

**TRASPORTI PUBBLICI** Incontro giovedì tra Trenord, comitati dei pendolari e Regione: il caso abbonamenti

# «Il "Solo treno" non li rimettiamo Ma i rimborsi saranno più snelli»



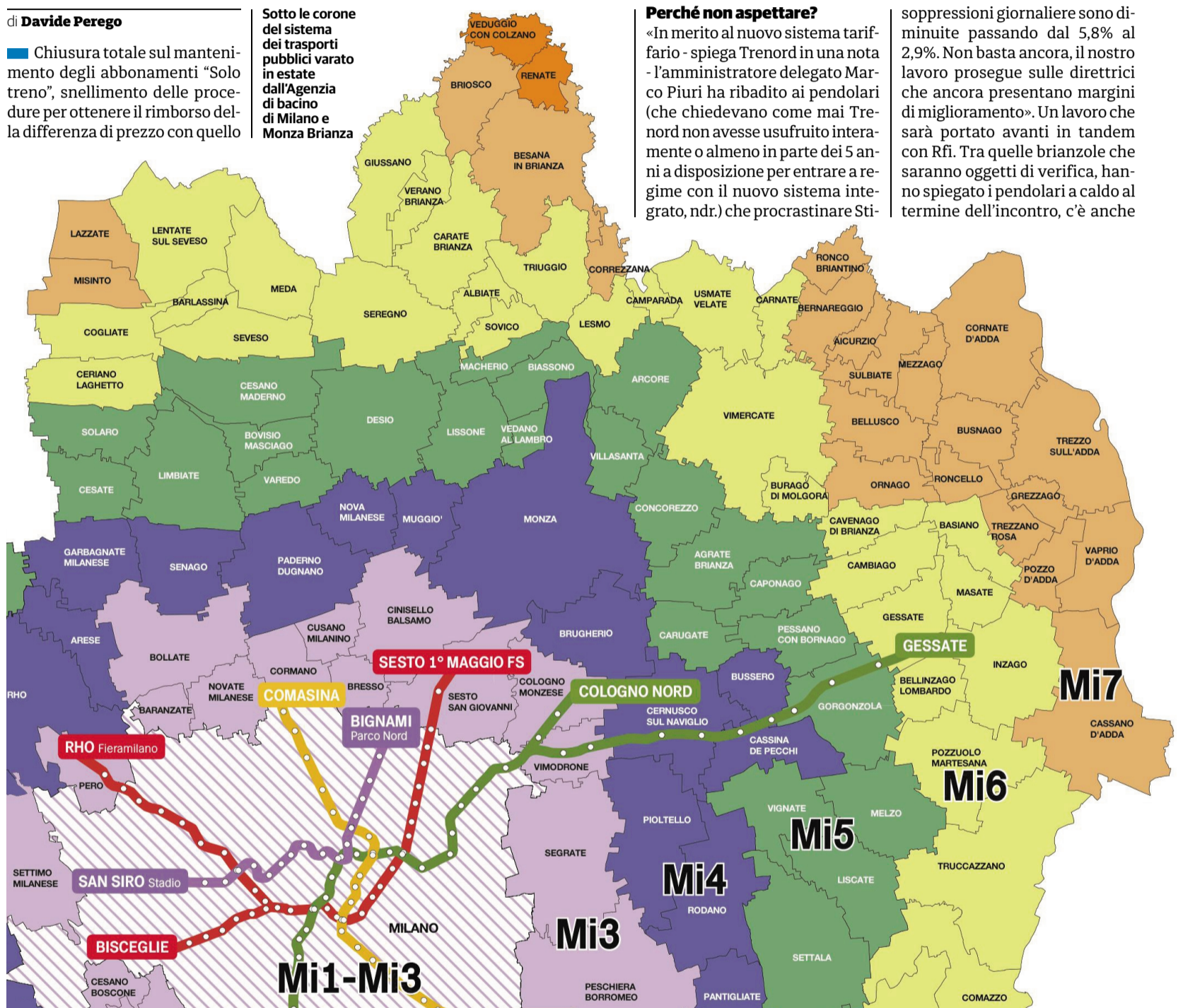
**LO STIBM  
CHE COS'È  
IL SISTEMA  
TARIFFARIO  
INTEGRATO**

Lo Stibm è il Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità che ha sostituito il Sistema Integrato Tariffario dell'Area Milanese (Sitam): lo ha definito l'Agenzia di bacino dei trasporti pubblici. Da ottobre l'integrazione non riguarda più solo autobus, tram e metropolitana ma anche i treni. Si estende a tutti i comuni che fanno parte della Città metropolitana di Milano e della Provincia di Monza e Brianza. Il Sistema - spiega il sito [nuovosistematariffario.atm.it](http://nuovosistematariffario.atm.it) - considera come centro di riferimento la città di Milano a partire dalla quale il territorio circostante è stato idealmente suddiviso in corone concentriche che rappresentano ciascuna una zona tariffaria come rappresentato sulla mappa. "I nuovi titoli di viaggio saranno validi su tutta la rete gestita da Atm e dagli altri operatori privati nonché sulle tratte della rete ferroviaria gestita da Trenord comprese nell'area del bacino Stibm".

di **Davide Perego**

■ Chiusura totale sul mantenimento degli abbonamenti "Solo treno", snellimento delle procedure per ottenere il rimborso della differenza di prezzo con quello

Sotto le corone del sistema dei trasporti pubblici varato in estate dall'Agenzia di bacino di Milano e Monza Brianza



**Perché non aspettare?**

«In merito al nuovo sistema tariffario - spiega Trenord in una nota - l'amministratore delegato Marco Piuri ha ribadito ai pendolari (che chiedevano come mai Trenord non avesse usufruito interamente o almeno in parte dei 5 anni a disposizione per entrare a regime con il nuovo sistema integrato, ndr.) che procrastinare Sti-

soppressioni giornaliere sono diminuite passando dal 5,8% al 2,9%. Non basta ancora, il nostro lavoro prosegue sulle direttrici che ancora presentano margini di miglioramento». Un lavoro che sarà portato avanti in tandem con Rfi. Tra quelle brianzole che saranno oggetti di verifica, hanno spiegato i pendolari a caldo al termine dell'incontro, c'è anche

integrato, al lavoro per garantire maggiore puntualità dopo un'estate di sofferenza, nuovi treni in arrivo. Sono i punti salienti usciti dal tavolo di confronto tra Regione Lombardia, Trenord e Comitati dei pendolari che si è tenuto giovedì.

## Il quiz dei rimborsi

Il punto di maggiore impatto riguarda la semplificazione delle procedure per la richiesta del rimborso per i clienti solo ferroviari. La compilazione sarà tutta on line sul sito Trenord. Inoltre, per predisporre la documentazione, saranno attivi i punti di assistenza situati presso le stazioni di Milano Cadorna e Milano Porta Garibaldi (My Link Point). Chi chiederà il rimborso dovrà caricare (già da mercoledì 16 ottobre) sul sito [trenord.it](http://trenord.it) non più certifi-

cati come previsto inizialmente (tra i quali la dichiarazione del datore di lavoro, ad esempio), bensì autodichiarazioni su residenza, luogo abituale di svolgimento della propria attività (lavoro, studio o altro) e la formale richiesta di accesso al contributo con l'impegno a non utilizzare l'abbonamento Stibm su sistemi di trasporto diversi da quello di Trenord.

Si dovrà poi specificare il proprio Iban per l'accredito e l'immagine di carta d'identità e tessera sanitaria/codice fiscale. Per quanto riguarda i tre abbonamenti consecutivi necessari per ottenere il rimborso, Trenord studierà una soluzione per eliminare dal conteggio i mesi di dicembre e agosto, quando la richiesta di mobilità diventa parziale per le ferie.

bm avrebbe solo spostato il problema di qualche anno, non evitando aumenti progressivi che la Regione avrebbe dovuto applicare per colmare il gap tra ferro e gomma che già costa - a parità di chilometri - il 30 per cento in più. Mantenere un doppio sistema sarebbe stato contro il principio stesso dell'integrazione e avrebbe significato applicare periodicamente un rincaro di tutte le tariffe su tutto il territorio regionale».

## I numeri del servizio

Durante l'incontro è stato inoltre fatto il punto sulla performance del sistema ferroviario regionale. «I dati - ha proseguito Piuri - mostrano un netto miglioramento: come si evince dal confronto tra il 2018 e il 2019 la puntualità è migliorata dal 75% all'81,8%. Le

la brianzolisima Lecco-Milano via Carnate (che ferma anche ad Arcore e Monza). Una delle linee che in settimana ha scontato più di tutte la serie incredibile di guasti a treni e infrastrutture che ha mandato ko per diverse ore, la mattina di martedì e la sera di mercoledì, la circolazione da e per Milano. Piuri ha infine confermato che da gennaio entreranno in servizio i primi dei 185 nuovi treni che rinnoveranno la flotta da inizio 2020 al 2023.

«I comitati dei pendolari concordano sul fatto che la fuga in avanti dell'Agenzia Tpl di Milano abbia generato storture al sistema e disagi cui oggi la Regione sta concretamente cercando di porre rimedio»: così l'assessore regionale alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, Claudia Maria Terzi. ■

■ Ancora oggi è facile incontrare, nelle stazioni, pendolari che ancora non hanno capito come funziona la nuova tariffazione integrata tra le Province di Milano e Monza. Una svolta epocale, un unico ticket o abbonamento per muoversi con qualsiasi mezzo pubblico nell'area più densamente popolata d'Italia.

Ma che, causa incomprensioni e ripicche politiche, è stata affrontata con una certa leggerezza (eufemismo) e scarsa comunicazione. Mandando in confusione gli utenti finali, spaesati davanti alla novità. In pochi punti, ecco un vademecum riepilogativo di cosa cambia:

1. Non si acquisti un mezzo, ma un nuovo tipo di mobilità.

2. non acquisti una tratta, ma il tuo viaggio.

3. Non acquisti tanti biglietti, ma un solo ticket.

**Quali sono i vantaggi per il sistema ferroviario?**

1. Nell'area Stibm i ragazzi fino a 14 anni viaggiano gratis (ora usufruiscono una riduzione del 50%). «Giggino ha 13 anni, abita a Cusano Milanino e va a Milano dai nonni due volte la settimana - spiega esemplifica Trenord -. Finora il suo abbonamento mensile integrato costava alla sua famiglia 58 euro. Da adesso è gratis. Alessia, 12 anni, abita a Pieve Emanuele, utilizza la S13 per andare Milano. Finora il suo abbonamento mensile integrato costava alla sua famiglia 53 euro. Da adesso è gratis anche per lei»

2. nell'area Stibm viene intro-



Da sinistra: il governatore Fontana, l'ad di Trenord Piuri, l'assessore regionale Terzi e il presidente di Fnm Andrea Gibelli

**I PUNTI CHIAVE DEL TICKET** Alcuni esempi diffusi dall'azienda di trasporto

## Che cosa cambia per i viaggiatori? Vademecum per capire tutte le novità

dotta la tariffa agevolata per giovani fino a 26 anni. «Arturo ha 21 anni, abita a Lissone e studia al Politecnico - esemplifica ancora Trenord -. Finora pagava 78 euro per il mensile integrato. Adesso ne pagherà 58 grazie alla nuova tariffa under 26.

3. Altra novità è l'abbona-



Chi ci guadagna e chi ci perde con la tariffazione integrata? Il nodo degli utenti che utilizzano soltanto il treno

mento "over 65" (finora il treno era scontato solo su corsa semplice). «Enea ha 65 anni appena compiuti - esemplifica ancora Trenord -. Abita a Besana Brianza. Il suo mensile integrato treno+metro oggi costa 90 euro. Ne pagherà 62. Lucia ha 68 anni, abita a Milano e raggiunge i nipoti a Seregno. Finora il suo abbonamento integrato costava 78 euro, adesso pagherà 58».

Per Trenord, dunque, al netto di qualche difficoltà iniziale, il nuovo Sistema tariffario attivo nel bacino di Milano città metropolitana e Monza/Brianza «funziona».

Il resto della Lombardia continuerà a funzionare come prima: titoli integrati (Ivol e Ivop) e solo ferroviari. Il sistema è fon-

dato sull'integrazione tariffaria, livellato e più conveniente per chi utilizza diverse modalità di trasporto. Nell'area Stibm i titoli integrati costano meno (anche molto meno) di quelli finora vigenti. Quindi la grande maggioranza delle persone che gravita su Milano ottiene grandi vantaggi».

**Chi ci perde?** I viaggiatori che acquistano titoli solo ferroviari, d'ora in poi dovranno avere un titolo Stibm (quindi uno dei nuovi titoli integrati). «In alcuni casi può verificarsi un aggravio di costi. Questo si verifica non perché aumentano le tariffe, ma perché viene introdotto un prodotto più evoluto e scompaiono i titoli "solo treno"» spiega Trenord.

**Spariscono i titoli ferroviari: perché?** Il nuovo sistema si fonda su logiche diverse e sulla mobilità a zone.

**Perché non s'è utilizzato il cuscinetto di cinque anni per la sopravvivenza dei titoli ferroviari?**

Il titolo solo-ferroviario sarebbe rimasto un prodotto avulso dal sistema. L'area Stibm è fondata sull'integrazione tra modalità. «Il valore del titolo solo-ferroviario sarebbe dovuto comun-

que crescere con un incremento progressivo nei cinque anni - spiega Trenord -. In un sistema integrato, il titolo monomodale solo-treno avrebbe penalizzato Trenord a causa di decisioni politiche assunte da altri».

**Si stanno studiando meccanismi di mitigazione per chi usa solo il treno?** Sì, ponendo alcune condizioni anche per assicurare controlli.

Proprio il tema dei pendolari rimasti orfani dell'abbonamento "solo treno" sarà al centro di un tavolo di confronto che avrà come protagonisti, oggi pomegione, Regione Lombardia con l'assessore ai Trasporti Claudia Terzi, Trenord e i rappresentanti dei comitati pendolari regionali. ■ **D. Per.**

**MM** Scartata l'ipotesi perché troppo costosa, ora gli amministratori ne hanno riparlato in Provincia

## Metro da Cologno a Vimercate I sindaci ci credono ancora

di **Monica Bonalumi**

■ C'è ancora qualche sindaco che crede nella possibilità di prolungare la metropolitana tradizionale da Cologno Nord a Vimercate.

L'ipotesi, che sembra esclusa dalla prima fase dello studio di fattibilità redatto dai tecnici di Mm, è emersa in un incontro tra gli amministratori locali svoltosi nei giorni scorsi in Provincia.

Da Milano progettisti e politici spingono verso la realizzazione di una metrotramvia che costerebbe 199 milioni a fronte degli oltre 900 necessari per allungare la linea 2, ma i primi cittadini vogliono fare un ultimo tentativo per cercare di capire se il loro antico sogno possa essere concretizzato: per questo si confronteranno ancora per qualche giorno prima di comunicare la loro decisione all'assessore milanese ai Trasporti Marco Granelli.

L'incontro con Granelli è stato sollecitato dal presidente brianzolo Luca Santambrogio: «La Provincia - afferma - appoggerà le decisioni dei sindaci e cercherà di portarle avanti con loro».

«I Comuni - spiega il vicepresidente di via Grigna Riccardo Borgo-

novo - vogliono capire come potrebbe essere disegnata la metropolitana, quali tratti potrebbero correre in superficie, quali in trincea e quali in galleria».

Gli investimenti necessari non sono indifferenti: anche per questo i primi cittadini di Agrate, Brugherio, Carugate, Concorezzo e Vimercate, dopo aver ricordato che il metrò è in grado di trasportare un maggior numero di passeggeri, chiederanno a Milano come saranno ripartite le quote tra gli enti. Se



«I Comuni vogliono capire come potrebbe essere disegnata la metropolitana, quali tratti potrebbero correre in superficie, quali in trincea e quali in galleria»

la scelta, invece, ricadrà come è probabile sulla metrotramvia cercheranno di comprendere quale sarà l'impatto ambientale del tracciato che non ricalcherà quello del tram che fino agli anni Ottanta ha collegato Vimercate a Milano. Lo studio degli esperti ipotizza la creazione di una linea di 12,5 chilometri con 11 fermate che dovrebbe attraversare alcune aree verdi.

Nei giorni scorsi sul futuro della linea 2 si sono confrontati anche gli esponenti del Partito democratico brianzolo, parlamentari compresi: «Noi - dichiara il consigliere regionale Gigi Ponti - siamo pronti a fornire agli amministratori comunali un supporto per approfondire la questione. Siamo convinti che il prolungamento non debba essere effettuato in due fasi» ovvero portando la metropolitana a Brugherio o ad Agrate per poi completare il servizio con i pullman che arrivano a Vimercate. Finora tutto conduce verso la metrotramvia «che - commenta - sarebbe un po' più flessibile rispetto ad altre soluzioni e avrebbe una velocità adeguata». «È, però, utile - conclude Ponti - che la decisione emerga da un ragionamento collettivo». ■



Gigi Ponti



Riccardo Borgonovo



Finora tutto conduce verso la metrotramvia «che - dice Ponti - sarebbe un po' più flessibile»



«Siamo pronti a fornire agli amministratori comunali un supporto per approfondire la questione»