



**Raffaele LATROFA**  
*CAPOGRUPPO*

## **INTERPELLANZA**

### **OGGETTO: People Mover**

Il sottoscritto consigliere comunale Raffaele Latrofa

### **VISTO**

Il recente servizio sul primo semestre di esercizio del People Mover realizzato da Rainews e gli articoli comoparsi in questi giorni sulla stampa locale nei quali si riporta:

- Che sul People Mover viaggiano ogni giorno 3.500 passeggeri, il 30% in meno rispetto ai 5.000 attesi e considerati nel Piano finanziario dell'opera
- Che il sistema, lungo 1.760 metri, ha preso il posto del collegamento ferroviario – il primo in Italia a servire un aeroporto – realizzato nel 1983 e chiuso nel 2013 per consentire i lavori della nuova opera. Il servizio era svolto da treni regionali cadenzati alla mezz'ora per un totale di circa 24 corse giornaliere ovvero poco meno di 13.000 posti per direzione.
- Che oggi il People Mover effettua 230 corse ovvero 23.000 posti per direzione. L'aeroporto di Pisa registra un traffico di 5,2 milioni di passeggeri che si prevedono salire a 6,5 nel 2020. Tra i passeggeri giornalieri (17.800) e addetti (400) l'aeroporto genera giornalmente 22.400 spostamenti. People Mover, come navetta limitata a Pisa ha un plafond di circa il 27% di questi spostamenti 6.050 passeggeri.
- Che una bretella ferroviaria avrebbe potuto collegare non solo Pisa, ma anche Livorno, la Versilia e, soprattutto Firenze direttamente all'aeroporto alzando il plafond al 64% degli spostamenti ovvero 14.340 passeggeri al giorno.
- Che, ai numeri di oggi, People Mover ha un tasso di utilizzo del 15% contro il 30% del precedente servizio ferroviario.
- Che ora si pensa a come forzare i passeggeri di questa nuova infrastruttura, tagliando le corse dei bus da/per il resto della regione al parcheggio scambiatore (fermata intermedia): ma sostituire l'ultimo km di viaggio dalla gomma pubblica al trasporto ecologico permette sì di

aumentare i passeggeri del People Mover ma non certo di contribuire allo spostamento modale complessivo.

- Che in luogo del People Mover sarebbe stato molto più efficace un collegamento ferroviario capace di ampliare i modi pubblici (su ferro) di accesso all'aeroporto riducendo realmente le percorrenze su gomma. Pubblica e privata. Perché al di là dell'efficienza tecnologica ciò che conta è l'efficacia dell'uso che se ne fa.

#### **INTERPELLA**

il Sindaco e la Giunta per sapere

- Quali siano i "numeri ufficiali" inerenti i mesi di esercizio della navetta e dei parcheggi;
- Se l'Amministrazione, anche attraverso PISAMO, ha provveduto a chiarire definitivamente con l'appaltatore quali potrebbero essere le ripercussioni per il bilancio di PISAMO e/o comunale in ordine ad un uso (inteso come numero di biglietti paganti) della navetta e dei parcheggi diverso da quello preventivato nei documenti contrattuali;
- Se risponde al vero che l'Amministrazione stia mettendo in campo politiche, di qualsiasi tipo, tese ad incentivare l'uso di un mezzo realizzato e gestito da privati;
- Se, nel caso in cui risultasse vero che il people mover può comportare "uscite" sui futuri bilanci di PISAMO e/o del comune di Pisa, si possa configurare la concretizzazione di "un appalto di lavori classico" in luogo della "concessione di lavori" (tra l'altro non project financing come per anni erroneamente dichiarato dall'Amministrazione) come originariamente previsto con tutte le relative conseguenze di carattere quanto meno amministrativo;

*Pisa, 17 settembre 2017*

*Il Consigliere Comunale*  
**Raffaele LATROFA**

