

Biglietti Atm più cari se migliora il servizio

L'AUMENTO del biglietto era scontato, bastava guardare i bilanci Atm dopo i "prelievi forzosi" imposti dalle manovre di Letizia Moratti e dei suoi assessori e metterli a confronto con gli investimenti che si impongono per la gestione del servizio. Previsti erano anche i tagli ai finanziamenti al trasporto pubblico, che hanno già costretto la Regione Lombardia ad alzare del 20 per cento le tariffe dei treni. La domanda dunque non è se o quando aumenterà il prezzo del biglietto di tram, autobus e metropolitane. Aumenterà. Inevitabilmente, presto. Forse dunque sarebbe meglio occuparsi del "come": lo suggeriscono anche i lettori del sito milano.repubblica.it. Perché il "come" sfugge alle dure leggi dell'economia e mette in campo la politica e ne misura le idee capaci di incidere sul futuro della città. Si pensa di privilegiare il trasporto dei pendolari? E allora bisognerà pensare ai parcheggi d'interscambio, a tariffe d'area variamente integrate fra ferro e gomma, a collegamenti tra i Comuni dell'hinterland che non costringano ad attraversamenti del centro. Si pensa agli studenti? Bisognerà analizzarne l'utenza, che è diversa tra universitari e medi e che può ben integrarsi con il bike sharing. SI PENSA di favorire gli anziani? Allora bisognerà progressivamente liberarsi delle vetture Carrelli che restano una sfida anche per i passeggeri più atletici. Si pensa di potenziare i servizi notturni? E allora sarà il caso di ripensare ai Radiobus. Si vuole rinnovare il parco dei mezzi circolanti? Sarà il caso di ricostruire come si sia arrivati a cannibalizzare i mezzi per carenza di pezzi di ricambio o, forse, per accudire una flotta arlecchino fatta di troppi modelli e troppi fornitori. Sono solo alcune delle opzioni possibili, ma è questo il momento di metterle tutte in campo. Una premessa è però necessaria. Il meccanismo della manovra del governo che prevede incentivi e disincentivi per la privatizzazione delle ex municipalizzate in un contesto di prevedibile ulteriore riduzione dei finanziamenti, mette a rischio gli stessi investimenti se non si ponesse il massimo impegno nel consolidamento della struttura industriale e finanziaria dell'Atm che la precedente gestione non ha certo rafforzato. Questo diventa un obiettivo strategico. Sul quale, naturalmente, resta molto da dire nell'ipotesi che all'aumento delle tariffe debba necessariamente corrispondere un miglioramento del servizio effettivamente misurabile e non rinviato negli anni fino all'inaugurazione delle nuove linee metropolitane. Atm dovrebbe già sapere cosa pensano i suoi passeggeri grazie a un'indagine sulla qualità del servizio i cui risultati, per quanto a più riprese sollecitati, sono stati sempre tenuti riservati. Incrociati con quelli di un'analoga verifica attualmente in corso (opportunamente affidata dal Comune a una società indipendente) potrebbe fornire le informazioni di base per articolare un'offerta che valga letteralmente il prezzo del biglietto. Coinvolgendo davvero l'utenza si potrebbero individuare punti critici la cui soluzione permetterebbe di organizzare meglio il servizio: che dire delle molte, troppe tratte duplicate sulle diverse linee, delle corsie riservate che tali non sono per incuria o scarsa vigilanza, dei controlli da rinforzare per linee e orari, di percorsi che sembrano disegnati come la celebre curva Fanfani che dirottò l'Autosole verso Arezzo? Piccoli problemi che i passeggeri forse conoscono meglio di chi gestisce il servizio. Che, non va dimenticato, è concesso dal Comune sulla base del rispetto di parametri qualitativi e quantitativi che sarebbe ora di conoscere e verificare nel dettaglio. L'aumento delle tariffe può essere dunque l'occasione per avviare l'operazione trasparenza troppo a lungo rinviata.