

FSE: attivate le prime boe SCMT e nuovi impianti tecnologici

di Gabriele Lepore

BARI - Un nuovo traguardo nel processo di ammodernamento delle Ferrovie Sud Est, sotto la gestione del Gruppo FS. Tra sabato 1 e domenica 2 agosto, sulla linea 1 bis Mungivacca - Putignano via Casamassima, è avvenuta la prima attivazione del SST (SottoSistema di Terra) del SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno), in fase di posa lungo l'anello ferroviario di Bari (vedi [News ferroviarie del 05/09/2018](#)).

In particolare, il SST è attivo sulla tratta Mungivacca - Adelfia, lunga circa 11 km. Le boe sono state testate con successo e possono ora interfacciarsi con il SSB (SottoSistema di Bordo) dei treni, garantendo il rispetto dei limiti di velocità e dei segnali per la sicurezza della marcia.

Tuttavia, in attesa di terminare la formazione al personale, durante il servizio ordinario continuerà ad essere disattivato il SSB. Resterà dunque in vigore per i convogli il limite di 50 km/h imposto dalla normativa ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), fino a quando entrambi i SottoSistemi non saranno stabilmente attivi.



1. Boe SCMT sul piazzale di Mungivacca. (Foto Gabriele Lepore, 04 agosto 2020)

2. Segnali di partenza di Adelfia lato Mungivacca con boe e nuove luci a LED. (Foto Gabriele Lepore, 04 agosto 2020)

Nello stesso fine settimana, sempre sulla tratta Mungivacca - Adelfia, hanno debuttato altre importanti novità per gli impianti tecnologici:

► I passaggi a livello a filo (due presso Valenzano Lamie e due poco oltre Adelfia), manovrati dai casellanti tramite arganelli, sono stati elettrificati con nuove casse di manovra TD96/2; questi PL erano sprovvisti di segnalamento di protezione e pertanto imponevano ai treni l'attraversamento in marcia a vista con battuta d'arresto, secondo disposizioni ANSF.

Anche i PL automatici dotati di casse FS64 sono stati rinnovati con le TD96/2. Sono stati chiusi definitivamente, invece, alcuni PL privati o superflui (tre nei comuni di Bari, Valenzano e Adelfia).

► Sono state riviste le modalità di funzionamento di tutti i PL di linea, adottando schemi di principio in uso su RFI:

- i PL lontani dalle stazioni diventano completamente automatici e vengono azionati su ambo i lati dal transito dei convogli; si applica lo schema V301 che prevede appositi segnali di avviso e di protezione a cinque luci. Per gruppi di PL vicini fra loro, il segnalamento è in comune. Nel caso di PL già prima automatici, i segnali del nuovo schema sostituiscono i precedenti segnali di protezione a luce singola gialla lampeggiante (sprovvisti di avviso luminoso).

- i PL vicini alle stazioni diventano, in base alla distanza, PL di stazione (comandati da quest'ultima dopo averne riposizionato i segnali di avviso e di protezione), PL automatici "ibridi" con schema V305 (comandati dalla stazione su un lato e automatici sull'altro lato) o PL con altri schemi particolari.

► E' stato eseguito il rifacimento ex novo dei cablaggi lungo la tratta e, dove necessario, sono state riviste le posizioni e gli aspetti dei segnali di avviso, di protezione e di partenza delle stazioni, adeguandosi agli standard RFI e al nuovo assetto dei PL. Montati anche gruppi ottici a LED sui segnali luminosi, in sostituzione dei precedenti a specchi dicroici, e rinnovato il segnalamento non luminoso (cippi chilometrici, picchetti, indicatori di limite, ecc.).

► Gli apparati di sicurezza delle stazioni interessate (Mungivacca, Valenzano e Adelfia) e il sistema CTC (Controllo Centralizzato del Traffico) della linea sono stati modificati per recepire le nuove configurazioni.

Per consentire le lavorazioni finali e i collaudi, la circolazione ferroviaria sulla linea 1 bis è stata sospesa nella giornata di sabato 1 agosto.



3

Foto Gabriele Lepore



4

Foto Gabriele Lepore



5

Foto Gabriele Lepore



6

Foto Gabriele Lepore

3. Il PL km 7+747, prima azionato a filo, oggi è un PL di stazione di Valenzano dotato di nuove casse TD96/2. (Foto Gabriele Lepore, 04 agosto 2020)

4. Stessa sorte è toccata al PL km 7+976, che assieme al precedente era comandato dal casello di Valenzano Lamie. (Foto Gabriele Lepore, 04 agosto 2020)

5. Un nuovo segnale di protezione per PL automatici presso Bari Ceglie-Carbonara. (Foto Gabriele Lepore, 04 agosto 2020)

6. Segnali di partenza di Valenzano lato Putignano: qui è stato installato un portale semaforico per spostare il segnale di corretto tracciato da destra a sinistra del relativo binario. (Foto Gabriele Lepore, 04 agosto 2020)

Le opere sopra elencate, complementari al SCMT, rientrano in un appalto da circa 16 milioni di euro per lavori di "Miglioramento, ri-formattazione degli standard quali-quantitativi, sia per la sicurezza del traffico che per la trasmissione dei dati lungo la rete, per una migliore efficienza dell'esercizio", che copre la linea 1 Bari - Taranto e la linea 1 bis. L'appaltatore è un'associazione temporanea d'imprese formata da Eredi Giuseppe Mercuri (capogruppo), Sirti e Consorzio Armatori Ferroviari, con la supervisione di Italfer e di RFI.

Nei prossimi mesi, l'installazione dei nuovi impianti e del SCMT proseguirà sulle tratte Adelfia - Putignano e Putignano - Martina Franca, dove l'armamento è già stato rinnovato (vedi [Brevi ferroviarie del 01/10/2018](#) e [Brevi ferroviarie del 24/06/2019](#)). Per la tratta Bari - Putignano via Conversano si prevedono invece tempi più lunghi, a causa della sovrapposizione di diversi cantieri (vedi [Brevi ferroviarie del 28/11/2019](#)).

Gabriele Lepore - 04 agosto 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. 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