



Ferrovie

Il riassetto del nodo ferroviario di Bari

Il sistema di trasporto ferroviario che fa capo al capoluogo pugliese rappresenta oggi una delle realtà più contrastate nel panorama nazionale, leggibile su più livelli e, secondo i protagonisti, specchio di quello che è la realtà infrastrutturale della Puglia e il suo possibile futuro.

Dal punto di vista di Rfi, il gestore della rete ferroviaria italiana, Bari è uno degli esempi più importanti del suo nuovo approccio alle reti del Mezzogiorno, caratterizzato sia dall'attenzione ai nodi più importanti – tradotta in riassetto che consentano un maggiore sviluppo del trasporto regionale – sia dal potenziamento o dalla creazione ex-novo di corridoi dedicati al trasporto merci, come risposta al ruolo che stanno assumendo le regioni del Sud rispetto al nuovo assetto del sistema della logistica mondiale.

Quadro di riferimento

Di fatto, quanto avviene a Bari si inserisce all'interno di una lettura degli elementi di forza della rete del Mezzogiorno rispetto ai servizi ipotizzabili.

Il primo elemento di novità, secondo Rfi, è quindi quello che – avendo completato la stagione dei potenziamenti sulle direttrici di lunga percorrenza – oggi porta a intervenire sui nodi principali, in particolare Napoli, Bari, Catania e Palermo, nelle aree cioè dove si concentrano le maggiori esigenze di sviluppo del trasporto metropolitano e regionale, con ampi spazi di crescita soprattutto per quelli su ferro.

Il secondo elemento, ma con lo stesso valore di priorità, è il trasporto merci, perchè Rfi ritiene che, per come si è evoluto il sistema della logistica mondiale, il Mezzogiorno rappresenta già una realtà significativa per il trasporto

merci – con gli scali internazionali di Gioia Tauro, Taranto, Augusta – e in prospettiva ha enormi potenzialità di crescita: aver posizionato al Sud i grandi porti di transhipment significa che una parte infrastrutturale del sistema di trasporto italiano (stradale, ferroviario e portuale) è dedicata a un traffico merci non nazionale, senza cioè nè origine nè destinazione in Italia, facendo quindi della Penisola un punto di transito strategico per i container marittimi da e per il continente europeo.

Da qui la scelta di Rfi di rafforzare alcune direttrici come corridoi prevalentemente merci, in particolare quella adriatica – attraverso Bari e Taranto, e poi Gioia Tauro e la Sicilia – dove vi sono tracce libere e sulla quale si sta ipotizzando un modello d'esercizio, per i prossimi vent'anni, nel quale una capacità rilevante, adeguata alla crescita della domanda, viene messa a disposizione del traffico merci.

La linea è già utilizzata dai treni merci, ma con prestazioni più basse (velocità, peso sugli assi, sagoma dei container) e si sta lavorando al potenziamento di alcuni tratti di linea, all'adeguamento di alcune gallerie (nella zona di Cattolica) e alla realizzazione di bretelle merci che

consentano di ridurre i tempi di attraversamento di Taranto e soprattutto Bari.

Nodo regionale e nazionale

Il capoluogo pugliese è uno maggiori nodi ferroviari italiani, con ampie potenzialità di sviluppo grazie a una rete molto estesa sulla quale operano quattro gestori differenti.

A Bari fanno capo infatti quattro reti ferroviarie distinte, che da qui si estendono in tutta la regione:

- Rfi, con le sue tre direttrici nazionali per Pescara-Bologna, Lecce e Taranto;
- le Ferrovie del nord barese (70 chilometri di rete), gestite dalla società privata Ferrotranviaria, che da Bari vanno verso Barletta, seguendo un tracciato interno, e si diramano anche verso il popoloso quartiere di San Paolo (45 mila abitanti), nella periferia nord-ovest, e verso l'aeroporto di Bari Palese;
- le Ferrovie apulo lucane (60 chilometri di rete), in comproprietà fra Regione Puglia (49 per cento) e Regione Basilicata (51 per cento), che si estendono verso Matera e connettono numerosi comuni nell'area barese;

Veduta della linea Rfi per Lecce, dove è stato completato il raddoppio



- le Ferrovie del sud est, ex concesse, oggi di proprietà della Regione Puglia, che dispongono di una rete di 474 chilometri ramificate su quasi tutto il territorio pugliese, dei quali circa 156 lungo la dorsale sud-est della provincia di Bari. A queste dovrebbe aggiungersi la nuova linea Bari-Bitritto, assegnata alle Fal, che crea un'ulteriore penetrazione verso l'interno, a sud di Bari, della quale sono quasi completate le opere civili, con una spesa di circa 80 miliardi di lire (ma oggi in fase di stallo per i problemi non ancora risolti sul nuovo assetto del nodo di Bari).

Città metropolitana

Per questo Bari è una città di notevole interesse per lo sviluppo del trasporto ferroviario locale, dove la cosiddetta "cura del ferro", cioè l'ampliamento della rete e dei servizi pubblici su ferro, può trovare una concreta applicazione, considerando la rete già molto ampia e il fatto che l'area metropolitana ospiti circa 2 milioni di abitanti e si estenda in un raggio di quasi 30 chilometri, da Barletta fino a Monopoli, con un sistema di relazioni infrastrutturali, economiche, produttive e



Schemi, elaborati da Rfi, dei lavori in corso o previsti nel nodo ferroviario di Bari

culturali più ampie rispetto alla media delle altre città meridionali, sia regionali che nazionali.

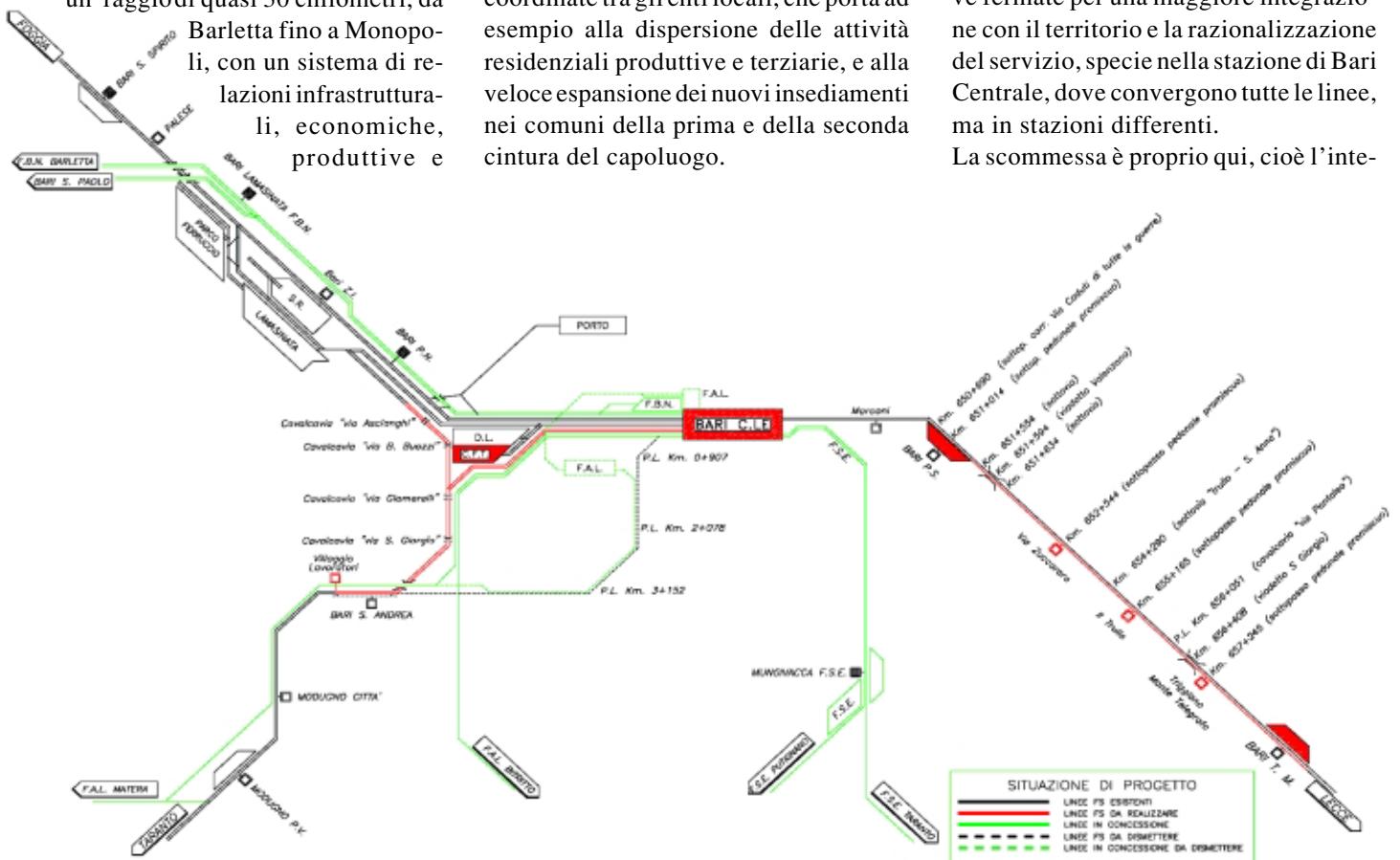
A questa situazione però – ricorda Michele Cirillo, progettista della nuova ferrovia verso il quartiere San Paolo (illustrata nel numero di febbraio 2005 di Quarry and Construction) – corrisponde una crescente difficoltà nell'uso delle risorse, dei beni, delle opportunità di sviluppo, dovuta a gravi insufficienze organizzative e infrastrutturali del territorio, e all'assenza di politiche efficaci e coordinate tra gli enti locali, che porta ad esempio alla dispersione delle attività residenziali produttive e terziarie, e alla veloce espansione dei nuovi insediamenti nei comuni della prima e della seconda cintura del capoluogo.

Da qui le condizioni sempre più difficili della mobilità, con la netta prevalenza del traffico privato su quello pubblico: un problema crescente, divenuto emergenza dalla fine degli anni Ottanta – continua Cirillo – fino a trasformarsi in un difficile ostacolo da superare per lo sviluppo del sistema metropolitano barese, proprio perchè la città si è sviluppata quantitativamente, attraverso un mercato immobiliare, sia terziario che residenziale, condizionato quasi esclusivamente dall'imprenditoria privata, mentre sono rimasti sulla carta quasi tutti i progetti di sviluppo infrastrutturale, i servizi, le attrezzature, le aree verdi, e in gran parte anche la stessa viabilità.

Scommessa sui trasporti

Da qui l'importanza dei progetti di riassetto del nodo, che puntano a migliorare fortemente il transito per Bari e oltre Bari, ma soprattutto a dare spazio alla mobilità all'interno della città metropolitana, con la creazione di decine di nuove fermate per una maggiore integrazione con il territorio e la razionalizzazione del servizio, specie nella stazione di Bari Centrale, dove convergono tutte le linee, ma in stazioni differenti.

La scommessa è proprio qui, cioè l'inte-



grazione del servizio ferroviario con il territorio, anche se – come ribadisce Michele Cirillo – per ora manca di una visione di rete, strategica, e quelli ferroviari sono progetti di piccolo calibro, a volte costosi ma che non spostano i problemi, anzi ne rimandano le soluzioni, lasciando aperto il problema urbanistico. Va detto che comunque sul nodo il volume d'investimenti previsto non è indifferente, considerando che, secondo dati di Rfi, è di quasi 580 milioni di euro, dei quali 341 per il riassetto della stazione di Bari Centrale e circa 77 per il completamento del nodo (stazione d'interscambio fra la rete Rfi e quella delle ex ferrovie concesse), mentre almeno altri 100 milioni riguardano gli interventi autonomi di Ferrotramviaria e Fal, di cui 70 milioni solo per la nuova linea da Bari Centrale al quartiere San Paolo.

Interventi di Rfi

L'intervento più corposo fa capo Rfi e si articola in tre parti.

La prima, già attivata e messa in esercizio, riguarda il raddoppio della linea Bari-Lecce, passante su Bari Centrale, che dal punto di vista costruttivo è un semplice affiancamento, ma che ha grandi potenzialità funzionali.

La seconda, con le opere civili già quasi completate e l'attivazione prevista entro la metà del 2006 (mancano i binari e le tecnologie), consiste nel potenziamento della linea Bari-Taranto e, nell'area centrale, nella riduzione del suo impatto sulla città attraverso l'interramento della lunga curva che la caratterizza (pur provenendo da sud, la linea entra a Bari Centrale da nord, con una curva che costringe i treni diretti a nord a invertire la marcia, come in una stazione di testa); L'interramento, in trincea profonda, riguarda tutta la zona nord-ovest, con una variante urbana lunga circa 10 chilometri che abbandona il vecchio tracciato (dove si inseriranno le Ferrovie apulo lucane). Oltre a questo, a poco più di 2 chilometri da Bari Centrale, in località Sant'Andrea, è in corso di realizzazione un bivio per il traffico merci, sempre in sotterraneo, per evitare l'ingresso in città e gua-

dagnare quindi una o due ore di percorrenza (insieme ad un'altra variante simile, prevista a Taranto, i tempi di percorrenza in Puglia dovrebbero abbassarsi di circa tre/quattro ore rispetto a oggi).

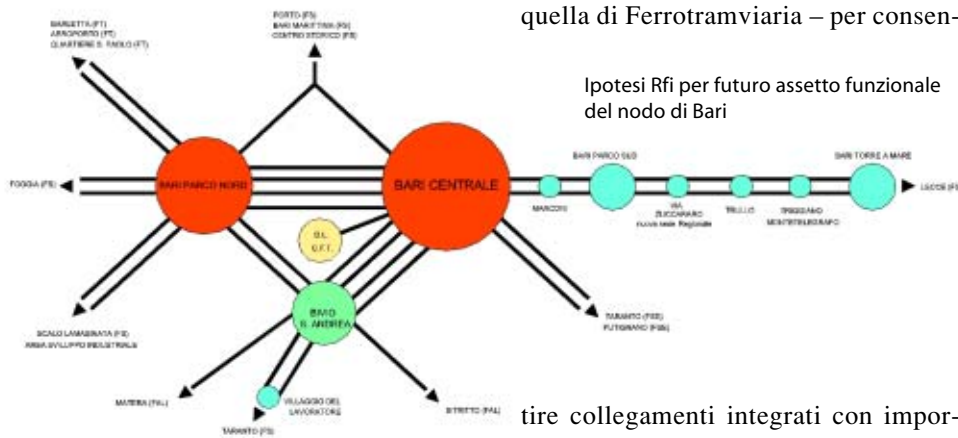
Dal punto di vista costruttivo, la variante in trincea ha tutti i problemi di un'intervento in area urbana, a partire dalla movimentazione dei mezzi e dei materiali; il lavoro organizzativo è stato notevole – sottolinea Rfi – se si pensa ad esempio che l'esproprio di capannoni industriali ha richiesto circa due anni di lavoro, con la costruzione in un'altra sede di edifici adeguati e il trasferimento delle attività senza che siano interrotte.

I nodi dell'interscambio

Il terzo intervento, in fase di progettazione, riguarda il riordino della stazione di Bari Centrale, il principale nodo d'interscambio, a cui si affiancherà quello in costruzione di Bari Parco Nord.



mediare fra le varie esigenze, in una difficile trattativa fra Rfi e le altre società ferroviarie: come ci si arriva, con quali tariffe e gestione delle tracce ecc., tenendo conto che Rfi dovrebbe rimanere il gestore delle tracce, ma in uno scenario d'esercizio dove il traffico metropolitano e quello ferroviario regionale e nazionale (IC, EC ecc.) non sono compatibili. Di fatto gli interessi dell'uno si scontrano con quelli dell'altro, con il rischio che una gestione non ben definita possa aggravare il problema, specie a danno delle ferrovie metropolitane; per ora sono state redatte delle linee guida di prestazione minimale per la progettazione del nodo e si è in attesa che la nuova Giunta regionale si pronunci. Parallelamente, Rfi sta lavorando alla costruzione di un secondo nodo d'interscambio a Bari Parco Nord – che dovrebbe servire soprattutto la sua rete e quella di Ferrotramviaria – per consen-



A Bari Centrale convergono tutte le linee ferroviarie, ciascuna però con una stazione separata, con evidenti disconomie d'esercizio.

Il progetto allo studio prevede di dare alla stazione il massimo della interoperabilità – sottolinea Rfi – per tutte le ferrovie, con interventi rilevanti soprattutto in termini di segnaletica di governo, comando e controllo della circolazione e di governo della sicurezza.

In realtà il problema è molto più complesso, tanto che da circa due anni è attivo un tavolo tecnico dove si tenta di

collegamenti integrati con importanti realtà come il porto, l'aeroporto, il quartiere San Paolo, il Villaggio del Lavoratore (quartiere Stanic) e lo scalo merci di Bari Lamasinata.

Particolare della nuova fermata di Bari Torre a mare, lungo la linea per Lecce

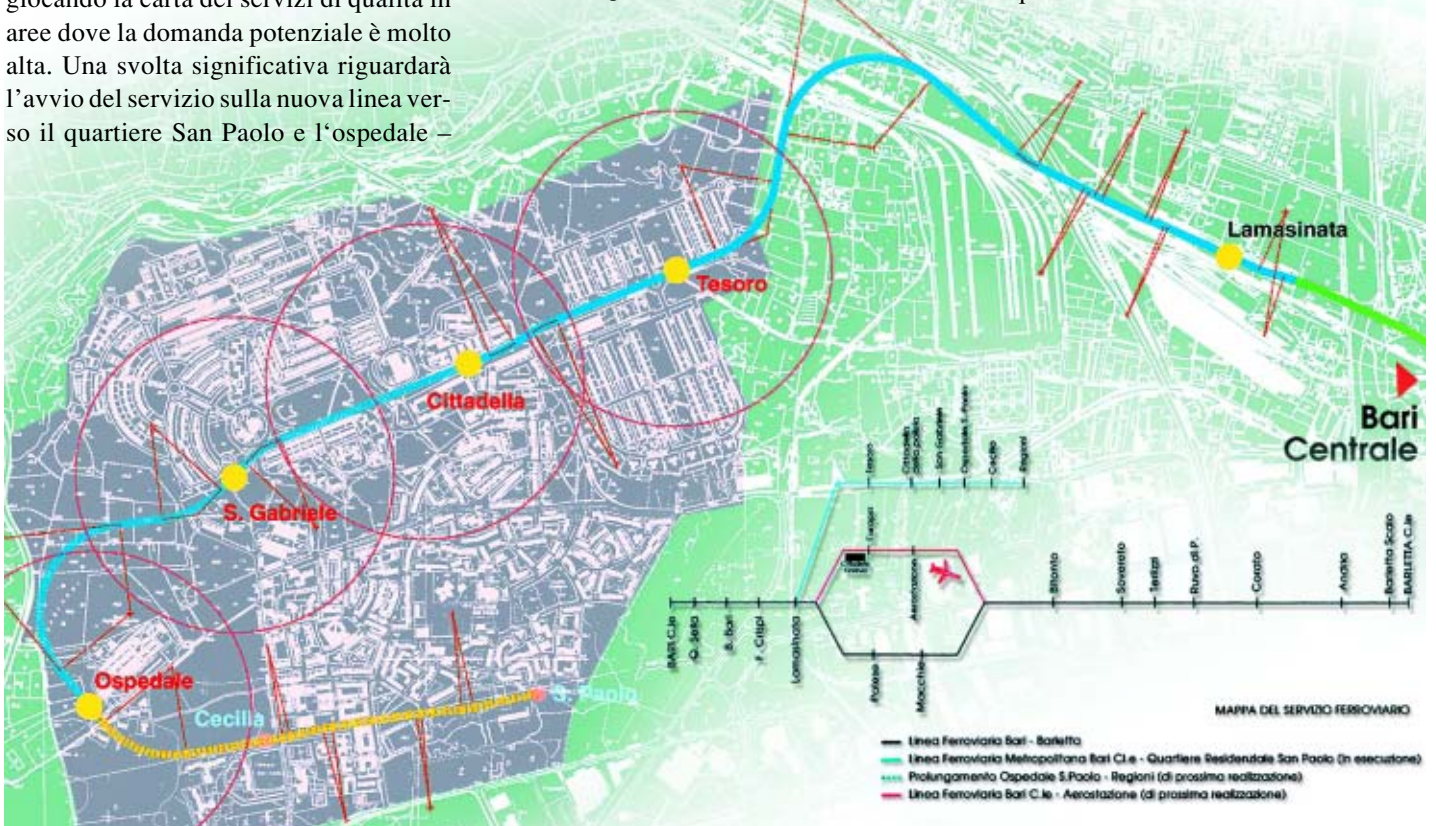


Una linea nel cuore della periferia

Oltre a Rfi, nel nodo di Bari spicca anche l'attività di Ferrotramviaria, che serve importanti quartieri e poli d'attrazione nell'area a nord: sta aprendo una nuova linea verso l'ospedale e ha in progetto quella verso l'aeroporto, con linee tutte a doppio binario, così come ha in corso il raddoppio dell'intera rete esistente (resterà a binario unico, in attesa della definizione del nodo ferroviario, il tratto urbano tra Lamasinata e Bari Centrale), giocando la carta dei servizi di qualità in aree dove la domanda potenziale è molto alta. Una svolta significativa riguarderà l'avvio del servizio sulla nuova linea verso il quartiere San Paolo e l'ospedale –

cofinanziata con 35 milioni di euro a testa da Ferrotramviaria e dalla Regione Puglia, raggiunge infatti un quartiere dove vivono circa 45 mila persone che, come scrive Raffaella Chierici, è tristemente noto per la situazione di cronico degrado e di emarginazione, risultato delle politiche di decentramento residenziale, a partire dai piani Ina Casa del 1957, che hanno concentrato progressivamente – nella stessa area – tutti gli interventi di edilizia residenziale pubblica, senza provvedere né ai collegamenti infrastrutturali con il

resto della città, né alla realizzazione dei servizi necessari. L'arrivo della metropolitana, che ne farà il primo quartiere di Bari collegato alla stazione Centrale, segna quindi una svolta importante, così come la (casuale?) apertura dell'ospedale regionale San Paolo (dopo ben 29 anni dall'inizio dei lavori), e la prossima inaugurazione del nuovo terminal passeggeri dell'aeroporto di Palese, vicino al quartiere.



circa 9,3 chilometri, con quattro fermate, per un costo di circa 70 milioni di euro – attualmente in avanzata fase di realizzazione (ampiamente descritto in un articolo di Raffaella Chierici sul numero di febbraio 2005 di Quarry and Construction), perchè si tratta del primo servizio di tipo metropolitano di Bari – nasce con una logica ferroviaria ma ha mezzi e incarozzamenti tipici da metropolitana – ed è concepito come strumento di riqualificazione e rinnovo urbano, in uno dei più complessi e degradati quartieri della città. La linea, che ha aperto i cantieri nel 2000,

Veduta dei lavori e pianta della nuova ferrovia metropolitana che dal centro porta al quartiere San Paolo, e schema della rete gestita da Ferrotramviaria

