



RFI, Bari - Taranto: attivata la variante di Modugno

di **Gabriele Lepore**

BARI - E' stata attivata oggi, domenica 26 luglio, la nuova tratta a doppio binario Bari Sant'Andrea - Bitetto, variante esterna di Modugno sulla linea RFI Bari - Taranto, che comprende le due nuove fermate di Bari Villaggio del Lavoratore e di Modugno.

Per eseguire i lavori di raccordo del nuovo tracciato alla rete ferroviaria, e conseguentemente escludere il vecchio tracciato a binario singolo, la circolazione dei treni è stata sospesa da giovedì scorso fino a questa mattina (vedi [Brevi ferroviarie del 21/07/2020](#)).

L'attivazione è avvenuta ufficialmente alle 5:10. Si sono dunque svolte le corse prova del convoglio diagnostico "Archimede" di RFI e infine, alle 11:00, i nuovi binari sono stati aperti al servizio commerciale. Il primo treno a transitare è stato l'Intercity 35012 Taranto - Milano Centrale.

Inizialmente programmato per il 15 dicembre 2019, l'evento è slittato di oltre sette mesi per problemi tecnico-burocratici, cui si è sommato il fermo attività a causa dell'epidemia Covid-19. Anche allora la circolazione ferroviaria era stata interrotta nei giorni precedenti, per poi tuttavia riaprire la tratta storica (vedi [Brevi ferroviarie del 13/12/2019](#)).



Foto Gabriele Lepore



Foto Gabriele Lepore

1. L'Intercity 35012 Taranto - Milano Centrale, in transito alla fermata di Modugno, è il primo treno a percorrere la nuova tratta; la velocità sostenuta causa il sollevamento di abbondante polvere di pietrisco dai binari. (Foto Gabriele Lepore, 26 luglio 2020)

2. Il Regionale 22406 Taranto - Bari Centrale, in ripartenza da Modugno, è il primo treno a servire le due nuove fermate sulla tratta. (Foto Gabriele Lepore, 26 luglio 2020)

Video Gabriele Lepore, 26 luglio 2020

Il raddoppio Bari Sant'Andrea - Bitetto

La Bari - Taranto è una linea a valenza strategica nazionale ed europea, nel trasporto sia dei passeggeri che delle merci, e rientra nel Corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo. Il suo raddoppio è stato realizzato per fasi a partire dagli anni '90, con interventi che l'hanno quasi sempre allontanata dai centri abitati, per renderla più compatibile con il territorio attraversato in relazione alle nuove esigenze di traffico.

La variante Bari Sant'Andrea - Bitetto, costata circa 220 milioni di euro e cofinanziata con risorse PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, va a completare questo lungo processo di trasformazione dell'intera linea.

Il progetto definitivo della nuova tratta è stato redatto da un team guidato dalla Proger, mentre i lavori di progettazione esecutiva e realizzazione sono stati affidati con appalto integrato all'associazione temporanea d'impresе formata da Matarrese (capogruppo), Fersalento, Eredi Giuseppe Mercuri e Fratelli Manes (quest'ultima ritiratasi per fallimento). Il cantiere ha preso avvio nel 2012 ed è

stato diretto da Italferr. Numerose altre aziende in regime di subappalto hanno contribuito all'esecuzione delle opere.

Il tracciato, lungo 10.035 m e interamente a doppio binario, inizia al km 4+221 dall'ex posto di movimento di Bari Sant'Andrea e termina al km 14+256 nella stazione di Bitetto. E' stato concepito principalmente per aggirare da sud la cittadina di Modugno, attraversata dalla linea storica con pesanti interferenze urbane (congestione stradale durante la chiusura dei passaggi a livello, problemi di sicurezza, inquinamento acustico e atmosferico). Eseguire il raddoppio in sede sarebbe stato complicato anche per l'adiacenza della linea Bari - Matera e della stazione FAL (Ferrovie Appulo Lucane).



Foto Gabriele Lepore



Foto Gabriele Lepore

3. Bari Sant'Andrea: l'inizio della variante con il curvone a doppio binario che ospita la fermata di Bari Villaggio del Lavoratore; a destra, il binario singolo dismesso e la linea FAL che proseguono verso il centro di Modugno. (Foto Gabriele Lepore, 26 luglio 2020)

4. Il nuovo ingresso in rettilineo a doppio binario nella stazione di Bitetto; a destra, in curva, i pali della linea elettrica del binario singolo dismesso. (Foto Gabriele Lepore, 26 luglio 2020)

Il sedime di nuova costruzione è pressoché tutto in trincea, con pareti in roccia o muri in cemento armato. Numerose sono le gallerie artificiali realizzate per il sottoattraversamento della viabilità esistente, tra cui la Tangenziale di Bari/SS16 e l'Autostrada A14 con il relativo raccordo. Per mantenere la percorribilità di queste importanti arterie, durante i lavori sono state deviate provvisoriamente le carreggiate.

Il manufatto più significativo è senza dubbio il viadotto "Cava", lungo 320 m con 8 campate. E' composto da impalcati metallici poggianti su piloni in cemento armato e attraversa la cava dismessa dell'ex stabilimento Cementir di Modugno. Appena prima del ponte, inoltre, la nuova tratta sottopassa la tratta storica nell'ambito della stazione di "Modugno Campagna".



Foto Gabriele Lepore



Foto Gabriele Lepore

5. Il sottopasso della Tangenziale di Bari; in fondo si intravedono le banchine della fermata di Bari Villaggio del Lavoratore. (Foto Gabriele Lepore, 19 luglio 2020)

6. Il sottopasso della tratta storica all'altezza della stazione di "Modugno Campagna". (Foto Gabriele Lepore, 22 luglio 2020)



7. Il convoglio diagnostico "Archimede" transita sul viadotto "Cava" a Modugno durante l'ultima corsa prova. (Foto Gabriele Lepore, 26 luglio 2020)

L'ingresso a Bitetto si sviluppa invece su un sedime già costruito nei primi anni '90, ma rimasto incompiuto a causa dell'abbandono del progetto. Di questo tracciato sono stati riutilizzati circa 2 km in rilevato e in viadotto, mentre i restanti 800 m circa in direzione di Modugno sono stati rifeorestati con alberi di ulivo.

Si trova qui il viadotto "Sivilli", interamente in cemento armato, che ha richiesto interventi di manutenzione straordinaria dopo il lungo periodo di incuria. E' lungo 425 m con 17 campate, ma meno imponente del viadotto "Cava".



8

Foto Gabriele Lepore



9

Foto Gabriele Lepore



10

Foto Gabriele Lepore



11

Foto Gabriele Lepore

8. Il nuovo tracciato in trincea tra Modugno e Bitetto. (Foto Gabriele Lepore, 22 luglio 2020)

9. Il sedime della variante incompiuta anni '90, verso Modugno restituito agli ulivi... (Foto Gabriele Lepore, 15 luglio 2020)

10. ... e verso Bitetto sfruttato per l'ingresso in stazione; si intravedono i nuovi segnali di avviso lato Bari e il viadotto "Sivilli". (Foto Gabriele Lepore, 15 luglio 2020)

11. Il viadotto "Sivilli" e parte del rilevato che conduce alla stazione di Bitetto; a destra, i nuovi segnali di protezione lato Bari. (Foto Gabriele Lepore, 22 luglio 2020)

Le caratteristiche tecniche, tecnologiche e prestazionali della nuova tratta sono analoghe al resto della linea.

I binari, attrezzati con armamento 60 UNI ed elettrificati a 3 kV c.c., sono banalizzati quindi percorribili ciascuno nelle due direzioni (la marcia parallela non è ancora ammessa però tra Bari Parco Nord e Bitetto). La velocità massima consentita è di 150 km/h.

Il distanziamento dei treni è affidato al BCA (Blocco Conta-Assi) e il segnalamento è coadiuvato dal SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno). L'esercizio è gestito in regime di DCO (Dirigente Centrale Operativo), con tecnologia SCC (Sistema di Comando e Controllo), dal Posto Centrale RFI di Bari Lamasinata.

Come accennato in apertura, la variante include due nuove fermate che a partire da oggi sono servite dai treni Regionali di Trenitalia:

- Bari Villaggio del Lavoratore (km 4+594), in superficie, ubicata proprio all'inizio del nuovo tracciato per servire il quartiere periferico barese Stanic-Villaggio del Lavoratore; è strategica anche per la vicinanza alla SS16, alla SS96 e alla Zona Industriale;
- Modugno (km 9+597), in trincea, ubicata poche centinaia di metri a sud dell'abitato di Modugno.

Entrambe le fermate offrono un ampio parcheggio di scambio con fermata bus, servizi igienici e superfici a verde. Le banchine sono laterali e lunghe 250 m, con altezza 55 cm sul piano del ferro per l'incarozzamento a raso, dotate di pensiline e collegate da un sottopasso pedonale a Bari Villaggio del Lavoratore e da un sovrappasso pedonale a Modugno. Rampe, percorsi tattili e mappe tattili garantiscono la piena fruibilità all'utenza. Presenti impianti di illuminazione a LED, informazione ai passeggeri tramite display e annunci sonori, biglietterie automatiche e validatrici.

La fermata di Bari Villaggio del Lavoratore è stata collegata al quartiere tramite un sottovia carrabile e ciclopeditone, che oltrepassa il binario dismesso e la linea FAL.

Nel caso di Modugno invece, in virtù di recenti accordi tra RFI, Regione Puglia e Comune, saranno installati due ascensori per agevolare l'accesso ai binari, mentre il Comune ha provveduto all'adeguamento e all'illuminazione della strada rurale che conduce alla fermata e ha istituito una navetta bus per il centro cittadino.



12

Foto Gabriele Lepore



13

Foto Gabriele Lepore



14

Foto Gabriele Lepore



15

Foto Gabriele Lepore

12/13. La fermata di Bari Villaggio del Lavoratore. (Foto Gabriele Lepore, 26 luglio 2020)

14/15. La fermata di Modugno. (Foto Gabriele Lepore, 26 luglio 2020)

Sono presenti poi due fermate non adibite al servizio viaggiatori, Madonna della Grotta Nord Punto Antincendio (km 5+236) e Madonna della Grotta Sud Punto Antincendio (km 6+426), che prendono il nome da un vicino santuario e sono attrezzate per situazioni di emergenza. Si trovano infatti in un tratto caratterizzato da gallerie artificiali attigue, considerate un unicum dal punto di vista normativo, che complessivamente superano di poco 1 km di lunghezza.

Contestualmente al vecchio tracciato a binario singolo, lungo 10.512 m, da oggi sono soppressi:

- il posto di movimento di Bari Sant'Andrea (stazione fino al 2009);
- la fermata di Modugno Città, ubicata nel centro urbano di Modugno di fronte alla stazione FAL;
- la stazione di Modugno (informalmente denominata "Modugno Campagna"), esterna all'abitato e destinata a scalo merci, incroci e precedenza di treni; da qui si controllava anche Bari Sant'Andrea in telecomando punto-punto;
- 6 passaggi a livello, 2 dei quali (in Via XX Settembre e Via Bitonto a Modugno) continueranno a chiudersi solo per l'adiacente linea FAL; questi PL in comune, comandati tramite un banco dedicato a "Modugno Campagna", erano gestiti dai dirigenti movimento di RFI anche per il transito dei treni FAL, mentre ora saranno gestiti da personale FAL appositamente formato - caso più unico che raro nel panorama ferroviario italiano.

Si conclude l'era degli ACE (Apparato Centrale Elettrico) in Puglia, il cui ultimo esemplare rimasto in esercizio era proprio quello di "Modugno Campagna". Scompare anche la dirigenza locale a Bitetto, dove è stato adeguato il piano del ferro, installato un nuovo ACEI (Apparato Centrale Elettrico a Itinerari) che sarà normalmente telecomandato da Bari Lamasinata e rinnovato il sistema informativo per i viaggiatori.



16

Foto Gabriele Lepore



17

Foto Gabriele Lepore



18

Foto Gabriele Lepore



19

Foto Gabriele Lepore

16. La fermata di Modugno Città. (Foto Gabriele Lepore, ottobre 2019)

17. La stazione di "Modugno Campagna". (Foto Gabriele Lepore, ottobre 2019)

18. L'ACE di "Modugno Campagna": il banco... (Foto Gabriele Lepore, 10 dicembre 2019)

19. ... e il quadro luminoso. (Foto Gabriele Lepore, 10 dicembre 2019)

Il sedime RFI dismesso tra Bari Sant'Andrea e Modugno sarà acquisito dalle FAL, che lo sfrutteranno per completare le proprie opere di raddoppio e interrimento (vedi [News ferroviarie del 08/11/2018](#) e [Brevi ferroviarie del 16/12/2019](#)).

Di seguito alcune immagini ormai da ritenersi storiche.



Fotogramma Gabriele Lepore



Fotogramma Gabriele Lepore



Fotogramma Gabriele Lepore



Fotogramma Gabriele Lepore



Fotogramma Gabriele Lepore



Fotogramma Gabriele Lepore

20. PM di Bari Sant'Andrea: l'Intercity 612 Taranto - Milano Centrale prosegue in rettilineo sulla linea per Bari Centrale. (Fotogramma Gabriele Lepore, 07 dicembre 2019)
21. PM di Bari Sant'Andrea: il TC 59132 Bicocca - Bari Lamasinata di Mercitalia Rail devia sulla bretella per Bari Lamasinata. (Fotogramma Gabriele Lepore, 07 dicembre 2019)
22. Il passaggio a livello di Via Bitonto, a Modugno, chiuso per il transito del Regionale 12619 Bari Centrale - Taranto. (Fotogramma Gabriele Lepore, 06 dicembre 2019)
23. Il passaggio a livello di Via XX Settembre, a ridosso della fermata di Modugno Città, chiuso per l'arrivo e la ripartenza del Regionale 12621 Bari Centrale - Taranto. (Fotogramma Gabriele Lepore, 06 dicembre 2019)
24. Il treno FAL 20/118 Matera Sud/Gravina - Bari Centrale incrocia il Regionale 12623 Bari Centrale - Taranto nel centro di Modugno; il binario FAL è in variante provvisoria per i lavori di interrimento della stazione, visibili al centro. (Fotogramma Gabriele Lepore, 09 dicembre 2019)
25. Il Frecciabianca 8820 Taranto - Milano Centrale impegna il curvone a binario singolo in uscita dalla stazione di Bitetto lato Bari. (Fotogramma Gabriele Lepore, 28 novembre 2019)

I nuovi deviatori di Bari Parco Nord

Sempre oggi 26 luglio, nell'ambito della stazione di Bari Parco Nord, sono stati attivati 7 nuovi deviatori che permetteranno di sfruttare meglio l'infrastruttura esistente.

Grazie a questi scambi, in particolare a una comunicazione doppia, i due binari tra Bari Parco Nord e Bari Sant'Andrea sono diventati ora binario pari e binario dispari della linea Bari - Taranto.

Prima, invece, l'attuale binario pari era una bretella proveniente da Bari Lamasinata/Adriatica nord, normalmente percorsa da treni merci, che si affiancava al binario Bari - Taranto presso Bari Parco Nord ma vi confluiva solo presso il PM di Bari Sant'Andrea (vedi fotogrammi 20 e 21).



26

Foto Gabriele Lepore



27

Foto Gabriele Lepore



28

Foto Gabriele Lepore

26. A Bari Parco Nord, la bretella da Bari Lamasinata (a sinistra) e la linea Bari - Taranto da Bari Centrale (a destra) convergono. (Foto Gabriele Lepore, 19 luglio 2020)

27. L'innesto della bretella nel binario pari della Bari - Taranto con i primi 3 deviatori attivati il 26 luglio. (Foto Gabriele Lepore, 19 luglio 2020)

28. Il raccordo "spezzato" della linea Bari - Bitritto e la comunicazione doppia (4 deviatori) tra i binari della Bari - Taranto attivata il 26 luglio. (Foto Gabriele Lepore, 19 luglio 2020)

La tratta iniziale ancora a binario singolo

L'inizio della linea Bari - Taranto, ossia la brevissima tratta Bari Centrale - Bari Parco Nord, resterà ancora per poco a binario singolo. Il raddoppio di questi 2 km circa, facilitato dalla trincea già predisposta in larghezza, rientra nei lavori di sistemazione del PRG (Piano Regolatore Generale) di Bari Centrale ed è in fase avanzata di esecuzione (vedi foto 26 e 27).

Nell'ambito dello stesso PRG sono inclusi i suddetti deviatori di Bari Parco Nord e il raccordo ancora incompleto della linea suburbana Bari - Bitritto (vedi foto 28 e [News ferroviarie del 17/02/2020](#)).

Gabriele Lepore - 26 luglio 2020

❑ 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