

## **ALLEGATO A**

### **Programma Triennale dei Servizi TPL 2016-2018**

Aggiornamento Aprile 2017  
Emendamento Bacino Nord Est  
Giugno 2017

## **Indice**

Presentazione

Premessa

1. Principi di rilevanza strategica

Visione strategica del sistema di trasporto pubblico

Obiettivo strategico del trasporto pubblico

2. Assetto organizzativo regionale, articolazione funzionale e territoriale

Funzioni della Regione

Funzioni dell'Agenzia

Bacini di trasporto ottimali

3. Obiettivi per il PTS 2016-2018

Criteri per il trasferimento del Fondo Nazionale trasporti [FNT]

Indirizzi derivanti dal quadro normativo nazionale

Recepimento regionale degli indirizzi derivanti dal quadro normativo nazionale

Gli obiettivi operativi per il triennio 2016-2018

4. Linee d'azione e indirizzi operativi per il PTS 2016-2018

Indirizzi per l'affidamento dei servizi

*Definizione del capitolato speciale d'appalto*

*Valutazione delle offerte*

*Contratti di servizio*

Indirizzi per il monitoraggio e controllo

*Il monitoraggio*

*Il controllo della qualità dei servizi offerti*

5. Risorse finanziarie per l'esercizio

5.1 Ripartizione

Premialità-5.2 Risorse aggiuntive

6. Risorse finanziarie per investimenti

7. Percorso metodologico

8. Nuovi criteri di ripartizione delle risorse per il Programma Triennale dei Servizi 2019-2021.

Indicatori

Distribuzione della quantità di servizio

9. Approfondimenti

.....omissis.....

## 1.2 Obiettivo strategico del trasporto pubblico

La traduzione nella realtà della visione del sistema di trasporto pubblico, prevede la definizione di un SFR basato su servizi “veloci” RV (treni Regionali Veloci) tra Torino e i capoluoghi di provincia piemontesi, i capoluoghi di regione delle regioni (significativamente) confinanti, alcuni capoluoghi di provincia di regioni confinanti. Tali servizi sono effettuati con frequenza a cadenza oraria, con fermate nelle località principali e di diramazione, e, tendenzialmente, senza trasbordi compatibilmente con i vincoli infrastrutturali (presenza tratte a binario singolo<sup>1</sup>, presenza tratte senza trazione elettrica<sup>2</sup>, presenza di tratte con livello di traffico al limite di saturazione della capacità).

Nell’SFR i servizi RV sono affiancati da servizi “locali” R (treni Regionali); quest’ultimi con frequenza a cadenza oraria o bioraria, con fermate in tutte le località abilitate, hanno una funzione di adduzione (sulle linee locali di diramazione) o una funzione di sovrapposizione cooperativa (sulle linee principali) ai servizi RV.

Gli orari dei treni R sono coordinati nelle stazioni capolinea a quelli dei treni RV per permettere le coincidenze tra i due tipi di servizio.

Nel triennio di validità del PTS 2016-2018 dovrà essere esaminata la possibilità/fattibilità di

- riattivazione, anche in funzione di possibili affidamenti congiunti ferro-gomma, delle linee ferroviarie attualmente sospese;
- estensione del servizio ferroviario da Bardonecchia a Modane.
- **istituzione di un servizio cadenzato diretto lungo la direttrice Biella – Torino, in coerenza con quanto sopra indicato a proposito del collegamento veloce tra Torino i capoluoghi piemontesi**

.....omissis.....

## 5. RISORSE FINANZIARIE DISPONIBILI PER L’ESERCIZIO<sup>23</sup>

L’attuale assetto organizzativo dei servizi di trasporto che vede l’Agenzia della Mobilità Piemontese, insieme agli Enti gestori dei Bacini di Trasporto, nel ruolo di programmatore dei servizi di trasporto pubblico locale sia su gomma che su ferro, fa prevedere la possibilità di efficientare ulteriormente i servizi secondo gli indirizzi dati nel Capitolo 4. Tale efficientamento deve seguire l’andamento delle disponibilità di bilancio che la Regione può assicurare nel corso del prossimo triennio.

Per quanto sopra, nel 2016 e nel 2017 è indispensabile proseguire una razionalizzazione dei costi dei servizi di TPL che porti ad una riduzione della spesa preventivata per il 2015 e ad una conseguente riduzione dei finanziamenti regionali.

Nel 2018, anno in cui si potrà ritenere raggiunto un primo efficientamento ottimale dei servizi e in fase di superamento le difficoltà finanziarie della Regione, si prevede che le risorse regionali destinate al TPL rimarranno costanti rispetto all’anno precedente.

Per quanto sopra e alla luce degli indirizzi individuati dalla giunta con DGR 12 – 2217 del 12 ottobre 2015, l’ammontare complessivo dei finanziamenti per il triennio di programmazione è così articolabile:

- Anno 2016: 533 M€
- Anno 2017: 520 M€

<sup>1</sup> Santhià-Biella; Fossano-Cuneo; Chivasso-Ivrea-Aosta

<sup>2</sup> Santhià-Biella; Ivrea-Aosta

- Anno 2018: 520 M€

Le penalità annuali, eventualmente contestate dal MIT alla Regione per il mancato raggiungimento degli obiettivi posti dal sopra citato DPCM, si tradurranno in una conseguente riduzione delle risorse sopra riportate<sup>24</sup>.

L'Agenzia renderà alla Regione, in concomitanza con la predisposizione del bilancio di previsione, le risorse che lo Stato le ha versato direttamente nell'anno fiscale precedente a titolo di rimborso IVA, e le risorse non erogate alle aziende esercenti, in virtù delle clausole previste dai contratti di servizio per penalità e mancata produzione.

Tutti i rimborsi IVA attesi dallo Stato saranno completamente impiegati per il finanziamento dei servizi<sup>25</sup>.

Parimenti saranno impiegati per il finanziamento di servizi gli importi non erogati per mancate produzioni come pure quelli derivanti da applicazioni di penali.

Alle risorse sopra indicate si aggiungono nel 2017 e 2018 risorse aggiuntive, pari a 10 M€/anno.

Nel 2017 e 2018 l'intero ammontare annuo (10 M€) delle risorse aggiuntive è distribuito pro-quota sui vari bacini e servizi.

**Nel 2018 l'intero ammontare annuo (10 M€) sarà distribuito sui vari bacini e servizi sulla base dei criteri illustrati al paragrafo 5.2.**

L'ammontare complessivo dei finanziamenti per il triennio di programmazione viene quindi così articolato:

- Anno 2016: 533 M€
- Anno 2017: 530 M€
- Anno 2018: 530 M€

## 5.1 Ripartizione

La ripartizione per bacino e per modalità delle risorse regionali, al netto delle risorse da assegnare al CCNL autoferrotranviari, è determinata partendo dall'attuale riparto storico tenendo conto dei criteri riportati nel precedente capitolo 4.

La tabella 1 riporta le previsioni delle risorse complessive stimate disponibili per il periodo 2016-2018 e la loro ripartizione per bacino in continuità con il riparto storico nell'attesa di una nuova definizione dei servizi minimi di cui all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2 della LR. 1/2000.

	Anni		
	2015-2016	2017	2018
Totale BACINO SUD EST	€ 23.228.516	€ 22.980.485	€ 22.980.485
Totale BACINO SUD OVEST	€ 24.760.744	€ 24.496.353	€ 24.496.353
Totale BACINO METROPOLITANO	€ 194.303.258	€ 192.228.514	€ 192.228.514
Totale BACINO NORD EST	€ 26.407.183	€ 26.125.210	€ 26.125.210
<b>Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:</b>	<b>€ 268.699.700</b>	<b>€ 265.830.562</b>	<b>€ 265.830.562</b>
<b>Totale Servizi Ferroviari</b>	<b>€ 220.459.300</b>	<b>€ 219.269.438</b>	<b>€ 219.269.438</b>
<b>Risorse aggiuntive</b>			€ 10.000.000

<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>€ 489.159.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>
Spese di funzionamento	€ 4.941.000	€ 4.900.000	€ 4.900.000
CCNL	€ 38.900.000	€ 40.000.000	€ 40.000.000
<b>TOTALE RISORSE REGIONALI</b>	<b>€ 533.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>

*Tab. 1 – Ripartizione per bacino delle risorse nel triennio 2016-2018 in funzione del riparto storico*

La tabella 2 riporta la ripartizione, in funzione del riparto storico, delle risorse tra quelle da destinare al trasporto ferroviario e quelle da destinare al rimanente trasporto<sup>26</sup>; per il 2015-2016 è indicata anche la suddivisione, in funzione del riparto storico, tra le risorse per servizi urbani-suburbani e quelle per servizi extraurbani. La definizione di tale suddivisione sarà autonomamente decisa da ciascun Bacino.

Le risorse riportate nelle tabelle 1 e 2 sono calcolate nell'ipotesi di assenza di penalità contestate dal MIT alla Regione Piemonte per il mancato raggiungimento degli obiettivi posti

<sup>26</sup> ANAV e CONF SERVIZI richiedono la dichiarazione esplicita che sarà mantenuta invariata rispetto al 2015 la ripartizione delle risorse tra quelle da destinare al trasporto ferroviario e quelle da destinare al rimanente trasporto

dal DPCM 11 marzo 2013. Nel caso di applicazione di penalità gli importi riportati saranno ridotti di conseguenza.

	Anni		
	2015-2016	2017	2018
Totale servizi urbani-suburbani BACINO SUD-EST Conurbazioni di Alessandria, Asti, Casale M. (bus)	€ 6.657.944		
Totale servizi urbani-suburbani BACINO SUD OVEST Conurbazioni di Alba, Bra, Cuneo (bus)	€ 5.029.235		
Totale servizi urbani-suburbani BACINO METROPOLITANO Conurbazione di Torino (metro, tram, bus)	€ 156.148.738		
Totale servizi urbani-suburbani BACINO NORD EST Conurbazioni di Biella, Novara, Vercelli (bus, funicolare)	€ 5.750.313		
<b>Totale servizi urbani-suburbani</b>	<b>€ 173.586.230</b>		
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO SUD-EST Province di Alessandria, Asti (bus)	€ 16.570.572		
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO SUD OVEST Provincia di Cuneo (bus, funicolare)	€ 19.731.509		
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO METROPOLITANO Città Metropolitana di Torino, AMP (bus)	€ 38.154.520		
Totale servizi extraurbani e urbani minori BACINO NORD EST Province di Biella, Novara, Verbanò Cusio Ossola, Vercelli (bus, funivie, navigazione)	€ 20.656.869		
<b>Totale servizi extraurbani e urbani minori</b>	<b>€ 95.113.470</b>		
<b>Totale Servizi Bus, Tram, Metro, Fune, Navigazione:</b>	<b>€ 268.699.700</b>	<b>€ 265.830.562</b>	<b>€ 260.350.649</b>
<b>Servizi Ferroviari</b>	<b>€ 220.459.300</b>	<b>€ 219.269.438</b>	<b>€ 214.749.351</b>
<b>TOTALE</b>	<b>€ 489.159.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>	<b>€ 475.100.000</b>
<b>Risorse aggiuntive</b>			€ 10.000.000
<b>TOTALE SERVIZI</b>	<b>€ 489.159.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>	<b>€ 485.100.000</b>
Spese di funzionamento	€ 4.941.000	€ 4.900.000	€ 4.900.000
CCNL	€ 38.900.000	€ 40.000.000	€ 40.000.000
<b>TOTALE RISORSE REGIONALI</b>	<b>€ 533.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>	<b>€ 530.000.000</b>

Tab. 2 – Ripartizione per tipologia di servizio delle risorse nel triennio 2016-2018 in funzione del riparto storico

Si evidenzia la necessità di superare il criterio di ripartizione delle risorse basata sulla spesa storica e pervenire ad una ripartizione delle risorse fondata su criteri oggettivi, basati su dati riconosciuti, quali ISTAT, e su indagini della domanda di trasporto (quali IMQ 2013 e futura IMQ 2018 da lanciare nel 2017) e definiti in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7. Discussioni in merito sono state avviate presso gli organi istituzionali (Consiglio di Amministrazione, Assemblee di Bacino) e presso gli organi tecnici (Comitato Tecnico, Commissioni Tecniche di Bacino) dell'Agenzia; lo stato dell'arte è descritto nel successivo paragrafo 8.

Parimenti si evidenzia l'esigenza di pervenire ad una nuova definizione (univoca, basata su criteri oggettivi e grandezze misurabili delle quali assumere valori da fonte certificata) della quantificazione dei servizi minimi di cui all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2 della LR. 1/2000. A questa definizione si dovrà pervenire in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7.

Le ripartizioni riportate nelle tabelle 1 e 2 saranno quindi ricalcolate sulla base dei nuovi criteri che risulteranno dai lavori del Comitato Tecnico, dalle Assemblee e Commissioni Tecniche di Bacino e dall'interlocuzione con i territori.

Per ragioni di sincronismo con le scadenze delle procedure amministrative necessarie e con le scadenze dei Contratti di Servizio in essere, le ripartizioni ricalcolate con i nuovi criteri non potranno verosimilmente essere applicate in corso di vigenza del presente Programma Triennale 2016-2018. Tuttavia i nuovi criteri dovranno ispirare il successivo Programma Triennale dei Servizi 2019-2021 nel quale le ripartizioni delle risorse dovranno risultare coerenti con la quantificazione dei servizi minimi secondo la nuova definizione.

## Premialità 5.2 Risorse aggiuntive

Per l'anno 2018 l'intero ammontare annuo delle risorse aggiuntive (10 M€) sarà distribuito pro quota tra i diversi servizi.

La ripartizione delle risorse assegnate ai servizi bus, tram, metro, fune, navigazione, avverrà con l'obiettivo di mitigare le riduzioni di risorse che ogni ente aderente a singoli bacini ha subito a decorrere dall'anno 2013.

Ai singoli bacini verranno quindi assegnate le risorse aggiuntive pro quota proporzionalmente alle differenze di risorse previste per il 2018 rispetto a quelle complessivamente assegnate nel 2013.

	<b>All1 Bilancio AMP</b>	<b>PTS 2016-2018</b>		
<b>BACINI</b>	<b>2013</b>	<b>2018</b>	<b>Δ2018-2013</b>	
Totale BACINO SUD EST (al+at)	25.759.850	22.506.758	- 3.253.092	- 12,63%
Totale BACINO SUD OVEST (cn)	23.527.807	23.991.377	+ 463.570	+ 1,97%
Totale BACINO METROPOLITANO	205.423.244	188.265.858	- 17.157.386	-8,35%
Totale BACINO NORD EST	28.439.632	25.586.657	- 2.852.975	- 10,03%
<b>TOTALE REGIONE GOMMA</b>	<b>283.150.533</b>	<b>260.350.649</b>	<b>- 22.799.884</b>	<b>- 8,05%</b>
TOTALE SERVIZI FERROVIARI	non reperito	214.749.351		
RISORSE AGGIUNTIVE		10.000.000		
<b>TOTALE SERVIZI</b>		<b>485.100.000</b>		
FUNZIONAMENTO		4.900.000		
CCNL		40.000.000		
<b>TOTALE RISORSE</b>	<b>575.100.000</b>	<b>530.000.000</b>		

<b>BACINI</b>	<b>peso Δ</b>	<b>Quota aggiuntiva 2018</b>	<b>2018</b>	<b>Δ2018-2013</b>
Totale BACINO SUD EST (al+at)	100	2.382.858	24.889.616	- 3,38%
Totale BACINO SUD OVEST (cn)	- 15,60	- 371.774	23.619.603	+ 0,39%
Totale BACINO METROPOLITANO	66,14	1.575.966	189.841.823	- 7,59%
Totale BACINO NORD EST	79,44	1.892.863	27.479.520	-3,38%
<b>TOTALE REGIONE GOMMA</b>	<b>229,97</b>	<b>5.479.913</b>	<b>265.830.562</b>	<b>- 6,12%</b>
TOTALE SERVIZI FERROVIARI		4.520.087	219.269.438	
<b>TOTALE SERVIZI</b>			<b>485.100.000</b>	
FUNZIONAMENTO			4.900.000	
CCNL			40.000.000	
<b>TOTALE RISORSE</b>			<b>530.000.000</b>	

L'importo della premialità verrà distribuito (tra i Bacini/Contratti) nel 2018, sulla base dei risultati conseguiti nel secondo semestre 2017, in due quote in ragione dei valori assunti dalla seguenti grandezze:

1. Incremento del valore dell'indicatore *passengeri paganti trasportati/veicoli(treni)\*km prodotti* (valore riferito al 2° semestre 2017, premio € 4 M€);
2. Percentuale di *passengeri paganti trasportati rilevato dal sistema BIP* rispetto al numero totale di *passengeri paganti trasportati totali* desunto dalla vendita dei titoli di viaggio (valore riferito al 2° semestre 2017, premio € 6 M€).

Per la valorizzazione delle grandezze

- passeggeri paganti trasportati
- veicoli(treni)\*km prodotti

faranno fede le quantificazioni presenti nelle dichiarazioni delle Imprese di Trasporto che dovranno pervenire all'Agenzia entro il 31 marzo 2018.

Per la valorizzazione della grandezza

- passeggeri paganti rilevati dal sistema BIP

faranno fede le quantificazioni rilevate dal sistema BIP (CSR e/o CGA di competenza).

La ripartizione degli importi di premialità sarà definita entro il 30 aprile 2018, o comunque entro 30 giorni solari dal completamento della ricezione delle dichiarazioni delle imprese in modo da consentire l'adeguata programmazione dei servizi nel secondo semestre del 2018.

Il computo delle quote di ripartizione è demandata al Comitato Tecnico dell'Agenzia. In ogni caso

- l'entità della premialità spettante a ciascun bacino/contratto dovrà essere correlato al rispettivo numero di passeggeri paganti;
- per ciascuna quota di premialità, nella ripartizione per bacino/contratto saranno presi in considerazione, solo bacini/contratti per i quali i valori delle grandezze di cui ai punti 1-2 assumono valori maggiori di zero.

Nelle tabelle 3, 4 e 5 che seguono è riportato, a solo titolo esemplificativo, un esempio numerico basato sui valori esposti nelle tabelle 0.2-0.6 del precedente paragrafo 3.4.



	PAX PAGANTI 2013	UNITA' KM 2013	PAX/U-KM 2013	PAX PAGANTI 2014	UNITA' KM 2014	PAX/U-KM 2014	PAX BIP esempio
BACINO SUD-EST	11.325.652	15.954.529	0,7099	10.341.323	13.656.142	0,7573	4.000.000
BACINO SUD-OVEST	16.044.240	14.229.465	1,1275	14.473.659	14.070.822	1,0286	13.000.000
BACINO METROPOLITANO	260.236.518	83.382.089	3,1210	266.781.060	81.714.589	3,2648	33.000.000
BACINO NORD-EST	18.268.804	16.576.870	1,1021	17.048.668	15.601.213	1,0928	12.000.000
SERVIZI FERROVIARI	46.543.308	19.432.301	2,3952	49.936.696	19.159.405	2,6064	23.000.000
<b>TOTALE</b>	<b>352.418.522</b>	<b>149.575.254</b>	<b>2,3561</b>	<b>358.581.406</b>	<b>144.202.171</b>	<b>2,4867</b>	<b>85.000.000</b>

Tab. 3— Situazione esemplificata

Incremento Pax Paganti/Unità-km	Δ 2014-2013	PESO	PAX PAGANTI	PESO	PESO	PREMIO
	PAX/U-KM	Δ PAX/U-KM	2014	PAX PAGANTI	combinato	
BACINO SUD-EST-	0,0474 (negative)	11,78%	10.341.323	3,16%	7,47%	€ 298.797,02
	0,1438 (negative)	35,73%	266.781.060	81,57%	58,65%	€ 2.345.996,44
	0,2112	52,49%	49.936.696	15,27%	33,88%	€ 1.355.206,54
<b>TOTALE</b>	<b>0,4024</b>	<b>100,00%</b>	<b>327.059.079</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>€ 4.000.000,00</b>
Fattore di combinazione pesi ( $\alpha+\beta=1$ )		0,5 $\alpha$		0,5 $\beta$		

Quota Pax Paganti rilevati BIP	PAX BIP su	PESO	PAX PAGANTI	PESO	PESO	PREMIO
	PAX PAGANTI	PAX BIP	2014	PAX PAGANTI	combinato	
BACINO SUD-EST-	0,3868	15,03%	10.341.323	2,88%	8,96%	€ 537.484,49
BACINO SUD-OVEST	0,8982	34,91%	14.473.659	4,04%	19,47%	€ 1.168.279,34
BACINO METROPOLITANO	0,1237	4,81%	266.781.060	74,40%	39,60%	€ 2.376.188,42
BACINO NORD-EST	0,7039	27,35%	17.048.668	4,75%	16,06%	€ 963.270,31
SERVIZI FERROVIARI	0,4606	17,90%	49.936.696	13,93%	15,91%	€ 954.777,43
<b>TOTALE</b>	<b>2,5731</b>	<b>100,00%</b>	<b>358.581.406</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>€ 6.000.000,00</b>
Fattore di combinazione pesi ( $\alpha+\beta=1$ )		0,5 $\alpha$		0,5 $\beta$		

Tab. 4— Esempio di ripartizione delle quote di premialità

Riepilogo Premi	QUOTA Δ PAX/U-KM	QUOTA PAX BIP	TOTALE
BACINO SUD-EST	€ 298.797,02	€ 537.484,49	€ 836.281,51
BACINO SUD-OVEST	€ 0,00	€ 1.168.279,34	€ 1.168.279,34
BACINO METROPOLITANO	€ 2.345.996,44	€ 2.376.188,42	€ 4.722.184,86
BACINO NORD-EST	€ 0,00	€ 963.270,31	€ 963.270,31
SERVIZI FERROVIARI	€ 1.355.206,54	€ 954.777,43	€ 2.309.983,98
<b>TOTALE</b>	<b>€ 4.000.000,00</b>	<b>€ 6.000.000,00</b>	<b>€ 10.000.000,00</b>

Tab. 5— Tabella riepilogativa dei premi della situazione esemplificata

..... Omissis.....

## 8.2 Distribuzione della quantità di servizio

Le quote di ripartizione di cui al precedente paragrafo 8.1 sono da intendersi commisurate a tutto il servizio di trasporto pubblico, compreso il servizio ferroviario, da rendere disponibile in ogni distinto bacino.

Si rammenta che il servizio ferroviario di competenza della Regione Piemonte è attualmente offerto sulla base di contratti di servizio dei quali uno è indiviso a livello regionale, con sconfinamenti dei servizi in Regioni e Stati limitrofi. I servizi di trasporto pubblico non ferroviario sono invece offerti sulla base di contratti univocamente attribuibili ad un determinato bacino; nonostante ciò non sono infrequenti i casi di "sconfinamento" di alcuni di tali servizi in Bacini limitrofi e Regioni limitrofe. D'altra parte esistono, in modo duale, sconfinamenti nella Regione Piemonte di servizi di competenza di altri soggetti (altre Regioni e Stato);



Nella prima alternativa si ha una “*internalizzazione*” della quota di servizio di competenza piemontese offerta all’esterno della Regione e si trascura la quota di servizio offerta in Piemonte da altri soggetti competenti.

Nella seconda alternativa si ha un “*riequilibrio*” tra (a) servizi di competenza piemontese offerti all’esterno e (b) servizi di competenza esterna offerti in Piemonte. In questa alternativa la suddivisione rispecchia meglio la quantità di servizio ferroviario effettivamente disponibile nei vari bacini. D’altro canto si deve scontare uno sbilancio tra le quantità di servizio (a) e (b) che risulta pari a circa 500 mila treni•km/anno a favore del Piemonte.

La tabella 5 riporta la suddivisione della produzione ferroviaria 2016 nelle due alternative; nella tabella è inserita anche, per confronto, la suddivisione dell’offerta non ferroviaria come risulta dalle tabelle 0.3-0.6.

<b>BACINO METROPOLITANO</b>			
<b>BACINO NORD-EST</b>			
<b>BACINO SUD-EST</b>			
<b>BACINO SUD-OVEST</b>			

Tab. 5 – Distribuzione della produzione di servizio

Va ricordato che è disponibile in Piemonte l’ulteriore offerta costituita dai servizi ferroviari diurni a lunga percorrenza InterCity (IC), FrecciaBianca (FB) ed Alta Velocità (AV) FrecciaRossa e .italo come riportato nella tabella 6 (le percorrenze sono riferite alle tratte Totino-Milano, Torino-Bologna, Torino-Genova e Genova-Milano).

LINEA		
AV Torino-Milano-[Roma-Napoli]		
AV Torino-Milano-[Venezia-Trieste]		
IC-FB Torino-Genova-[Roma-Milano]		
FB Torino-Bologna-[Bari-Lecce]		

Tab. 6 – Servizi ferroviari diurni a lunga percorrenza che interessano il Piemonte

**A seguito della soppressione del servizio Frecciabianca, parzialmente compensato dall’introduzione dei servizi Fast ma limitatamente al solo traffico pendolare locale, si rende necessario attivare una nuova progettualità finalizzata a garantire una connessione del Bacino Nord Est con il sistema dei collegamenti AV.**

**In proposito esiste una connessione tra linea AV e linea storica a Santhià, mentre rimane incompleta la connessione a Novara, già oggetto di un “Protocollo d’Intesa Quadro dell’assetto ferroviario del Nodo di Novara” sottoscritto nel 2004, nell’ambito della realizzazione della linea AV Torino – Milano.**

.....Omissis.....