigentlich hauptsächlich die Fluggäste der umliegenden Konkurrenzflughäfen nach Bozen ziehen will plus schlappe 60.000 jährlich mehr. Dass dies ein logistischer, finanzieller und verkehrstechnischer Nonsens ist, liegt auf der Hand: Für schlappe 60.000 Flugtouristen mehr braucht es nicht das Wagnis einer weiteren Steuergeldinvestition. Südtirol kann getrost die bisherigen Flugziele für Südtirol-Touristen weiter nutzen und dieses Angebot mit attraktiven Zubringerdiensten ausbauen. Je nördlicher das Tourismusgebiet z.B. in Südtirol liegt (z.B. Pustertal, Wipptal) desto interessanter ist ohnehin die Anreise nach Innsbruck.

Im Konzept steht es schwarz auf weiß, entweder das Konzept enthält Fakten oder nicht. Widersprüchliche Angaben sollten wohl auch nicht enthalten sein, also ist klar, dass der Flugplatz Bozen für den Tourismussektor in Südtirol nicht unbedingt überlebenswichtig ist, bereits jetzt kommen 4 Prozent der Touristen mit dem Flugzeug, indem sie größtenteils die umliegenden Flughäfen nutzen. In Bozen will man nicht viel mehr abwickeln.“

Zitat aus dem Entwicklungskonzept der Airport Consulting Vienna - vorgelegt von LH Kompatscher am 20.10.2015 im Südtiroler Landtag: „Anreise: Etwa 4 % der Touristen in Südtirol reisen mit dem Flugzeug an.“

...

"LANGFRISTIGE STRATEGISCHE ZIELE

Wir wollen einen Marktanteil von 5 % der Touristen (d.s. ca. 300.000), die mit dem Flugzeug am Bozner Flughafen anreisen (entspricht etwa dem aktuellen Anteil in Innsbruck), erzielen."

Problem mit der Sicherheit – für vorgestellte Flugzeugtypen ist die Start- Landebahn zu kurz

Im Zuge der Vorstellung des Konzepts im Südtiroler Landtag wurden drei Flugzeugtypen als Beispiel genannt, die angeblich künftig in Bozen starten und landen sollen. Die beiden Düsenantriebs-Flugzeuge (Turbofanantrieb), die jeweils Platz für rund 150 Passagiere bieten, die Boeing 737-700 und die Airbus A319-100.

Als dritte Maschine wurde die Dash 8Q-400 – Turboprop – Propellerantrieb, die lediglich 70 Sitzplätze bietet.

Diese beiden Flugzeuge brauchen aber auch in wenig beladenem Zustand eine wesentlich längere Startpiste, als sie in Bozen auch nach der Verlängerung der Piste zur Verfügung stehen wird. Und auch für die Landung wäre die künftig auf 1.462 Metern verlängerte Bozner Start- und Landepiste für beide Maschinen nur unter besonderen Bedingungen und mit erheblichen Sicherheitsrisiken benutzbar.

Damit fährt man mit der seit 15 Jahren betriebenen Praxis fort, den Bürgern in Sachen Flugplatz immer nur die halbe Wahrheit zu sagen. Denn Flugzeuge dieser Art brauchen laut Experten und für jeden einsehbaren technischen Daten auch wenn sie weniger Treibstoff tanken und nicht die volle Sitzplatzzahl benutzen mindestens Startpisten von 1.600 bis 1.700 Länge um halbwegs sicher und unter Anwendung von weiteren Tricks starten zu können. Bei der Landung in Bozen dürften beide Flugzeugtypen ebenfalls nicht voll beladen sein und sie dürften nur mehr eine Restmenge von

Treibstoff mit sich führen, mit allen Sicherheitsproblemen die dann eintreten, wenn das Flugzeug aus irgendwelchen Gründen länger in der Luft bleiben müsste.

Man spricht offenbar die Sicherheitsbedenken nicht an, nur um im Vorfeld der Flughafenvolksbefragung alle Werbe-Register zu ziehen, um den Flughafen zu rechtfertigen.

In der Nähe des Bozner Flughafens liegen die dicht besiedelten Städte Bozen und Leifers. Entweder das ist der Landesregierung und den Flughafenbefürwortern egal oder sie täuschen die Öffentlichkeit bewusst: Diese beiden Flugzeugtypen, die im Konzept als Beispiele für künftige Flugzeuge in Bozen dienen, sind bei der relativ kurzen Bozner Piste ein Sicherheitsrisiko und es ist überhaupt fraglich, ob sie eingesetzt werden dürfen. Eine andere Variante wäre, dass man ohnehin plant, die Piste auf eine größere Länge auszubauen.

Die reguläre Pistenlänge soll 1.462 Meter betragen. Nur damit fällt man in die Kategorie 2C. Aber man hofft, die längere Asphaltpiste nutzen zu können.

Nur vergisst man dabei wichtige Aspekte: Das wäre eine dauernde Sondersituation die im Sinne der Sicherheitsstandards nicht zulässig ist. Auch der Flughafenexperte, der das Konzept vorstellte musste in Medien zugeben, dass die künftigen Airlines darüber entscheiden müssen, ob sie ihre Maschinen in Bozen angesichts der zu kurzen regulären Start- Landebahn überhaupt landen und starten lassen können.

Eine länger Piste würde den Flughafen in eine höhere Kategorie bringen, die wesentlich mehr Sicherheitsausgaben, Sicherheitsauflagen und Kosten verursachen und für die Bozen wohl auch niemals die entsprechenden Genehmigungen erhalten würde.

Auch der Experte der ACV musste so nebenbei einräumen, dass diese beiden Flugzeugtypen in Bozen nicht die idealsten Bedingungen vorfinden.

Die ganze Wahrheit ist noch bedenklicher.

Boeing 737-700 – Turbofantrieb (Düsenantrieb)

149 Passagiere

Je höher gelegen ein Flugplatz, desto länger die Startstrecke.

Tanks müssen bei Landung ziemlich leer sein, bei Start nicht halbvoll, was die Reichweite einschränkt. Die Startstrecke muss jedenfalls mindestens 1.700 Meter betragen – Bozen soll auf 1.462 Meter ausgebaut werden.

Die Landestrecke muss mindestens über 1.400 Meter sein, dabei darf das Flugzeug aber nur mehr eine Restmenge von Treibstoff haben und darf nicht voll beladen sein.

Also ist jede Landung ein kalkuliertes Risiko – die Treibstoffmenge kann in Ausnahmefällen zu Problemen führen, z.B. wenn das Flugzeug länger in der Luft bleiben muss, als geplant.

Nicht zu vergessen: In der Nähe des Flughafens liegt ein dicht besiedeltes Gebiet.

Beim Starten muss der Pilot schon eine Reihe von Tricks anwenden und die Maschine darf nur begrenzt beladen sein.

Also werden auch die Starts mit einer 737-700 problematisch.

Quellen:

Direkte bei Flugexperten eingeholte Informationen sowie auch zum Nachlesen:

<http://www.flugzeugdaten.de/plane/boeing-737-700.html>

https://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_737#737_Next_Generation

Airbus A319 – Turbofantrieb (Düsenantrieb)

Das Konzept für Bozen sieht eine A319-100 (33,84 m Länge) vor.

124-165 Passagiere

Diese Maschine hat eine Mindest-Startstrecke bei Höchstabfluggewicht von 1.950 Metern (!) also einen halben Kilometer länger als die Bozner Piste mit 1.462 Metern sein wird. Wird die Maschine nur begrenzt beladen, also mit weniger Passagiere und weniger Treibstoff, dann sinkt die Startbahnlänge auf über 1.700 Meter. Immer noch länger als die Piste in Bozen. Die Problematik Reichweite und Starticherheit sind dann natürlich evident.

Die Landerollstrecke liegt bei über 1.430 Metern. Auch hier wieder mit der Einschränkung, dass die Maschine nur mehr eine Restmenge Treibstoff geladen haben sollte und auch eine geringere Zahl an Passagieren als zugelassen.

Sicherheitsproblem!

Quellen:

Direkte bei Flugexperten eingeholte Informationen sowie auch zum Nachlesen:

https://de.wikipedia.org/wiki/Airbus-A320-Familie#Technische_Daten

<http://www.flugrevue.de/zivilluftfahrt/flugzeuge/airbus-a319/469500>

Dash 8Q-400 – Turboprop (Propellerantrieb)

Wesentlich geringere Passagierzahl als die Boeing 737-700 und die A319-100 mit rund 70 Sitzplätzen. Diese Maschine braucht eine Startpiste von 1.402 Metern und eine Landstrecke von 1.287 Metern.

Aber für diesen Flugzeugtyp bräuchte es keinen Ausbau.

Also Fazit:

Das Flughafenkonzept des Landeshauptmannes (Airport Consulting Vienna-Konzept) will den Flughafen Bozen mit diesen drei Flugzeugtypen schmackhaft machen.

Die beiden Düsenantriebsflugzeuge Boeing 737-700 und Airbus A319, die als Beispiel im Konzept dienen, können bis zu 149 bzw. 156 Passagiere transportieren, die Pistenlänge in Bozen reicht aber nicht aus bzw. verursacht bei Starts und Landungen erhebliche Sicherheitsprobleme und könnte für Starts dieser Flugzeugtypen eigentlich nicht benutzt werden.

Flughafen-Entwicklungskonzept: kein Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustandes

Bereits im Zusammenhang mit den im Konzept vorgestellten Flugzeugtypen, die angeblich künftig in Bozen starten und landen sollen, musste der Experte der Wiener Consulting-Firma einräumen, dass auch der künftig erweiterte Flughafen Bozen nicht ideal für einige der vorgestellten Flugzeugtypen sein wird. Der Experte, der neben Landeshauptmann Kompatscher im Südtiroler Landtag den Landtagsabgeordneten und der Öffentlichkeit ein umfangreiches Konzept vorgestellt hatte, musste darauf verweisen, dass die Frage nach den Start- und Landemöglichkeiten und der Sicherheit erst in Zukunft von den Fluglinien-Unternehmen geklärt werden müssen.

Schaut man auf das gar nicht so Kleingedruckte auf den ersten Seiten des dicken und mit schönen Grafiken versehenen Flughafenkonzepts, mit dem Landesregierung und Mehrheit die Bevölkerung überzeugen wollen, weiterhin Millionen ins Flughafen-Projekt zu stecken, dann muss einem Angst und Bange werden.

Denn in den Haftungsausschluss-Bedingungen auf den ersten Seiten des Konzepts schreibt die Consulting-Firma aus Wien doch tatsächlich, dass man für den Inhalt des Konzepts keine Verantwortung „für die Richtigkeit oder die Vollständigkeit“ übernehme und dass das Konzept „nicht als Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustands oder der künftigen Leistung gewertet werden“ darf.

In einem Konzept einer Expertenfirma, das für die Südtiroler Landesregierung und die Südtiroler Öffentlichkeit als Hauptargument für die weitere Steuergeldfinanzierung des Bozner Flughafens dient, wird bereits auf den ersten Seiten erklärt, dass man für die Richtigkeit oder die Vollständigkeit des Inhalts keine Verantwortung übernehme und das Dokument nicht als Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustands gewertet werden darf.

Haftungsausschlussbestimmungen von Consultingfirmen sind nicht unüblich, aber eine derart ausführliche Relativierung des Inhalts des eigenen Konzepts ist doch ungewöhnlich.

Die Entwickler des landeshauptmännischen Konzepts schicken zwar voraus, dass sie die „Informationen mit der größten Sorgfalt behandeln, um sicher zu gehen, dass sie vollständig und sinngemäß wider gegeben werden.“

Aber dann folgt der 19 Zeilen lange Hammer:

...

„Trotzdem ist anzumerken, dass der Inhalt dieses Dokuments keiner externen Verifizierung unterzogen wurde. ACV übernimmt für sich, ihre Mitarbeiter oder ihre Vertreter keine Verantwortung, Haftung oder Verpflichtung hinsichtlich der Stellungnahmen, die im Rahmen dieser Präsentation getätigt wurden oder etwaiger Fehler oder dem Unterlassen von Informationen. Außerdem sind die ACV, ihre Mitarbeiter oder Vertreter in Hinblick auf die Richtigkeit oder die Vollständigkeit des Inhalts des vorliegenden Dokuments nicht zur Verantwortung zu ziehen.

Besonders – aber nicht ausschließlich – gilt dies für Prognosen, Annahmen, Projektionen, Schätzungen, Vorhersagen, oder Zielvorgaben, die darin enthalten sind. Folglich darf dieses Dokument nicht als Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustands oder der künftigen Leistung gewertet werden. Ist-daten und Bestandsanalysen und ihre zeitliche Entwicklung, sowie

diesbezügliche Stellungnahmen müssen als Vorhersagen oder Richtlinien für die Zukunft und zukünftige Resultate gewertet werden.“

...

Natürlich erwartet niemand, dass alle Teile des Konzepts zu 100 Prozent so eintreten, wie beschrieben. Aber dass die Tendenz stimmt, dass konkrete Angaben über Fluggastzahlen, Flugzeugtypen, Bilanzentwicklungen eintreten, davon sollte man bei einem Konzept, über das schließlich die Bevölkerung Südtirols abstimmen muss, schon überzeugt sein.

Fazit:

Laut eigenen Angaben der Entwickler

- wurde das Konzept keiner externen Verifizierung unterzogen, also nicht unabhängig überprüft;
- übernimmt man keine Verantwortung hinsichtlich der Stellungnahmen oder etwaiger Fehler oder dem Unterlassen von Informationen (!);
- geht man soweit auf Distanz, dass niemand in der Firma im Hinblick auf Richtigkeit oder Vollständigkeit zur Verantwortung zu ziehen ist;
- besonders relativ sind Prognosen, Annahmen, Projektionen, Schätzungen, Vorhersagen, oder Zielvorgaben (aber allein darauf basiert das Landeshauptmann-Flughafen-Konzept);
- das Konzept darf nicht als Versprechen oder Darstellung des künftigen Zustands gewertet werden.

Landeshauptmann Kompatscher und die Flughafen-Lobby legten das Konzept sozusagen als „heiliges Buch“ des künftigen Flughafenaufschwungs vor und werben damit um die Stimmen der Südtiroler bei der Volksbefragung im Juni 2016. Aber ob Südtirols Steuerzahler auf ein derart spekulatives Konzept, das sich selbst auf den ersten Seiten schon relativiert, bauen sollten, ist fraglich. Wenn man schon bei der ersten konkreten Frage zu den Flugzeugtypen auf Sicherheitsentscheidungen der Airlines verweisen muss dann sollte man sehr genau überlegen, ob man in dieses Flughafenkonzept noch Steuergelder investieren soll.

Besonders „nett“ ist dann auch noch der Abschluss der Haftungsbedingungen:

„Die ACV übernimmt keine Verantwortung für einen etwaigen Verlust, der sich für Dritte ergibt, die sich auf die Ergebnisse des Dokuments, von dem sie über den Kunden unterrichtet wurden, verlassen haben.“

Der „Dritte“ wäre in diesem Fall dann wohl auch der Steuerzahler. Die ACV übernimmt keine Verantwortung für Verluste, der Landeshauptmann dann wohl auch nicht und der „Dritte“ ist der Steuerzahler, der sich möglicherweise auf die Ergebnisse des Konzepts verlassen und bei der Volksbefragung mit Ja gestimmt hat. Der zahlt dann, das ist klar, das hätte nicht eigens erwähnt werden müssen.

Norme sull'aeroporto di Bolzano

Motivi per sospendere il finanziamento pubblico dell'aeroporto di Bolzano

I presupposti

Il referendum

Finanziamento annuo fino a un massimo di 2,5 milioni

Fase sperimentale continua – un gioco di illusionismo

I vantaggi economici

Quanto si è speso fino ad ora

I costi annui ovvero mensili dell'aeroporto

Cofinanziamento della Camera di Commercio

Partecipazione dei privati come presupposto per il finanziamento pubblico

I costi futuri

La questione ambientale

Il piano di sviluppo dell'aeroporto si smentisce da solo – ad esempio per quanto riguarda l'apparente importanza per il turismo

Problemi di sicurezza – per i tipi di aereo proposti la pista di decollo/atterraggio è troppo corta

Piano di sviluppo dell'aeroporto: nessuna garanzia o rappresentazione della situazione futura

La presente relazione di minoranza fa riferimento al disegno di legge sull'aeroporto presentato dalla Giunta provinciale, il quale a sua volta si basa sul piano di sviluppo dell'aeroporto di Bolzano commissionato dalla stessa Giunta e sottoposto al Consiglio provinciale.

Fino all'approvazione definitiva, o al rigetto, del disegno di legge da parte del Consiglio provinciale, questa relazione di minoranza, così come la relazione della commissione legislativa, costituiscono parte integrante della proposta legislativa e come tali dovranno essere trattate e allegate a quest'ultima in ogni ulteriore presentazione e discussione pubblica del disegno di legge nell'ambito dell'informazione istituzionale sul previsto referendum popolare che eventualmente il Consiglio provinciale indirà.

Motivi per sospendere il finanziamento pubblico dell'aeroporto di Bolzano

La presente relazione di minoranza evidenzia le contraddizioni contenute nel piano di sviluppo dell'aeroporto di Bolzano e illustra le argomentazioni contro l'ulteriore finanziamento pubblico di questa struttura.

In linea di principio, visto l'impegno della Provincia negli ultimi 15 anni a favore dell'aeroporto di Bolzano e considerata la situazione, l'ulteriore finanziamento pubblico dello scalo va respinto per due ordini di motivi.

- 1. Se l'aeroporto punta a un traffico annuo superiore a 170.000 passeggeri con tendenza all'aumento fino a 300.000 passeggeri e più, come indicato nel discutibile piano di sviluppo, allora dovremo fare i conti con inaccettabili livelli di inquinamento ambientale e acustico – cosa che desta più di una perplessità rispetto al suo finanziamento pubblico.*
- 2. Se invece si vuole che l'aeroporto non abbia alcuno, o solo un limitato, impatto ambientale e acustico, allora non sarà possibile raggiungere gli obiettivi né in termini di passeggeri e voli di linea né in termini di risultati economici, e quindi l'ulteriore finanziamento dello scalo da parte della mano pubblica non è sensato e tantomeno responsabile.*

Queste sono le due contraddizioni sostanziali ovvero le ragioni alla base del rifiuto di un finanziamento pubblico dell'aeroporto di Bolzano.

I presupposti

L'11 giugno 2015 il Consiglio provinciale ha approvato una mozione della BürgerUnion che impegnava la Giunta provinciale a presentare al Consiglio entro ottobre 2015 un piano di sviluppo per l'aeroporto di Bolzano e nel contempo a proporre una data per il referendum.

Il 20 ottobre 2015 il presidente della Provincia, nell'ambito di un'audizione, ha presentato al Consiglio provinciale un piano di sviluppo corredato di business plan a cura della Airport Consulting Vienna.

Ai sensi della delibera n. 1207 del 20 ottobre 2015, questo piano di sviluppo strategico con business plan è stato trasmesso dalla società aeroportuale ABD alla Giunta provinciale ovvero alla ripartizione Mobilità solo sette giorni prima dell'approvazione del disegno di legge sull'aeroporto, e più precisamente il 13 ottobre 2015.

Quindi la Giunta provinciale ha dedicato un tempo relativamente breve alla valutazione del piano di sviluppo. Inoltre il sottoscritto non è a conoscenza dell'esistenza di una certificazione o valutazione esterna del piano, né la Giunta provinciale ha comunicato alcunché in tal senso.

Sempre secondo la deliberazione citata, il piano di sviluppo strategico è alla base del disegno di legge sull'aeroporto.

Già un anno fa era stato commissionato un masterplan sull'aeroporto di Bolzano. Tale masterplan o piano di sviluppo è costato, secondo quanto affermato in data 24/4/2015 dall'assessore alla mobilità in risposta a un'interrogazione del sottoscritto, 120.500 euro + i costi di certificazione pari a 39.800 euro.

Se il masterplan e il piano di sviluppo presentato dall'ABD siano sovrapponibili non è noto al sottoscritto.

Il referendum

Ai sensi dell'articolo 16 della legge provinciale 18 novembre 2005, n. 11, il Consiglio provinciale può deliberare a maggioranza assoluta dei suoi componenti l'indizione di un referendum consultivo su un disegno di legge, prima che esso sia definitivamente approvato, quindi in qualsiasi momento prima della votazione finale.

Si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni relative al referendum abrogativo.

Ferma restando la natura non vincolante del referendum consultivo, il Consiglio provinciale deve deliberare in ordine al disegno di legge sottoposto a referendum entro sei mesi dalla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione dell'esito del referendum, se positivo.

Ai sensi dell'articolo 12, comma 4 della stessa legge provinciale, che verrebbe applicata se tale referendum avesse luogo, la ripartizione provinciale servizi centrali garantisce una presentazione obiettiva ed equilibrata dell'oggetto della votazione e si occupa della sua pubblicazione sui mezzi d'informazione locali.

L'oggetto del referendum è il presente disegno di legge, e parte integrante di detto disegno di legge sono la relazione accompagnatoria, la relazione della commissione legislativa e anche le relazioni di minoranza.

È dunque chiaro che la Giunta provinciale non può fare unilateralmente propaganda referendaria, ma deve fornire tramite la ripartizione servizi centrali un'informazione obiettiva ed equilibrata, il che naturalmente comprende anche le posizioni contrarie alla legge sull'aeroporto e al relativo piano di sviluppo.

Finanziamento annuo fino a un massimo di 2,5 milioni

Il tetto del finanziamento di cui all'articolo 3 del presente disegno di legge, al netto degli oneri fiscali, è stato definito un limite invalicabile dal presidente della Provincia nel corso dell'esame in sede di commissione legislativa. A suo dire la società aeroportuale ABD deve rispettare questo tetto sotto ogni punto di vista, a livello sia decisionale che operativo.

Il sottoscritto ne prende atto ma non ritira le proprie obiezioni riguardo alle possibili perdite della società aeroportuale.

L'ABD è al 100% della Provincia, in altre parole è una società in-house della Provincia.

Quindi eventuali perdite impreviste dell'ABD, dovute al mancato pagamento delle tasse aeroportuali da parte delle compagnie aeree o a perdite di altro genere saranno sempre al 100% a carico dei soci dell'ABD, che poi altro non sono che la Provincia e, dunque, i contribuenti.

Fase sperimentale continua – un gioco di illusionismo

La fase sperimentale di cinque anni, di cui all'articolo 2 del disegno di legge, è un evidente punto debole del piano di sviluppo, in quanto dimostra che i cittadini vengono chiamati a dare il proprio benessere – con un referendum – a un investimento a rischio pari a quasi 20 milioni di euro senza uno straccio di piano degli investimenti e dei costi, e che il piano di sviluppo non è in grado di garantire un futuro durevole all'aeroporto di Bolzano.

La storia dell'impegno pubblico a favore dell'aeroporto è una storia di più di 15 anni di sperimentazione con un volume complessivo di investimenti pari a quasi 120 milioni di euro (di soldi pubblici), che hanno fruttato ben poco.

Più compagnie aeree, tutte beneficiarie di contributi pubblici, si sono susseguite nello scalo bolzanino per poi dare forfait nonostante la generosità della mano pubblica.

Un'ulteriore fase sperimentale dell'aeroporto di Bolzano sarebbe un ennesimo prolungamento, e come tale va respinta sotto ogni punto di vista. I cittadini hanno il diritto di decidere in via definitiva, nell'ambito del referendum che il Consiglio provinciale deve ancora fissare, non su una fase sperimentale ma sull'ulteriore finanziamento pubblico a favore dell'aeroporto di Bolzano.

Qualsiasi altra cosa sarebbe solo illusionismo politico, uno spettacolo che nel corso della storia dello scalo bolzanino è andato in scena fin troppe volte.

I vantaggi economici

La crescita economica annuale indicata nella relazione accompagnatoria non è supportata da dati oggettivi, e basta l'esperienza degli ultimi 15 anni a smentire queste previsioni. Anche in presenza di un aeroporto di categoria 2C con una pista lunga 1.462 metri, molto probabilmente non si riuscirà affatto a raggiungere il numero di passeggeri necessario per far quadrare i conti.

I motivi sono molteplici:

- *data la lunghezza della pista e i problemi di sicurezza, l'aeroporto continuerà ad essere inutilizzabile per i velivoli di una certa dimensione e per molte compagnie aeree;*
- *nelle immediate vicinanze di Bolzano ci sono aeroporti ormai consolidati e ben funzionanti che possono essere raggiunti dall'Alto Adige in tempi accettabili;*
- *la posizione geografica e gli aspetti della sicurezza non consentono una gestione aeroportuale efficiente e vantaggiosa da un punto di vista economico.*

La Corte dei conti europea nel suo voluminoso e dettagliato rapporto 2014 ha definito molti aeroporti regionali troppo cari e poco vantaggiosi in termini economici. Si tratta di un documento di più di 70 pagine pubblicato nel dicembre 2014.

L'aeroporto di Bolzano non è tra quelli analizzati ma, considerato il suo utilizzo e la sua posizione, è paragonabile a quelli che nell'elenco della Corte dei conti europea hanno la valutazione peggiore.

Gli aeroporti esaminati sono 20 scali regionali situati in diversi Stati membri dell'UE tra cui 5 in Italia, per i quali sono stati confrontati costi, benefici e numero dei passeggeri. La Corte dei conti dell'UE critica, tra l'altro, il fatto che tutta una serie di aeroporti regionali si trovano a 2 ore di strada l'uno dall'altro, hanno due o più aeroporti concorrenti e quindi non sono sostenibili.

Molti aeroporti regionali con un piccolo bacino di utenza e scali concorrenti nei dintorni non sono riusciti ad aumentare il numero dei passeggeri né a potenziare la loro offerta.

La Corte dei conti europea impone che in futuro siano sostenuti solo gli aeroporti finanziariamente in attivo e il cui fabbisogno di investimenti sia ritenuto comprovatamente adeguato.

E questo non era, e non è, il caso dello scalo di Bolzano.

Quanto si è speso fino ad ora

La mano pubblica ha finora speso circa 120 milioni di euro in investimenti, contributi, ripianamento delle perdite, e per altri costi connessi all'aeroporto.

Qui di seguito sono riportati alcuni dei fattori di costo forniti dalla Giunta provinciale (l'elenco non è completo!).

- Flusso di denaro all'ABD: 19,4 milioni direttamente dalla Provincia e 17,1 milioni tramite la STA
- costi di costruzione della torre di controllo: 2,7 milioni
- acquisto di terreni: 15,8 milioni
- adeguamento e sistemi di guida della pista di atterraggio: 12,2 milioni
- più di 2 milioni per l'acquisto di biglietti da parte dell'amministrazione provinciale
- versamenti a Air Alps: 3,8 milioni
- versamenti a Darwin Air: 733.000 euro
- investimenti in Air Alps: 4,47 milioni, somma da considerarsi persa in seguito al fallimento della compagnia aerea
- costruzione del terminal: 13,9 milioni
- manutenzione: 719.000 euro
- versamenti all'ENAC: 719.000 euro
- dalla regione sono arrivati più di 4,7 milioni per voli da o per Bolzano.

Nell'ambito del contratto di servizio con ABD sono stati concordati vari versamenti alla società aeroportuale.

I costi annui ovvero mensili dell'aeroporto

L'aeroporto di Bolzano assorbe 600.000 euro al mese in forma di costi di gestione e di sicurezza, anche senza servizi di linea. Oltre la metà dell'importo, vale a dire oltre 360.000 euro al mese, proviene direttamente dalle tasche dei contribuenti.

L'ABD spende circa 480.000 euro al mese per l'attività aeroportuale a cui vanno a sommarsi ulteriori 120.000 euro per il servizio antincendi, con o senza servizi di linea. La società di gestione aeroportuale, tramite contratto di servizio, riceve 240.000 euro al mese dalla Provincia, destinati a coprire dette spese. A ciò si aggiunge il servizio antincendi provinciale i cui costi ammontano all'incirca ad altri 120.000 euro al mese. La società, con disinvoltura, registra i soldi della Provincia tra le entrate. Ed è così che i 360.000 euro provenienti dalle tasche dei contribuenti finiscono nelle casse dell'ADB a copertura dei costi di gestione e di sicurezza. I costi per la gestione dell'aeroporto, servizio antincendi provinciale compreso, ammontano all'incirca a 7,2 milioni di euro all'anno. Di questi, 4,3 milioni provengono dal contribuente, con o senza servizi di linea.

Cofinanziamento della Camera di Commercio

La Camera di commercio è un ente di diritto pubblico.

In seguito alla volontà espressa dalla Camera di commercio di partecipare, in futuro, con mezzi propri, al finanziamento dell'aeroporto di Bolzano, si fa strada la domanda legittima relativa al finanziamento indiretto dell'aeroporto attraverso i contributi provinciali forniti alla Camera di commercio. La Giunta provinciale sottolinea che tali finanziamenti per vie traverse non esistono perché i mezzi della Provincia si riferiscono a progetti specifici e sono vincolati.

La Camera di commercio si finanzia con le quote relativamente alte versate dagli oltre 50.000 soci sotto forma di contributi e pagamenti per i servizi nonché attraverso i mezzi per specifici progetti stanziati dalla Regione e dalla Provincia, in altre parole dai contribuenti.

Se la Camera di commercio dichiara di disporre di ingenti fondi di riserva, vale a dire di soldi che non ha speso, si pone la domanda legittima sul perché certi progetti non vengano finanziati attraverso fondi propri della Camera di commercio bensì incassando contributi pubblici. Se la Camera di commercio vorrà contribuire al finanziamento dell'aeroporto di Bolzano, ogni contributo provinciale o regionale sarà indirettamente un finanziamento dello scalo.

Al finanziamento dell'Organizzazione Export Alto Adige (EOS), che fino a poco tempo fa faceva capo alla Camera di Commercio, sono stati destinati 7 milioni di euro in forma di contributi provinciali.

La Camera di commercio, stando alle sue dichiarazioni, dispone di ingenti fondi di riserva – da bilancio risultano 44 milioni di euro di cui 16 milioni sono immediatamente disponibili.

La Camera di commercio si finanzia attraverso le quote versate dai soci obbligati e altri canoni.

L'utilizzo di questi soldi per finanziare un progetto così controverso che – semmai – andrebbe a vantaggio non dell'intera economia ma di alcuni settori molto specifici e limitati, è senz'altro discutibile.

In ogni caso, questo cofinanziamento dell'aeroporto di Bolzano per opera della Camera di commercio non rappresenta né un finanziamento "dal settore economico" né "un finanziamento privato". Il settore economico dovrebbe semmai provvedere a un finanziamento volontario e privato e non attingere a contributi obbligatori versati da oltre 50.000 aziende, tra cui imprese individuali e aziende agricole. E la Camera di commercio non è sicuramente privata, dato che si tratta di un ente pubblico.

Partecipazione dei privati come presupposto per il finanziamento pubblico

Il sottoscritto, durante la trattazione del disegno di legge provinciale in aula, aveva presentato un emendamento secondo il quale un finanziamento pubblico avrebbe potuto essere autorizzato solo se aziende e società private avessero garantito il cofinanziamento in pari misura. Naturalmente i finanziamenti provenienti dalla Camera di commercio, in quanto ente di diritto pubblico, non sono da considerarsi privati.

Detta proposta è stata respinta dalla Giunta provinciale e dalla maggioranza della commissione legislativa e così, per legge, gran parte del finanziamento, se non addirittura tutto il finanziamento, è sostenuto dalla mano pubblica.

I costi futuri

Durante la presentazione del piano di sviluppo per l'aeroporto al Consiglio provinciale di Bolzano, l'esperto in materia ha dichiarato che un privato dovrebbe essere la Caritas se accettasse di gestire un aeroporto come quello di Bolzano.

E questo la dice lunga sulla futura redditività dell'aeroporto di Bolzano.

Per i primi cinque anni gli investimenti pubblici a rischio ammontano a quasi 20 milioni di euro, sempre che, per vie traverse o in seguito a perdite impreviste da parte di ABD, tale tetto non venga sfiorato.

Dal piano si deduce che nei prossimi vent'anni l'aeroporto accumulerà altri 58 milioni di euro di debiti.

La questione ambientale

Nel piano scarseggiano le informazioni relative all'inquinamento ambientale. La federazione protezionisti (Dachverband für Natur- und Umweltschutz) ha manifestato la propria preoccupazione riguardo al maggiore impatto ambientale previsto. Mancano i dati relativi agli aumenti previsti per le singole sostanze inquinanti.

Secondo la federazione protezionisti sono soprattutto la fase di decollo e quella di atterraggio ad essere le più difficili dal punto di vista aerodinamico e quindi le più impattanti per quanto riguarda le emissioni. Inoltre le sostanze nocive emesse a bassa quota nell'unico corridoio di atterraggio da sud si depositano sulla già inquinata conca di Bolzano e sulla Bassa Atesina. Allo stesso modo non è stata fatta menzione delle emissioni a rilevanza climatica e del crescente inquinamento acustico dovuto ai previsti aerei a reazione. Non bisogna inoltre fare di ogni erba un fascio mettendo in relazione le emissioni dell'aeroporto con quelle dell'autostrada. L'argomento determinante è la quantità di sostanze nocive emesse a persona. A tale scopo andrà effettuato anche un accurato calcolo delle emissioni di CO2 riferito ai due scenari possibili, potenziamento o chiusura dell'aeroporto di Bolzano.

Con il potenziamento dell'aeroporto al fine di accogliere un numero ancora maggiore di turisti nel "Klimaland Alto Adige" grazie all'utilizzo dell'aereo, l'incongruenza tra pubblicità e realtà non potrebbe essere più marcata.

Già oggi le distanze tra 700 e 800 km, grazie ai migliori collegamenti ferroviari, vengono spesso percorse in treno. Il treno non solo è più comodo rispetto all'aereo ma in proporzione è anche più veloce e più conveniente. L'impegno della Provincia nel settore della mobilità dovrebbe muoversi in questa direzione e non limitarsi al sovvenzionamento di un aeroporto di provincia che da 18 anni è in perdita.

Il piano di sviluppo dell'aeroporto si smentisce da solo – ad esempio per quanto riguarda l'apparente importanza per il turismo

Uno dei principali argomenti a favore del potenziamento dell'aeroporto di Bolzano, ovvero quello del turismo aereo verso l'Alto Adige, viene smentito dallo stesso piano per l'aeroporto presentato dal presidente della Provincia Arno Kompatscher.

Il presidente Kompatscher e i sostenitori dell'aeroporto giustificano il potenziamento dichiarando che nel lungo periodo il 5 per cento dei turisti che nell'arco di un anno arrivano in Alto Adige, ovvero circa 300.000 a fronte dei 6 milioni di turisti registrati complessivamente in Alto Adige, passerà per l'aeroporto di Bolzano. Il piano per l'aeroporto conferma però che già oggi il 4% di questi 6 milioni di turisti raggiunge l'Alto Adige in aereo, servendosi degli aeroporti di Innsbruck, Verona o di altri scali più lontani. Solo lo 0,3% dei turisti atterra direttamente a Bolzano.

Il piano per l'aeroporto del presidente della Provincia non parla volutamente del 5 per cento + l'esistente 4 per cento. Anche l'esperto dell'Airport Consulting Vienna, nel suo intervento davanti al Consiglio provinciale, ha fornito cifre assolute – in futuro complessivamente il 5 per cento dei 6 milioni di turisti che in un anno giungeranno in Alto Adige si serviranno dell'aeroporto di Bolzano. Il piano dettagliato e sicuramente costoso non può essere reinterpretato a posteriori. Stando al piano quindi, in futuro non è necessariamente previsto un aumento del numero di turisti ma soltanto l'utilizzo dell'aeroporto da parte di alcuni di essi.

Ciò significa che già ora, nel corso di un anno, 240.000 dei 6 milioni di turisti diretti in Alto Adige arrivano in aereo a Innsbruck o Verona per poi essere trasferiti in Alto Adige da appositi servizi di trasporto. A Bolzano, nel migliore dei casi, arriverebbero solo 60.000 turisti in più. Per il turismo altoatesino quindi, l'aeroporto di Bolzano non sarebbe poi di così vitale importanza e neanche redditizio. I 60.000 turisti in più potranno essere attirati anche offrendo loro dei servizi navetta, gratuiti o a un prezzo ragionevole, da Verona o da Innsbruck – così non sarà più necessario investire decine di milioni di euro nella struttura aeroportuale.

Se, stando al piano, gli occhi sono ora puntati sui 300.000 dei 6 milioni di turisti che ogni anno arrivano a Bolzano, ciò significherebbe che l'intenzione sarebbe quella di attirare verso Bolzano i passeggeri degli aeroporti limitrofi, e solo altri 60.000 turisti in più. È evidente che ciò è assurdo da un punto di vista logistico, finanziario e della viabilità. Per 60.000 turisti in più con l'aereo, non vale la pena rischiare ulteriori soldi dei contribuenti. L'Alto Adige può continuare a contare fiduciosamente sugli scali finora usati dai turisti che scelgono la nostra provincia e potenziare l'offerta con dei validi servizi navetta. Quanto più a nord si trova l'area turistica altoatesina prescelta (es. Val Pusteria, Alta Val d'Isarco) tanto più interessante diventa l'aeroporto di Innsbruck.

Nel piano è tutto scritto nero su bianco – i fatti sono fatti. Visto che i dati poi non dovrebbero essere contraddittori, è chiaro che l'aeroporto di Bolzano non è necessariamente vitale per il settore del turismo altoatesino; già ora il 4% dei turisti arriva in aereo passando perlopiù dagli aeroporti limitrofi. A Bolzano non si punta ad attirarne molti di più.

Citazione tratta dal Piano di sviluppo della Airport Consulting Vienna, presentato dal presidente della Provincia Kompatscher al Consiglio provinciale il 20 ottobre 2015: "Arrivi: circa il 4% dei turisti dell'Alto Adige viaggiano con l'aereo."

"OBIETTIVI STRATEGICI A LUNGO TERMINE

Si intende raggiungere una quota di mercato del 5% dei turisti (ca. 300.000) che arrivano in aereo all'aeroporto di Bolzano (corrisponde all'incirca alla quota attuale di Innsbruck)."

Problemi di sicurezza – per i tipi di aereo proposti la pista di decollo/atterraggio è troppo corta

Nel corso della presentazione del piano al Consiglio provinciale di Bolzano sono stati citati a titolo di esempio tre tipi di aereo che a quanto pare in futuro serviranno l'aeroporto di Bolzano. Due sono

aerei con motore a reazione (motore turbofan) che possono trasportare all'incirca 150 passeggeri l'uno, il Boeing 737-700 e l'Airbus A319-100.

Il terzo velivolo presentato è il Dash 8Q-400 turboelica (motore a elica) con soli 70 posti a sedere.

I primi due velivoli però, anche con meno passeggeri a bordo, necessitano di una pista di decollo decisamente più lunga di quella che sarebbe in grado di fornire Bolzano anche a seguito di un prolungamento. Anche per l'atterraggio, entrambi i velivoli potrebbero utilizzare la pista di decollo e di atterraggio allungata a 1.462 metri solo a determinate condizioni e con notevoli rischi per la sicurezza.

Per quanto riguarda l'aeroporto non si è persa la vecchia abitudine (15 anni ormai) di raccontare solo mezze verità. Gli aerei di questo tipo infatti, stando a quanto dicono gli esperti e in base ai dati tecnici che ci è dato conoscere, anche con meno carburante e meno persone a bordo, per poter decollare con un minimo di sicurezza e adoperando una serie di accorgimenti, utilizzano piste di decollo lunghe almeno 1.600-1.700 m. Nell'atterraggio a Bolzano poi, entrambi gli aerei non potrebbero essere pieni e la quantità di carburante residua dovrebbe essere minima, con tutti i problemi di sicurezza che ne deriverebbero nel caso in cui l'aereo dovesse restare in volo per un periodo superiore a quello previsto.

È chiaro che non si parla dei problemi di sicurezza, in modo da poter giocare tutte le carte a favore dell'aeroporto e per legittimarlo prima del referendum.

Nelle vicinanze dell'aeroporto di Bolzano si trovano centri densamente abitati come Bolzano e Laives. O alla Giunta provinciale e ai fautori dell'aeroporto non gliene importa nulla o vogliono ingannare l'opinione pubblica. Questi due tipi di velivolo, presentati nel piano come futuri aerei da utilizzare a Bolzano, rappresentano un rischio per la sicurezza dato che la pista di Bolzano è relativamente corta, e sussistono perplessità circa il loro utilizzo effettivo. Un'altra variante sarebbe quella di programmare comunque un ulteriore allungamento della pista.

La lunghezza regolare della pista dovrà essere di 1.462 metri. Solo così si entrerà nella categoria 2C. La speranza è però quella di poter sfruttare una pista asfaltata più lunga.

Ci si dimentica però di alcuni aspetti importanti: si tratterebbe di una situazione straordinaria permanente, non ammessa dagli standard di sicurezza. Anche l'esperto dell'aeroporto che ha presentato il piano, ha dovuto ammettere, rispondendo alle domande dei giornalisti, che le linee aeree dovranno decidere se far decollare e atterrare i propri velivoli a Bolzano vista l'insufficiente lunghezza della regolare pista di decollo/atterraggio.

Con una pista più lunga, l'aeroporto finirebbe in una categoria superiore, il che comporterebbe maggiori spese per la sicurezza, disposizioni di sicurezza più severe e costi molto più alti. Tutto ciò a Bolzano non otterrebbe mai le necessarie autorizzazioni.

Anche l'esperto dell'ACV ha dovuto ammettere che questi due tipi di aereo a Bolzano non troveranno le condizioni più favorevoli.

Ma la verità, tutta la verità, è ancora più preoccupante.

Boeing 737-700 – motore turbofan (motore a reazione)

149 passeggeri

La lunghezza della pista aumenta con l'altitudine dell'aeroporto.

In fase di atterraggio i serbatoi devono essere quasi vuoti, mentre al decollo pieni per meno della metà, andando così a limitare l'autonomia dei velivoli. La pista di decollo deve essere in ogni caso lunga almeno 1.700 m, mentre per quella di Bolzano è previsto un allungamento a 1.462 m.

La lunghezza della pista di atterraggio deve essere di almeno 1.400 m, ma la quantità di carburante residua deve essere minima e l'aereo non deve essere pieno.

Ogni atterraggio rappresenta quindi un rischio calcolato. In circostanze eccezionali la quantità ridotta di carburante può causare dei problemi, ad esempio se l'aereo deve restare in volo per un periodo superiore a quello previsto.

Non bisogna dimenticare che la zona vicina all'aeroporto è densamente abitata.

Al decollo il pilota deve quindi adoperare una serie di accorgimenti e il velivolo può trasportare soltanto un numero ridotto di passeggeri.

Anche i decolli con un Boeing 737-700 possono perciò essere problematici.

Fonti:

informazioni ricevute direttamente da esperti in materia e consultate sui seguenti siti:

<http://www.flugzeugdaten.de/plane/boeing-737-700.html>

https://it.wikipedia.org/wiki/Boeing_737

Airbus A319 – motore turbofan (motore a reazione)

Il piano elaborato per l'aeroporto di Bolzano prevede l'impiego di aerei A319-100 (33,84 m di lunghezza), che possono trasportare da 124 a 165 passeggeri.

In caso di peso massimo al decollo, questo aeromobile ha bisogno di una pista lunga almeno 1.950 m (!), 500 m in più rispetto alla pista di Bolzano ampliata (1.462 m). Se l'aereo non viene caricato al massimo, vale a dire meno passeggeri e meno carburante, la lunghezza della pista di decollo scende a 1.700 m. Ancora troppi per la pista di Bolzano. La problematica dell'autonomia in volo e della sicurezza al decollo risulta quindi evidente.

Il percorso di rullaggio seguente l'atterraggio supera i 1.430 m. Anche in questo caso ci sono delle limitazioni che prevedono che i serbatoi possano contenere soltanto un quantitativo residuo di carburante e che il velivolo possa trasportare solo un limitato numero di passeggeri.

Problema di sicurezza!

Fonti:

informazioni ricevute direttamente da esperti in materia e consultate sui seguenti siti:

https://it.wikipedia.org/wiki/Airbus_A320_family

<http://www.flugrevue.de/zivilluftfahrt/flugzeuge/airbus-a319/469500>

Dash 8Q-400 – turboelica (motore a elica)

I 70 posti a sedere di questo aereo sono decisamente inferiori a quelli del Boeing 737-700 e dell'A319-100. Al Dash 8Q serve una pista di decollo di 1.402 m e una pista di atterraggio di 1.287 m.

Utilizzando questo tipo di aereo non sarebbe necessario un allungamento della pista.

Quindi:

con questi tre tipi di aereo il piano per l'aeroporto del presidente della Provincia (Airport Consulting Vienna) vuole renderci più appetibile l'aeroporto di Bolzano.

I due aerei con motore a reazione, il Boeing 737-700 e l'Airbus A319, che nel piano servono da esempio, possono trasportare fino a 149 e 156 passeggeri rispettivamente. La lunghezza della pista di Bolzano però non è sufficiente, ovvero causerebbe elevati problemi di sicurezza al decollo e all'atterraggio, e non sarebbe utilizzabile nemmeno per il decollo di aerei di questo tipo.

Piano di sviluppo dell'aeroporto: nessuna garanzia o rappresentazione della situazione futura

Già illustrando i tipi di aereo previsti nel piano per l'aeroporto, l'esperto della società di consulenza di Vienna ha dovuto ammettere che anche dopo le modifiche previste alla struttura di Bolzano essa non sarà ideale per i tipi di aereo ipotizzati. L'esperto, che nella sala del Consiglio provinciale insieme al presidente della Provincia Kompatscher ha presentato un piano strategico completo a consiglieri e cittadini, ha segnalato che la questione relativa alle possibilità di decollo e atterraggio e alla sicurezza dovrà essere chiarita in futuro dalle compagnie aeree.

Se si leggono le condizioni di responsabilità – riportate una volta tanto non in calce ma sulla prima pagina del malloppo, graficamente accattivante, con il quale la Giunta e la maggioranza intendono convincere la popolazione a continuare a investire milioni in questo piano – c'è da prendere paura.

Nelle condizioni di esonero da responsabilità riportate nelle prime pagine del piano, la società viennese scrive che non può essere chiamata a rispondere "per la correttezza o la completezza dei contenuti" e che il documento "non può essere inteso come una garanzia o un rappresentazione della situazione futura o della performance futura."

In un piano di una società di esperti che la Giunta provinciale adduce ad argomento principale a favore di ulteriori finanziamenti pubblici per l'aeroporto, si mette in chiaro fin da subito che non ci si assume alcuna responsabilità per la correttezza o la completezza dei contenuti e che il documento non è da intendersi come garanzia o rappresentazione della situazione futura.

Le clausole di esclusione di responsabilità delle società di consulenza non sono una rarità, ma una così dettagliata relativizzazione del proprio piano è piuttosto inconsueta.

Gli ideatori del piano kompatscheriano premettono di trattare queste "informazioni con la massima cura, per assicurarsi che esse vengano riportate in modo completo e fedele."

Ma il bello arriva ora:

"Ciononostante va rilevato che il contenuto del presente documento non è stato sottoposto ad alcuna verifica esterna. ACV non assume per sé, per i suoi collaboratori o i suoi rappresentanti alcuna

responsabilità, garanzia o impegno per quanto attiene ai pareri espressi in questa presentazione o per eventuali errori od omissioni di informazioni. Inoltre ACV, i suoi collaboratori o rappresentanti non possono essere chiamati a rispondere per la correttezza o completezza dei contenuti del presente documento.

Ciò vale in particolare – ma non esclusivamente – per prognosi, ipotesi, proiezioni, stime, previsioni, obiettivi contenuti nel documento. Di conseguenza il presente documento non può essere inteso come una garanzia o una rappresentazione della situazione futura o della performance futura. I dati attuali e le analisi della situazione di fatto e della sua evoluzione temporale, nonché i pareri espressi al riguardo devono essere considerati previsioni o linee guida per il futuro e per i risultati futuri.”

Ovviamente non si pretende che tutto ciò che il piano ipotizza si realizzi al 100%, ma sarebbe il minimo esigere che le tendenze siano corrette e che i dati concreti sul numero di passeggeri, sulla tipologia degli aerei e sullo sviluppo economico siano realistici, trattandosi di un piano che verrà sottoposto al voto popolare.

Conclusione

Secondo le dichiarazioni degli stessi ideatori

- il piano non è stato sottoposto ad alcuna verifica esterna, ovvero a un controllo indipendente;
- non ci si assume quindi alcuna responsabilità per quanto attiene ai pareri espressi o per eventuali errori oppure omissioni di informazioni (!);
- si prendono talmente le distanze che nessuno può essere ritenuto responsabile per quanto riguarda la correttezza o la completezza dei dati;
- ciò vale in particolare per prognosi, ipotesi, proiezioni, stime, previsioni od obiettivi, ma è appunto unicamente su di essi che si basa il piano per l'aeroporto del presidente della Provincia;
- il piano non può essere inteso come una garanzia o una rappresentazione della situazione futura.

Il presidente della Provincia Kompatscher e la lobby pro aeroporto hanno presentato il piano come condizione imprescindibile del futuro "decollo" dell'aeroporto, cercando di guadagnarsi l'appoggio della popolazione per il referendum che si terrà a giugno 2016. Ma c'è da chiedersi se i contribuenti altoatesini debbano puntare su un piano così campato in aria e che si autorelativizza fin da subito. Se già alla prima domanda concreta sui tipi di velivolo si rimanda alle decisioni in materia di sicurezza delle compagnie aeree, bisogna riflettere attentamente se sia il caso di investire altri soldi pubblici in questo piano.

È molto "simpatica" anche la conclusione delle clausole di responsabilità:

"ACV non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite derivanti da terzi che hanno fatto affidamento sui risultati del documento di cui sono stati informati tramite il cliente."

I "terzi", in ultima analisi, sono i contribuenti. ACV non si assume alcuna responsabilità per le perdite – il presidente della Provincia probabilmente nemmeno – e i "terzi" sono i contribuenti che si sono fidati dei risultati del piano e hanno dato il loro voto favorevole al referendum. Che siano poi loro a dover pagare, non c'era bisogno di specificarlo.

PRÄSIDENT: Die generaldebatte ist eröffnet. Wer wünscht das Wort? Abgeordneter Zimmerhofer, bitte.

ZIMMERHOFER (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Herr Präsident! Zum Flughafen hatten wir schon ein Referendum im Jahr 2009. Es hat damals eigentlich ein eindeutiges Ergebnis gebracht: 114.000 Personen, also 81 Prozent, waren für die Schließung des Flughafens. Ein geringer Teil, knapp 7.000 Wähler, hat gefehlt, um das Quorum zu erreichen. Dies ist aufgrund der massiven Gegenpropaganda des damaligen Landeshauptmannes geschehen. Ich weiß nicht, ob man so oft abstimmen lassen will, bis das Ergebnis stimmt! Das frage ich mich wirklich. Zum Zweiten: Damit der Flughafen kostendeckend geführt werden kann, müssten 400.000 Passagiere erreicht werden. So käme man zum sogenannten "Break Even Point". Das ist sehr viel, wenn man bedenkt, dass bis zum Jahr 2022 170.000 Passagiere erreicht werden sollen, um eine weitere Finanzierung durch das Land zu bekommen. Vom eigentlichen Ziel, sprich kostendeckend arbeiten zu können, sind wir weit entfernt. Laut Statistiken sollte der Flugverkehr steigen, so der Landeshauptmann. Ich bin da eher gegenteiliger Meinung. Aufgrund der ganzen Anschläge und Terrorismusgefahr der letzten Zeit wird der Trend eher in die Gegenrichtung gehen. Beweis dafür ist meines Erachtens auch, dass wir letztes Jahr einen Rekord an Nächtigungen in Südtirol hatten. Die Leute bleiben in der Nähe, fahren mit dem Auto oder mit dem Zug in die nächstgelegenen Urlaubsgebiete.

Was die Umweltbelastung durch Luft und Lärm anbelangt, möchte ich daran erinnern, dass erst kürzlich die Regierung in Rom entschieden hat, die Mautgebühren auf der Brennerautobahn zu erhöhen. Es wird eine massive Sog-Wirkung auf die Brennerachse und eine gewaltige Umweltbelastung für die Bevölkerung geben. Ich frage mich, wieweit man die Bevölkerung entlang dieser Brennerachse noch zusätzlich belasten will! Ich bin schon der Meinung, dass es einfach nicht zusammenpasst, wenn man jetzt die Militärareale oder den Flughafen ausbauen will, während man gleichzeitig die Geburtenstationen schließen möchte. Aber ich werde mir die Argumente im Laufe der Diskussion anhören. Dann wird man sehen, wie ich mich entscheide. Danke schön!

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Herr Präsident! Sollen wir uns in dieser Debatte an den Landeshauptmann wenden? Er hört draußen mit. Dann ist ja gut, dass wir überall die Verschallung haben. Schade, denn ich hätte gerne mit dem Lob angefangen, werde es aber trotzdem tun. Als Weiterbildnerin lernt man, immer mit dem Lob zu beginnen. Deswegen beginne ich gerne mit dem Lob. Es wird jetzt eine Volksbefragung stattfinden, genauso wie sie der Landeshauptmann schon seit seinem Wahlkampf versprochen hat. Das ist anzuerkennen und zu würdigen. Gerade noch rechtzeitig für die positiven Worte! Bis zu dieser Volksbefragung werden wir noch einige Zeit haben, uns damit auseinanderzusetzen. Das Flughafen-Thema ist ein gefühltes Thema. Für uns UmweltschützerInnen gibt es natürlich viele gute Gründe, dagegen zu sein, zum einen natürlich aufgrund der Lärmbelastung. Diejenigen, die - wie ich - im Unterland leben, wissen, dass man die Flugzeuge sehr wohl hört. Es gibt auch Zeiten, in denen es ruhiger ist, und das wird allgemein geschätzt. Die Einflugschneise wird in Zukunft weiterhin über unserem Gebiet liegen. In unserem Teil des Landes fürchtet man sich vor einer zusätzlichen Lärmbelastung aufgrund von Flugbewegungen, die ganz eindeutig zunehmen sollen. So ist es vorgesehen und festgeschrieben. Leise Flieger gibt es nicht! Auf jeden Fall ist es ohne Flieger allemal leiser.

Wir haben uns in der letzten Zeit auch über die Schadstoffe auseinandergesetzt und der Landeshauptmann hat da etwas zynisch argumentiert, als wir das Schadstoffthema aufgeworfen haben. Sie haben uns geantwortet, dass die Brennerautobahn 200-mal mehr an Schadstoffen produzieren würde. Weiters gibt es noch den Verbrennungsofen, Anlagen wie das Fahrsicherheitszentrum usw. All das belastet die gleiche Gegend und sind keine Sanatorien, sondern Anlagen, die auf jeden Fall Schadstoffe produzieren. Was mir aber als Analogie dazu eingefallen ist - und das sage ich jetzt auch etwas zynisch -, das wäre so, als ob es im Urlaub immer regnen und man dann am letzten Tag sagen würde: Es ist ja egal, wenn es am letzten Tag auch noch hageln würde. Oder wenn ich die Windpocken habe und dann auch noch Herpes auf der Lippe dazubekomme, dann ist das egal, weil man ja schließlich den ganzen Körper voll Windpocken hat. Also, diese Argumentation finde ich nicht besonders in Ordnung, vor allem trägt sie nicht jenem Wunsch nach einer gesunden Luft Rechnung, der gerade im Süden des Landes verbreitet vorhanden ist. Wenn wir von der Brennerautobahn reden wollen, die sozusagen die größte Dreckschleuder in unserem Land ist, dann reden wir bitte über die Problematik Brennerautobahn, wie wir sie vielleicht weniger befüllen können. In nächster Zeit werden wir uns aufgrund der Mauterleichterung im Nachbarland ganz sicher damit auseinandersetzen müssen. Ich finde es ein etwas ungutes Zusammentreffen, wenn im Moment die Klimakonferenz stattfindet und wir über eine Erweiterung des Flugverkehrs in unserem Alpenland reden wollen, ungeachtet der Alpenkonvention, die ja vorsieht, dass keine Flughäfen ausgebaut werden sollen. Wenn wir also von einem Klimaland reden, irgendwann einmal klimaneutral zu werden oder zumindest unseren CO₂-Ausstoß zu senken, sind wir mit dem Ausbau des Flughafens und mit einem gesteigerten Flugverkehr völlig in der falschen Richtung unterwegs. Es ist belegt - und auch das hat Kollege Riccardo Dello Sbarba schon zitiert - und geht auch aus den Zahlen eurer Antwort auf unsere Anfrage hervor, dass der CO₂-Ausstoß vom Flugzeug circa 18-mal so hoch ist als vom Bus oder von der Bahn. Wenn wir die vier Tonnen pro Kopf an CO₂-Ausstoß pro Jahr in Südtirol innerhalb der nächsten vier Jahre erreichen wollen - ich erinnere daran, dass es nur mehr vier Jahre sind - und uns in unserem CO₂-Ausstoß so stark verändern wollen, ohne dass ein Maßnahmenkatalog vorliegt, dann sind wir durch die Zunahme des Flugverkehrs ganz sicher nicht in die richtige Richtung unterwegs. Also, wenn ihr den Klimaplan überarbeitet, denkt bitte daran, dass ihr dann wieder ganz neue Ausgleichsmaßnahmen gegen den zunehmenden CO₂-Ausstoß erfinden müsst!

Es ist so, dass ich meistens mit dem Zug zur Arbeit ins Büro komme und dort unter vielen anderen Leuten sitze. Ich sitze da oft auch eng aneinandergedrängt und nicht nur unter Umweltschützern. Letzthin habe ich eine sehr interessante Diskussion gehört. Ich kann Ihnen versichern, dass im Zug sehr viel über das Thema Mobilität geredet wird. Es wird derzeit auch sehr viel über den Flughafen diskutiert. Letzthin habe ich die Zusammenfassung von zwei Fahrgästen gehört, die mir in Erinnerung geblieben ist, weil sie es so schön auf den Punkt gebracht haben. Sie diskutierten über den Flughafen und eine Frau hat gesagt: "Già col treno in quattro ore

sei a Roma!" Sie wollte also sagen: Wozu braucht es dann noch einen Flughafen? Das subsumiert es sehr gut. Das, was die Menschen - nicht alle, aber ein Teil ganz sicher und wir werden noch drauf kommen, wie viele es sind - sagen wollen, ist, dass sie vielleicht weniger die Umweltbelastung und auch nicht so sehr die Lärmbelastung stört, sondern dass sie den Flughafen einfach als überflüssig erachten. Sie finden ihn einfach unnützlich. Sie wissen, dass in der Nähe beispielsweise in Innsbruck und Verona Flughäfen sind, die bequem erreichbar sind für all jene, die fliegen wollen. Ein Teil der Menschen findet, dass wir eine Art Größenwahnsinn haben, wenn wir in unserem kleinen Land inmitten der Berge jetzt unbedingt einen Flughafen haben müssen. Wenn wir auch die Größenordnungen anschauen, dann sehen wir, dass er auf 170.000 Leute ausgelegt ist. Das ist ein winziger Anteil von allen Menschen, die sich in unserem Land fortbewegen. Wenn wir an die 8,6 Millionen Menschen, die mit dem Zug fahren, und die 39,3 Millionen Entwertungen, die wir in den Bussen zählen, denken, dann ist dieser kleine Anteil des Flughafens so winzig, dass die Menschen der Meinung sind, dass wir diesen Flughafen einfach nicht brauchen, da ihn nur wenige Leute in Anspruch nehmen. Und es braucht ihn schon gar nicht mit öffentlichen Geldern. Es wird immer wieder mit dem Tourismus argumentiert, aber auch da handelt es sich um eine winzige Zahl. Was wären die 170.000 Menschen - nehmen wir mal an, es wären alles Touristen - gegenüber den 6 Millionen Ankünften, die wir jetzt zählen und in großen Triumphgesängen auch im Hinblick auf die letzte Sommersaison vorgezeigt wurden? Deshalb entsteht hier das Gefühl, dass es um eine Art Spielzeug für Eliten geht. Kollege Dello Sbarba hat schon ausgeführt, dass der Flughafen nicht den Großteil des Tourismus in unserem Land beleben wird, da dieser ja aus Familienbetrieben besteht. Unter den Touristen sind hauptsächlich Familien, Jugendliche, Seniorengruppen usw., also nicht unbedingt Menschen, die mit dem Jet anreisen. Es sind vielmehr Menschen, die wahrscheinlich ihr kleines Auto vollladen und nach Südtirol in den Familienurlaub starten, wo sie eine möglichst saubere Natur und eine friedliche Umgebung vorfinden möchten, in der sie vielleicht Abstand von ihrem Großstadtleben nehmen können. Das ist der Tourismus, den auch wir hier in unserem Land erhalten und forcieren sollten. Wir sollten uns diese Märkte nicht mit einem Flughafen kaputt machen.

Wir werden in der nächsten Zeit viele Diskussionen darüber führen und - Gott sei Dank - auch bald demokratisch darüber abstimmen lassen, wenn sich heute eine Mehrheit dafür findet. Wir werden auch da einen Testlauf für die Volksbefragung, die vom Landtag ausgeht, machen können. Das hat es noch nie gegeben und das könnte vielleicht - und ich denke da gerade jetzt an all jene, die in diesem Landtag für die direkte Demokratie arbeiten - ein interessanter Test dafür sein, was wir in Zukunft noch ausbauen könnten. Der Flughafen ist etwas, von dem wenige einen Nutzen haben, der aber in gewisser Weise doch alle betrifft. Deshalb ist es auch richtig, dass gerade die Bevölkerung, alle, die sich mit diesem Thema auseinandersetzen möchten, darüber abstimmen können. Auf diese vielleicht neue Phase der Demokratie freue ich mich auf jeden Fall, wenn wir wahrscheinlich noch ein paar harte Debatten in nächster Zeit zu führen haben werden.

STEGER (SVP): Die Grünen hätten Südtirol wieder einmal gerne unter der Käseglocke! Das wäre schön und romantisch. Südtirol steht aber in der Welt. Und eine gute Erreichbarkeit in einer globalisierten Welt halte ich für einen zentralen Wettbewerbsfaktor, wenn wir unseren Wohlstand in Südtirol erhalten wollen. Deshalb ist es auch schwierig, eine Argumentation zu einem einzigen Thema, wie es der Flugplatz ist, dann so zu führen, dass man auch das, was dahintersteckt, diskutiert. Man sollte sich wirklich die Mühe machen und schauen, wie die erfolgreichen Regionen in der Welt aufgestellt sind. Man sollte sich überlegen, ob wir auch in Zukunft ein erfolgreiches Land sein wollen. Ich möchte in meiner Stellungnahme zunächst ein paar Aussagen, die in den Minderheitenberichten gemacht wurden, kommentieren, um dann am Ende doch eine generelle Aussage und meine persönliche Meinung zum Thema Flugplatz zum Ausdruck zu bringen. Kollege Dello Sbarba, wenn Sie in Ihrem Minderheitenbericht davon sprechen, dass zum ersten Mal in der Geschichte des Südtiroler Landtages ein Gesetzentwurf mit völlig ungewissen Auswirkungen vorgelegt wird, möchte ich Sie auffordern, doch einmal ehrlich zu sein! Sie sind schon lange in diesem Landtag und wissen, dass das wohl etwas übertrieben sein wird, zumal es sicher Gesetzgebungsbereiche gibt, die in der vollen Abschätzung weitreichend schwieriger sind als jener des Flughafens Bozen. Es sei daran erinnert, dass es um 2,5 Millionen Euro für den laufenden Betrieb des Flughafens bis 2021 und dann um 1,5 Millionen Euro geht, also in etwa um 0,5 Promille des Landeshaushaltes. Die zu erwartenden Emissionen - ich komme noch darauf zurück - liegen unter einem Prozent der heutigen Gesamtemissionen. Das Vorhaben - da werden Sie mir hoffentlich Recht geben - dürfte diesbezüglich insgesamt recht überschaubar sein. Zur Aussage, wenn also 2022 die Mindestanzahl von 170.000 Fahr- bzw. Fluggästen und damit fünf bis sechs Flüge pro Stunde bei 12 bis 14 Betriebsstunden - weil in der Nacht fliegen wir ja nicht - erreicht werden und dies dann katastrophale Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerung haben sollte, wiederhole ich noch einmal, dass es da um weniger als ein Prozent der heutigen Gesamtemissionen geht. Auf

Seite 72 des Entwicklungskonzeptes lässt sich der simulierte Verkehr bei einer Spitzenstunde mit vier Flugbewegungen gut nachlesen.

Sie greifen auch die Mehrheitspolitik an, indem Sie sagen, dass wir das auf Biegen und Brechen wollen. Wenn dem so wäre, dann würden wir es einfach machen. Es gibt Gerichtsurteile, die uns ermöglichen würden, die Erweiterung durchzuführen. Wir haben es nicht getan. Der Landeshauptmann hat gesagt, dass er zuerst eine Volksabstimmung machen möchte. Ich wäre da skeptischer gewesen. Wir haben uns für die Volksabstimmung entschieden und somit nicht das getan, was uns die Gerichte erlaubt hätten zu tun. Wir wollen der Bevölkerung ein transparentes Verfahren zur Verfügung stellen und sie mitentscheiden lassen. Kollege Dello Sbarba hat gesagt, dass wir eine Volksbefragung für nichtig erklärt hätten. Sie haben gefragt, wie oft wir das noch machen wollen. Es wurde eine Entscheidung getroffen. Bis auf Gegenbeweis gibt es Gesetze, wonach es eine Ermessensentscheidung war. Fakt ist, dass damals das Beteiligungsquorum von 40 Prozent nicht erreicht worden ist. Ich wehre mich dagegen, dass man hier suggeriert, wir hätten einen Ermessensspielraum und wir würden hier nicht mit offenen Karten arbeiten. Das Gegenteil ist der Fall, wir halten uns präzise an die geltenden Gesetze.

Zur Aussage, dass mehr Flüge und mehr Flugverbindungen stattfinden und größere Flugzeuge usw. eingesetzt werden, ist anzumerken, dass insgesamt weniger Flugbewegungen sein werden, Kollege Dello Sbarba, als in dem nach den Mediationen genehmigten Masterplan. Der Anteil größerer Flugzeuge - das stimmt - ist natürlich höher.

Ich möchte noch einen weiteren Punkt anführen und jetzt gebe ich das Zynische, das Kollegin Foppa der Landesregierung vorgeworfen hat, zurück. Sie schreiben auf Seite 6 Ihres Minderheitenberichtes - und ich möchte Sie jetzt genau zitieren, damit mir keine Fehler unterlaufen -: *"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 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."* Das finde ich deshalb zynisch, weil Sie genau wissen, dass in diesem Gebiet ein Großteil der wirtschaftlichen Tätigkeit ausgeübt wird, die es erlaubt, Südtirol in diesem Zustand zu sehen, nämlich in einem Wohlstandsland leben zu dürfen. Kolleginnen und Kollegen, diese Themen darf man einfach nicht auf die Belastung reduzieren, sondern man muss auch die Arbeitsplätze, die Erhaltung und den Wohlstand sehen. Dabei ist der Wohlstand nicht das Privileg von einigen wenigen, sondern vielmehr geht es dabei darum, diesen für alle Südtirolerinnen und Südtiroler zu sichern. Deshalb werden hier aus meiner Sicht in populistischer Art Dinge bewusst vermischt. Der Verbrennungsofen ist vor allem auch eine Möglichkeit, die Emissionsbelastung beispielsweise durch Hausbrand im Bozner Talkessel in Form von Fernwärme zu reduzieren. Man kann nicht immer nur die eine Seite der Medaille sehen! Es wäre fair, wenn man auch die andere Seite sehen würde. Die Pendlerströme werden gerade durch die Potentierung des öffentlichen Nahverkehrs, Stichwort Metrobus, reduziert. In Bezug auf die Belastungen durch die A22 werden konkrete Schritte gesetzt - wie Sie wissen -, durch geplante Umweltmaßnahmen im Rahmen der Konzessionsverlängerung, die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, die Eurovignette und vieles mehr. Dass Sie einen Vergleich mit Heathrow machen, Kollege Dello Sbarba, mit Verlaub 73 Millionen Fluggäste versus 170.000 Fluggästen, das möchte ich gar nicht kommentieren. Das ist so populistisch, dass es einfach keinen Kommentar dazu braucht.

Es ist daher blanker Zynismus, zu behaupten, dieses Gebiet würde eh schon hohe Umweltbelastungen aufweisen, sodass eine prozentuell leichte Zunahme der Schadstoffe nicht mehr viel ausmache. Diesbezüglich möchte ich klarstellen, dass wir als Mehrheit niemals diese Aussage getroffen haben, sondern dass es um eine Gegenüberstellung von Emissionswerten - und dazu stehen wir - geht. Nur das wollten wir aufzeigen und das größte Potential für eine positive Veränderung liegt darin, den Hausbrand zu reduzieren und Verbesserungen bezüglich Brennerautobahn, welches ja die größte Umweltbelastung im Talkessel ist, zu erreichen.

Ein Letztes noch, Kollege Dello Sbarba, zu Ihrer Aussage im Minderheitenbericht, wenn wir sozusagen in den Flughafen investieren, würden wir nur den Eliten entgegenkommen, weil ja eh nur die Eliten - wer auch immer das sein soll - fliegen würden. Das halte ich für blanken Populismus! Die Stärkung des Wirtschafts- und des Forschungsstandpunktes garantiert Arbeitsplätze und Wohlstand. Ich möchte es an einem Beispiel festmachen und möchte jetzt ganz bewusst nicht die Großen hernehmen, denn es wäre ganz einfach, wenn man ein größeres Unternehmen in Bozen mit 400 bis 500 Mitarbeitern hernehmen würde. Ich möchte einen mittleren Betrieb mit 80 bis 100 Mitarbeitern, welcher exportorientiert tätig ist, aufgreifen. Ich will damit nur sagen, dass es nicht auf die Anzahl der Flugbewegungen bzw. auf die Anzahl der Menschen ankommt, die Flugzeuge in Anspruch nehmen, sondern auf die Qualität der Flugbewegungen. Sie können mir glauben, dass ich von einer realen und nicht von

einer rein hypothetischen Situation ausgehe. Ich habe jede Woche zehn Mitarbeiter meines Unternehmens in die Welt hinausgeschickt und gesagt: Für mich ist es ganz wichtig, in der Nähe eines Flugplatzes zu sein, weil das ein wesentlicher Punkt ist. Lassen Sie mich diese Klammer noch aufmachen! Es geht nicht darum, ob wir in vier Stunden in Rom sind oder nicht. Es geht darum, dass wir an die Welt angebunden sind, weil wir von Bozen nach Rom, von Rom dann in die Welt, von Bozen nach München oder von München in die Welt gelangen müssen. Unternehmen machen das nicht zum Spaß. Für eine touristische Leistung könnten wir im "Outgoing" noch darüber reden. Wenn ein Südtiroler in den Urlaub fährt, dann kann das natürlich eine einmalige - nicht eine durchgehende - Situation sein. Dann kann man auch zumuten, dass der Betroffene vielleicht ein bisschen länger für seine Reise in Anspruch nimmt. Aber für Unternehmen oder für Menschen, die in Unternehmen arbeiten und jede Woche in die Welt hinaus müssen, geht es um viel mehr. Wenn ein Unternehmen - und ich komme jetzt zu meinem Beispiel - sagt, dass es in der Nähe eines Flugplatzes sein muss, dann hat ein Unternehmen mit 80 bis 100 Mitarbeitern nach Adam Riese im Schnitt zwischen 3 und 4 Millionen Euro Personalkosten, und das in den meisten Fällen unserer exportorientierten Unternehmen in einheimische Arbeitsplätze. Wenn dieses Unternehmen seinen Arbeitsplatz verändert und vielleicht in den Großraum Verona, Bergamo oder Venedig übersiedelt, sind allein die Personalkosten, die zum Großteil hier in Südtirol wieder verwendet werden und in den Wirtschaftskreislauf kommen, volkswirtschaftlich von viel größerer Relevanz als die 2,5 Millionen Euro, die jährlich in die laufenden Kosten des Flugplatzes fließen. Das müssen Sie bitte bedenken! Es geht nicht immer nur um die quantitativen Zahlen und dass nur ein paar "Großkopfate" mit dem Flugzeug fahren, sondern es geht darum, auch qualitative Merkmale zu sichern. Dieses Beispiel, dass, wenn ein einziges Unternehmen seinen Standort wechselt, das wesentliche Folgen für den Wirtschafts- und Wohlstandsstandort hat, lasse ich Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, selber beurteilen! Es ist jedenfalls Fakt, dass das die Folgen sein können.

Zum Schluss ein paar grundsätzliche Anregungen. Es sind ganz persönliche Anregungen, weil ich kein Hardliner in die eine oder andere Richtung bin. Aber ich habe eine klare Vorstellung in Bezug auf den Flugplatz. Wenn Südtirol in Europa vorne bleiben will und weiterhin ein interessanter Forschungs- und Bildungsstandort sein möchte, ist der Flugplatz unerlässlich. Liebe Grüne Kollegen, da euch die Bereiche Forschung und Bildung besonders wichtig sind, fordere ich euch auf, einmal mit den Forschern, die hier in Südtirol an der Universität und an der EURAC tätig sind, zu reden! Hört euch an, was Sie zu diesem Thema zu sagen haben. Es geht nicht um Freizeitgestaltung, sondern um Arbeit. Wenn wir interessante junge und ältere Forscher nach Südtirol bringen wollen, die hier sowohl an der Universität als auch an den Forschungseinrichtungen tätig sein sollen, dann müssen wir ihnen die Möglichkeit geben, schnell zu uns zu gelangen. Wenn Südtirol ein interessanter Forschungs- und Bildungsstandort bleiben und ein attraktiver Wirtschaftsstandort sein will, wo interessante Unternehmen ihre "Headquarters" herbringen, wenn wir ein Südtirol wollen, wo der Tourismus eine herausragende Stärke haben soll, dann brauchen wir den Flughafen. Es geht nicht um die Masse, darin gebe ich Ihnen Recht, Kollege Dello Sbarba, aber es geht auch um die Qualität! Sie müssten auch ein paar Studien kennen, die zum Südtiroler Tourismus gemacht worden sind. Sie müssten wissen, dass wir sehr alpine Gäste hätten, die wir nicht nach Südtirol bringen können, beispielsweise in dem Land, das uns das Bergsteigen beigebracht hat, aus Großbritannien oder auch aus dem Osten Europas. Da gibt es wirklich Qualitätspotentiale, die nicht angezapft werden können, weil uns das Element der Erreichbarkeit fehlt. Wenn Südtirol nicht eine normale Provinz in Italien sein will - Herr Kollege Dello Sbarba, ich weigere mich, mich auf eine Stufe mit Forlì, Alghiero und Siena zu stellen -, dann sollten wir das Maximum an Eigenständigkeit anstreben. Dazu gehört nun mal die Erreichbarkeit auf allen Ebenen, auch auf dem Flugweg. Wenn Südtirol eine offene Gesellschaft sein will, wenn Südtirol offen in einer globalisierten Welt sein will, dann liebe Freunde, freue ich mich, wenn Sie sich mit mir für einen kleinen, feinen Regionalflughafen in Südtirol aussprechen würden!

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Ein paar Minuten mehr, dann wäre Kollege Steger fast über die Lippen gekommen, dass Südtirol nicht Italien ist, das heißt, wenn es noch ein bisschen mehr Zeit gegeben hätte! In einem Punkt hat Kollege Steger vollkommen Recht, nämlich, wenn er sagt, dass das sicherlich kein Flugplatz für Eliten ist. Davon bin ich vollkommen überzeugt, weil ich auch glaube, dass es nicht der Ausdruck einer elitären Gesellschaft ist, wenn man glaubt, dass das Wohl und Weh unserer Wirtschaft und unserer Entwicklung sowohl auf wissenschaftlicher als auch auf ökonomischer Basis von diesem Flughafen abhängt. Dies aus mehreren Gründen! Zunächst einmal hat Kollege Steger hier den Tourismusbereich angesprochen, eines der wichtigsten, wenn nicht das wichtigste Wirtschaftsstandbein in Südtirol, abgesehen von den klein- und mittelständischen Unternehmen. Wir haben in diesen Tagen erst die aktuellen Statistiken des letzten Jahres bekommen, aus denen hervorgeht, dass wir im Tourismusbereich einen neuen Rekord an Touristen, die nach Südtirol kommen, erreicht

haben, ohne einen bestehenden bzw. - besser gesagt - funktionierenden Flughafen. Das sind Menschen, die nach Südtirol gefunden haben und Südtirol kennen, obwohl es keinen funktionierenden Flughafen gibt. Wenn Sie sagen, dass wir Südtirol einen Anschluss an die Welt geben müssen, muss ich dem entgegen, dass Südtirol meiner Meinung nach nicht außerhalb der Welt steht. Südtirol ist Teil dieser Welt und das im wahrsten Sinne des Wortes! Man muss - da haben Sie Recht - den Menschen die Möglichkeit geben, nach Südtirol zu kommen. Vollkommen d'accord, da stimme ich mit Ihnen überein! Aber die Frage ist, ob das nur über einen eigenen Flughafen in Bozen funktionieren oder ob es dafür nicht bessere Strukturen geben kann.

Ich möchte zu diesem Thema noch etwas sagen, weil das Beispiel mit den großen Unternehmen, für die das essential wichtig ist, gebracht wurde. Zunächst einmal gilt es schon festzustellen, dass die großen und wichtigen Unternehmen in Südtirol nicht alle in Bozen sitzen. Es ist nicht so, dass der Standort eines Flughafens in Bozen abhängig davon ist, ob große Unternehmen in Südtirol bleiben oder nicht. Nehmen wir als Beispiel einen der größten Arbeitgeber, die Firma Leitner, her. Sie befindet sich nicht in Bozen. Für sie ist der Flughafen Bozen in dem Sinne völlig uninteressant, weil Innsbruck wesentlich näher zu erreichen ist.

ABGEORDNETER: *(unterbricht)*

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Moment! Sie werden mir wohl zustimmen, dass Innsbruck für die Firma Leitner kilometermäßig leichter zu erreichen ist als Bozen. Ich muss jetzt nicht eine Firma herausnehmen, es geht nur um die Erreichbarkeit. Wenn wir von Erreichbarkeit reden, dann spielt Zeit eine Rolle. Dann ist es ein Unterschied, wenn ich von Sterzing bis Bozen oder bis Innsbruck fahren muss. Also, wenn eine solche Firma Südtirol verlässt, dann hat das bestimmt andere Gründe als einen Flughafen in Bozen. Wie gesagt, die meisten Betriebe sind klein- und mittelständige Unternehmen, die keineswegs auf einen Flughafen angewiesen sind, sondern von ganz anderen Strukturen leben, aber bestimmt nicht von einem Flughafen in Bozen.

Wir hatten im Landtag erst kürzlich diese Anhörung über das neue Flughafenkonzept, das die Landesregierung vorgelegt hat. Zwei Dinge sind mir darin aufgefallen. Zunächst hatte ich den Experten gefragt, wie er überhaupt nach Südtirol gekommen ist. Er ist über den Flughafen Innsbruck und nicht über den Flughafen Bozen hier hergekommen. Er hat es auch geschafft! Es ist nicht so, dass wir Wissenschaftler nicht nach Südtirol holen könnten, wie immer behauptet wird, wenn wir keinen Flughafen in Bozen hätten. Der besagte Experte ist in der Lage gewesen, über den Flughafen Innsbruck nach Südtirol zu kommen, so wie das andere auch schaffen. Etwas ist mir in diesem Konzept zur Präsentation des Flughafenkonzeptes schon aufgefallen, nämlich diese Annahme von mindestens einer Million Passagieren, von denen ausgegangen wird. Seien Sie mir nicht böse, aber da ist der Vortragende in ein Fettnäpfchen sondergleichen hineingetreten. Davon auszugehen, dass Gäste, die in Südtirol nächtigen wollen, nicht bereit sind, in Innsbruck zu landen, hat nichts mit den Gästen zu tun. Das hat etwas damit zu tun, wie wir diese Gäste bewerben. Wiso ist Osttirol beispielsweise in der Lage, Gäste über den Flughafen in Innsbruck her zu locken? Es ist ja wesentlich umständlicher, durch das ganze Pustertal zu fahren, um von Innsbruck nach Osttirol zu gelangen. Sie schaffen es auch! Sie können mir nicht erzählen, dass - was als Hauptargument für diesen Flughafen ins Feld geführt wurde - die Südtiroler nicht bis nach Verona oder Innsbruck fahren wollen. Wir reden jetzt nicht von den Gästen, sondern von den Südtirolern. Es wurde gesagt, dass die Südtiroler selber nicht nach Innsbruck oder Verona fahren wollen, sondern einen Flughafen in Bozen nutzen möchten. Das Argument kann ich ja noch irgendwo nachvollziehen. Dass man dann aber sagt, dass das Einzugsgebiet eine Million Passagiere beträgt, kann ich nicht nachvollziehen. Das würde bedeuten, dass man außerhalb von Südtirol den Großraum bis nach Innsbruck und bis unterhalb von Trient für einen Flughafen für - das war ja meine konkrete Frage - dieselben Destinationen und nicht für andere Destinationen nützen würde. Für dieselben Destinationen, die Innsbruck anbietet, erwartet dieses Konzept, dass die Innsbrucker zwar den Flughafen in Bozen nützen würden, die Bozner aber für dieselben Destinationen nicht den Flughafen in Innsbruck nutzen würden. Also, das ist ein Nonsens! Wenn man jetzt noch unterschiedliche Destinationen angeben würde, dann könnte man das vielleicht noch irgendwie argumentieren. Aber dass die Südtiroler nicht bereit sind, andere Flughäfen zu nutzen, und die Trentiner und Nordtiroler sehr wohl bereit wären, einen Flughafen in Bozen zu nutzen, das, meine Damen und Herren, kann mir niemand in diesem Hause weismachen! Fragen wir uns doch mal: Warum kommen die Touristen nicht nach Südtirol, wenn sie am Flughafen Innsbruck landen? Hängt das nicht auch mit unserer Tourismuswerbung zusammen, wie wir diesen Flughafen in Innsbruck potential nutzen können und unser Land bewerben? Wenn wir natürlich mit einer Tourismusmarketing-Gesellschaft international auftreten, die mit jedem Beistrich in ihren Dokumenten und Kampagnen herausstreicht, dass Südtirol etwas mit Tirol oder Österreich zu tun haben könnte, dann wird man sich natürlich schwer tun, den Touristen zu vermitteln, warum sie

in Innsbruck landen, aber in Südtirol Urlaub machen sollen. Wenn man aber nur ein bisschen, eine Kleinigkeit von diesen schönen Sonntagsreden der Europaregion Tirol auch in den Alltag verpflanzen und diesen Flugplatz in Innsbruck als einen Flughafen der Europaregion Tirol anerkennen würde, könnte sich das positiv auf den Tourismus in Südtirol auswirken. Warum sollte man den Flughafen in Innsbruck nicht auch in der Tourismuswerbung ganz gezielt anwerben für Touristen, die nach Südtirol kommen wollen? Mit Shuttles oder Bustransfers - wie das teilweise heute schon gemacht wird - könnten die Touristen dann von Innsbruck oder von Verona in die jeweilige Destination in Südtirol gebracht werden. Das ist eine Frage des Marketings und des touristischen Auftretens! Kein Reisender wird sagen, dass er nicht nach Südtirol kommen wird, nur, weil in Bozen kein Flughafen ist. Und weil der Kollege Steger den Kollegen Dello Sbarba mit dem Flughafen Heathrow gezeißelt hat, möchte ich in einem ganz anderen Zusammenhang darauf verweisen: Wie viele Touristen, die nach London fliegen, benützen nicht den Hauptflughafen in London? Sie benützen außenstehende Flughäfen, weil man dort billiger hinfliegen kann. Sie nehmen also in Kauf, dass man eine Stunde und mehr bis nach London fahren muss. Warum funktioniert es dort? Aber die Touristen sollten nicht nach Innsbruck fliegen, wenn sie nach Bozen oder ins Pustertal kommen wollen! Das ist einfach ein Widerspruch in sich. Das hat etwas mit Marketingstrategien zu tun. Es ist nicht die Frage, wo ein Flughafen ist, sondern wie ein Flughafen beworben wird. Es wird auch immer wieder behauptet, dass das mit Auslastungsproblemen am Flughafen in Innsbruck zu tun hat. Gehen Sie einmal unter der Woche auf den Flughafen in Innsbruck hin, dann werden Sie sehen, dass dort kaum etwas los ist. Die Hauptspots sind an Wochenenden, von Donnerstag bis Samstag oder Sonntag. Unter der Woche ist am Flughafen von Innsbruck relativ wenig los. Das ist auch wiederum eine Marketing-Frage, wenn man gerade die Märkte in Osteuropa und in Großbritannien gezielt anwerben würde, worauf schon Kollege Steger verwiesen hat. Dieses klassische Tourismusbild, dass der Gast von Samstag bis Samstag oder von Sonntag bis Sonntag Urlaub macht, hat sich ohnehin aufgelöst. Wenn man genau diese Nischen nutzen würde, das heißt, dass man diese Zeiten zwischen den Wochenenden bewerben würde, dann hätte man einen Flughafen, der bereits existiert. Man hätte gleichzeitig die Möglichkeit, dort zu starten oder zu landen, weil die Auslastung nicht in der Form gegeben ist, wie dies am Wochenende der Fall ist, und hätte eine bestehende Struktur, die bestens funktioniert. Es wurde auch gesagt, dass die Südtiroler nicht gerne einen Flughafen außerhalb Südtirols nutzen würden. Was tun denn die Südtiroler heute, um in die viel zitierte Welt zu kommen? Sie fahren ohne Probleme bis nach München, wenn in München ein billiger Flug zu finden ist. Es gibt ja diesen Transfer-Bus, der für 10 oder 12 Euro von München bis nach Südtirol fährt. Er ist voll mit Südtirolern, die dieses Angebot nutzen, weil eben ein Angebot da ist. Sie schaffen es heute auch! Natürlich ist das nicht ideal. Ich verstehe auch, dass das für Firmen nicht ideal ist, wenn man sich zuerst in einen Bus bis nach München setzen muss. Aber es macht für einen Südtiroler Unternehmer, der in Innsbruck oder Verona - je nachdem, wo er seinen Sitz in Südtirol hat - seine Destination als An- oder Abflugpunkt hat, gar keinen Unterschied. Das können Sie hier noch so oft behaupten, Herr Landeshauptmann! Es ist ja heute bereits gelebte Realität! Herr Landeshauptmann, Sie selber haben das beste Argument in Ihrer Argumentation geliefert. Sie haben gesagt, dass wir mit der Fertigstellung des BBT eine Zugverbindung von 40 Minuten zwischen Innsbruck und Bozen haben werden. Das haben Sie gesagt, oder? Nur, um Sie nicht falsch zu zitieren! Das war Ihre Aussage! Das ist ein Argument dafür, dass die Erreichbarkeit nach Innsbruck noch schneller gegeben sein wird. Heute braucht man von Bozen bis Innsbruck 1,5 Stunden, aber zukünftig wird man nur mehr 40 Minuten dafür benötigen. Dann ist Bozen näher an Innsbruck als die Tourismusdestination Kitzbühel. Trotzdem ist dort der Flughafen Innsbruck der Hotspot und es braucht keinen eigenen Flughafen. Noch einmal, es ist eine Frage der touristischen Vermarktung. Eine Frage hat der Experte ja auch ganz klar beantwortet. Hat ein einziges Bundesland in Österreich, das eine Größe wie Nord-, Ost- und Südtirol hat, zwei Flughäfen? Nein, das gibt es nicht! Warum brauchen wir es dann? Herr Landeshauptmann, wir haben gehört, dass dieselben Destinationen angefliegen werden sollen. Hier wäre schon einmal die Frage zu stellen, warum wir dieselben Destinationen vorsehen und diese Ressourcen nicht gemeinsam nutzen.

Kurzum, wir werden über diesen Entwurf abstimmen. Dafür haben Sie meine volle Hochachtung, dass es den Menschen zur Verfügung gestellt wird. Aber - ich sage noch einmal - all diesen schönen Ausführungen, die hier von den Experten dargelegt wurden, schenke ich nur bedingt Glauben, und zwar nicht deshalb, weil ich von Geburt an skeptisch gegenüber dem bin, was die Landesregierung sagt, sondern weil die Landesregierung selbst immer wieder unter Beweis gestellt hat, dass das, was die Landesregierung behauptet, nicht immer der Wahrheit entsprechen muss. Ich möchte jetzt aus der Broschüre zum Flughafen zitieren, welche damals an die gesamte Bevölkerung in Südtirol verschickt wurde: *"Begrenzte Anzahl von Flügen. Wir haben klare Vorstellungen von dem Flughafen. Pro Tag sollen nicht mehr als fünf Linienflüge durchgeführt werden, fünf Starts und Landungen und pro Woche nicht mehr als vier Charterflüge. Warum behaupten wir das? Weil wir davon überzeugt sind."* Wenig später

heißt es dann in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit: *"Die Wirtschaftlichkeit ist aufgrund dieser Daten über vergleichbare Studien anderer Flughäfen gegeben. 3,3 Starts und Landungen von Linienflugzeugen pro Tag gewährleisten die Rentabilität."* Das ist anhand von Studien auch damals dargelegt und behauptet worden. Das ist im Grunde genommen auch von Experten als Rahmen für einen Flughafen Innsbruck behauptet und erstellt worden. Es hat sich als nicht wahr herausgestellt. Ich muss schon sagen, dass Papier geduldig ist. Und jeder wird das Gutachten letzten Endes zu großen Teilen bekommen, das er in Auftrag gibt. Ob die Realität dem dann entspricht, wird erst die Zeit zeigen. Aber, wie gesagt, diese Volksabstimmung wird stattfinden und uns Gelegenheit geben, darüber zu diskutieren. Es ist ja nicht so, dass man sich nicht die Argumente der Gegner anhören soll. Jeder hat hier eine eigene Auffassung, jeder hat eine eigene Vorstellung. Aber ich glaube, wir haben alle etwas gemeinsam, nämlich, dass wir gewährleisten wollen, dass Südtirol international angebunden, erreichbar und konkurrenzfähig bleibt. Das ist etwas, was wir alle gemeinsam haben. In Bezug darauf, wie das zu erreichen sein wird, haben wir unterschiedliche Vorstellungen. Aber es ist ja das Schöne der Politik und der Demokratie, dass sich der Wähler letzten Endes vom besten Argument überzeugen lassen wird.

TINKHAUSER (Die Freiheitlichen): Herr Präsident! Erwartungsgemäß ist die Mehrheit meiner Kollegen der politischen Minderheit gegen diesen Flughafen. Wenn es beim Konzept geblieben wäre, das im Grunde kein Konzept war, das noch in der alten Landesregierung verfolgt worden ist, dass ein Flughafen aufrecht erhalten bleiben muss, koste es, was es wolle, dann müsste auch ich sagen, könnte ich nicht mit ruhigem Gewissen zustimmen. Wir haben aber jetzt ein Konzept präsentiert bekommen, in dem klar definiert wird, in welchem Rahmen sich die Entwicklung dieses Flughafens in den nächsten fünf oder zehn Jahren bewegen muss. Ansonsten wird er eben zugesperrt. Wir reden hier von einer Summe von 2,5 Millionen Euro jährlich an Steuergeldern, die in den ersten fünf Monaten in diesen Flughafen fließen sollen. Ich mache einen ganz kleinen Vergleich. Die Umfahrungsstraße in Vintl hat 22 Millionen Euro gekostet. Der Flughafen darf in Zukunft für die nächsten fünf Jahren keine 2,5 Millionen Euro kosten. Ich verstehe nicht, weshalb man immer auf die Zahl von 120 Millionen Euro von der Vergangenheit verweist. Diese 120 Millionen Euro holen wir nie mehr zurück, die sind ausgegeben. Wenn der Flughafen jetzt zugesperrt wird, sind diese 120 Millionen Euro ausgegeben bzw. verspielt worden. Es mag sein, dass sie effektiv nie mehr zurückkommen, ob man jetzt den Flughafen weiter betreibt oder nicht. Aber ich habe in meinem Leben noch nie ein Geschäft gesehen, bei dem nur von den Kosten die Rede ist. Wenn ich ein Geschäft habe, dann werde ich in diesem Geschäft auch Miete, Strom und Wasser berechnen. Ich gehe also nicht her und rede nur von den Kosten. Es gibt auch etwas, was hereinkommt. Hier in dieser Debatte wird einzig und allein nur von den Kosten gesprochen. Wir hören, wie viel dieses und jenes kostet. Ich habe mir die Mühe gemacht, mit den zuständigen Ämtern durchzurechnen, was an volkswirtschaftlicher Rechnung zusammenkommt, was im Grunde genommen erwirtschaftet wird. Wenn man 2,5 Millionen Euro ausgibt, kommt für die Volkswirtschaft auch etwas zurück. Diesbezüglich hat auch die Handelskammer eine Studie vorgestellt. Es wäre vielleicht sinnvoll gewesen, wenn mehr Kollegen bei der ersten Vorstellung dabei gewesen wären. Wir waren ziemlich allein gelassen. Also, wenn wir das Szenarium annehmen, dass 170.000 Passagiere erreicht werden, dann geht man davon aus, dass 14,5 Millionen Euro an Wertschöpfung in dieses Land wieder zusätzlich hereinkommen. Diese 14,5 Millionen Euro, meine lieben Kollegen, werden wohl auch Steuergelder abwerfen. Sie werfen von den zusätzlich geschaffenen 243 Arbeitsplätzen Steuergelder an IRPEF ab. Nur von der Mehrwertsteuer sind es bereits 2,2 Millionen Euro. Da haben wir noch gar nicht mitgerechnet, dass auch die IRAP und die Unternehmenssteuer IRES gezahlt wird. Ich gehe davon aus, dass, wenn man diese 2,5 Millionen Euro investiert, eine gewisse Wertschöpfung für dieses Land geschaffen wird, und man bereits in den ersten Jahre pari ausgeht. Natürlich kann man hergehen und sagen: Ein Unternehmer wäre bei der Caritas, wenn er jetzt in den Flughafen investieren würde. Wir dürfen den Flughafen nicht betriebswirtschaftlich bewerten. Ein Unternehmer kann ja auch nicht hergehen und sagen: Ich hole mir dann die Steuergelder. Wir sind für die öffentliche Hand zuständig. Wir müssen doch bewerten, was an Steuergeldern wieder in den Steuertopf zurückkommt. Soviel zu den Kosten! Ich bin hundertprozentig der Meinung, dass sich das auch rechnen wird, nicht nur mit den Touristen, die in dieses Land kommen. Man kann natürlich sagen, dass der deutsche, der österreichische und der Schweizer Tourist wahrscheinlich zuerst nicht nach Frankfurt fahren wird, um dann hier bei uns zu landen. Davon gehen wir alle aus. Aber der russische, skandinavische, norddeutsche und spanische Tourist, aber auch jene aus dem Nahen Osten werden nicht mit dem Zug hier her fahren. Sie werden weder mit dem Auto noch mit dem Fahrrad zu uns kommen. Diejenigen werden einen Flughafen in diesem Lande brauchen. Ich kann aus eigener Erfahrung sprechen. Ich war heuer einmal in Andorra. Dort gibt es keinen Flughafen. Wenn ich nun dort hinfliegen möchte, suche mir den nächstgelegenen Flughafen aus. So werden viele Menschen denken. Wenn jemand nun seinen

Urlaub in Südtirol verbringen möchte, wird er weder in Verona noch in Innsbruck einen Flughafen suchen, sondern hier in Südtirol landen wollen. Das ist ganz eine normale Sache. Also, soviel zu diesem Thema! Wenn jemand im Grödnertal skifahren gehen möchte, dann wird er nicht in Innsbruck landen. Da mögen wir von Zusammenarbeit sprechen, wie viel wir wollen, Europaregion Tirol usw. Der Wettbewerb im Wintertourismus ist knallhart. Die Tiroler überlassen uns - wenn man ehrlich ist - keinen einzigen Gast, wenn er in Tirol auch skifahren kann. Sie gehen nicht her und stellen uns Spots in Innsbruck zur Verfügung. Das ist ja bei der Aussprache ganz klar herausgekommen. Dort gibt es keine Maschine mit Gästen, die für Südtirol landet, damit sie dann mit Bussen nach Südtirol gebracht werden. Das muss auch einmal gesagt werden. Wir dürfen hier nicht irgendwelchen Hirngespinnsten hinterherlaufen, sondern müssen auch die Tatsachen beim Namen nennen. Es geht nicht nur um den Touristen, der hier herkommt. Es geht auch um viele Firmen und ich beziehe mich hier nicht nur auf die größten Firmen Südtirols, die Riesenfirmen, die sowieso weltweit unterwegs sind. Ich denke auch an die kleinen Firmen. Ich bin Gesellschafter bei einigen kleinen Firmen, die auch weltweit tätig sind. Wir wären froh, wenn wir nicht immer mit dem Auto für 3 Stunden nach München fahren müssten und dort noch eine oder zwei Stunden auf den Flieger warten müssten. Wenn es hier in Bozen einen Flug gäbe, wären wir lange schon am Ziel, anstatt lange Zeit im Auto oder im Zug nach München zu fahren. Es gibt nicht nur die Destination Bozen-Rom. Ich habe heute eine Führung mit Schülern hier im Landtag gemacht. Zum Schluss stelle ich immer die Frage, weil es mich interessiert - ich mache da keine Wertung, keine Angst, liebe Kollegen -: Seid ihr für oder gegen den Flughafen? Derzeit ist die Stimmung natürlich eher kontra Flughafen. Dann frage ich nach dem Grund. Sie sind der Meinung, dass der Flughafen eh nur aufrecht erhalten wird, damit die Politiker nach Rom fliegen können. Dann habe ich nachgefragt, wie viele Politiker eigentlich immer nach Rom fliegen müssen. Wegen sieben oder zehn Politikern werden wir keinen Flughafen brauchen, um nach Rom zu fliegen! Ich sage ehrlich, dass, wenn ich nach Rom müsste, ich wahrscheinlich auch den Zug nehmen würde. Aber wir müssen ganz andere Destinationen ansprechen. Wir müssen an den Norden, Osten, vielleicht auch an den Fernen Osten denken. Es herrscht vielfach dieses kleinkarierte Denken, dass sich die Politiker diese 2,5 Millionen Euro zahlen, damit sie nach Rom fliegen können. Das ist aus meiner Sicht kein Argument. Ich verstehe viele, wenn sie sagen, dass sie aus einem gewissen Umweltgedanken heraus gegen den Flughafen sind. Ich verstehe aber dann diejenigen nicht, die sagen: "In Bozen möchte ich die Umweltverschmutzung nicht unbedingt, aber in München, Innsbruck oder Verona ist sie mir eher egal." Also, da muss man schon ernsthaft und wahrheitsgemäß einmal sagen, wer von uns nicht von anderen Flughäfen aus irgendwo hinfliegt, der sich hier als Natur- und Umweltschützer outet?

Zu den Zahlen! Die Zahlen sind aus meiner Sicht im Grunde nachvollziehbar. Wir haben in Innsbruck einen Flughafen, der ungefähr eine Million an Gästen generiert. Ich denke mir, dass es zu schaffen ist, wenn in Innsbruck eine Million Gäste oder Passagiere landen, in Südtirol 170.000 Passagiere zu erreichen. Machen wir uns nichts vor! Es ist und war auch immer so, dass es in jedem Betrieb - auch wenn er in einer schwierigen Situation ist - auf die Menschen und auf die Leute ankommt, die diesen Betrieb führen. Es gibt Betriebe, die in schwierigen Situationen aus einer schwierigen Situation herauskommen, weil sie von den richtigen Personen geführt werden. Es gibt gute Betriebe, die in Schwierigkeiten kommen, weil sie von den falschen Menschen geführt werden. Ich traue denjenigen, die das jetzt in der Hand haben, schon zu, dass sie die richtigen Weichen stellen. Sie haben ja bewiesen, dass sie sonst auch in der Wirtschaft etwas können. Und wenn sie hier ein Konzept mit den entsprechenden Zahlen auf den Tisch legen und diese nicht erreicht werden, dann wird der Flughafen zugesperrt. Für die ganzen Gegner wird dies sowieso nicht erreicht. Ich habe heute von den meisten meiner Kollegen der politischen Minderheit gehört, dass dieses und jenes nicht zu erreichen sei und wir mit 2,5 Millionen Euro nichts anfangen könnten. Dann müsst ihr diesem Gesetz zustimmen! Wenn ihr wollt, dass der Flughafen zugesperrt wird, und ihr der Meinung seid, dass dieses Ziel sowieso nicht erreicht wird, dann müsst ihr diesem Gesetz zustimmen! Dann ist in fünf Jahren der Ofen aus und der Flughafen wird geschlossen. Der Militärflughafen wird sicher aufrecht bleiben. Ich glaube kaum, dass sich das Militär, die Carabinieri oder die Finanzwache deswegen vom Flughafen verabschiedet. Wie gesagt, natürlich kann man an jedes Projekt herangehen und sagen: "Das, das, das und das passt mir nicht." Man kann aber auch an etwas herangehen, wo wir nicht mit hundertprozentiger Sicherheit in die Zukunft schauen können. Im Sinne der Südtiroler Bevölkerung, im Sinne des Südtiroler Landes und auch im Sinne der Wirtschaft, die sich diesen Flughafen wünscht, sollten wir diesem Projekt eine Chance geben!

ATZ TAMMERLE (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Herr Präsident! Ich möchte auch mit einem kleinen positiven Aspekt anfangen - eigentlich ist es nicht nur ein kleiner, sondern großer Aspekt -, und zwar, dass es wirklich zu der Volksabstimmung kommt und die Bevölkerung selber entscheiden kann. Jedoch ist natürlich fraglich, wie stark

die Bevölkerung Südtirols über Medien, Verbände und Vereine beeinflusst und in eine bestimmte Richtung gelenkt wird. Ich persönlich stehe dem Flughafenkonzept skeptisch gegenüber. Es ist ja auch im Gesetzentwurf die Rede davon - Herr Landeshauptmann, entschuldigen Sie, ich hätte eine konkrete Frage an Sie -, dass bis Jänner 2022 eine Mindestzahl von 170.000 Flugpassagieren erreicht werden soll. Dieses Gesetz wird jetzt im Jahr 2015 von dieser Landesregierung bzw. diesem Landtag verabschiedet. Hier stellt sich natürlich die Frage, ob Sie als Landeshauptmann im Jahr 2022 überhaupt noch amtieren werden. Sollte da ein anderer Landeshauptmann an Ihre Stelle treten, könnte es passieren, dass diese Versprechungen und dieser Beschluss wahrscheinlich einer berühmten Amnesie zum Opfer fallen werden. Man hat schon öfter gesehen, dass das ganz schnell abgeändert ist. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass diese Gefahr besteht.

Im Allgemeinen finde ich, dass Südtirol grundsätzlich an ein Gesamtkonzept denken sollte. Was möchte Südtirol im Großen? Wie möchte sich Südtirol eigentlich zukünftig präsentieren? Will Südtirol ein Flughafenland oder vielleicht ein Erholungsgebiet sein? In einer Welt, die immer schneller und strenger wird, in einer Welt, die mit Stress erfüllt ist, sehnen sich immer mehr Menschen nach etwas Ruhe, einem Ort, wo sie sich erholen und zurückziehen können. Genau das könnte Südtirol zukünftig sein, eben ein Urlaubsziel in dieser Welt, wo alle hinkommen, sich erholen und einen Ort der Ruhe finden können, und zwar ohne Flughafen. Gerade durch den Brennerbasistunnel wird sich eine gute Anbindung ermöglichen, wenn man in 40 Minuten - wie es das letzte Mal bei der Anhörung gesagt wurde - von Innsbruck bis Bozen und zurück fahren kann. Es ist wirklich ein großer Vorteil für diese Anbindung, wenn man schnell nach Südtirol gelangen kann. Gerade in diesem Zusammenhang möchte ich darauf verweisen, dass an unserer kürzlich durchgeführten Tagung über die doppelte Staatsbürgerschaft internationale Vertreter aus Armenien, aus den Ostländern, aus den nordischen Ländern, aus Kanada und aus Brasilien teilgenommen haben. 26 Stunden Fahrt hatten die Personen teilweise hinter sich. Nein, Herr Landeshauptmann, es ging nicht darum, dass diese 26 Stunden dadurch entstanden sind, weil sie nicht in Bozen landen konnten. Dies war deshalb der Fall, weil sie bereits in ihrer Heimat eine 12-stündige Busfahrt auf sich nehmen mussten. Sie sind dann in Innsbruck gelandet und waren innerhalb kürzester Zeit in Südtirol. Alle haben nach Bozen gefunden. Also, von dem her darf man nicht behaupten, dass diese Menschen Südtirol nur erreichen würden, wenn wir einen Flughafen haben. Es geht auch anders! Hier möchte ich einhaken, denn ich glaube, dass es besonders um die Vermarktung und die Vernetzung in der Vermarktung geht. Es wird nur das genutzt, was angeboten wird. Wenn wir imstande sind, Südtirol über Tirol, über die Dachmarke Südtirol, über die anliegenden bzw. angrenzenden Flughäfen so gut zu vernetzen, dass wirklich jeder nach Südtirol gelangen kann, dann wird dieses Angebot auch genutzt werden. Aber wenn die Vernetzung nicht gut genug ist und das entsprechende Angebot nicht vorhanden ist, wer soll es dann nutzen? Genutzt wird nur das, was gut angeboten wird und leicht und schnell vor Augen geführt wird. In Bezug auf den Flughafen ist es wirklich so, dass zahlreiche Menschen, mit denen ich in den letzten Wochen gesprochen habe, und auch ich persönlich der Meinung sind, dass ein Stück Qualität in Südtirol verloren geht. Erst kürzlich hat eine Tagung einer Organisation von Südtirol am Tschöggberg stattgefunden. Zahlreiche Menschen sind dort hin gekommen und haben die Aussicht in Richtung Dolomiten, in Richtung Rosengarten und in Richtung Schlerngebiet genossen. Alle haben gesagt, wie schön diese Aussicht sei, wie schön ruhig es hier ist und was für ein schöner Moment dies wäre. Dann hat jemand anders diesen Moment unterbrochen und gesagt: "Genau jetzt müsst ihr euch diesen Moment vorstellen und "wuuuuuuuhm" düst ein Flugzeug über euch quer durchs Bild und unterbricht diesen entspannenden Moment auf dem Tschöggberg." Südtirol hat bereits jetzt schon einen hervorragenden Ruf für gute Luft, Ruhe und gute Speisen. Und gerade jetzt, wo wir dabei sind, diesen ländlichen Raum und unsere regionalen Produkte zu stärken, würde das durch den Flughafen verloren gehen, denn dadurch wird die Luft verpestet und die Ruhe gestört. All das würde darunter leiden. Vieles hängt damit zusammen. Sicher wird die Anbindung für verschiedene einzelne Organisationen durch einen Flughafen verstärkt. Die Anbindungen sind besser, aber es muss nicht unbedingt der Flughafen in Bozen sein. Dies kann auch durch den Flughafen in Innsbruck oder Verona erreicht werden. Es kommt auf die Vernetzung an, aber auch auf das Angebot im Internet, den verschiedenen Internetportalen, die gerade in der Tourismuswerbung so stark besucht werden. Heute muss alles mit einem Mausklick geschehen. Die Bestellung wird gleich gemacht und die Bestätigung muss innerhalb kürzester Zeit - 24 Stunden - zurückkommen. Manchmal reichen auch schon drei Stunden, innerhalb denen keine Rückbestätigung für eine Reservierung erfolgt, um diese zu stornieren. Es muss alles schnell gehen, auch übers Internet. Deswegen kann man hier sehr viel in Bezug auf die Vermarktung arbeiten. Der Landeshauptmann hat selbst vor kurzem einmal in einer Rede gesagt, man dürfe kein Kirchturmdenken haben. Er hat gemeint, dass man kein Kirchturmdenken in Bezug darauf haben soll, dass wir uns verschließen. Jedoch finde ich umgekehrt, dass gerade durch den Flughafen, den man

hier in Bozen alleine für sich haben will, das Kirchturmdenken entsteht. Man tut so, als ob man sich nicht mit anderen vernetzen könne, und will einen eigenen Flughafen. Ist das nicht Kirchturmdenken?

Mir persönlich fehlt im Rahmen der Volksabstimmung auch die Alternative für die Menschen. Es steht nur zur Auswahl, ob man den Flughafen haben will oder nicht bzw. ein Ja oder Nein zum Konzept dieses Gesetzentwurfes. Aber es gibt keine Alternative. Was gibt es zur Auswahl? Es müsste eigentlich ein zweites Konzept in Bezug auf die Anbindung an die Flughäfen in Innsbruck oder Verona oder auch jene in Salzburg oder München erstellt werden. Wie sieht es damit? Diese Rechnungen mit den ganzen Befürwortungen und Gegenargumenten sollte man der Bevölkerung vorlegen. Dann sollte die Bevölkerung darüber entscheiden können, und nicht nur über eine Angelegenheit. Wenn ich keine Alternative habe, bleibt mir auch nicht wirklich eine Wahl. Deshalb sehe ich das Ganze sehr skeptisch. Wenn wir unseren eigenen Flughafen verstärken, würde das ja bedeuten, dass alle zehn Minuten ein Flieger über unsere Köpfe hinweg rauscht. Wenn wir hingegen die Anbindung an die anliegenden Flughäfen verstärken und intensivieren würden, könnte man doppelt profitieren. Zum einen würde die Lebensqualität für Südtirol erhalten bleiben, da man wirklich eine Nische sein könnte, ein Land bzw. ein Erholungsgebiet, in dem man Ruhe, Qualität, gute Luft findet. Zum anderen würde die Anbindung über die anliegenden Flughäfen intensiviert und man wäre dadurch auch mit dem Rest der Welt verbunden. Man würde nicht im Kirchturmdenken versinken, alles selber haben zu müssen, in der Meinung, dass es die anderen nicht so gut machen wie wir, so in der Art: Nur, was wir selber machen, ist eigentlich gut genug. Man muss von diesem Kirchturmdenken wegkommen und sich über die Grenzen hinaus vernetzen, also nicht nur sein eigenes Süppchen kochen.

LEITNER (Die Freiheitlichen): Herr Präsident! Nachdem die Diskussion nicht so sehr über den Flughafen geführt wird, sondern vielmehr darüber, wie lange wir noch hier sitzen, sollte das schon geklärt sein.

Zum Thema selber möchte ich Folgendes sagen: Es ist natürlich sehr, sehr schwer in die Zukunft zu schauen und auch Karl Valentin hat gesagt: "*Prognosen sind schwierig, vor allem wenn sie die Zukunft betreffen.*" Wir reden hier auch in irgendeiner Weise von Prognosen. Neu ist sicher, dass es ein klares Konzept gibt, über das auch die Bevölkerung abstimmen kann. Wenn man zurückschaut, brauchen wir nicht lange darüber reden. Dass der Flughafen in der Vergangenheit nicht funktioniert hat und es nie ein schlüssiges Konzept gab, ist allen klar. Darüber zu reden, erspare ich mir, nur möchte ich auf eines hinweisen, auch weil Kollege Knoll darauf eingegangen ist, was die alte Landesregierung in irgendwelchen Broschüren versprochen oder nicht versprochen hat. Wenn man es im Nachhinein liest, versteht man die Dummheit. Dass nur fünf Flieger landen, habe ich immer schon kritisiert. Das ist aus wirtschaftlicher Sicht eine Dummheit sondergleichen. Dasselbe wäre, wie wenn jemand eine Bar aufsperrt und nur zehn Kaffee verkaufen möchte. Wenn ich eine Bar führe, dann will ich verkaufen, wie viel nur möglich ist, um Geschäft zu machen. Wenn wir nun einen Flughafen haben, dann müssen wir danach trachten, dass soviel wie möglich geflogen wird. Alles andere wäre aus volkswirtschaftlicher Sicht doch ein Unsinn! Die Art und Weise, wie gesagt, wie der Flughafen geführt worden ist, hat auch zur derzeitigen Stimmung im Land geführt. Ich getraue mich zu sagen, dass eine große Mehrheit dagegen ist, und zwar nicht deshalb, weil sie Argumenten in der einen oder anderen Art folgen, sondern weil es mittlerweile einfach tief drinnen in der Bevölkerung ist, dass der Flughafen Bozen eine Katastrophe ist. Er hat nicht funktioniert, hat viel Geld gekostet und wird auch nicht funktionieren. Offensichtlich darf er auch nicht funktionieren. Ich bin weit davon entfernt, ein Plädoyer für den Flughafen abzuhalten. Ich bin auch nicht davon überzeugt, muss ich zugeben. Sie haben mitbekommen, dass die Diskussion auch innerhalb unserer Fraktion nicht auf der gleichen Schiene abläuft, wie sie in der Bevölkerung grundsätzlich nicht auf der gleichen Schiene abläuft. Aber jetzt hat man zumindest die Möglichkeit aufgemacht - und das ist neu -, dass die Bevölkerung schlussendlich darüber entscheiden kann. Obwohl es in der Vergangenheit schon Entscheidungen oder Meinungsäußerungen gegeben hat, denke ich, dass man das aufgreifen sollte. Es handelt sich um ein Versprechen, das öffentlich abgegeben wurde. Ich denke, dass man die Bevölkerung dann auch wirklich ernst nimmt.

Mir haben die letzten Jahre gezeigt, dass es ein großer Unterschied ist, in welchem Landesteil man über den Flughafen diskutiert. Im Pustertal interessiert das die Leute herzlich wenig und im Vinschgau interessiert es die Leute auch nicht besonders. Dass die Bevölkerung im Bozner Talkessel in besonderer Weise daran interessiert ist, ist verständlich, wobei die umweltrelevante Diskussion aus meiner Sicht auch ein bisschen pharisäisch ist. Viele Menschen, die fliegen, haben kein Problem damit, grundsätzlich zu fliegen, hätten aber plötzlich ein Problem, wenn man von Bozen aus fliegen würde. Natürlich hält man lieber alles von sich fern und überlässt die Lasten den anderen, aber nutzen möchte man es dann eigentlich schon. Diese Diskussion finde ich nicht ganz ehrlich, wobei insgesamt auch umweltrelevante Aspekte einfließen sollen. Wie viele Flugzeuge täglich

über Südtirol fliegen, weiß ich nicht. Ich habe diesbezüglich einmal eine Anfrage gestellt, aber darauf keine Antwort erhalten. Wenn ich jetzt vom Umweltlandesrat höre, dass es Tausend sind, dann muss man feststellen, dass es sehr, sehr viele sind. Aus physikalischen Gründen stelle ich mir vor, dass nicht das Manna vom Himmel, sondern vielleicht vielmehr belastende Stoffe auf unser Land fallen. Also, wir Südtiroler fliegen zwar in der ganzen Welt herum, wehren uns aber dann dagegen, wenn es vor der Haustür passieren soll. Das Argument ist nicht ganz ehrlich.

Insgesamt ist es eine Problematik, das ist mir schon klar. Alle sind gerne mobil und fahren gerne in der Welt umher. Wir lassen Produkte herfliegen usw. Wenn man die Umweltrechnung macht, wird sie nicht aufgehen. Das ist eine Diskussion, die Wirtschaftlichkeit aber ist eine andere. Ich traue mich jetzt nicht zu sagen, dass das Konzept aufgehen wird. Das kann niemand sagen. Aber daran zu glauben, fällt auch mir schwer, muss ich ehrlich zugeben. In der unmittelbaren Nachbarschaft gibt es bereits zwei Flughäfen, nämlich jener in Innsbruck und jener in Verona. Von meinen Kollegen wurde dieses Thema bereits angesprochen. Wir haben uns die Mühe gemacht und mit dem Geschäftsführer des Innsbrucker Flughafens lange und ausführlich darüber diskutiert, wie er den Flughafen Bozen grundsätzlich sieht, vor allem auch im Hinblick auf eine mögliche Zusammenarbeit mit dem Flughafen Bozen. Da muss ich einfach feststellen, dass kein großes Interesse seitens Innsbruck besteht. Die Innsbrucker brauchen uns nicht. Wir würden vielleicht in der Hochsaison im Winter, wenn der Flughafen Innsbruck am Wochenende ausgelastet ist, möglicherweise ein paar Flieger abbekommen. Das war das einzige, was ich verstanden habe, wo man profitieren könnte. Unsere Position war immer die - und man hat das nie richtig studiert -, ob es nicht sinnvoll wäre, Zubringer nach Innsbruck und Verona zu organisieren. Wir waren kurzfristig auch am Flughafen Catullo beteiligt, bis wir ausgestiegen sind. Es müsste doch möglich sein, eine andere Zusammenarbeit eventuell mit dem Flughafen Innsbruck anzustreben. Aber, wie gesagt, mein Eindruck ist, dass die Innsbrucker hier kein großes Interesse haben. So wurde es uns zumindest vermittelt. Damals war das Konzept noch nicht vorhanden. Sie haben auch gesagt, dass sie dieses Konzept abwarten, um es dann schlussendlich bewerten zu können. Ich muss auch gestehen, dass wir seitdem nicht mehr darüber geredet haben.

Ich möchte noch eine andere Frage aufwerfen. Ich habe das schon bei der Vorstellung aufgeworfen. Wenn man die Diskussionen der letzten Jahre mitverfolgt hat, dann ist immer wieder als Begleiterscheinung herausgekommen, dass es auf europäischer Ebene Bestrebungen gibt, regionale Flughäfen eher zu schließen. Es gibt auch diese ENAC-Studie der Flugsicherheitsgesellschaft Italiens, die ja auch ein bestimmtes Programm hat, was Flughäfen angeht. Das ist mir ein bisschen zu oberflächlich beantwortet worden, wenn immer wieder gesagt wurde, dass sie damit nichts zu tun hätten. Also, das ist mir so zu wenig, das muss ich ganz ehrlich sagen. Da bräuchte man vielleicht einmal etwas Schriftliches seitens des italienischen Staates, in welche Richtung er hier geht. Es wäre sicherlich nicht klug, Investitionen zu tätigen, wenn es darauf heißen würde, dass er geschlossen werden muss. Diese Frage möchte ich ganz dezidiert in den Raum stellen, auch weil, wenn man das im europäischen Rahmen anschaut. Die Tendenz geht dahin, Hochgeschwindigkeitsstrecken bei der Bahn zu bauen und sie zu den großen Flughäfen hinzuziehen, um die kleinen dann eventuell zu schließen oder nicht mehr zu betreiben. Das ist eine Frage, die sich mir einfach stellt, wenn man liest, was auch auf europäischer Ebene passiert.

Ich möchte abschließend sagen, dass ich froh wäre, wenn es uns gelingen würde, jetzt eine sachliche Diskussion in der Bevölkerung zu führen, damit beide Seiten - so sollte es bei der Abstimmung sein - ausgewogen zu Wort kommen. Man sollte abwägen, was dafür und was dagegen spricht und von dieser Haltung hundertprozentig Ja oder hundertprozentig Nein wegkommen. Das würde der Sache aus meiner Sicht nicht dienen.

HEISS (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): In aller Kürze! Kollege Dello Sbarba hat bereits einen ausführlichen, wohl argumentierten Minderheitenbericht gebracht. Die Kollegin Foppa hat das Wesentliche ausgeführt. Ich möchte nur eine kurze Reaktion auf das, was Kollege Steger gesagt hat, machen. Darüber habe ich mich - mit Verlaub, was mir oft schwer fällt - ziemlich geärgert. Seine Behauptung, die Grünen würden Südtirol gerne unter die Käseglocke stellen, ist aus meiner Sicht nicht haltbar. Aus meiner Sicht möchte ich feststellen, dass ich durchaus die Chancen sehe, auf die Landeshauptmann Kompatscher setzt, zusätzliche Touristen zu bekommen, Gästesegmente, die von Interesse sind. Ich sehe durchaus die Chancen auch für Unternehmer, die sie sich von einem Flughafen erwarten, worauf auch Kollege Tinkhauser hingewiesen hat. Das sehe ich durchaus, keine Frage. Unbeschadet der betriebswirtschaftlichen, finanziellen, kostenoperativen Rechnung und Hochrechnung - wie auch immer sie ausfällt, denn die Chance ist durchaus da, zusätzliche Gästesegmente zu bekommen und Unternehmern zusätzliche Möglichkeiten zu bieten, keine Frage - stellt sich die Frage, ob sich

diese auch rechnet. Wir haben Erblast der Vergangenheit und es fällt schwer zu glauben, dass sich diese Erblast für die Zukunft nicht entsprechend fortsetzen würde. Aber die Grundüberlegung ist eine andere. Die Grundüberlegung ist aus meiner Sicht ein ethisches Argument, das für mich persönlich den Hauptgrund darstellt, den Flughafen in dieser Form abzulehnen. Ich bin der Überzeugung, dass wir insgesamt einen gesellschaftlichen und umweltpolitischen Wandel brauchen, der tiefgreifend ist. Ich denke, die Schönredereien der letzten Jahre und Jahrzehnte werden bald ein Ende haben. Ich bin der Überzeugung, dass die klimatische Bedrohung wirklich eine Gefahr darstellt und auch eine soziale Ungerechtigkeit für viele Weltteile, die ich persönlich so nicht hinnehmen will. Da kann ich mir durchaus sagen: Ok, dieser Flughafen von Bozen ist klein und überschaubar, er stellt - wie der Landeshauptmann ausführt - ein Prozent der Umweltbelastung im Bozner Talkessel dar. Aber wir schließen damit, Kollege Tschurtschenthaler, an die gesamten Flughäfen weltweit, an jenes System, das eigentlich sehr wesentlich dazu beiträgt, das Klima aufs Schwerste zu belasten. Ich sehe durchaus die Nachteile, die sich wirtschaftlich daraus ergeben können. Ich sage mir, wenn wir als Klimaregion ethisch handeln, dann ist dieser Flughafen hier Fehl am Platz. Das ist meine Kernüberlegung in diesem Zusammenhang. Ich komme selber aus der Wirtschaft. Ich komme aus einer Touristikerfamilie und sehe natürlich die Chancen, die sich ergeben. Aber ich wünsche mir nicht, dass wir hier sagen: "Ok, wir sind relativ clean und deshalb können wir uns diese Sünde leisten." Ich möchte diese Sünde nicht. Auch - wirtschaftlich gesehen - könnten wir Alternativen andenken. Kollegin Atz Tammerle, mit der ich sonst selten konform gehe, hat hier durchaus Richtiges angesprochen. Ich glaube - Kollege Steger und Kollege Tinkhauser haben darauf hingewiesen -, dass wir Gästesegmente aus Russland, aus Übersee, aus dem Nahen Osten ecc. bekommen könnten, aber wir könnten auch andere Gäste zu uns locken, wenn wir keinen Flughafen haben. Ich denke an jene Gäste, die zunehmend umweltbewusst, landschaftsbewusst und ökologisch handelnd in dieses Land kommen. Von denen haben wir noch viel zu wenige und diese gibt es in einem wachsenden und hohen Ausmaß. Wir müssen uns um diese Gäste kümmern. Der zweite Aspekt ist jener der Arbeitsplätze. Ich sehe schon, dass es Unternehmen gibt, die schnell raus möchten, aber ich glaube auch, dass hier in diesem Bereich die Überlegung getroffen werden sollte, dass nicht alles möglich ist. Wir sollten vielmehr Zugverbindungen ausbauen, diese schnellen Zugverbindungen nutzen und weit stärker auf diese zu setzen als die kleineren komparativen Vorteile für Unternehmen, die sich hier ergeben und die damit verbundenen ökologischen Umweltschäden in Kauf zu nehmen. Ich glaube, es muss durchaus möglich sein, als Unternehmer zu sagen: Wir versuchen auf anderem Wege aus Südtirol rauszukommen, per Zug oder, wenn es sein muss, auch mit dem Flugzeug. Bozen muss clean bleiben. Das ist meine Grundüberlegung. Es ist nicht so, wie Kollege Steger gesagt hat, so in etwa, dass damit die Unternehmerwelt draufgehen würde. In der Studie, die uns vorgelegt wird, im Zusammenhang mit dem Flughafen Bozen und seine regionalwirtschaftliche Bedeutung heißt es auf Seite 55, dass durchaus Nachteile vorhanden sein können. Aber - so hält die Studie fest - ein pauschaler Nachteil für Unternehmen in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol kann jedoch schon allein deshalb nicht abgeleitet werden, da für einige Gebiete in der Autonomen Provinz Bozen - Südtirol der Weg nach Innsbruck kürzer bzw. nur unwesentlich länger ist als nach Bozen. Darauf hat auch Kollege Knoll hingewiesen. Aus dem Grund glauben wir auch, dass man dieses Argument relativieren muss. Ich glaube, im Kern muss dieses ethische Argument stehen, mit dem wir sagen müssen, welches Modell wir uns für die Zukunft wünschen. Ich denke an ein Modell, das keine Käseglocke bedeutet, sondern eine bewusste Entscheidung für ein anderes Lebens- und Wirtschaftsmodell, eine bewusste Entscheidung, die auch darauf setzt, dass aus diesem Wandel, unserer Einstellung auch wirtschaftlich neue Vorteile erwachsen können, neue Gästesichten, aber auch anderes unternehmerisches Handeln. Und im Bereich der Wissenschaft ist es wirklich so, Kollege Steger, dass der Flughafen sicherlich ein Vorteil sein könnte. Aber ein noch größerer Vorteil könnte sein, a) wenn wir funktionierendes Breitband hätten und b) wenn es uns gelingen würde, in Bozen - du weißt genau, was ich meine - wissenschaftliches Personal zu haben, das auf der Höhe der Herausforderungen ist. Ich denke an Wissenschaftler, die hier qualifiziert agieren - und von denen gibt es hier noch viel zu wenige. Ich würde sehr viel mehr auf diese Standortpolitik setzen als auf die Möglichkeiten eines Flughafens. Also, das ist aus meiner Sicht ein wichtiges Kernargument, das ethische Argument. Die betriebswirtschaftlichen, ökologisch unmittelbaren Folgen sind von Kollegin Foppa und Kollegen Dello Sbarba sehr wohl aufgelistet worden. Aber mir geht es hier ums Grundsätzliche. Dazu braucht es einen Wandel und nicht dieses alte Denken, das versucht, das, was in der Vergangenheit anderswo gut gelaufen ist, für Südtirol hier fortzuschreiben.

KÖLLENSPERGER (Movimento 5 Stelle - 5 Sterne Bewegung - Moviment 5 Steiles): Herr Präsident!

Ich war seit je her der Meinung, dass dieser Flughafen keinen Dienst im öffentlichen Interesse darstellt und deswegen nicht als Landesgesellschaft geführt werden sollte. Er sollte doch eher privatisiert werden. Vielleicht

bietet sich ja jetzt die Chance, Herr Landeshauptmann, die ABD mit der Brennercom zu fusionieren und alles zusammen der Athesia zu verkaufen. Dann hätten wir zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen! Die Athesia hat ja zwei Betriebe in der eigenen Gruppe, Alpina Tourdolomit und Aveo-Tours, die durchaus Interesse am Flughafen haben. Ich würde das jetzt als eine gute Lösung finden, denn es sind ja präzise Interessensgruppen, die hier Interesse an diesem Flughafen haben und diese könnten sowohl von ihrer unternehmerischen Qualität als auch von ihrer finanziellen Macht her diesen Flughafen durchaus führen. Es ist nur so, wie wir es heute schon und auch bei der ACV-Vorstellung dieses Konzeptes gehört haben, dass hier effektiv jemand Caritas spielen muss. Diese Rolle gehört in Südtirol leider Gottes immer noch dem Lande und nicht den Privaten. Deswegen wird es wohl auch hier nicht anders angepeilt werden. Was wir gerade hinter uns haben, ist der Rekordsommer 2015 mit 18,3 Millionen Nächtigungen. Millionen von Touristen haben uns anscheinend auf der Landkarte doch noch gefunden, obwohl der Flughafen komplett geschlossen war.

Was ich hier noch kurz anführen möchte, ist der Punkt, bei dem ich mit Kollegen Heiss übereinstimme. Wir müssen auf die Erreichbarkeit Südtirols setzen müssen, aber mit dem Bus und vor allem mit verbesserten Zugverbindungen, gerade nach Norden. Hier ist - lassen Sie mich das sagen - der Brennerbasistunnel, der forciert wird - und wenn es stimmt, dass wir in weniger als einer Stunde in München sind -, eigentlich das K.O.-Argument für den Flughafen. Dann wird er wirklich komplett sinnlos, auch zeitmäßig komplett sinnlos. Eine Anfahrt von Innsbruck mit dem Auto in die Dolomiten - wurde heute schon gesagt - ist gleich lang und gleich weit wie von Bozen und eine vergleichsweise Anfahrt von Malpensa ins Zentrum von Mailand, von Fiumicino ins Zentrum von Rom und einer Anfahrt von Innsbruck oder Verona nach Bozen. Wir sind hier nicht so weit entfernt. Das ist überall so und man kann ja auch die Touristen, die dort mit einem Charter kommen, mit dem Bus hereinführen und diese Stunde Busfahrt perfekt dazu verwenden, Videos anzuschauen und ein bisschen Upstyling zu machen. Das machen die Touroperator ja auch sehr geschickt, wenn sie die Charterflüge organisieren.

Schlussendlich - und ich komme schon zum Ende - wird ein Referendum ausgeführt. Ich hoffe hier vor allem, dass dieses Referendum mit fairen Bedingungen, aber nicht durch eine massive und teure Kampagne beeinflusst wird, dass es faire Bedingungen gibt und seitens von neutralen Informationsstellen objektiv informiert wird. Ich denke abschließend, dass wir in Südtirol eigentlich viel Wichtigeres zu tun hätten, als einen defizitären Flughafen zu betreiben. In diesem Sinne bin ich nicht glücklich, dass dieses Thema immer noch weiter geführt wird. Die Testphase wäre eigentlich schon lange genug gewesen und dauert schon viel zu lange, wenn wir ehrlich sind. Damit habe ich für heute genug geredet. Danke!

BLAAS (Die Freiheitlichen): Herr Präsident! Das meiste meiner persönlichen Einschätzung habe ich ja im Minderheitenbericht niedergeschrieben. Ich möchte hier nur noch einige kurze Gedankengänge machen. Hier wurde davon gesprochen, dass mit dem Schließen des Flughafens plötzlich 120 Millionen Euro weg wären. Das mag durchaus sein. Ich stelle aber die Frage: Sollen wir gutes Geld verlorenem Geld hinterherwerfen? Das ist auch eine berechtigte Frage. Dies zum einen. Zum anderen fordert die Wirtschaft diesen Flughafen mit Berechtigung, allerdings immer unter Bezahlung oder durch die großzügige Unterstützung von Seiten der öffentlichen Hand. Wäre hier ein Gewinn zu machen, würde die Wirtschaft vom Land fordern, sie müsste den Flughafen abgeben, wie wir das jetzt bei Brennercom und der Breitbandgeschichte gesehen haben. Immer wenn es interessant für die Wirtschaft ist, dann macht sie das lieber selber, dann stellt sie die Kompetenz und die Zuständigkeit des Landes in Frage. Immer wenn es nicht kombiniert, dann sollten wir uns rühren und das Geld einschießen. Das sollte hier auch einmal ganz klar deponiert werden. Nun, es gibt auch noch die technischen Schwierigkeiten, die ein Flughafen Bozen durch das Gelände, durch die Umstände, durch das Bergmassiv und dergleichen hat. Man muss einfach ansprechen, dass es nicht ein Flughafen in der Ebene ist, sondern dass es gewisse Gegebenheiten gibt, die dem Betrieb eines Flughafens nicht unbedingt förderlich sind. Auch auf die klimatischen Verhältnisse und dergleichen sei verweist. Ich bin aber der Meinung, dass man das Ganze auf die Glaubensfrage reduzieren kann, sprich, ob ich glaube, dass diese 2,5 Millionen Euro jährlich bis 2022 und dann 1,5 Millionen Euro jährlich ab 2022 für die Betriebs- und Investitionskosten reichen. Die Frage ist, ob die Passagierzahlen von 170.000 ab 1.1.2022 erreicht werden und ob ich Ihnen abnehme, dass die Pistenverlängerung und dergleichen abgeschlossen sein wird. Wer sagt mir, ob die Gesetze dann nicht wieder geändert oder angepasst werden? Diesbezüglich habe ich meine Bedenken. Was ich allerdings glaube - und das ist positiv -, ist, dass wir Mitte nächsten Jahres Gewissheit haben, ob in die eine oder andere Richtung gegangen wird. Deshalb ist dieses Gesetz - ich habe das in meinem Minderheitenbericht auch schon irgendwo zart anklingen lassen - meiner Meinung nach eine subtile, wenn auch durchaus legitime Möglichkeit, hier doch einen Konsens zu erreichen. Ich bin aber froh, dass es gemacht wird. Eigentlich müsste ich für das Gesetz stimmen, damit das

endlich aufhört. Allerdings - das ist auch wieder die Glaubensfrage - bin ich eher davon überzeugt, dass wir den Flughafen lieber heute als morgen schließen sollten. Das ist meine Einstellung. Danke!

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Devo fare alcune precisazioni e dare alcune risposte al collega Steger.

Precisazioni. Noi siamo di fronte ad un percorso che ci porterà ad un referendum. Sarà un dibattito interessante, anche stasera c'è stato un grosso dibattito di contenuto e un dibattito trasversale. Abbiamo capito che alcune posizioni sono differenziate anche all'interno degli stessi partiti. Ci sono posizioni differenziate nella Volkspartei - adesso non so se qualcuno cerca di convincere un differenziato a non intervenire in questo momento - ci sono posizioni differenziate all'interno dei Freiheitlichen, e poi la posizione del Partito Democratico non è pervenuta, e anche adesso non c'è nessuno. Dovrebbero rappresentare Bolzano e la Bassa Atesina, speriamo che prima o poi ci dicano cosa pensano. Dieter Steger dice adesso che rappresenta lui anche il Partito Democratico, benissimo. Questo si era già capito, guardano come vota Lei e Le vengono dietro, però dovrebbe essere un partito a sé stante.

In questo dibattito e verso questo referendum mi aspetterei un po' di par condicio nell'informazione, per esempio la legge dovrà essere distribuita e fatta conoscere. Spero vengano fatte conoscere anche le relazioni di minoranza che, come diceva il collega Pöder, fanno parte della legge, anche perché io invece sento notizie in cui specialmente il presidente della Giunta provinciale non perde occasione in questi giorni per parlare dell'aeroporto ovunque. A ogni tappa che lui fa, ci arriva una telefonata. Sul Kronplatz, davanti ai maestri di sci, è stato parlato, dal presidente, della questione dell'aeroporto. Va bene, però un po' di par condicio ci vorrebbe. All'esame per diventare capi dell'Ufficio stampa della Giunta provinciale a due giornalisti è stata fatta la domanda: se tu dovessi per il presidente organizzare una campagna a favore dell'aeroporto, cosa faresti? Poi pare che questi giornalisti non abbiano risposto tanto bene.

Credo che anche sul modo di portare avanti questo dibattito ci vorrebbe un minimo di par condicio. Ho sentito la presentazione alle categorie economiche, il presidente diceva quali sono le alternative. Se noi potessimo spendere 160 mila euro come ha fatto la Giunta provinciale per fare uno studio sulle alternative, forse potremmo essere più precisi. Certamente se passa il no ci vuole un piano B che per noi potrebbe essere quello di fare un concorso pubblico di idee per il riutilizzo dell'aeroporto, naturalmente verificando che cosa ancora può essere dedicato al traffico aereo residuo e che cosa può essere recuperato.

Io guardo con fiducia a questo referendum perché certo noi non abbiamo tutti i soldi che ha messo la Giunta provinciale per esporre il proprio concetto, però abbiamo 20 anni di fallimenti alle spalle. Questo è il punto, e le persone non se ne dimenticano facilmente.

Il secondo punto che volevo trattare riguarda la questione della raggiungibilità. Il collega Steger ha detto di parlare con gli scienziati. Io ho parlato con gli scienziati, nel senso che c'è stato un simposio un paio di settimane fa dei cori e delle orchestre delle università italiane. Erano presenti 13 università, 500 persone tra Bressanone e Bolzano, sono state quattro giorni, quindi un turismo di qualità, hanno fatto all'Auditorium Haidn il saggio finale, ci sono stati convegni in questo simposio, non era solo una cantata, ebbene, l'unico problema che avevano questi, che sono venuti col treno e con gli autobus, è stato trovare, nella Bolzano piena di turismo del mercatino, un posto dove mangiare. C'erano dei momenti in cui non potevano tornare in albergo, molti erano alloggiati a Bressanone, e non sapevano dove andare a mangiare. Nessuno si è lamentato, io ho accompagnato quelli dell'università di Pisa, perché parecchi sono miei colleghi di corso di quei tempi e quindi li conosco, nessuno mi ha chiesto dov'è l'aeroporto né si è lamentato del fatto di non essere venuti in aereo. Poi i pisani sono preda di Ryanair e sanno benissimo cosa vuol dire avere un aeroporto alle porte della città.

Si parla del bacino di utenza. Io credo che avesse ragione Sven Knoll a mettere in discussione questa idea del milione, perché Lei dice, presidente, che noi abbiamo un bacino d'utenza di un milione come Innsbruck ha un bacino di utenza di un milione. Da cosa dipende il bacino d'utenza? Dipende dall'offerta, cioè noi abbiamo un bacino di utenza che è grande quanto è grande la nostra offerta originale, perché se io devo andare a Londra e ci posso andare sia da Innsbruck che da Bolzano, quelli di Innsbruck non sono il mio bacino d'utenza per questo volo. Io ho fatto la fotocopia di un annuncio che Innsbruck ha pubblicato sui nostri giornali. Sono elencate tutte le destinazioni di Innsbruck, credo che l'abbiano fatto apposta, e sono le stesse elencate nelle simulazioni del nostro piano. Manca solo Roma, il resto c'è tutto, perfino Billund che io non conoscevo, che è un aeroporto del nord Europa. Ci sono tutte, quindi noi rispetto a Innsbruck non abbiamo, se non Roma, una destinazione che sia nostra, originale, che noi monopolizziamo. Quindi il bacino d'utenza si restringe, perché se noi offrissimo un volo diretto

fino a Pekino, avremmo un bacino d'utenza grande ancora di più di un milione, ma questo volo non lo possiamo offrire.

Quando si dice che chi parte di qui è collegato al mondo, si parla come se noi da qui potessimo andare ovunque, ma non è così. Noi andiamo in altri aeroporti, dobbiamo aspettare la coincidenza e cambiare aereo, e poi andare nel mondo, collega Steger. Non è come un taxi dove si va ovunque, se devo andare a Hong Kong, a Pekino, a New York, parto da Bolzano per andare ad un altro aeroporto e poi prendere il volo internazionale. Allora però avendo Innsbruck, Monaco, Verona, Milano nelle vicinanze, fra Milano e Venezia c'è un aeroporto ogni 40 km, tutte queste simulazioni su queste destinazioni andrebbero valutate rispetto alle alternative.

Il terzo punto che volevo toccare riguarda l'ambiente. Io insisto che il problema fondamentale è il rumore. Dieter Steger diceva che noi non siamo Alghero ecc., ma io ho portato l'esempio di altri aeroporti. Noi non siamo l'aeroporto di Londra, certo che no, e sapete anche perché? Perché non abbiamo uno studio epidemiologico sull'impatto del traffico aereo in provincia di Bolzano. Non è mai stato fatto, quindi cosa si fa? Si prende a confronto gli studi che sono stati fatti sull'impatto del traffico aereo sulla salute delle persone in giro per l'Europa e per il mondo. In questo senso, se cercate, c'è per esempio tutto uno studio dell'Umweltbundesamt che non è altro che l'Agenzia dell'ambiente centrale della Germania Federale e in questo studio si dice che un'esposizione maggiore di 55 -65 decibel Steigt das Risiko für Bluthochdruck und Herzkrankheiten, einschließlich Herzinfarkt, deutlich an.

Io ho un'analisi del 2007 che era il vecchio masterplan e sui decolli e gli atterraggi ha picchi di 90 decibel, questo studio è stato pagato dalla Provincia, la linea verde abbastanza ristretta all'aeroporto, erano i dornier 328 che sono quelli a due eliche che partivano allora, ma la linea blu che è molto più grande, prende molto di più della Bassa Atesina, erano degli airbus 319. Io mi riferisco a questo tipo di valutazioni, perché non abbiamo ancora una valutazione di impatto ambientale di questo studio. Lei ce la darà, l'aspetto. Intanto però ricordo che il nostro aeroporto è già classificato 2C e che per questi aeroporti sarebbe stato obbligatorio, secondo la circolare Enac App26 del 2007, avere un sistema di monitoraggio continuo del rumore, perché ogni aeroporto, secondo la circolare, deve stabilire le proprie aree e i propri limiti e il sistema di monitoraggio serve anche per fare la multa a chi sfora questi limiti. In 15 anni di esistenza dell'aeroporto di Bolzano, e in diversi anni di classificazione 2C, la risposta ad una nostra interrogazione fatta all'assessore Mussner dice che non è mai stato installato un sistema di monitoraggio. Si è volato con un aeroporto classificato 2C senza un sistema di monitoraggio. Tanto per capire con quanta cura si sia fatta attenzione alla salute dei cittadini all'impatto ambientale e sanitario dell'aeroporto fino ad oggi.

Infine volevo fare una considerazione, perché poi Lei, presidente, farà le conclusioni. Quando noi abbiamo tirato fuori questa cosa del decreto, per cui l'aeroporto entra in possesso della Provincia, che può decidere quello che vuole, anche di chiuderlo, e abbiamo dato questa notizia che per noi era nuova, il presidente ci ha risposto che non era nuova, che ne aveva parlato in un'intervista già il 3 settembre. Io l'intervista l'ho trovata sulla Wirtschaftzeitung, è vero che Lei sapeva, anzi sapeva tanto che poi in commissione ci ha detto che avete dato i terreni allo Stato ma in caso di provincializzazione i terreni tornano indietro e c'è già l'accordo. Non era una novità per Lei, è vero, però era una novità per la popolazione, era una novità anche per quest'aula e addirittura per il direttore dell'Enac dell'aeroporto di Bolzano, Manfred Mussner, che il giorno dopo sul quotidiano "Dolomiten" diceva di non saperne niente di un decreto. Era una novità anche il collega Steger che dice: "Wenn das Referendum gegen die Finanzierung ausgehe, werde der Flughafen nicht geschlossen. Er würde an die Enac, an den Staat übergeben und bis dahin ..."

Questo l'ha detto quattro settimane fa. Io credo che invece questa possibilità sia preziosa e ci costringa a fare un piano B. Un referendum su due alternative, lo diceva la collega Atz Tammerle, in cui si dice: "l'aeroporto va avanti" o "l'aeroporto chiude" è corretto. E se si ritira il finanziamento però l'aeroporto viene trasferito comunque alla titolarità della Provincia, bisognerebbe anche discutere e presentare ai cittadini il piano B, cioè se passa il no cosa farà la Giunta provinciale dell'aeroporto?

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Herr Präsident! Ich bedanke mich bei allen Kolleginnen und Kollegen für die Debattenbeiträge. Wir sehen, dass immer noch eine sehr spannende Diskussion zum Flughafen stattfindet. Ich habe festgestellt, dass nicht alle das Konzept sehr eingehend studiert haben, denn es sind immer wieder sehr apodiktische Feststellungen gemacht worden, dass irgendetwas so oder anders sei. Man verlangt von der Landesregierung und von der Mehrheit eigentlich schon zu Recht, dass, wenn wir ein Flughafenkonzept präsentieren, wir das Ganze mit Zahlen, Daten, Fakten und Beweisen untermauern. Das wird zu Recht - ich betone dies - immer wieder eingefordert. Was mich aber stört, ist, wenn man ganz einfach sagt, dass man das

nicht glauben könne. Bei sich selber legt man das Maß nicht so an, da reicht eine apodiktische Feststellung: "Das ist nun mal nicht so!" Hingegen bei uns verlangen Sie, dass wir das klar belegen, was zu Recht geschieht, aber ich wünsche mir schon, dass Sie, wenn es heute bei der Abstimmung so ausgeht, dass eine Volksbefragung stattfindet, sich in der anstehenden Debatte vielleicht auch die Mühe machen, die eigenen Behauptungen zu begründen. Ich habe heute leider einige Male feststellen müssen, dass man in der Debatte einfach über Argumente hinwegfährt und nicht versucht sie zu widerlegen. Man sagt ganz einfach, dass das in diesem Punkt nicht stimmt und behauptet einfach etwas anderes.

Ich möchte jetzt nicht auf die einzelnen Punkte eingehen. Ich würde gerne die Stellungnahme, die ich zu den Minderheitenberichten vorbereitet habe, zur Verfügung stellen, um die größten Unsinnigkeiten aus der Welt zu schaffen. Ich möchte ganz kurz darauf eingehen - und grundsätzlich wollen wir Zeit sparen -, dass hier sehr oft wirtschaftlich argumentiert worden ist. Das hat mich sogar etwas überrascht. Das Interessante ist, dass sehr viele Vertreter der Wirtschaft hier festgestellt haben, dass der Flughafen der Wirtschaft nichts bringen würde. Das scheinen hier die Abgeordneten alle sehr genau zu bewerten. Interessant ist, dass nicht nur die Wirtschaftsverbände und die Verbandspräsidenten sehr breit sagen, dass sie einen funktionierenden Flughafen wünschen. Dann erscheint es mir schon ein bisschen eigenartig, wenn man hier einfach feststellt, dass der Flughafen nichts bringen würde. Wir könnten nach Innsbruck gehen und müssten es nur besser anbringen. Man hat in diesem Bereich ja sehr vieles versucht. Wir waren an einem sehr großen Projekt beteiligt, bei dem wir sehr viel Geld ausgegeben haben. Es hat aber leider gar nichts gebracht. Nun fehlt uns die Zeit, näher darauf einzugehen, aber ich kann Ihnen das später gerne erzählen. All das hat man probiert.

Ich wollte noch auf die Zahl von einer Million eingehen. Herr Frank hat diesbezüglich schon erklärt, dass es ein Standard ist. Es gibt einen internationalen Standard dafür, der auch überall angewandt wird, wenn man Berechnungen für Flughäfen anstellt, nach welchen die Einzugsgebiete - diese theoretischen Einzugsgebiete - berechnet werden. Er hat nichts anderes gemacht, als diesen Standard angewandt. Diesen kann man bei allen anderen Flughäfen auch anwenden. Deshalb zu sagen, das sei falsch oder richtig, ist wieder so eine Behauptung, wenn man nicht in die Sache hineingeht, was ja bei diesem Konzept gemacht worden ist. Er hat diesen internationalen Standard bei allen Flughafenstudien nicht nur von ACV-Vienna, sondern von allen Unternehmen auch hier angewandt. Bei dieser Berechnung kommt eine Million heraus. Dann wird erklärt, was das bedeutet, dass es ein potentielles Einzugsgebiet ist und Ähnliches. Aber dies nur als ein Detail von vielen!

Kollege Pöder ist jetzt nicht hier. Diese Zahlen aus Wikipedia herauszuholen, mag ja ein nettes Spiel sein. Die Zahlen, die im Konzept stehen, welche Flugzeuge starten und landen können, mit welcher Auslastung und welcher Betankung, sind nicht gegoogelt oder von Wikipedia herausgenommen, sondern durch eine aeronautische Studie ermittelt worden. Ingenieur Wieser, ein anerkannter Fachmann in ganz Europa, hat dies für unseren Bereich ermittelt. Und das ist schon etwas anderes, als hier einfach zu googlen und zu sagen: "Da kommen 1.900 Meter heraus." Das sind Zahlen, die Standardangaben sind, aber es wird für jeden Flughafen die aeronautische Studie gemacht, um festzustellen, welche Flugzeuge starten und landen können. Und das ist gemacht worden. Deswegen sollten wir uns schon ein bisschen mehr mit den Dingen befassen.

Ganz wichtig ist mir die Aussage mit der Caritas, die Herr Frank völlig richtig beantwortet hat. Man müsste bei der Caritas sein, wenn man das ganz einfach als Privatunternehmen machen würde, denn ein Flughafen hat einen volkswirtschaftlichen Effekt, den ich als Privatunternehmer natürlich nicht zurückbekomme. Die anderen haben praktisch den Mehrwert, ich nicht. Dann müssten wir dieselbe Frage stellen: Könnte jemand die Busdienste in Südtirol ohne öffentliche Finanzierung übernehmen? Die Debatte beim Flughafen ist dieselbe, aber dafür sollte man kein öffentliches Geld verwenden. Welcher private Unternehmer in Südtirol würde sagen, dass er die Busdienste ohne öffentliche Finanzierung übernehmen könnte? Derjenige wäre noch mehr bei der Caritas, er wäre wahrscheinlich bei der Welthungerhilfe. Das ist volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich kein Vergleich! Deshalb geht es um die öffentliche Finanzierung. Betriebswirtschaftlich stellen wir ja fest, dass jetzt, also nicht in der Testphase bitte, sondern in der Startphase 2,5 Millionen Euro für den Flughafen investiert werden, damit er die Voraussetzungen hat, zu funktionieren. Dass das nicht von heute auf morgen geschehen wird, weil es erst aufgebaut werden muss, dürfte klar sein. Das ist keine Testphase, sondern die Startphase. Aber wir haben einen Moment, bei dem wir sagen, dass das noch einmal die Rückkoppelung ist, ob es jetzt ein funktionierender Flughafen wird, Ja oder Nein. Das Versprechen an die Bevölkerung ist jenes, dass, wenn er nicht funktioniert, wir auch nichts mehr bezahlen. Das ist der Vorschlag und dieser ist - so denke ich - sauber. Ich spüre ein bisschen die Befürchtung, dass man die Bevölkerung damit überzeugen könnte, darauf einzugehen. Wie gesagt, entweder der Flughafen funktioniert oder wir zahlen nichts mehr. Man hat in der Debatte auch viele andere Fragen

aufgeworfen. Die Daten in Bezug auf die Umwelt werden wir noch liefern. Das habe ich angekündigt. Selbstverständlich werden wir darin auch die Lärmbelastung usw. genau darlegen.

Wir werden gleich auf die Behandlung der Tagesordnungen übergehen, um keine Zeit zu verlieren. Ich würde die erste Tagesordnung annehmen, möchte jedoch die Gelegenheit nutzen, um eine Präzisierung zu machen. Ich möchte darlegen, wie ich sie verstehe. Darin können Sie mir, Kollege Knoll, eventuell widersprechen oder es bestätigen. Es ist ein Tagesordnungspunkt, der genau das Thema der fairen Debatte anspricht, bevor das Referendum stattfindet. Ich möchte den beschließenden Teil vorlesen: "*Der Südtiroler Landtag verpflichtet die Landesregierung für eine freie und unabhängige Volksabstimmung Sorge zu tragen und von jeder Beeinflussung der Abstimmung durch Werbemaßnahmen abzusehen.*" Der Antrag stammt von den Kollegen Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer. Wir würden ihn annehmen. Ich möchte nur erklären, dass das natürlich nicht bedeutet, dass wir keine institutionelle Information zum Wahltag machen, das heißt von wann bis wann die Urnen geöffnet sind, welches die Fragestellung ist usw. Darüber sind wir uns alle einig. Das findet statt. Die Mitglieder der Landesregierung können natürlich in der öffentlichen politischen Debatte - ob das nun über die Medien oder wie auch immer geschieht - ihre Meinung zum Flughafen klar zum Ausdruck bringen. Das muss schon möglich sein. Es kann kein Meinungsverbot für die Landesregierung sein, sondern lediglich ein Verbot, dass keine Mittel der Landesverwaltung für Werbezwecke zum Flughafenkonzept verwendet werden. Das ist die Forderung. Wenn sie so verstanden ist, dann können wir als Landesregierung diese Tagesordnung annehmen. Das ist für uns ganz klar.

PRÄSIDENT: Die Generaldebatte ist abgeschlossen. Vor der Abstimmung zum Übergang zur Artikeldebatte werden wir nun die beiden Tagesordnungen behandeln.

Tagesordnung Nr. 1 vom 4.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer, betreffend Volksabstimmung zum Flughafen.

Ordine del giorno n. 1 del 4/12/2015, presentato dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, concernente il referendum sull'aeroporto.

Volksabstimmung zum Flughafen

Mit dem Landesgesetz Nr. 60/15 legt die Landesregierung einen Entwicklungsplan für den Flughafen Bozen vor, der nach seiner Behandlung im Landtag einer Volksabstimmung unterzogen wird. Die Ankündigung der Landesregierung, das Ergebnis der Volksabstimmung bedingungslos anzuerkennen, macht die Abstimmung damit zu einer Entscheidung über die Zukunft des Flugplatzes in Bozen. Vergangene Landesregierungen haben immer wieder mit Werbekampagnen für den Flughafen geworben und den Bürgern sogar Hochglanzwerbebroschüren zugeschickt, deren Versprechungen kurz darauf samt und sonders wieder gebrochen wurden. Es ist daher von essentieller Bedeutung, dass bei der nun angekündigten Volksabstimmung die Bevölkerung nicht beeinflusst wird, sondern sich selbst eine Meinung bilden kann.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten den Antrag:

*Der Südtiroler Landtag
wolle beschließen:*

Der Südtiroler Landtag verpflichtet die Landesregierung für eine freie und unabhängige Volksabstimmung Sorge zu tragen und von jeder Beeinflussung der Abstimmung durch Werbemaßnahmen abzusehen.

Referendum sull'aeroporto

Con la legge provinciale n. 60/15 la Giunta provinciale presenta un piano di sviluppo per l'aeroporto di Bolzano che, dopo la trattazione in Consiglio, verrà sottoposto a referendum. La Giunta provinciale ha annunciato che riconoscerà incondizionatamente il risultato del referendum, rendendo quindi l'esito vincolante per il futuro dell'aeroporto di Bolzano. Le Giunte precedenti hanno ripetutamente cercato di guadagnarsi l'appoggio della popolazione per l'aeroporto, addirittura inviando ai cittadini opuscoli in carta patinata che contenevano promesse mai mantenute. È quindi di primaria importanza che nel caso di questo referendum la popolazione non venga influenzata, ma abbia la possibilità di formarsi una propria opinione.

Per questi motivi i sottoscritti invitano

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

a deliberare quanto segue:

Il Consiglio provinciale impegna la Giunta a provvedere affinché il referendum sia libero e indipendente, e a rinunciare a qualsiasi misura propagandistica che possa influenzare l'esito della votazione.

Wie vom Landeshauptmann mitgeteilt, ist die Tagesordnung Nr. 1 angenommen.

Tagesordnung Nr. 2 vom 4.12.2015, eingebracht von den Abgeordneten Knoll, Atz Tammerle und Zimmerhofer, betreffend die Beteiligung am Flughafen Innsbruck.

Ordine del giorno n. 2 del 4/12/2015, presentato dai consiglieri Knoll, Atz Tammerle e Zimmerhofer, concernente la partecipazione all'aeroporto di Innsbruck.

Beteiligung am Flughafen Innsbruck

Nachdem Süd-Tirol die Anteile am Flughafen Verona abgestoßen hat, bietet sich die Gelegenheit im Sinne einer Zusammenarbeit in der Europaregion Tirol sich am Flughafen Innsbruck zu beteiligen.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten den Antrag

Der Südtiroler Landtag

wolle beschließen:

Der Südtiroler Landtag verpflichtet die Landesregierung die Möglichkeit der Beteiligung Südtirols am Flughafen von Innsbruck zu überprüfen.

Partecipazione all'aeroporto di Innsbruck

Visto che la Provincia di Bolzano ha venduto le partecipazioni nell'aeroporto di Verona, c'è ora l'opportunità di partecipare all'aeroporto di Innsbruck ai sensi di una collaborazione con la regione europea del Tirolo.

Per questi motivi, i sottoscritti invitano

il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano

a deliberare quanto segue:

Il Consiglio provinciale impegna la Giunta provinciale a verificare la possibilità che la Provincia di Bolzano partecipi all'aeroporto di Innsbruck.

Landeshauptmann Kompatscher, Sie haben das Wort, bitte.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Sie werden lachen. Wir haben uns auch diesbezüglich öfters getroffen und Gespräche geführt. Ich habe auch einmal den Vorschlag gemacht, dass wir uns eventuell übers Kreuz gegenseitig beteiligen könnten. Warum sollte man das nicht vorschlagen? Dort war die Stimmung eher lau und nicht unbedingt zur Sache hin, ob wir jetzt einsteigen müssten oder nicht. Prüfen können wir das natürlich gerne weiterhin. Das ist aber aus meiner Sicht keine Alternative - das möchte ich betonen - zum Thema Flughafen. Man kann es gut prüfen. Die Geschichte mit Verona war vielleicht keine gute Idee. Man muss auch gut prüfen - unabhängig davon, ob er gut läuft oder nicht -, welchen Sinn so etwas machen würde. Aber prüfen können wir das ohne Weiteres. Das ist jetzt keine Alternative zu dieser Debatte, sondern ist ein anderes Thema.

PRÄSIDENT: Somit ist Tagesordnung Nr. 2 angenommen.

Die Behandlung der Tagesordnungen ist nun abgeschlossen. Wir kommen zur Abstimmung über den Übergang zur Artikeldebatte: mit 18 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 3 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 1

Gegenstand

1. Der Flughafen Bozen, in der Folge Flughafen genannt, trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Südtirols bei und ist von grundlegender Bedeutung für

die wirtschaftliche, touristische, kulturelle und gesellschaftliche Entwicklung des Landes Südtirol. Der Flughafen ist somit eine Einrichtung von öffentlichem Interesse.

2. Dieses Gesetz legt die Entwicklungsziele im Sinne des öffentlichen Interesses laut Absatz 1 sowie eine Obergrenze für die öffentliche Finanzierung des Flughafens fest.

Art. 1

Oggetto

1. L'aeroporto di Bolzano, di seguito denominato aeroporto, contribuisce ad agevolare l'accessibilità e a incrementare la competitività dell'Alto Adige e ha quindi un'importanza rilevante per lo sviluppo economico, turistico, culturale e sociale della Provincia. L'aeroporto è pertanto un'istituzione di interesse pubblico.

2. Con la presente legge sono definiti gli obiettivi di sviluppo in termini di interesse pubblico, ai sensi del comma 1, ed è fissato il limite massimo del finanziamento pubblico dell'aeroporto.

Wer wünscht dass Wort? Abgeordnete Foppa, bitte.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke, Herr Präsident! Ich nutze den Artikel 1, um noch einmal kurz zur Tagesordnung Stellung zu nehmen, die die Kollegen zum Thema Kommunikation eingereicht haben. Es ist schon ein sehr heikler Punkt, der hier angesprochen wurde. Sie haben es netterweise beigelegt, wie man das ja nicht machen sollte. Was ich ansprechen möchte, ist wirklich explizit Ihre Figur, Herr Landeshauptmann. Ein kleiner Ausgleich für die Geschlechtergerechtigkeit, weil sonst immer die Frauenfiguren angeschaut werden. Worum geht es? Jede Person hat das Recht auf freie Meinungsäußerung, das ist außer Frage. Aber wo es meines Erachtens ganz besondere Sensibilität erfordert, ist dann, wenn Sie als Landeshauptmann sprechen. Ich bin einfach der Meinung, dass Sie als Landeshauptmann der Landeshauptmann für die FlughafenbefürworterInnen und GegnerInnen sind. Sie stehen für alle. Wenn der Landeshauptmann auftritt und versucht für sein Konzept zu überzeugen, dann löst das in mir zumindest Irritation aus. Ich möchte wirklich eine seriöse Diskussion darüber führen, das ist keine Polemisierung. Es ist schade, dass wir das zu dieser Stunde tun müssen, aber ich wollte es gesagt haben. Diese Irritation wird nicht nur in mir, sondern in vielen Menschen ausgelöst. Es wird immer wieder darüber diskutiert. Die Menschen empfinden das als unangenehm, dass sie in dieser Frage nicht vertreten werden. Ich würde mir einfach nur wünschen und möchte das hier hinterlegen, ohne dass wir jetzt eine große Debatte vom Zaun brechen, diesen Aspekt mitzubedenken. Man ist einerseits ein Politiker, der eine eigene Meinung hat, der auch hinter einem Konzept steht. Gleichzeitig ist man aber auch der Präsident dieses Landes und in dieser Position hat man beide Richtungen zu vertreten. Das wollte ich hier nur gesagt haben. Vielen Dank!

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Ohne jetzt eine lange Debatte zu entfachen, ich will auch nicht Ihre Irritation in Frage stellen, die haben Sie selber. Dies zum Einen. Entschuldigung, aber ich bin diesem Fall schon Regierungschef und das ist mein Amt. Dass eine Regierung ihren Vorschlag ganz klar unterstützt und dafür auftritt, dürfte auch klar sein. Nehmen wir das Beispiel Matteo Renzi her! Er hat den "Jobs Act" gemacht. Er hatte da viele Gegner und viele Parteien und Gewerkschaften waren dagegen. Aber er ist bei jeder Veranstaltung aufgetreten und massivst dafür eingetreten. Keinem Menschen wäre da eingefallen, dass er das als Regierungschef nicht dürfte. Er ist ja der Chef aller Italiener, auch jener, die gegen den "Jobs Act" und gegen eine Aufweichung des Kündigungsschutzes sind. Wir erinnern uns alle, dass das jahrzehntelang eine große Debatte in Italien gewesen ist. Der Regierungschef Matteo Renzi hat den Kündigungsschutz aufweichen wollen. Er ist trotzdem Regierungschef Italiens geblieben. Das ist klar. Hier verwechseln Sie ein bisschen die Rollen. Wir könnten jetzt noch Tausend Beispiele bringen, aber das wäre müßig. In diesem Fall ist es ein Vorschlag meiner Regierung und die Haltung der Regierung ist jene, dass der Flughafen richtig und wichtig ist. Das werde ich wohl vertreten dürfen.

Die andere Frage ist das Thema der Volksbefragung. Da hat Kollege Knoll richtigerweise festgestellt, dass die Landesregierung keine Mittel des Steuerzahlers dafür verwenden darf, in irgendeine Richtung Werbung zu machen. Das ist eine völlig andere Geschichte und es ist auch absolut klar, dass wir das nicht tun können.

PRÄSIDENT: Wir kommen zur Abstimmung: Artikel 1 ist mit 17 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 5 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 2

Entwicklungsziele

1. Auf der Grundlage des von der Landesregierung genehmigten Entwicklungskonzepts für den Flughafen, welches die strategische Ausrichtung und die notwendigen Maßnahmen festlegt, muss ab dem 1. Jänner 2022 eine Mindestzahl von 170.000 Fluggästen pro Jahr erreicht werden.
2. Im Sinne der Verordnung betreffend den Bau und die Führung von Flughäfen der Nationalen Zivilluftfahrtbehörde (ENAC) darf der Flughafen die Kategorie 2C nicht übersteigen.
3. Der Flugbetrieb auf dem Flughafen findet für die Linienflüge von 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr und für die Charterflüge von 7.00 Uhr bis 22.00 Uhr statt.

Art. 2

Obiettivi di sviluppo

1. Sulla base del piano di sviluppo per l'aeroporto approvato dalla Giunta provinciale, il quale definisce l'orientamento strategico e le misure necessarie, a partire dal 1° gennaio 2022 si dovrà raggiungere un numero minimo di 170.000 passeggeri l'anno.
2. Ai sensi del regolamento riguardante la costruzione e la gestione di aeroporti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), l'aeroporto non può superare la categoria 2C.
3. L'attività di volo all'aeroporto di Bolzano avviene per i voli di linea dalla ore 6.00 alle ore 23.00 e per i voli charter dalle ore 7.00 alle ore 22.00.

Wer wünscht das Wort? Abgeordnete Foppa, Sie haben das Wort, bitte.

FOPPA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Danke! Wir machen diese Besprechung so etappenweise. Noch einmal zurück zu diesem Thema! Ich glaube, dass sich das nicht ganz so vergleichen lässt, denn auf Staatsebene gibt es den Garanten - und das ist der Staatspräsident - und den Regierungschef. Letzterer hat einen expliziten Auftrag der Regierung. Als Landeshauptmann ist man gewissermaßen beides. Da hat man eine andere Rolle. Wie gesagt, ich will hier nicht Recht haben, sondern nur überbringen, dass die Irritation immer wieder empfunden wird. Ich bin nicht die einzige in diesem Land, die das so empfindet. Sie sind erwachsen, gewählt und werden entscheiden, was das Beste ist. Die Rückmeldungen werden entsprechend sein.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Nachdem es hier um unseren Tagesordnungspunkt und dann auch um diesen Artikel geht, möchte ich sagen, dass ich noch ganz bewusst diese Broschüre der Landesregierung in Erinnerung habe. Sie wurde damals an alle Abgeordneten und an alle Haushalte verschickt. Es war ein institutionelles Schreiben mit dem Wappen und mit dem Namen der Landesregierung drauf. Herr Landeshauptmann, mir ist natürlich klar, dass, wenn der Landeshauptmann in eine Diskussionsendung eingeladen wird, er dort seine Meinung vertreten wird. Nur ist es etwas anderes, wenn man Broschüren verschickt. Es gibt ja auch Interessensvertretungen in Südtirol. Nehmen wir an, es käme eine große Zeitung her, die Interesse daran hat, den Flughafen zu bauen, und der Landeshauptmann würde wochenlang ganzseitige Inserate machen, bei denen der Landeshauptmann herauslächelt und sagt: "Wählt alle für den Flughafen!" Das wäre eine Beeinflussung. Ich glaube, mit dieser Tagesordnung sollte klar gemacht werden, dass es hier zum Einen um die öffentlichen Gelder, aber auch um eine willkürliche Beeinflussung geht und nicht um eine Beschneidung eines persönlichen Rechtes, Herr Landeshauptmann, seine Meinung zu äußern. Er ist ja letzten Endes auch Abgeordneter dieses Hauses und hat das Recht auf seine Meinung, aber eben nicht darauf, die Menschen in Südtirol zu beeinflussen, und darum ging es ja.

Aber jetzt eine konkrete Frage zum Artikel 2 - wir haben das mit der Bestimmung ab Jänner bereits geklärt - , wenn es im selben Absatz heißt: "*muss ab dem 1. Jänner 2022 eine Mindestzahl von 170.000 Fluggästen pro Jahr erreicht werden.*" Ich hätte gerne eine Klarstellung zur Definition. Geht es hier effektiv um die Fluggäste oder geht es hier um die verkauften Flugtickets? Die alte Landesregierung hat ja auch diesen Trick 17 angewandt, einfach sehr viele Tickets anzukaufen, damit man nachweisen konnte, dass eine gewisse Auslastung da war, obwohl wenige mit diesen Tickets effektiv geflogen sind. Deswegen bitte ich hier um eine Klarstellung, damit dieser Vorwurf nicht im Raum steht, was hiermit gemeint ist.

BLAAS (Die Freiheitlichen): Da der Tagesordnungsantrag Nr. 2 schriftlich vorliegt, möchte ich nur zu Protokoll geben, dass ich nicht damit einverstanden bin, weil ich der Meinung bin, dass sich die Landesregierung nicht an einem Flughafen beteiligen soll. Das möchte ich hier sagen. Ich habe erst jetzt die schriftliche Vorlage erhalten. Danke!

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Anche noi siamo d'accordo con la previsione del collega Blaas. Se l'ordine del giorno viene accettato dalla Giunta purtroppo non c'è discussione né votazione. È un rapporto tra Volkspartei e SÜD-Tiroler Freieheit che fa una maggioranza.

Io volevo aggiungere un altro aspetto alla questione del referendum. La domanda è come organizziamo invece la comunicazione istituzionale, perché "che ognuno di noi può dire la Sua", io Le consiglio di distinguere il Suo ruolo in questa fase. Lei sa che ci sono proposte, anche quando si parla della legge di riforma sulla democrazia diretta, di fare una brochure da mandare nelle case per informare. Qui ci sarà un referendum su un testo di legge, quindi le persone dovranno capire che cosa c'è scritto in questo testo di legge. Io chiedo che si possano concordare le forme per cui questa informazione sia basata su un equilibrio e su una par condicio, cioè le persone che ricevono una comunicazione istituzionale sulla legge che viene messa a referendum, ricevano anche la comunicazione, sempre istituzionale, delle diverse opinioni. È l'altra faccia della medaglia, cioè come si fa comunicazione istituzionale.

Io auspico che nelle prossime settimane ci sia la possibilità di discutere insieme come organizzarla, quali soluzioni tecniche trovare in modo tale che la soluzione dia pari opportunità a tutti.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Nur ganz kurz! Die institutionelle Kommunikation, also im Sinne von: "am soundsovielten wird über folgendes Gesetz abgestimmt", dann wird der Gesetzestext da sein und die Fragestellung lautet: "von bis", ist das eine. Diese wird mit Sicherheit auch vom Garanten, wie bei allen Wahlkommunikationen, zuerst zugeschickt und dann geprüft. Es geht jetzt um die reine Information, wann die Wahlurnen offen sind und welches die Fragestellung ist, ohne dazuzuschreiben, ob wir das nun gut oder schlecht finden. Es geht um die Fragestellung und um Hinweise, wie zum Beispiel, dass der Wahlausweis mitzunehmen ist usw.

Das andere ist die Vorstellung, wie sie ja in verschiedenen Gesetzesvorschlägen - das ist aktuell nicht Gesetz - vorhanden ist. Es gibt dann eine unabhängige neutrale Clearing-Instanz, die Informationen aufbaut. Das kann durchaus vernünftig sein. Wir haben ein solches Gesetz noch nicht. Deswegen ist diesbezüglich auch nichts vorgesehen. Noch einmal: Wir haben jetzt klar gesagt, dass keine Steuermittel für Werbung in die eine oder andere Richtung verwendet werden. Das hätten wir auch - ohne Ihren Antrag - so gehandhabt, obwohl es uns derzeit kein Gesetz verbieten würde. Das hätten wir nicht für richtig erachtet. Das andere ist die institutionelle Kommunikation. Und das Dritte ist die Position der Regierungsmehrheit, die sie natürlich genauso wie die Minderheit - vielleicht ist es dann auch eine Mehrheit, das werden wir heute sehen - auf der anderen Seite vertritt. Diese kann man öffentlich vertreten. Hoffentlich trägt das auch zur Information für die Bevölkerung bei.

In Bezug auf die Frage betreffend die Fluggäste möchte ich mitteilen, dass es tatsächlich Fluggäste sind. Wir werden 2,5 Millionen Euro in der Anfangsphase - das ist ja auch bei der Präsentation gesagt worden - gewähren. Warum ist dieser Mehrbedarf gegeben? Es wird so sein, dass Verträge mit Fluggesellschaften abgeschlossen werden, die Risk Sharing beinhalten. Das heißt, dass man einer Fluggesellschaft sagt: "Wenn du jetzt einen Linienbetrieb von Bozen nach Wien aufnimmst, dann bin ich bereit, mich in den ersten drei Jahren mit 50 Prozent bei einem eventuellen Verlust zu beteiligen." Das kann ABD mit diesen 2,5 Millionen Euro klarerweise machen. Im Prinzip ist das dasselbe, wie Tickets kaufen, denn dann kann die Fluggesellschaft die Ticketpreise etwas niedriger halten, um das zu starten. Das ist Flugmarketing. Das ist generell Praxis, aber das tut dem keinen Abbruch. ABD werden nur 2,5 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Die Fluggäste, die geflogen sind, werden dann gezählt. Ob das dann per Linien- oder Charterflügen geschieht, die ohne Vertrag oder Mietvertrag durchgeführt wurden, weil das das Unternehmen sowieso macht, bedeutet keinen Unterschied. Es stehen auf jeden Fall insgesamt nur diese 2,5 Millionen Euro Steuermittel zur Verfügung. Ich wollte nur präzisieren, dass die Personen gezählt werden. Es ist selbstverständlich, dass es mit Marketing gemacht werden darf. Die Linien werden auf der Welt überall so aufgebaut.

PRÄSIDENT: Ich eröffne die Abstimmung zu Artikel 2: mit 18 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 3

Öffentliche Finanzierung

1. Ab 2017 kann das Land Südtirol, unter Beachtung der einschlägigen Bestimmungen der Europäischen Union, den laufenden Betrieb des Flughafens, einschließlich der Kosten für Flugverbindungen und Investitionen, jährlich mit bis zu 2,5 Millionen Euro ohne steuerliche Abgaben und, ab dem Jahr 2022, mit bis zu 1,5 Millionen Euro ohne steuerliche Abgaben unterstützen.
2. Die Landesregierung genehmigt das Jahresprogramm des Flughafenbetreibers und veröffentlicht jährlich einen Tätigkeitsbericht.

Art. 3

Finanziamento pubblico

1. A partire dal 2017 la Provincia può, nel rispetto della normativa in materia dell'Unione europea, sostenere la gestione corrente dell'aeroporto, inclusi i costi per i collegamenti aerei e per investimenti, con finanziamenti annui fino a 2,5 milioni di euro al netto degli oneri fiscali, e, dall'anno 2022, fino a 1,5 milioni di euro al netto degli oneri fiscali.
2. La Giunta provinciale approva il programma annuale del gestore aeroportuale e pubblica annualmente una relazione sull'attività.

Wer wünscht das Wort? Niemand. Dann stimmen wir darüber ab: mit 18 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 4

Einstellung der öffentlichen Finanzierung

1. Wird das Entwicklungsziel laut Artikel 2 Absatz 1 nicht erreicht, so wird die öffentliche Finanzierung laut Artikel 3 eingestellt.

Art. 4

Sospensione del finanziamento pubblico

1. Qualora non venga raggiunto l'obiettivo di sviluppo di cui all'articolo 2, comma 1, il finanziamento pubblico di cui all'articolo 3 sarà sospeso.

Gibt es dazu Wortmeldungen? Keine. Dann eröffne ich die Abstimmung darüber: mit 19 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 5

Finanzbestimmungen

1. Dieses Gesetz sieht keine zusätzlichen Ausgaben zu Lasten des Finanzjahres 2015 vor.
2. Die Ausgaben zu Lasten der folgenden Haushaltsjahre werden mit jährlichem Stabilitätsgesetz festgelegt.

Art. 5

Disposizioni finanziarie

1. La presente legge non comporta ulteriori oneri a carico dell'esercizio finanziario 2015.
2. La spesa a carico dei successivi esercizi finanziari è stabilita con la legge di stabilità annuale.

Wer wünscht das Wort zu Artikel 5? Niemand. Dann kommen wir zur Abstimmung: mit 17 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen genehmigt.

Art. 6

Notifizierung an die Europäische Kommission

1. Die Wirkungen dieses Gesetzes treten mit dem Tag der Veröffentlichung im Amtsblatt der Region Trentino-Südtirol der Bekanntgabe über die positive Überprüfung durch die Europäische Kommission gemäß Artikel 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ein.

Dieses Gesetz ist im Amtsblatt der Region kundzumachen. Jeder, dem es obliegt, ist verpflichtet, es als Landesgesetz zu befolgen und für seine Befolgung zu sorgen.

Art. 6

Notifica alla Commissione europea

1. Gli effetti della presente legge decorrono dal giorno della pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Trentino-Alto Adige dell'avviso dell'esame positivo da parte della Commissione europea ai sensi degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Provincia.

Gibt es dazu Wortmeldungen? Abgeordneter Dello Sbarba, Sie haben das Wort, bitte.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): Sull'ordine dei lavori. Volevo sapere se poi sulla mozione che è stata distribuita adesso c'è una discussione, è la richiesta di inammissibilità su cui c'è scritto "mozione". Viene discusso e si vota?

PRÄSIDENT: Theoretisch nicht.

DELLO SBARBA (Grüne Fraktion - Gruppo verde - Grupa vërda): E allora cosa si fa? Volevo sapere che genere di documento è: è una richiesta del presentatore? Altrimenti vorrei poter intervenire su questa mozione.

PRÄSIDENT: Grundsätzlich können wir drei Minuten gewähren.
Abgeordneter Knoll, Sie haben das Wort zum Fortgang der Arbeiten.

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Zum besseren Verständnis! Mir ist noch nicht klar, welche Art von Dokument es laut Geschäftsordnung innerhalb der Diskussion eines Gesetzes ist. Es ist ja keine Tagesordnung, kein Abänderungsantrag usw. Das ist jetzt keine Kritik! Ich möchte nur wissen, was es ist. Wenn es nur ein formeller Antrag ist, gibt es auch keine Redezeiten. Deswegen möchte ich das gerne wissen.

PRÄSIDENT: Grundsätzlich können wir, wenn es in der Aula mehrheitlich beschlossen wird, das so machen, da die Aula souverän ist. Diesen Fall habe ich jetzt so interpretiert. Es handelt sich um die Anwendung des Artikels 16 des Landesgesetzes vom 18. November 2005, Nr. 11, betreffend Volksbefragung und Volksabstimmung. Darin wird der Bezug zum Gesetz vorgesehen, nach dem eine Volksbefragung beantragt werden kann. Das macht Sinn. Unsere Interpretation war also, dass es nur Sinn macht, darüber abzustimmen, wenn wir auch wissen, wozu wir Ja oder Nein sagen. Das ist jetzt der Fall. Angenommen, dass wir Artikel 6 nun verabschieden, wissen wir genau, was zur Volksbefragung geschickt wird und was nicht. Es braucht 18 Ja-Stimmen, also auf jeden Fall die absolute Mehrheit, um diesen Antrag zu genehmigen. Und da es der Wunsch von Kollegen Dello Sbarba war, eventuell darüber zu sprechen, haben wir das laut Geschäftsordnung so gehandhabt, als ob es ein Beschlussantrag wäre. Somit ist eine Redezeit von 3 Minuten vorgesehen. Wenn das für die Aula mehrheitlich in Ordnung geht, werden wir so vorgehen. Wenn dem nicht so ist, können wir dies auch unterlassen. Da wir natürlich transparent sein und die Möglichkeit geben wollen, etwas zu diskutieren, was ein Novum ist, macht es grundsätzlich Sinn. Einverstanden?

KNOLL (SÜD-TIROLER FREIHEIT): Der Plan war ja, dass man vor der Endabstimmung abbricht und dann quasi die Volksabstimmung macht. Nur wenn sich dieses Dokument auf das Gesetz bezieht, dann müsste das eigentlich nach der Endabstimmung kommen. Deswegen war jetzt meine Frage, welchen Gegenstand dieses Dokument darstellt, mit dem man es laut Geschäftsordnung einbindet. Es ist ja nicht Teil dieses Artikels 6. Meine Frage wäre konkret, wo es laut Geschäftsordnung vorgesehen ist, dass man das einfach einbauen kann.

PRÄSIDENT: Ich würde jetzt nicht mehr lange zwischen den Zeilen diskutieren. Landeshauptmann Kompatscher, Sie haben das Wort, bitte.

KOMPATSCHER (Landeshauptmann - SVP): Mir ging es nicht darum, hier noch einmal eine Zustimmung zur Prämisse zu erhalten. Ich wollte meinen Antrag begründen. Aber wenn es erwünscht wird, dass wir nur über die Frage abstimmen, ob wir eine Volksabstimmung dazu machen, Ja oder Nein, dann verzichten wir auf die Prämisse. Das kann ich gerne machen, kein Thema. Somit können wir darüber abstimmen, ohne noch einmal eine Redezeit zu gewähren und darüber zu diskutieren. Das war nicht die Absicht. Ich wollte nur meinen Antrag begründen. Aber das muss nicht zur Abstimmung kommen.

PRÄSIDENT: Somit ist der Antrag vom Landeshauptmann dahingehend korrigiert, dass die Prämisse wegfällt. Es ist nur die Anfrage - ohne Begründung - zum Referendum. Einverstanden? In Ordnung.

Gibt es noch Wortmeldungen zu Artikel 6? Keine. Dann stimmen wir darüber ab: mit 19 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 4 Stimmenthaltungen genehmigt.

Somit haben wir den gesamten Text vorliegen. Mein Vorschlag war, dass wir, bevor die Stimmabgabeerklärung und die Schlussabstimmung erfolgt, jetzt über den Antrag von Landeshauptmann Kompatscher abstimmen. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass es 18 Ja-Stimmen braucht, damit der Antrag genehmigt wird.

Somit eröffne ich die Abstimmung zu dem von Landeshauptmann Kompatscher am 4.12.2015 eingebrachten Antrag "Für eine beratende Volksbefragung im Sinne des Artikels 16 des Landesgesetzes vom 18. November 2005, Nr. 11" (ohne Prämissen, wie von Landeshauptmann Kompatscher vorgeschlagen): mit 27 Ja-Stimmen und 1 Stimmenthaltung genehmigt. Wir setzen die Behandlung des Gesetzentwurfes 60/15 aus, bis die Volksbefragung durchgeführt wurde.

Vor Beendigung der heutigen Sitzung teile ich Ihnen noch mit, dass gegen das Protokoll der letzten Landtagssitzung, welches zu Beginn der heutigen Sitzung zur Verfügung gestellt wurde, während der laufenden Sitzung keine schriftlichen Einwände vorgebracht wurden und dass dasselbe deshalb im Sinne von Artikel 59 Absatz 3 der Geschäftsordnung als genehmigt gilt.

Danke die Sitzung ist geschlossen.

Ore 18.47 Uhr

Es haben folgende Abgeordnete gesprochen:

Sono intervenuti i seguenti consiglieri/le seguenti consigliere:

ATZ TAMMERLE (134)

BLAAS (74, 80, 85, 88, 139, 147)

DELLO SBARBA (76, 89, 140, 147, 149)

FOPPA (127, 145, 146)

HEISS (5, 8, 17, 23, 27, 31, 32; 37, 49, 67, 74, 137)

KNOLL (32, 75, 130, 131, 146, 149)

KÖLLENSPERGER (5, 8, 16, 22, 23, 27, 31, 36, 39, 44, 45, 49, 53, 60, 62, 63, 66, 71, 73, 138)

KOMPATSCHER (5, 9, 12, 18, 24, 27, 28, 33, 37, 39, 44, 61, 62, 63, 66, 67, 71, 75, 76, 80, 141, 144, 145, 147, 150)

LEITNER (80, 136)

PÖDER (11, 17, 23, 50, 60, 63, 75, 76, 110)

STEGER (17, 23, 32, 37, 49, 74, 128)

TINKHAUSER (133)

WURZER (49, 53)

ZIMMERHOFER (126)