

Tram, parcheggi e Ztl a pagamento ecco il piano per incassare 30 milioni

Le linee guida per l'Amat nei prossimi quattro anni Stangata sulle zone blu

Abbonamenti alle nuove linee, lotta all'evasione e avvio del bike sharing

FRANCESCO PATANE
SARA SCARAFIA

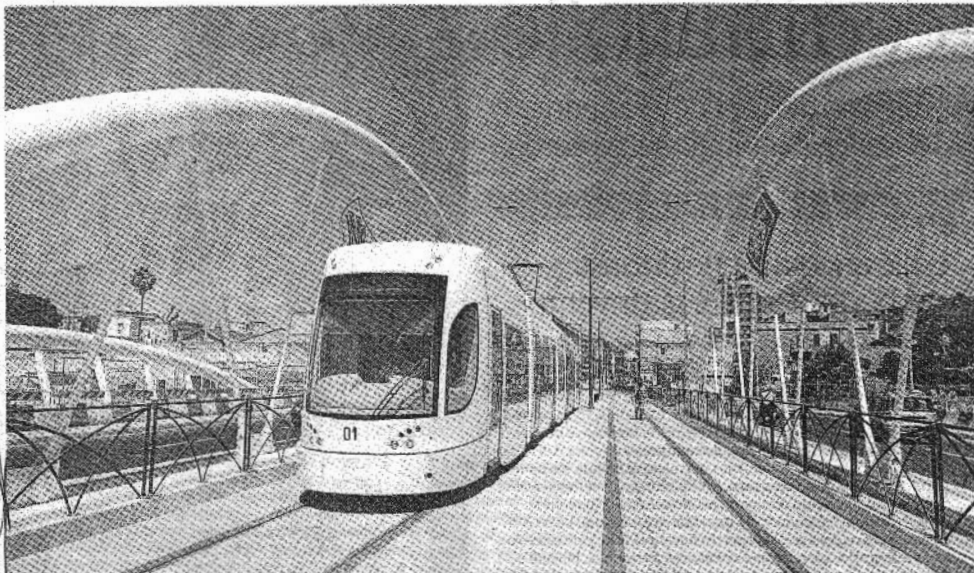
Attese sotto le pensiline che arrivano a punte di 70 minuti. Una media di 50 bus al giorno fermi per avarie. Una rete di trasporto pubblico che arranca faticosamente in mezzo alla giungla del traffico. La Caporetto dell'Amat la mette nero su bianco la stessa azienda nel piano industriale 2015-2019 appena approvato dalla giunta comunale, assieme ai budget per il prossimo quadriennio di tutte le ex municipalizzate. Un piano che nel caso dell'Amat, punta a risollevarsi i conti dell'azienda attraverso l'avvio del tram e soprattutto grazie al nuovo "salasso" di Ztl e zone blu. Una cosa è certa, i conti dell'azienda negli ultimi anni sono crollati: basta guardare i dati sui ricavi da traffico viaggiatori, precipitati dai 13,5 milioni di euro del 2012 agli 11,1 del 2014. Ma come intende l'Amat aumentare gli incassi?

IL RITORNO DELLA ZTL

La speranza si chiama Zona a traffico limitato (Ztl). Nel piano industriale appena approvato dal Comune l'Amat prevede di

Proseguono le proteste per i disservizi: alle fermate attese che a volte superano l'ora

incassare 30 milioni di euro dalla riattivazione delle limitazioni di accesso alle auto inquinanti in centro: dalla stazione centrale a piazza Croci l'azienda stima circoleranno circa 320 mila vetture Euro 3. La stessa Amat stima che 250 mila di queste saranno disposte a pagare il pass per circolare nella Ztl. Un tagliando costosissimo: 120 euro all'anno. Tutt'altra storia rispetto ai 15 euro che Palazzo delle Aquile fe-



ce pagare nel 2008 ai cittadini che decisero di acquistare il permesso per la Ztl rimasta in funzione solo due settimane.

ZONE BLU PIÙ SALATE

L'altra fonte di ricavi è la gestione delle zone blu. Il presidente Antonio Cristina alla guida di un Cda scaduto e in attesa di un rinnovo che dovrebbe arrivare a giorni, punta sugli introiti degli stalli a pagamento. Da tempo

l'Amat chiede che la tariffa oraria venga uniformata per tutta la città. Cristina conta di portare gli incassi dei circa 5 mila stalli a pagamento dai 2,6 milioni di euro del 2014 a 3,3 milioni nel 2016. Per farlo, considerato che il numero dei posti non aumenterà (anzi il Comune ha promesso una redistribuzione delle aree di sosta con più stalli liberi), l'azienda ha deciso non solo di uniformare la tariffa ad un eu-

ro, ma anche di utilizzare il modello Apcoa. In sostanza l'Amat ha intenzione di creare gli stalli di tipo B, cioè a pagamento per tutti, residenti compresi.

LA SPERANZA TRAM

Ma la novità più rilevante per l'azienda di trasporto è l'entrata in servizio del tram che a regime fra il 2017 e il 2019 dovrebbe portare nelle casse dell'azienda da 4,5 a 5,5 milioni di euro.

Come? Trasportando 11 milioni di passeggeri all'anno, che pagheranno un biglietto da un euro e 40 centesimi, oppure un abbonamento mensile di circa 30 euro. Agli incassi del tram si sommano quelli di bike e car sharing: la previsione nel 2016 è di guadagnare 2,6 milioni. A rinvigorire i conti, almeno secondo il piano industriale, ci penseranno anche la gestione di nuovi parcheggi (1,7 milioni), la lotta all'evasione che dovrebbe miracolosamente far salire gli incassi dagli appena 400 euro a circa 250 mila euro.

E ancora una ristrutturazione del servizio di rimozione forzata (700 mila euro), una riorganizzazione della vendita degli spazi pubblicitari sulle pensiline e all'esterno dei bus (900 mila euro) e infine una politica di marketing più aggressiva per la vendita di biglietti e abbonamenti, con la previsione di 14,4 milioni di vendite nel 2018. Ma per farlo serve un servizio più efficiente ed è per questo che Amat ipotizza di ridurre le linee dalle attuali 90 a 52. Ma senza il contratto perfino il tram rischia di restare inutilizzabile.