

## People Mover, sì al progetto definitivo. Si aspetta il piano finanziario

Author : Redazione

Date : 14 marzo 2014



Incassa l'approvazione il progetto definitivo del **People Mover**. Con 21 voti favorevoli e 7 contrari ieri il Consiglio comunale ha dato il via libera, con esecutività immediata, a un atto che decreta l'inizio ufficiale dei lavori. Un passaggio, il voto di ieri, che si è reso necessario per l'applicazione dei vincoli preordinati all'esproprio, propedeutici - come ha spiegato l'assessore Ylenia Zambito - all'avvio dei lavori.

A precedere l'approvazione una lunga discussione che ha visto al centro due aspetti che hanno dominato anche la seduta di mercoledì della commissione urbanistica: l'assenza del piano economico e finanziario definitivo e la *querelle* project financing / concessione pubblica.

### Il piano economico finanziario

A porre in risalto la questione diversi consiglieri di minoranza. **Raffaele Latrofa** del gruppo *Noi adesso Pis@* ha messo l'accento sulla centralità del documento per un'opera di questo genere: "Intorno alla durata della concessione, alla tariffa dei biglietti e al contributo della Regione, ruota la virtuosità o meno di quest'opera. La mancanza di un piano economico e finanziario realistico non può che farci esprimere un voto negativo".

A giustificare e spiegare l'assenza di un piano definitivo sono l'assessore **Ylenia Zambito** e **Angela Nobile**, segretario e direttore generale del Comune di Pisa. Il piano economico finanziario del 2010 - spiegano - era calibrato su un iter di progettazione ancora non definitivo. La messa a gara dell'opera ha determinato un ribasso di circa 10 milioni di euro, per un progetto il cui costo complessivo, spiega Ylenia Zambito, "passa da 77 milioni di euro a 68 milioni": un cambio di condizioni economiche che porta con sé la prevista riduzione proporzionale del finanziamento pubblico e che rende necessario rimodulare le voci del piano.

Quello che l'assessore Zambito sottolinea più volte è che la delibera in voto riguarda semplicemente il piano definitivo e l'apposizione dei vincoli per l'esproprio: "La norma non prevede che il piano economico finanziario venga approvato dal consiglio. Detto questo quando le proposte definitive saranno pronte sarò lieta di condividerle e illustrarle".

Una posizione che comunque non convince la minoranza. Soprattutto per quello che da molti viene considerato un tassello di non poca importanza: la tariffa del biglietto. Un aspetto, dice **Marco Ricci** di *Una città in comune*, su cui

è ineludibile anche una valutazione politica: "La funzionalità dell'opera è legata alle condizioni economiche, sulle quali il prezzo del biglietto ha un'influenza importante. Dai 2,5 euro a corsa singola offerti nella gara, si è parlato di un rialzo a 2,8 euro, ma ancora non è chiaro. A questa si aggiunge la questione della durata della concessione e di quanto pagherà la regione a confronto dei circa 800 mila euro annui spesi per la linea ferroviaria che collegava aeroporto e stazione. La nostra richiesta è che la delibera sia votata solo quando il quadro economico sarà chiaro".

Questa di fatto anche la posizione del *Movimento 5 Stelle* che mette l'accento anche sull'altra questione, bersaglio di contestazioni.

### **Project financing o concessione pubblica**

Nei mesi e negli anni in cui si è parlato di People Mover si è sempre parlato di Project financing come strumento per la sua realizzazione economica. Ieri abbiamo scoperto che in realtà l'opera sarà realizzata in concessione pubblica.

A chiedere chiarimenti su questo aspetto un po' tutte le forze politiche di minoranza. **Valeria Antoni** dei *5 Stelle* ha sottolineato come "nella delibera approvata dal consiglio nel luglio del 2011 si parlasse di project financing". "Non è dunque un'invenzione giornalistica - ha tuonato - come qualcuno ha cercato di far credere". Arrivando anche a ipotizzare che il passaggio in sordina dall'uno all'altro strumento economico sia avvenuto "in relazione a una possibile terza fermata da realizzare a ridosso dall'ipotetico palazzo dei congressi previsto nel progetto della Cittadella Aeroportuale. Una fermata, che se mantenuto il project financing sarebbe possibile solo su proposta della Leitner (che si è aggiudicata la gara). Con la concessione invece - conclude - la proposta potrà essere avanzata dall'amministrazione".

A cercare di placare la discussione e chiarire l'arcano è intervenuta la dott.ssa **Angela Nobile**: "Nel documento approvato, preliminare alla messa a gara dell'opera erano previste e indicate entrambe le forme di finanziamento. Sia la concessione che il project financing sono infatti forme di partenariato tra pubblico e privato. Al momento della messa a gara è stata scelta la prima forma, questo perché il project financing richiede la presentazione di uno studio di fattibilità, mentre per la concessione a gara viene messo il progetto preliminare. Avendo già pronto quest'ultimo, per accelerare i tempi, è stata decisa la forma della concessione".

"La scelta della concessione - ha osservato **Francesco Auletta** - è stata dettata da un'urgenza, quindi è stata una scelta politica. Ciò che forse si poteva fare, visto che a molti di noi è sfuggita questa decisione, era attuare una comunicazione istituzionale più chiara e trasparente sulla questione".