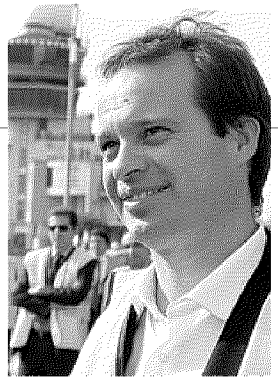
Il dibattito

Stop aeroporto Va in fumo il Pil toscano

■ Alle pagine 16 e 17

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



VOCE ALLE IMPRESE
IERI LA NAZIONE HA PUBBLICATO LE INTERVISTE A LEONARDO BASSILICHI E AD ANDREA CAVICCHI

L'IMPORTANZA DELL'ALLEANZA
LO SCALO FIORENTINO E QUELLO PISANO INSIEME FORMANO UN POLO SINERGICO RITENUTO STRATEGICO A LIVELLO NAZIONALE

Il potenziamento non decolla? Il Pil toscano perde 160 milioni

Le stime dell'Irpet: ecco quanto incide lo stop ai cantieri del Vespucci

di MONICA PIERACCINI

SE L'AEROPORTO Vespucci sarà finalmente ampliato, non solo i fiorentini, ma tutti i toscani potrebbero risparmiare tra i 20 e i 45 milioni di euro l'anno. Un tesoretto che andrà in fumo se la nuova infrastruttura di volo non sarà mai costruita. Per ogni anno di ritardo nella realizzazione si bruciano circa 7 milioni di questo risparmio, determinato dai minori costi per spostarsi su altri scali. E' quanto stima l'Irpet, alla luce dell'ultimo rapporto sul tema, che risale al 2013 e basato su dati 2011.

Il ritardo nell'ampliamento dell'aeroporto avrà un impatto decisamente più grave sul Pil toscano: in questo caso se ne vanno 160 milioni di euro l'anno. A dimostrazione che il Vespucci non è importante solo per l'economia della nostra città. Secondo l'Irpet, gli scali di Pisa e Firenze costituiscono, insieme a quello di Bologna, il cuore del sistema aeroportuale del Centro-Nord che nel 2030 potrebbero arrivare a movimentare tra i 20 e i 30 milioni di passeggeri annui, a fronte dei circa 13 milioni del 2011.

Ma il rischio è di non cogliere questa opportunità e non attivare dai 174 ai 406 milioni di Pil toscano e non creare dai 2 ai 5mila posti di lavoro, tra diretti e indotto.

«Il declassamento dello scalo fiorentino – scrive nel rapporto l'Irpet – comporterebbe effetti negativi sulla qualificazione del sistema aeroportuale regionale, penalizzando l'offerta complessiva del sistema regionale di trasporto aereo».

NEL LUNGO periodo, «al mancato sviluppo potrebbe associarsi anche una significativa riduzione dell'offerta, dal momento che il ricorso sempre più frequente ad aeromobili di maggiori dimensioni, che già attualmente presentano alcune criticità nell'utilizzo dello scalo fiorentino, potrebbe indurre alcune compagnie aeree a reindirizzare parte del servizio verso aeroporti più adeguati, pregiudicando la sostenibilità economica della gestione aeroportuale».

Prendendo infatti a riferimento gli scenari di sviluppo potenziale della domanda all'orizzonte del 2030, Irpet spiega che il mancato intervento di adeguamento comporta un congelamento del traffico sui livelli attuali, con gli utenti che utilizzeranno scali alternativi, in particolare Bologna, facilmente raggiungibile perché collegata a Firenze dall'Alta velocità.

Il mancato adeguamento dell'aeroporto, inoltre, allontanerà sempre più la Toscana, regione a vocazione internazionale, dal mondo. Secondo il rapporto Irpet, il Vespucci serve più dei due terzi delle imprese toscane e i due terzi della popolazione, a fronte di valori attorno al 50%, sia di imprese che di popolazione, per il Galilei di Pisa e di valori poco sopra il 10% dello scalo bolognese.

IL COMMENTO

di LUIGI CAROPPO

URGE SVILUPPO NON SESTEXIT

L'ANNO *scorso d'estate si sperava ancora nel summit del G7 e si pensava che entro agosto avrebbero aperto i primi cantieri per il potenziamento dello scalo di Firenze, che in sinergia con quello pisano, è ritenuto strategico a livello nazionale. L'appuntamento internazionale è sfumato, ma il piano di potenziamento dell'aeroporto è lì, pronto*

La Nazione di ieri

In costante aumento, anche in attesa del potenziamento, i passeggeri dello scalo fiorentino
In alto Marco Carrai, presidente di Toscana aeroporti che guida gli scali di Firenze e Pisa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.