

## IL RETROSCENA ECCO I DOCUMENTI PER OTTENERE IL FINANZIAMENTO UE

# Il Pisamover fu pensato per la città

## I bus non incidono sull'inquinamento

di **GABRIELE MASIERO**

**IL PISAMOVER** è un'infrastruttura pensata sostanzialmente al servizio della città, e non solo dell'aeroporto. Lo si rileva, con chiarezza, da quanto indicato a pagina 40 dell'allegato 21 a sostegno della richiesta di conferma del contributo europeo dove si spiega che il Peopole Mover «soddisferà una quota imponente, circa il 36% degli spostamenti complessivi tra la stazione e l'aeroporto e che assorbirà il movimento di passeggeri dal treno e dagli autobus, in particolare urbani» prevedendo (e così è stato) «la soppressione della Lam Rossa». E' ancora più chiara l'esposizione nella pagina successiva quando una tabella indica in appena l'1,9% di quota il contributo proveniente dai bus extraurbani da e per Firenze e quando il documento indica i bacini di utenza potenziali: ovvero «gli abbonati ai parcheggi situati nelle vicinanze dell'aeroporto e della stazione, gli utenti in partenza dalla stazione centrale di Pisa e gli operatori aeroportuali».

**INSOMMA**, dalla documentazione presentata all'Europa ap-



pare piuttosto chiaro che il sistema di parcheggi scambiatori ideato e realizzato a corredo della metropolitana di superficie era sostanzialmente a servizio della città, e non dell'aeroporto, per evitare il congestionamento del quartiere San Marco-San Giusto con l'altrettanto programmata crescita del traffico passeggeri stimata a regime in 7,5 milioni di passeggeri all'anno. D'altronde, nella tabella riepilogativa il concetto è reso ancora più evidente quando la suddivisione del traffico previsto è stata sostanzialmente distinta in due comparti: il traffico dei cosiddetti «mezzi propri» (auto

private, auto con accompagnatore, auto a noleggio) e quello determinato dal cosiddetto «People mover» (taxi, bus extraurbani e altri). Nel primo caso la quota complessiva è del 41%, nel secondo del 36%, all'interno della quale la percentuale più alta stimata è quella dei taxi con il 19,1%.

**E' SULLO** sfondo di queste considerazioni, ricavate dagli atti ufficiali, che si consuma la «guerra» tra il Comune e Toscana Aeroporti. Numeri però che rischiano di smentire l'amministrazione sul tema ambientale che motiva l'ordinanza, scattata il 19 aprile, di vietare ai pullman che trasportano i passeggeri da e per Firenze di attestarsi al «Galilei», perché la quota indicata in termini previsionali è dell'1,9% e quindi appare assolutamente residuale rispetto al resto del traffico generato dall'aeroporto. Ed è su questi numeri che Toscana Aeroporti intende dare battaglia perché non è scritto da nessuna parte che Sat (cioè la società aeroportuale quando era ancora a maggioranza pubblica) avesse preso impegni diversi da quelli in realtà posti in essere (la cessione dei terreni, poi regolarmente avvenuta).

