

Cotral via da Metrebus: aumenti del 40%.Dopo Trenitalia, anche l'azienda regionale dei trasporti si tira fuori: Atac ci deve 120 milioni, da gennaio siamo out.Il ministero dei Trasporti: «Confronto immediato»

Per i pendolari è prevista una stangata in base ai chilometri: dal biglietto giornaliero all'abbonamento, saranno solo rincari.

Per tutti gli utenti dei mezzi pubblici che arrivano dalla provincia i costi dell'abbonamento mensile aumenteranno del 40 per cento se Cotral dovesse uscire dal Circuito Metrebus. E sì, perché uscendo dal sistema di trasporto integrato (così come Trenitalia) i pendolari dovrebbero pagare oltre al biglietto di 1.50 o all'abbonamento mensile Atac, un ticket aggiuntivo o un abbonamento mensile per coprire il tratto su gomma nella regione. Un esempio: per chi volesse arrivare oggi da Rieti o da Viterbo (entrambe classificate zona D negli abbonamenti), con il sistema Metrebus il costo è di 91 euro al mese. Dopo bisognerà pagare oltre all'abbonamento Cotral (calcolato su un sistema chilometrico) di 90 euro e 30 centesimi anche quello di Atac (35 euro). Totale 123 euro e 50 centesimi. Con un aumento del 40 per cento. In tutte queste simulazioni bisogna comunque tenere a mente che il costo dell'abbonamento varia a seconda del numero di zone del sistema Metrebus da acquistare. La zona A - che corrisponde al territorio di Roma Capitale - nel computo delle zone da acquistare, equivale al costo di 2 zone (esempio: per acquistare il titolo per le zone A e B va considerato l'importo per 3 zone). Un esempio più vicino alla Capitale (in termini di chilometri): per chi volesse arrivare oggi da Frascati (zona B) alla stazione Termini, con la card Metrebus, il costo è di 59.50 euro. Dopo passerebbe a 70 euro con il doppio abbonamento (Cotral Atac), con un aumento del 16%. «Viaggiare è già un calvario - si sfogano i pendolari su internet - se poi a questo aggiungi un aumento di costi, la situazione diventa disarmante».

L'AZIENDA

L'annuncio dell'uscita di Trenitalia da Metrebus segnerebbe di fatto la fine del sistema tariffario integrato, almeno per come è stato concepito e gestito fino ad oggi. «I crediti di Cotral nei confronti di Atac ammontano a 120 milioni di euro - dicono dall'azienda di trasporto pubblico regionale - soldi incassati da Atac per servizi resi da Cotral e mai ridistribuiti. Per tutte queste ragioni abbiamo fissato il primo gennaio come data ultima prima di disdettare il sistema Metrebus, intraprendendo in questi mesi tutte le azioni legali necessarie per recuperare la quota mai incassata». Resta comunque il fatto che un sistema tariffario integrato è uno strumento indispensabile per incentivare il servizio di trasporto pubblico in un'area come quella laziale. «Ma non può funzionare se un soggetto gestisce tutte le informazioni e i flussi finanziari e gli altri nulla - spiega a chiare lettere l'amministratore delegato di Cotral, Arrigo Giana - Siamo pronti a discutere una nuova organizzazione del sistema solo se la gestione verrà affidata ad un soggetto terzo rispetto al quale le aziende aderenti avranno la medesima possibilità di controllo».

LE REAZIONI

«Se Trenitalia e Cotral usciranno dal sistema Metrebus, contro Atac verrà sferrata una class action milionaria, tale da ridurre potenzialmente sul lastrico la società del trasporto pubblico capitolino». Così in una nota il Codacons, «dopo l'annuncio dell'uscita di entrambe le aziende dal sistema tariffario integrato a causa dei debiti non pagati da Atac nei confronti delle due società». L'uscita di Trenitalia e Cotral da Metrebus, infatti, secondo il presidente dell'organizzazione dei consumatori, Carlo Rienzi, «produrrà danni immensi per i cittadini sotto più punti di vista. Ci sarà un aggravio di costi per milioni di euro all'anno a carico dei passeggeri, costretti ad acquistare un nuovo biglietto per utilizzare treni e bus finora compresi nel titolo di viaggio Metrebus, e disagi a non finire per i pendolari». Scende in campo anche Legambiente.

«Si intervenga subito per salvare viaggiatori, pendolari e sistema Metrebus, grande conquista del mondo ambientalista a metà anni Novanta - sottolinea Roberto Scacchi, presidente di Legambiente Lazio - Se l'uscita delle due aziende venisse confermata i viaggiatori del Lazio si ritroverebbero a dover acquistare 2 o 3 biglietti (o abbonamenti) per viaggiare ogni giorno. Nel Lazio ci sono 540.000 pendolari che ogni giorno devo sopportare ritardi, soppressioni delle corse, caldo e freddo solo per avere la possibilità di andare a lavorare e non è accettabile che vengano ora colpiti da un ulteriore aumento dei prezzi».

Il ministero dei Trasporti: «Confronto immediato»

Dopo Trenitalia, anche l'azienda regionale dei trasporti si tira fuori: Atac ci deve 120 milioni, da gennaio siamo out.

Per i pendolari è prevista una stangata in base ai chilometri: dal biglietto giornaliero all'abbonamento, saranno solo rincari.

L'INTERVENTO

Per disinnescare la crisi di Metrebus scende in campo il governo. Dopo l'addio di Trenitalia al biglietto integrato e l'ultimatum di Cotral, il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ieri ha annunciato che l'esecutivo interverrà per cercare di tenere in vita il circuito unificato del Tpl di Roma e provincia. «Non dobbiamo creare disagi agli utenti per problemi di relazione» fra i diversi operatori, ha detto Delrio.

IL VERTICE

Ecco perché nei prossimi giorni il ministero di via Giorgione aprirà un tavolo di confronto attorno al quale dovranno cercare un compromesso le tre aziende che fanno parte del sistema. Quindi Trenitalia, Cotral e soprattutto Atac, che gestisce materialmente la "cassa" del biglietto unico e che però è accusata di non redistribuire equamente gli introiti con gli altri due partner. Per questo domenica Trenitalia ha fatto sapere di avere avviato le procedure per la disdetta del contratto con decorrenza dal 1 gennaio 2016. Atac, ha spiegato l'ad del gruppo che fa capo alle Ferrovie, Vincenzo Soprano, ha 49,5 milioni di euro di debito nei confronti di Trenitalia, che ha intrapreso la via giudiziaria per recuperarli. Di più: l'azienda comunale finora è l'unica a poter emettere gli abbonamenti (disponibili solo con ricarica su smart card) e a gestire in esclusiva il sistema di bigliettazione elettronica, senza concedere agli altri partner la possibilità di verificare i titoli di viaggio. Anche Cotral è pronta a uscire dal sistema, sempre a partire dal 1 gennaio del prossimo anno, avendo accumulato, nei confronti della partecipata del Comune, un debito di oltre 120 milioni di euro. Per questo si è reso necessario l'intervento del governo.

Si sta muovendo anche la Regione, che ieri ha difeso l'importanza del sistema su cui però pesano «alcune criticità, come la rete di vendita e la distribuzione dei ricavi» sotto la responsabilità di Atac. La Regione ha già avanzato proposte «per rivedere la gestione del sistema tramite la futura agenzia regionale della Mobilità e promuoverà ulteriori riunioni, anche in sede tecnica, per la definizione di un percorso condiviso».

Anche il Campidoglio - sempre più distante dagli attuali vertici di Atac, già sfiduciati - è in campo. Con le dimissioni in scadenza tra una settimana, il raggio d'azione del sindaco Marino è molto limitato. Il primo cittadino però ieri è voluto intervenire, convinto che «il mantenimento di un servizio di trasporti integrato per i cittadini romani, e per quanti raggiungono la città per lavorare, è un obiettivo da confermare». Secondo Marino «il consorzio Metrebus deve perciò continuare ad esistere, anche se vanno ripensati gli equilibri economico-gestionali interni. Il Campidoglio, attraverso Atac, l'azienda che più di tutte gestisce e trasporta la grande maggioranza degli utenti, farà tutta la sua parte».