

## 2. ASPETTI DI CARATTERE GENERALE

La presente sezione del documento contiene una mirata estrapolazione di argomentazioni e contenuti già inseriti nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale che, in maniera sinergica e sintetica, intendono definire con maggiore dettaglio ed efficacia espositiva il contesto programmatico, trasportistico, sociale ed economico dal quale trae origine la necessità di realizzazione degli interventi di Master Plan, ed entro il quale gli stessi troveranno progressiva attuazione attraverso un articolato cronoprogramma di realizzazione in cui gli elementi di tutela e salvaguardia ambientale risultano oggettivamente sovraordinati e prioritari rispetto a quelli di trasformazione infrastrutturale e aeronautica.

Ciò con l'intento di motivare con maggiore dettaglio il processo tecnico e logico seguito nell'ambito della predisposizione del Master Plan e delle relative valutazioni ambientali, finalizzato da un lato a definire i dimensionamenti necessari per tradurre in linguaggio tecnico il quadro delle esigenze direttamente derivante dal quadro programmatico di riferimento, e dall'altro a studiare o approfondire, col dettaglio proprio della fase di progettazione, taluni particolari tecnici che non risultano, come ovvio, oggetto di analisi degli strumenti della pianificazione/programmazione di tipo territoriale e trasportistico da cui discende il Master Plan.

In particolare, l'impostazione metodologica seguita trae origine dal quadro delle esigenze, necessità e obiettivi espressamente definito dall'analisi organica e complessiva dei vari atti, piani e programmi di sviluppo del settore infrastrutturale, economico e sociale, sia di livello nazionale che regionale, nonché dall'insieme delle indicazioni, prescrizioni e raccomandazioni in essi contenuti.

Nel suo complesso, quindi, l'insieme di dette esigenze, necessità, obiettivi, raccomandazioni e prescrizioni ha rappresentato la base per lo sviluppo e l'approfondimento del Master Plan che, in fase di dimensionamento e sviluppo di dettaglio, ha cercato di contemperare e perseguire anche gli specifici obiettivi e le esigenze di carattere normativo, aeronautico, di sicurezza operativa, di risistemazione e protezione idraulica del territorio, di efficienza trasportistica e di compensazione naturalistica, paesaggistica ed ambientale.

Da qui traggono origine, ad esempio, i dettagli relativi a talune opere ed interventi talvolta non esplicitamente previsti o indicati dagli strumenti della pianificazione di riferimento, fra i quali, ad esempio, le opere di riassetto del reticolo idraulico delle acque alte e delle acque basse, l'ottimale sviluppo lineare della pista di volo, gli interventi di ricucitura della rete viaria interferita e le diffuse opere di compensazione che, nel loro complesso e nella loro sinergica funzionalità, divengono parte integrante del Master Plan aeroportuale.

### Executive Summary

Si riporta di seguito la sintesi delle principali considerazioni relative alla valenza strategica dello sviluppo dello scalo aeroportuale di Firenze, al percorso di definizione dei vari interventi previsti dal Master Plan e ai significativi benefici economici e sociali indotti dall'attuazione delle opere in progetto.

## STRATEGICITA', NECESSITA' DELL'OPERA, INTERESSI COMUNITARI E NAZIONALI

Sotto il profilo normativo, programmatico e pianificatorio, quindi, il **Master Plan aeroportuale** elaborato rappresenta il **concreto strumento attuativo delle scelte e delle strategie di sviluppo** che, dal livello **Comunitario** fino a quello **nazionale e regionale**, sono state in più modi e più volte ribadite in modo organico, armonico ed omogeneo da tutti i livelli della programmazione di tipo economico, infrastrutturale e trasportistico, in ottemperanza a quadro delle competenze e delle responsabilità che costituisce il naturale contesto per una più efficiente ed efficace integrazione, interconnessione e apertura del Sistema Paese.

In tal senso, il **Master Plan 2014-2029** rappresenta la **traduzione, in linguaggio tecnico, delle indicazioni definite all'interno del lungo processo da tempo intrapreso ai vari livelli decisionali, locali e sovralocali**, per favorire la massima interconnettività, circolazione e sviluppo integrato, dapprima fra i Paesi Comunitari, e successivamente fra questi e la dinamica globalizzazione intercontinentale.

Lo scalo aeroportuale di Firenze è stato, infatti, dapprima inserito, insieme ad altri 32 aeroporti nazionali, all'interno della **rete Comunitaria TEN-T** e, in particolare, all'interno della **“rete globale” (comprehensive network)**, dove figura, tra l'altro, anche l'aeroporto di Pisa. A livello nazionale, lo scalo è da tempo individuato quale **“aeroporto di interesse nazionale”** in quanto costituisce un **“nodo essenziale per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato”**. Il recente **Piano Nazionale degli Aeroporti**, già sottoposto al parere delle Commissioni parlamentari, del Consiglio di Stato, verificato dall'agenzia del demanio, oggetto di intesa attraverso la Conferenza Stato-Regioni e province autonome, e licenziato dal Consiglio dei Ministri, qualifica 12 aeroporti nazionali come **“di particolare rilevanza strategica”** e inserisce il **sistema aeroportuale Pisa/Firenze** fra essi, subordinando detta classificazione alla piena integrazione societaria e industriale, atta alla definizione di una loro unica gestione. Detta condizione risulta formalmente soddisfatta dal 1° giugno 2015 attraverso l'attuazione della fusione (per incorporazione) delle due società di gestione degli scali di Pisa e Firenze, con costituzione della nuova società unica di gestione Toscana Aeroporti SpA.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti fissa e indica, inoltre, per il sistema aeroportuale Pisa/Firenze, l'obiettivo complessivo di 11 milioni di passeggeri annui movimentati entro il 2030, con l'indicazione di 4,5 milioni di passeggeri annui per l'aeroporto di Firenze (a fronte dei 2,25 milioni trasportati nel 2014) e 6,5 milioni annui per l'aeroporto di Pisa. Nell'ambito della definizione degli interventi prioritari da attuarsi presso gli scali strategici della macroarea del Centro Nord, il Piano esplicita inoltre: *“Il ruolo dell'aeroporto di Firenze risulta fortemente limitato dalle criticità infrastrutturali ed operative dovute al posizionamento dell'attuale pista. Fino a che tali limitazioni non saranno superate attraverso una concertazione interistituzionale, lo sviluppo dello scalo appare compromesso. La realizzazione di una nuova pista utilizzabile da aeromobili della categoria B737, A320, ecc., rappresenta una condizione necessaria per supportare significative prospettive di crescita. Con la realizzazione di una nuova infrastruttura di volo e la conseguente riconfigurazione del complesso aeroportuale, lo scalo potrà confermare il ruolo di scalo strategico. Al contrario, in caso di non realizzazione della nuova pista, lo scalo non potrà più essere considerato strategico nella rete nazionale”*.

La centralità dell'aeroporto di Firenze nel contesto dello sviluppo del Paese e del rilancio dell'economia è stata, infine, nuovamente confermata attraverso l'inserimento nel **Decreto “Sblocca Italia”** e nella relativa Legge di conversione, dello scalo fiorentino fra gli interventi prioritari da appaltare e cantierare al più presto.

Anche la pianificazione di **livello regionale** risulta pienamente coerente col quadro delle necessità e con gli obiettivi di sviluppo sopra riportati, tanto che la **necessità della qualificazione funzionale dello scalo** e l'**obiettivo di adeguamento infrastrutturale con realizzazione della nuova pista** risultano espressamente indicati dal Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), approvato nel febbraio 2014, dall'integrazione al PIT approvata nel luglio 2014 e dal conseguente aggiornamento del master plan “Il Sistema Aeroportuale Toscano” che costituisce parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana e che detta obiettivi e prescrizioni per l'attuazione della citata qualificazione aeroportuale.

**La proposta del nuovo assetto infrastrutturale dello scalo di Firenze risponde, quindi, alle molteplici esigenze e richieste di adeguamento trasportistico, indispensabili per il perseguimento del rilancio economico, turistico, commerciale, nonché per il potenziamento delle connessioni regionali e cittadine con le reti internazionali di trasporto e con i flussi di relazioni e scambi internazionali.** Il perseguimento di detti obiettivi non può, infatti, in alcun modo prescindere da un opportuno adeguamento infrastrutturale dello

scalo, in grado di garantire il **superamento delle attuali condizioni di limitazione allo sviluppo**, alla crescita e al soddisfacimento della domanda che caratterizzano in modo significativo l'attuale aeroporto cittadino. In tal senso il Master Plan in esame risponde anche alle esigenze di **miglioramento delle attuali condizioni di operatività dello scalo, fortemente penalizzato e limitato dall'orografia al contorno** (presenza del Monte Morello in asse alla pista), **nonché dalla significativa frequenza di condizioni di vento in coda** spesso superiori a quelle imposte dai costruttori degli aeromobili, **tali da impedire le procedure di atterraggio e decollo, incrementare il ricorso alle procedure di mancato atterraggio e generare un significativo numero di dirottamenti verso altri scali.**

Nel complesso, quindi, il Master Plan in esame attua, concretizza e definisce gli aspetti tecnici e realizzativi del citato quadro di sviluppo, traducendo e indicando gli interventi progettuali coerenti col rappresentato quadro delle esigenze Comunitarie, nazionali e regionali, e individuando le singole opere necessarie in accordo con il sistema delle regole e delle discipline che governano il territorio e l'ambiente di inserimento. Il tutto, ovviamente, in accordo alle indicazioni, osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni contenute all'interno degli strumenti di pianificazione di riferimento, ma anche nel rispetto di quelle inerenti le tematiche di operatività e sicurezza avanzate dall'Ente tecnico nazionale (ENAC) competente in materia di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, nonché nel rispetto delle nuove risultanze degli approfondimenti normativi e progettuali sviluppati nel processo di passaggio, dimensionamento e dettaglio esistente fra la definizione di un atto di pianificazione e la predisposizione del relativo progetto.

#### **I BENEFICI ECONOMICI E SOCIALI, DIRETTI E INDIRETTI, INDOTTI DAL MASTER PLAN**

L'importanza dell'accessibilità aerea per un **sistema economico dalla forte propensione internazionale** come quello toscano costituisce elemento imprescindibile per lo sviluppo dello scalo aeroportuale.

La qualificazione del sistema aeroportuale regionale prevista e attuabile anche grazie al Master Plan in esame contempla il potenziamento infrastrutturale dello scalo fiorentino, pienamente supportato dalla realizzata **integrazione gestionale degli aeroporti di Pisa e Firenze**. Attraverso l'integrazione funzionale sarà possibile, infatti, **ottimizzare la capacità complessiva dell'offerta**, evitare la loro sovrapposizione e massimizzare i benefici per il sistema socio-economico regionale.

La Toscana ha una domanda potenziale di trasporto aereo sensibilmente superiore a quella che l'offerta attuale riesce a soddisfare; la combinazione dei due aeroporti è potenzialmente in grado di dare una risposta a questa domanda, sebbene le attuali condizioni di offerta non lo consentano. Nei prossimi anni il territorio si troverà ad esprimere una domanda crescente di trasporto aereo che non potrà certamente essere soddisfatta dalla capacità di offerta attuale; la diversificazione delle funzioni, dati anche i vincoli ambientali ed infrastrutturali esistenti, risponde quindi ad una logica di ottimizzazione delle risorse. In questo contesto il potenziamento dello scalo fiorentino risulta funzionale alla qualificazione del sistema aeroportuale dell'intera Regione.

L'attuazione del Master Plan genererà oggettivi ed importanti benefici di tipo socio-economico, soprattutto in corrispondenza dell'ambito comunale di Firenze e del territorio della Città Metropolitana che, nel periodo 2009-2014, hanno fatto registrare **incrementi delle presenze turistiche** superiori al 30-35%, tanto da superare la soglia dei 13 milioni nel 2014. La specificità del turismo fiorentino ruota, inoltre, intorno al significativo e **prevalente contributo degli stranieri (oltre il 70-75%), aumentato negli ultimi sei anni del 40%**, caratterizzato da un massiccio impiego delle strutture alberghiere (compreso fra il 71% e il 77%).

**La spesa turistica complessiva** (domanda turistica ufficiale e secondaria), nell'ambito territoriale della Città Metropolitana, **supera i 3 miliardi di euro**, e la spesa turistica ufficiale pro-capite giornaliera risulta pari a circa 183 euro, con predominanza dei settori alberghieri, della ristorazione, del vestiario e relativi accessori, dei beni e dei servizi vari, della cultura. **La propensione all'acquisto risulta, infine, sensibilmente più marcata tra i visitatori stranieri:** la metà dei turisti stranieri acquista, infatti, nel corso della permanenza nell'area fiorentina, prodotti dell'enogastronomia locale e più del 30% acquista prodotti dell'artigianato.

Gli effetti economici stimati a seguito dell'attuazione del Master Plan aeroportuale possono considerarsi come interamente agguintivi per l'intera regione e i benefici conseguibili possono così sintetizzarsi:

1. **L'impatto sul sistema economico regionale** di una maggiore accessibilità da e verso i mercati internazionali si traduce in una **maggiore crescita del PIL**, un **aumento dell'export e dei livelli occupazionali**, favorendo in particolar modo quei settori che utilizzano in modo intensivo il trasporto aereo.
2. **L'impatto occupazionale generato dalle attività e dai servizi previsti dal Master Plan in esame** 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, e in circa 9.350 nuovi addetti complessivi (impatto diretto+indiretto+indotto sia nazionale che regionale) su scala nazionale.
3. **L'impatto della spesa realizzata sul territorio** dai passeggeri addizionali (provenienti sia dal resto d'Italia, sia dall'estero) in arrivo all'aeroporto di Firenze (in alternativa a scali extra-regionali) è 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**.

**Il risparmio per l'utenza toscana nell'utilizzo di aeroporti situati all'interno del territorio**, dovuto al minore tempo di trasporto, è **stimabile in circa 38 milioni di euro annui**.

Oltre alla suddetta **attivazione di nuova occupazione** (diretta, indiretta e indotta), di **rilancio turistico**, di incremento dei movimenti a **finalità di business** e alla **spesa addizionale** prevista per i nuovi arrivi, l'attuazione del Master Plan costituisce occasione per una **più efficiente distribuzione dei fattori di pressione ambientale rispetto alla distribuzione demografica**, con un sensibile **miglioramento dell'esposizione della popolazione al disturbo acustico**, e **conseguenti benefici in termini di confort e salute pubblica**.

Grazie all'attuazione degli interventi di Master Plan si perverrà, inoltre, ad una **più efficace integrazione dei sistemi della mobilità**, con una favorevole spinta all'**intermodalità** e all'**impiego del trasporto pubblico locale**, con conseguenti benefici in termini di livelli e distribuzione del traffico veicolare, superamento delle attuali diffuse condizioni di congestionamento, minori tempi di percorrenza e minori pressioni ambientali.

Si concretizzerà, infine, una forte spinta verso il **potenziamento della formazione professionale**, delle **attività sportive** e degli **eventi culturali**, non trascurando il **tempo libero** che potrà giovare di **nuovi e diffusi spazi pubblici aperti attrezzati** e di nuovi ed importanti **servizi per la collettività** (parchi giochi, parcheggi, aree ristoro, aree ricreative, aree verdi, reti ciclopedonali, ecc.).

In relazione ai benefici sociali esterni, il nuovo assetto infrastrutturale ed operativo comporterà vantaggi in termini di **riduzione dei rischi di incidenti in aree urbane densamente popolate** e **risparmi in termini di tempi di trasporto in una rete di collegamenti**.

## 2.1 LA STRATEGICITÀ E LA NECESSITÀ DELLE OPERE – INTERESSI COMUNITARI, NAZIONALI E REGIONALI

L'opera in progetto concretizza il complesso quadro delle esigenze di carattere nazionale ed internazionale che, nel corso degli anni, ha dapprima condotto la Comunità Europea a definire una rete integrata di trasporti e di connessioni e, con immediata consequenzialità, l'Italia e le proprie regioni ad elaborare e individuare un quadro globale di intervento per una compiuta e concreta risposta logistica e infrastrutturale alle esigenze di collegamento e dinamica dei flussi di persone, di merci, di informazione e di idee, in maniera adeguata e rispettosa dell'imprescindibile necessità di crescita e sviluppo integrato delle comunità.

Ciò in considerazione del fatto che la cornice costituita dall'**art.117 della Costituzione** stabilisce che gli aeroporti rientrino tra le materie di competenza concorrente Stato-Regioni, per cui compete allo Stato la disciplina dei principi fondamentali in materia e alle Regioni l'emanazione delle norme di attuazione regolamentari.

Già a partire dal **Libro bianco dei trasporti del 28 marzo 2011** e dalla Comunicazione **COM(2011)823 del 1° dicembre 2011** sulla politica aeroportuale europea con l'allegato "Pacchetto aeroporti" l'**Unione europea** ha delineato le **diretrici per lo sviluppo del trasporto aereo comunitario**, indicando, tra l'altro, le seguenti priorità:

- la necessità di una maggiore **integrazione tra aeroporti e altre modalità di trasporto**;
- **l'aumento della capacità degli aeroporti** per far fronte alla domanda crescente dei passeggeri: una delle principali sfide in prospettiva futura è quella della congestione degli aeroporti a causa della insufficiente capacità rispetto alla domanda che è tornata crescente e che fa prevedere un forte incremento del traffico nei prossimi anni;
- la conseguente necessità di **migliorare la gestione degli aeromobili e del traffico aereo**, anche attraverso la realizzazione del **Cielo Unico Europeo**;
- **favorire gli investimenti pubblici e privati per l'infrastruttura aeroportuale europea**, tramite la definizione di una **rete transeuropea TeN-T dei trasporti** su due livelli: una **rete centrale prioritaria (core network)** e una **rete globale (comprehensive network)**. Il "**Meccanismo per collegare l'Europa**" (Connecting Europe Facility – CEF) prevede uno stanziamento complessivo di 26,3 miliardi di euro per il periodo 2014-2020 e i finanziamenti del Fondo europeo di Sviluppo Regionale (FESR) saranno destinati agli aeroporti inseriti nella rete globale;
- Accrescere la **sicurezza** delle attività aeroportuali e rivedere il quadro dei controlli di sicurezza negli aeroporti europei.

Nel quadro del sistema di mercati aperti, l'azione dell'Unione mira, quindi, a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti attraverso la creazione di reti di collegamento in grado di connettere le regioni centrali dell'Unione con le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche. Le **reti TEN-T** interessano diverse tipologie di opere infrastrutturali, fra le quali, come accennato, anche la rete aeroportuale.

Il Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l'articolazione di detta rete in **due livelli**:

- 1. una **rete globale ("Comprehensive Network")**, da realizzare entro il 2050;
- 2. una **rete centrale ("Core Network")** da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto.

Il Trans European Network-Transport comprende, in riferimento alle infrastrutture aeroportuali, **33 aeroporti italiani**, suddivisi tra **11 "core airport"** e **22 "comprehensive airport"**.

L'aeroporto di Firenze risulta inserito all'interno della **comprehensive network**, così come quello di Pisa.

L'art.698 del codice della navigazione (così come modificato dal D.Lgs 151/2006) prevede espressamente l'individuazione degli **aeroporti di interesse nazionale** in quanto **nodì essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato**, attraverso un articolato processo che contempla il parere delle Commissioni parlamentari competenti, il parere del Consiglio di Stato (sulla base dell'art.17 della L. 400/1988), il

coinvolgimento dell'agenzia del demanio, l'intesa con la Conferenza Stato-Regioni e province autonome, la deliberazione del Consiglio dei Ministri e, infine, un decreto del Presidente della Repubblica.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) risponde proprio all'esigenza di pianificazione di cui sopra, individuando gli aeroporti di interesse nazionale, ricercando il contestuale superamento delle criticità che caratterizzano il trasporto aereo nazionale, ritenuto **strategico per la crescita economica del territorio**. Il sistema aeroportuale risulta, infatti, interessato da una complessiva fragilità rispetto alle opportunità di sviluppo del settore, correlabile essenzialmente al deficit di pianificazione delle necessarie aree di salvaguardia per le future espansioni, di sviluppo armonico di infrastrutture e territorio, di adeguata accessibilità e intermodalità.

Il Piano assume, così, valenza di unico strumento nazionale di riferimento a sostegno delle politiche di sviluppo della rete aeroportuale su orizzonte di medio-lungo termine, delineando le strategie per la pianificazione infrastrutturale, onde aumentare la competitività del nostro Paese e, all'interno di detto contesto, definisce, in coerenza ed attuazione dell'art. 698 del Codice della Navigazione, *“gli aeroporti e i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale”*.

Il processo di definizione e approvazione del Piano ha già contemplato l'attuazione di tutte le fasi sopra descritte, mancando di fatto solo della formale emanazione del decreto.

Al fine di superare la mancanza di una visione unitaria di sistema e al fine di superare lo stato di diffusa proliferazione di scali aeroportuali sul territorio italiano, la *classificazione degli aeroporti di interesse nazionale* muove a partire dalla configurazione della *rete TEN-T* così come sopra descritta.

Il processo di definizione della rete nazionale persegue, inoltre, gli obiettivi di creazione di una *visione di sistema*, di *superamento della conflittualità fra aeroporti*, della *promozione dell'accessibilità dei territori* e della *razionalizzazione della spesa*.

Il Piano individua un totale di **38 aeroporti**, suddivisi in *10 bacini territoriali di traffico omogeneo*; gli aeroporti di interesse nazionale risultano individuati all'interno dei bacini territoriali e scelti secondo due criteri:

- la divisione dell'Italia nelle *5 aree sovraregionali* previste dallo *schema Comunitario NUTS1*: Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Sud e Isole, sulla base delle caratteristiche demografiche, orografiche, tempi e condizioni di accesso e posizionamento rispetto alla reti TEN, della rete nazionale;
- all'interno delle aree sovraregionali, per bacini di traffico omogeneo considerando una distanza massima di 2 ore di percorrenza in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica, elemento questo che ha portato all'individuazione di 10 bacini territoriali.

I **12 aeroporti** qualificati di **importanza strategica** sono stati scelti uno per ciascun bacino territoriale, con l'eccezione del bacino Centro Nord (entro il quale è collocato l'aeroporto di Firenze) nel quale ne sono stati scelti due: l'aeroporto di Bologna e il **sistema aeroportuale Pisa/Firenze**, in base alle caratteristiche morfologiche del territorio e ai dati di traffico.

Per il sistema Pisa/Firenze, in particolare, la qualifica dei due aeroporti fra quelli di particolare rilevanza strategica risulta subordinata alla piena integrazione societaria e industriale, ovvero alla loro gestione unica. A partire dal 1° giugno 2015 risulta attuata la fusione (per incorporazione) delle due società di gestione degli scali di Pisa e Firenze, con costituzione della nuova società unica di gestione Toscana Aeroporti SpA.

I gestori degli aeroporti di interesse nazionale sono tenuti a dimostrare un ruolo ben definito dell'aeroporto all'interno del bacino, con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, raggiungendo l'equilibrio economico-finanziario e individuando adeguati indici di solvibilità patrimoniale, e in particolari casi possono presentare un piano industriale, corredato da un piano economico-finanziario, finalizzato alla successiva realizzazione delle condizioni di cui sopra.

In tal senso, il Master Plan dell'aeroporto di Firenze contiene al suo interno tutti gli indirizzi di sviluppo infrastrutturale e aeroportuale necessari per garantire la totale integrazione con lo scalo di Pisa, definendo nei fatti anche il piano industriale perseguito dal Gestore per il raggiungimento dei livelli di traffico e di servizio indicati dal Piano Nazionale.

Unitamente alla definizione del Piano Nazionale degli Aeroporti, il Governo sta attuando la propria politica di accelerazione dello sviluppo del Paese e di rilancio dell'economia con diverse altre strategie, linee di indirizzo e

azioni concrete, fra le quali si cita, a titolo esemplificativo, il Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014 detto “Sblocca Italia”, coordinato con la Legge di conversione (Legge 11 novembre 2014, n. 164), recante “Misure urgenti per l’apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l’emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 262 dell’11 novembre 2014.

In relazione al sistema aeroportuale, il comma 11 dell’art. 1 del Decreto riporta: *“Per consentire l’avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli **aeroporti di interesse nazionale** di cui all’articolo 698 del codice della navigazione sono approvati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro sessanta giorni dall’entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i contratti di programma sottoscritti dall’ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale. Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori”.*

Il successivo articolo 3 *“Ulteriori disposizioni urgenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell’economia”* si riferisce, invece, direttamente allo scalo aeroportuale di Firenze e, in particolare, al comma 2 riporta: *“Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da adottare, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, quanto alle opere di cui alle lettere a) e b), nonché entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, quanto alle opere di cui alla lettera c), sono finanziati, a valere sulle risorse di cui ai commi 1 e 1-bis [...]”* e, proprio alla citata lettera c) riporta: *“i seguenti interventi appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015:*

**[...] aeroporti di Firenze e Salerno.**

A livello Regionale, il *Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)*, che tra l’altro attua i vari indirizzi del Piano Regionale di Sviluppo, recepisce le strategie di infrastrutturazione e mobilità di livello nazionale, definendo e declinando proprie strategie ed obiettivi di livello regionale in materia di infrastrutture e trasporti, con particolare attenzione all’obiettivo volto a sviluppare la mobilità intra e interregionale.

Le analisi socio-economiche e trasportistiche che definiscono, all’interno del Piano, il quadro della mobilità e delle infrastrutture regionali, risultano concordi nell’evidenziare come *“la disponibilità e la funzionalità di un adeguato sistema regionale dei trasporti rappresenta un requisito essenziale per promuovere la connettività della Toscana verso l’esterno e migliorare l’esposizione regionale sui mercati internazionali”* e come *“il trasporto di persone e di beni costituisce un requisito fondamentale per il funzionamento del sistema economico e il suo sviluppo concorre a determinare la dinamica economica del territorio”.*

Si delinea, pertanto, un cosiddetto “quadro delle necessità” di tipo trasportistico e infrastrutturale all’interno del quale *“un’adeguata rete infrastrutturale è condizione di efficienza complessiva del sistema, strumento di modernizzazione, volano di crescita e di sviluppo sostenibile”.* È proprio in questo contesto che prende forma il Master Plan aeroportuale di Firenze, caratterizzato da obiettivi, linee di indirizzo ed interventi progettuali volti alla definizione di un nuovo assetto infrastrutturale in grado di garantire una più efficace interconnessione fra la città di Firenze, l’Area Metropolitana (Firenze-Prato-Pistoia), la Regione, il bacino dell’Italia centrale e il contesto internazionale del commercio, del turismo, dello scambio di merci, dell’economia e del flusso di persone ed idee. In tal senso, lo sviluppo dell’aeroporto di Firenze e il rilancio della sua competitività non possono che rappresentare un importante volano per il potenziamento delle connessioni regionali e cittadine con le reti internazionali di trasporto e con i flussi di relazioni e scambi internazionali.

In merito alle connessioni funzionali con gli altri sistemi di trasporto, il Piano evidenzia il carattere fortemente interconnesso dell’aeroporto di Firenze con la plurimodalità di trasporti che, nell’area di interesse, vede importanti assi e centri di mobilità, rappresentati dalla presenza di un’articolata rete ferroviaria, dalla rete stradale e autostradale, dal sistema tramviario cittadino e dalla connessione ad importanti porti commerciali ed interporti. Tutti presupposti in grado non solo di costituire il necessario background per lo sviluppo aeroportuale, ma di garantire anche la stretta e forte interconnessione con la *core network* del TEN-T, facendo della Toscana uno

strategico nodo intermodale di importanti assi europei di comunicazione, all'interno di un più ampio progetto di sviluppo territoriale. Il Master Plan aeroportuale in esame si inserisce a pieno titolo negli *ambiti interconnessi di azione strategica* relativi alla *realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale* e agli *interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana*, rispondendo e concretizzando, in particolare, alcuni puntuali *obiettivi strategici e specifici*, tra i quali:

- 4.1 *Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano;*
- 4.5 *Rafforzamento della dotazione aeroportuale e specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in una logica di integrazione dell'attività, dei servizi e del relativo sviluppo.*

Lo stesso Piano regionale, infatti, considera gli aeroporti e la rete dei collegamenti quale *condizione essenziale* per la visione unitaria del sistema toscano competitivo a scala sopranazionale.

In particolare, nell'ambito del perseguimento del citato obiettivo specifico 4.5, la *qualificazione infrastrutturale degli aeroporti di Pisa e Firenze* viene indicata dalla Regione quale necessaria risposta all'esigenza di recupero di offerta rispetto alla domanda potenziale. All'aeroporto di Firenze viene, inoltre, attribuita la funzione di *“porta di accesso al territorio”*, intorno alla quale potrà realizzarsi il recupero di competitività del sistema toscano attraverso lo sviluppo infrastrutturale, l'innalzamento del livello di qualità per ricettività, accoglienza e funzionalità dei singoli scali e il miglioramento dell'accessibilità.

Il *sistema aeroportuale della Toscana* assume, quindi, un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità regionale e per l'attrattività del territorio. Per esso la Regione richiede e prevede lo sviluppo degli aeroporti in modo sistemico, in modo da consentire la valorizzazione delle specifiche caratteristiche funzionali compatibilmente con la tutela delle risorse territoriali ed ambientali.

OBIETTIVI GENERALI	Obiettivi specifici Azioni					
4 Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana	4.1 <i>Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano</i>	4.2 <i>Potenziamento delle infrastrutture portuali ed adeguamento dei fondali per l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale</i>	4.3 <i>Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione</i>	4.4 <i>Consolidamento e adeguamento delle vie navigabili di interesse regionale di collegamento al sistema della portualità turistica e commerciale per l'incremento dell'attività cantieristica</i>	4.5 <i>Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo</i>	4.6 <i>Consolidamento di una strategia industriale degli Interporti attraverso l'integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale (Core – network) europea</i>
	4.1.1 Azioni per lo sviluppo dei nodi di interscambio modale	4.2.1 Avvio nuovi P.R.P. di Livorno, Piombino e Carrara	4.3.1 Attuazione Autorità Portuale Regionale	4.4.1 Azioni per l'adeguamento e consolidamento delle vie navigabili di interesse regionale	4.5.1 Azioni finalizzate all'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze	4.6.1 Azioni per il consolidamento di una strategia industriale degli interporti
		4.2.2. Interventi per i fondali del porto di Livorno	4.3.2 Azioni di adeguamento per la sicurezza e funzionalità infrastrutture portuali regionali e raggiungimento standard del PIT		4.5.2 Miglioramento e qualificazione offerta infrastrutturale attraverso nuova pista di Firenze e pianificazione nuovi interventi a sostegno volumi attesi	
			4.3.3 Azioni per la nautica da diporto		4.5.3 Azioni per miglioramento accessibilità e sostegno collegamenti aerei per Pisa e Firenze	

I presupposti tecnici del Master Plan in esame rispondono, puntualmente e dettagliatamente, alle esigenze regionali sopra indicate di rafforzamento della dotazione aeroportuale nell'ottica della pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo degli aeroporti di Firenze e Pisa, di integrazione dei due aeroporti e di miglioramento e qualificazione dell'offerta infrastrutturale attraverso la realizzazione della nuova pista di Firenze e la pianificazione di nuovi interventi a sostegno dei volumi attesi.

La stessa “Integrazione al PIT” approvata nel luglio 2014 definisce le condizioni essenziali della trasformabilità dello scalo fiorentino nel quadro degli obiettivi di qualificazione e integrazione del sistema aeroportuale toscano, contenendo obiettivi specifici per lo scalo, con correlati indirizzi e prescrizioni, per gli aspetti concernenti l'eliminazione di attuali situazioni accertate di criticità ambientale e di deficit dei livelli di sicurezza.

## 2.2 I VANTAGGI DI NATURA ECONOMICA E SOCIALE INDOTTI DAL PROGETTO

Lo sviluppo dell'aeroporto darà origine a due categorie di benefici prioritari nei confronti dell'assetto socio-economico dell'area vasta di intervento:

1. da un lato esso fornisce un **servizio di trasporto alle imprese e alle persone**, garantendo la possibilità di rapidi spostamenti;
2. dall'altro **produce ricchezza** in quanto "impianto produttivo" che concentra una forte domanda di lavoro e grandi volumi di investimenti.

Gli **effetti** correlati al potenziamento aeroportuale possono, quindi, essere ricondotti a:

- **Effetti di tipo territoriale e sociale:** a loro volta suddivisi in effetti sulla collettività e sugli utenti (effetti di tipo relazionale, opportunità culturali);
- **Effetti di tipo economico:** distinguibili in effetti sulla collettività (localizzazione delle imprese, effetti occupazionali e di reddito) e/o sugli utenti (produttività e competitività, capacità innovativa).

EFFETTI	Sulla COLLETTIVITÀ	Sugli UTENTI
TERRITORIALI E SOCIALI	-Assetto urbanistico, uso del suolo -Traffico indotto	-Effetti relazionali -Opportunità culturali -Utilizzo tempo libero
	-Impatto ambientale -Relazioni internazionali della città	
ECONOMICI	-Localizzazione imprese (Investimenti diretti) -Attività espositive e congressuali	-Produttività e competitività -Capacità innovativa
	-Effetti moltiplicativi (occupazione, reddito)	-Riduzione Costo gener. trasporto

**Tabella 1. Gli effetti del potenziamento dell'aeroporto. Fonte: Lo sviluppo dell'aeroporto di Firenze – Effetti previsti dei progetti di qualificazione. IRPET**

Non bisogna, infatti, dimenticare che la presenza di un aeroporto e la sua accessibilità terrestre costituiscono importanti criteri di selezione per le scelte localizzative di imprese, industriali e di servizi, soprattutto multinazionali del terziario avanzato. Lo scalo può, quindi, svolgere un importante ruolo economico-sociale come polo di sviluppo per l'intera area nella quale questo è localizzato.

Il beneficio correlato al previsto sviluppo aeroportuale comprende le seguenti **quattro tipologie di positivi effetti economico-sociali**:

- **Effetti diretti:** identificabili come l'occupazione attivata all'interno della struttura aeroportuale a seguito dell'incremento di operatività dell'aeroporto. La produzione di trasporto aereo è, infatti, un processo estremamente complesso che richiede un gran numero di inputs da parte di un gran numero di operatori, compagnie ed agenzie differenti: si tiene conto, quindi, di tutte le attività economiche presenti in aeroporto, correlate direttamente alle attività localizzate all'interno dello scalo (le compagnie aeree in aeroporto, gli operatori del trasporto merci, i servizi di sicurezza, l'assistenza dei passeggeri, l'assistenza agli aeromobili, al suolo e in volo, i servizi di ristorazione, i negozi, gli autonoleggi, i servizi di check in). In termini di attività aeroportuale **diretta** (ovvero **occupazione aggiuntiva interna all'aeroporto**), sulla base del numero di traffico aereo registrato all'interno di un aeroporto, un incremento di 1.000 unità di traffico origina, in caso di aeroporti con traffico aereo compreso tra 1 mln e 10 mln, un incremento di 0,95 posti di lavoro<sup>1</sup>;
- **Effetti indiretti:** l'occupazione attivata sulla filiera della produzione di beni e servizi a supporto delle attività dirette. Tali effetti sono generati dalle attività economiche situate all'esterno dell'aeroporto, ma ad esso direttamente collegate in quanto fornitrici di beni e servizi agli utilizzatori finali dello scalo;

<sup>1</sup> *Economic Impact Of European Airports*. Aci Europe Gennaio 2015.

- **Effetti indotti:** le attività legate ai maggiori consumi indotti dalla spesa dei soggetti coinvolti negli impatti diretti ed indiretti. Si tratta dell'incremento di domanda finale dovuta dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti, a vario titolo, nelle attività innescate dalla presenza dell'aeroporto e, insieme, dell'incremento di domanda intermedia originato dagli acquisti delle imprese coinvolte negli impatti diretti e indiretti;
- **Effetti catalitici (o attrattivi):** intesi come il modo in cui l'aeroporto agevolerà gli affari in altri settori dell'economia regionale e nazionale. L'effetto catalitico dello scalo deriva dalla sua offerta di trasporto e dalla visione del futuro scalo quale infrastruttura di trasporto inserita nella rete regionale e interregionale di comunicazione e mobilità interconnessa. Tale impatto viene generato dall'attrazione, dal mantenimento e dall'espansione dell'attività economica nell'area in conseguenza dell'accessibilità ai mercati dovuta alla presenza e allo sviluppo dell'aeroporto.

Gli effetti catalitici legati all'aeroporto come infrastruttura di trasporto si manifestano tipicamente nel medio e lungo periodo e, a loro volta, attivano meccanismi di tipo moltiplicativo: è proprio per tale motivo che lo scalo viene visto come strumento di marketing territoriale, capace di agire come un "catalizzatore" nei confronti di imprese industriali e commerciali, e quindi di divenire elemento strategico per la Regione. Più in dettaglio, l'effetto catalitico compendia la catena di modalità attraverso le quali un aeroporto è in grado di agevolare gli affari e i conseguenti benefici sociali in altri settori, attraverso i seguenti meccanismi:

- **Commercio di beni e servizi.** Lo scambio di beni e servizi è facilitato dal movimento dei passeggeri. La possibilità di essere al fianco di un cliente rapidamente e a costi contenuti è un elemento importante per molte aziende. Il settore aeronautico espande/allarga gli affari ad un'ampia gamma di mercati globali, rifornendo di prodotti i clienti in un modo più preciso di quanto sarebbe possibile altrimenti;
- **Investimenti.** I collegamenti aerei attraggono in un paese sedi di aziende internazionali e investimenti stranieri. Si tratta di un fattore chiave che molte compagnie tengono presente quando decidono sulla logistica dei loro uffici, delle sedi manifatturiere o dei magazzini da posizionare in prossimità di un aeroporto internazionale;
- **Turismo.** I collegamenti aerei facilitano l'arrivo di un gran numero di turisti in un paese o in una regione, e le loro spese creano una vasta gamma di affari collegati al turismo: hotel, ristoranti, intrattenimento vario, noleggio auto e altro. Nel caso specifico di Firenze e della Toscana, inoltre, non si può, infatti, non considerare lo strategico valore turistico dell'area vasta circostante lo scalo aeroportuale.

Nel periodo 2009-2014 i movimenti turistici del Comune di Firenze hanno fatto registrare incrementi pari al 35% in termini di arrivi e al 31% in termini di presenze; detti valori positivi di crescita vengono confermati anche a livello di Città Metropolitana, con arrivi in aumento del 30% e presenze del 26%, tanto da superare la soglia dei 13 milioni nel 2014 (in aumento del 3,65% rispetto all'anno precedente).

L'ulteriore specificità del turismo fiorentino ruota, infine, intorno al significativo e prevalente contributo degli stranieri che, negli ultimi 5 anni, a livello comunale pesano per il 73% in termini di arrivi e per il 75% in termini di presenze e, a livello di Città Metropolitana, per il 70% in termini di arrivi e per il 73% in termini di presenze.

Nel periodo 2009-2014 i movimenti turistici stranieri sono aumentati di oltre il 40%. La maggior parte di essi per arrivare in Provincia di Firenze utilizza il vettore aereo, quasi sempre abbinato ad altre modalità di trasporto per gli spostamenti sul territorio. Per coloro che hanno dichiarato l'aereo come principale mezzo per raggiungere la provincia, gli scali aeroportuali più utilizzati sono Pisa, Roma, Firenze, Milano, Bologna e Venezia.

Quello straniero risulta un turismo meno fugace di quello nazionale, in quanto caratterizzato da una permanenza media di circa 3 giorni; i movimenti della sola componente straniera evidenziano, sia in termini di arrivi, sia di presenze, sia in relazione al solo Comune di Firenze, sia

all'intero ambito della Città Metropolitana, un impiego delle strutture alberghiere generalmente compreso fra il 71% e il 77%.

Bisogna, inoltre, considerare che i visitatori stranieri di Firenze e dell'area metropolitana hanno, in genere, un'istruzione medio-alta (il 49% di essi ha la laurea), con spiccato interesse per l'arte e la cultura, e quindi verso le strutture museali, pinacoteche, edifici di culto, ma anche verso la variegata offerta enogastronomica.

Gli interessi culturali sono sempre la prima motivazione che spinge i turisti a recarsi a Firenze o in una località della provincia. Si tratta di un risultato atteso che conferma la specificità del territorio e come si posiziona nell'immaginario collettivo dell'ospite che vi giunge. L'offerta artistica e culturale del territorio accompagna gli interessi di entrambe le componenti dei movimenti turistici, anche se risulta più incisiva tra i turisti stranieri.

Circa il 60% dei visitatori manifesta l'intenzione di tornare per un'altra visita/vacanza.

Da non sottovalutare, infine, il dato economico della spesa media pro-capite giornaliera del turismo toscano che, nel 2014, risulta in aumento del 5,3% per gli stranieri. La spesa turistica complessiva (domanda turistica ufficiale e secondaria), nell'ambito territoriale della Città Metropolitana, supera i 3 miliardi di euro, e la spesa turistica ufficiale pro-capite giornaliera risulta pari a circa 183 euro, con predominanza dei settori alberghieri, della ristorazione, del vestiario e relativi accessori, dei beni e dei servizi vari, della cultura.

In relazione all'area di Firenze e della Città Metropolitana, inoltre, gli stranieri spendono per il "pacchetto tutto compreso" più del doppio dei turisti italiani.

La propensione all'acquisto risulta, infine, sensibilmente più marcata tra i visitatori stranieri: la metà dei turisti stranieri acquista, infatti, nel corso della permanenza nell'area fiorentina, prodotti dell'enogastronomia locale e più del 30% acquista prodotti dell'artigianato.

- **Produttività.** Il trasporto aereo offre accesso a nuovi mercati che facilitano affari per realizzare grandi economie di scala; esempi di aumenti di produttività associati al settore aeronautico includono, per esempio, il ciclo della catena produttiva (filiera) in cui si deve garantire che ogni fase della produzione avvenga nel modo più efficiente possibile. Gli investimenti stranieri diretti possono mettere i lavoratori in condizione di avere strumenti a cui altrimenti non avrebbero accesso, consentendo loro di produrre di più. Permette inoltre ai lavoratori di avere maggiori prospettive, sia grazie all'accesso a maggiori opportunità di crescita e formazione, sia semplicemente offrendo loro maggiore libertà di viaggiare e spostarsi in quelle aeree in cui le loro capacità sono più richieste.

La somma di tutti gli effetti sopra descritti consente di definire *l'impatto globale* che il nuovo scalo aeroportuale avrà sull'area locale, sovralocale e vasta al contorno.

La valutazione dell'impatto economico indotto dall'attuazione del Master Plan in esame prevede l'analisi di tre componenti: **l'impatto sul sistema regionale di una maggiore accessibilità; l'impatto generato dalle attività e servizi e l'impatto della spesa** realizzata sul territorio da coloro che utilizzano il sistema aeroportuale.

#### Accessibilità da e verso i mercati internazionali

Uno dei possibili **indicatori di accessibilità** del sistema aeroportuale regionale è il *rapporto tra tempi di collegamento interno alla Regione* (tempo di accesso dei toscani agli scali) e *tempi di collegamento aereo con le destinazioni finali*. La durata media dei voli in partenza e arrivo dall'aeroporto di Firenze è di 96 minuti; i tempi di accesso all'aeroporto rapportati alla durata media dei viaggi indicano la collocazione baricentrica dell'aeroporto di Firenze per il sistema toscano (confermata anche dall'esame delle isocrone di accessibilità). Per le Province toscane, l'aeroporto di Firenze risulta lo scalo più accessibile e quello con il maggiore grado di copertura territoriale, servendo più dei due terzi delle imprese toscane e i due terzi della popolazione.

In ragione di ciò, *ipotizzando una mancata realizzazione del Master Plan aeroportuale*, è possibile stimare il potenziale costo per l'utenza toscana della necessità di utilizzare scali diversi da quelli presenti in Regione. Si ipotizza che la mancata realizzazione dell'intervento costringa parte dell'utenza toscana, che utilizzerebbe lo scalo fiorentino, a

rivolgersi allo scalo di Bologna. Prendendo a riferimento l'analisi condotta all'interno dell'*Integrazione al PIT*, si assume che il mancato intervento di adeguamento generi di fatto un "congelamento" dello sviluppo del traffico sui livelli attuali. Supponendo una composizione futura dell'utenza simile a quella attuale, si ipotizza che l'utilizzo di scali alternativi comporti, in media, 1 ora aggiuntiva di tempo di percorrenza per l'utenza toscana, oltre ad un costo di trasporto aggiuntivo medio di 15 euro.

Utilizzando come parametri per tradurre il tempo aggiuntivo in valori monetari (VOT) la retribuzione media oraria dei dirigenti<sup>2</sup> per l'utenza business ed un valore pari ad un quinto per l'utenza turistica, il costo totale del tempo risparmiato grazie al potenziamento dell'offerta del Vespucci, assumendo al 2029 un numero di passeggeri annui aggiuntivi rispetto allo stato attuale pari a 2,25 milioni, risulta pari a circa 38 milioni di euro annui.

A seguito dell'incremento dell'operatività del sistema aeroportuale e alla crescita dei flussi passeggeri si prevede un'apertura del sistema economico regionale verso i mercati internazionali di persone e servizi. L'accessibilità aerea comprende chiaramente sia l'aumento dei passeggeri trasportati, ma anche l'ampliamento delle destinazioni raggiungibili, una maggiore frequenza delle connessioni ed una minore incertezza sui tempi di percorrenza. Sulla base di analisi di differenti fonti bibliografiche, quali a titolo di esempio uno studio per il progetto ESPON, Spiekermann e Wegener<sup>3</sup>, è possibile sostenere una correlazione tra l'indice di accessibilità calcolato per le regioni europee e il livello di sviluppo economico delle stesse regioni (misurato in termini di PIL pro capite). L'accessibilità aerea risulta una caratteristica di fondamentale importanza soprattutto nei settori del terziario, ed in particolar modo per i servizi avanzati ad alto valore aggiunto che trovano sui mercati internazionali i propri mercati di riferimento.

Le interazioni frequenti e internazionali generate da questo tipo di attività trovano nei servizi offerti dal trasporto aereo uno dei fattori determinanti per la loro espansione e la loro competitività, con ricadute importanti sul territorio circostante in termini di propensione all'innovazione e all'attrazione di investimenti esteri. Per quanto riguarda i settori "*air transport intensive*", ovvero che ricorrono con maggiore intensità al trasporto aereo di passeggeri e merci, l'*Air Council International* individua settori strategici come ricerca e sviluppo, informatica, comunicazioni, meccanica, assicurazioni e credito.

L'effetto dell'accessibilità internazionale sull'attrazione di investimenti esteri è un altro elemento cruciale nella determinazione dell'impatto economico dello sviluppo aeroportuale. In un approccio macroeconomico, utilizzando strumenti di valutazione ex-ante secondo quanto auspicato dalla Commissione Europea, il ruolo dell'accessibilità nella competitività del sistema economico regionale è confermato dall'analisi attraverso il modello strutturale multi-settoriale e multi-regionale Remi-Irpet. Nel medio-lungo periodo, una variazione dell'indice di accessibilità pari (per ipotesi) allo 0,5% si traduce (rispetto ad uno scenario inerziale ad accessibilità invariata) in una crescita del +1% del PIL, in un aumento dell'export pari a +0,6% e in aumento dei livelli occupazionali del +0,4%.

#### Valutazione dell'impatto economico ed occupazionale

Per la stima **dell'impatto economico ed occupazionale** correlato al potenziamento e alla qualificazione del sistema aeroportuale di Firenze si è fatto riferimento alle **metodologie** adottate a livello internazionale (**ACI Europe**) che classificano gli effetti previsti degli investimenti aeroportuali sul **piano occupazionale** in:

- **impatto diretto;**
- **impatto indiretto;**
- **impatto indotto.**

Applicando all'incremento del numero di passeggeri previsto nel caso dell'aeroporto di Firenze le medesime considerazioni utilizzate dall'*ACI Europe* a livello Comunitario, si ottiene la **stima dell'impatto sul piano occupazionale della riqualificazione dello scalo fiorentino**.

---

<sup>2</sup> OD&M, 2012.

<sup>3</sup> Spiekermann K. e Wegener M., 2006.

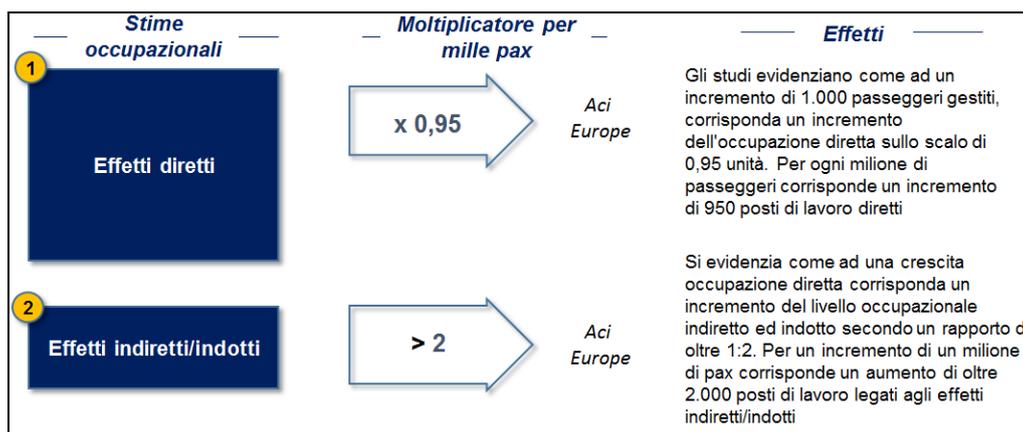


Figura 1. Gli effetti sull'occupazione

Valutando in circa 2,25 milioni di passeggeri l'incremento di traffico perseguibile al 2029 rispetto all'attuale esercizio aeroportuale (dato 2014), ne deriva un numero di nuovi addetti intesi quali impatto totale (impatto diretto+indiretto+indotto sia nazionale che regionale), pari a circa 9.350 (di cui circa 2.150 per solo impatto diretto e circa 4.600 per impatto diretto e indiretto a sola scala regionale).

#### Valutazione dell'impatto di spesa realizzata sul territorio

Una maggiore accessibilità aerea facilita senza dubbio gli arrivi in Regione, in particolare dall'estero, generando sul territorio una **ricaduta economica tramite la spesa effettuata dalle presenze aggiuntive durante il loro soggiorno**.

Sulla base delle ultime rilevazioni effettuate, infatti, gli utenti toscani rappresentano circa un terzo dell'utenza totale dell'aeroporto di Firenze, e sono prevalentemente concentrati nell'area fiorentina (21%). La motivazione del viaggio risulta essere lavoro/affari per il 54% dei viaggiatori, turismo per il 33%, altro per il residuo 13%. La motivazione business è prevalente presso i viaggiatori italiani ed europei, mentre i passeggeri non europei utilizzano lo scalo fiorentino prevalentemente per motivi di turismo.

A tal riguardo, a partire da quanto predisposto da IRPET nell'ambito del documento "Le ricadute economiche del consolidamento dell'offerta aeroportuale della Toscana" - Allegato A3b Integrazione al PIT in merito alla definizione degli obiettivi del Parco agricolo della Piana fiorentina e alla qualificazione dell'Aeroporto di Firenze, si ricava che la spesa giornaliera degli arrivi riconducibili a motivi di business è mediamente più alta rispetto agli arrivi per motivi personali e/o vacanze, anche se la minore durata dei soggiorni tende a livellare le differenze nei corrispondenti totali.

L'effetto della migliore accessibilità aeroportuale porterà, inoltre, in media, ciascun viaggiatore a trascorrere una giornata aggiuntiva sul territorio regionale. L'attribuzione della spesa media giornaliera per il periodo medio di permanenza applicata alla domanda incrementale di arrivi generata dal potenziamento della capacità aeroportuale all'orizzonte 2029 comporterà, cautelativamente (ovvero non considerando gli incrementi di spesa giornaliera fatti registrare dai turisti stranieri negli ultimi 3 anni), una spesa aggiuntiva generata quantificabile in circa 90 milioni di euro/anno.

Attraverso l'utilizzo di un modello di tipo INPUT/OUTPUT è stato, inoltre, calcolato **l'impatto economico sia a livello regionale che nazionale** dei due vettori di spesa stimati.

**Complessivamente, la spesa aggiuntiva potrebbe attivare fra i 45 e i 106 milioni di euro di PIL, di cui circa un terzo localizzati sul territorio regionale.**

Dal punto di vista **occupazionale**, la ricaduta della spesa aggiuntiva dei nuovi arrivi si trova all'interno della **forbice delineata da 790 e 1.855 Unità di Lavoro totali**, anche queste localizzate sul territorio regionale per poco meno di un terzo e di tipo dipendente per circa due terzi del totale.

Benefici sociali

Come accennato, all'opera saranno correlati importanti benefici di natura sociale, fra i quali:

1. *Occupazione*

Nuovi posti di lavoro presso l'aeroporto, sia presso il Gestore aeroportuale e sia presso i Subconcessionari e le Compagnie aeree, con opportunità di lavoro a tutti i livelli (basso, medio, alto).

Nuovi posti di lavoro nelle aree contermini.

2. *Formazione*

Possibilità di nuove collaborazioni con l'Università (assegni di ricerca, tirocinii, ecc.) volti a supportare lo sviluppo di competenze in ambito aeroportuale. Formazione del personale.

3. *Sport*

Possibilità di ulteriore supporto a società sportive locali.

4. *Salute e benessere abitativo*

Riduzione concreta dell'impatto acustico, essendo il numero di abitanti potenzialmente esposto al rumore sensibilmente inferiore rispetto alla situazione attuale

5. *Cultura*

Finanziamento di mostre ed eventi culturali locali (Fondazione Strozzi, Teatro dell'Opera).

6. *Ambiente e spazi pubblici*

Nuovi parchi pubblici peri-urbani attrezzati, nuovi servizi (parcheggi, ristoro, centri visite, aree ludiche, ecc.), nuove aree pubbliche ecologiche, incremento della fruibilità del sistema delle piste ciclabili.

7. *Turismo*

L'intervento favorisce il turismo, lo sviluppo e la promozione di Firenze e della Regione Toscana.

8. *Mobilità*

L'intervento favorisce l'utenza locale, che non dovrà più recarsi in altri aeroporti per soddisfare le proprie esigenze di trasporto aereo

In relazione ai benefici sociali esterni, invece, si segnalano:

- vantaggi in termini di riduzione dei rischi di incidenti in aree congestionate;
- risparmi in termini di tempi di trasporto in una rete di collegamenti;
- aumento della speranza di vita grazie al miglioramento dei servizi di assistenza sanitaria o alla riduzione delle fonti di inquinamento.