

Agenzia per il trasporto pubblico locale, i vantaggi del nuovo sistema tariffario

Il dibattito sull'aumento del biglietto Atm non tiene conto che il nuovo sistema riguarda 450 Comuni con 4,5 milioni di abitanti e non solo Milano ed è conveniente per tutti i pendolari, contribuendo alla sicurezza di chi ogni mattina si mette in viaggio e intervenendo sulla qualità dell'aria

Milano, 28- 01 - 2019. Di cosa si parla quando si affronta il tema della riforma del sistema tariffario del bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia? Non solo di un aumento del biglietto Atm su Milano: in gioco invece c'è la riforma del sistema del trasporto locale dell'area economicamente più rilevante d'Italia. Il nuovo sistema vuole offrire una risposta alle esigenze sociali, ai costi ambientali e ai bisogni di quanti ogni giorno fanno conto sul sistema dei trasporti pubblici.

L'Agenzia del trasporto pubblico locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia è stata istituita con la legge regionale n.6 del 2012 e interviene in un'area che comprende **438 comuni e una popolazione di oltre 4,5 milioni di abitanti**. Ad oggi su questo territorio sono attivi 20 contratti di servizio con 8 diverse aziende di trasporto pubblico a cui si aggiungono altri 23 servizi urbani per i comuni non capoluogo. Uno degli obiettivi assegnati all'Agenzia TPL è di realizzare un sistema di trasporto pubblico unitario per l'intero territorio come già avviene nelle più importanti città europee e la stessa riforma tariffaria di cui tanto si discute è stata già approvata nei suoi elementi fondamentali all'interno del Piano di Bacino. In realtà quello che ancora resta da definire è l'intesa necessaria per estenderne la validità ai servizi ferroviari. Il nuovo sistema però può già essere applicato ai soli servizi di trasporto pubblico locale su gomma e metropolitana.

la nuova tariffa è pensata in modo particolare per chi il trasporto pubblico lo usa sempre: **lavoratori pendolari e studenti in prima fila**. A questi vanno i vantaggi maggiori: miglior servizio a parità di costo a Milano e miglior servizio ad un costo minore nel resto del territorio. Tutto questo con attenzione particolare alle categorie più sensibili: i ragazzi delle scuole dell'obbligo che potranno finalmente viaggiare gratis (mentre oggi per non pagare devono essere accompagnati dalla mamma fino a 14 anni); gli anziani e i giovani fino a 26 anni godono di sensibili sconti; le famiglie con redditi bassi.

L'aumento del biglietto urbano milanese impatta su chi a **Milano** prende biglietti singoli in maniera estemporanea perché i mezzi pubblici li usa poco. **E' da loro che il sistema incassa 50 milioni di euro all'anno** che vengono integralmente reinvestiti in qualità, servizi, investimenti agevolazioni. Invece l'abbonamento mensile cresce solo del 10% e quello annuale resta invariato (con la possibilità di rateizzarlo).

La riforma, inoltre, offre vantaggi eccezionali al **resto del bacino** - si parla di circa 3 milioni di utenti pendolari - che le polemiche di questi giorni non ha considerato, ma che ha fatto sentire la voce attraverso 140 sindaci di diverso orientamento politico sollecitandone l'attuazione. Per questi sarà possibile scegliere liberamente se usare bus, ferrovia o entrambi con un unico biglietto (la regola in tutte le grandi città europee) o abbonamento, mentre oggi se ne devono acquistare 2 e a volte 3 con tariffe integrate nettamente inferiori a quelle attuali, in media oltre il 10% ma con punte di oltre il 30%.

Infine non esiste un pericolo concorrenza tra i servizi Tpl e quelli ferroviari perché per legge per almeno 5 anni la tariffazione ferroviaria resterà autonoma anche se i biglietti bus saranno validi anche sui treni, e gli abbonamenti ferroviari resteranno più convenienti di quelli TPL.