

Sùbito Lecce-Milano con Frecciarossa o Italo Cioè: un'ora in meno

FRANCO GIULIANO

● **BARI.** Tra qualche settimana entrerà in vigore il nuovo orario estivo di Trenitalia. Nell'attesa che la battaglia per l'Alta Velocità sulla linea Adriatica della Gazzetta (alla quale hanno già aderito i presidenti delle Regioni Abruzzo, Molise, Marche, Emilia e Veneto) porti ad un risultato politico, alle stesse regioni del Sud «dimenticato» dalle Ferrovie servirebbe poco per velocizzare significativamente i collegamenti da Lecce a Milano, migliorando la qualità del servizio e i tempi di percorrenza: spostare qualche «Frecciarossa» o «Frecciargento» dal Nord (già super servito) al Sud. Ecco quali sarebbero i risultati.

L'ANNUNCIO - Quando Trenitalia ha inaugurato il nuovo collegamento Frecciarossa da Ancona a Milano, un dirigente della Divisione Passeggeri della stessa società ha annunciato che a giugno, con il nuovo orario estivo, si vorrebbe rafforzare l'offerta tra Milano e Roma e tra Venezia e Roma. Su queste tratte, Trenitalia opera già

con moltissimi treni, in alcune fasce orarie addirittura con una frequenza di 20 minuti. Non sarebbe allora più utile impiegare questi treni «Frecciarossa» o «Frecciargento» sulla Milano-Bari, in sostituzione di alcuni Frecciabianca?

I TEMPI - Con questa ipotesi si potrebbero ridurre di circa un'ora e 15 minuti i tempi di percorrenza sulla tratta Milano-Pescara-Bari, sfruttando la linea dell'Alta Velocità sulla Milano-Bologna (tra queste due città esistono infatti due linee ferroviarie: quella tradizionale e quella AV).

Se da Milano a Bari utilizzassimo i treni Etr 500 (oggi cosiddetti Frecciarossa, oppure anche Italo) risparmieremmo da Milano a Bologna (alla velocità di 300 km/h) un'ora, rispetto alle attuali due ore, che è il tempo impiegato sulla linea storica dal Frecciabianca che viaggiano ad una velocità compresa tra i 100 e i 180 km/h. E'

I RISULTATI - In questo modo, il tempo di percorrenza complessivo da Milano a Bari (sempre con i Frecciarossa o Italo) si ridurrebbe dalle attuali 7 ore e 45 minuti a 6 ore e 45 minuti.

Se invece si utilizzassero, sempre sulla linea dell'Alta Velocità, i treni Frecciargento (modello Etr 485) nel tratto tra Milano e Bologna, per proseguire (senza cambio di treno) poi sulla linea ferroviaria tradizionale da Bologna a Bari a velocità superiore grazie all'assetto variabile (consentito da questo tipo di treno, l'Etr 485), si avrebbe una ulteriore riduzione di circa 15 minuti. In totale, dunque, il tempo che si impiegherebbe tra Milano e Bari, con questa semplice operazione, sarebbe di 6 ore e 30 minuti (cioè un'ora e 15 minuti in meno rispetto ad oggi). Cioè potremmo raggiungere in 5 ore e mezza Foggia da Milano e in meno di 4 ore Pescara da Milano. Tutto questo solo se la classe dirigente del Sud e le Ferrovie lo volessero.



Una rete ferroviaria di 16mila km Solo 1.050 ad Alta Velocità

■ La rete ferroviaria italiana misura 16mila chilometri, di cui circa 1.050 ad Alta Velocità (fino a 300 km/h). Le linee «AV» collegano, ad esempio, Napoli con Milano (790 km), Milano con Torino (150 km), Bologna con Milano (215 km). Altri 250 km circa risultano in progettazione o in costruzione tra Treviglio e Padova (linea Milano-Venezia) e tra Genova e Tortona. La linea Adriatica, da Lecce a Bologna (795 km), è a doppio binario, tranne che nel tratto Termoli-Lesina (30 km), ed è stata raddoppiata e rettificata per consentire velocità fino a 200 km/h, con caratteristiche di



alta capacità, ma è attualmente limitata a 150-180 km/h dal sistema di segnalamento. Con le interviste ai governatori delle Regioni adriatiche, la Gazzetta del Mezzogiorno ha voluto verificare l'interesse della politica alla velocizzazione dell'attuale infrastruttura e all'eventuale

realizzazione della vera e propria Alta Velocità sulla direttrice Lecce-Milano. E' vero: si tratta di un progetto che richiederebbe risorse finanziarie enormi e tempi lunghissimi. Ma non per questo è legittimo escludere a priori l'ipotesi che anche i nostri figli un giorno possano viaggiare alla stessa velocità dei loro coetanei delle altre regioni dell'area tirrenica centro-settentrionale. Anche 50 anni fa il raddoppio ferroviario Bologna-Lecce, quell'opera destinata al Sud, sembrò ciclopica. Oggi, 50 anni dopo, esiste. Almeno proviamoci. [f.giul.]