

Matrimonio sui trasporti contro il caro biglietti



FILIPPO AZIMONTI

L'UNICA certezza è che dal 1° settembre viaggiare costa un po' di più. Per alcune categorie, molto di più: gli under 26 (+16% l'abbonamento annuale, +17,6% il mensile) e gli anziani con redditi superiori ai 16mila euro che per abbonarsi devono sborsare 200 o 300 euro se con Isee superiore ai 20mila euro. È certamente vero che (con Roma) Milano resta la città italiana che pretende meno per gli abbonamenti al trasporto pubblico.

Come è anche vero che grazie agli interventi sulla mobilità sostenibile (bike e car-sharing), investimenti per il rinnovo dei mezzi e l'apertura (parziale) di una nuova linea metropolitana l'offerta di trasporto è migliorata. Ma è altrettanto vero che la situazione non sembra affatto stabilizzata e potrebbe portare a nuovi "ritocchi" tariffari ad alimentare un malumore sempre più diffuso nei confronti dell'amministrazione. Lo si legge a chiare lettere nella relazione di Bilancio: «Le

previsioni del triennio 2013-2015 comprendono gli effetti di una manovra tariffaria sui biglietti da approvare dal 1° settembre 2014», ha annotato l'assessore Francesca Balzani. Da mesi si parla di un biglietto da 1,70 euro (+13,3%), che Giuliano Pisapia ha recentemente esorcizzato: «Se il governo manterrà i propri impegni, non sarà necessario alcun aumento». Non esattamente una rassicurazione se solo si considera che nel 2010 il contratto di servizio con Atm costava 600 milioni e i contributi contavano per 300 milioni.

SEGUE A PAGINA II

Il matrimonio tra Atm e Trenord può evitare l'aumento del biglietto

Le idee

FILIPPO AZIMONTI

(segue dalla prima di Milano)

OGGI che i costi del trasporto pubblico sono aumentati a 700 milioni i contributi sono scesi a 285 milioni. A detta dell'assessore ai Trasporti Pierfrancesco Maran «Milano è l'unica città d'Italia a tenere in piedi il trasporto pubblico con il

42% di contributi statali». Non basta, perché i costi sono comunque destinati ad aumentare: grazie al project financing cui le amministrazioni di centrodestra si sono affidate per la costruzione delle nuove linee del metrò, già oggi la Lilla costa 39 milioni che diventeranno 100 all'anno nel 2015, quando si potranno percorrere tutti i suoi 13 km riconoscendo al consorzio d'impresе che l'ha costruita e alle banche che l'hanno finanziata un "canone" che durerà fino al 2040. Soldi che non usciranno però dalle casse Atm, ma direttamente da quelle del Comune perché di quel "canone" Atm incasserà solo una piccola parte (9 milioni oggi, 11 in futuro).

La relativa solidità dell'Azienda di trasporto (che ha appena sotto-

scritto un mutuo da 220 milioni con la Bei per comprare nuovi treni, mentre si appresta a "cedere" al Comune 55 milioni di dividendi straordinari per ripianare il Bilancio), non significa però che il "buco" nel sistema dei trasporti non esista e che, difficilmente, sarà ripianabile con i soli contributi di Stato e Regione. Né con la più volte minacciata revisione del contratto di servizio, un'ipotesi di fronte alla quale Atm è pronta a rilanciare per portare, nel 2015, a 1,5 milioni al giorno il numero dei passeggeri del metrò dall'attuale 1 milione mettendo sul piatto 524 milioni di investimenti. Ma anche questo non basterebbe ad arrestare la spirale ascendente dei costi.

Al momento, l'unica alternati-

va sembra essere la fusione tra Atm e Trenord, una prospettiva coltivata sia dal sindaco Pisapia sia dal presidente Roberto Maroni all'insegna di una gestione semplificata e una riduzione dei costi. I sindacati, in prima battuta, si sono detti favorevoli. L'integrazione dei trasporti regionali è una promessa mai mantenuta dalle ultime amministrazioni, ma questa potrebbe essere l'occasione per dare dimensione almeno metropolitana alla rete. Ma i tempi sembrano lunghi, gli interrogativi sulla governance, nelle inevitabili interferenze della politica, tutti aperti, così come quelli sull'effettiva economicità della gestione. Aumentare le tariffe sarebbe la soluzione più semplice, ma proprio per questo andrebbe evitata.