



Amministratore Delegato
e Direttore Generale

Egr. Dott. Mauro Vizzino
Presidente V Commissione consiliare
permanente
Consiglio regionale della Puglia
Via Gentile, 52- Bari

p.c. Egr. Avv. Giovanni Giannini
Assessore Trasporti e Lavori Pubblici
Regione Puglia
Via Gentile, 52- Bari

Oggetto: posizione Trenitalia sul Frecciarossa Taranto-Milano e viceversa

Con riferimento alla richiesta di audizione presso la V Commissione consiliare permanente del Consiglio regionale della Puglia sul tema: "Soppressione treni Frecciarossa 1000 Taranto-Milano", la Scrivente società intende formulare con la presente nota alcune considerazioni ai fini di una compiuta rappresentazione della vicenda.

Il *Frecciarossa* Taranto – Milano, via Roma, e viceversa è attivo dall'11 dicembre 2016 ed effettua fermate intermedie a Metaponto, Ferrandina, Potenza, Salerno, Napoli Centrale, Roma Termini, Roma Tiburtina, Firenze Santa Maria Novella e Bologna.

Come noto, le *Freccie* di Trenitalia sono treni a mercato, svolti a totale rischio d'impresa e senza contributi pubblici, con costi che sono a totale carico dell'azienda che deve garantire la sostenibilità economica dei collegamenti in base ai soli ricavi dei biglietti venduti. Le valutazioni su fermate e collegamenti sono svolte in base a indagini di mercato che ne verificano di volta in volta la fattibilità economica, fattore, questo, imprescindibile di cui l'azienda - doverosamente e responsabilmente - deve tenere conto.

In questo contesto, il servizio sulla tratta Salerno- Taranto – che, di per sé, non assicura un livello di passeggeri idoneo a garantire la copertura dei costi - è svolto su richiesta della Regione Basilicata che contribuisce - attraverso un Contratto triennale con Trenitalia valido da dicembre 2016 a dicembre 2019 - alla sostenibilità economica dei due collegamenti considerandoli essenziali per la mobilità da e per l'area lucana. I costi della tratta Taranto-Salerno (non a mercato) sono, infatti, coperti solo in parte dalla vendita dei biglietti e la Regione Basilicata contribuisce alla sostenibilità del collegamento, con circa 3 milioni di euro all'anno.

Nell'ambito del rinnovo del Contratto per il triennio 2019-2022, la Regione Basilicata ha richiesto di inserire Metaponto, e non più Taranto, come origine e fine del



collegamento. In base a questa richiesta, Trenitalia sta provvedendo a formulare una nuova offerta economica che sarà sottoposta alla Regione entro il 30 novembre 2019.

L'orario dei due collegamenti non è oggetto del Contratto in quanto il dettaglio dell'orario di partenza e di arrivo è parte integrante della revisione annuale dell'orario predisposta da Rete Ferroviaria Italiana per migliorare e ottimizzare la capacità dell'infrastruttura e la gestione della circolazione ferroviaria sulla base delle richieste avanzate dalle imprese ferroviarie. Per l'orario 2019-2020 il progetto del collegamento Metaponto-Salerno, con prosecuzione su Milano, è in fase di ultima definizione.

Con l'auspicio di aver fornito tutti gli elementi necessari ad una compiuta valutazione della problematica e nel confermare la disponibilità della Società ad intervenire, se ritenuto ancora necessario, ad una audizione presso la V Commissione, è gradita l'occasione per inviare i migliori saluti.


Orazio Iacono