

E Michele Elia (Fs) si allarga al Sud: «Treni a 200 all'ora sulla Napoli-Bari L'anno prossimo i primi cantieri»

La ferrovia Napoli-Bari ad alta capacità di traffico e ad alta velocità — anche se solo fino a 200 km all'ora, non i 250-300 della Milano-Roma — potrebbe essere pronta nel 2022. Lo annuncia Michele Mario Elia, amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che la scorsa settimana era a Berlino alla fiera internazionale ferroviaria Innotrans 2014, per presentare il Frecciarossa 1000.

«Stiamo organizzando un piano d'interventi per anticipare i lavori — ha detto al Corriere Economia Elia, che con lo Sblocca Italia è stato nominato commissario straordinario del governo per avviare quella tratta ferroviaria —. Contiamo di aprire i primi cantieri nel novembre 2015, sulla base dei progetti che già ci sono. Se funziona, come ci auguriamo, nel 2020 avremo pronti tratti significativi della ferrovia. Per esempio, sulla Canello-Napoli, la Canello-Frasco Telesina e la variante Irpinia».

Non che i piani per collegare la costa occidentale e quella orientale del Paese mancassero: c'erano. Ma finora erano rimasti fermi, in attesa di approvazione, impigliati in procedure. «La presenza del commissario potrà accelerare la definizione dei progetti», dice ora Elia. Martedì scorso, a Berlino, Fs ha presentato il Frecciarossa 1000, che potrà viaggiare fino a 400 km all'ora e dovrebbe entrare in servizio con i primi viaggi tra Roma e Torino nel giugno 2015, in concomitanza con l'Expo. Fabricato da AnsaldoBreda e Bombardier, il treno avrà otto carrozze e 16 motori ed è destinato anche al mercato estero: ne è prevista l'omologazione, per esempio, in Francia, Germania e Austria.

Nel frattempo sono in consegna a Trenitalia i 70 treni forniti dal gruppo Alstom (vedi articolo a fianco) da destinare alle regioni italiane per il trasporto locale: una commessa da 450 milioni di euro, che la concorrente Ansaldo Breda (controllata da Finmecca-

nica, che è del Tesoro che possiede Fs) non si è aggiudicata. I primi convogli (una ventina) sono stati consegnati a Marche, Piemonte e Umbria, il prossimo dovrebbe andare alla Calabria.

Mentre sull'alta velocità si attendono le decisioni dell'Autorità dei Trasporti, insomma, marciano i piani sull'altro trasporto ferroviario, locale e per il Sud. Per favorire un mercato concorrenziale, l'Authority sta rivedendo in que-

**Ora s'accelera.
Nel 2020
pronti tratti
significativi**



Fs Michele Mario Elia

sti giorni le tariffe per l'accesso alla rete degli operatori (i binari). L'intervento potrebbe ridurre i costi per i viaggiatori (e migliorare i bilanci della Ntv di Italo, che ha denunciato ostacoli al Garante).

«Le tariffe erano state calcolate prima dell'arrivo dell'alta velocità — ha detto al Corriere Economia, a Berlino, il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, accogliendo nella sostanza i rilievi di Ntv —. Abbiamo chiesto all'Authority tempi rapidi, dovrebbe concludere i lavori a ottobre. Mi auguro che possa arrivare da lì un segnale di ulteriore abbassamento dei costi. Il mercato italiano è un esempio di liberalizzazione ferroviaria per tutta Europa».

A. PU.