



## INTERPELLANZA

### Il sottoscritto Consigliere Regionale

#### CONSIDERATO CHE

- il sistema tariffario dei trasporti ferroviari nella Regione Lombardia si basa su fasce chilometriche cui corrispondono tariffe predefinite, che sono valide tanto per Trenitalia che per Le Nord e che rispondono ad un principio di fondo di proporzionalità tra la lunghezza del viaggio e la relativa tariffa;
- biglietti e abbonamenti a tariffa regionale con destinazione Milano sono validi per raggiungere una qualsiasi stazione urbana di Milano anche utilizzando il treno di altra azienda ferroviaria;
- con l'entrata in vigore dell'orario estivo, dal 14 giugno 2009, era stata soppressa, e poi ripristinata solo parzialmente, in seguito alle proteste dei pendolari, la fermata di Rho per i treni interregionali Torino Milano, sostituendola con la fermata della nuova stazione di Rho Fiera;
- la tariffa dalla stazione di Rho a Milano è calcolata sulla base della distanza tra la stazione di Rho Città e la Stazione Centrale di Milano, ovvero proprio sul percorso dei treni Torino Milano, mentre quasi la totalità dei pendolari utilizza oggi le linee S5 (Varese Pioltello) e S6 (Novara Rogoredo), che non sostano né transitano dalla Stazione Centrale;
- la distanza tra la stazione di Rho e la stazione Centrale di Milano è di 16.3 km, cui corrisponde una tariffa della fascia dei 20 km, pari a euro 1.90 per la singola corsa. Ma la quasi totalità dei pendolari che da Rho si recano a Milano scendono raramente oltre le fermate di intersezione con le tre linee metropolitane (stazioni di Porta Garibaldi, Repubblica, Porta Venezia), la cui distanza da Rho è per tutte inferiore ai 15 km;

#### CONSIDERATO INOLTRE CHE

- per altre linee la distanza da Milano è calcolata invece anche sul percorso che porta a stazioni diverse da Milano Centrale, a seconda dell'utilizzo reale da parte dei pendolari, come ad esempio la stazione di Porta Genova per la Milano Mortara, o la stazione Cadorna per le linee S1 e S3 da Saronno.





## Interpella l'Assessore Cattaneo per sapere

- quali sono le regole e i criteri utilizzati per individuare, nel caso di Milano, la stazione di arrivo che fa da punto di riferimento per il calcolo della distanza e dunque della tariffa;
- quali sono i motivi che hanno portato nella pratica a un'applicazione disomogenea del principio di proporzionalità tra distanze e tariffe;
- come e in che tempi intende intervenire per ripristinare un'applicazione omogenea sul territorio regionale del principio di proporzionalità tra distanze e tariffe;
- se non ritiene necessario ed urgente intervenire per ridurre la tariffa dalla stazione di Rho a Milano, come richiesto dai comitati e dai pendolari della città, in considerazione del fatto che la tariffa è calcolata sulla base del percorso di un treno che attualmente fa solo 5 corse al giorno.

Milano, 25 settembre 2009

Luciano Muhlbauer

DOCUMENTO PERVENUTO

ALLE ORE 10,39

DEL 25/9/2009

SERVIZIO SEGRETERIA  
DELL'ASSEMBLEA CONSILIARE

