

15 luglio è entrato in vigore il nuovo sistema tariffario, che ha tra i suoi scopi la semplificazione della vita dei viaggiatori con un biglietto unico su territorio della città metropolitana e della Provincia di Monza e, nella sua area di applicazione, la totale indipendenza dalle modalità usate (treno, metropolitana o autobus) e dalle aziende di trasporto coinvolte.

Il forte dibattito politico tra Regione e Comune di Milano ha portato inizialmente e provvisoriamente ad escludere Trenord dal nuovo sistema tariffario, vanificando in parte lo scopo del biglietto unico che sarebbe dovuto partire integrando ogni modalità di mezzi pubblici.

Solo in extremis tra i principali attori è stato trovato l'accordo di forma tecnica, ma sostanzialmente politico, estendendo la tariffa integrata anche ai treni.

Questa decisione "tecnica" ha provocato un caos nella gestione del periodo transitorio, in quanto Atm ha subito realizzando un sito, mentre Trenord ha dovuto organizzarsi con un margine di tempo troppo ridotto.

Risultato di questa situazione:

- Incertezza sull'uso delle vecchie tessere Trenord, in quanto ad esempio i settimanali integrati non possono essere caricati se non (si spera) ad ottobre a seguito di una riconfigurazione dei sistemi informatici;
- introduzione di abbonamenti cartacei, scoperti dai comitati e pendolari tramite uso del social;
- incertezza sui titoli di viaggio del mxp-express prima e persino seconda classe;
- perimetrazione provvisoria dei confini del nuovo sistema a causa della mancata chiusura degli accordi necessari per ricomprendere nell'integrazione con Trenord alcuni comuni interessati dallo STIBM ma esterni alle Province di Milano e Monza.

In alcuni casi i viaggiatori che usano solo la gomma sono stati in qualche modo penalizzati (ex movibus di Legnano ad esempio), in quanto non è stata prevista una tariffa che esclude i mezzi pubblici milanesi.

Non sappiamo se questo rischio coinvolgerà a breve anche i viaggiatori che al momento possono utilizzare ancora l'abbonamento solo treno o se verrà utilizzato l'intero periodo di 5 anni previsto per l'armonizzazione completa tra gomma e ferro.

Auspichiamo comunque l'introduzione rapida del cosiddetto "biglietto breve" per contenere i costi maggiorati sostenuti da parte dell'utenza.

Possiamo quindi affermare che una riforma a lungo attesa alla fine è stata gestita male e sta mettendo i viaggiatori in difficoltà nel capire come fare abbonamenti settimanali/mensili.

Il personale Atm e Trenord non è stato adeguatamente formato per una riforma annunciata da mesi.

La politica litigiosa ha forti responsabilità in quanto l'accordo esteso al sistema ferroviario, presupposto per una vera integrazione completa, è stato rimandato e poi trovato con qualche difficoltà in zona Cesarini e tutt'ora presenta aspetti ancora da definire.

COMITATO PENDOLARI GALLARATE MILANO

COMITATO VIAGGIATORI TRENORD NODO DI SARONNO

PENDOLARI DELLA ARONA DOMOSSOLA MILANO

ASSOCIAZIONE MI.MO.AL

S7 BESANINO

COMITATO VIAGGIATORI S9/S11

COMITATO PENDOLARI DEL MERATESE

COMITATO PENDOLARI COMO

COMITATO PENDOLARI LECCO COMO

COMITATO MILANO ASSO

SBIANCALAFRECCIA

COMITATO PENDOLARI BERGAMASCHI

COMITATO PENDOLARI DI ROMANO

COMITATO BRESCIA CREMONA

COORDINAMENTO PROVINCIALE PAVESI

COMITATO PENDOLARI BUSTO NORD

COMITATO PENDOLARI S6 MILANO NOVARA

COMITATO MOBILITA' ECOSTENIBILE DEL VIMERCATESE

COMITATO TRASPORTO LECCHESI

ASSOCIAZIONE PENDOLARI NOVESI

UTP – UTENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO

I RAPPRESENTANTI DEI VIAGGIATORI

(SARA SALMOIRAGHI, FRANCO AGGIO, STEFANO LORENZI, FRANCESCO NINNO)