



Verso il completamento la Bari - Bitritto delle FAL

di Giuseppe Nicola De Grisantis

BARI - In un periodo come il presente, nel quale, per ragioni puramente di bilancio economico assistiamo alla sospensione dell'esercizio o ancora peggio alla prospettiva di smantellamento di tratte ferroviarie sulle quali non circolano più treni da mesi o da anni, è confortante vedere portare a completamento i lavori di realizzazione di una ferrovia rimasta incompiuta da più di... un quarto di secolo! Parliamo della linea Bari - Bitritto delle Ferrovie Appulo Lucane (FAL), della quale quasi nulla è stato mai scritto, il cui progetto iniziale risale al 1986 e l'inizio dei lavori al 1989.



1. La sede ferroviaria già pronta in uscita dalla stazione di Bitritto mostra la confluenza dei due futuri binari di stazione su quello di corsa (a destra) per Bari ed è già dotata di pali di tipo "LS" per la linea aerea di contatto. (Foto Massimo Follaro, 27 agosto 2015)

2. Le due banchine laterali della stazione di testa di Bitritto con, sullo sfondo, il fabbricato viaggiatori in corso di rifacimento. (Foto Massimo Follaro, 27 agosto 2015)

Era una delle tante infrastrutture previste per il programma relativo campionati Mondiali di Calcio di "Italia 90", poichè assolveva, oltre alla funzione essenziale di collegare il centro abitato del Comune di Bitritto (unico della "corona" intorno a Bari privo di collegamento ferroviario con il capoluogo), al compito di collegare direttamente e velocemente il nuovo stadio San Nicola, che veniva edificato per l'occasione nella periferia sud-ovest di Bari, con il centro città.

Questa nuova ferrovia venne assegnata di competenza alle allora Ferrovie Calabro-Lucane (FCL) in quanto si riteneva razionale innestare la nuova linea sulla esistente Bari - Altamura - Matera (operando le FCL in quella parte di territorio), della quale si progettava contemporaneamente una nuova sistemazione degli impianti nell'ambito dell'area ferroviaria di Bari Centrale.



3

3. L'affaccio sul marciapiede di testa del fabbricato viaggiatori della stazione di Bitritto. (Foto Massimo Follaro, 27 agosto 2015)

Venne elaborato un progetto che prevedeva una linea a doppio binario a scartamento ridotto di 950 mm, che si diramava dalla Bari - Matera poco oltre la fermata di Bari Policlinico, con varie tratte in sopraelevazione, senza interferenze con la rete stradale, con andamento planoaltimetrico tale da permettere una velocità di 100 km/h, con tre fermate intermedie e la stazione terminale di testa nella periferia di Bitritto.

La prima fermata "Lamasinata-Stadio", in sopraelevazione, prevista a servizio del nuovo stadio, le altre due, "Santa Rita - Carbonara" e "Loseto", a servizio di nuclei nella periferia di Bari.

La nuova linea aveva una lunghezza di costruzione di km 9,200, sarebbe stata esercitata con materiale rotabile a trazione Diesel di nuova concezione, offrendo un servizio assai intenso di tipo metropolitano-suburbano grazie al previsto doppio binario. Purtroppo i lavori hanno avuto diverse battute di arresto, troppo lungo sarebbe elencare qui le vicissitudini, va solo rimarcato che le opere civili vennero realizzate "al rustico" in

tempi discreti per il 95% del tracciato, sicché la nuova "metropolitana" da più di un ventennio è stata visibile a tutti, specialmente nella lunga tratta sopraelevata di circa 1200 metri in corrispondenza dello Stadio San Nicola e del canale scolmatore Lamasinata.



4. Il nuovo viale di accesso e il nuovo piazzale esterno della fermata di Loseto: visibile il fabbricato viaggiatori in completamento. (Foto Massimo Follaro, 27 agosto 2015)

5. Una panoramica della fermata di Loseto, volgendo le spalle alla linea verso Bari. (Foto Massimo Follaro, 27 agosto 2015)

La grande "incompiuta" barese è stata penalizzata da vari fattori, in particolare le rinviate decisioni sul nuovo attestamento definitivo delle FCL (poi FAL) nel nodo centrale del capoluogo pugliese, nonché i mutamenti di natura giuridico-istituzionale nel settore ferroviario in Italia, fatto che ha obbligato a rinviare le decisioni fino all'assestamento dei nuovi organi decisionali, in particolare delle amministrazioni regionali.

Alla fine di un lungo e travagliato processo per trovare una soluzione soddisfacente tutti gli enti competenti hanno concretizzato e, per fortuna, trovato pure i finanziamenti per completare e mettere in funzione la nuova ferrovia, che sarà, per il momento un "unicum" in Italia.

Infatti queste sono le peculiari caratteristiche della nuova linea:

- proprietaria la Regione Puglia;
- gestore dell'infrastruttura e dell'esercizio le Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.;
- gestore del materiale rotabile la Ferrotranviaria S.p.A.;
- semplice binario a scartamento normale;
- trazione elettrica a 3000 V in corrente continua;
- interconnessione con la linea Bari - Taranto di RFI in località S. Giorgio Martire-S. Caterina;
- attestamento dei treni nella stazione Bari Centrale di RFI;

I lavori, inaugurati da due anni, sono già a buon punto, sia per la sistemazione dei fabbricati di stazione che per la sede stradale, modificata per il singolo binario a scartamento normale e l'installazione degli impianti di elettrificazione, lungo i 9100 metri che erano stati già realizzati da... decenni!

L'intervento più cospicuo è però rappresentato dal nuovo tratto di 800 metri costruito ex novo per allacciare la tratta già realizzata al sedime della Bari - Taranto di RFI tramite un manufatto di sottoattraversamento alla viabilità locale e alla linea FAL Bari - Matera.

La scelta dello scartamento normale e della trazione elettrica rende possibile l'esercizio senza ricorrere ad acquisizione di materiale dedicato, utilizzando il materiale rotabile già presente nel parco gestito dalla Ferrotranviaria (esercente le Ferrovie del Nord Barese), mentre si è fatto cenno in prospettiva anche a treni di altre imprese per servizi diretti con lo stadio da altre località pugliesi (mai sui "treni per i tifosi" è forse meglio meditare a lungo...!).



6. Una visione dello snello e alto viadotto ferroviario nel punto, verso il centro di Bari, scavalca il canale scolmatore Lamasinata: sullo sfondo l'area dello Stadio San Nicola. (Foto Massimo Follaro, 27 agosto 2015)

6

In definitiva, a conclusione dei lavori (data ufficiale 31 dicembre 2015) verrà attivato un servizio viaggiatori lungo i 12 km della nuova relazione, articolato inizialmente su 22 coppie di treni regionali (nelle sole ore di punta), con partenze possibili dalle estremità ogni 30 minuti; da Bari Centrale RFI le percorrenze saranno così definite: per Lamasinata - Stadio 7 minuti, per Santa Rita - Carbonara 11, per Loseto 13, per Bitritto 15.

L'alimentazione elettrica verrà fornita da RFI, come pure tutto quello che riguarda la sicurezza per il movimento dei treni, conforme ai sistemi in uso su RFI.

Aspettiamo quindi con curiosità l'attivazione della prima linea delle Ferrovie Appulo-Lucane a scartamento normale e trazione elettrica! E non dimentichiamo, in stretta collaborazione con RFI e Ferrotranviaria. La "Puglia... ferroviaria" continua a stupirci in positivo!

Con la collaborazione di Massimo Domenico Follaro e Giuseppe Giannone

Giuseppe Nicola De Grisantis - 01 ottobre 2015

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](http://www.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