



Il caso

Salvini lancia il **Napoli-Bari** Il collegamento diretto in treno è più lento di quello con scalo

di **Gennaro Totorizzo**

Matteo Salvini negli ultimi mesi l'ha aggiunto ai suoi cavalli di battaglia, facendone anche qui una questione politica. «A luglio sarò orgoglioso di fare il primo viaggio con il collegamento ferroviario diretto **Bari-Napoli** perché un treno, un ponte, un aeroporto non sono di destra o di sinistra», aveva detto a giugno il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Salvo precisare: «La sinistra l'ha promesso senza mai realizzarlo». Peccato che ora con il diretto si impieghi più tempo che con il cambio a Caserta, soluzione prima obbligata. Nel primo caso ci si mette 4 ore e 10 minuti, nel secondo 3 ore e 38 minuti, quindi mezz'ora in più.

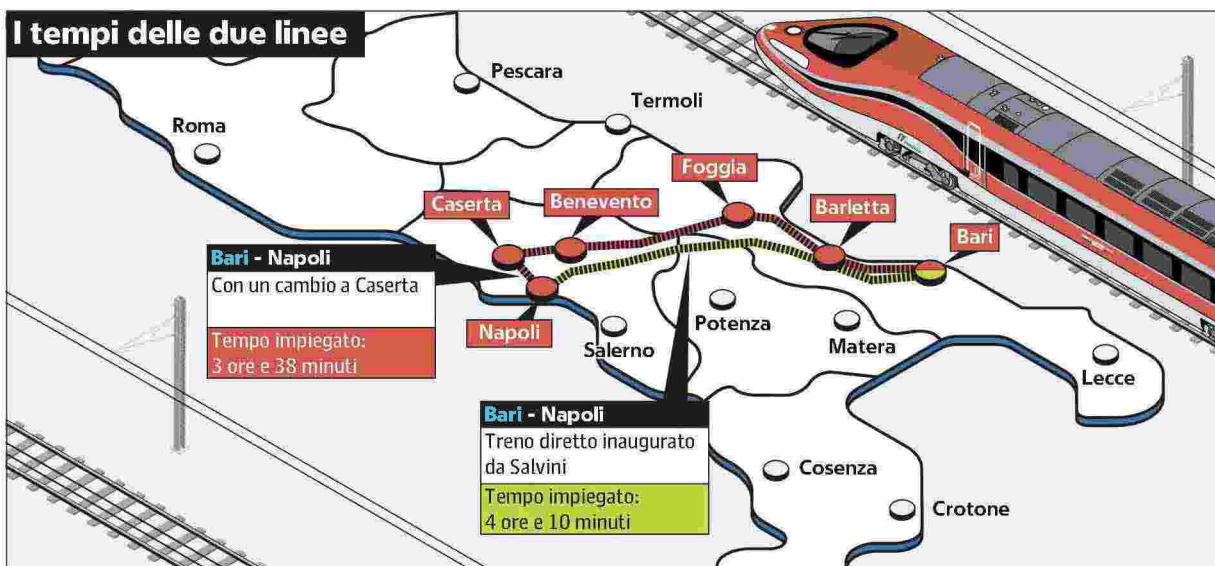
Tutto semplicemente per fretta. Perché in realtà sono in corso i lavori per realizzare una nuova linea ad alta velocità e capacità che dimezzi i tempi biblici che servono attualmente per spostarsi, progetto sbloccato nel novembre 2014 con il commissariamento voluto dal governo Renzi. Si tratta di un'opera gigantesca su 145 chilometri - committente è Rfi, società capofila del polo infrastrutture del gruppo Ferrovie dello

Stato - da 5,8 miliardi di euro (dei quali 1,4 miliardi con il Pnrr). E, nonostante il cantiere avanzi spedito, non si può ultimare dall'oggi al domani. Ferrovie dello Stato ha, a tal proposito, fissato una timeline: «Entro il dicembre del 2024, con il completamento e l'attivazione del tratto Cancellone-Frasso Telesino, si impiegheranno soltanto 2 ore e 40 minuti per arrivare da un capoluogo all'altro raggiungendo anche una velocità di 250 chilometri orari», aveva annunciato a *Repubblica* il commissario straordinario di governo Roberto Pagone. Con il completamento di tutti gli interventi, dal 2027, ci vorrà ancora meno: 2 ore per Napoli e di riflesso 3 per Roma.

Tempi ritenuti troppo lunghi dai sindaci Antonio Decaro e Gaetano Manfredi che hanno richiesto l'attivazione di un diretto il prima possibile - siglando anche un protocollo tra le due città - pur senza alta velocità, per iniziare a creare domanda. E si sono rivolti, oltre che alle Ferrovie, anche al ministro Salvini. Che ha colto la palla al balzo e ha più riprese lodato l'iniziativa. Il desiderio è stato esaudito il 10 luglio. «Ringrazio chi, dopo anni di promesse non mantenute, rende possibile viaggiare fra **Bari** e Napoli senza scendere dal treno», ha ribadito il

vicepremier sabato durante una visita a **Bari**. Nel capoluogo pugliese ci è andato per altro: non c'è stato alcun evento inaugurale del collegamento. Forse hanno pesato anche le tante polemiche sui tempi: prendendo il treno da **Bari** a Napoli delle 6,10 (prima Frecciargento e poi spostandosi sul regionale a Caserta), si impiegano 3 ore e 38 minuti, mentre con il diretto - un Intercity che parte soltanto una volta al giorno alle 7,05 con ritorno alle 18,55 - ci vogliono 4 ore e 10 minuti, fermandosi a Barletta, Foggia, Benevento, Caserta e Aversa. Una soluzione che non convince, per usare un eufemismo. Basti pensare che con il bus ci si impiegano circa 3 ore. «Stiamo ancora parlando di un collegamento ferroviario precario tra le due capitali economiche del Sud: 219 chilometri che, in altre parti della penisola, si percorrono in meno di un'ora. Questo è il nostro Belpaese», ha lamentato per esempio l'Aduc, l'associazione di utenti e consumatori, tra i tanti. Ma Salvini replica alle critiche invocando il libero arbitrio: «L'obiettivo è di arrivare all'alta velocità. Oggi se qualcuno vuole salire a Napoli e scendere a **Bari** senza scali intermedi può farlo. Se preferisce non farlo, non lo fa». © RIPRODUZIONE RISERVATA

*Con il nuovo Intercity
si impiegano 4 ore
e 10 minuti contro le
3 e 38 della soluzione
con cambio a Caserta*



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



045688