



## Incontro di confronto pubblico

**SABATO 19 MARZO 2016**

Centro Espositivo St. Art. Eventi, via G. Garibaldi 7 - Calenzano

### **Tavolo 4: COSTI E RICADUTE ECONOMICHE DELL'OPERA, RIORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ**

#### **Come è andata la discussione**

La discussione ha avuto carattere di vivacità in quanto erano presenti al tavolo persone con posizioni differenziate in merito all'intervento.

In particolare era presente un rappresentante di Confindustria locale (che da sempre si dichiara favorevole all'opera) nonché un tecnico dell'Istituto Regionale di Programmazione Economica della Toscana (Irpets) che ha realizzato gli studi più recenti sull'impatto economico dell'opera, un urbanista professore all'Università di Firenze e alcuni rappresentanti di amministrazioni, comitati e associazioni locali, nonché diversi cittadini.

#### **I temi affrontati**

Il tavolo aveva due temi che sono stati affrontati con gradi di approfondimento differenti:

- Il tema delle **ricadute economiche dell'aeroporto** è stato quello più dibattuto in quanto da qui sono partiti gli interventi dei due esperti (Confindustria ed Irpets) sopra citati. Non si sono però affrontati nello specifico i dettagli dei costi dell'opera.
- Il tema della **mobilità dell'area**, allo stato attuale e dopo l'inserimento della nuova opera, è stato solamente introdotto grazie agli interventi di alcuni partecipanti, ma di fatto dovrà essere oggetto di approfondimento (anche con interventi di esperti e materiale tecnico) nel prossimo incontro.

#### **Le ricadute economiche**

La presenza di un moderno aeroporto con le caratteristiche definite dal Master Plan viene vista indubbiamente come un elemento di valore per una parte del sistema economico locale, in particolare per tutte quelle imprese che necessitano di forti relazioni con l'esterno in tempi brevi e di alti livelli di comfort.

La crisi arrivata nel 2008 è stata affrontata attraverso la riorganizzazione, la spending review ma soprattutto con l'export. È aumentato il traffico aereo legato agli affari: attualmente a Firenze il 50% del traffico è business.

Viene dunque sottolineata, in particolare dal rappresentante del mondo imprenditoriale, l'importanza di sfruttare la situazione favorevole di un aeroporto a pochi chilometri dal centro della città. Questo rappresenta un asset fondamentale, in termini di attrattività e competizione con altri territori, nel

mondo business attuale in cui il fattore tempo conta più di altro. Già nel 2010 Confindustria aveva effettuato uno studio che dimostrava l'importanza dell'ampliamento dell'aeroporto (naturalmente alle condizioni che sia una infrastruttura sicura e non crei problemi di salute pubblica).

La creazione della nuova società Toscana Aeroporti è molto importante sia in termini di governance che di organizzazione dei servizi. In particolare fa chiarezza sul ruolo dei due principali aeroporti toscani: Firenze è business (per clienti che hanno esigenza di maggiori servizi), Pisa intercontinentale e low cost.

**Altri elementi favorevoli** vengono ripresi dallo studio Irpet<sup>1</sup> e possono essere così schematizzati:

- Benefici diretti (in termini di occupazione e economia del sistema locale) vengono dalla realizzazione dell'infrastruttura, dell'opera stessa.
- L'operatività dell'aeroporto ampliato genererà un aumento della domanda di beni e servizi collegati (nei calcoli viene usato un parametro, scientificamente consolidato, che mette in relazione il numero di passeggeri con il numero di occupati).
- L'impatto economico dovuto all'aumento dell'accessibilità dell'intero sistema è più difficile da misurare. In questo caso sarebbe sicuramente un incremento dei settori turismo e esportazioni rispetto ad oggi dove gli aeroporti di riferimento sono principalmente Pisa e Bologna.

## **Dubbi e questioni aperte**

I dubbi rispetto a questa visione ottimistica delle ricadute economiche dell'intervento sono molti e vengono esplicitati dagli altri interventi di esperti e cittadini partecipanti al tavolo.

### ***Rispetto alla ricerca di Irpet***

Alcuni interventi hanno messo in evidenza perplessità rispetto ad alcuni aspetti caratterizzanti il documento dell'Irpet:

- l'indagine non pare sufficientemente approfondita per un intervento di tale portata, manca uno studio approfondito che valuti il rapporto costi-benefici dell'opera;
- l'indagine non tiene in dovuto conto le modifiche avvenute all'aeroporto attuale; parte infatti da presupposti che lo vedono in progressivo declino ipotizzando che, senza l'intervento di ampliamento previsto dal Master Plan, l'aeroporto di Firenze verrà declassato e dunque non sarà possibile mantenere nemmeno i livelli attuali di prestazione.
- l'indagine valuta lo scenario al 2030 come proiezione dell'attuale, senza immaginare alcun tipo di modifica al sistema economico (in termine di de materializzazione, comunicazione a distanza, ecc.).

### ***Rispetto al tema: competitività territoriale***

Molte questioni raccolte riguardano il reale apporto dell'opera alla competitività territoriale:

- secondo alcuni cittadini il problema della competitività, in realtà, non è la capacità ridotta dell'aeroporto attuale ma la inefficienza della mobilità urbana, nonché i costi della permanenza sul territorio (affitti, tasse, costo degli alberghi e dei servizi, ecc.);

---

<sup>1</sup> È da sottolineare che lo studio Irpet non è stato finanziato dai proponenti ma realizzato dall'Istituto nell'ambito delle proprie attività istituzionali in supporto al Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità. La valutazione si basa sullo scenario Master Plan di Enac e non mette a confronto ipotesi diverse.

- “l’esperienza ci dice che se abbiamo il know how lo vendiamo comunque, non è così strategico avere un nuovo aeroporto alle porte della città”;
- occorre considerare fino in fondo la possibile sinergia con Pisa: vengono raccolti pareri sostanzialmente favorevoli in merito alla integrazione societaria, ma si richiedono maggiori informazioni in merito alla integrazione della mobilità su ferro (si fa riferimento ad esempio ad un periodo passato in cui era possibile il check in direttamente alla Stazione Santa Maria Novella per l’Aeroporto di Pisa). Per diversi rappresentanti e cittadini presenti al tavolo sarebbe meglio potenziare le relazioni via ferro con l’Aeroporto di Pisa piuttosto che ampliare l’aeroporto fiorentino.
- Andrebbero sottolineati gli interventi già realizzati sull’aeroporto attuale, ovvero la pista di rullaggio e il nuovo terminal (risalenti al 2008, quindi piuttosto recenti).
- Investire per l’occupazione e per il territorio è corretto, per rimettere in moto l’economia, ma ci sono anche altre priorità ed urgenze, ad esempio il problema del dissesto idrogeologico della vicina collina.
- Si sono raccolte domande anche in merito alla valutazione di altre opzioni con diverso impatto economico: una modifica più limitata dell’aeroporto potrebbe infatti liberare risorse pubbliche per le altre infrastrutture da realizzare al contorno.
- Vi è un problema fra la previsione del Master Plan e la presenza del Polo scientifico, che oggi rappresenta un asset del territorio e che rischia di essere molto penalizzato dalla nuova opera (in termini di sicurezza e di possibile completamento/ampliamento).

### ***Rispetto al tema: costi dell’opera***

Come detto sopra, non si è entrati nell’analisi specifica dei costi dell’opera ma sono state raccolte molte preoccupazioni generali:

- di possibile dissipamento di risorse pubbliche e territorio: “siamo davanti ad un’opera ingombrante, che consuma spazio e territorio, non è chiaro quanto costa e chi sostiene i diversi costi”;
- di scarsa chiarezza rispetto ai costi e a chi sono imputabili (quanto al pubblico, quanto al privato);
- di effettiva efficienza della spesa. Sono riportati esempi di opere realizzate ma scarsamente utili (viene citata la crisi dell’Interporto), oppure di opere ancora da completare come il sotto attraversamento dell’Alta Velocità, un altro esempio non ben gestito. Quindi vi è la preoccupazione di iniziare nuove opere ancora prima di avere finito quelle in corso di realizzazione.

### ***Rispetto al tema: ricadute economiche sul contesto***

Diversi cittadini hanno poi sottolineato i possibili danni economici sul contesto locale derivanti dalla realizzazione della nuova pista, in particolare sul valore degli immobili, sul Polo scientifico, sulle imprese agricole, sull’abitato di Sesto che vede ridotta la sua accessibilità viaria.

Inoltre il mosaico degli interventi realizzati, in realizzazione e programmati sulla piana, rende ancora meno evidenti i potenziali vantaggi economici della singola opera.

In particolare su Sesto Fiorentino viene registrata dagli operatori una diminuita commerciabilità degli immobili nell’area interessata, in realtà non solo per l’Aeroporto ma per l’insieme delle infrastrutture qui programmate. Secondo alcuni, dunque, vi è già un impatto sui cittadini di Sesto che vedono meno definiti i valori dei propri immobili rispetto ad altre aree, con risvolti negativi sulle possibilità di credito. Da questo punto di vista è importante capire quali sono le compensazioni previste, il loro valore, il quadro completo degli investimenti.

Un esempio pratico di altre possibili ricadute negative riguarda il Liceo Scientifico di Sesto: esiste infatti una proposta che prevede il suo spostamento nel campus scientifico, ed un contemporaneo ampliamento di una impresa nel territorio adiacente alla sede attuale della scuola. L'operazione della nuova pista renderebbe impossibile questo spostamento.

In generale viene specificato che, se si guarda alla città in un'ottica metropolitana, l'aeroporto non si situa ai margini ma molto vicino al suo centro: quindi il progetto prevede di realizzare la nuova pista nel cuore dell'area abitata, in uno dei pochi spazi ancora liberi.

### **Rispetto al tema: accessibilità territoriale e mobilità**

I principali dubbi riguardano la relazione con la tranvia e la situazione complessiva delle infrastrutture:

- La tranvia è utile all'aeroporto ma nelle simulazioni risulta, come progettata, non sufficiente ad assorbire la domande del territorio che attraverserà nel caso di un'aumentata domanda generata dall'aeroporto. Dunque c'è il rischio forte che la tranvia nasca già sottodimensionata rispetto ai poli già esistenti che dovrebbe servire. (nдр: questa affermazione andrebbe verificata tecnicamente reperendo i dati).
- Il Master Plan sembra contrastare con il progetto della tranvia nel punto di contatto fra le due infrastrutture (nдр: questa affermazione va verificata tecnicamente reperendo i dati).
- "Parcheggio, nuovo Stadio, terza corsia autostradale, outlet della "Cittadella Viola" di Della Valle (che a quanto pare sarà grande tre volte l'outlet di Barberino), Polo universitario, nuove imprese, inceneritore....queste funzioni ci stanno tutte? Si finisce sempre nella piana?"
- Oltre alla tranvia servirebbe un approfondimento rispetto al ruolo locale della ferrovia Firenze Prato, che sarà declassata dopo la realizzazione del tunnel dell'Alta Velocità. In quest'ottica si può aprire un ragionamento nuovo sull'interoperabilità treno-tram.
- Tutto il sistema dell'accessibilità alla città dalla piana, e della mobilità nella piana stessa, va attentamente considerato viste le caratteristiche infrastrutturali in parte desuete.

### **In sintesi**

La preoccupazione principale dal punto di vista economico riguarda la non chiara definizione dei maggiori benefici economici (rispetto ad altre opzioni) della nuova opera, per tutto il territorio e per la piana in particolare, e la **mancanza di studi approfonditi sulla relazione costi-benefici dell'opera**.

Per poter valutare seriamente la relazione costi-benefici risulta importante una diretta interlocuzione con i proponenti.

**Il mosaico degli interventi previsti sulla piana** non è composto. Occorre partire dal mosaico completo per fare valutazioni di tipo economico, e non è possibile valutare singolarmente le diverse opere. Occorre verificare l'impatto sui valori immobiliari di tutto il comprensorio.

Il mosaico è il punto di partenza anche per fare valutazioni dal punto di vista delle infrastrutture e della mobilità in generale che già oggi si presenta complessivamente inadeguata.