



Incontro conclusivo del percorso di confronto pubblico

16 aprile 2016

Arch. Chiara Pignaris, Cantieri Animati 00:00:00 - 00:03:10

Benvenuti a questo ultimo appuntamento del percorso di confronto pubblico Aeroporto Parliamone che ha visto già tre incontri precedenti i cui video sono disponibili sul sito del portale regionale Open Toscana Partecipa.

Questo incontro è finalizzato a presentare i risultati del confronto e trarre dei primi commenti a caldo da parte dei promotori e da parte di un paio di esperti illustri venuti da Milano che poi vi presenterò. Seguirà una tavola rotonda durante la quale sarà possibile anche per il pubblico fare delle domande.

Cominciamo con dei brevi interventi da parte dell'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione della Toscana, qui rappresentata da Paolo Scattoni e Giovanni Allegretti.

Paolo Scattoni, Autorità Regionale per la Partecipazione della Toscana 00:03:10 - 00:09:45

Buongiorno. Io di questo percorso sono stato un osservatore silente per motivi ovvi in quanto membro dell'Autorità. Ero tenuto a non prendere posizione sulle questioni dibattute. Ma nella posizione privilegiata di osservatore e non volendo anticipare il passaggio del rapporto finale, devo dire che questo percorso secondo me è stato un percorso molto ben organizzato e molto produttivo.

È veramente interessante constatare che, oltre a una serie di esperti di alto livello che sono stati invitati a partecipare, c'è stata una partecipazione di cittadini anch'essi molto informati. È stata una cosa secondo me rilevante e di cui si percepirà l'importanza anche nel futuro.

Ci tenevo a dire che in questo percorso di partecipazione c'è stata un'attenzione particolare a non escludere nessuno, sono stati invitati tutti. Chi ha partecipato lo ha fatto non perché privilegiato e scelto ma perché ha deciso di partecipare, portando dei contributi molto importanti che hanno dato qualità al percorso.

Non posso anticipare il nostro giudizio perché saremo chiamati a valutare il rapporto finale però, se tanto mi dà tanto, noi a breve avremo completato questo percorso con dei risultati assolutamente rilevanti, perché il percorso è consistito nel ricomporre domande abbastanza varie e disordinate nel senso che ognuno aveva le sue, in un quadro di restituzione chiaro e razionale. Il rapporto è sì la parte finale di tutto questo percorso ma deve essere visto secondo me come un inizio di qualche cosa di diverso: più cosciente, più robusto e più coinvolgente.

Giovanni Allegretti, Autorità Regionale per la Partecipazione della Toscana 00:09:45 - 00:26:12

Buongiorno a tutti e a tutte. Ho fatto un grande sforzo oggi per venire dall'estero poche ore per essere qui presente, non sono riuscito ad esserci nei precedenti eventi ma vi ho seguito a distanza in streaming e ritengo estremamente importante portare una visione complementare al mio collega che invece è stato sempre presente. Sono stato uno di quei diecimila contatti che ha avuto la stanza web "Aeroporto Parliamone" nelle sue prime settimane, che per noi è un numero assolutamente impreveduto e soddisfacente che mostra la necessità di avere strumenti, come è stato quello offerto dal progetto Open Toscana, per poter dialogare anche a distanza con chi non può essere presente fisicamente.

Quando abbiamo finanziato questo progetto, in un momento molto difficile della nostra Autorità con tagli quasi del 50% del suo budget, noi già sapevamo che questo assomigliava molto ai processi promossi da gruppi di cittadini o movimenti sociali, perché c'era l'assenza dell'approvazione del committente dell'opera, non c'era la sicurezza di una risposta da parte dell'interlocutore. La caratteristica di questo tipo di processi, nonostante questo fosse un processo originato da istituzioni rappresentative, è che si devono "conquistare" la risposta. Questo è stato il grande elemento di sfida che per noi è stato anche un modo per riconoscere un punto dolente della legge 46 con cui la Toscana si è guadagnata uno spazio importante a livello mondiale sulla istituzionalizzazione dei piani partecipativi. Il punto dolente è quello che la rende incompleta rispetto ad altri paesi come la Francia o il Quebec in cui il dibattito pubblico è obbligatorio per i soggetti privati, nel senso che i soggetti privati hanno un obbligo di presentare i loro documenti, di essere presenti con i loro tecnici durante gli incontri del percorso partecipativo. Speriamo che la misura approvata col

Codice degli appalti due giorni fa nel Governo possa correggere per il futuro questa debolezza, rendendo cogente per tutti i soggetti nello stesso modo il dovere non tanto di esserci formalmente nel processo ma di esserci costruttivamente con i loro documenti, con linguaggi accessibili, con un'informazione non direzionata ma onesta e diretta.

Questa è stata una situazione anomala non solo per la questione che ho appena detto, ma anche ad esempio per la peculiarità dell'opzione zero, che è diversa dal concetto del "non fare niente" perché comunque questo aeroporto richiede una serie di elementi di messa a norma.

In questo senso mi è piaciuto molto, osservando a distanza questo processo, vedere che le promesse e le premesse che erano state costruite al momento del finanziamento sono state sviluppate e realizzate in forma anche resiliente, adattandosi a una serie di cambiamenti dell'ambiente esterno... l'ultimo dei quali il luogo dove ci troviamo oggi.

Forse uso una parola troppo forte, ma io ho trovato personalmente questo processo "commovente" e voglio esporre tre o quattro ragioni per cui l'ho trovato così:

1. Per i suoi non scontati risultati numerici: 11 report che io giudico non solo belli ma comprensibili, leggibili anche da cittadini che non hanno una conoscenza diretta del tema; 10.000 visite al sito in un mese; 300 persone (ora di più) nei vari tavoli e agli incontri che soprattutto hanno mostrato la sete di conoscenza.
2. Per la perseveranza e la pazienza dei Sindaci davanti ai piccoli ostacoli posti in principio, soprattutto da un'assenza di fiducia mutua tra i diversi attori e specialmente dalle assenze di alcuni "convitati di pietra".
3. Per la conduzione appassionata e competente fatta dai facilitatori di Cantieri Animati che, per quanto ho potuto percepire a distanza, hanno messo in pratica quello che Luigi Bobbio definisce come la "vera anima" della facilitazione: non l'essere neutra, equidistante ma l'essere equiprossima, farsi carico delle aspettative e delle paure dei vari attori e riuscire a permettergli di esplicitarsi in forma chiara e sistemica.
4. Per il contributo dei tantissimi rappresentanti di ordini professionali ed esperti che hanno accettato con entusiasmo di venire, molte volte da altre città, a portare dei chiarimenti che all'inizio non sembravano congruenti perché parlavano di altri luoghi e che invece, proprio attraverso questi altri luoghi, in un gioco di specchi, sono riusciti a farci capire meglio il "nostro luogo".

È stato un esperimento di apprendimento della convivenza che ha trasformato gradualmente le persone... io non so quanti di noi siano capaci di riconoscere che ci siamo trasformati in questi quattro eventi ma per quello che ho visto dai report e anche dalla civiltà con cui si è svolto il dibattito, dalla pacatezza, secondo me ci siamo trasformati. Questo perché questo processo nasce da una giusta rabbia per i tanti vuoti di conoscenza, per la schizofrenia procedurale che ha provocato accelerazioni artificiali. Qui noi, senza perdere il senso di realtà della necessità di essere compatti nei tempi per produrre qualcosa in tempi utili, abbiamo prodotto un'altra grammatica del tempo, una grammatica marcata non dalla fretta ma dalla voglia di entrare in comunicazione.

Non considero questo un punto finale perché abbiamo tante persone da raggiungere ancora: se io guardo il pubblico e se guardiamo le schede che avete riempito nei vari incontri è chiaro che vediamo delle assenze e non solo quelle dei "convitati di pietra" ma anche alcune assenze nei cittadini che abitano i luoghi che saranno toccati dall'aeroporto. Volevo chiudere dicendo quali esiti si possono immaginare.

Nei dubbi espressi dai tavoli ci sono una serie di elementi complessi che vanno oltre l'aeroporto, che chiedono di misurare l'impatto di più ampio raggio attraverso piani e documentazioni diagnostiche più ampie di quelle che sono state fatte oggi, riguardanti sia il rumore sia i rischi reali degli eventuali incidenti aerei, le questioni dell'impatto sull'area, la necessità di costruire un livello 0 per poter poi lavorare sui cambiamenti eventuali del futuro attraverso meccanismi di open data e di trasparenza.

Per questo motivo questo evento è appena la fine di un pezzo di cammino e il punto di flesso verso altri lidi.

Invito i sindaci a non fermarsi qui. I materiali qui prodotti devono essere usati come un patrimonio comune. Noi faremo la nostra parte per dare continuità a questo processo non solo in termini di possibilità di approfondire il dibattito su alcune questioni, ma soprattutto per aprire un dialogo con la catena delle responsabilità istituzionali.

Vi ringraziamo moltissimo, a partire dai sindaci che lo hanno fortemente voluto, perché per noi nell'Autorità che ha come obiettivo quello di diversificare le forme di intervento e le metodologie e accrescere l'innovazione della cultura partecipativa in Toscana, questo percorso è stato un'occasione di crescita profonda. Molte grazie.

Commento del pubblico e risposta di Paolo Scattoni 00:26:12 - 00:27:23

Pubblico: "È arrivato tardi però. Andava fatto prima, non alla fine"...

Scattoni: "Il perché troppo presto o troppo tardi si ritrova in qualche cosa che abbiamo fortemente voluto, cioè la trasparenza. A chi ha fatto l'obiezione dico che andando sul nostro sito dell'Autorità, dove abbiamo fortemente voluto che fosse pubblicato tutto, si ricostruisce anche la storia".

Arch. Chiara Pignaris, Cantieri Animati 00:27:50 - 00:36:50

Il percorso di confronto è stato intenso ma ha avuto un tempo brevissimo.

Gli **obiettivi** del percorso erano:

1. rendere i cittadini più informati e in grado di formarsi un'opinione consapevole, riequilibrando un po' lo

sbilanciamento informativo (da un lato i proponenti che avevano attivato molte iniziative di comunicazione e dall'altra gli oppositori che avevano pochi strumenti di comunicazione);

2. mappare le preoccupazioni dei cittadini e raccogliere eventuali suggerimenti migliorativi;
3. elaborare un dossier riassuntivo delle principali questioni evidenziate e dei contributi proposti.

Il dossier riassuntivo conterrà anche gli esiti di questa giornata, che è un importante momento di ascolto del percorso, e verrà inviato a tutti i partecipanti con le solite modalità e successivamente consegnato a tutti i promotori del percorso.

Il **problema** si è manifestato fin dal primo incontro del 5 marzo: l'assenza dei proponenti. Nella lettera di risposta all'invito, gli enti promotori - Enac e Toscana Aeroporti – hanno detto che ritenevano di aver già svolto attività di comunicazione e che avrebbero preferito riaprire un'altra fase di informazione dopo il pronunciamento della VIA da parte del Ministero dell'Ambiente.

Preso atto di questa assenza, abbiamo riconfigurato il percorso in modo diverso. È stata fatta una sorta di call a tutte le associazioni, agli ordini professionali, alle realtà associative del territorio per chiamare chi aveva informazioni su questo percorso a venire a condividerle, portare contributi, aiutarci a comprendere le carte progettuali, tutte pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente dove c'è tantissimo materiale... anche troppo per un non addetto ai lavori e quindi è molto difficile orientarsi.

Molti di coloro che ci hanno dato una mano l'hanno fatto con grande competenza, separando le proprie opinioni personali dal contributo tecnico che potevano dare, quindi vorrei ringraziare tutti, sono stati più di 25 persone.

Il **metodo** usato è stato quello del confronto: non l'assemblea ma tavoli di lavoro moderati da facilitatori professionisti che hanno lavorato con pazienza ponendo molta cura anche alla scrittura dei report. Li ringrazio moltissimo.

Non è vero che ai tavoli hanno partecipato solo quelli contrari al progetto: ci sono stati anche dei rappresentanti di Confindustria, IRPET, ARPAT, l'Ordine degli Ingegneri ha mandato sempre degli esperti ai tavoli e così l'Ordine dei Geologi... è stata messa in atto una competenza trasversale che ha travalicato le posizioni personali.

Riguardo ai **partecipanti**, i dati che mostro sono parziali perché sono stati fatti solo sui primi questionari in entrata. Oggi avete ricevuto degli altri questionari che arricchiranno il quadro della tipologia dei partecipanti. Da questi primi dati emerge che il pubblico è stato in gran parte formato da persone laureate e diplomate. Agli incontri hanno partecipato oltre 300 persone, molte delle quali hanno partecipato a tutti gli appuntamenti. C'è stata una prevalenza di uomini però erano presenti anche tantissime donne di età diversa.

Come provenienza: Sesto Fiorentino seguito da Firenze, Calenzano, Campi Bisenzio, Carmignano... quindi non solo dai territori dei comuni promotori.

Adesso passo la parola ad Allegra che ci spiega come abbiamo coinvolto i cittadini e poi vi spiego gli esiti.

Dott.ssa Allegra Guardi, Cantieri Animati 00:36:50 - 00:42:00

I **materiali grafici** che sono stati prodotti per la promozione del percorso sono i roll-up, la locandina e il volantino fronte/retro. Oltre a questo, sono stati fatti anche dei passaggi radio per promuovere l'iniziativa.

Il vero fulcro dell'attenzione del percorso dal punto di vista della comunicazione è stato il **portale Open Toscana** con la stanza Aeroporto Parliamone. È stato il nostro "diario di viaggio" e il contenitore che raccoglie tutti i contributi molto preziosi che sono stati prodotti.

Il percorso ha avuto anche una **pagina Facebook** dedicata che è stata una pagina di servizio, nel senso che è servita per dare via via informazioni utili sugli incontri e per avvisare della pubblicazione di nuovi contenuti sul sito.

La pagina è stata creata il 18 di febbraio, ma abbiamo iniziato ad utilizzarla a partire dalla conferenza stampa del 26 febbraio.

Riguardo al **numero di persone raggiunte dalla pagina**, è interessante notare che i picchi di visualizzazioni si sono avuti in corrispondenza degli incontri o comunque delle date vicino agli incontri. Il picco più alto è stato di 1925 persone e lo abbiamo avuto il 19 marzo, data del primo incontro a tavoli di discussione in cui c'è stato il primo vero e forte coinvolgimento da parte dei cittadini partecipanti. Le visualizzazioni maggiori subito dopo questa data sono state registrate il 16 marzo: in quel giorno su Facebook abbiamo pubblicato un post per avvisare che sul portale Open Toscana avevamo pubblicato il report del primo incontro. Il fatto che anche in questo caso le visualizzazioni siano state molto alte dimostra che l'interesse era forte.

I fan della pagina sono 158, un numero che è rimasto più o meno costante durante tutto il percorso, indicando un'utenza interessata che ci ha seguito in maniera uniforme dall'inizio alla fine e questo è un indice positivo.

Per concludere con le statistiche relative alla pagina Facebook, la pagina è stata seguita più o meno da uno stesso **numero di utenti** uomini e donne nella fascia di età prevalentemente fra i 35 e i 54 anni.

Arch. Chiara Pignaris, Cantieri Animati 00:42:00 - 00:56:00

Questi sono stati gli appuntamenti, svolti in Comuni diversi per dimostrare che il tema interessa un territorio vasto:

- 5 marzo: incontro pubblico di avvio del percorso ore 9.00-13.00 Aula Magna CNR, Polo Scientifico, Sesto Fiorentino
- 19 marzo: approfondimento a tavoli di lavoro tematici ore 9.00-13.00 Centro Espositivo St.Art. Eventi, Calenzano
- 2 aprile: approfondimento a tavoli di lavoro tematici ore 9.00-13.00 Scuderie Medicee, Poggio a Caiano
- 16 aprile: incontro finale ore 9.30-13.00 Sala Leonardo hotel NH, Firenze

I temi trattati sono stati:

1. caratteristiche del progetto
2. rumore e qualità dell'aria
3. impatti sul territorio e sulla rete delle acque
4. costi e ricadute economiche dell'opera
5. aspetti normativi e procedurali

Ho riassunto gli esiti di ogni tavolo un'unica slide perché mi sono imposta di essere molto sintetica, quindi scusatemi se ho scelto io le preoccupazioni e le proposte che mi sembravano più interessanti però vi ho voluto dare apposta a tutti il rapporto completo di questa discussione dell'ultima giornata perché i temi e le proposte sono tantissime quindi io sono consapevole di fare solo una sintesi molto parziale.

Il report completo dei tavoli è scaricabile al link: <http://open.toscana.it/web/aeroporto-parliamone/documenti>

Oliviero Baccelli, Direttore Centro di Economia Regionale, Trasporti e Turismo – Bocconi 00:56:00 - 01:23:00

L'obiettivo del relatore è quello di sviluppare, partendo da valutazioni di carattere economico, momenti di riflessione e approfondimento in grado di apportare una visione sistemica delle questioni relative allo sviluppo dello scalo, tenendo conto di esperienze in altri contesti simili. In particolare le considerazioni riguardano le relazioni fra trasporti e territorio e fra aeroporti e territorio, nella convinzione che il valore aggiunto che è possibile apportare a questo punto del percorso sia proprio una valutazione dei possibili sviluppi locali attivabili attraverso una pianificazione attenta ed efficace.

Molte delle questioni affrontate per questo caso specifico di Firenze sono oggetto di discussioni anche in altri contesti, come ad esempio nell'ambito del Master Plan dell'aeroporto di Catania o di Bergamo: il tema delle relazioni con l'urbanizzato circostante, il tema di cercare di accogliere nuovi traffici internazionali mediante l'allungamento della pista, quali implicazioni esistono sul sistema ferroviario, il tema dell'inserimento di un intervento aeroportuale in un contesto che dal punto di vista geologico e idraulico presenta notevoli fragilità.

Si discute dell'espansione di un aeroporto in un contesto specifico come quello di Firenze perché per fortuna il settore del trasporto aereo, a differenza di altri ambiti in cui si registrano tassi negativi, è uno di quei settori che cresce in maniera importante e ovviamente dà un contributo all'economia in generale, ma soprattutto al turismo internazionale. Questo è l'unico tema vero da affrontare, visto che già oggi l'aeroporto di Firenze gestisce quasi esclusivamente passeggeri internazionali (l'83,5% rispetto alla media italiana del 62%) e le visioni di allungamento della pista sono giustificate dal fatto che con l'attuale numero di destinazioni internazionali raggiungibili la tipologia di aeromobili utilizzabili sono limitate rispetto alle potenzialità evidenziate in contesti paragonabili. Il tema quindi è: come affrontare un settore che cresce nonostante un periodo di crisi economica molto marcata.

Occorre quindi ragionare su uno strumento in grado di ridurre i costi degli arrivi e delle partenze internazionali, che rappresentano un elemento in forte crescita ed elemento di sicuro interesse per l'economia italiana, in un contesto in cui tanti altri elementi forniscono contributi negativi, tenendo conto del suo impatto sul territorio. È vero infatti che con la realizzazione di un aeroporto, che è esso stesso un contenitore di occupazione importante (pensiamo ai dipendenti della società di gestione), ci sono tantissime catene di fornitura che si "riverbano" sull'economia del territorio, come le onde di un sasso lanciato nello stagno.

È utile affrontare il tema non in termini di aeroporto sì o aeroporto no, ma a quali condizioni un nuovo aeroporto genera un vero sviluppo locale. È possibile accompagnare il Master Plan dell'aeroporto con una logica di Master Plan di sviluppo economico ampio tenendo conto che il contesto è particolarmente complesso e articolato, perché un aeroporto in grado di generare nuovi arrivi internazionali è uno strumento molto utilizzato in tanti altri contesti competitivi, tanto che gli strumenti di marketing aeroportuale sono utilizzati in maniera molto diffusa da tutti gli scali aperti a traffici commerciali in Europa.

I dati presenti nelle slide sono tutti tratti da lavori della Commissione Europea e riguardano il tipo di ricadute economiche dirette o indirette, l'indotto e tutta una serie di studi che evidenziano le relazioni fra trasporto aereo e sviluppo del settore dei servizi.

Su scala nazionale sicuramente un elemento di interesse che riguarda il sistema del trasporto aereo è quello dell'evoluzione dell'autorità di regolazione dei trasporti: l'autorità ha obbligato a confronti molto più diretti tra le società

di gestione aeroportuale e gli utilizzatori degli aeroporti; qui è interessante notare come il sistema si sia più strutturato nel corso degli ultimi anni e questo è anche un elemento di garanzia. In modo particolare, tre grandi Associazioni delle compagnie aeree si confrontano in maniera molto serrata con le società di gestione aeroportuale in modo da avere una logica più chiara delle scelte di investimento e della “fasizzazione” degli investimenti perché poi gran parte degli investimenti (nel caso in questione è circa 50%), deve essere finanziariamente ripagato dalle compagnie aeree, dagli operatori commerciali presenti in aeroporto e dai passeggeri.

Altro elemento di cui tener conto è il sistema con cui cercare di effettuare le valutazioni dei benefici dell'aeroporto; mentre i costi economici e finanziari della questione sono ben chiari perché bene inseriti nel Master Plan, i benefici a volte non sono ben comprensibili tanto più in un contesto come quello dell'aeroporto di Firenze che deve ovviamente tener conto delle alternative e dei piani di sviluppo promossi 100 km più a ovest a Pisa e circa 120 km più a nord, a Bologna.

Va precisato però che le distanze fra Firenze e Pisa oppure fra Firenze e Bologna non sono distanze che permettono di parlare di sistemi aeroportuali. Si parla invece di sistema aeroportuale nel caso ad esempio di Milano, in cui Bergamo, Linate e Malpensa sono tutti nel raggio di 50-55 km dal centro di Milano per cui un aeroporto può costituire un'alternativa all'altro in modo concreto.

Nelle slide sono riportati i dati relativi ai tre aeroporti nell'area di Firenze (sia i dati del 2008 pre-crisi, sia i dati del 2015) in modo da comprendere come si sono sviluppati i traffici passeggeri e le rotte Intra UE (Unione Europea). Si parla solo di rotte Intra UE per essere cautelativi (Firenze anche con la nuova pista potrà accogliere solo rotte internazionali, mentre sia Bologna che Pisa ospitano rotte anche di tipo extra UE: verso gli Stati Uniti, verso gli Emirati Arabi piuttosto che altre destinazioni nel Mediterraneo). Il target dello sviluppo aeroportuale di Firenze è intra UE, perché una pista di 2400 metri ha l'obiettivo ben chiaro di espandere il bacino di mercato verso l'Europa, non verso il mondo. I 2400 metri non sono assolutamente sufficienti per poter immaginare uno sviluppo extra UE. I dati parlano chiaro: mentre nel corso degli ultimi anni l'aeroporto di Firenze è stato in grado di generare una cifra importante di 500mila passeggeri in più, a Bologna questi passeggeri in più nello stesso periodo sono stati 2 milioni e a Pisa sono stati 900 mila.

Nel corso degli ultimi anni tutte le compagnie aeree che hanno portato crescita in Italia e in Europa non hanno potuto atterrare a Firenze: le limitazioni della pista erano talmente forti che hanno scoraggiato Ryanair, EasyJet Wizz Air, Turkish Airline e tutte le compagnie aeree mediorientali come Emirates, Qatar ed Ethiad che hanno generato la crescita attraverso lo sviluppo di voli diretti in tutti gli altri scali in Italia.

Quindi le prime questioni fondamentali:

- quanto si perde, ovvero quanto costa raggiungere l'alternativa. All'interno dello studio dell'IRPET ci sono dei dati a mio parere estremamente cautelativi; il costo aggiuntivo per i passeggeri fiorentini che devono sostenere ogni anno per raggiungere le altre realtà aeroportuali che offrono i servizi diretti è compreso fra i 20 e i 45 milioni di euro.
- l'affidabilità e la puntualità. Il numero di dirottamenti porta dei costi per le compagnie aeree, dei costi per i passeggeri estremamente significativi; questo è un dato che non ha eguali in Italia: nessuna economia di scala è attivabile sull'attuale scalo di Peretola, pertanto i prezzi dei biglietti aerei sono decisamente più elevati.

Inoltre per andare a Berlino o a Copenhagen ad esempio servono due voli da Firenze e questo aumenta ovviamente costi e tempi e scoraggia in un sistema, quello italiano, in cui la media delle presenze degli stranieri in Italia è di soli 2,6 giorni ed è in calo. Voi immaginate quanti sono scoraggiati dal venire a Firenze quando devono impiegare un giorno in più per venire e un giorno in più per tornare a casa: questo è un elemento che aggiunge dei costi diretti e dei costi opportunità estremamente significativi che devono essere presi in considerazione quando si fa analisi costi-benefici di ampio respiro.

In questa sede ovviamente si vuole proporre solo degli spunti di riflessione basati il più possibile sui dati riguardanti le destinazioni principali e le modalità di arrivo a Firenze. La possibilità di utilizzare aeromobili di maggior capienza è estremamente significativa: deve essere assolutamente chiaro come tutte le principali compagnie aeree europee hanno in programma investimenti solo ed esclusivamente su aeromobili che non possono atterrare a Firenze.

Per immaginare i riflessi e le ricadute di un aeroporto sull'ambito locale, bisogna capire chi ha le leve decisionali sulla questione. Nessuna compagnia aerea che decide la crescita dell'aeroporto di Firenze è localizzate in Italia; se ci sarà uno sviluppo a Firenze sarà deciso a Dublino, Londra piuttosto che ad Abu Dhabi, piuttosto che a Barcellona, piuttosto che a Francoforte. Questo significa non solo essere distanti fisicamente dai centri decisionali della società di gestione aeroportuale ma, ovviamente, essere inseriti in un contesto concorrenziale molto diverso rispetto al passato. La concorrenza non è più con Pisa o con Bologna. Quando Ryanair deve decidere dove posizionare una base, decide rispetto alle opportunità offerte da un bacino di 500 milioni di abitanti dell'Unione Europea dove ci sono oltre 300 scali che hanno caratteristiche commercialmente interessanti. Qui c'è un bacino concorrenziale molto diverso. Il tema interessante da affrontare è quindi come accompagnare questi strumenti economici che sono ormai con caratteristiche totalmente diverse a logiche anche di carattere locale; l'accompagnamento deve essere propositivo ben sapendo che i processi decisionali sono totalmente sradicati rispetto al contesto locale. Questa è stata l'evoluzione di cui tener conto con attenzione perché ovviamente un territorio perde il contatto diretto con chi decide (non è più l'Alitalia di Roma, non è più la società che aveva come azionista di riferimento la Camera di Commercio di Firenze, ma sono soggetti ben diversi con dimensione multinazionale), ma che richiede un approccio totalmente diverso che deve tener conto di queste questioni.

Come essere proattivi in questo contesto? Quali sono gli strumenti che il contesto locale può utilizzare per indirizzare le linee guida di un Master Plan aeroportuale? È importante, ad esempio, affrontare il tema dell'accessibilità generale perché ovviamente l'aeroporto ha la funzione di gestire i traffici aerei, ma ha anche la funzione di smistamento sul territorio di tutta una serie di passeggeri, dipendenti, utilizzatori in generale dei servizi dell'aeroporto. In quest'ottica è importante intervenire ed essere propositivi sul dimensionamento della tramvia, sul dimensionamento degli svincoli, sulla pianificazione di contesto ampio con logiche proattive.

Marco Ponti, Professore di Economia Applicata al Politecnico di Milano 01.23:00 – 1:40:00

Il professore articola il discorso proponendo alcuni temi di discussione riguardanti gli aspetti finanziari ed economici. Come primo elemento il relatore individua la mancanza all'interno della documentazione progettuale di una analisi finanziaria, ovvero un'analisi dove risulta chiaro ed evidente chi paga cosa. Il costo complessivo dell'opera è di 350 milioni di cui 150 milioni di soldi pubblici.

Il professore evidenzia come gli investimenti in progetti aeroportuali costino poco in termini di denaro rispetto agli investimenti ferroviari (pagati al 100% dalle tasche pubbliche).

Le questioni esplicitate possono essere così riassunte per punti:

1. La base irrinunciabile per la valutazione di un progetto aeroportuale è una analisi finanziaria, anche molto semplificata. Solo da questa può derivare una analisi socio-economica del tipo costi-benefici perché l'analisi costi benefici si effettua dopo un'analisi finanziaria. L'analisi costi-benefici è importante che sia "terza" per essere attendibile. È vero infatti che "non si chiede all'oste se il vino è buono".
2. Un'altra componente non meno essenziale per la valutazione di un progetto aeroportuale è il confronto di alternative tra cui decidere, in particolare per l'analisi costi-benefici. L'analisi costi-benefici realizzata su alternative diverse è infatti difficilmente "truccabile". In generale è facile truccare questo tipo di analisi ma è molto difficile truccare fra analisi comparative. Si tratta nel concreto di verificare se l'ipotesi progettuale è realmente l'opera a minimo costo.
3. Un'alternativa a questo Master Plan aeroportuale è un progetto meno oneroso, un'altra è il potenziamento di Pisa con un collegamento ferroviario e stradale migliorato, un terzo è l'articolazione in fasi separabili del progetto in funzione della crescita del traffico.

Dopo l'intervento del direttore Baccelli, il prof. Ponti si dichiara abbastanza convinto che l'alternativa di Pisa sia un po' faticosa.

4. Anche per le alternative occorrerebbe partire dagli aspetti finanziari e poi fare solo analisi costi-benefici comparative (e "terze") perché come al solito sono meno truccabili.
5. Vi sono alcuni parametri critici dell'analisi finanziaria che andrebbero esplicitati e conosciuti per valutare tutte le variabili. Questi parametri concernono il saggio di interesse che è stato assunto dai promotori nel remunerare il loro costi, la valutazione dei rischi e come sono ripartiti i rischi, la valutazione degli aspetti regolatori. Questi sono tutti aspetti dell'analisi finanziaria importantissimi. Potrebbe risultare che gli oneri scaricati dall'attuale progetto sulle casse pubbliche (circa 150 milioni, il 50% circa dei 300 milioni di € di costi totali previsti) siano sostenibili in quota maggiore dai promotori (cioè dagli utenti dell'aeroporto). Un'analisi terza potrebbe rilevare che gli oneri scaricati sulle casse pubbliche potrebbero essere molto ridotti se i promotori sono stati molto "grassi" nell'analisi dei costi. Se il costo complessivo fosse 200 milioni e non 300 milioni, allora la mano pubblica pagherebbe 100 milioni e non 150.
6. Per gli aspetti ambientali, va ricordato che un aeroporto è un investimento in alcuni casi reversibile (è assimilabile ad una strada di 2.5 km) se per esempio il progresso tecnico, molto rapido nel settore, consentisse decolli più brevi. Ad esempio il fatto che una pista da 2400 metri non serva per voli intercontinentali può non essere più vero domani, aumentando le potenze specifiche. Comunque una nuova pista garantirà sicuramente impatti acustici ed emissioni minori delle attuali, non c'è alcun dubbio. Anche la sicurezza aerea, bisogna ricordare, ha registrato straordinari progressi nel decennio. Se quindici anni fa c'erano 1500 morti a livello mondiale oggi nell'ultimo decennio ce ne sono 500. La sicurezza statistica inoltre è destinata a crescere.
7. Gli impatti economici generali: sono in genere assai positivi in relazione ai costi. Migliorare l'accessibilità aeroportuale ha effetti mediamente molto positivi a livello economico rispetto ai costi. Anche l'alta velocità ha effetti positivi, ma ci è costata 35 miliardi di euro.
8. Un tema "esterno" alla scelta sul tavolo concerne la fusione dei due aeroporti toscani: sarebbe stato certo necessario almeno prendere in esame la strada britannica, che punta alla concorrenza tra aeroporti (cfr. il caso londinese e milanese). Ma questo Paese non ama la concorrenza.

Tavola rotonda con domande del pubblico

Alessio Biagioli, Sindaco di Calenzano 1:41:00 – 1:53:00

Il sindaco condivide molte affermazioni fatte dai relatori sullo sviluppo aeroportuale sottolineando tuttavia la difficoltà di inserire l'aeroporto nel contesto territoriale specifico.

Dopo aver evidenziato, infatti, che l'intervento di ampliamento di Peretola pregiudica lo sviluppo urbanistico strategico di tutta la piana, il sindaco Biagioli è interessato a porre alcune questioni ai relatori:

- 1) Si può parlare ancora oggi di aeroporto di business (visto che questa pista creerà problemi per la trasversalità dei venti ai piccoli aeromobili di multinazionali e jet privati)? Ovvero esiste ancora un 'business airport' o questa peculiarità è stata dichiarata per giustificare l'investimento?
- 2) A fronte di un investimento di 300 milioni, non miglioreranno le condizioni di utilizzo dell'aeroporto, in quanto verrà realizzata una pista monodirezionale così come quella attuale. La cosa che preoccupa maggiormente è che l'ampliamento dell'aeroporto, una volta autorizzato, avrà dinamiche extraterritoriali e che nessuno si è potuto misurare su alternative a questo Master Plan.
- 3) Facendo una riflessione su Firenze e sul turismo in questi anni in condizioni di operatività limitata della pista, il turismo a Firenze è comunque cresciuto e anzi ad oggi esiste un grosso problema di qualità della vita.

Marco Martini, Sindaco di Poggio a Caiano 1:53:00 – 2:03:00

Il sindaco Martini pensa che questa iniziativa abbia portato a dei buoni risultati.

Noi abbiamo invitato tutti ripetutamente (abbiamo agli atti i documenti a riguardo) e ci dispiace dell'assenza dei proponenti di cui uno è un ente pubblico (Enac). Questo Master Plan è carente sotto tutti i punti di vista e oggi ci è stata confermata la carenza riguardante i costi e i benefici sul territorio.

Riflessioni:

- 1) L'aeroporto come punto di arrivo del turismo internazionale.
Leggendo gli opuscoli distribuiti ai gazebo leggiamo che l'aeroporto serve per il business della nostra regione; lo sviluppo vero invece del sistema aeroportuale è quello del turismo (come veniva confermavano prima) in una città come Firenze, raggiungibile facilmente da Bologna (35') e da Roma (92') e con un flusso di turisti talmente alto che c'è stata una diffida dell'Unesco per il non rispetto della vivibilità di questo sito che è patrimonio dell'Unesco. Ma davvero lo sviluppo aeroportuale è utile per raggiungere altri turisti?
- 2) Quanto realmente gli aeroporti sono reversibili? Nel contesto fiorentino, per realizzare questo aeroporto, viene spostato il Fosso Reale che ha argini di 15 metri ed è regolatore di tutta la regimazione delle acque della piana, viene rialzata l'autostrada, vengono chiusi due siti di interesse comunitario, viene spostata una strada fra Campi e Sesto fiorentino e viene ucciso il parco della piana. Non è un intervento che migliora il parco della Piana e una volta che si sceglie l'aeroporto si uccide anche il polo scientifico.

Doriano Cirri, Sindaco di Carmignano 2:03:00 – 2:08:00

Il sindaco Cirri ringrazia ed esprime preoccupazione sulle questioni economiche e ambientali in vista anche del futuro distretto biologico che sta realizzando:

Noi produciamo un grande vino e un grande olio che distribuiamo in tutto il mondo: vorrei sapere se l'inquinamento aumenta o no; probabilmente c'è compatibilità, ma per stare tranquilli servirebbe uno studio più dettagliato.

Il futuro della piana non può che essere l'area metropolitana Firenze-Prato e Pistoia perché le politiche di questo territorio sono estremamente connesse. Dobbiamo essere consapevoli della debolezza che abbiamo come area e dobbiamo cambiare il sistema istituzionale di questa zona. Ai tavoli della Regione non abbiamo una valenza forte e abbiamo avuto poca voce fino ad oggi anche se dobbiamo subirci gli effetti dell'aeroporto. Siamo destinati a non contare nulla se la piana non viene governata da un sindaco solo e con la partecipazione dei cittadini.

Fausto Ferruzza 2:08:00 – 2:11:00

Il presidente di Legambiente Toscana, dopo aver ringraziato i Sindaci per la realizzazione di questo percorso partecipativo, sottolinea l'importanza di sintetizzare i risultati delle discussioni ai tavoli (al fine di redigere un report fedele agli esiti del percorso) facendo grande attenzione a non omettere questioni importanti per i partecipanti.

Una questione, ad esempio, emersa con grande chiarezza ai tavoli di discussione sugli impatti territoriali e ambientali è quella per cui un nuovo aeroporto, nel contesto in cui è stato pensato, nel cuore del Parco della Piana, proprio "non ci sta". Rivolgendomi soprattutto al Prof. Baccelli, vorrei sottolineare come prima dell'analisi socio-economica (e ancor prima di quella finanziaria), occorrerebbe studiare rigorosamente il contesto territoriale e ambientale in cui viene ipotizzata la nuova infrastruttura, in vista di una seria ed effettiva valutazione della "capacità di carico" dei luoghi

soggetti a trasformazione.

Manlio Marchetta 2:11:00 - 2:17:00

Rivolgendosi a Baccelli:

1) Perché questa proposta aeroportuale è stata inserita in questo luogo (con una realtà precisa diversa da altre come Catania) che doveva avere destinazione agricola? Come si pone di fronte a questo problema, visto che, seguendo in astratto la metodologia aeroportuale, ci sarebbero potuti essere altri luoghi che non sono stati considerati?

2) Quale è la sua opinione sulla situazione pisana dell'aeroporto Galilei e sull'acquisto della società da parte di un unico operatore in questo campo?

3) Quali sono le motivazioni per cui non si considera la modalità ferroviaria per raggiungere l'aeroporto? È necessario citare con precisione i tempi di percorrenza fra una città e l'altra; mi sembra che i dati riportati nella sua sintesi riguardino la modalità autostradale e super-stradale e non quella ferroviaria. Esisteva (ed è stato distrutto) un raccordo realizzato dalla Regione Toscana tra la stazione ferroviaria di Pisa e l'aeroporto di Pisa, un raccordo ferroviario cortissimo in linea d'aria (700/ 800 metri) dalla ferrovia di Pisa che era molto utilizzato dai turisti che provenivano da Firenze. Occorre che vengano valutati i tempi di percorrenza anche da Firenze.

Fabio Zita 2:17:00 – 2:20:00

L'Arch. Zita introduce quello che è un tema su cui crede si debba insistere in questa fase di approvazione del progetto, ovvero la questione che il progetto che si sta esaminando è un Master Plan e non un progetto definitivo.

La legge sostiene che sono sottoposti a valutazione di impatto ambientale i progetti definitivi, così come definiti dal codice degli appalti. I contenuti di un Master Plan, come questo, sono invece propedeutici a valutare se un'eventuale iniziativa possa poi, sulla base di una progettazione più approfondita, effettivamente trovare fondamento.

È importante, a prescindere da tutte le condizioni ambientali, economiche e infrastrutturali, che in un paese civile il primo che debba dare l'esempio sul comportamento sia chi le leggi le ha fatte.

Paolo Cintolesi 2:21:00 – 2:26:40

1) Perché, secondo gli assessori e il presidente Rossi, i milioni di euro assegnati dall'Unione Europea nel 2009 (Documento 2462 firmato da Taiani) non sono stati spesi per Quaracchi? Dove sono finiti questi soldi da investire?

2) Visto che l'aeroporto di Londra ha 4 milioni di passeggeri (rispetto a 2,2 milioni di Firenze) ed ha una pista di 1508 m (a Firenze è 1750 m) il problema quindi sono i movimenti aerei e non la pista?

3) La pista attuale è omologata per una media di 15 movimenti/ora, ma viene sottoutilizzata con una media di 6 movimenti/ora. Quali sono i motivi per cui si vuole spendere un miliardo ("cifra che andremo a spendere alla fine") quando invece si può allungare la attuale pista di Peretola (per avere un ottimo aeroporto risparmiando soldi) e fare un aeroporto intercontinentale a Pisa con 100 milioni di euro?

Paolo Paoli 2:26:40 – 2:29:00

Invita i presenti a riflettere sulla reale necessità di un nuovo aeroporto esplicitando varie questioni:

- 1) Gli aeroporti di Pisa e Firenze sono diventati strategici grazie ad una deroga posta dal ministro Lupi al momento in cui è stato fatto il Piano Aeroporti.
- 2) Se un altro motivo per fare un aeroporto è perché Firenze non raggiunge il coefficiente di utilizzo stabilito dall'ICAO (il minimo è il 95%) perché non sono state presentate da Enac le modalità di calcolo del coefficiente di utilizzo? A noi risulta che secondo i passeggeri attuali degli ultimi due anni il coefficiente di utilizzo sia passato dal 91.5% al 96% e in effetti ci sono tutte le regole internazionali per determinare questo coefficiente.

Oliviero Baccelli 2:31:00 – 2:41:00

Il 95% delle domande purtroppo non troveranno risposta da parte mia perché non conosco le questioni prettamente ambientali specifiche; il contributo che posso dare qui è portare le esperienze di altri contesti, paragoni e logiche prettamente economiche. Ovviamente le mie logiche di carattere prettamente economico derivano da alcune distorsioni: ho cominciato a lavorare su questo tema nel 1995, quando a Milano le grandi questioni erano come sviluppare il sistema attraverso una logica di cooperazione fra Linate e Malpensa, una logica che è stata estremamente complessa da gestire.

Il grande problema era che l'aeroporto a 55 km, nonostante una connessione ferroviaria che permetteva l'accesso dal centro città allo scalo in 30 minuti, veniva considerato un aeroporto estremamente remoto, in cui nessun residente di Milano voleva andare. Tutti si tenevano ben stretto l'aeroporto di Linate, di fianco al principale polo ospedaliero della Lombardia, di fianco ad alcune delle principali realtà insediative e vicino a grandi centri direzionali. Le grandi decisioni

prese in Lombardia in maniera estremamente faticosa (sono stati necessari 6 decreti ministeriali per la ripartizione dei voli) hanno fatto sì che fosse preservato l'aeroporto con 10 milioni di passeggeri molto vicino alla città anziché quello a 55 chilometri.

In questa logica, secondo Baccelli, non è assolutamente possibile considerare Pisa alternativa a Firenze.

Baccelli sottolinea l'elevato costo per le finanze regionali di un servizio ferroviario regionale cadenzato e veloce: "ad esempio il biglietto in alta velocità da Firenze a Bologna ha un prezzo assimilabile ad un aereo low cost. Quindi possiamo andare a Bologna o a Pisa con servizi ferroviari veloci, prendere in futuro in entrambi i casi il people mover (che a Pisa è stato ben studiato e che avrà un costo inferiore per i contribuenti alla vecchia ferrovia). Un servizio regionale veloce cadenzato ogni ora fra Pisa e Firenze è pagato al 66% dal contribuente, e solo per il 34% da coloro che utilizzano il servizio e pagano il biglietto. Questo vuol dire che se mettiamo un servizio veloce tra Pisa e Firenze costa 10 milioni annui di contributi regionali. Ovviamente per poter considerare Pisa alternativo a Firenze ce n'è bisogno perché attualmente ci vuole da un'ora e 15 a un'ora e 20 minuti a seconda del servizio e sono pochissimi quelli veloci. Non so se sia saggio considerare Pisa un'alternativa realistica calcolando i 10 milioni annui di soli contributi regionali per il servizio ferroviario, il tempo per gli utenti incoming e outgoing, il costo del people mover e l'incertezza complessiva delle tempistiche di un sistema così organizzato".

Baccelli inoltre, in analogia ai costi di un aeroporto simile a Firenze, quello di Catania, ipotizza un costo totale dell'intervento non di un milione di euro, ma più vicino a 450 milioni.

Sul tema turismo chiarisce che un 'turista' è una qualsiasi persona che passa una notte fuori: quindi se è per business o è per 'leisure' (tempo libero) è la stessa cosa. Ad oggi, dopo la liberalizzazione completa a livello UE non ci sono compagnie aeree che effettuano distinzioni fra passeggeri business, passeggeri leisure e la clientela viene targhettizzata in un altro modo, ma con servizi che per i voli in UE sono del tutto simili. "Non ci sono più aeroporti dedicati solo a passeggeri di alta fascia o compagnie aeree dedicate solo a passeggeri di bassa fascia. È inutile ragionare in modo limitativo rispetto al potenziale target dell'aeroporto, stante il contesto del trasporto aereo così diversificato e stagionale".

Alessio Biagioli:

Il problema è che siamo convinti che il numero di passeggeri saranno 6,5ML e non 4ML quanto dichiarano.

Oliviero Baccelli:

Le limitazioni dell'aeroporto in termini di movimenti ora attivabili e di piazzole di sosta per gli aeromobili disponibili sono chiarissime. Il vero nodo da gestire è che questo Master Plan, se gestito bene, anche attraverso questi momenti che aiutano a chiarire i fattori in gioco, può diventare un Master Plan di sviluppo locale. Iniziative similari a quelle che hanno visto vincente la candidatura di Pistoia come capitale della cultura per il 2017, potranno essere valorizzate e divenire nuovi elementi su cui puntare per un nuovo turismo, grazie anche alle opportunità offerte da uno strumento quale un aeroporto con molte destinazioni intra-UE collegate direttamente. Non si deve affrontare il tema discutendo solo di Firenze che è congestionata, ma si deve ragionare in logica pro-attiva rispetto alle potenzialità inesprese come Pistoia, città della cultura. Pistoia può essere valorizzata tramite questo Master Plan che può diventare un Master Plan di sviluppo locale, grazie alla riduzione dei costi di accesso all'area orientale della Toscana per un numero crescente di turisti leisure e business.

Marco Ponti 2:41:00 – 2:51:00

Sull'inquinamento atmosferico ho lavorato molto e ho trovato un grande tabù. L'aria nella pianura Padana (che è messa molto peggio di qui) e in Italia, in media, è straordinariamente migliorata negli ultimi dieci anni, ma si continua a fare del terrorismo ambientale, che io chiamo green marketing. Non si può dire che l'aria è straordinariamente migliorata perché altrimenti si passa per nemici dell'ambiente. L'ambiente è un obiettivo legittimo, ma quanti disoccupati giovani abbiamo? Abbiamo il 40%. E che voce hanno in questa riunione? Mi chiedo se quello non sia un obiettivo altrettanto legittimo. Ci sono altri obiettivi pubblici, non c'è solo l'ambiente fra gli obiettivi sociali che vanno ottemperati insieme agli altri. Gli aeroporti in questo senso hanno una buona tradizione dal punto di vista occupazionale.

Il fatto vero su cui avete tutte le ragioni è l'assenza di un piano finanziario che è lo snodo fondamentale per fare tutti i passi successivi. L'altra cosa importante è che occorre analizzare le alternative: ne avevo suggerite tre, ma ne è stata detta una quarta che mi sembra interessantissima. Confrontiamo allora con un'analisi finanziaria e un'analisi costi-benefici anche l'allungamento della pista attuale!

Confrontare alternative diverse quando ci sono 150 milioni di soldi pubblici mi sembra un passaggio essenziale.

Sull'ambiente non sono d'accordo con voi perché ne fate la questione principale, mentre dal punto di vista sociale secondo me non è il punto fondamentale.

Alessio Biagioli 2:51:00 – 2:53:00

Ci si sofferma sull'aspetto ambientale perché siamo in fase di Valutazione di Impatto Ambientale e questo deve essere valutato. Per adesso è stato fatto un processo di valutazione di impatto ambientale su qualcosa di approssimato. Adesso la situazione è carica perché ci sono state delle forzature e a noi è mancata l'interlocuzione. È tanto che noi chiediamo di valutare le alternative progettuali.

Manuela Giorgetti Fialdini 2:53:00 – 2:57:00

- 1) All'interno di queste analisi, dal punto di vista occupazionale è stata fatta una valutazione delle ricadute negative? Esiste una incompatibilità tra l'aeroporto e altre strutture come il polo universitario? Dovrebbero essere considerate anche le ricadute negative per la piana, visto che esistevano altre idee di sviluppo che non si svilupperanno. Anche qui si dovrebbe fare un bilancio costi-benefici.
- 2) Nel Master Plan si pensa a una crescita dei voli, ma se aumenteranno a Firenze è facile pensare che si perderanno a Bologna e Pisa. Non si può pensare che aumenteranno tutti in maniera esponenziale. Non dovremmo porci la domanda se ci saranno diminuzioni negli altri aeroporti?
- 3) Il quadro economico poi non tiene conto delle problematiche ambientali... Una domanda precisa: qual è il limite per dire che tutti i vantaggi economici sono in grado di ripagare tutti i costi che sono necessari (costi mitigatori e ambientali)? C'è un limite al di sopra del quale si dice che non si può fare un aeroporto?

Serena Pillozzi 2:57:00- 3:00:00

Serena Pillozzi ringrazia i sindaci per aver realizzato il percorso partecipativo e pone l'attenzione su alcune questioni:

- 1) Questo progetto vedrà l'azzeramento della programmazione degli ultimi 30 anni. Questo è un dispendio di energie, di economie, di democrazia. A cosa sono serviti i trenta anni di disegno del territorio?
- 2) È necessaria una restituzione puntuale del lavoro fatto ai tavoli.
- 3) Abbiamo parlato più volte di questo Master Plan, che forse è un preliminare lacunoso e non esaustivo. Si possono dare valutazioni di VIA o di VAS su un progetto del genere?
- 4) Un progetto come questo, che ha visto la richiesta del superamento di tutte le regole, è un progetto che può arrivare alla conclusione dell'iter?

Renzo Pampaloni 3:00:00 – 3:03:00

- 1) Mi rivolgo a Baccelli per dire che l'equivoco del turismo non è dipeso dai tavoli; è il proponente che lo ha fatto. Nel momento in cui ha fatto il progetto ha detto che da una parte ci sarebbe stato business e dall'altra turismo. L'equivoco quindi nasce in fase di progetto. Questo progetto così come presentato ha senso con questa distinzione? Se la distinzione è molto fragile, il proponente agisce in maniera trasparente sapendo che il mercato va nella direzione che dicevamo prima?
- 2) Torno sul tema ambientale per svilupparlo su un elemento economico. Come abbiamo detto ci sono le mitigazioni degli impatti che hanno un costo anche rilevante; all'interno del progetto per determinare una stima complessiva anche questi fattori sono determinanti. Come si può stimare un progetto se la valutazione ambientale non è sufficientemente approfondita e adeguata? I 300 ML che sono stati stimati lieviteranno, presumo. L'elemento ambientale, che voi avete distinto, rientra nei termini economici dal momento che è uno dei fattori che resta più rilevanti. Come si può prescindere da un'attenta analisi di compatibilità ambientale che va a incidere in maniera così significativa sui costi finali?

Franco Freda 3:03:00 – 3:05:00

- 1) È possibile immaginare uno sviluppo alternativo ad una logica di sviluppo così economicista? C'è la possibilità di integrare un calcolo costi-benefici con variabili come salute e ambiente? C'è un modo per confrontarsi economicamente in modo differente con i soldi e le quotazioni in borsa?
- 2) Se oggi abbiamo il 40% di disoccupazione c'è qualcosa nel modello portato avanti fino ad oggi che non ha funzionato?

Lorenzo Bigagli 3:05:00 – 3:09:00

Il numero di passeggeri che verranno a Firenze e Pisa sono la madre di tutte le balle. Lo studio Irpet parla di 11-12 milioni di passeggeri, cioè l'85% in più rispetto ai numeri del 2013. Mi sembra un incremento fantasioso. Ammettendo comunque che questo numero sia veritiero, ci sono degli aspetti su cui sollecito un vostro commento:

- 1) L'effetto di drenaggio di Firenze rispetto a Pisa, Bologna e Roma (come è avvenuto per Girona rispetto a Barcellona, e che ha portato alla crisi dell'aeroporto di Girona). Pisa in questo senso potrebbe andare a morire.
- 2) Questo aeroporto "è uno e bino". È uno quando si parla dei vantaggi; rispetto agli aeroporti strategici diventa

bino e si fonde insieme a Pisa. Sarebbe giusto forse fare un Master Plan complessivo dei due aeroporti.”

Oliviero Baccelli 3:05:00 – 3:13:00

Molti dei temi qui discussi si traducono in uno strumento specifico che è un'analisi costi-benefici, che è un'analisi di tipo economico, non di tipo finanziario, che comprende tutte le tematiche ambientali in modo molto dettagliato. Fino a che valore di costo potrebbe reggere un progetto del genere? Quale è il rapporto costi-benefici corretto? Nessuno di noi può dare una risposta senza aver lavorato mesi per studiare tutte le carte.

Si parte comunque da scenari di traffico che io ritengo possibili. Mi sembra ragionevole che i numeri al 2030 siano quelli indicati nel Master Plan.

Come si ritiene che questi numeri siano plausibili con Pisa? Si parla di un sistema che nell'ultimo periodo a livello italiano è cresciuto in modo significativo, i tassi di crescita sono molto positivi: mentre l'economia italiana cresce del 1%, il sistema trasporto aereo cresce del 7%. Non vedo elementi di preoccupazione specifica nel rapporto tra Pisa e Firenze, perché in termini di crescita i dati sono così positivi che entrambi questi due scali avranno spazi di mercato più che adeguati. Girona è un caso diverso rispetto a questo di Firenze.

Marco Ponti 3:13:00 – 3:19:00

C'è un grande equivoco fra finanziario ed economico. Quando parlo di analisi finanziaria parlo di soldi, cioè di chi li paga, da dove entrano, dove escono. Per gli economisti anziché parlare di analisi economica, invece, bisognerebbe usare il termine analisi socio-economica.

L'analisi economica costi-benefici introduce pienamente gli aspetti ambientali secondo regole fissate dalla Commissione Europea; è cosa molto diversa dall'analisi finanziaria.

L'analisi economica costi-benefici serve a misurare le esternalità ambientali e renderle confrontabili con gli altri costi e gli altri benefici. Le analisi di questo tipo devono essere fra alternative e terze.

Tornando al 40% di disoccupati, secondo la maggioranza degli economisti questo dato è dovuto al fatto che lo Stato è stato “molto spendaccione” negli anni passati e dal fatto che, in sostanza, abbiamo vissuto “al di sopra delle nostre capacità”.