CORRIERE FIORENTINO

Se si resta col vecchio Vespucci svanirà il sogno del grande Pil

Le previsioni dell'Irpet: con lo sviluppo fino a 5.300 posti di lavoro in più

Dossier

di **Marzio Fatucchi**

Quanto costa non fare il nuovo scalo e la nuova pista parallela di Firenze? La risposta non è semplice. Si tratta di stime, per quanto riguarda l'impatto positivo — futuro— del «nuovo» aeroporto. Ma un dato certo però c'è: senza l'adeguamento, lo scalo verrebbe «declassificato». E farebbe «tornare indietro» Peretola al 2009, cioè non farebbe più parte del «core network» degli scali europei — peraltro anche Pisa rischia, il futuro dei due scali deve essere coordinato, ha sentenziato Enac . Attualmente, Peretola viaggia su oltre 200 mila passeggeri al mese (a maggio erano 235.176), una tendenza superiore ai 2.419.818 di tutto il 2015. Quindi, rispetto al 2009 (1.687.687 passeggeri) si tratta di una perdita secca sul fatturato di quasi 11,7 milioni di euro (la tariffa aeroportuale è di 16 euro). A meno passeggeri, meno occupazione: qui si può parlare, secondo l'azienda, di circa 300 dipendenti in meno, tra quelli assunti da Toscana Aeroporti e quelli dell'indotto.

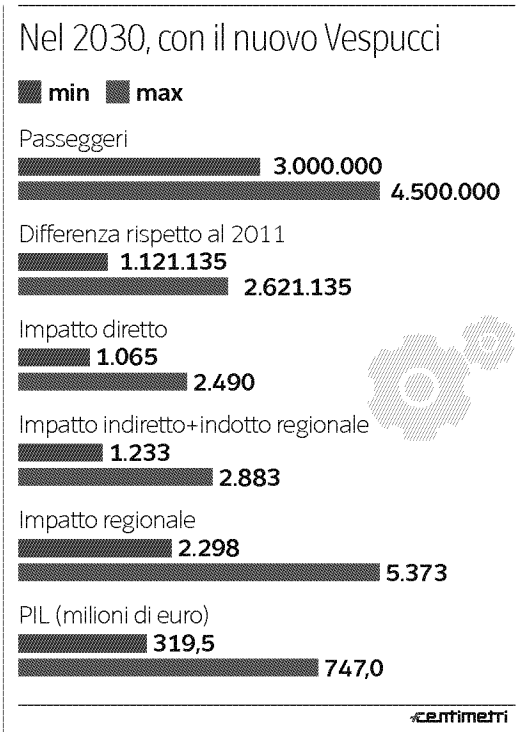
Questi i dati certi. Poi, ci sono le possibili opportunità perdute. Cioè le stime che sono state elaborate dall'Irpet in previsione del futuro scalo.

Le stime

● È stata **Enac** a stabilire che in Toscana dovesse nascere il «sistema aeroportuale» tra **Pisa** e **Firenze**, con futuro (rispettivamente) di massimo **7,5** e **4 milioni** di **passeggeri** l'anno, da qui al **2030**. Le stime e le valutazioni sulla **fattibilità** economica dei progetti di **sviluppo** dei due scali è stata quindi fatta basandosi su questi **scenari** di mercato. Per Firenze, significa un **raddoppio** rispetto al **2013**

L'analisi, datata 2013, si basa sulla precedente elaborazioni di Kpmg-Nomisma-One Works e fatte proprie nel Piano aeroportuale dell'Enac. Secondo l'istituto di ricerca della Regione, il nuovo scalo porta «un aumento dell'export e dei livelli occupazionali, favorendo in particolar modo quei settori che utilizzano in modo intensivo il trasporto aereo». Una ulteriore stima parla di una forbice tra 319 e 747 milioni di euro di Pil in più, per la Toscana. Ma quanti nuovi posti di lavoro? L'impatto «può essere stimato in circa 2.150 nuovi addetti per solo impatto diretto, in circa 4.600 nuovi addetti per impatto diretto e indiretto su sola scala regionale» con un ulteriore impatto grazie alla spesa «realizzata sul territorio dai passeggeri addizionali (provenienti sia dal resto d'Italia, sia dall'estero) in arrivo all'aeroporto di Firenze» stimabile «in maniera prudenziale, fra i 200 e i 500 addetti, per un Pil attivato compreso fra i 15 e i 40 milioni di euro annui sul solo territorio regionale». Una ulteriore stima parla di un range tra 2.298 e 5.373 nuovi posti di lavor. Nel conto, ci sono anche «38 milioni di euro annui in» che i toscani pagherebbe-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



ro in meno accorciando le loro percorrenze.

Stime che nel masterplan di Toscana Aeroporti sono state confermate e sono alla base del piano economico finanziario per sostenere i lavori. Perché, ovviamente, c'è anche un effetto positivo per Toscana Aeroporti che, se dovesse raggiungere i 4 milioni di passeggeri, avrà 24 milioni in più di fatturato l'anno (a parità di tariffe aeroportuali, anche se su queste potrebbero arrivare tasse ulteriori per finanziare la Città metropolitana), che serviranno in gran parte per coprire gli oltre 300 milioni di euro necessari per tutta l'operazione Peretola, quando arriverà la Via: 100 milioni per il nuovo terminal, altri 70 per la pista, 20 milioni per lo spostamento del Fosso Reale (il vero ultimo nodo al vaglio della valutazione ambientale). E ancora: 30 milioni per lo spostamento dei laghetti, delle oasi naturalistiche, della viabilità e la creazione di due vasche di laminazione. A cui si aggiungono 80 milioni di manutenzione straordinaria: ovviamente, tutti dati da qui al 2030. I dati della ricaduta del progetto sono contestati dagli oppositori del progetto di Peretola, che invece propongono una valorizzazione agricola e paesaggistica del Parco della Piana. Ma di questo progetto, non sono ancora state valutate le ricadute, anche se resta nei documenti del Pit regionale.

@marziofatucchi
marzio.fatucchi@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.