

Treni vecchi e pullman affollati al collasso i trasporti regionali Fs e Regione si rimpallano le responsabilità. Il Cotral che gestisce le "corriere" ha il bilancio in rosso e non garantisce gli spostamenti

TRENI fatiscenti, vagoni affollati, lunghe attese alla stazione: questa volta un responsabile c'è. È la Regione Lazio che ha accumulato nei confronti delle Ferrovie dello Stato un debito di 230 milioni di euro. Dietro la via crucis quotidiana di centinaia di migliaia di pendolari costretti a convivere con l'abitudine ai ritardi, l'incubo dei guasti, la decadenza dei mezzi, c'è il sistema dei trasporti regionali su rotaia che si regge su un contratto di servizio siglato tra la Regione e le Ferrovie. Il contratto prevede un pagamento di 220 milioni di euro l'anno da parte dell'ente mentre la parte rimanente, necessaria per coprire i costi (circa 110 milioni), viene raccolta da Ferrovie con la vendita dei biglietti. Gli aspetti decisionali, soprattutto quelli legati alla qualità del servizio, restano comunque ad appannaggio della Regione. «Quanti treni mettere a disposizione e su quali tratte metterli - racconta un dirigente di Ferrovie dello Stato - è una scelta che dipende esclusivamente dalla Regione. Attualmente i pendolari che prendono la linea Roma-Cassino-Frosinone sono arrabbiatissimi perché i treni non sono sufficienti». L'imperativo è risparmiare, spesso sulle spalle dei cittadini, e ridurre al minimo il costo del trasporto. Comparando tratte di uguale lunghezza, si scopre così che la Regione Lazio versa per il trasporto pubblico meno di altre regioni italiane, e molto meno rispetto alla media europea. Per i 62 chilometri della Roma-Latina, ad esempio, il contributo pubblico pagato dalla Regione all'ente ferroviario è di 3,6 euro, contro i 5,6 pagati dalla regione Emilia alle Fs per la tratta Bologna-Reggio, gli 11,5 corrisposti dall'amministrazione locale alla SnCF per la francese Colmar-Strasburgo, e poi i 13,5 della tedesca Duisburg-Colonia e i 20,9 dell'inglese Manchester-Sheffield. Insomma, rispetto ai benchmark europei, i treni laziali sono i meno costosi, per l'ente pubblico che li deve gestire, intendiamoci, non per i passeggeri. Addirittura - secondo quanto riportato dal presidente di Unindustria Maurizio Stirpe - il loro costo per la Regione sarebbe dieci volte inferiore rispetto a quanto pagato dalla Baviera, da sempre un punto di riferimento per la governatrice Polverini che, proprio dal palco dell'ultima assemblea di Unindustria tenuta nel maggio scorso al gran teatro di Saxa Rubra, annunciò: «Il nostro obiettivo è far diventare il Lazio come la Baviera». Un'aspettativa oggi naufragata anche nell'inefficienza dei servizi pubblici come il trasporto su rotaia che paradossalmente viene pagato dalla Regione meno di quanto fa per gli autobus. Anche l'azienda degli autobus, la Cotral spa, che collega tutti i comuni laziali ed è controllata al 99% dalla Regione, ha i suoi problemi. A dispetto di un opulento consiglio di amministrazione che costa ogni anno 344 mila euro, l'azienda ha chiuso il 2011 con una perdita di bilancio di 27,6 milioni di euro, registrando addirittura un patrimonio netto negativo per 16,6 milioni di euro. Del resto, in un solo anno, i ricavi dalle vendite dei biglietti ottenuti dall'azienda regionale del trasporto su gomma sono calati dell'11,7%, mentre alcuni costi, tra cui le commissioni pagate su operazioni finanziarie come il factoring (695,1%), sono cresciuti esponenzialmente. Completando la scacchiera del trasporto pubblico regionale, molto critico è anche il rapporto tra la Regione e l'Atac, che all'ente della Pisana fornisce alcuni servizi di trasporto locale per un contratto annuale di 305 milioni di euro. Anche in questo caso le lamentele sono frequenti come quando, dopo che il 23 luglio scorso la Roma-Lido si fermò per due gocce di pioggia, l'azienda dei trasporti emise un duro comunicato nel quale addossava le responsabilità di treni vecchie infrastrutture fatiscenti ai mancati pagamenti da parte della Regione. E infatti, scorrendo il bilancio di Atac, si scopre che i debiti della Regione verso la società ammontano a circa 400 milioni di euro, ai quali andrebbero aggiunti altri 200 milioni che l'Atac pretende come adeguamenti del contratto di lavoro nazionale dei dipendenti. Soldi che - ha ribadito più volte Renata Polverini - l'Atac non vedrà mai. Un ultimatum al quale l'azienda romana dei trasporti a risposto il 17 aprile scorso citando in giudizio la Regione Lazio.