

Bari - Bitritto, l'attesa è finita: via al servizio ferroviario dall'8 gennaio

di Gabriele Lepore

BARI - Dopo decenni di attesa tra lavori a singhiozzo, varianti progettuali e vicissitudini burocratiche, può finalmente partire il conto alla rovescia per l'apertura della Bari - Bitritto. La breve linea ferroviaria suburbana, concepita nel lontano 1986 e completata solo pochi mesi fa, sarà infatti operativa da lunedì prossimo 8 gennaio. A darne l'annuncio è il Sindaco del capoluogo pugliese, Antonio Decaro, anticipando che il servizio viaggiatori dovrebbe debuttare nel pomeriggio, essendo prevista una cerimonia inaugurale durante la mattinata.

L'infrastruttura, gestita da RFI (Rete Ferroviaria Italiana), è formalmente attiva dalle ore 9:00 di sabato 30 dicembre, ma già da giovedì 28 dicembre è in atto la fase di pre-esercizio, che consiste in una serie di corse prova senza passeggeri a bordo.

Il servizio, affidato a Trenitalia con un recente provvedimento della Giunta pugliese (vedi [Brevi ferroviarie del 22/12/2023](#)), sarà espletato dai convogli Jazz ETR.324 della flotta regionale e prevede un tempo di percorrenza di circa 20 minuti, collegando il centro di Bari con i quartieri periferici di Carbonara-Santa Rita e Loseto e con la cittadina di Bitritto. Saranno 14 le corse giornaliere per ciascuna direzione dal lunedì al sabato; il servizio domenicale e festivo presenterà invece un'offerta ridotta.



1. Prove di esercizio sulla Bari - Bitritto con il Jazz ETR.324-012 di Trenitalia, qui immortalato in prossimità della stazione di Bitritto. (Foto David Campione, 02 gennaio 2024)



2/3. Foto David Campione, 02 gennaio 2024

Partendo dal nuovo binario tronco 11 di Bari Centrale, i treni percorreranno la linea Bari - Taranto per 2,5 km e devieranno, in corrispondenza di Bari Parco Nord, sul tracciato per Bitritto. La nuova infrastruttura, lunga 9,3 km, è attrezzata a binario singolo con armamento 60 UNI ed elettrificata a 3 kV in corrente continua. Si sviluppa per buona parte in viadotto o in rilevato e ammette una velocità massima, a seconda del tratto, di 60 o 85 km/h. La circolazione è gestita dal DCO (Dirigente Centrale Operativo) con sede a Bari Lamasinata, mentre la sicurezza è garantita dal BCA (Blocco Conta-Assi) e dal SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno).

Lungo la linea sono presenti tre impianti adibiti al servizio viaggiatori: la stazione di Bari Santa Rita, a due binari con la caratteristica configurazione "a losanga"; la fermata di Bari Loseto, a semplice binario; la stazione terminale di Bitritto, a due binari. Tutti gli impianti sono dotati di un parcheggio di scambio, servizi igienici e sistemi informativi per gli utenti, oltre ad essere pienamente accessibili ai portatori di handicap. Le due stazioni ospitano anche una sala d'attesa e locali commerciali (non ancora assegnati), ma solo quella di Bitritto dispone di una biglietteria automatica.

Entro il 2026 sarà poi completata e attivata la fermata in viadotto a servizio dello Stadio "San Nicola", di cui attualmente esiste la banchina allo stato rustico.



4/5. L'ETR.324-012 in stazione a Bitritto. (Foto David Campione, 02 gennaio 2024)

Ideata negli anni '80 come diramazione della Bari - Matera FCL (Ferrovie Calabro Lucane), la Bari - Bitritto avrebbe dovuto essere una linea a doppio binario, scartamento ridotto e trazione Diesel, isolata dunque dalla rete ferroviaria nazionale. I primi lavori, partiti nel 1998, subirono diverse interruzioni poiché si decise di modificare il progetto in corso d'opera, adottando lo scartamento ordinario e gli standard della rete FS. Nel 2013 iniziò così una seconda tranche di lavori, a cura di FAL (Ferrovie Appulo Lucane), che permise di completare la linea e di predisporre l'innesto nella Bari - Taranto RFI. La gestione dell'infrastruttura è poi passata alla società del Gruppo FS, che nel 2022 ha avviato l'ultima tranche di lavori (vedi [Brevi ferroviarie del 13/05/2022](#)), con la quale la linea è stata raccordata alla rete nazionale e adeguata alle più recenti normative in materia di sicurezza. Considerati i vari appalti che si sono finora susseguiti, il costo complessivo dell'opera ha superato i 90 milioni di euro.

Grazie alla lungimirante rivisitazione del progetto originario, la Bari - Bitritto potrà accogliere in futuro anche treni provenienti o diretti su altre linee, offrendo un'opportunità particolarmente vantaggiosa in occasione di partite e grandi eventi presso lo Stadio "San Nicola".

A parere di chi scrive, tuttavia, le potenzialità della nuova infrastruttura sono penalizzate dalla limitata lunghezza dei binari di stazionamento. Sulla Bari - Bitritto le banchine per il servizio viaggiatori sono lunghe appena 120 metri, ma lo spazio utilizzabile per l'attestamento dei treni è ulteriormente ridotto a causa delle posizioni dei segnali di partenza, dei deviatoi e dei paracolpi (problema evidente negli impianti di Bari Santa Rita e Bitritto). Questa caratteristica pone ovvie restrizioni nella scelta del materiale rotabile da impiegare e incide, inevitabilmente, sulla capacità di trasporto della linea.



6

Foto David Campione



7

Foto David Campione

6/7. La stazione di Bitritto. (Foto David Campione, 30 dicembre 2023)

Gabriele Lepore - 03 gennaio 2024

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