

L'Agenzia di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia <http://www.agenziatpl.it/agenzia/chi-siamo>

### **Le dimensioni del servizio di Trasporto Pubblico: l'offerta**

- 102 milioni di vetture\*km di servizio: autobus urbani e interurbani,
- 27 milioni di treni(tram)\*km: metropolitana e tram urbano e interurbano, pari a 71 milioni di vetture\*km convenzionali, tenendo conto della maggior capacità di questi mezzi;
- 20 contratti di servizio principali in essere, a cui se ne aggiungono 23 per i servizi urbani dei Comuni non capoluogo

### **Le dimensioni del servizio: spostamenti complessivi effettuati in un anno con il trasporto pubblico nel bacino di competenza**

Gli spostamenti in un anno con mezzi TPL (milioni spostamenti)

Tipo di titolo utilizzato	Area SITAM (1)	Lodi	Pavia	Totale bacino	%
Titoli Trenord esclusivamente ferroviari	89	3	5,5	97,5	15%
TrenoCittà	19			19	3%
Solo gomma extraurbana	30	4	4,5	38,5	6%
Gomma extraurbana + Urbano	58			58	9%
Titoli pienamente integrati	15	0,3	0,7	16	2%
Solo urbano	425	0,7	4,5	430,2	65%
<b>Totale riferibile ai servizi di competenza dell'Agenzia</b>	<b>547</b>	<b>5</b>	<b>9,7</b>	<b>561,7</b>	<b>85%</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>636</b>	<b>8</b>	<b>15,2</b>	<b>659,2</b>	<b>100%</b>

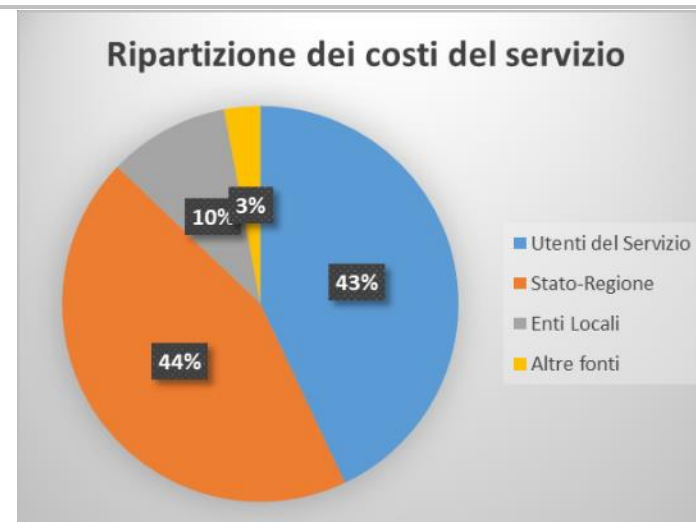
(1) Ambito comprendente la Città Metropolitana di Milano e la Provincia di Monza e della Brianza, più alcuni comuni contermini, nel quale è già attiva una prima integrazione tariffaria fra i servizi urbani e i servizi extraurbani su gomma.

Ambito di applicazione **STIBM: 85% dei viaggi/anno:**

- Per almeno 5 anni restano in vigore i titoli ferroviari: **nessun utente che usa solo il treno avrà rincari**
- Oggi **solo il 2% degli spostamenti è effettuato con titoli pienamente integrati**
- **Con STIBM, tutti i titoli sono completamente integrati ferro+gomma e urbano+interurbano**, vale a dire che consentono la libera circolazione su tutti i mezzi, indipendentemente dal tipo di servizio, dall'Ente competente e dal gestore della rete
- Nella prima fase attuativa, in assenza di un'intesa con Regione per l'integrazione del ferroviario, restano attivi i titoli TrenoCittà

**Quanto costa il sistema TPL di competenza dell’Agenzia? Chi paga?**

<b>Costo totale TPL di bacino</b>	<b>984,49</b>
Utenti del Servizio	423,07
Stato-Regione (1)	435,18
Enti Locali	97,41
Altre fonti	28,83



(1) circa un terzo dei quali con risorse regionali

- Ogni anno, per il solo effetto dell’adeguamento contrattuale dei corrispettivi, il costo pubblico del servizio aumenta di oltre 5 M€ (tasso di inflazione dell’1%);
- A fronte di ciò le risorse derivanti dal Fondo Nazionale dei Trasporti e dalla Regione, nonostante un importante contributo integrativo di quest’ultima, si sono ridotte progressivamente negli ultimi anni (ultimo taglio del 10% circa nel 2015);
- Soprattutto per effetto degli investimenti sulle nuove metropolitane, il servizio è aumentato nell’area milanese negli ultimi 5 anni di quasi 12 milioni di treni\*km/anno
- Nello stesso periodo, dove gli Enti Locali non sono stati in grado di coprire i costi con risorse proprie aggiuntive, il servizio è stato progressivamente ridotto di una quota corrispondente al taglio delle risorse di Stato e Regione.

**Lo STIBM è un passaggio essenziale per garantire la sostenibilità di lungo periodo del trasporto pubblico locale e per rilanciare il suo sviluppo.**

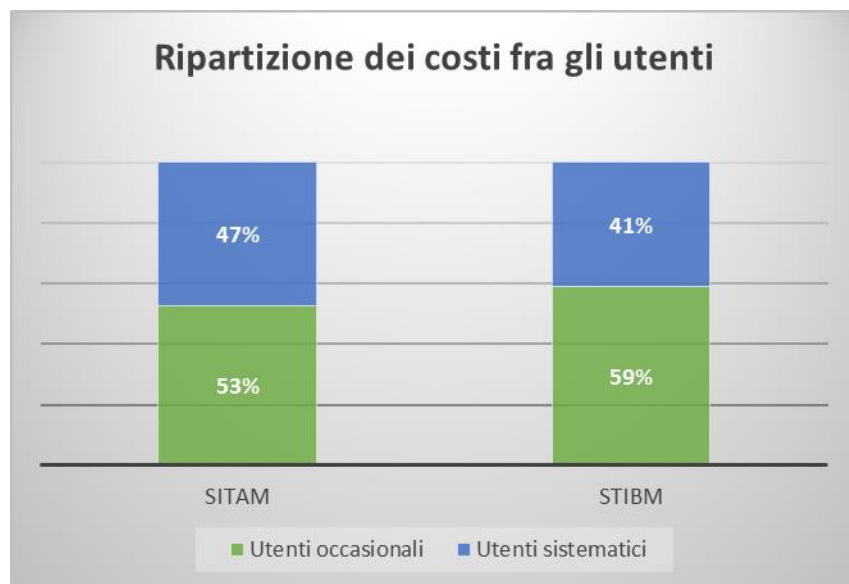
## Il nuovo Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità

---

Il nuovo **Programma dei servizi di bacino**, appena approvato dall'Agenzia <http://www.agenziatpl.it/servizi-tp/programma-dei-servizi-di-bacino> prevede, **grazie alla messa a gara dei servizi e al recupero di risorse reso possibile dal nuovo sistema tariffario integrato**, un'inversione di tendenza, con un **incremento fra il 17% e il 20% dell'offerta, concentrato soprattutto nelle aree attualmente con servizi più deboli.**

A questo link <http://www.agenziatpl.it/partecipazione/conferenza-locale-del-trasporto-pubblico> potete anche trovare la presentazione dello STIBM fatta nel corso della Conferenza Locale del Trasporto Pubblico, tenutasi lo scorso 9 ottobre 2018.

**Chi paga il servizio: come cambia con STIBM**



Con **STIBM** aumenta la quota di costo del servizio coperta dagli utenti occasionali (biglietti ordinari, giornalieri e settimanali):

- i nuovi ricavi del sistema sono interamente posti a carico degli utenti occasionali;
- **aumenta la convenienza degli abbonamenti**, soprattutto per i pendolari che hanno bisogno di utilizzare servizi sia interurbani che urbani;
- i titoli integrati rendono più economico l'uso dei mezzi pubblici e facilitano l'accesso ai servizi: l'obiettivo è di **attrarre nuovi utenti offrendo un miglior servizio**, fattore indispensabile per qualsiasi politica di **valorizzazione del territorio**, di **contenimento del traffico** e di **riduzione dell'inquinamento atmosferico**;
- i **maggiori introiti attesi, circa 50 M€/anno, sono interamente reinvestiti nel trasporto pubblico locale**: STIBM è necessario a garantire l'equilibrio del nuovo Programma dei Servizi di Bacino.

**Cos'è il Nuovo Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità (STIBM)**

Attualmente, con la sola eccezione dei abbonamenti IVOL (Io Viaggio Ovunque in Lombardia) e IVOP (Io Viaggio Ovunque in Provincia) e dei settimanali d'area in ambito SITAM, **non esistono titoli di viaggio completamente integrati**, vale a dire che consentono l'utilizzo di tutti i servizi disponibili: tutti i benchmark con le grandi aree urbane europee indicano questo fattore come il **principale elemento di ritardo del trasporto pubblico del nostro territorio**.

Chi si sposta con il trasporto pubblico deve scegliere fra i titoli ferroviari e i titoli del trasporto pubblico locale e, fra questi, fra gli interurbani e gli urbani: oltre al disagio per comprendere le tariffe e per acquisire i titoli da più soggetti, questo determina un **costo elevato per gli utenti che spesso porta a rinunciare al TPL, almeno per una parte dello spostamento**.

Con l'adozione dei nuovi **Sistemi Tariffari Integrati di Bacino (STIBM)**, la L.R. 6/2012 impone che tutti i titoli di viaggio siano pienamente integrati: **integrazione fra i diversi tipo di servizio - gomma+ferro, integrazione fra i diversi ambiti di competenza - urbano+interurbano**.

**Non si tratta di una scelta autonoma delle Agenzie ma di un obbligo di legge. Gli STIBM possono avviarsi in una prima fase comprendendo solo i servizi di competenza delle Agenzie** ma, a seguito di intesa con Regione Lombardia, **devono progressivamente includere anche tutto il servizio ferroviario**.

Gli utenti non saranno più vincolati da titoli di viaggio dipendenti dal mezzo utilizzato né, tanto meno, dal gestore del servizio.

*Una presentazione estesa dello STIB è contenuta nel capitolo 2.6 della Relazione generale del nuovo Programma dei servizi di Bacino, approvato dall'Assemblea dell'Agenzia in data 10/1/2019.*

*I documenti di Programma completi sono scaricabili al seguente link <http://www.agenziatpl.it/servizi-tpl/programma-dei-servizi-di-bacino>*

### **Chi ci perde e chi ci guadagna con lo STIBM**

La situazione di partenza: già oggi **i servizi su gomma e i servizi ferroviari regionali presentano tariffe abbastanza allineate** (anche se con incomprensibili variabilità locali) **per quanto riguarda i biglietti ordinari di corsa semplice.**

Gli abbonamenti ferroviari presentano invece valori mediamente inferiori del 20%-30% rispetto agli abbonamenti su gomma: **lo STIBM non introduce quindi questa distorsione ma la eredita e cerca di risolverla.**

In area SITAM, **i titoli cumulativi servizi interurbani su gomma+servizi urbani** (altrove non disponibili), **costano in media il 30% in più dei titoli solo interurbani.**

Lo **STIBM**, grazie a un nuovo azionamento e a una nuova struttura delle tariffe, proporzionale alla quantità di utilizzo del servizio e che privilegia i titoli destinati agli utenti sistematici (abbonamenti mensili e annuali) **cerca non solo di rendere più attrattivo il servizio, aumentando l'offerta a disposizione, ma anche di intervenire sul costo del servizio:**

- riduce i costi di chi oggi usa titoli cumulativi (in area SITAM più di due terzi degli utenti – tipicamente pendolari);
- mantiene sostanzialmente invariati i costi di chi usa solo servizi interamente extraurbani;
- mantiene sostanzialmente invariati i costi degli abbonamenti urbani;
- aumenta i costi esclusivamente degli utenti che oggi usano solo titoli extraurbani per recarsi nel Comune capoluogo e i costi degli utenti occasionali delle reti urbane.

L'introduzione dello STIBM non determina aggravio dei costi degli utenti che usano solo il servizio ferroviario perché **la Legge Regionale prevede che, per 5 anni, accanto ai nuovi titoli integrati restino in vigore gli attuali titoli esclusivamente ferroviari.** Conseguentemente, non appena conseguita l'intesa con Regione Lombardia per l'integrazione nello STIBM anche dei servizi ferroviari:

- **chi oggi usa un titolo cumulativo TrenoCittà potrà utilizzare i nuovi titoli integrati con un risparmio medio del 5% e una maggior offerta di servizio disponibile;**
- **chi può utilizzare solo il servizio ferroviario potrà continuare ad acquistare titoli validi esclusivamente sulla rete Trenord, senza aggravii di costo.**

Agenzia ha già espresso a Regione ampia disponibilità per prolungare il periodo di affiancamento dei titoli ferroviari, stanti le attuali difficoltà del servizio ferroviario regionale, in modo da non penalizzare in alcun modo questo gruppo di utenti.

## Il nuovo Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità

Nell'attuale **area SITAM** (Città Metropolitana di Milano e Provincia di Monza e Brianza), **dove il livello di integrazione è già più sviluppato e lo STIBM può essere attuato in tempi più rapidi**, considerando solo i servizi di competenza dell'Agenzia, si avranno i seguenti impatti economici per gli utenti (per valutare l'impatto si è fatto riferimento ai residenti nei comuni dell'area).

### **Biglietto di corsa semplice:**

- Diminuisce il costo per 2,3 milioni di utenti potenziali, in media dell'12%;
- Aumenta il costo per 1,7 milioni di utenti, in modo significativo per gli utenti del servizio urbano di Milano (+33%), estremamente ridotto per tutti gli altri utenti (massimo + 5%).

L'attuale biglietto di corsa semplice di Milano sarà sostituito da un biglietto che subisce un aumento di 0,5 € ma che è valido anche in 21 Comuni della prima corona, consentendo l'accesso a poli urbani rilevanti quali Rho Fiera (nuovo polo universitario e sanitario), Il nuovo hub intermodale di Cinisello-Monza Bettola, il terminal M3 di Assago, ...) e, in genere, consentendo la libera circolazione in tutta l'area urbana più densa e maggiormente interconnessa con il comune capoluogo.

### **Abbonamento mensile:**

- Diminuisce il costo per 2,4 milioni di utenti potenziali, in media dell'13%;
- Resta invariato il costo per 0,4 milioni di utenti potenziali;
- Aumenta il costo per 1,3 milioni di utenti potenziali, esclusivamente del servizio urbano di Milano (+11%), per il 50% circa dei quali restano però attivi gli abbonamenti agevolati a prezzo invariato.

### **Abbonamento annuale:**

- Diminuisce il costo per 2,2 milioni di utenti potenziali, in media dell'9%;
- Resta invariato il costo per 1,8 milioni di utenti potenziali;
- Nessun abbonamento annuale presenta aumenti.

### **Abbonamento mensile TrenoMilano (la valutazione tiene conto solo dei comuni che hanno una stazione ferroviaria):**

- Diminuisce il costo per 900.000 utenti potenziali, in media dell'9%;
- Resta invariato il costo per 21.000 di utenti potenziali;
- Aumenta il costo per 63.000 utenti potenziali, in media dell'9%.



## Il nuovo Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità

---

Agenzia, al fine di facilitare il raggiungimento dell'intesa con Regione per l'integrazione del servizio ferroviario, ha già dato piena disponibilità a valutare la possibilità di mantenere attivo anche il titolo TrenoMilano per tutte le origini dove il nuovo titolo STIBM, pur consentendo l'accesso a un maggior servizio, determinerebbe un aggravio di costi per gli utenti.

### **Un livello comune di agevolazioni**

Lo STIBM introduce anche un **livello unico di agevolazioni tariffarie comuni a tutto il bacino** che, anche in questo caso, superano le differenze storiche presenti fra le differenti aree e tipologie di servizio, andando a costituire un incentivo importante all'uso dei mezzi da parte delle categorie più deboli.

Le agevolazioni introdotte riguardano:

- **gratuità del servizio fino al compimento del 14° anno**, anche se non accompagnati da un adulto;
- **sconto del 25%** sugli abbonamenti mensili e annuali **per i giovani** fino al compimento del 26° anno e **per gli anziani** oltre i 65 anni;
- **sconto dell'85% per i nuclei familiari prossimi alla soglia di povertà**, con reddito ISEE inferiore a 6.000 €/anno.

Le agevolazioni proposte sono coerenti, e sempre migliorative, con gli standard minimi indicati dal Regolamento Tariffario Regionale.

Oltre a queste agevolazioni di base, valutate sostenibili per l'intero sistema e che, al contrario, facilitano la convergenza per molti utenti fra attuale costo degli abbonamenti solo ferroviari e il costo dei nuovi abbonamenti STIBM, i Comuni possono introdurre ulteriori agevolazioni per i servizi di propria competenza, compensando con risorse proprie i minori introiti determinati.

## Alcuni esempi

### A. un residente in Monza:

- può andare a Milano con il treno 2,2 €; se deve spostarsi anche in Milano, non ha alternative se non acquistare un titolo urbano da 1,5 €, per un totale di 3,7 €,
- In alternativa può prendere un cumulativo SITAM, che non gli consente di utilizzare il Treno, gli richiede tempi infinitamente superiori di spostamento e costa 2,5 €.
- con STIBM avrà un biglietto unico da 2,4 € col quale può usare tutti i mezzi liberamente e può raggiungere anche, ad esempio, il nuovo polo universitario di Rho Fiera o Assago e con il quale potrà utilizzare anche la rete urbana di Monza per recarsi in stazione.
- se è un utente sistematico (il cosiddetto “pendolare”) attualmente nel 75% dei casi utilizza un abbonamento TrenoMilano o un Cumulativo SITAM: fermo restanti i vantaggi sopra indicati, con STIBM risparmia 5 €/mese se oggi usa un titolo TenoMilano e ben 19 €/mese se usa un titolo cumulativo SITAM. Con 2,5 €/mese in più rispetto all’attuale titolo esclusivamente interurbano avrà accesso all’intera rete urbana di Milano.

### B. un residente a Sesto:

- può andare a Milano in treno con 1,8 €; se a Milano deve utilizzare i mezzi deve acquistare un altro biglietto da 1,5 € - totale 3,3 €,
- In alternativa può prendere un cumulativo SITAM, che non gli consente di utilizzare il treno e costa 1,9 €.
- con STIBM avrà un biglietto unico di 2,0 € (uno dei pochi casi di aumento ma contenuto a 10 centesimi) col quale può usare tutti i mezzi liberamente a Milano e nei 21 Comuni di prima corona.
- se è un utente sistematico (il cosiddetto “pendolare”) attualmente nel 75% dei casi utilizza un abbonamento TrenoMilano o un cumulativo SITAM: fermo restanti i vantaggi sopra indicati per i titoli singoli: con STIBM risparmia 8 €/mese se oggi usa un titolo TenoMilano e 5 €/mese se usa un titolo cumulativo SITAM. Con 12,5 €/mese in più rispetto all’attuale titolo esclusivamente interurbano avrà accesso all’intera rete urbana di Milano.

**C.** ancora più agevolato da STIB il residente a Cinisello Balsamo che non ha a disposizione la soluzione treno ma che fra poco sarà servito dal prolungamento della M1 a Cinisello-Monza Bettola:

- al costo dell'attuale biglietto ordinario esclusivamente interurbano, avrà accesso all'intera rete urbana, con un risparmio di 0,5 € rispetto all'attuale titolo cumulativo di corsa semplice.
- il risparmio sale a 29 €/mese per il pendolare che oggi usa un abbonamento mensile cumulativo.

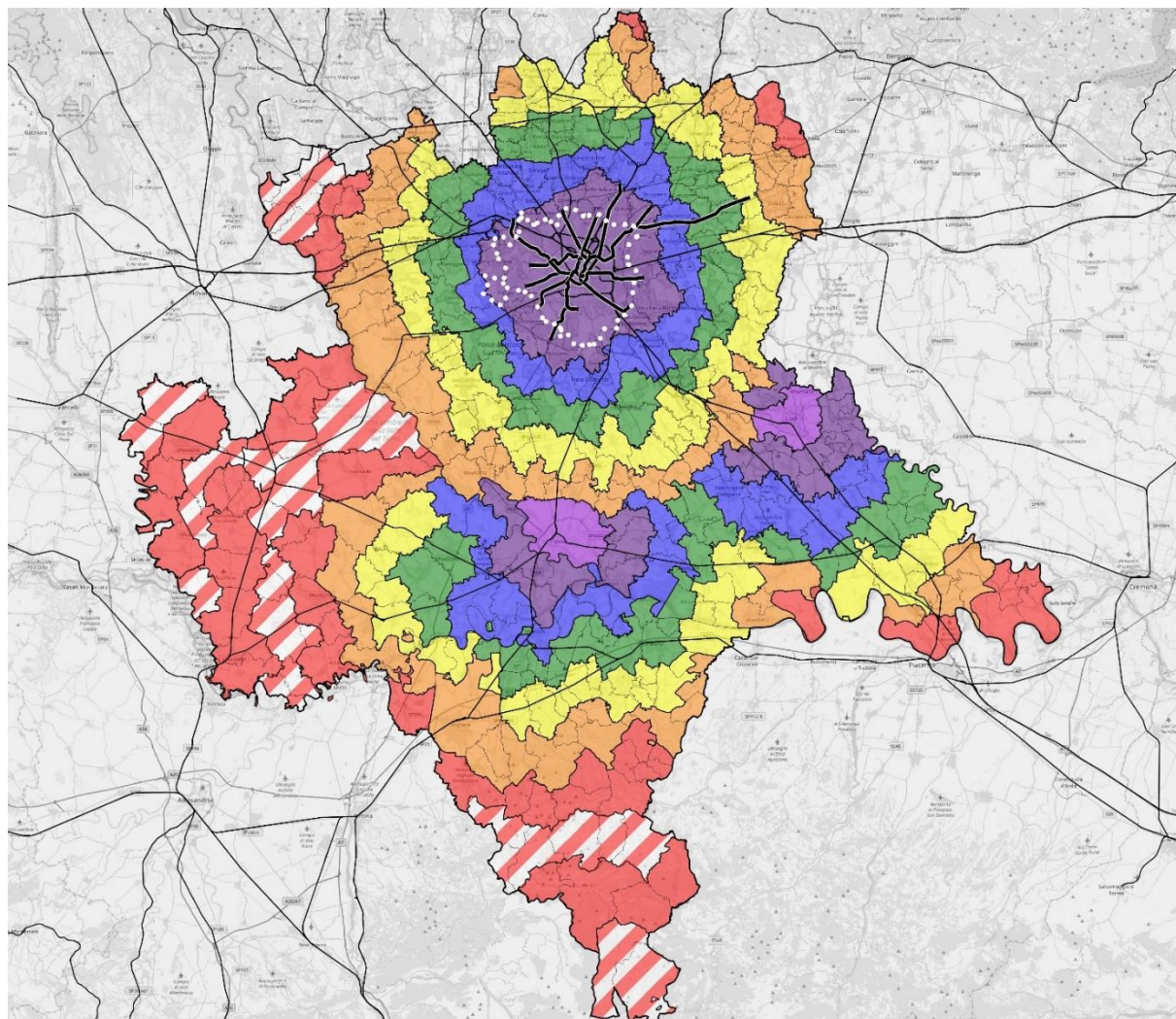
**D.** il residente di Rho:

- risparmia 10 centesimi rispetto a un'attuale corsa semplice cumulativa e anche rispetto al biglietto semplice ferroviario, che in questo caso costa oggi, inspiegabilmente, più del titolo integrato metropolitana+urbano e non dà diritto all'uso dei mezzi urbani;
- il pendolare, ha un vantaggio di 11 €/mese rispetto all'abbonamento TrenoMilano e di 9 €/mese rispetto all'abbonamento cumulativo SITAM.

**E.** il residente a Rozzano, anche lui senza servizio ferroviario a disposizione:

- oggi deve acquistare un titolo diverso a seconda dei mezzi che utilizza per venire a Milano. Il biglietto interurbano gli costa 1,6 €, via Gratosoglio, e 2 € passando da Assago. Con STIBM, a 2 € avrà un biglietto pienamente integrato, che oggi gli costa fra € 1,9 e € 2,5;
- l'utente sistematico che acquista un abbonamento mensile risparmierà da 5 a 29 €/mese, a seconda della soluzione di viaggio oggi utilizzata.

**La mappa dello STIBM**



Ogni corona, contraddistinta da un colore diverso, corrisponde a una zona tariffaria. Tutte le corone hanno un valore tariffario unitario, salvo i centri corona di Lodi e Pavia, corrispondenti a 2 unità tariffarie e il centro corona di Milano, con valore pari a 3 unità tariffarie.