

L'allarme

# Il superEcopass farà collassare l'Atm

*Dopo la retromarcia sul blocco del traffico, si fa largo l'incubo del crac con la congestion charge*

FRANCO NICOLETTI

■ ■ ■ La domanda serpeggia in Comune con insistenza da venerdì sera, quando la giunta ha innestato la retromarcia sulla chiusura totale del centro. «I mezzi pubblici resisteranno all'impatto della congestion charge?». Il dubbio ha preso le sembianze di un incubo dopo l'appello lanciato dal presidente Atm a Palazzo Marino nei giorni scorsi. L'invocazione: i mezzi viaggiano al limite della capienza, non possiamo resistere al blocco della cerchia dei Bastioni. Dietrofront, stop, addio al piatto forte della «fase due» del piano contro le polveri sottili. Ma se non si riescono a travasare sulla rete di trasporto pubblico 56mila persone nei giorni dell'emergenza, cosa succederà quando il divieto

d'accesso sarà perenne? La nuova tassa d'ingresso da 5 euro al giorno punta a tagliare il 30% dei veicoli in ingresso nel centro. Questo vuol dire almeno 40-50 mila passeggeri in più su tram e metrò ogni mattina nelle ore di punta.

Il punto più critico è lo stato di sofferenza della linea 1: il nuovo sistema di segnalamento entrerà in funzione a settembre, e oggi la frequenza delle corse non può scendere sotto i 120 secondi. Visto che non sono previsti investimenti a breve termine sui convogli, non resta che calibrare il numero dei treni sulle tre linee per rispondere alla maggiore domanda di trasporto pubblico. In superficie c'è qualche margine, ma sottoterra il sentiero è stretto, strettissimo. Se n'è accorta anche Legambiente, che ieri con il presidente

lombardo Damiano Di Simine ha girato il coltello nella piaga del trasporto pubblico milanese: «Il fallimento del blocco del traffico ad una cosa è servito, cioè a rendere chiaro a tutti che a Milano e in Lombardia subiamo un gravissimo ritardo nella dotazione di servizi per la mobilità collettiva. Non è accettabile che la maggiore metropoli del sud Europa sia costretta a scongiurare l'ipotesi di un aumento degli utenti del trasporto collettivo, perchè non sarebbe in grado di farvi fronte». Dietro alle tabelle e alle stime, si gioca anche la partita dei finanziamenti. Il Comune ha colto con una certa sorpresa gli allarmi degli ultimi giorni, anche perché - si ripete dall'assessorato al Traffico - «l'impatto della chiusura del centro sarebbe stato paragonabile a quello dell'Artigianato

in Fiera, perfettamente assorbibile». Se pensiamo ad una rete da 1,8 milioni di passeggeri, si tratterebbe del 3% di traffico in più. Tutto sembra ruotare all'incognita dei fondi. L'anno prossimo, in base alle nuove stazioni di M3 e M2, Atm dovrebbe incassare 650 milioni di euro: la spending review voluta dall'assessore al Bilancio Bruno Tabacchi, però, potrebbe portare a un taglio dei fondi di 30-40 milioni. In pratica, l'azienda dei trasporti potrebbe essere chiamata a garantire più corse e più servizi, incassando più o meno gli stessi fondi. Al potenziamento dei mezzi in contemporanea con l'avvio dell'Area C, in linea teorica, dovrebbe corrispondere un nuovo investimento di Palazzo Marino. Ma con i chiari di luna del bilancio, si tratta di una mossa alquanto complicata.

**ASSALTO AL TRENO**

La rete Atm già oggi fa registrare livelli di congestione preoccupanti nelle ore di punta. Secondo i tecnici dell'azienda, con l'attivazione del nuovo Ecopass si rischia di mandare in tilt le metropolitane. *Fotogramma*

**L'ALLARME**

## Il Super Ecopass farà collassare Atm

Dopo il rinvio del blocco del traffico, sale l'allarme per l'introduzione della congestion charge: dal 16 gennaio 2012 la chiusura del centro potrebbe far collassare i mezzi pubblici.

NICOLETTI a pagina 42