

Accordo Metrebus Dopo Trenitalia la disdetta di Cotral. Dal 1 gennaio serviranno tre biglietti (e più soldi) per salire sui mezzi Atac

Dopo Trenitalia, anche Cotral annuncia l'uscita dall'accordo Metrebus. È caos nei trasporti romani e regionali. Allo stato attuale dal 1 gennaio 2016 ci vorranno tre titoli di viaggio diversi per prendere i mezzi Atac, quelli Cotral e quelli delle Ferrovie dello Stato. Un disastro per centinaia di migliaia di pendolari, causato dalla guerra in atto fra le tre compagnie di trasporti, ma a questo punto anche fra la Regione Lazio e il Comune di Roma. «L'annuncio dell'uscita di Trenitalia da Metrebus - si legge nella nota della compagnia regionale - segna di fatto la fine del sistema tariffario integrato, almeno per come è stato concepito e gestito fino ad oggi». Tutto questo, «nonostante Cotral abbia cercato in questi mesi il dialogo con Atac, nessuna buona volontà è stata dimostrata dall'azienda romana per trovare una qualsivoglia soluzione che rendesse il sistema più trasparente ed efficace. I crediti di Cotral nei confronti di Atac ammontano a 120 milioni: incassati da Atac per servizi resi da Cotral e mai ridistribuiti».

A differenza di Trenitalia, Cotral dipende direttamente dalla Regione Lazio ed ogni operazione (per via del controllo analogo) va concordata con l'Ente regionale. Né il governatore Nicola Zingaretti, né l'assessore alla Mobilità Michele Civita, finora sono intervenuti e per ora preferiscono mantenere il silenzio. Non i sindacati come la Cgil, che a questo punto invoca un nuovo accordo: «La disdetta della convenzione con Metrebus decisa da Trenitalia significherà, oltre a un ritorno al passato, un inevitabile un aumento dei costi del trasporto pubblico. Nelle prossime ore chiederemo un incontro alle istituzioni sul problema».

In realtà, il vero braccio di ferro è sulla torta del Giubileo. I debiti, infatti, c'entrano poco. Parliamo della spartizione di oltre 300 milioni di euro da ricavi tariffari, che nell'Anno Santo si stima possano salire addirittura a 500 milioni. Oggi Atac gestisce in maniera esclusiva la vendita dei titoli di viaggio e la ripartizione dei ricavi. Alla fine dell'anno, l'azienda capitolina trattiene un aggio del 4% sull'incasso totale, e poi spartisce il restante 96% fra se stessa (circa il 65%), Trenitalia e Cotral. Su questa base, gli uffici di via Prenestina detengono anche le chiavi d'accesso segrete della bigliettazione elettronica. Il problema è che senza questi codici riservati, Trenitalia e Cotral pare non siano in grado di fornire ai propri controllori macchinari adeguati per leggere gli abbonamenti: basta girare con una tessera vecchia o farlocca, per viaggiare gratis su tutte e otto le ferrovie regionali. In vista dell'Anno Santo, una nuova bagarre. La forzatura di Trenitalia e Cotral fornisce un assist "al bacio" al progetto zingarettiano di creare un'azienda unica dei trasporti, a trazione regionale, che possa sostituire Atac, magari grazie a Busitalia (Gruppo Fs). La porta è vuota: ora tocca a Zingaretti spingere la palla in rete.