

QUANTO COSTA

Opera da 72 milioni di euro contributo pubblico di 21

► PISA

Il People Mover pisano è un'opera dal costo complessivo di 72 milioni di euro, 21 dei quali finanziati da fondi europei attraverso la Regione («fondi che potevano essere destinati esclusivamente a progetti sui trasporti», specifica l'amministrazione comunale che ha lanciato il bando) e il resto a carico del concessionario che gestirà l'infrastruttura.

La durata della concessione è stabilita in 35 anni e 8 mesi, dopo di che l'opera tornerà ad essere pubblica.

Scendendo nel dettaglio delle singole voci, per arrivare al totale di 72 milioni, 38 rappresentano il costo per la realizzazione del People Mover (comprese le opere civili connesse); 10 milioni per i parcheggi scambiatori e la viabilità; 7 di spese generali, rilievi, accertamenti e progettazione; 2,5 di bonifiche ambientali; 3,2 per lo smantellamento dei binari ferroviari; 800mila euro per opere di compensazione ambientale; 5,5 milioni per acquisizione di aree; 5 per altre spese (fonte Pisamo).

Ma come sono finanziati questi 72 milioni? Detto dei 21 di contributi pubblici, uno stanziamento di circa 41,5 milioni di euro è stato garantito da un'operazione di finanziamento in pool che prevede una quota di partecipazione di Mps Capital Services Banca per le Imprese (la corporate ed investment bank del Gruppo Monte-



La fermata della navetta all'aeroporto

paschi) nel ruolo di mandated lead arranger e banca agente per un importo di 25 milioni di euro; e l'intervento di Icrea Bancalmpresa (la banca corporate del Credito Cooperativo) in qualità di co-arranger per 16,5 milioni di euro. Di questi, 14 milioni sono finanziati direttamente da Icrea Bancalmpresa, 1,5 milioni dal Credito Valdnievole-Banca di Credito Cooperativo di Montecatini Terme e Bientina e 1 milione da Chianti Banca.

Altro contributo pubblico è quello che arriverà in conto gestione di circa 800mila euro all'anno dalla Regione, che in pratica girerà al concessionario quanto già pagava a Ferrovie per il servizio svolto in prece-

denza dal treno tradizionale. Negli accordi è specificato che il contributo in conto gestione ha «la possibilità di ridursi fino al suo totale azzeramento nel caso che gli incassi delle tariffe siano superiori ai livelli previsti nel piano economico finanziario posto a base di gara».

Da Pisamo ribadiscono: «Il rischio della domanda è a carico del concessionario, vale a dire che se gli incassi previsti nel piano economico finanziario non vengono realizzati, il rischio relativo è a suo carico». Nel piano sono stimati 2 milioni di passeggeri l'anno per la navetta confidando nella crescita del traffico aeroportuale fino ai 7,5 milioni di utenti. (f.l.)

©RI PRODUZIONE RISERVATA

