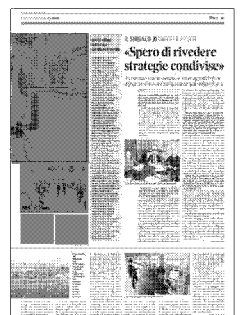
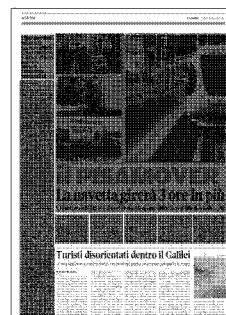


L'ANNIVERSARIO

# Pisamover: dopo il primo anno ecco cosa non va

■ LOI E RENZULLO



# il PISAMOVER

## La navetta girerà 3 ore in più

L'obiettivo è far tornare i conti: dal 19 aprile funzionerà dalle 4,30 alle 1,30

**L'inaugurazione  
un anno fa  
tra le polemiche**  
Ora il contenzioso  
sulla sosta dei bus  
è arrivata  
fino al Tar  
**La sentenza  
mercoledì 28**

**di Francesco Loi**  
PISA

Un anno fa, oggi, l'inaugurazione del Pisamover. Una giornata grigia, presente il ministro Delrio. Ma fece più rumore l'assenza di Toscana Aeroporti e di Enac. Eppure, il servizio di navetta è stato realizzato, in prima battuta, per collegare il Galilei e la stazione ferroviaria. Al posto del treno precedente. Come da richiesta dell'ex Sat. Però fino ad allora il motivo del contendere, ovvero lo spazio di sosta dei bus (privati) che collegano l'aeroporto di Pisa e la stazione di Santa Maria Novella, era rimasto in secondo piano. Forse perché i numeri non erano così grandi. Ora si stima un business annuo di 6 milioni di euro. E sono passeggeri aeroportuali, circa 600mila,

che mancano all'appello quando si stilano i bilanci del Pisamover. Dentro il Galilei, le società di trasporti occupano spazi con i loro box e le loro pubblicità, con le indicazioni per raggiungere la navetta in decisa minoranza.

Se i conti non tornano è perché questa fetta di mercato è rimasta su gomma senza passare all'interno del sistema ferro (treno più navetta pisana). La soluzione è stata individuata dal Comune con lo spostamento all'interno dei parcheggi scambiatori del Pisamover, sempre troppo vuoti, degli autobus privati che uniscono Pisa e Firenze percorrendo la Fi-Pi-Li. «Gli accordi e la coerenza con gli obiettivi del progetto originario, quello che ha permesso di ricevere i 21 milioni di euro pubblici, devono es-

sere rispettati», dicono da Palazzo Gambacorti il sindaco **Marco Filippeschi** e l'amministratore unico di Pisamo, **Fabrizio Cerri**. Toscana Aeroporti non ci sta, considerando un disservizio per i suoi utenti costringerli a scendere negli scambiatori e poi prendere la navetta. Dopo una fase di vane trattative, il Comune ha emesso un'ordinanza che, vietando ai bus di entrare nel quartiere, li obbligherà dal 19 aprile a sostare esclusivamente nel parcheggio lato Aurelia del Pisamover. Toscana Aeroporti ha risposto rivolgendosi al Tar per la sospensiva dell'ordinanza. Il pronunciamento ci sarà mercoledì 28 marzo.

Nel parcheggio lato Aurelia, nel frattempo, sono in corso i lavori per attrezzare l'area con

15-16 spazi per i bus. «Spazi che si aggiungono e non che vengono sottratti ai posti auto», specifica Cerri. Nei giorni scorsi Comune e Pisamo hanno incontrato le due società (Autostradale e Caronna) che svolgono il servizio. «Per loro la sosta sarà gratuita». L'obiettivo infatti sono i biglietti del Pisamover che i passeggeri aeroportuali devono staccare portando in equilibrio (in salvo) i bilanci della società. Ma la novità è anche un'altra e va incontro alle richieste di Toscana Aeroporti: la navetta starà in esercizio per 21 ore al giorno anziché le attuali 18, cominciando alle 4,30 e terminando alle 1,30 di notte. Un'estensione per coprire i voli low cost del Galilei, che iniziano intorno alle 6 del mattino per andare fino a mez-

zanotte. L'obiettivo è far sì che i conti tornino. E allora vediamo le cifre. Nei nove mesi iniziali (da aprile a dicembre scorsi) sono stati venduti in totale 689.769 biglietti, con una media giornaliera di 2.520. Il numero di utenti indicati nel piano economico finanziario corrisponde al 36,1% dei passeggeri aeroportuali (oggi sarebbero 5mila), fino a raggiungere i 6,6 milioni nel 2025.

Il problema è che negli anni, soprattutto nel periodo del cantiere per la costruzione del sistema People Mover e dunque di soppressione del treno, sono cresciuti più del previsto gli utilizzatori del bus. Il piano prevede una quota dell'1,9% (95mila) contro gli attuali 600mila (12%). «Se questi utenti dei bus entrassero nel sistema treno-navetta ci si avvicinerebbe tantissimo all'obiettivo», dicono Filippeschi e Cerri. Questo è il punto: il Pisamover c'è e va fatto funzionare. Il Galilei deve aumentare fino ai 6,6 milioni i passeggeri e per questo serve il terminal più grande. Ferrovie e Regione devono poi trovare il modo di adeguare gli orari delle corse Pisa-Firenze con carrozze adeguate a passeggeri con bagagli. Nei programmi anche l'attestazione dei treni da e per Firenze al binario 13, ovvero accanto al binario 14, quello del Pisamover.

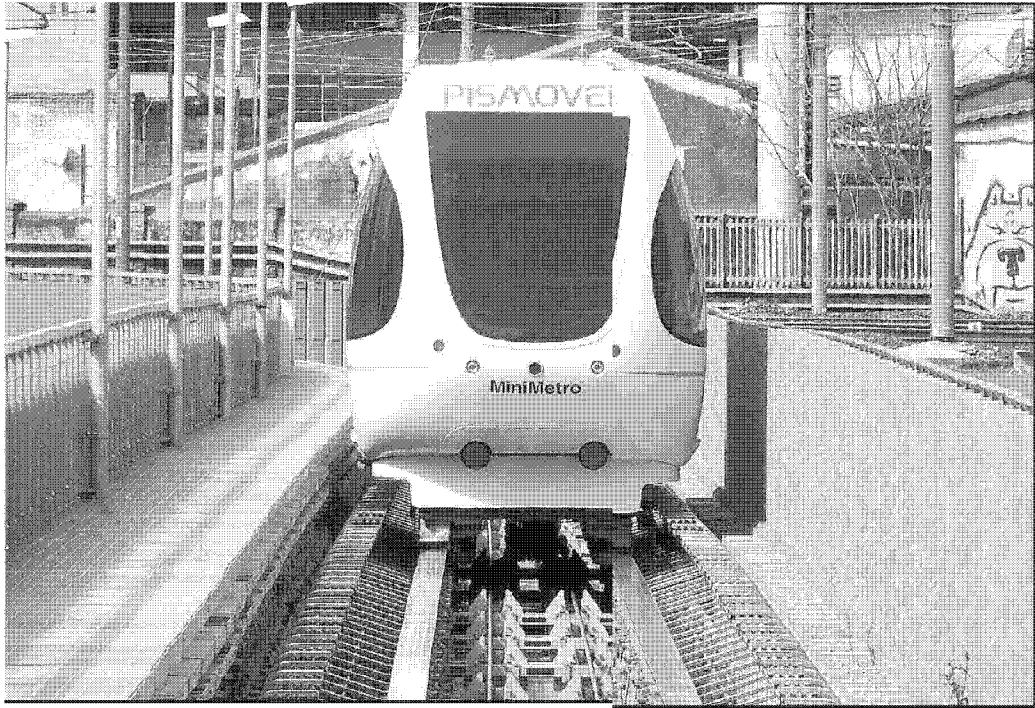
Resta da sciogliere il nodo dei bus, rispetto al quale il pronunciamento del Tar farà pendere la bilancia. Negli accordi era stato stabilito che lo spostamento della stazione dei bus nel parcheggio scambiatore sarebbe stato provvisorio, in attesa di realizzare una nuova area di parcheggio. Ma la condizione era di arrivare ad una gestione unitaria degli scambiatori, dei parcheggi bus e degli spazi delle tre fermate del Pisamover (commerciale, servizi, pubblicità). Il confronto tra i diversi soggetti interessati,

in primis Pisamover Spa e Toscana Aeroporti, è andato avanti dal 2016, ma senza trovare un'intesa. E poi, tra vari intrecci, fino al Tar. Ma il Comune, dunque i cittadini, cosa e quanto rischiano con i bilanci in rosso? «Il rischio - dice Cerri - è a carico del concessionario. Anche se tale principio è attenuato da una disponibilità a prendere in considerazione eventuali ed eccezionali situazioni spettando comunque al concessionario l'onere della prova riguardante la sua estraneità rispetto alle cause. In ogni caso nessuna eventuale perdita può ritenersi maturata nel primo anno di esercizio. Solo al termine del primo periodo regolatorio potrà essere fatta una verifica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Postazioni per la vendita dei biglietti e indicazioni promozionali dentro e fuori il terminal del Galilei per il servizio degli autobus Pisa-Firenze



Il cartello per il Pismovert dentro il Galilei (foto servizio Muzzi)