

# Alta velocità al Sud, avanti tutta Rfi conferma tempi e risorse

## L'ad Isi: Napoli-Bari a regime entro il 2029, investimenti pari a 9 miliardi «per modernizzare il Paese» Impulso anche alla Napoli-Roma con la nuova centralità dell'hub di Afragola: previste altre tre fermate

### IL PIANO

Nando Santonastaso

La scadenza è per i primi di luglio. Per quella data sarà attivata la tratta a doppio binario Napoli-Cancello della linea ad Alta Velocità/Capacità Napoli-Bari, che porterà a 55 i km già operativi. Sarà possibile l'interscambio presso la stazione di Napoli Afragola tra il traffico Av/Ac della Roma-Napoli, la rete Circumvesuviana e il traffico locale della linea Cassino-Napoli. La conferma arriva da Aldo Isi, ad e direttore generale di Rfi ieri a Roma alla conferenza «Cantieri 2026: avanzamento lavori e prossime tappe». È un segnale importante per la continuità dei lavori sulla grande opera infrastrutturale da 9 miliardi, tutti finanziati, che a regime (entro il 2029) collegherà Bari a Napoli in sole due ore e a Roma in 3 ore, con ricadute significative per il territorio. Con la nuova tratta, ad esempio, sono previste altre tre fermate a Casalnuovo, Afragola Zona Commerciale e Acerra: le stazioni di Napoli Afragola e di Acerra saranno da subito al servizio dei viaggiatori, le fermate di Casalnuovo e di Afragola Zona Commerciale saranno attivate nel mese di agosto. La vecchia linea Napoli-Cancello verrà soppressa e 12 passaggi a livello eliminati. L'ultimo "miglio", per così dire, non sarà però indolore per i viaggiatori, almeno per una parte di essi: dall'1 al 30 giugno, infatti, Rfi ha annunciato «importanti interventi di potenziamento infrastrutturale propedeutici al completamento del lotto Napoli-Cancello della NapoliBari» che comporteranno la sospensione della circolazione ferroviaria tra Napoli e Cancello e dal 10 al 30 giugno tra Caserta e Foggia, «con conseguenti modifiche al programma di circolazione dei treni regionali e a lunga percorrenza». Nel contempo però si annuncia uno schieramento di forze per portare a termine i cantieri a dir poco rilevante: 400 unità lavorative in media al giorno «tra operai e tecnici specializzati di Rfi, Fs Engineering e delle ditte appaltatrici, per un impegno economico complessivo di circa 1,1 miliardi di euro». Isi annuncia che sarà garantito il servizio attraverso bus sostitutivi e ribadisce che si tratta di «un passaggio indispensabile per attivare una linea che consentirà treni più veloci e puntuali. Le nuove infrastrutture garantiscono infatti un livello di affidabilità superiore rispetto al passato». Di qui alla necessità di intensificare la comunicazione verso utenti e territori il passo è breve: «Per noi è fondamentale informare per tempo cittadini e stakeholder sulle attività in programma, lavorando insieme a Regioni e Comuni per condividere le soluzioni migliori». Se la Napoli-Bari resta dunque una delle priorità per il futuro del trasporto ferroviario in Italia, con un ritmo realizzativo costante (di pochi giorni fa l'abbattimento dell'ultimo diaframma della galleria Rocchetta sul lotto ApiceHirpinia, i cui lavori sono affidati a WeBuild, una galleria di 6.500 metri a singola canna e doppio binario), anche per altri cantieri nel Mezzogiorno l'aggiornamento non manca. Tra Campania e Basilicata, annuncia Isi, saranno conclusi i lavori per la velocizzazione della linea Battipaglia-Potenza e sempre nel corso del 2026 proseguirà l'upgrade tecnologico del sistema Ertms sulla linea Av/Ac Roma-Napoli le cui risorse sono previste dal Pnrr. «Proseguono inoltre i cantieri in Sicilia e Calabria, sulla Salerno-Reggio Calabria e sulla Palermo-Catania-Messina mentre saranno completate opere strategiche come l'anello ferroviario di Palermo».

### LE RISORSE

L'impegno finanziario del Gruppo, di sicuro, è notevole. «Nel 2025 abbiamo raggiunto 11,6 miliardi di euro di investimenti, un record assoluto che puntiamo a confermare anche nel 2026 con circa 1.300 cantieri operativi tra manutenzione e investimenti», sottolinea l'ad di Rete Ferroviaria Italiana. Complessivamente, spiega Rfi, sono previste circa 272mila interruzioni programmate annue necessarie a consentire l'avanzamento dei lavori. Il volume degli investimenti di Rfi è peraltro cresciuto del 49% rispetto al 2023, confermando il gruppo Fs come principale investitore infrastrutturale del Paese. Del totale degli investimenti, il 37% è destinato alla manutenzione e al

miglioramento della resilienza dell'infrastruttura, mentre il 63% è rivolto alle grandi opere strategiche. Parallelamente è aumentato anche il numero delle interruzioni gestite da Rri, cresciute di circa il 115% dal 2023, in larga parte per sostenere l'avanzamento degli interventi finanziati dal Pnrr. «Per far fronte all'evoluzione delle attività di cantiere, si è passati ad un modello di interruzioni più lunghe, concentrate nei periodi di minor traffico, che consente di svolgere più attività in contemporanea, ottimizzare l'impiego delle risorse tecniche ed economiche e ridurre l'impatto complessivo sulla circolazione ferroviaria nel medio-lungo periodo». Sul punto Isi è chiaro: «Si tratta di uno sforzo molto importante che stiamo portando avanti con il nostro personale e con le aziende partner e che ci permette di guardare agli obiettivi del Pnrr con grande ottimismo. Ad oggi abbiamo già consuntivato oltre 18 miliardi di euro e continuiamo a lavorare insieme al Mit per proseguire nel percorso di realizzazione degli interventi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA