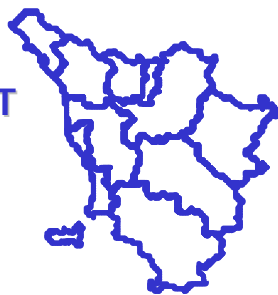


IRPET



Istituto Regionale
Programmazione
Economica Toscana



CONFINDUSTRIA FIRENZE

L'AEROPORTO DI FIRENZE

Gli effetti dei progetti
di qualificazione e potenziamento

Giovanni Maltinti



14 Aprile 2010

Perché qualificare e potenziare?

3 buone ragioni:

***1 Perché è una infrastruttura essenziale in un'area metropolitana**



***2 Perché l'aeroporto di Pisa non può bastare**

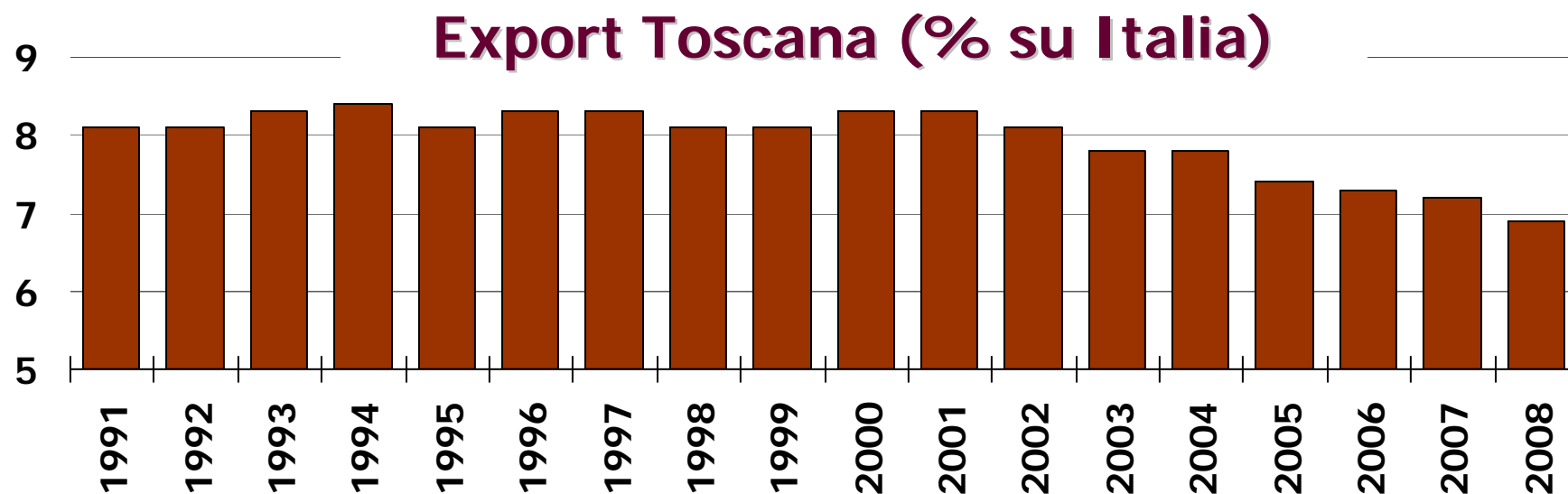


***3 Perché gli interventi previsti provocano benefici sociali maggiori dei costi**



La competitività del sistema è declinante

La Toscana è in fase di prolungata stagnazione, a cui si è aggiunta la recente crisi internazionale



- Dal 2000 in poi l'Italia ha difficoltà ad attrarre investimenti esteri diretti (IDE).

Gli aeroporti aumentano la produttività delle imprese e ne attraggono altre ad alto valore aggiunto

Il sistema economico ha bisogno di maggiore produttività attraverso:

- Investimenti nelle aziende
- Potenziamento delle infrastrutture
- Fra queste, secondo le interviste condotte fra un campione di testimoni privilegiati dell'area fiorentina, risulta che
"le osservazioni più critiche si concentrano sullo stato e la funzionalità del nodo aeroportuale. Questo risulta inadeguato per dimensioni.....l'offerta aeroportuale è considerata scarsa per quanto riguarda orari, tratte, collegamenti interni e con i principali scali. Questo rende difficile la programmazione delle relazioni di business nazionali e internazionali."

da "Politiche attive per lo sviluppo del Territorio" London School of Economics 2008

- Anche l'indagine svolta per questa ricerca presso gli imprenditori conferma che l'aeroporto è il più importante elemento per garantire l'attrattività del territorio

Aeroporto come fattore di localizzazione

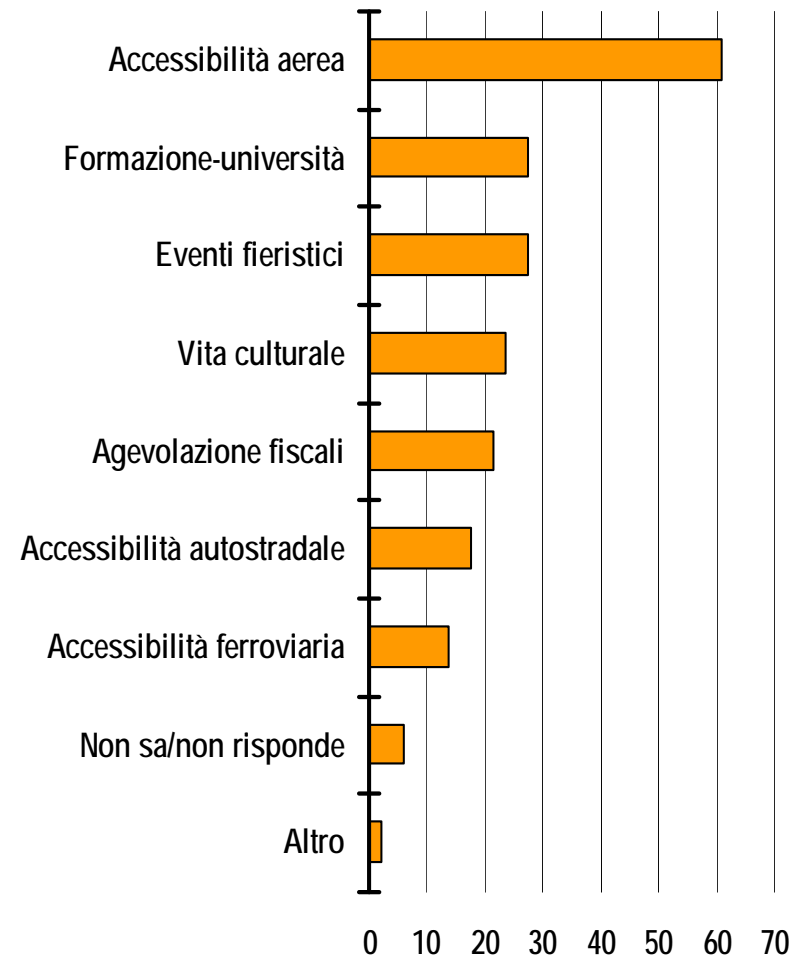
Alta rilevanza, ma bassa soddisfazione

Impresa	Rilevanza assoluta del fattore	Grado attuale di soddisfazione
VTC Synco s.r.l	3	1
Shire Italia S.p.A.	4	3
Nuovo Pignone S.p.A.	4	1
GE Transportati on System	4	2
Consilum Salesmar s.r.l.	3	3
Gilbarco S.p.A.	4	1
Gkn driveline Italia S.p.A.	3	3
Biomérieux Italia S.p.A.	4	2
Ceramiche Alfa	4	3
Eli Lilly	3	1
Gruppo Thales Alcatel	2	1
Cardinal Health	4	2
Sun Chemical	3	2
<i>(Voti da 1 a 4)</i>		

Fonte: London School of Economics, 2008



Il fattore più importante a Firenze



(Due possibili risposte)

Fonte: Indagine IRPET, 2009

2. Perché l'aeroporto di Pisa non può bastare?

**La distanza è eccessiva per l'utenza business
(il valore del tempo è molto alto)**

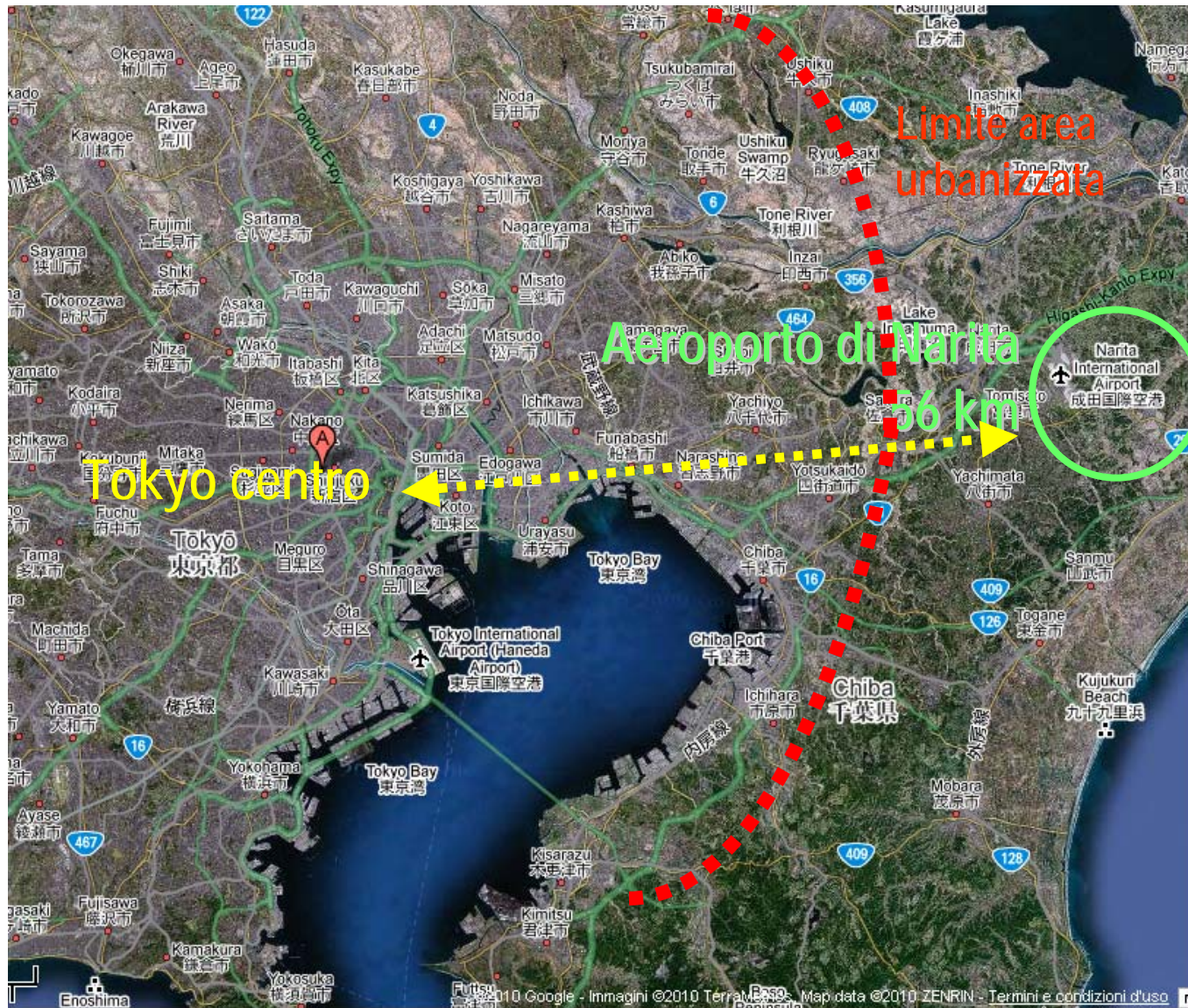
- Max distanza: Narita (Tokyo) 
- .. Il caso di Bologna insegna..... 
- 60 minuti dall'aeroporto sono troppi per un'area urbana relativamente piccola. Il confronto europeo lo conferma 
- più passeggeri dirottati = costo del trasporto aumentato 

Integrazione con Pisa? Sì, ma...

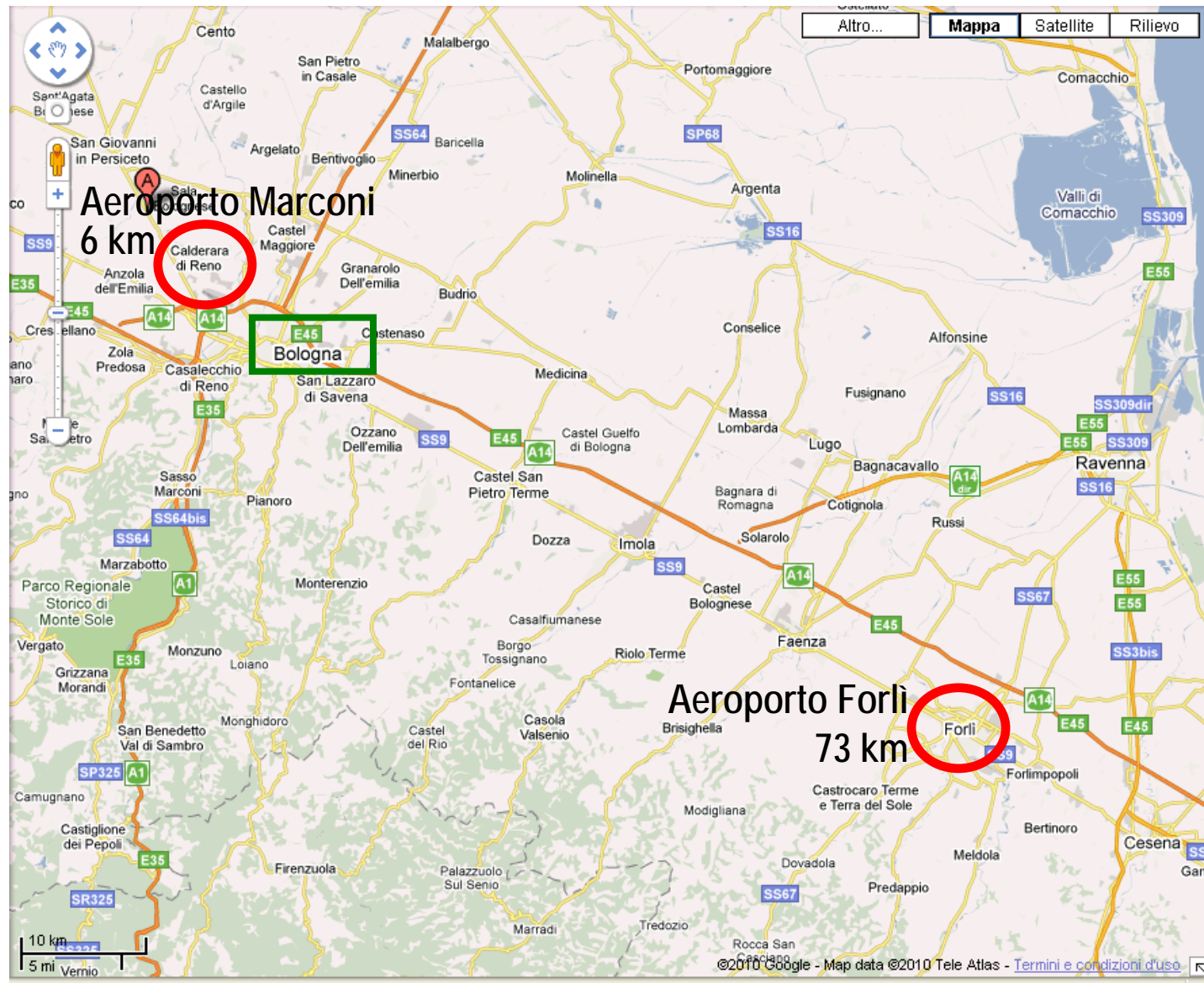
- L'integrazione fisica è senza senso.....
- Integrazione funzionale → Città a rete → Policentrismo funzionale
(Specializzazione, politiche societarie e di marketing comuni)

... quindi quale integrazione? 

Il caso di TOKYO



Il caso di BOLOGNA



Tempo risparmiato e distanza

Distanza fisica città-aeroporto:

Media Europa: 14 km

Media Italia: 10 km da Firenze o Prato = 80 km

Tempo di collegamento città-aeroporto:

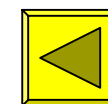
Media Europa: 20 min.

Media Italia: 20 min. da Firenze/Prato = 60/70 auto

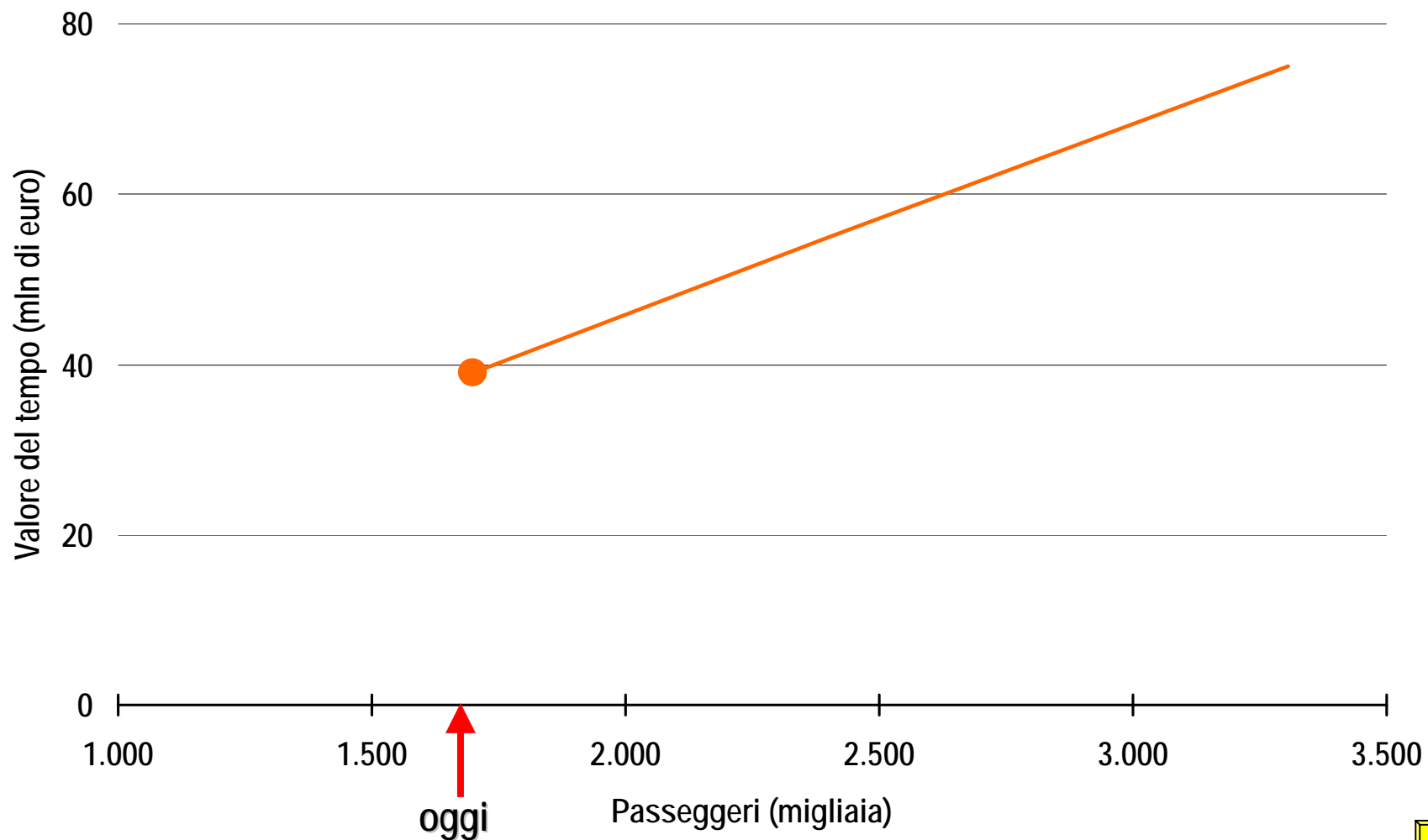
90/110 ferrovia (oggi)

70/90 ferrovia (domani)

Entro 20 minuti:
Madrid, Francoforte, Zurigo, Barcellona,
Amsterdam, Bruxelles, Vienna, Stoccolma, ...

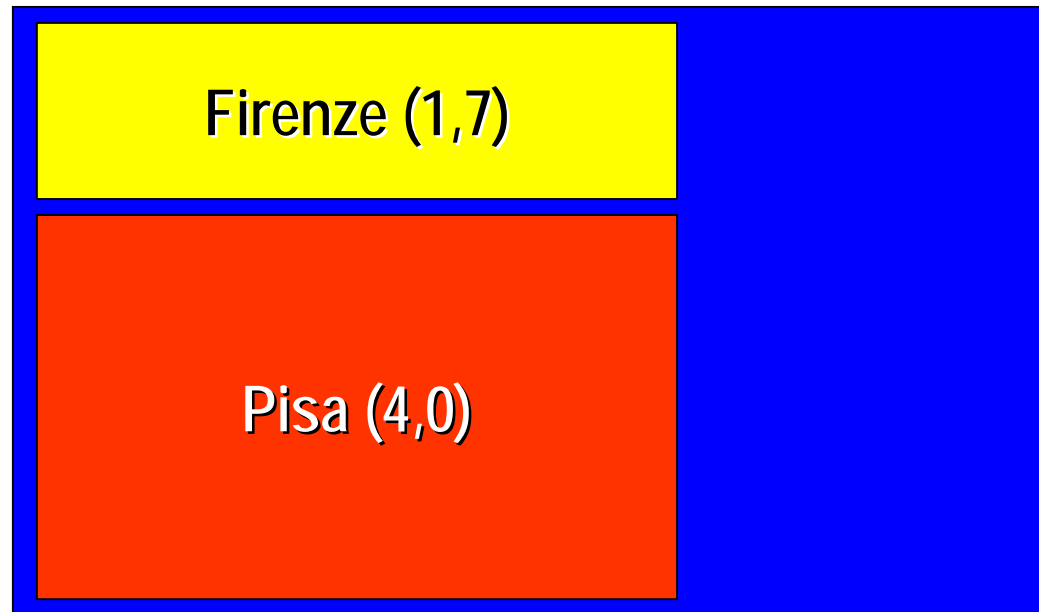


Valore del tempo risparmiato e/o Costo dell'aeroporto unico



Il trasporto aereo in Toscana al 2009

5.7 milioni di passeggeri dalla Toscana (63%)



Domanda effettiva
trasporto aereo
in Toscana (9,0 mln di pax)

Programmi di potenziamento



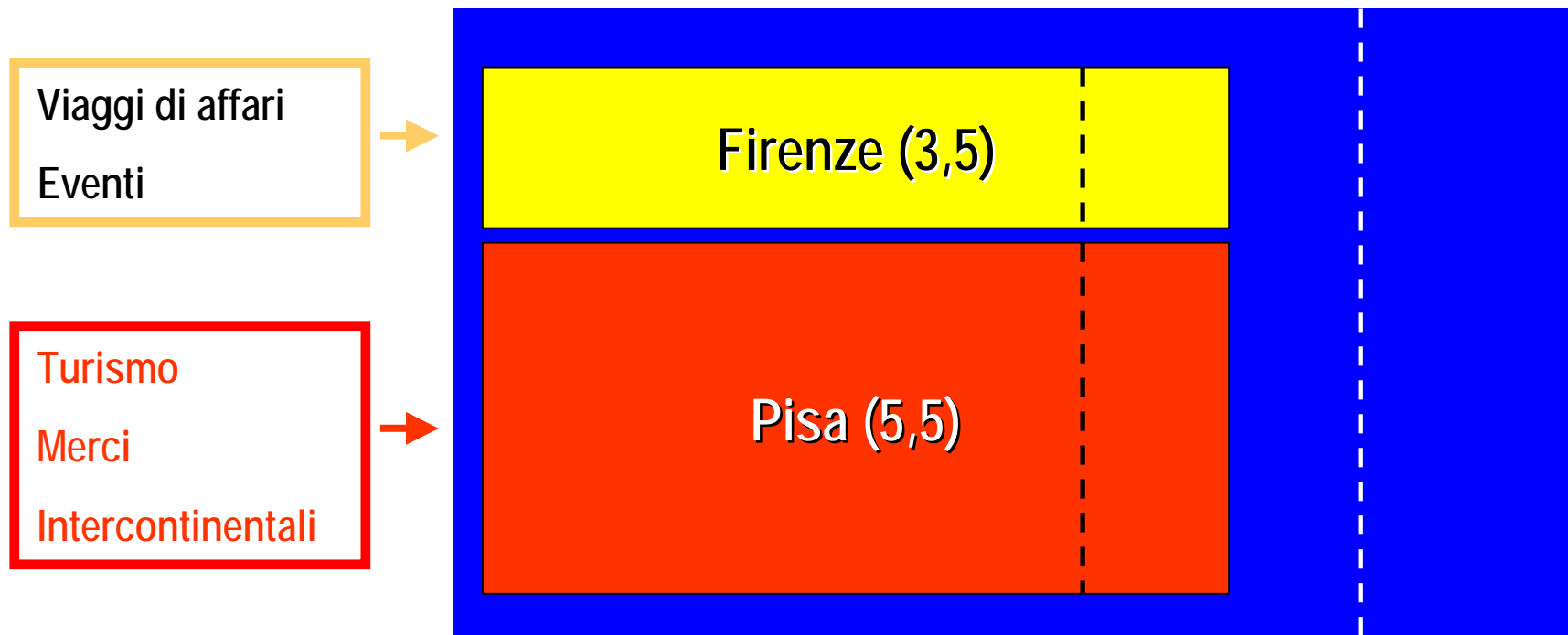
- **Nuova pista**
- **Aerostazione**



- **People Mover**
- **Cargo Village**
- **Pista allungata**

Integrazione e potenziamento (2020)



9.0 milioni di passeggeri dalla Toscana (75%)






Domanda prevista di trasporto aereo in Toscana (12,0 mln di pax)



3. Gli effetti degli interventi previsti

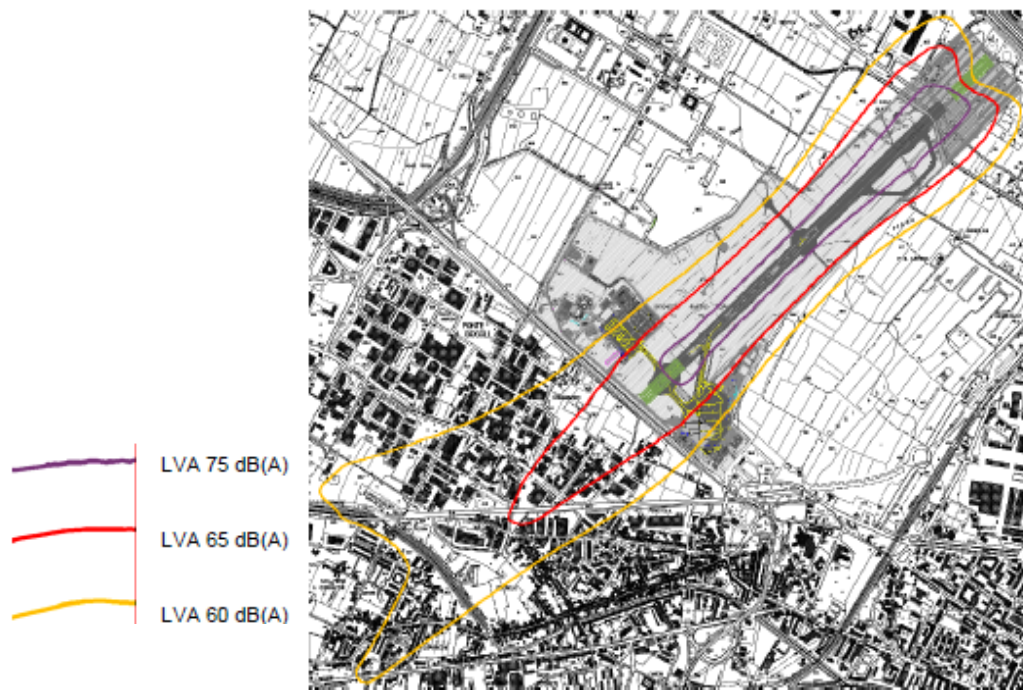
- * **Aerei di ultima generazione**
- * **Migliore qualità dell'accoglienza**
- * **Riduzione disfunzioni**
 - ✓ meno dirottamenti (dai 200 attuali ai 20 futuri)
 - ✓ meno attesa (a terra e in volo)
 - ✓ meno scali tecnici
- * **Riduzione impatto acustico** 
- * **Riduzione Costo di trasporto** 

(Maggior raggio di operatività + Aumento dei passeggeri anche a parità di voli)
- * **Impatto economico** 
- * **Traffico indotto** 
- * **Diverso uso del suolo** 

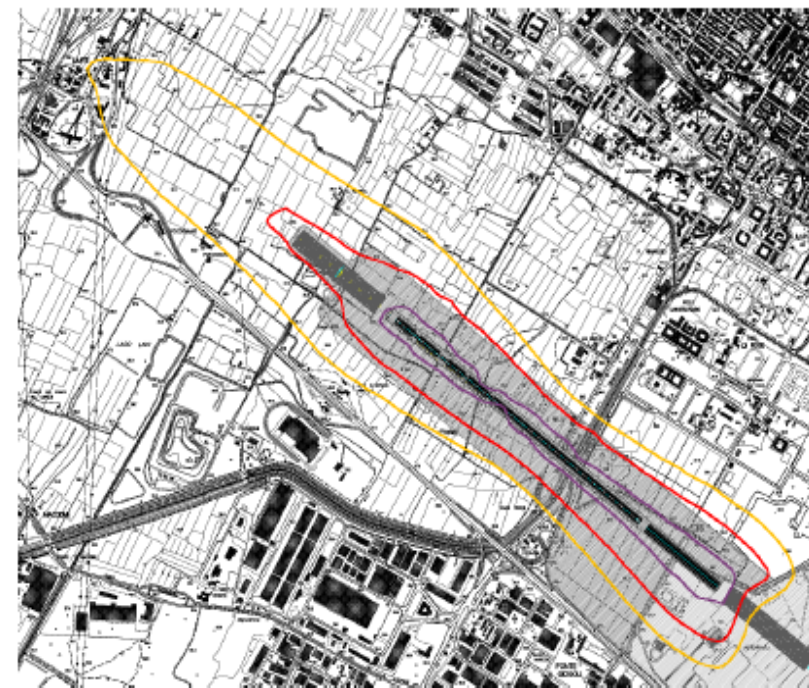
Impatto acustico

LVA(dBA)	Popolazione (abitanti)					TOTALE
	Comune					
	Firenze	Sesto F.no	Scandicci	Campi B.	Lastra a S.	
50-55	6.021	1.281	744	2.928	0	10.974
55-60	4.446	76	0	0	0	4.522
60-65	1.034	7	0	0	0	1.041
65-70	17	0	0	0	0	17
>70	0	0	0	0	0	0

Fonte: Arpat, 2008



OGGI

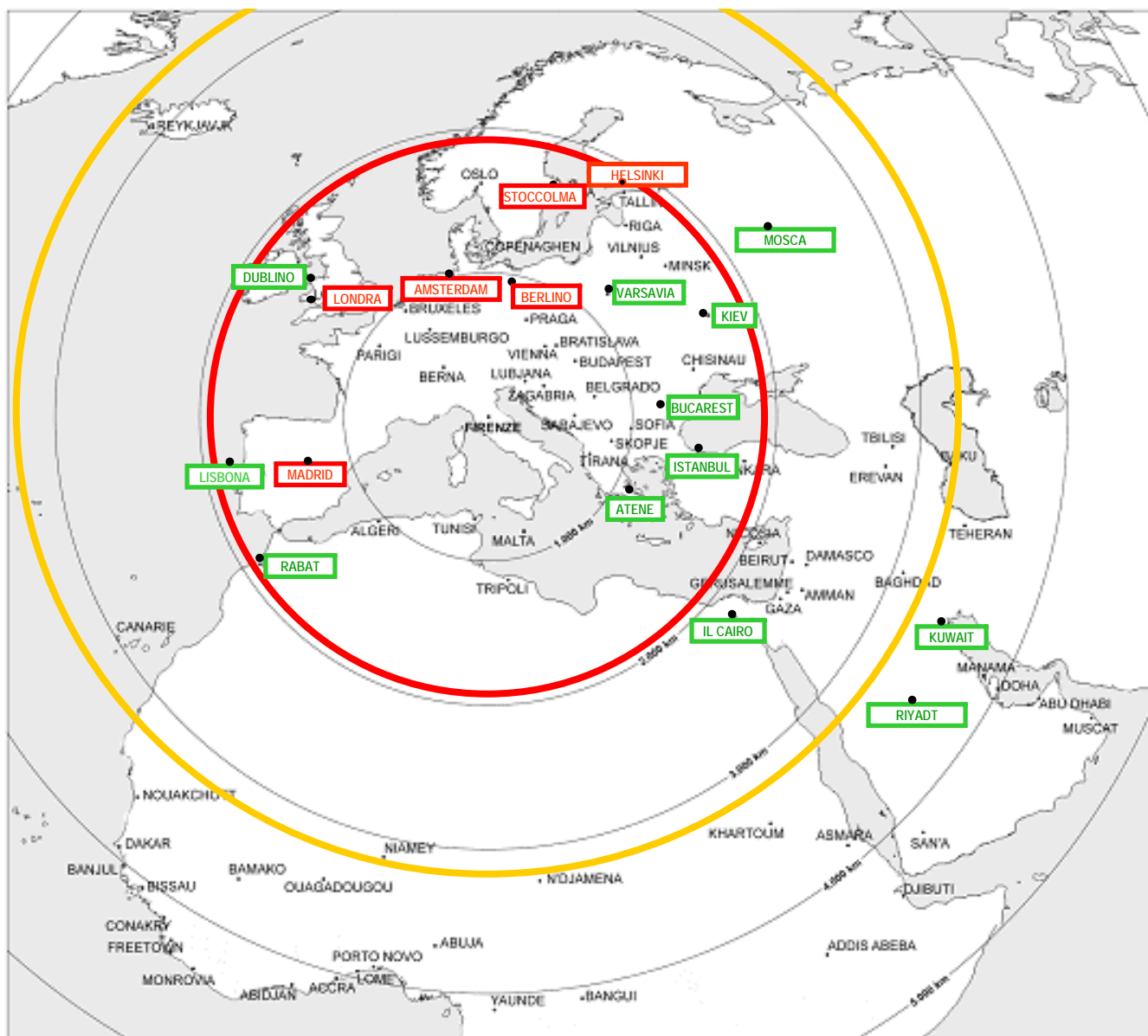


DOMANI

(IPOTESI 5)

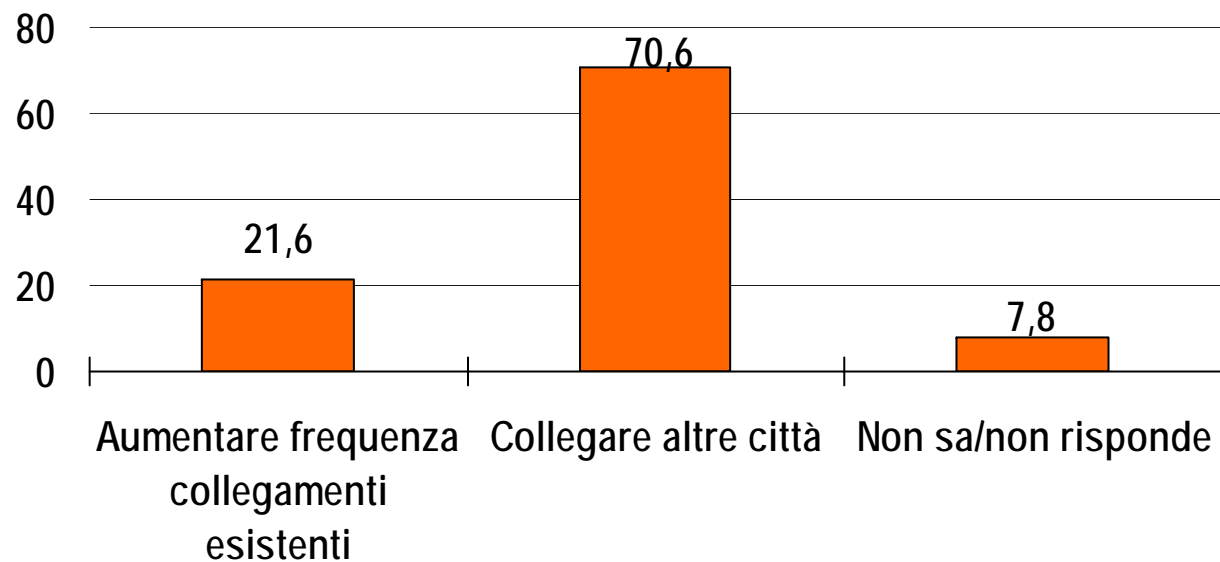


Raggio di operatività e voli diretti



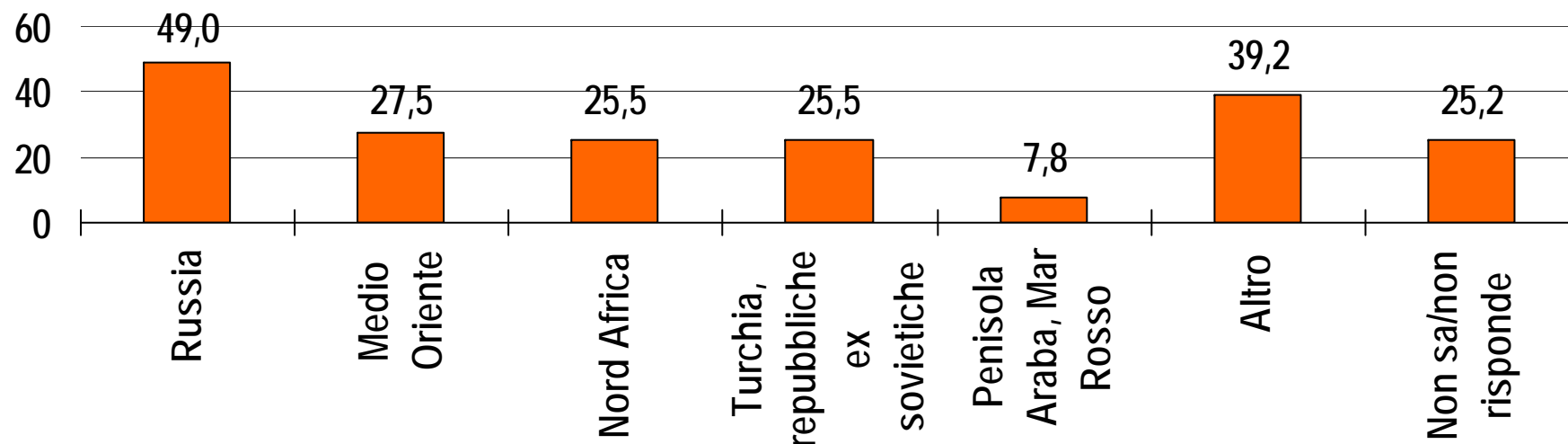
-  Nuove destinazioni
-  Potenziamenti

INTERVISTE: Quali aspettative

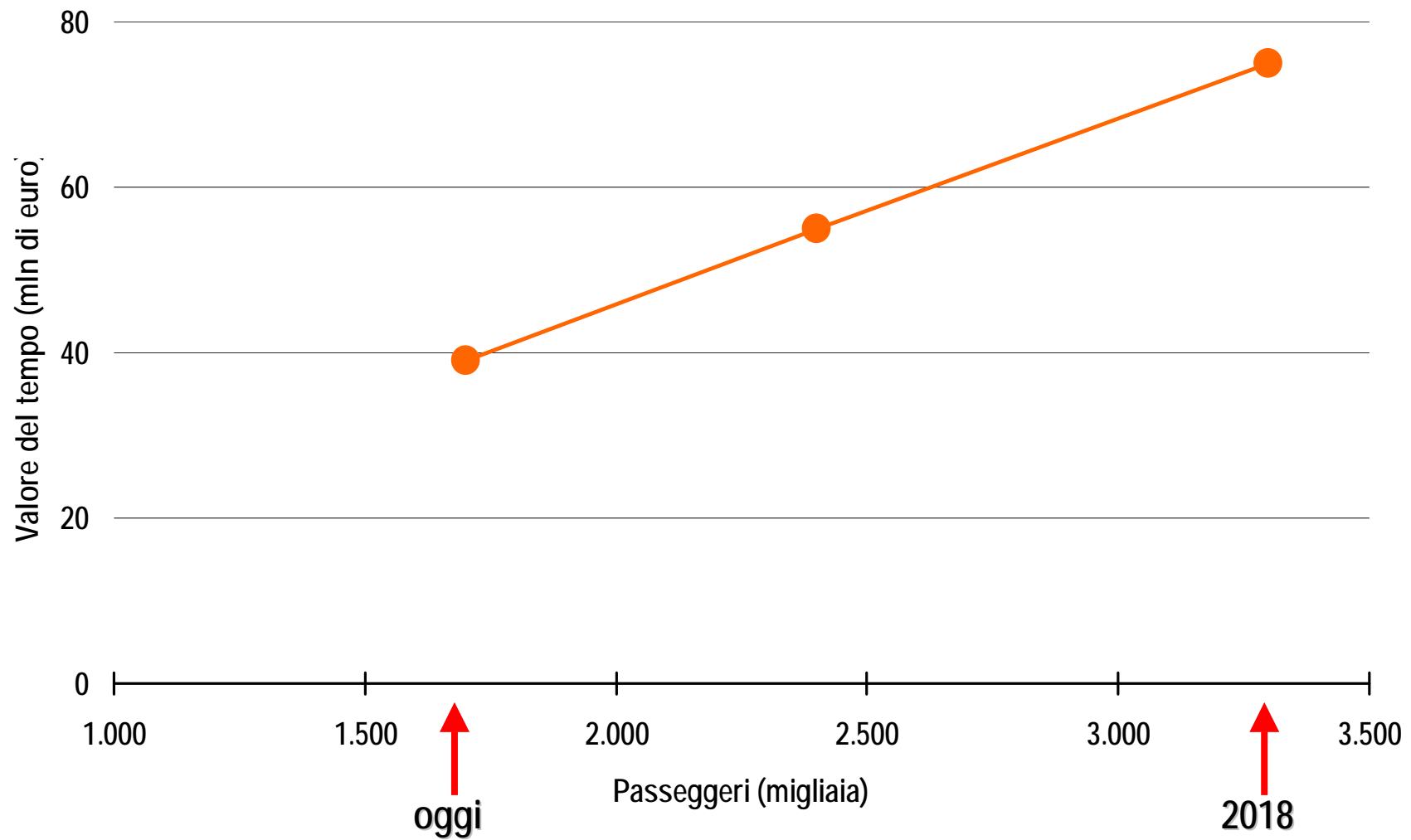


Rispetto all'attuale offerta di servizio aereo da Firenze, preferirebbe...?

Quali nuovi collegamenti ritiene più importanti?



Valore del tempo risparmiato



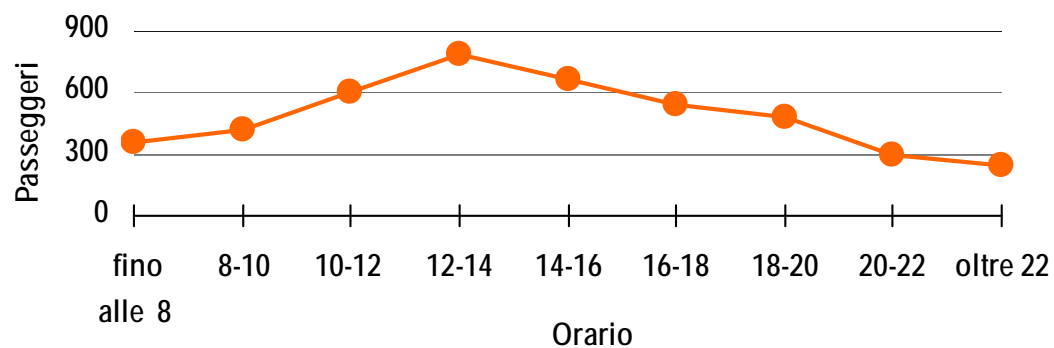
Gli effetti di impatto dell'aeroporto

	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)	(mlni di euro) 370	→ 730



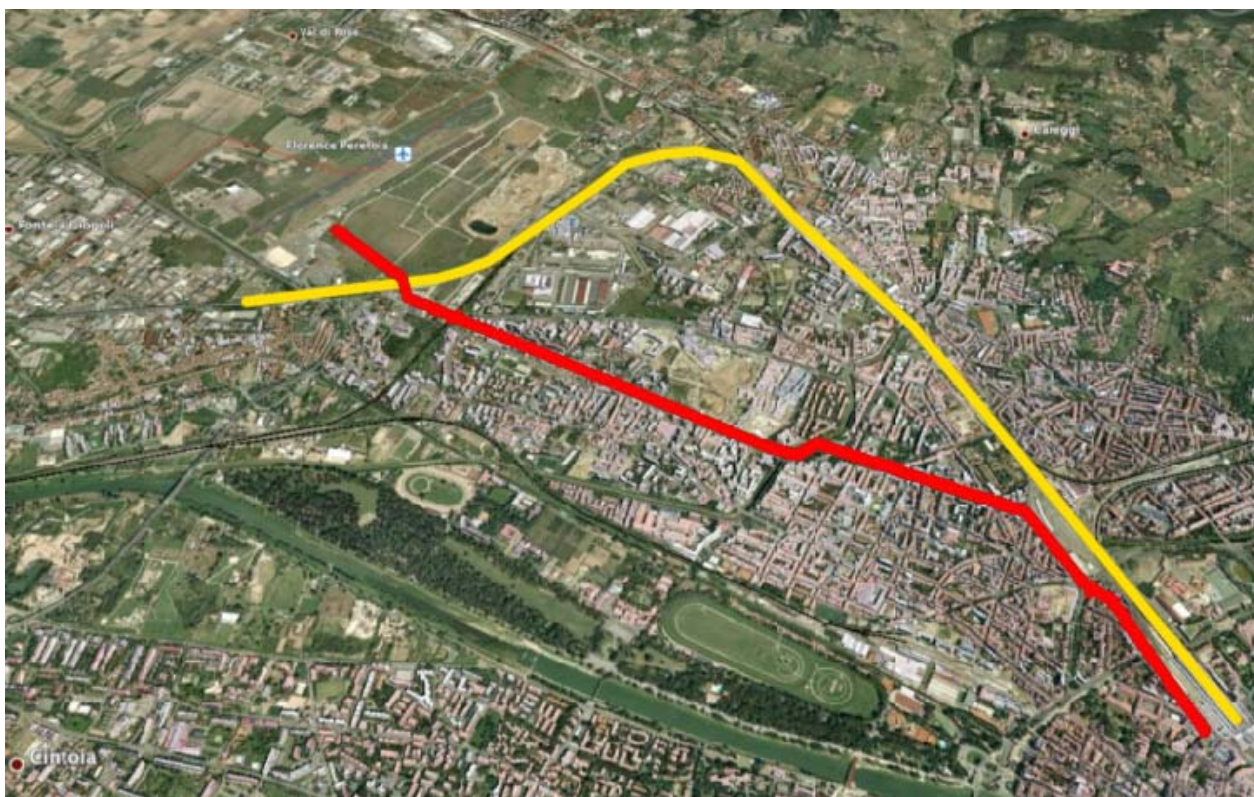
Traffico indotto

4.000 passeggeri in più al giorno così distribuiti per fasce orarie

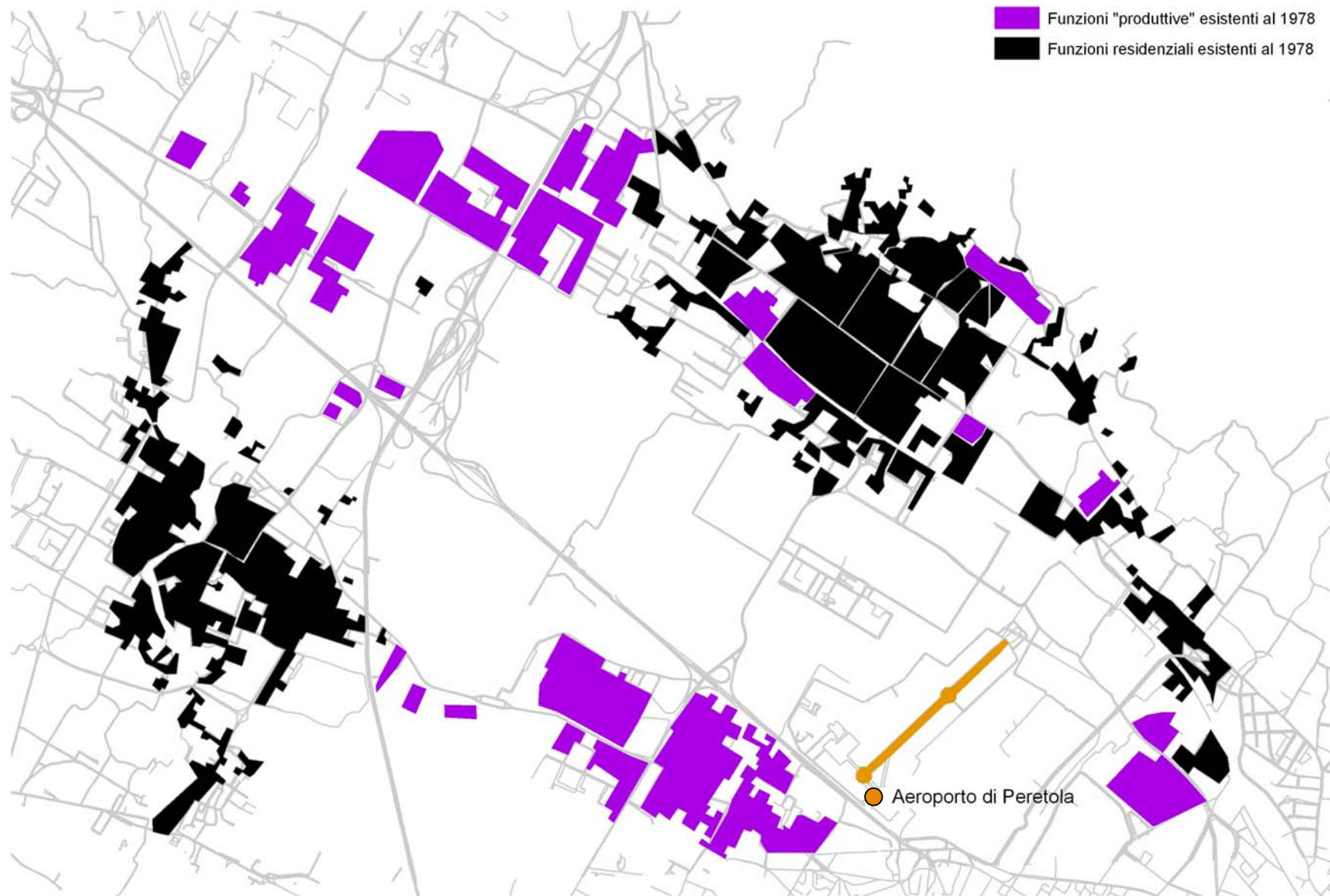


ma molti potrebbero essere assorbiti dal trasporto su rotaia

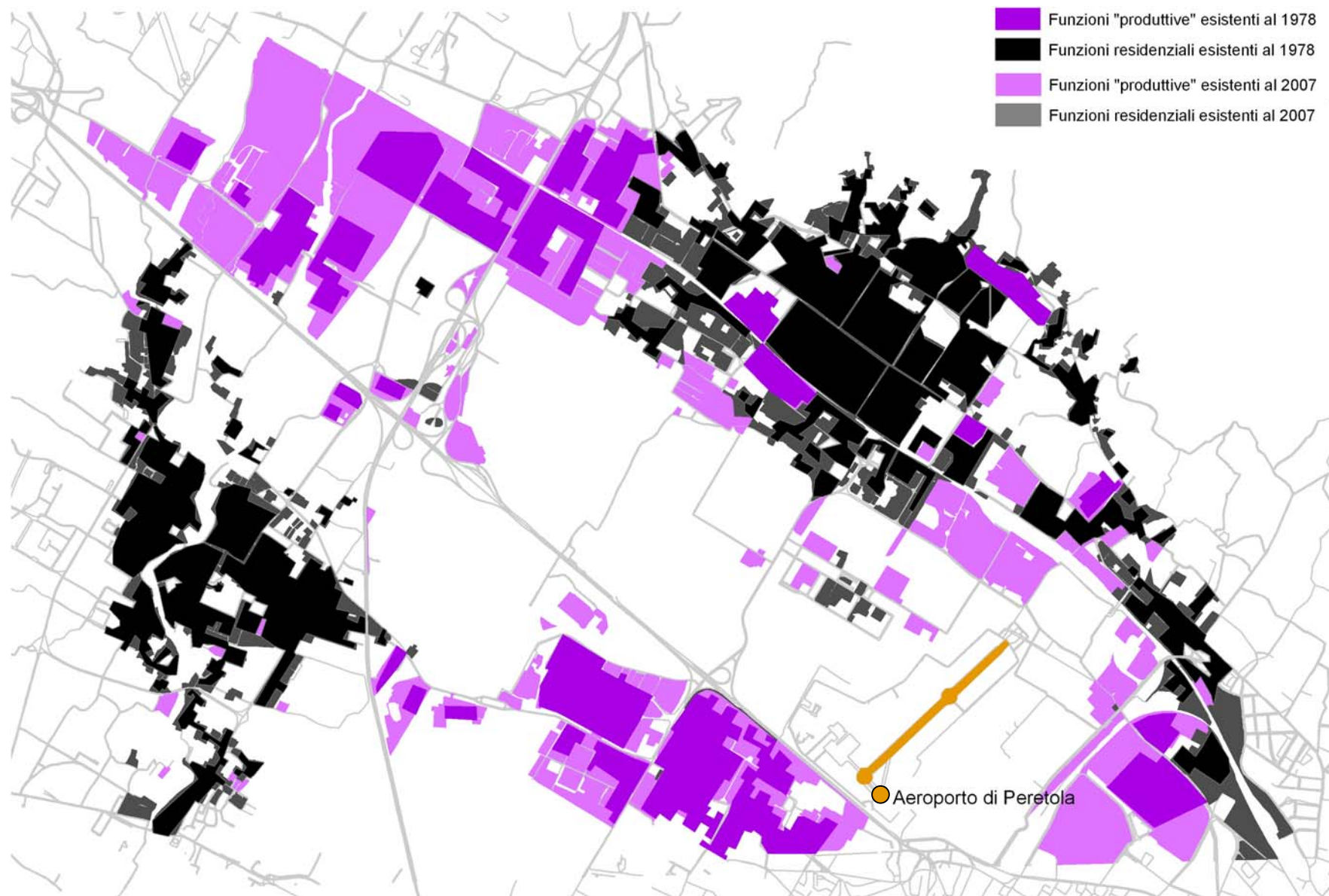
- Linea FS
- Linea 2 Tramvia



L'uso del suolo nella piana: dal 1978...



...ad oggi



Criteri di priorità localizzativa

Rigidità localizzativa	Grado di interesse pubblico			
		ALTO	MEDIO	BASSO
	ALTO	Porti Aeroporti Ferrovie		
	MEDIO	Strade Ospedali Scuole	Abitazioni	
BASSO	Parchi	Aree industriali Centri commerciali	Multisale Discoteche	

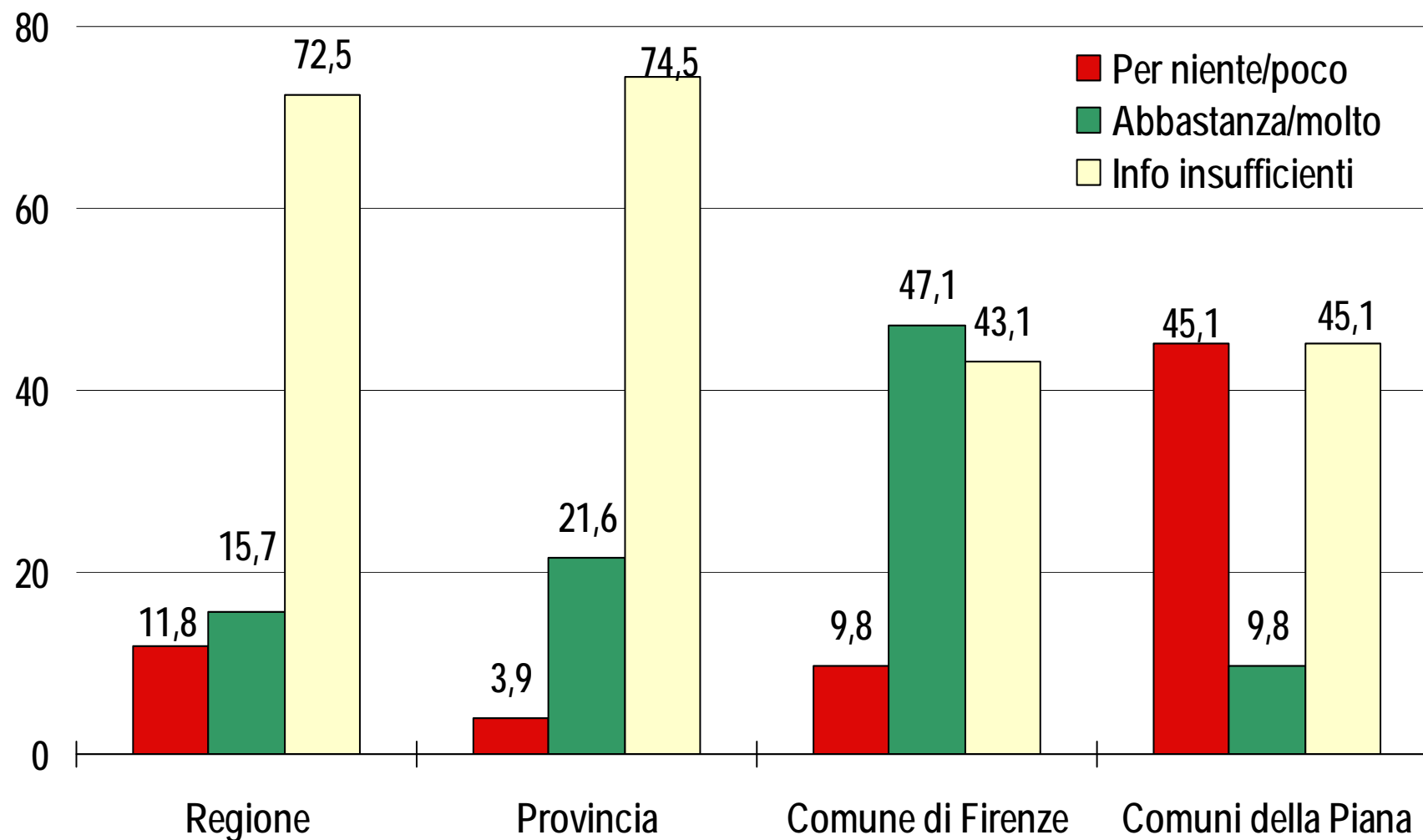
SINTESI: perché investire sull'aeroporto

- **L'aeroporto è un'azienda di grande rilievo nel panorama fiorentino:** oltre mille addetti e 100 mln di euro di fatturato con un impatto complessivo di circa 7000 addetti in Toscana con un val. agg. generato di 500 mln di euro
- **Il valore del risparmio di tempo per i toscani è altissimo:** oltre 1 mln di ore equivalenti a 39 mln di euro annui; in prospettiva questo valore potrebbe raddoppiare
- **Gli effetti di lungo periodo sono ancor più strategici :** sulla attrazione di nuove attività e sulla produttività delle imprese
- **Nelle scelte sull'uso del suolo questo investimento privilegia l'interesse pubblico piuttosto che gli interessi particolari**
- **I benefici dei progetti sono nettamente maggiori dei costi:** sia ambientali (riduzione del rumore) che economici (riduzione costi per gli utenti)

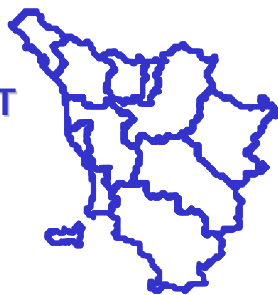
Perchè allora tanti ritardi e tanta incertezza?

- **Ragioni ideologico-culturali:** L'aereo come bene di lusso
"....sono solo discorsi da salotti buoni"
- **Ragioni geo-politiche:** Firenze vs "non Firenze"
- **Ragioni istituzionali:** Decisione vs contrattazione
- **Ragioni di rappresentanza di interessi:** il "fronte" vs la "retrovia"

GIUDIZIO SULLE POSIZIONI ASSUNTE DALLE ISTITUZIONI PUBBLICHE



IRPET



Istituto Regionale
Programmazione
Economica Toscana



CONFINDUSTRIA FIRENZE

Grazie per l'attenzione!



L'AEROPORTO DI FIRENZE

Gli effetti dei progetti
di qualificazione e potenziamento

Giovanni Maltinti

14 Aprile 2010