D.g.r. 15 gennaio 2018 - n. X/7726
Approvazione dello schema di protocollo di intesa per la realizzazione e la gestione coordinata del servizio ferroviario regionale sulle linee Mortara-Casale Monferrato e Casale Monferrato-Vercelli

LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

- il d.lgs. 19 novembre 1997 n. 422 «Conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59» e successive modificazioni ed integrazioni;
- il regolamento (CE) N. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, così come integrato dal regolamento UE 2016/2338;
- la legge regionale del 4 aprile 2012 n. 6 recante la «Disciplina del settore dei trasporti»;

Rilevato che la situazione delle linee ferroviarie afferenti a Casale Monferrato e parzialmente interessanti anche il territorio lombardo è la seguente:

- la linea Asti-Casale-Mortara è interrotta dal settembre 2010 a causa di problemi infrastrutturali a una galleria, problemi che tuttavia coinvolgono la sola tratta Asti-Casale; la linea è stata inclusa dalla Regione Piemonte tra le linee sospese a giugno 2012, nell'ambito della propria programmazione del trasporto pubblico locale;
- la linea Casale-Vercelli è stata inclusa dalla Regione Piemonte tra le linee sospese a giugno 2013;

Dato atto che, successivamente alla chiusura di entrambe le linee Casale-Mortara e Casale-Vercelli, gli Enti locali e i viaggiatori hanno ripetutamente sostenuto la necessità di ripristinare il servizio ferroviario, anche per consentire un collegamento efficace tra la città di Casale Monferrato e Milano, realizzabile sia via Vercelli, sia via Mortara;

Rilevato che:

- le Regioni Piemonte e Lombardia intendono intraprendere un percorso di condivisione e di collaborazione promuovendo l'integrazione tra i servizi ferroviari di rispettiva competenza, con l'obiettivo comune di migliorare i servizi ferroviari che collegano le due Regioni quali, ad esempio, i collegamenti tra Asti, Alessandria, Casale e Milano e l'accessibilità delle zone di confine regionale;
- entrambe le Regioni condividono l'obiettivo di riattivare l'offerta ferroviaria sulle linee Casale-Mortara e Casale-Vercelli, con lo scopo di connettere in modo competitivo il relativo territorio con i principali assi di comunicazione nazionali attraverso le direttrici Milano-Torino e Milano-Mortara-Alessandria;
- il ripristino del servizio ferroviario su entrambe le linee garantisce una migliore efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi (rotabili e personale) rispetto al ripristino di una singola linea;
- le due linee ferroviarie sono assegnate alla competenza di Regione Piemonte (d.p.c.m. n. 13762 del 16 novembre 2000);
- Regione Lombardia intende partecipare al progetto di ripristino, in particolare garantendo il cofinanziamento della linea Casale - Mortara, che interessa anche il territorio lombardo e la connessione con la Lombardia;

Visto il Protocollo di intesa promosso da Regione Lombardia, Regione Piemonte, Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP), Provincia di Alessandria, Provincia di Pavia, Provincia di Vercelli, Comune di Casale Monferrato, Comune di Mortara, Comune di Vercelli per la realizzazione e la gestione coordinata del servizio ferroviario regionale sulle linee Mortara-Casale Monferrato e Casale Monferrato-Vercelli (nel seguito: Protocollo di intesa), di cui all'Allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

Dato atto che in base al Protocollo di intesa:

- il servizio ferroviario ripristinato sarà affidato da Regione Lombardia ad impresa ferroviaria individuata nel rispetto della normativa vigente;
- le quantificazioni delle compensazioni economiche sono effettuate in base alle regole e agli importi previsti dal contratto di servizio ferroviario di Regione Lombardia;
- è a carico di Regione Lombardia il 50% del corrispettivo contrattuale per la linea Mortara-Casale, pari al 50% di euro 1.509.157 annui, ovvero euro 754.579 annui, Iva esclusa (euro 830.036 Iva inclusa); Il restante 50% è a carico di AMP;
- ogni altro costo previsto dal Protocollo d'intesa è a carico di AMP o di altri soggetti;
- le modalità di erogazione della compensazione da parte di AMP a Regione Lombardia, soggetto affidante del servizio, saranno successivamente disciplinate da apposita convenzione attuativa tra le parti;
- l'attivazione del servizio è prevista con il cambio orario di dicembre 2018, ovvero a partire dall'anno 2019;

Visto il decreto n. 14016 del 10 novembre 2017 recante «Modifiche ed integrazioni alla tavola unificata delle polimetriche delle distanze tra stazioni per il calcolo delle tariffe» e in particolare l'Allegato A «Elenco delle stazioni di confine lombarde ai fini tariffari», che precisa che per le stazioni della linea Mortara-Casale, fino a Casale Monferrato inclusa, si applica il Sistema Tariffario Integrato Regionale negli spostamenti con origine o destinazione in Lombardia;

Ritenuto di:

- approvare lo schema del Protocollo d'intesa, di cui all'Allegato 1, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- stabilire che la copertura finanziaria della quota a carico di Regione Lombardia, quantificata in euro 830.036 annui Iva inclusa, per gli anni 2019 e 2020, è garantita dal Bilancio di previsione 2018-2020 sul cap. 10.01.103.4922 «Corrispettivo per i contratti di servizio ferroviari (Iva inclusa)» che presenta la necessaria disponibilità; la quota a carico di Agenzia della Mobilità Piemontese verrà stanziata a bilancio in entrata e spesa con successivo provvedimento di variazione;
- stabilire che, in coerenza con il citato decreto n. 14016/2017, per le stazioni della linea Mortara-Casale, fino a Casale Monferrato inclusa, si applichi il Sistema Tariffario Integrato Regionale negli spostamenti con origine o destinazione in Lombardia;
- rinviare ad apposita convenzione attuativa tra le parti la definizione delle modalità di erogazione della compensazione da parte di AMP a Regione Lombardia, soggetto affidante del servizio;

Considerato che la copertura finanziaria per gli anni successivi al 2020 sarà garantita compatibilmente con le disponibilità del Bilancio regionale per tali esercizi;

Vagliate e fatte proprie le predette motivazioni;

All'unanimità dei voti, espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di approvare lo schema del «Protocollo d'intesa per la realizzazione e la gestione coordinata del servizio ferroviario regionale sulle linee Mortara-Casale Monferrato e Casale Monferrato-Vercelli» di cui all'Allegato 1, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

2. di stabilire che la copertura finanziaria della quota a carico di Regione Lombardia, quantificata in euro 830.036 annui Iva inclusa, per gli anni 2019 e 2020, è garantita dal Bilancio di previsione 2018-2020 sul cap. 10.01.103.4922 «Corrispettivo per i contratti di servizio ferroviari (Iva inclusa)» che presenta la necessaria disponibilità; la quota a carico di Agenzia della Mobilità Piemontese verrà stanziata a bilancio in entrata e spesa con successivo provvedimento di variazione;

3. di stabilire che la copertura finanziaria per gli anni successivi al 2020 sarà garantita compatibilmente con le disponibilità del Bilancio regionale per tali esercizi;

4. di stabilire che per le stazioni della linea Mortara-Casale, fino a Casale Monferrato inclusa, si applichi il Sistema Tariffario Integrato Regionale negli spostamenti con origine o destinazione in Lombardia;

5. di rinviare ad apposita convenzione attuativa tra le parti la definizione delle modalità di erogazione della compensazione da parte di AMP a Regione Lombardia, soggetto affidante del servizio;

6. di dare mandato al Direttore Generale della Direzione Infrastrutture e Mobilità o suo delegato alla sottoscrizione del Protocollo d'intesa e alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità all'esecuzione della presente deliberazione e l'adozione di tutti gli atti conseguenti;

7. di pubblicare la presente deliberazione sul BURL, sul portale di Regione Lombardia, e ai sensi del d.lgs. 33/13, sul sito di Regione Lombardia nella sezione «Amministrazione trasparente».

Il segretario: Fabrizio De Vecchi

——— • ———

ALLEGATO 1

Protocollo di intesa promosso da

Regione Lombardia
Regione Piemonte
AMP Agenzia della Mobilità Piemontese

Provincia di Alessandria
Provincia di Pavia
Provincia di Vercelli

Comune di Casale Monferrato
Comune di Mortara
Comune di Vercelli

per la realizzazione e la gestione coordinata del servizio ferroviario regionale sulle linee Mortara-Casale Monferrato e Casale Monferrato -Vercelli

Premesso che

La linea Asti-Casale Monferrato-Mortara, costruita nel 1870 come parte della linea ferroviaria Castagnole-Asti-Mortara, è complessivamente lunga 73,4 km di cui 45 km tra Asti e Casale Monferrato e 28,4 km tra Casale Monferrato e Mortara. Tra Asti e Casale Monferrato la linea attraversa il territorio piemontese, da Candia a Mortara si trova in territorio lombardo. La linea è interamente non elettrificata ed a singolo binario.

Da settembre del 2010 la circolazione dei treni è interrotta a causa di cedimenti infrastrutturali nella galleria di Ozzano, situata nella tratta Asti-Casale Monferrato tra le stazioni di Ozzano e San Giorgio. All'epoca la tratta parziale Casale Monferrato-Mortara risultava comunque percorribile.

Con l'interruzione del settembre 2010 è stato attivato un servizio di bus sostitutivi; considerato l'utilizzo prevalentemente di tipo occasionale, legato anche al ridotto livello di offerta, nel giugno del 2012 la linea Asti-Mortara è stata inserita tra quelle sospese dalla Regione Piemonte.

La linea Casale Monferrato-Vercelli, inaugurata nel 1857, è lunga 22,7 km ed è interamente in territorio piemontese. E' elettrificata nella prima tratta di 3,5 km, tra Casale Monferrato e Casale Popolo, dove il tracciato è in comune con la linea Chivasso-Casale Monferrato-Alessandria. Da Casale Popolo a Vercelli la linea è invece interamente non elettrificata per una lunghezza di 19,2 km. Anche per l'utilizzo di questa linea, sono valide le stesse motivazioni della Mortara-Casale e nel giugno del 2012 è stata inserita tra quelle sospese dalla Regione Piemonte ed è stato realizzato un servizio bus sostitutivo tra Casale Monferrato e Vercelli.

Le Regioni Piemonte e Lombardia intendono intraprendere un percorso di condivisione e di collaborazione sui servizi ferroviari di rispettiva competenza. Obiettivo comune è il miglioramento dei servizi ferroviari che collegano le due Regioni, quali, ad esempio, i collegamenti tra Asti, Alessandria, Casale e Milano e l'accessibilità delle zone di confine.

Regione Lombardia, Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Provincia di Pavia, Provincia di Vercelli, Città di Casale Monferrato, Città di Mortara, Città di Vercelli, Agenzia della Mobilità Piemontese [AMP],

stipulano il presente

Protocollo di intesa

Art 1. *Finalità*

1. Le parti condividono la necessità di riattivare l'offerta ferroviaria sulle linee Mortara – Casale Monferrato e Casale Monferrato – Vercelli al fine di migliorare l'efficienza del servizio pubblico sul territorio interessato.

2. Regione Piemonte e AMP sono interessate a partecipare al progetto con l'obiettivo di connettere in modo competitivo il territorio di Casale Monferrato con i principali assi di comunicazione nazionali attraverso le direttrici Milano – Torino e Milano – Mortara – Alessandria.

3. Regione Lombardia è interessata a partecipare al progetto:

    a. sulla linea Casale Monferrato - Mortara, in quanto la stessa serve parte del territorio lombardo, oltre a garantire la mobilità pubblica avente origine nel territorio piemontese servito, e destinazione in quello lombardo, in modo prioritario nel proprio capoluogo e viceversa;
    b. sulla linea Casale Monferrato – Vercelli in quanto la sua riattivazione concorre agli obiettivi di sostenibilità ambientale dei trasporti, elemento fondamentale delle strategie dell'area padana per il miglioramento della qualità dell'area.

4. La partecipazione di Regione Lombardia al progetto è vincolata alla garanzia dell'offerta ferroviaria del servizio locale nelle stazioni poste sul territorio lombardo attraversate dalla linea Casale Monferrato-Mortara.
5. Le parti convengono che nei rapporti con Regione Lombardia, AMP opererà in nome e per conto di Regione Piemonte, quale ente strumentale della stessa.

Art 2. *Ripristino dell'offerta di servizio ferroviario regionale e locale*

1. Al fine di raggiungere gli obiettivi di cui all'art. 1, le parti riattivano il servizio ferroviario sulle linee Mortara – Casale Monferrato e Casale Monferrato – Vercelli attraverso la definizione di un modello di esercizio completo ed integrato della tratta Mortara – Casale Monferrato – Vercelli con cadenzamento orario.
2. L'esercizio sarà attivato in due fasi, secondo la disponibilità dell'infrastruttura. A partire dal cambio orario di dicembre 2018 sarà attivato il servizio ferroviario sulla tratta Casale Monferrato – Mortara a partire dal cambio orario di giugno 2019 sarà attivato il servizio ferroviario sull'intera tratta Mortara – Casale Monferrato – Vercelli, così come riportato in allegato 1 – modello di esercizio.

Art 3. *Ripristino della disponibilità e possibilità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*

1. Regione Piemonte si impegna a richiedere a Rete Ferroviaria Italiana [RFI] la modifica dell'Accordo Quadro per l'assegnazione e l'utilizzo delle capacità di infrastruttura ferroviaria, affinché vengano realizzati i lavori necessari a garantire l'effettuazione del livello di offerta di cui all'allegato 1 sulla linea Mortara - Casale Monferrato e sulla linea Casale Monferrato - Vercelli secondo tempistiche congruenti ed in tempo utile per l'avvio del servizio pianificato.

Art 4. *Gestione del servizio*

1. I servizi oggetto della presente Intesa saranno garantiti previa verifica delle condizioni di cui all'art. 5 e fino alla sussistenza del cofinanziamento da parte delle due Regioni.
2. I servizi oggetto della presente Intesa saranno affidati da Regione Lombardia ad impresa ferroviaria individuata nel rispetto della normativa vigente.
3. I servizi oggetto della presente Intesa saranno garantiti se presenteranno, dopo i primi tre anni di esercizio, una frequentazione crescente e coerente con gli obiettivi misurati dall'Osservatorio nazionale del TPL.
4. Eventuali proposte di modifiche al programma d'esercizio sono concordate tra Regione Lombardia ed AMP.

Art 5. *Materiale rotabile*

1. Così come riportato in allegato 1 – modelli di esercizio, il programma d'esercizio oggetto dell'Intesa prevede un fabbisogno di materiale rotabile costituito da due automotrici.
2. Il materiale rotabile sarà reso disponibile da AMP all'interno dell'asset previsto nel contratto di servizio per il servizio ferroviario regionale piemontese.

Art 6. *Compensazione economica del servizio*

1. Ai fini della presente Intesa, le quantificazioni delle compensazioni economiche sono effettuate in base alle

regole e agli importi previsti dal contratto di servizio ferroviario di Regione Lombardia.

2. La compensazione economica per il servizio sulla tratta Mortara - Casale Monferrato con cadenzamento orario (scenario A1) è stimata, alle condizioni contrattuali vigenti, in 1.509.157€ annui. Tale compensazione è per il 50% a carico di AMP e per il 50% a carico della Regione Lombardia.
3. Le modalità di erogazione della compensazione da parte di AMP a Regione Lombardia, soggetto affidante del servizio, saranno successivamente disciplinate da apposita convenzione attuativa tra le parti.
4. La compensazione economica per il servizio sulla tratta Mortara - Casale Monferrato - Vercelli con cadenzamento orario (scenario B1) è stimata, alle condizioni contrattuali vigenti, in 3.352.043 € annui. La differenza di compensazione rispetto al solo scenario A1, è pari a 1.842.886 € annui di ulteriore compensazione ed è interamente a carico di AMP.
5. Le risorse per la compensazione economica a carico di AMP saranno individuate nelle risorse assegnate ai bacini nord-est e sud-est dalla Regione Piemonte all'interno della programmazione triennale dei servizi.

Art 7. *Sistema tariffario*

1. Sulle tratte oggetto dell'accordo si applicano le tariffe secondo i sistemi tariffari piemontese e lombardo attualmente in vigore.
2. In particolare, come previsto dagli attuali confini tariffari, per le stazioni della linea Mortara-Casale, fino a Casale Monferrato inclusa, si applica il Sistema Tariffario Integrato Regionale della Lombardia (STIR), di cui al regolamento regionale n. 4/2014, negli spostamenti con origine o destinazione in Lombardia.

Art 8. *Attività di Informazione e promozione*

1. Gli enti locali firmatari della presente Intesa si impegnano ad attuare una adeguata campagna di informazione e promozione avente durata non inferiore ai primi tre anni

di apertura delle linee, al fine di garantire un adeguato supporto e un progressivo incremento dei viaggiatori.

2. Per la realizzazione della campagna di informazione e promozione, Provincia di Alessandria, Provincia di Pavia, Provincia di Vercelli, Comune di Casale Monferrato, Comune di Mortara e Comune di Vercelli si impegnano a stanziare un contributo pari a 20.000 € annui, secondo quote definite d'intesa tra gli stessi Enti Locali.
3. Il comune di Casale Monferrato si impegna ad individuare con RFI le misure per il miglioramento dell'accessibilità della stazione ferroviaria e della valorizzazione funzionale della stessa al fine di migliorarne la fruibilità come nodo di mobilità dell'area.

Art 9. *Periodo di validità*

1. La presente Intesa ha una validità di 6 anni a decorrere dalla data di sottoscrizione, e si intende tacitamente rinnovata salvo esplicita disdetta delle parti, da formalizzare entro 6 mesi dalla scadenza.
2. E' possibile rivedere i contenuti dell'Intesa, con esplicito accordo delle parti, anche all'interno del periodo di validità e tenuto conto dei risultati del monitoraggio della frequentazione, di cui all'art. 4.

Protocollo di intesa per la realizzazione e la gestione coordinata del servizio ferroviario regionale sulle linee Mortara-Casale Monferrato e Casale Monferrato-Vercelli

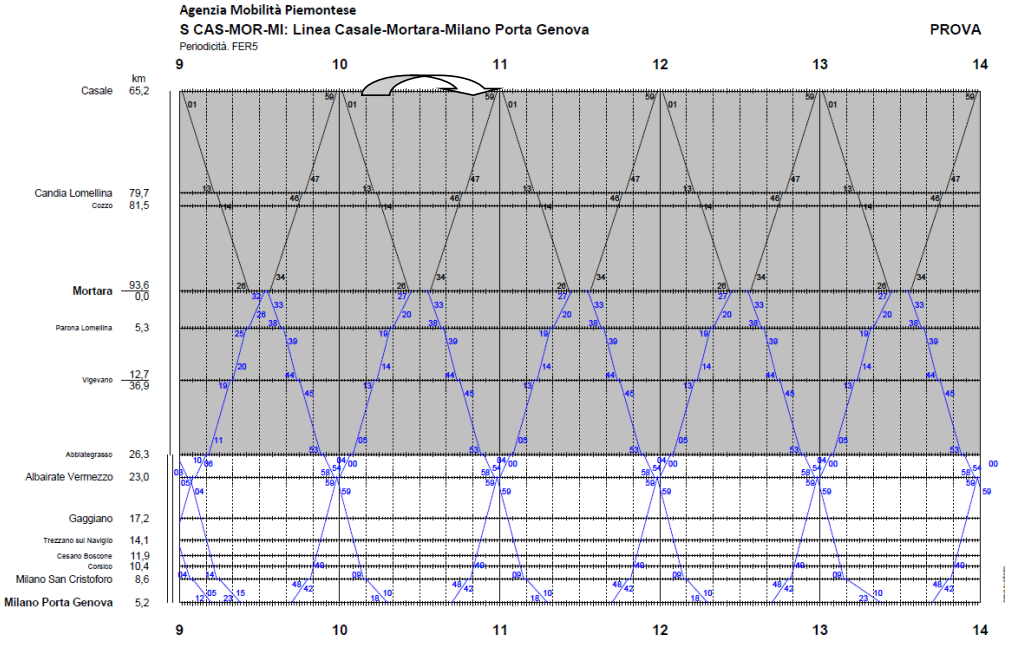
Allegati

1. MODELLO DI ESERCIZIO.

Scenario A1 (cadenzamento orario Mortara-Casale): Si ipotizza di realizzare un servizio cadenzato orario completo dalle 6 alle 21 con almeno una fermata in territorio lombardo. Tale servizio è da considerarsi come schema di base, su cui potrebbero essere inserite delle variazioni, ad esempio ulteriori fermate o ottimizzazioni del servizio per gli studenti.

La produzione prevista è di 15 coppie di treni al giorno nei giorni feriali. Per i sabati e festivi si è ipotizzata una produzione ridotta a 8 coppie di treni.

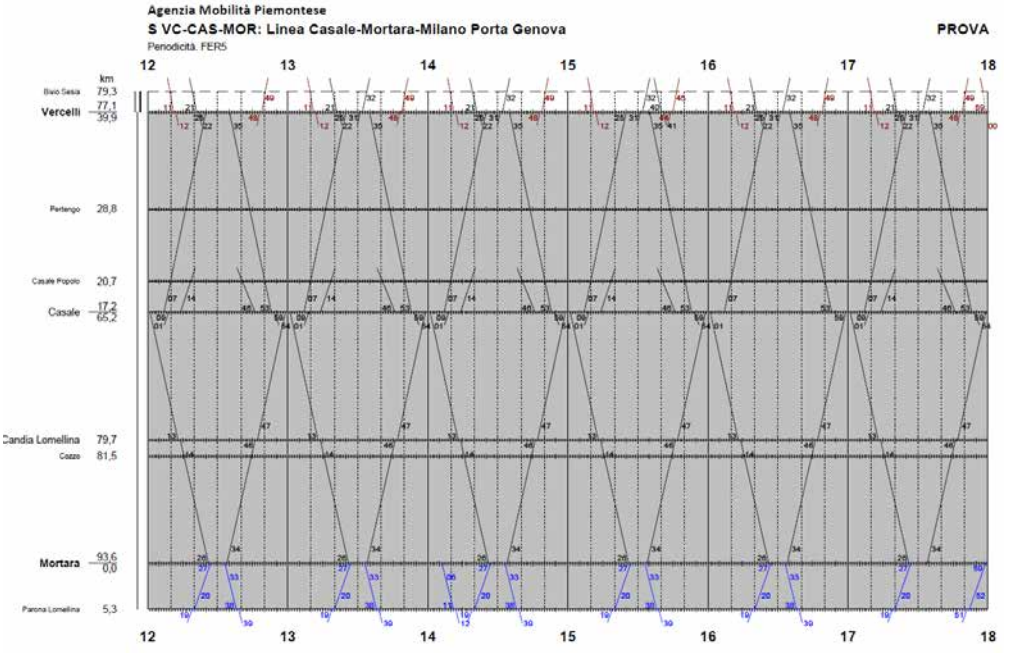
Il servizio è impostato in coincidenza a Mortara con il cadenzamento orario Mortara-Milano Porta Genova. Il tempo di percorrenza sulla tratta (25 minuti, compresa la fermata di Candia)[1], impedisce la realizzazione del servizio con un solo materiale rotabile. Infatti ci sono solo 3 minuti tra l'arrivo (minuto .58) e la partenza (minuto .01) del treno a Casale. Questo comporta l'utilizzo di due treni con un uso non efficiente delle risorse, treni e turni del personale, dal momento che i treni effettuano una sosta di circa un ora a Casale.



Scenario A1 (cadenzamento orario Mortara-Casale) – Orario Grafico
In nero i treni Mortara-Casale, in blu gli attuali treni Mortara-Milano
La freccia indica la sosta del materiale rotabile a Casale

[1] Il tempo di percorrenza prima dell'interruzione era di 28-29 minuti (con anche la fermata a Cozzo).

Scenario B1 (cadenzamento orario Mortara-Casale-Vercelli): dal momento che, come osservato, il servizio sulla sola linea Mortara-Casale prevede un uso non ottimale del materiale rotabile e del personale, l'ipotesi di servizio dello scenario A1 è opportunamente completata realizzando servizi continui Mortara-Casale-Vercelli con la riapertura della linea Casale-Vercelli. Tale servizio sarebbe realizzabile sempre con l'utilizzo di due materiali con un evidente vantaggio nella gestione dei turni del materiale e del personale (e dei relativi costi).



Scenario B1 (cadenzamento orario Mortara-Casale-Vercelli) – Orario Grafico
In nero i treni Mortara-Casale, in blu gli attuali treni Mortara-Milano, in rosso gli RV Torino-Milano

In entrambi gli scenari A1 e B1 è ipotizzato un servizio a cadenzamento orario nei giorni feriali dal lunedì al venerdì e un cadenzamento biorario il sabato e nei giorni festivi.

2. COMPENSAZIONE PER IL SERVIZIO.

In questo paragrafo si offre una stima della compensazione annua necessaria per attuare i servizi ipotizzati negli scenari. È importante sottolineare che si parte dall'ipotesi di applicare integralmente le condizioni dell'attuale contratto di Servizio Ferroviario di Regione Lombardia. Sulla base di tale contratto la compensazione per il servizio è data da tre elementi: una compensazione chilometrica, il corrispettivo per il pedaggio e la quota di ammortamento per il materiale rotabile.

Per calcolare la compensazione chilometrica dal momento che il servizio può essere realizzato con un treno di piccole dimensioni, e che con un tempo di percorrenza di 25

minuti si ha una velocità commerciale di circa 68 km/h, secondo il contratto di servizio tra Regione Lombardia e Trenord, il servizio ipotizzato ricade nei cluster treno "Piccolo" (posti offerti inferiori ai 300 posti) e "Veloce" (velocità commerciale oltre i 55 km/h. In questo caso il contributo chilometrico previsto è di 4,606 euro al km (dato riferito all'anno 2016).

A questa compensazione chilometrica occorre aggiungere il corrispettivo per il pedaggio per l'accesso alla rete RFI, da una simulazione su una traccia tipo, tale costo è pari a 29.92 euro a treno (pari a 1,05 euro al Km) per la tratta Mortara-Casale e pari a 151,61 euro a treno (pari a 2,97 euro al Km) per la tratta Mortara-Casale-Vercelli.

Riepilogo per treno

Descrizione	(€)	(€/km)
Pedaggio	29,92	1,05
Consumo Energetico	0,00	0,00
Pedaggio + Consumo Energetico	29,92	1,05
Diritto di Prenotazione	0,00	0,00

Riepilogo per tipologia di rete

Rete	tempo	km	km elet.	Canone Accesso (€)	Canone Utilizzo (€)	Pedaggio (€)	CE (€)
Rete Fondamentale		0,000	0,000	0,00	0,00	0,00	0,00
Rete Complementare	00:25	28,441	0,000	0,00	29,92	29,92	0,00
Nodi		0,000	0,000	0,00	0,00	0,00	0,00
Rete AV/AC		0,000	0,000	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale	***00:25***	***28,441***	***0,000***	***0,00***	***29,92***	***29,92***	***0,00***

Riepilogo per tratta commerciale

Localita' Partenza	Localita' Arrivo	Sigla	Ora Par.	Ora Arr.	km	km elet.	Canone Accesso (€)	Canone Utilizzo (€)	Pedaggio (€)	CE (€)
CASALE MONFERR.	MORTARA	C218	08:00	08:25	28,441	0,000	0,00	29,92	29,92	0,00
Totale					***28,441***	***0,000***	***0,00***	***29,92***	***29,92***	***0,00***

Costi pedaggio Mortara-Casale

Costi pedaggio Mortara-Casale-Vercelli

Infine si ritiene utile conteggiare il valore di ammortamento del materiale rotabile utilizzato. Come prima ipotesi si è considerato l'utilizzo di una automotrice GTW 2/6 (104 posti). Si tratta di un treno di recente costruzione, entrato in servizio in Lombardia nel 2011. Ovviamente la disponibilità o la scelta di un materiale di tipo diverso potrebbe modificare la stima. L'automotrice GTW 2/6 prevede un costo di ammortamento annuo, calcolato su 24 anni, per treno di circa 130.000 euro.

GTW

Costo/treno	3.100.000
Anni ammortamento	24
Ammortamento annuo a treno	129.167

GTW 2/6– Stima ammortamento annuo

La compensazione annua per l'esercizio dello **scenario A1 (cadenzamento orario Mortara-Casale)** si può stimare in circa 1,8 milioni di euro, comprensivi di ammortamento materiale, corrispondenti a circa 1,5 milioni al netto dello stesso.

SCENARIO A1		corse giornaliere			giorni						
	km	FER5	SAB	FEST	FER5	SAB	FEST	servizi anno	treni*km anno	€ km	Contr. annuo
TRENO Mortara-Casale | esercizio	28,44	30	16	16	253	50	62	9.382	266.824	4,61	1.228.992
TRENO Mortara-Casale | pedaggio RFI	28,44	30	16	16	253	50	62	9.382	266.824	1,05	280.165
TRENO Mortara-Casale | amm. mat. Rot.											284.167
TOTALE											1.793.324

Scenario A1 (cadenzamento orario Mortara-Casale)- Compensazione annua

La compensazione annua per l'esercizio dello **scenario B1 (cadenzamento orario Mortara-Casale-Vercelli)** si può stimare in circa 3,6 milioni di euro, comprensivi di ammortamento materiale, corrispondenti a circa 3,3 milioni al netto dello stesso.

SCENARIO B1		corse giornaliere			giorni						
	km	FER5	SAB	FEST	FER5	SAB	FEST	servizi anno	treni*km anno	€ km	Contr. annuo
TRENO Mortara-Casale-VC | esercizio	51,16	30	16	16	253	50	62	9.382	479.964	4,61	2.210.716
TRENO Mortara-Casale-VC | pedaggio RFI	51,16	30	16	16	253	50	62	9.382	479.964	2,97	1.425.494
TRENO Mortara-Casale-VC | amm. mat. Rot.											284.167
TOTALE											3.636.210

Scenario B1 (cadenzamento orario Mortara-Casale-Vercelli)- Compensazione annua

La tabella seguente riassume le compensazioni per l'esercizio per i diversi scenari[2]. È stata anche effettuata una suddivisione tra le competenze ipotizzando che i servizi sulla tratta Mortara-Casale siano compensati al 50% delle due regioni, mentre i servizi della tratta Casale-Vercelli siano interamente a carico del Piemonte.

servizio orario	Comp. annua	Comp. annua PIEMONTE	Comp. annua LOMBARDIA
Scenario A1 (cadenzamento orario Mortara-Casale)	1.509.157	754.579	754.579
Scenario B1 (cadenzamento orario Mortara-Casale-Vercelli)	3.352.043	2.597.465	754.579

[2] È possibile ipotizzare ulteriori modelli di esercizio caratterizzati da un livello di produzione inferiore e basati su un cadenzamento biorario (un treno ogni due ore). In questo caso si prevede nei giorni feriali dal lunedì al venerdì l'inserimento di 2 coppie di treni di rinforzo nelle ore di punta (una coppia il mattino e una la sera). Nel giorno feriale tipo sono previste 10 coppie di treni (8 del servizio cadenzato e 2 coppie di treni di rinforzo). Il sabato e festivi è previsto il solo cadenzamento biorario (8 coppie di treni). Gli scenari del servizio biorario non differiscono nella struttura dagli scenari precedenti ma ne costituiscono una variante con una riduzione di produzione. Per realizzare il servizio sono comunque necessari due treni. I due scenari previsti sono:

- Scenario A2 (cadenzamento biorario Mortara-Casale più rinforzi in ora di punta)
- Scenario B2 (cadenzamento biorario Mortara-Casale-Vercelli più rinforzi in ora di punta)

La compensazione annua per l'esercizio dello scenario A2 (cadenzamento biorario Mortara-Casale) si può stimare in circa 1,4 milioni di euro. La compensazione annua per l'esercizio dello scenario B2 (cadenzamento biorario Vercelli-Mortara-Casale) si può stimare in circa 2,7 milioni di euro.

3. INTERVENTI E COSTI DI RIPRISTINO.

La realizzazione del servizio sulla tratta Mortara-Casale, secondo preliminari stime di RFI, prevede la realizzazione di lavori per circa 7,3 milioni di euro, di cui la maggior parte (4,8) sono necessari per il ripristino degli impianti (i costi indicati prevedono il ripristino del punto di incrocio di Candia Lomellina).

- Per quanto riguarda l'armamento è necessario intervenire sul livellamento dei binari, rinnovo dei passaggi a livello e dei deviatoi di Candia Lomellina
- Per quanto riguarda le opere d'arte, oltre alle operazioni di pulizia e taglio vegetazione, occorre inoltre effettuare alcuni interventi di manutenzione straordinaria su stazioni, ponti ecc.
- Per quanto riguarda gli impianti, occorre ripristinare i cablaggi e le apparecchiature danneggiate o obsolete. Occorre effettuare interventi di manutenzione straordinaria ai passaggi a livello e ripristinare l'impianto ACEI di Candia Lomellina.

	km	TOTALE	Armamento	Opere d'arte	Impianti e sicurezza
Casale-Mortara	28,4	*7.367.452*	*1.350.000*	*517.684*	*5.499.768*

Costi ripristino Mortara-Casale (fonte: RFI)

La realizzazione del servizio sulla tratta Casale-Vercelli, secondo preliminari stime di RFI, prevede la realizzazione di lavori per circa 6 milioni di euro, di cui la maggior parte (4) sono necessari per il ripristino degli impianti.

	km	TOTALE	Armamento	Opere d'arte	Impianti e sicurezza
Casale-Casale Popolo	3,5	*in esercizio*			
Casale Popolo-Vercelli	19,2	*6.010.469*	*1.036.369*	*974.100*	*4.000.000*
Casale-Vercelli	19,2	**6.010.469**	**1.036.369**	**974.100**	**4.000.000**

Costi ripristino Casale-Vercelli (fonte: RFI)

In caso di riapertura della linea ad un servizio regolare (con indicativamente un impegno della linea pari ad almeno 20 treni/giorno), a seguito della stipula di un opportuno accordo con le regioni interessate, la realizzazione dei lavori di ripristino è interamente a carico di RFI.