

**Atm, il Comune studia gli aumenti il biglietto costerà 1,20 o 1,50 euro. Per arginare i tagli decisi a Roma servono 40 milioni di euro.**

Aumento fino al 50 per cento del prezzo del biglietto di bus, tram e metrò, ma anche della durata, sconti sugli abbonamenti e sulle tariffe extraurbane, mezzi pubblici gratis agli over sessantacinquenni meno abbienti, potenziamento delle corsie preferenziali e del servizio di bike sharing e rinnovo parziale del parco mezzi. Questo, in sintesi, il piano per Atm allo studio dell'assessorato al Traffico, guidato da Pierfrancesco Maran. La decisione dovrebbe arrivare entro l'estate. Le ipotesi allo studio prevedono un rincaro da un euro a 1,20, oppure a 1,50 o addirittura due euro, ma non più per soli 75 minuti, ma per 120 minuti di validità o più ancora.

Guerra ai furbetti della 90-91 Treni vecchi, allarme guasti in metrò

Quello dell'aumento del biglietto è un passaggio quasi obbligato visto che la giunta dell'ex sindaco Letizia Moratti, dopo dieci anni di tariffe invariate, aveva già rinviato, per motivi elettorali, un pacchetto già pronto che prevedeva l'aumento del costo di una corsa da 1 a 1,40 euro, ma solo con l'obiettivo dichiarato di sopperire ai tagli del governo, alle spese straordinarie per l'emergenza Seveso. Negli ultimi due anni dell'amministrazione di centrodestra, il Comune aveva pescato dalle riserve di Atm i dividendi straordinari per far fronte alle sue spese. Del resto, l'ex sindaco Moratti aveva già messo in bilancio per quest'anno ben 19 milioni di entrate in più derivanti dai biglietti Atm rispetto al 2010.

Un'eredità pesante per la nuova giunta di centrosinistra, che, stando alle analisi dei tecnici dell'assessorato al Traffico, ha davanti due strade. Quella dell'aumento del biglietto di soli 20 centesimi (da 1 euro a 1,20) che però consentirebbe solo di coprire i tagli della Regione al trasporto pubblico lasciando il servizio così com'è. O un aumento certamente più pesante (da 1 euro a 1,50 o 2 euro per una corsa) che consentirebbe di varare un piano di investimenti reale dopo anni di promesse. Solo l'esenzione per circa metà dei milanesi over 65 (quelli che percepiscono un reddito medio) costerebbe circa nove milioni di euro. Per non parlare del rinnovo del parco treni e bus, della manutenzione della rete tranviaria e metropolitana ormai vecchia, della priorità alle corsie preferenziali, il trasporto notturno, i semafori intelligenti, lo sviluppo del bike sharing. Tutti progetti annunciati da anni, ma che costerebbero almeno circa 40 milioni di euro. Senza i quali, in pratica, non sarebbe possibile fare alcun investimento.

La scelta definitiva spetterà naturalmente alla politica, e Pisapia una decisione ancora non l'ha presa. Ma il rapporto che i tecnici di piazza Beccaria hanno preparato per l'assessore Maran sembra lasciare poche alternative. Resta da sciogliere anche il nodo di come la nuova amministrazione possa affidare un progetto così ambizioso a un management della municipalizzata dei trasporti che è stato nominato dalla passata giunta guidata dal centrodestra. L'ultimo segnale di sfiducia è stata la decisione dell'assessore Maran di affidare da ora in poi non più ad Atm, ma all'Amat, l'Agenzia della mobilità del Comune, l'incarico di controllare la puntualità dei mezzi di superficie.

La scelta di sostituire eventualmente i vertici della municipalizzata dei trasporti, però, spetterà esclusivamente al sindaco Giuliano Pisapia, titolare della delega sulle municipalizzate. Lo schema del nuovo sistema tariffario allo studio prevederebbe che gli aumenti incidano molto meno sugli abbonamenti. Inoltre, potrebbe essere ridotto il differenziale tra il costo del servizio urbano e quello extraurbano. Un passo nello spirito del percorso verso la futura grande Milano. Esattamente il contrario del progetto della

Moratti, che attraverso l'utilizzo della tessera elettronica avrebbe penalizzato maggiormente i non residenti. La maggior parte degli aumenti, infatti, si sarebbe abbattuta su questi ultimi e sui passeggeri milanesi che, non utilizzando spesso i mezzi pubblici, non si sarebbero dotati della card. Gli altri, in compenso, avrebbero potuto continuare a usare la rete Atm pagando solo 20 centesimi in più.

