

Da Milano alle 7.50 e arrivo a Bari alle 14.20. Il rientro è previsto alle 16.20. Tariffe per 4 fasce: da 37 a 244 euro. Il Salento escluso

A gennaio finanziato il primo dei tre lotti del raddoppio: ci sono voluti 11 anni per 6,5 chilometri. E ne servono in tutto 32

FILT CGIL

Bari, dal 20 settembre il Frecciarossa

A Milano in 6 ore e 30: un'ora e 13 minuti in meno. Ma l'Adriatica resta tagliata in due

NICOLA PEPE

● **BARI.** La battaglia della «Gazzetta» dura da anni e non si fermerà. Perché da quando la Puglia è stata tagliata fuori dal sistema dei treni veloci, ci siamo fatti carico di un problema del Mezzogiorno, di un problema di tutto il Sud, coinvolgendo gente comune, personaggi dello spettacolo, artisti, politici: un coro unito dalla voce del disagio. Per ora ci accontentiamo di un piccolo risultato: l'annuncio che tra qualche settimana sarà possibile raggiungere Milano da Bari in 6 ore e mezzo grazie all'arrivo del Frecciarossa in Puglia. Anche se lascerà a bocca asciutta il Salento da cui inizia a levarsi la protesta.

Una anticipazione, in tal senso, era trapelata nella scorsa primavera da Fs che ipotizzava una data di partenza della nuova tratta per dicembre di quest'anno. Ma degli annunci non bisogna mai fidarsi. La novità è che non aspetteremo Babbo Natale: il treno veloce, che unirà il capoluogo pugliese a quello lombardo, arriverà a Bari il 20 settembre. La notizia - coincide

con il periodo della 79esima edizione della Fiera del Levante cui parteciperà il premier Renzi - rimbalza dall'Abruzzo, più precisamente da Pescara. Qui è stato il

sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Camillo D'Alessandro, a confermare la partenza della tratta Bari-Milano utilizzando l'«Etr 500». Due i treni giornalieri (rimpiazzeranno altrettanti viaggi ora coperti dal «Freccia Bianca») che comporteranno il risparmio di 1 ora e 13 minuti rispetto ai tempi di attuale percorrenza (7 ore e 43 minuti). Le partenze saranno da Milano centrale (FR 9595) alle 7.50 e arrivo a Bari Centrale alle 14.20 con fermate intermedie a Reggio Emilia AV, Bologna Centrale, Rimini, Ancona, Pescara Centrale e Foggia; mentre in senso inverso (FR 9590) il treno partirà da Bari alle 16.20 per arrivare a Milano alle 22.50 con le stesse fermate dell'andata.

Le tariffe variano come di consueto a seconda dei livelli di servizio e delle promozioni disponibili: da 37,00 Euro per la Super Economy fino a 105,00 Euro per la Base nella classe Standard, passando per Premium e Business fino ad arrivare a 244,00 Euro per il livello Executive a tariffa Base. L'arrivo del servizio Frecciarossa sull'Adriatica a sud di Ancona è una novità; per gli Etr 500 si tratta invece di un ritorno su linee già percorse fino al dicembre 2008 in servizio Eurostar (poi trasformato in Eurostarcity e quindi Frecciabianca), tra Milano e Bari-Lecce/Ta-

ranto, quando questo materiale rotabile si presentava con allestimento originario di 1a e 2a classe e livree dapprima d'origine poi AV.

Proprio ieri pomeriggio il governatore pugliese Michele Emiliano, nell'annunciare i temi che avrebbero caratterizzato la giornata inaugurale della Fiera del Levante il prossimo 12 settembre, aveva fatto riferimento proprio al nodo delle Infrastrutture pensando di coinvolgere il Presidente della Conferenza delle regioni per superare lo steccato delle due Italie.

Di certo il percorso per definire una volta per tutte le battaglie dei treni veloci al Sud deve ancora superare parecchie incognite. Tra queste, quella del (mancato) raddoppio Lesina-Termoli che taglia la dorsale Adriatica: 32 chilometri che rallentano il collegamento di due aree del Paese per effetto di quel binario unico esistente. Un'opera che a gennaio scorso ha visto finanziato solo il primo dei tre lotti in cui è divisa l'opera: il tratto da Lesina a Ripalta (6,5 km in territorio pugliese). Risultato raggiunto dopo oltre 11 anni. Gli altri due lotti, invece, da Ripalta a Campomarino (18 km) e quello da Campomarino a Termoli (altri 6 km) costerebbero, a oggi, 550 milioni di euro. Entrambi i tratti non sono ancora finanziati. Né sappiamo, se e quando quei progetti diventeranno «concreti».