



■ 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»