

Trenitalia esce da Metrebus aumenti da 40 euro al mese. Dal 2016 stop al Bit per otto tratte urbane. L'ira dei pendolari: «Dopo i disagi, la beffa». L'azienda di Stato lascia Atac: «Ci deve 49,5 milioni e non ci fa gestire i ticket».

Quaranta euro al mese in più a tanto ammonta l'uscita di Trenitalia dal circuito Metrebus. E si perché se così fosse gli utenti del trasporto pubblico dovrebbero pagare oltre al biglietto di 1.50 o all'abbonamento mensile Atac, un ticket aggiuntivo per tratte ferroviarie urbane. Entriamo meglio nel dettaglio. Esempio: per chi volesse andare da Termini al Policlinico Gemelli, usando i mezzi su ferro, dovrebbe acquistare un bit da 1.50 per la metropolitana fino a Valle Aurelia e un biglietto da 1 euro per il treno (F13) fino alla fermata Gemelli. Risultato: 2 euro e 50 centesimi (all'andata) più 2 euro e 50 centesimi (al ritorno). Totale: 5 euro. Mentre oggi con lo stesso biglietto Atac si possono utilizzare entrambi i mezzi al costo di 3 euro. Sulle tasche dei pendolari peserà così un aumento di oltre il 65 per cento.

L'ANNUNCIO Dal primo gennaio Trenitalia ha annunciato di voler uscire dal biglietto Metrebus, che garantisce di viaggiare sui treni regionali metropolitani con lo stesso biglietto di autobus e metropolitane. Se così fosse i romani dovranno pagare dunque un nuovo biglietto, con inevitabili rincari per il costo del trasporto pubblico. Il motivo? Atac deve a Trenitalia 49,5 milioni di euro. E all'azienda del trasporto ferroviario non resta altro che uscire dal circuito integrato per non continuare a perdere soldi. Non solo ritardi, corse saltate, infiniti guasti, vagoni stracolmi ora si aggiunge la possibilità di costi maggiori. Le cause dell'uscita di Trenitalia sono riportate in una lettera firmata dall'amministratore delegato Vincenzo Soprano, con cui l'azienda dà la disdetta dalla convenzione Metrebus. I motivi sono chiari: 49,5 milioni di debito da parte di Atac (per il recupero dei quali l'azienda si è vista costretta a intraprendere la via giudiziaria); la vendita degli abbonamenti in esclusiva; l'impossibilità per Trenitalia di emettere e verificare titoli a bordo dei treni per la mancata condivisione delle chiavi del sistema.

128I chilometri di linea ferroviaria che sono interessati dal sistema Metrebus

Le linee interessate, che da gennaio non potranno più essere utilizzate con i normali biglietti del trasporto pubblico locale romano, sono otto: la F11 da Fiera di Roma a Settebagni (passando per Ostiense e Tiburtina), la F12 tra Termini e Lunghezza, la F13 tra Ostiense e Cesano, la F14 tra Termini e Capannelle, la F15 tra Termini e Aurelia, la F16 tra Termini e Colle Mattia, la F17 e F18 tra Termini e Torricola. Molte persone oggi usufruiscono di questi treni anche per piccoli ma strategici percorsi come Termini - Capannelle, Tuscolana - Ostiense, Ostiense - Tiburtina, Tiburtina - Settebagni, Aurelia - Termini, Gemelli - Ostiense, Ostiense - M.te Mario e non solo. Ora sul futuro di tutte queste tratte potrebbe arrivare una amara sorpresa per tutti gli utenti dei trasporti pubblici. «Se i mezzi cadono a pezzi non è colpa nostra - si sfoga Vincenzo Raimo, che ogni giorno prende il treno da Lunghezza per arrivare con la metro fino alla stazione metro Repubblica - non basta tutto quello che dobbiamo affrontare ogni giorno per andare a lavoro e per rientrare a casa con i mezzi che dire obsoleti è un complimento. Pagare in più è sentirsi presi in giro doppiamente». Trenitalia punta il dito anche contro «la falsificazione e duplicazione di titoli di viaggio, unitamente all'impossibilità di avere punti di controllo sul sistema di stampa e distribuzione della quota parte di biglietteria cartacea».

Ma anche i ticket elettronici finiscono sotto accusa, per le «criticità gestionali e di rapporto con la clientela, cui va aggiunta l'impossibilità per Trenitalia di emettere e verificare i titoli elettronici a bordo treno, per il ripetuto rifiuto di condividere le chiavi del sistema». Il rifiuto di dare i nuovi codici avrebbe impedito anche l'emissione da parte di Trenitalia del "Giubileo pass", una smart card prepagata per i pellegrini dell'Anno Santo straordinario.

LA CARD GIUBILEO Non la pensa così Atac che smentisce su tutta la linea le dichiarazioni di

Trenitalia. «La congettura che qualcuno ha ipotizzato, ossia che l'eventuale recesso di Trenitalia dal Consorzio Metrebus dipenda dal rifiuto di Atac di consegnare le chiavi di accesso al sistema di bigliettazione, è da ritenersi destituita di fondamento - spiegano da Atac - Altresì infondato che ciò abbia provocato l'impossibilità di elaborare un titolo di viaggio per il Giubileo. L'azienda infatti ha individuato e proposto a Trenitalia una modalità organizzativa proprio per arrivare a questo risultato. Atac ovviamente non ha titolo per commentare le scelte di un'altra azienda. Possiamo solo rilevare che il sistema Metrebus, così come è stato configurato, è profondamente iniquo per Atac, come l'azienda ha più volte rappresentato in tutte le sedi istituzionali e che è interesse di Atac che si arrivi a un radicale riforma del sistema».

