

**BIGLIETTERIA  
FERROVIARIA**

**ACQUISTA QUI!**



**TRENITALIA  
.ITALO  
SNCF**

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!

# Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 11 giugno 2019

## FSE: l'ETR.322 si svela al pubblico

di **Gabriele Lepore**

BARI - Presentazione in grande stile per l'ETR.322 delle Ferrovie Sud Est, primo treno elettrico nella storia dell'azienda pugliese oggi parte del Gruppo FS Italiane. Nella mattinata di oggi 11 giugno, al binario 1 di Bari Centrale FS, il convoglio 001 è stato inaugurato dall'Assessore regionale ai Trasporti e ai Lavori Pubblici, Giovanni Giannini, dal Presidente e Amministratore Delegato di FSE, Luigi Lenci, dal Presidente e Amministratore Delegato di Newag (costruttore polacco del treno), Zbigniew Konieczek, e dal Sindaco Metropolitan di Bari, Antonio Decaro.



Foto Gabriele Lepore

1. L'elegante ETR.322-001 si presenta al pubblico sul binario 1 di Bari Centrale. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)



2

Foto Gabriele Lepore



3

Foto Gabriele Lepore

2. Il profilo del convoglio, enfatizzato dal disegno e dai colori della livrea. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)  
3. Il pantografo monobraccio in presa. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)

L'ETR.322, basato sulla piattaforma Impuls 2 di Newag (vedi [News ferroviarie del 22/08/2016](#)), è un elettrotreno ad alimentazione 3 kV c.c., con lunghezza totale 59,85 m, dal costo netto di circa 4 milioni di euro. E' costituito da tre casse in configurazione Mc+R+Mc con due carrelli motori, due carrelli folli Jakobs e due pantografi monobraccio. La potenza nominale complessiva è di 1600 kW e permette di raggiungere una velocità massima di 160 km/h. Conforme alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e ai requisiti per Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM), è omologato per la circolazione su RFI e sulla rete FSE in virtù dell'autorizzazione recentemente ottenuta (vedi [News ferroviarie del 27/05/2019](#)).

Ciascuna fiancata dispone di ben quattro porte per i viaggiatori (di cui due sulla cassa centrale) e due porte per il personale di bordo in corrispondenza delle cabine. Il piano di calpestio ribassato risulta a raso con le banchine alte 55 cm (standard RFI ed europeo per i servizi metropolitani); tuttavia sono presenti pedane retrattili che possono variare livello, agevolando così l'incarozzamento anche dalle banchine più basse nelle stazioni FSE. Degna di nota è l'accattivante livrea rosso-bianco-nera, che sposa alla perfezione il design del convoglio.



Foto Gabriele Lepore



Foto Gabriele Lepore

4. Da sinistra a destra: Luigi Lenci (FSE), Giovanni Giannini (Regione Puglia), Antonio Decaro (Comune e Città Metropolitana di Bari) e Zbigniew Konieczek (Newag). (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)

5. Il taglio del nastro inaugurale. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)

L'interno, caratterizzato da una sobria cromia grigio-rossa, offre 175 posti a sedere, con 17 strapuntini di cui 4 utilizzabili come portabici, una postazione attrezzata per il capotreno in adiacenza ad ogni cabina, 206 posti in piedi, cappelliere e alloggiamenti per bagagli di grandi dimensioni. La cassa centrale è dedicata ai PRM, con pedane speciali per l'incarozzamento in sedia a rotelle, 2 postazioni per il viaggio e la toilette accessibile a tutti, dotata di fasciatoio per bambini. Nel complesso, i materiali e gli accorgimenti applicati facilitano le pulizie e riducono le esigenze di manutenzione.

L'illuminazione è interamente a LED ed evidenzia anche i gradini, ubicati solo in corrispondenza dei carrelli. Sono presenti impianti di ventilazione, aria condizionata e riscaldamento sia nel comparto passeggeri sia in cabina. L'informazione al pubblico avviene con display e altoparlanti per annunci automatici o dal personale. Garantiscono la sicurezza del viaggio sistemi di videosorveglianza, segnalazione antincendio e comunicazione d'emergenza.

Una curiosità tecnica è legata al SottoSistema di Bordo per la condotta sicura del convoglio: l'ETR.322 è il primo elettrotreno a montare la soluzione integrata SSC/SCMT BL3, invece del SCMT "puro". Tuttavia il SottoSistema di Terra delle linee su cui circolerà non sarà mai SSC, ma solo SCMT. La scelta potrebbe quindi basarsi su motivazioni economiche: il BL3 infatti ha un costo inferiore rispetto al SCMT "puro" per le sue semplificazioni, che impongono anche una velocità massima di 150 km/h, ma ciò non rappresenta un problema viste le caratteristiche delle linee FSE.



Foto Gabriele Lepore



Foto Gabriele Lepore

6. Il banco di manovra. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)

7. La postazione del capotreno. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)

I 5 convogli della fornitura iniziale (dallo 001 allo 005) sono in fase di consegna. Inoltre, dei 10 convogli opzionali previsti dall'accordo quadro, 6 sono già stati commissionati.

Regione Puglia e FSE stanno lavorando per acquistare non solo gli ultimi 4 treni in opzione, ma anche ulteriori 3 con l'utilizzo delle economie di gara. In questo modo la flotta di ETR.322 potrebbe raggiungere un totale di 18 esemplari, coprendo in buona parte le esigenze dell'area barese e tarantina.

Secondo indiscrezioni, i convogli a partire dallo 006 dovrebbero presentare alcune differenze rispetto a quelli di prima serie. E' quasi certo che a bordo ci saranno prese elettriche e USB per i passeggeri, ormai installate su tutti i rotabili di nuova concezione. Si prospetta però anche un cambio di livrea con l'adozione dello schema DPR simil-Trenitalia, che ha già debuttato sui bus e sui treni Diesel di FSE (vedi [News ferroviarie del 07/05/2019](#)).



8. Il comparto viaggiatori. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)

9. Le sedute, montate a sospensione. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)

10. L'alloggiamento per bagagli voluminosi. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)

11. La toilette, accessibile anche ai disabili. (Foto Gabriele Lepore, 11 giugno 2019)

I primi 5 ETR entreranno in servizio viaggiatori a metà settembre prossimo, sulle corse della linea 1 bis Bari - Putignano via Casamassima. A giorni prenderà dunque avvio il pre-esercizio, che si svolgerà nelle ore notturne in assenza di altro traffico. Sarà invece ben più lunga l'attesa per la linea 1 Bari - Taranto, poiché le ingenti opere infrastrutturali che si stanno per realizzare richiedono la sospensione della circolazione ferroviaria (vedi [Brevi ferroviarie del 09/04/2019](#)).

Gabriele Lepore - 11 giugno 2019

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