



La nuova pista di Peretola vale 730 milioni e 12mila posti di lavoro

Studio di Irpet sul potenziamento dello scalo. Gli industriali: «Per Regione, Provincia e Comune è il momento delle scelte»

FIRENZE

I numeri parlano da soli: 730 milioni di euro e 12mila posti di lavoro. È questo il peso specifico - in termini di risorse che ricadranno sul territorio e di occupazione diretta e indiretta - dello sviluppo dell'Amerigo Vespucci. Nero su bianco lo studio Irpet commissionato da Confindustria Firenze non lascia spazio a dubbi, il potenziamento dello scalo metterebbe in moto una serie di benefici (spalmati sull'Area Vasta, ma non solo) come l'aumento degli adetti (da mille a duemila, quelli diretti, e dagli attuali seimila a diecimila dell'indotto), e un valore aggiunto che passerebbe da 370 a 730 milioni di euro.

Tutto insomma passa dalla realizzazione della nuova pista. Su cui però ci sono ancora troppe resistenze. «È necessario fare chiarezza sull'aeroporto e occorre arrivare a prendere decisioni smettendola con i dibattiti - ha attaccato il presidente di Confindustria Firenze, Giovanni Gentile -. Per il capoluogo, l'area metropolitana e l'intera Toscana è una questione essenziale, uno strumento indissolubilmente intrecciato con la nostra competitività e su cui dobbiamo conoscere rischi e opportunità che questo tema comporta. Superando cioè decenni di inerzie e false partenze». Ma, Gentile ne è convinto, nessuna «guerra» con il Galilei, anzi. «Non credo che ci sia conflitto con Pisa, e

da un riposizionamento di Firenze possono nascere sinergie tra i due scali, mentre la competizione è semmai con Bologna», ha spiegato. Un'integrazione, quella tra il Vespucci e il Galilei, non solo possibile ma funzionale a tutta la regione. Attualmente, infatti, i due aeroporti gestiscono circa 5,7 milioni, pari al 63% della popolazione toscana, mentre l'altro 37% utilizza altri scali italiani. Nel 2020 si stima invece che i passeggeri saranno 12 milioni e insieme i due scali potrebbero coprire il 75% della domanda, pari a 9 milioni. In sostanza Firenze e Pisa in futuro dovrebbero dividersi i «compiti»: il primo specializzandosi nel traffico aereo legato ai viaggi di affari e agli eventi, il secondo nel turismo, nel trasporto merci e nei collegamenti intercontinentali. Integrazione

Ma la sinergia tra i due scali passa (ob torto collo) dallo sviluppo dello scalo fiorentino perché, come ha spiegato Giovanni Maltinti di Irpet, «Pisa da solo non basta a coprire le esigenze». Il motivo? La lontananza dal capoluogo: 60 minuti di distanza sono infatti troppi per un centro abitato relativamente piccolo come Firenze. «Con la nuova pista, passando da 1,7 milioni di passeggeri di oggi ai 3,5 del 2020, il risparmio degli utenti in termini di spostamento per raggiungere il centro di Firenze dall'aeroporto è quantificabile in circa 30-40 milioni di euro. Che è poi la stessa cifra, e cioè introno ai 30 milioni di euro, che serve per la costruzione della nuova pista».

Sullo sfondo resta però l'incognita del Parco della Piana, il vero scoglio (politico) da superare. La palla (o la patata bollente, dipende dai punti di vista) passa ora alle amministra-

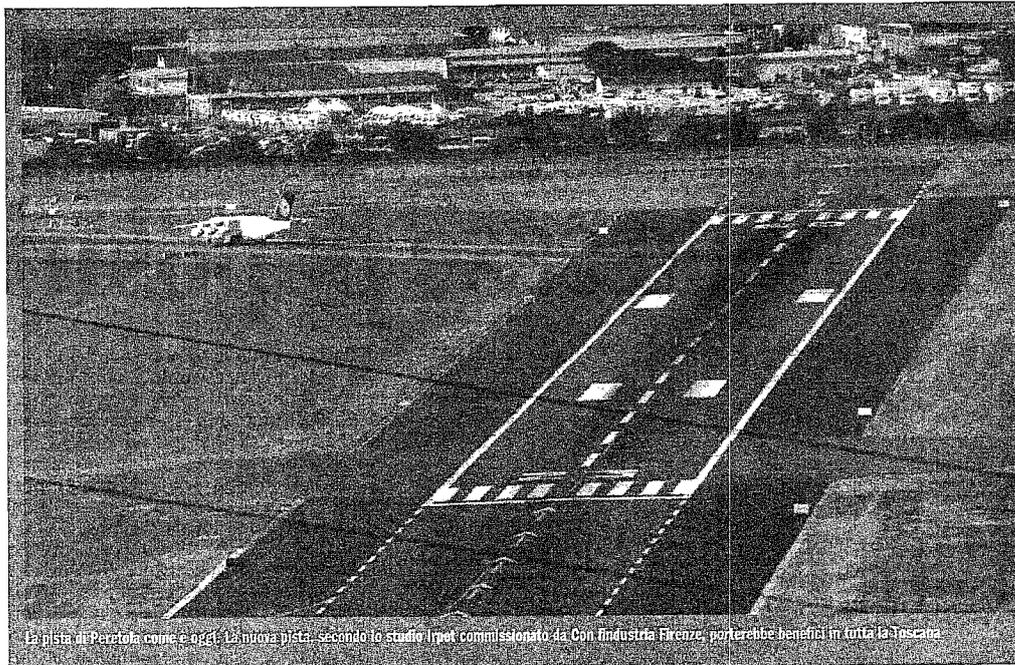
zioni, anche se per Gentile i tempi per dire il faticoso «sì» sono maturi: «Con il sindaco Matteo Renzi, la Provincia di Firenze e il nuovo presidente della Regione Enrico Rossi c'è condivisione su questi aspetti ed è questo il momento favorevole per prendere delle decisioni o avremo perso per sempre l'occasione». Nei prossimi giorni verrà consegnata lo studio dell'Università di Firenze sull'impatto ambientale della nuova pista all'assessore regionale ai trasporti uscente Riccardo Conti. «Un impatto minimo - secondo Maltinti - perché «con

la nuova pista potranno transitare aerei più capienti, il che comporterebbe di far circolare lo stesso numero di voli, ma con a bordo il 30-40% in più di passeggeri. Certo, aumenterebbero considerevolmente i passeggeri al giorno, circa 4mila a Firenze, con relativi problemi di traffico. Che verrebbero assorbiti, però, dal trasporto su rotaia: con una linea Fs, utilizzando quella esistente vicino a Peretola, oppure azzevando la costruzione della linea 2 della tramvia che collegherebbe con il centro».

[MiMo]

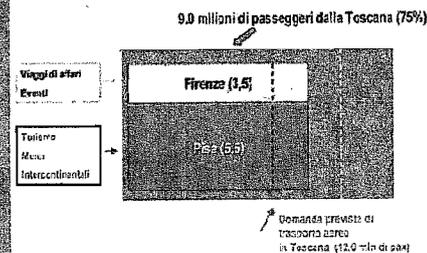
Gli effetti di impatto dell'aeroporto		
	OGGI	DOMANI
Occupazione diretta (in aeroporto) (adf, compagnie aeree, servizi, enti di controllo e polizia,...)	1.000	→ 2.000
Occupazione indiretta e indotta (fuori aerop.) (agenzie viaggio, alberghi, ristoranti, servizi diversi, congressi, ...)	6.000	→ 10.000
Valore aggiunto attivato (complessivo)	(mili di euro) 370	→ 730

Sopra la tabella che riassume le ricadute sul territorio con la nuova pista



La pista di Peretola come è oggi. La nuova pista, secondo lo studio Iripet commissionato da Confindustria Firenze, porterebbe benefici in tutta la Toscana

Integrazione e potenziamento (2020)



Il trasporto aereo in Toscana al 2009

