

Il potenziamento della ferrovia Bari Nord

di David Campione

La ferrovia concessa Bari - Barletta, più conosciuta come ferrovia Bari Nord o anche come Ferrotramviaria, fu inaugurata il 28 settembre 1965, riprendendo in buona parte il tracciato già esistente della cessata tramvia a vapore e scartamento ridotto, che sin dalla fine del secolo scorso assicurava il collegamento, oltre che tra le due città, anche tra i popolosi e ricchi paesi dell'entroterra nord barese non toccati dalla linea FS Bari-Barletta.

*Foto David Campione*

1. Locomotore Le 101 con tre carrozze per medie distanze, in sosta a Barletta Scalo (Foto David Campione, 18 maggio 1993)

Armata a scartamento normale con rotaie 50 UNI poggiate su traverse in cemento armato precompresso, la Bari Nord è elettrificata a 3.000 Volt c.c., con catenaria sorretta da pali tipo M; la velocità massima ammessa sulla linea, interamente a semplice binario e lunga 69.959 km, è di 100 km/h.

La circolazione dei treni è regolata con blocco elettrico automatico da Bari C.le a Bitonto e con blocco telefonico da Bitonto a Barletta C.le.

Il parco rotabile è incentrato essenzialmente sul materiale leggero ed è perciò costituito da 15 elettromotrici e 11 rimorchiate pilota; non mancano comunque due locomotori elettrici, un diesel, quattro carrozze per medie distanze e sei carrozze del 1940 di costruzione tedesca.

L'offerta al pubblico è attualmente costituita da circa 20 coppie di treni tra Bari e Barletta, un paio delle quali limitate a Bitonto; nei giorni festivi il servizio è invece limitato a 9 nove coppie. L'intero percorso viene coperto tra le due estremità in circa 1 ora e 15 minuti, comprese le 12 fermate intermedie, alla velocità commerciale di 56 km/h.

Sul piano dei numeri, la ferrovia Bari Nord è utilizzata giornalmente da più di 6.000 passeggeri per raggiungere Bari dai paesi limitrofi, ed ha trasportato globalmente nel 1996 5.090.438 passeggeri; di questi, nello stesso anno, ben 1.370.511 si sono concentrati sulla sola tratta Bari-Bitonto.

I lavori di potenziamento ed ammodernamento che stanno interessando la ferrovia Bari Nord, prevedono la realizzazione delle tre opere principali di seguito descritte:

il raddoppio della tratta Bari-Bitonto;
il raddoppio della tratta Bitonto-Ruvo;

la realizzazione di un nuovo collegamento di tipo metropolitano tra Bari ed il quartiere San Paolo.



2. Il treno 18 Bari - Barletta in corsa tra Palestro e Bitonto, in un tratto col secondo binario in parte già posato (Foto David Campione, 01 agosto 1997)

Il raddoppio della tratta Bari - Bitonto

Il raddoppio della Bari-Bitonto si è reso indispensabile per migliorare l'offerta su questa tratta lunga 18 km e che da sola sopporta circa il 27% del traffico passeggeri dell'intera rete.

I lavori, finanziati con i fondi della legge 910 del 22/12/1986 sono in corso dal 1994 e prevedono il raddoppio della sede ferroviaria tra la progressiva km 2+126 (intersezione FS Marittima) e il km 18+344 (stazione di Bitonto), la costruzione della nuova stazione Lamasinata e della fermata Palestro-Enziteto, la ristrutturazione della stazione di Palestro Aeroporto e della fermata Palestro, con la realizzazione di sottopassi, pensiline e per quest'ultima con la creazione di un nuovo fabbricato viaggiatori.

Attualmente non è possibile fare previsioni sulla data in cui i lavori verranno ultimati.

Il binario è stato già posato in diversi tratti così come la palificazione, ma per contro non è ancora iniziata la costruzione delle opere più impegnative dell'intera tratta ovvero dei tre ponti che scavalcano rispettivamente lo scalo di Bari Parco Nord delle FS, il canalone Lamasinata e, nei pressi di Palestro, la linea FS Bari-Foggia.



3



4



5



6

3. Serie di immagini riprese dalla elettromotrice EI 4 in viaggio da Bari a Bitonto; qui il ponte che scavalcava il fascio di Bari Parco Nord. (Foto David Campione, 18 agosto 1997)

4. Il ponte sul canalone Lamasinata; come per il ponte sul fascio di Bari Parco Nord, è un'opere per cui non è ancora iniziato il raddoppio (Foto David Campione, 18 agosto 1997)

5. La sede predisposta per il secondo binario con la palificazione già messa in opera (Foto David Campione, 18 agosto 1997)

6. La stazione di Palestro-Aeroporto, dove si sta lavorando per adeguarla al raddoppio (Foto David Campione, 18 agosto 1997)

Come visto prima, il raddoppio avrà origine soltanto dall'intersezione con la linea FS per Bari Marittima, poiché non è stato ancora risolto l'annoso problema legato al nodo di Bari.

L'ultimo programma, che dovrebbe essere quello definitivo, prevede una parziale modifica dell'attuale stazione di Bari Centrale FS, che raccoglierà in un unico impianto, oltre alle linee FS, anche i binari delle ferrovie concesse che raggiungono la città e cioè Ferrovie Sud-Est, Ferrovie Apulo Lucane e Ferrovia Bari Nord.

A quest'ultima è previsto che venga destinata l'area del piazzale Ovest, con tre binari per il servizio su Barletta e due per il futuro servizio metropolitano per il quartiere San Paolo di cui parliamo più avanti.

Pertanto in uscita da Bari Centrale la Ferrotramviaria disporrà di due binari che correranno in aree attualmente occupate dal fascio ricovero FS, in affiancamento alla linea Bari-Foggia e che si andranno a riallacciare alla linea già in esercizio, dalla progressiva 2+126 dove ha origine il raddoppio per cui si sta già lavorando.

Il raddoppio della tratta Bitonto - Ruvo

Il raddoppio della tratta Bitonto-Ruvo, lunga circa 18 km, è stato già interamente finanziato con i Fondi POP Regione Puglia 1994 - 1996.

I lavori, tra l'altro, prevedono l'adeguamento al secondo binario delle stazioni interessate e quindi, oltre che di Bitonto e Ruvo, anche di Terlizzi e Sovereto. I primi cantieri dovrebbero essere aperti nel 1998.

Il collegamento Bari - San Paolo

Il progetto San Paolo prevede la realizzazione del primo collegamento su ferro di tipo metropolitano tra l'omonimo quartiere periferico, che conta circa 60.000 abitanti ed il centro di Bari.

Come già detto, per questo servizio metropolitano verranno destinati nella nuova stazione di Bari Centrale tre binari; da qui fino alla costruenda stazione di Bari Lamasinata, verrà utilizzata promiscuamente la linea Bari - Barletta della stessa Ferrotramviaria.



7. Cantiere della nuova stazione di Bari Lamasinata, da dove avrà origine la diramazione per il quartiere San Paolo (Foto David Campione, 25 ottobre 1997)

Da Bari Lamasinata avrà origine la nuova linea a doppio binario, che dopo aver sottopassato la tangenziale di Bari piegherà verso l'interno affrontando una rampa seguita da un viadotto, col quale scavalcherà la linea FS Bari - Foggia ed il parco merci FS "Ferruccio", riportandosi di seguito al livello del suolo ed iniziando la discesa in trincea, che dalla progressiva 2+644 porterà la linea in sotterranea.

Questa prima tratta, corrispondente al primo lotto funzionale del progetto e lunga 3.350 metri, comprende una fermata intermedia, oltre a quella sotterranea di via Ribera dove termina.

Il secondo lotto funzionale, che si sviluppa interamente in galleria, prevede il prolungamento della diramazione per altri 1.320 metri dalla fermata di cui sopra alla fermata posta in prossimità dell'ospedale San Paolo, alla progressiva 4+670.

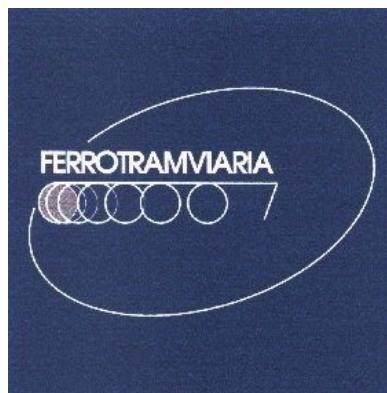
Ulteriori finanziamenti futuri consentirebbero la realizzazione della tratta compresa tra il km 4+670 ed il km 8+313,25 dove avverrebbe il ricongiungimento con la ferrovia Bari - Barletta nella stazione di Palestro-Enziteto attualmente in costruzione.

Quest'ulteriore tratta toccherebbe anche l'aeroporto di Bari-Palese, realizzando il primo vero collegamento ferroviario tra Bari ed il suo aeroporto.

La nuova linea interamente a doppio binario, verrà elettrificata a 3.000 Volt c.c. ed esercita con blocco automatico, l'armamento sarà del tipo 50 UNI con rotaie saldate poggianti su traverse in c.a.p.

Per l'esercizio è previsto l'acquisto di materiale rotabile di tipo metropolitano, marciante in composizione bloccata.

L'ammodernamento ed il potenziamento di questa ferrovia è accompagnato anche dal rinnovamento dell'immagine: è infatti stato presentato da poco il nuovo logo della Ferrotramviaria SpA, che verrà gradualmente applicato sul materiale rotabile in sostituzione di quelli precedentemente in uso.



8

8. Il nuovo logo di FT - Ferrotramviaria

David Campione - 11 novembre 1997

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. È 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