



Percorso di confronto pubblico ai fini della Lr. 48/2013

Incontro di confronto pubblico

SABATO 2 APRILE 2016

Sala del Tribolo - Scuderie Medicee, via Lorenzo il Magnifico 9 – Poggio a Caiano

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

Come è andata la discussione

Il tavolo ha proseguito la discussione avviata nell'incontro precedente con l'obiettivo di approfondire entrambi gli argomenti (del resto tra di loro fortemente interrelati) delle ricadute economiche e della mobilità.

MOBILITÀ

Questioni generali

Per quanto riguarda la mobilità gli esperti presenti al tavolo hanno messo in evidenza alcune mancanze generali:

- non esiste uno studio approfondito relativo alla situazione attuale e all'impatto che il nuovo intervento potrà avere sul contesto;
- manca - negli stessi atti regionali di programmazione territoriale (PIT) e infrastrutturale (PRIIM) - una valutazione degli effetti cumulativi degli interventi sulla piana, manca per la piana un sistema di gestione dei flussi, soprattutto stradali, prevalentemente motorizzati;
- manca una "struttura tecnica centrale pensante" che possa valutare la coerenza fra gli interventi, dotata di strumenti e competenze adatte;
- rispetto a molti quesiti puntuali allo stato dei fatti non ci sono risposte a disposizione.

Problemi specifici

Le criticità generali evidenziate sono confermate dall'analisi di singole questioni e punti critici emersi durante tutta la discussione. Se ne fornisce un sintetico resoconto di seguito:

Linea 2 tranvia

Sulla linea 2 della tranvia che arriverà a Peretola non ci sono studi disponibili aggiornati con le nuove previsioni di carico, è quindi molto plausibile che nasca già sottodimensionata, tenuto conto che il quadro in cui si inserisce è profondamente mutato rispetto a quello in cui è stata progettata, non solo per la previsione del raddoppio degli utenti dell'aeroporto, ma anche per l'eliminazione dei servizi originariamente previsti tra SMN e la nuova stazione Foster (fermata regionale di corrispondenza con l'AV, people mover tra le due stazioni), tutti "riversati" sulla linea 2..

Svincolo Peretola

Si teme che svincolo di Peretola andrà a creare altri problemi per le sue dimensioni. È probabile che dovranno introdursi nuove modifiche allo schema viario (preoccupazione ad esempio per via Pratese che aveva trovato un suo equilibrio).

Parcheggi

“Dove sono? Quanti sono? Come sono distribuiti e poi saranno gestiti?

Studi (non citati ndr) rilevano che il 75% degli utenti arrivano all'aeroporto in auto.”

Accessibilità di Sesto Fiorentino

Dal punto di vista stradale il progetto non è “a parità di prestazioni”, contravvenendo a una precisa condizione posta dalla regione in sede di Variante al PIT: la circumnavigazione della pista significa raddoppio della lunghezza del collegamento stradale Osmannoro-Sesto, quest'ultimo ne risulta molto penalizzato. Questo allungamento ha inoltre impatti ambientali ed economici che, quanto meno, andrebbero messi a bilancio.

Il prolungamento della nuova tranvia oltre la fermata di Peretola è solo una compensazione, poiché il presupposto era l'intervento di Castello e solo con il polo scientifico il sistema non avrà un carico di passeggeri sufficiente. Sesto del resto è già servito dalla ferrovia locale.

Il contesto della piana

Viene messo in evidenza il costo in termini di tempo, risorse e ambiente dell'allungamento degli spostamenti per tutti coloro che lavorano nella piana. Più volte viene evidenziato come già la situazione data sia critica e congestionata.

Esempio Via Luder in uscita da Firenze in prossimità dell'aeroporto: già oggi supporta un carico critico di circa 60.000 veicoli giornalieri (dati desunti per comparazione dai flussi di traffico on-line rilevati dal progetto TrafficFlow del Comune di Firenze – vedi sito Open data).

“Con i progetti previsti si incrementerà il traffico: all'aeroporto i parcheggi passeranno da 1.500 posti auto a 3.600, + 5.700 previsti per stadio e outlet, + i carichi urbanistici della scuola marescialli carabinieri (che a regime sarà usufruita da 5.000 persone) e delle aree di trasformazione a Novoli previste dal Regolamento urbanistico che comporteranno un aumento complessivo di circa 10.000 residenti + terza corsia autostradale.... aumenterà enormemente il numero di mezzi in transito”.

Mobilità dolce

L'inserimento della nuova pista taglierà ulteriormente il territorio compreso tra le colline medicee e la valle dell'Arno con il Parco delle Cascine, in aggiunta alla barriera della linea ferroviaria AV già presente ed al previsto svincolo di Peretola.

Il collegamento collina-fiume era stato giudicato importante in funzione del Parco urbano di Castello (che avrebbe dovuto sorgere dove è attualmente prevista la parte terminale della nuova pista), soprattutto nell'idea di connessioni ciclabili o pedonali trasversali.

Opportunità

Non è stato possibile approfondire quali eventuali opportunità potrebbero essere studiate al fine di migliorare il progetto di inserimento della nuova pista diminuendo il forte impatto sul contesto.

Un unico elemento emerso riguarda il **possibile declassamento dell'ultimo tratto di autostrada** così da rendere maggiormente accessibile l'Osmannoro e diminuire il peso dei flussi automobilistici sui due nodi, in particolare quello di Peretola.

L'altro elemento più volte ricordato, invece, è la possibilità di **potenziare la relazione via ferro con l'aeroporto di Pisa**, reintroducendo quindi l'opzione zero per l'aeroporto di Firenze (nessuna nuova pista ma sola riqualificazione dell'aeroporto attuale) anche se lo smantellamento del raccordo Pisa C.le-Pisa aeroporto conseguente la realizzazione di un people mover, secondo un esperto presente al tavolo, rende verosimilmente impraticabile il ripristino del check-in per Pisa presso la stazione di Firenze, imponendo una rottura di carico.

ECONOMIA

Questioni generali

Anche dal punto di vista delle ricadute economiche, come già durante il primo incontro, sono state messe in evidenza le mancanze generali:

- manca una valutazione costi benefici completa ed integrata;
- manca una approfondita comparazione fra scenari economici alternativi;
- esiste una asimmetria fra studio degli aspetti tecnici-funzionali e indagine economica (quella di Irpet risulta parziale avendo valutato solo alcuni benefici);
- non è stata costruita una analisi che tenga in conto la presenza di sistemi e sottosistemi, con funzioni ben definite.

Problemi specifici

Sono poi state raccolte alcune riflessioni critiche puntuali:

Sulla competitività

Secondo uno degli esperti, parlando di competitività sicuramente l'accessibilità è importante ma ancora di più lo sono le competenze, e in particolare l'addensamento delle competenze.

Oggi le reti di collaborazione si costituiscono e lavorano prevalentemente online, in rete. Solo periodicamente ci si incontra de visu. Importante è rendere possibile la condivisione di dati e documenti più che lo spostamento. Le forme di connessione sono molto diverse dal passato.

In questo scenario c'è una chiara contraddizione aeroporto vs polo scientifico (a meno che non si decida di trasferire altrove il polo per renderne possibile la crescita/evoluzione).

Su alcuni numeri

Altro tema la stima degli arrivi (4 milioni): quale è la dotazione ricettiva oggi davanti a questo scenario? Sarà necessario costruire altri alberghi? La previsione di 1,2 milioni di manager appare molto forte.

Sull'occupazione

Di quale qualità è l'occupazione all'aeroporto e dintorni? Purtroppo è una tipologia a salario basso. Si porta l'esempio americano dove c'è l'occupazione piena ma questo non si trasforma in domanda di beni e servizi: salari sono medio bassi e temporanei. La parte di occupazione knowledge intensive difficilmente si stabilisce nei dintorni dell'aeroporto, cerca sistemazioni più interessanti.

Sull'agricoltura

Si registra una voce critica sulla variante al Pit (da parte di un esponente di Legacoop): non è vero che c'è una filiera economica legata all'agricoltura in quella parte di territorio, sviluppabile in quel settore. In realtà l'idea del parco ha un ruolo solo di compensazione.

Su Toscana Aeroporti

È riaffermata la richiesta della presentazione di un chiaro e trasparente piano industriale da parte di Toscana Aeroporti, così come di un Master Plan aeroportuale unico Pisa-Firenze, da parte del gestore unico.

Attrattività del contesto, l'esempio di Quaracchi

Viene portato l'esempio di Quaracchi, che a differenza delle previsioni con l'arrivo dell'aeroporto non si è per nulla rilanciato. Quaracchi è il luogo dove maggiore è l'impatto acustico dell'attuale aeroporto. "È diventato un ghetto di cittadini immigrati con aree e case cedute a poco prezzo." Un partecipante racconta che le previsioni con l'arrivo dell'aeroporto negli anni 80 erano diverse, si

prevedeva un afflusso di persone quindi di alberghi, ristoranti, ecc. *“Non è vero che l’aeroporto ha portato sviluppo e turismo, diventerà così anche Peretola a seguito della realizzazione della nuova pista”*.

Costi del cantiere

Nei costi non sono stati calcolati quelli indiretti e quelli non monetizzabili, come i disagi dovuti ai cantieri. *“Il nodo di Peretola rimane il problema: cosa succede in fase di cantierizzazione? L’Autostrada deve essere rialzata: Cosa succede in fase di cantierizzazione?”*.

Una persona presente al tavolo sostiene che già oggi ci sono trasferimenti di funzioni in corso (da parte di Autostrade) per cominciare a liberare l’area della futura pista.

Sostenibilità

Viene fatto notare da alcuni presenti al tavolo che la scelta della nuova pista risulta in controtendenza rispetto alle politiche della Regione Toscana che si qualificano per la sostenibilità, riconosciute a livello internazionale. Ragionando in termini di tempi lunghi: quanto costerà mantenerlo? E quanto costerà dismetterlo?