

da **Approfondimenti** del 10 luglio 2023

Da Bari a Napoli a bordo dell'Intercity 716

di David Campione

BARI - Bari e Napoli non sono mai state così vicine, ma nemmeno così distanti... A circa 20 anni dalla soppressione dell'ultimo collegamento ferroviario diretto tra le due metropoli del Sud Italia, da lunedì 10 luglio un treno Intercity torna a viaggiare fra le due città.

Finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la coppia di Intercity Bari-Napoli rientra nel contratto di servizio in essere tra il MIT e Trenitalia, che garantisce l'effettuazione dei treni Intercity e Intercity Notte sul territorio nazionale.

Un servizio fortemente voluto dai Sindaci del territorio, in particolare di Bari e Napoli (vedi [Brevi ferroviarie del 27/06/2023](#)), che però non nasce sotto i migliori auspici per quanto concerne i tempi di percorrenza.

Infatti per andare dal capoluogo pugliese a quello campano (o viceversa), il "nuovo" Intercity impiega 4 ore e 10 minuti (con fermate intermedie a Barletta, Foggia, Benevento, Caserta e Aversa), entrando in un mercato dominato dai servizi su gomma di vettori privati che con pullman gran turismo coprono la stessa percorrenza in 2 ore e 50 minuti senza fermate intermedie via autostrada.

Ma senza scomodare le autolinee private anche un'opzione Frecciargento o Italo più treno Regionale con cambio a Caserta può essere più veloce dell'Intercity, arrivando in taluni casi a 3 ore e 53 minuti di viaggio...

Per non parlare poi di chi può spostarsi tra le due città scegliendo auto, distanti tra loro 256 km e impiegando circa due ore con le poco trafficate autostrade A14 e A16.

**Foto David Campione**

¹ La E.401.013 in testa all'Intercity 716 che segna il ritorno del collegamento diretto tra Bari e Napoli. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

A bordo dell'Intercity nel primo viaggio

Il caldo sole di luglio inizia a far capolino tra le pensiline di Bari Centrale, quando in primo binario dal vicino deposito arriva il materiale per l'IC 716. Il convoglio si presenta con la consueta composizione dei treni Intercity: E.401.013 in testa, due ex Gran Confort di prima classe e sei carrozze ex Z1 di seconda classe tra cui la speciale (attrezzata per il trasporto di bici e distributori di bevande e snack) e a chiudere la pilotina Tipo Z1A. Il tutto in livrea omogenea bianca con fascia grigia. Sul marciapiede non mancano per l'occasione operatori e fotografi di giornali e TV private, mentre è assente il Sindaco di Bari Antonio Decaro.



Foto David Campione

² Foto David Campione, 10 luglio 2023

Il segnale è aperto ed alle 7.05 si torna a viaggiare da Bari verso Napoli senza cambi. In questa prima giornata l'affluenza non è delle migliori: in partenza da Bari contiamo 24 passeggeri in seconda classe e 6 in prima. A Barletta un'altra dozzina di passeggeri prende posto sul nostro treno, a conferma che il servizio è stato pensato per servire anche le località intermedie appunto come Barletta e Foggia, finora anch'esse non più direttamente collegate con Napoli.



Foto Benedetto Fanelli

3. L'Intercity 716 in corsa tra Barletta e Foggia, qui a Trinitapoli. (Foto Benedetto Fanelli, 10 luglio 2023)

Alle 8:09 siamo alla protezione di Foggia con ben 8 minuti di anticipo sull'orario. Nonostante la disponibilità del cosiddetto "baffo" che consentirebbe il passaggio diretto dalla linea Bari-Foggia alla Foggia-Caserta evitando il cambio banco nel capoluogo dauno e quindi risparmiando 20 minuti, l'Intercity 716 - come tutti gli altri treni che percorrono questa linea - per evidenti ragioni di riempimento ferma a Foggia. Il cambio banco avviene nei canonici 10 minuti, più che sufficienti per la salita dei pochi passeggeri diretti verso la Campania. Anche Foggia dispone di un'abbondante offerta di autolinee da e per Napoli, che in 2 ore e 5 minuti conducono nel capoluogo partenopeo contro le 2 ore e 40 minuti necessarie con il treno.



Foto David Campione

4. A Foggia il cambio banco avviene in pochi minuti. La pilota Z1A sarà in testa al convoglio da qui a Napoli Centrale. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

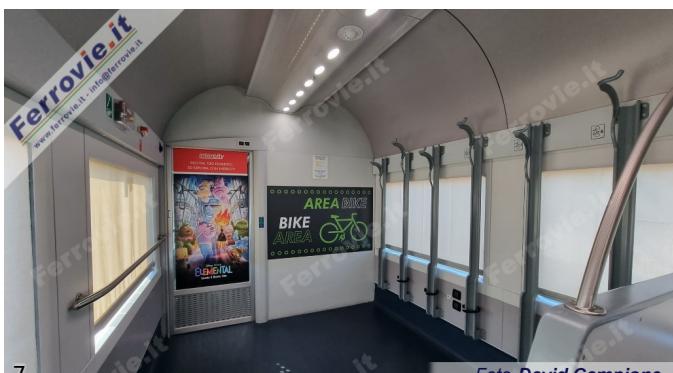
Poco da scrivere sul materiale rotabile: le otto carrozze IC270 e IC901 si presentano in perfetto stato: pulite ed in ordine. Anche i distributori automatici sono riforniti di tutto punto e regolarmente funzionanti. Il viaggio quindi scorre più che piacevolmente, in perfetto orario, tra il Tavoliere delle Puglie e i primi contrafforti appenninici. Unica nota stonata il vero e proprio frastuono dell'impianto di condizionamento dell'aria, che nel silenzio della vettura dopo un po' di tempo diventa molto fastidioso. Siamo a bordo delle stesse Z1 che prima della trasformazione in IC270 e IC901 erano ugualmente climatizzate, ma con un impianto decisamente meno rumoroso a tutto beneficio del comfort di viaggio.

Prima di Bovino si scorge sulla destra il primo cantiere della nuova linea ad alta velocità Napoli-Bari in costruzione. Noi intanto ci addentriamo sul tortuoso tracciato a binario unico, passando tutte le piccole stazioni appenniniche tra cui Ariano Irpino dove non è prevista fermata, al contrario della coppia di Intercity Roma-Bari 703 e il corrispondente 704.

Tra Foggia e Benevento non effettuiamo nessun incrocio: su questa tratta di confine tra Puglia e Campania il traffico Regionale è completamente azzero, mentre in questa fascia oraria non vi sono treni a lunga percorrenza in senso opposto, ovvero diretti verso Bari e Lecce.



5/6. Foto David Campione, 10 luglio 2023



7. Foto David Campione, 10 luglio 2023

8. Il 716 alla conclusione del suo primo viaggio. Il materiale in giornata effettuerà un altro treno Intercity diretto verso nord. Bari sarà invece servita da una composizione che arriverà nel pomeriggio a Napoli da altra località. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

Tra Benevento e Caserta il traffico diventa più vivace: ai treni a lunga percorrenza di Trenitalia e Italo nelle giornate feriali si aggiunge una discreta circolazione di treni Regionali che insiste tra Benevento, Caserta e Napoli.

E infatti in viaggio verso Caserta incrociamo in sequenza Italo 8141 da Roma T.ni per Bari C.le e la Frecciargento 8303 da Roma per Lecce. Il tracciato è adesso costellato di cantieri per l'alta velocità con tratti in affiancamento al tracciato storico ed altri che si scorgono in lontananza. A Valle di Maddaloni incrociamo l'Intercity 703 in doppia simmetrica di E.464 e con il passaggio sotto l'acquedotto carolino inizia la discesa verso Caserta, che raggiungiamo in orario così come a seguire Aversa. Qui il Dirigente Movimento decide di mandare avanti un Regionale che fermerà a Frattamaggiore, comportando un ritardo in partenza del nostro Intercity di 5 minuti. Il nostro viaggio si conclude comunque puntuale a Napoli C.le alle 11:15, con un marciapiede di stazione semivuoto. Infatti anche il Sindaco partenopeo ha disertato l'arrivo del treno da lui voluto insieme al collega pugliese.

Con le attuali tracce orarie il servizio è evidentemente pensato per chi dalla Puglia deve raggiungere Napoli in mattinata, con la possibilità di far ritorno in giornata. Da settembre è prevista l'istituzione di una seconda coppia di Intercity in orari speculari, ovvero al mattino da Napoli per Bari e ritorno il pomeriggio, migliorando quindi l'offerta tra le due città.

Quanto ai tempi di percorrenza di 4 ore e 10 minuti, la situazione attuale della Caserta-Foggia non presenta margini di miglioramento tra cantieri, rallentamenti in linea e un traffico intenso in determinate fasce orarie soprattutto tra Benevento e Foggia, circostanza che impone lunghe attese per incroci alla protezione delle stazioni o in deviata nelle stesse.

C'è da sperare che l'apertura dei nuovi tratti di linea avvenga in più fasi, consentendo un graduale ma costante miglioramento dei tempi di viaggio. Secondo il Gruppo FS già sul finire del 2024, con l'apertura della tratta Cancello-Frasso, i tempi di percorrenza tra Napoli e Bari dovrebbero scendere a 2 ore e 40 minuti (vedi [Brevi ferrovie del 02/05/2023](#)).

L'obiettivo finale è invece di coprire l'intera tratta in 2 ore così come di collegare Roma a Bari in 3 ore. Ma questo sarà possibile non prima del 2026-2027 quando l'opera dovrebbe essere completata.



Foto David Campione

9. Foto David Campione, 10 luglio 2023

David Campione - 10 luglio 2023

- Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.
- Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003