



Ferrovie.it

da **Approfondimenti** del 06 gennaio 2009

La metropolitana di Bari

di David Campione

Quest'anno il regalo di Natale per i baresi arriva in treno. Alle ore 16.00 di lunedì 22 dicembre è stata aperta all'esercizio la ferrovia metropolitana Bari Centrale - Ospedale San Paolo della Ferrottramviaria Spa - Ferrovie del Nord Barese.

Dopo circa 10 anni di lavori e 4 di interruzione, questa importante opera diventa finalmente accessibile al pubblico, collegando il centro di Bari al popoloso quartiere San Paolo, abitato da oltre 60.000 persone e finora raggiungibile soltanto in auto o autobus.



1. Schema della nuova linea in rosso. In rosso tratteggiato il prolungamento già finanziato e progettato con le nuove fermate Cecilia e Regioni; in blu il tracciato storico. (Cliccare sull'immagine per ingrandirla). (Disegno David Campione)

Il tracciato

Il nuovo servizio metropolitano in uscita da Bari utilizza la preesistente linea per Barletta, con le ben note problematiche di circolazione relative al semplice binario che insiste tra Bari Centrale e Fesca San Girolamo, su una linea dove sono già numerosi i treni che collegano il capoluogo pugliese a Barletta ed alle cittadine intermedie.



2. In viaggio tra Bari Quintino Sella e Brigata Bari, nel lungo tratto in trincea a semplice binario. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

La linea ferroviaria metropolitana di nuova costruzione, lunga complessivamente 5.133 metri, ha inizio dalla stazione di diramazione di Fesca-San Girolamo (ex Lamasinata), inaugurata da circa due anni ma di fatto ancora oggi operativa solo per i viaggiatori che cambiano treno, non essendo ancora completo il parcheggio di scambio antistante ed altre opere di viabilità.



3. Il doppio binario è stato posato fino a poche centinaia di metri prima della stazione Fesca-San Girolamo, nei pressi del Canalone Lamasinata. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

4. Ingresso nella stazione di Fesca-San Girolamo, provenendo da Bari. Il primo deviatore immette sul nuovo tracciato per Ospedale San Paolo, mentre il doppio binario in corretto tracciato prosegue verso Bitonto - Andria - Barletta. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

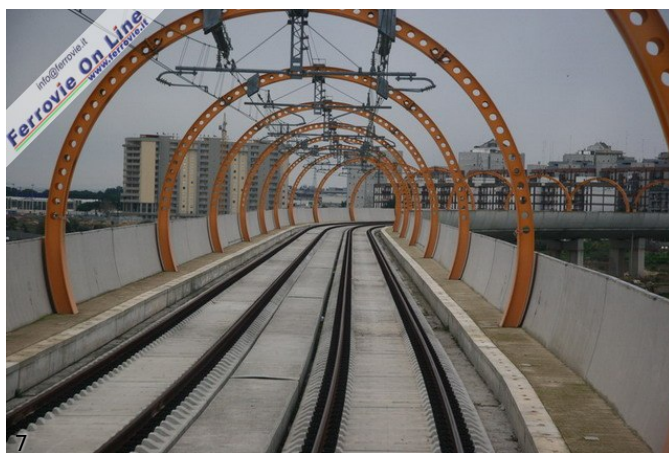
Dopo circa 1.100 metri di tracciato, prima pianeggiante e poi in leggera ascesa, ha inizio il viadotto di 2,4 chilometri che dopo una curva a 90° scavalca la linea RFI Bari - Foggia e quindi lo scalo merci Lamasinata.



5. Il tratto di 1.100 metri in piano e rilevato, subito dopo la stazione di Fesca-San Girolamo. Sulla sinistra la linea RFI Bari - Foggia, che viene scavalcata dalla linea metropolitana con il viadotto visibile sullo sfondo. A destra sullo sfondo si riconosce il doppio binario della Ferrotramviaria per Barletta. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

6. Punto di passaggio del tracciato dal rilevato al viadotto, nonché dal binario posato su ballast tradizionale alle piastre in cemento armato. La linea aerea per l'intero tratto in viadotto è sospesa mediante archi metallici. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

La ferrovia prosegue in viadotto raggiungendo la zona abitata del S. Paolo con la prima fermata denominata Tesoro, l'unica collocata completamente all'esterno.



7. Tratto in viadotto tra Fesca-San Girolamo e la fermata Tesoro, già nel quartiere di Bari San Paolo. Risaltano gli alti edifici sullo sfondo che affollano il rione periferico di Bari (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

Superato l'incrocio con Viale Europa, la linea si interra in corrispondenza della fermata Cittadella, che prende il nome dall'adiacente Cittadella della Polizia.

Il percorso è tutto in sotterraneo per i successivi e conclusivi 1.650 metri con le fermate S. Gabriele, nei pressi della chiesa omonima, ed Ospedale, nei pressi degli edifici dell'Ospedale Regionale San Paolo.



9. Dopo una lunga sequenza di archi metallici, termina il tratto in viadotto. Appena in galleria si trova la fermata Cittadella, al servizio della vicina cittadella della Polizia di Stato. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

10. Il tratto terminale della linea metropolitana, tutto in galleria artificiale, tra le stazioni di Cittadella e Ospedale. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

Presso la fermata Ospedale termina al momento la linea, ma è in avanzata fase di progettazione ed interamente finanziato il prolungamento verso la zona Cecilia, ai margini periferici dello stesso quartiere San Paolo, nonché parzialmente ricadente nel territorio comunale di Modugno. Il prolungamento lungo circa 1.500 metri, includerà le due fermate di Cecilia e Regioni.

Nella sola parte urbana, la nuova linea interessa una superficie di circa 75.000 mq quasi completamente ricadenti su aree pubbliche.



11. Elettrotreno ELT 202 al capolinea Ospedale. Dopo pochi minuti di sosta necessari per il cambio del banco di manovra, il treno riparte verso il centro di Bari. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

Le caratteristiche tecniche

Tra le varie opere che più caratterizzano l'intera linea, la più vincente a livello progettuale, costruttivo ed estetico è il lungo viadotto.

Per la parte aerea il collegamento è stato realizzato tramite elementi precompressi in cemento armato a sezione curvilinea con luce libera di 24 m. Ogni campata è stata suddivisa in due conci longitudinali da 120 tonnellate ciascuno, montati separatamente e poi solidarizzati in opera. Il sistema è completato sui fianchi da un sistema di insonorizzazione realizzato con pannelli prefabbricati, anch'essi curvilinei, ed infine dal sistema di sostegno dell'alimentazione elettrica, realizzato in acciaio con archi.



12. Viadotto in fase di costruzione, con la sede pronta per ricevere le piastre in cemento armato. (Foto Ferrotramviaria)

Per la parte in galleria artificiale realizzata secondo uno schema scatolare, sono stati utilizzati elementi prefabbricati in cemento armato e successiva ricostituzione delle superfici esterne.

Il binario tipo 50 UNI è poggiato su ballast e traversine in cemento armato per il primo tratto; sul viadotto e nel successivo tratto in sotterranea, le rotaie sono poggiate su piastre in cemento armato della ditta Margaritelli Spa, che a loro volta poggiano su materassino elastometrico.



13. Tratto in galleria artificiale, nei pressi di Ospedale. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

Tutte le fermate, eccetto quella di Tesoro, sono interrate e presentano elementi architettonici ricorrenti e linguisticamente limitati a pochi e precisi elementi, con uso di pietra calcarea, acciaio e vetro.

In forte integrazione con il verde e le superfici pedonali, le stazioni si presentano nella forma di piccoli giardini, con l'obiettivo di ricucire e collegare anche trasversalmente gli spazi urbani attraversati, mentre le modifiche alle strutture viarie interessate dal passaggio della linea sono state concordate con l'Ufficio Tecnico del Comune e prevederanno verde pubblico e spazi pedonali e ciclabili. Il valore della nuova infrastruttura è particolarmente evidente in coincidenza con la fermata Ospedale.



¹⁴**14. La fermata di Tesoro, l'unica del nuovo tracciato allo scoperto, sorge sul viadotto di 2.400 metri. (Foto David Campione, 15 agosto 2008)**

Tutte le stazioni sono provviste di biglietteria presenziata da personale della Ferrotramviaria, sono accessibili ai diversamente abili e dispongono di marciapiedi alti con incarrozzamento a raso. Appositi sensori posti lungo i binari in prossimità del punto di arresto dei convogli scambiano informazioni con i treni serie ELT 200 in servizio su questa linea, inibendo l'apertura degli scalini ribaltabili necessari in tutte le altre stazioni della rete dotate di marciapiedi bassi.



¹⁵**15. L'atrio della stazione di Ospedale San Paolo. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)**

L'esercizio

L'attivazione del nuovo servizio metropolitano accentua i cronici problemi strutturali del nodo di Bari della Ferrotramviaria. La strozzatura a semplice binario ha imposto alcune modifiche all'orario già in vigore da e per Bitonto - Barletta; non sono rari i casi in cui treni per due destinazioni o con provenienze diverse viaggiano sulla tratta in comune Bari - Fesca-San Girolamo praticamente a distanza di blocco.

Per risolvere in parte questo problema, sono in corso trattative per l'impiego di un binario di RFI tra la fermata F.Crispi FT e Bari Centrale FS, con eventuale attestamento dei treni della Ferrotramviaria anche sui binari tronchi del Piazzale Ovest della stessa stazione, aumentando le possibilità di esercizio.

Nel frattempo è stato rivisto il piano di stazione di Bari Centrale FT, con lo spostamento di un marciapiede per rendere utilizzabile tutti i 3 binari (uno di questi in origine era di solo servizio). Inoltre è previsto l'innalzamento dei marciapiedi consentendo un incarrozzamento più agevole e veloce.



16. Piazzale di stazione di Bari Centrale FT visto dall'alto, dopo le recenti modifiche. Il binario sulla sinistra è stato addossato al muro spostando il marciapiede al centro, per rendere fruibile al servizio viaggiatori anche il binario intermedio. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)
17. Il piazzale visto dal lato opposto, con tre moderni ELT 200 in sosta. E' in fase di completamento la realizzazione della pensilina sul nuovo marciapiede. Sullo sfondo gli uffici della Ferrotramviaria Spa.

L'esercizio sul nuovo tratto Fesca-San Girolamo - Ospedale avviene sul solo binario di destra e senza alcun segnalamento attivo: la circolazione a spola è regolata con un unico foglio di corsa, consegnato al personale di bordo durante la breve fermata a Fesca - San Girolamo in andata e qui riconsegnato al dirigente movimento al ritorno.

In un secondo momento è prevista la circolazione con Dirigente Centrale Operativo, che si occuperà anche della tratta in progettazione per l'Aeroporto di Bari Palese.

L'orario prevede 24 coppie di treni al giorno, solo nei giorni feriali, con la prima partenza da Bari alle 5.00 e l'ultimo ritorno da Ospedale San Paolo alle 23.26; il costo del biglietto è di 1 Euro a tratta.

I treni

Al servizio metropolitano sono destinati esclusivamente i nuovi elettrotreni di produzione Alstom appartenenti alla famiglia Coradia serie ELT 200: dodici convogli a tre casse di cui due elettromotrici inquadranti una rimorchiata, già in servizio sui binari delle Ferrovie del Nord Barese da fine 2004, che offrono ciascuno 432 posti in piedi e 110 a sedere. Infine sono in fase di allestimento presso Alstom otto rimorciate intermedie dotate di ritirate a circuito chiuso, destinate a rinforzare la composizione di altrettanti treni, aumentandone la capienza.



18. Interni dei nuovi elettrotreni serie 200, prodotti da Alstom ed appartenenti alla famiglia Coradia. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)
19. L'ampio vestibolo dell'elettrotreno.

L'avvio del servizio

Dal centro di Bari al quartiere San Paolo spendendo un solo Euro, in 15 minuti con la nuova metropolitana. Nulla a confronto di 45 minuti, il minimo impiegato da un autobus di linea, per non parlare dell'auto privata che oltre al trasferimento impone un'affannosa ricerca di parcheggio nel caotico centro murattiano di Bari. Questo ha decretato un immediato e schiacciante successo per il tanto atteso servizio su ferro, che ha sottratto viaggiatori alla gomma già dai primi giorni a tutto vantaggio dell'ambiente ed al traffico.

I baresi hanno infatti da subito apprezzato il servizio, affollando i convogli con punte vicine ai 400 passeggeri e mai inferiori ai 250 nelle ore di punta.

Della vecchia tranvia a vapore del 1883 che collegava Bari al suo entroterra del nord oggi rimane ben poco: la Ferrotramviaria continua ad essere al passo coi tempi, evolvendosi costantemente ed offrendo un servizio sempre efficiente e puntuale, tra i migliori nel panorama delle ferrovie concesse italiane e non solo.



Grande affluenza per il treno Metropolitano diretto a San Paolo delle 12.30. Il servizio è stato da subito molto apprezzato dai baresi, complici anche le giornate di shopping natalizio. (Foto David Campione, 27 dicembre 2008)

David Campione - 06 gennaio 2009

□ 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