



FERROTRAMVIARIA SPA
FERROVIE NORD BARESE

IL PASSANTE FERROVIARIO PER L'AEROPORTO DI BARI: *presogative ed aspettative*

Intervento del *Direttore dell'Esercizio* ing. **Michele Ronchi** al convegno:

CITTÀ ELETTRICHE 2013

Milano, Palazzo Giureconsulti - Sala Parlamentino
7 ottobre 2013



con l'Adesione del Presidente della Repubblica
e sua Medaglia di Rappresentanza

La Ferrotramviaria S.p.A., costituita nel 1936 dal Conte Ugo Pasquini, nello stesso anno acquisì in Puglia dalla “Société des Chemins de Fer Economiques” di Bruxelles, la tramvia Bari Barletta continuandone la gestione e accelerando la realizzazione dei progetti di ammodernamento già avviati dalle società Belga e non completati per mancanza di risorse finanziarie.

L'infrastruttura subì ingenti danni durante la 2^a guerra mondiale. Durante gli anni cinquanta la Ferrotramviaria dette un forte incremento al progetto di radicale ammodernamento della linea.

Il nuovo tracciato a singolo binario elettrificato venne inaugurato nel 1965, e il servizio espletato da moderni elettrotreni a composizione variabile. Contestualmente venne iniziato il servizio autobus integrativo parallelo alla ferrovia, in funzione ancora oggi.

Da allora, con lo sviluppo dei centri urbani lungo la linea, la ferrovia è diventata sempre più un riferimento nel panorama del trasporto pubblico locale Pugliese per il numero costantemente crescente di pendolari.

Negli ultimi quaranta anni l'azienda ha accumulato notevoli competenze in materia di progettazione di infrastrutture ferroviarie e di gestione dei relativi servizi anche grazie all'esperienza maturata, oltre che in Puglia, nella gestione di linee ferroviarie in Sardegna fino alla fine degli anni 70.

Tale capacità si è concretizzata nel 2003 con la costituzione della controllata Ferrotramviaria Engineering, società preposta principalmente alla progettazione di infrastrutture e relativa direzione dei lavori di costruzione.

Grazie a tale strategia fortemente voluta dagli azionisti (l'azienda ha capitale interamente privato e fa sempre capo alla stessa famiglia) la Ferrotramviaria S.p.A è oggi in grado di fornire tutte le componenti di un sistema di trasporto ferroviario:

- PROGETTAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA
- DIREZIONE DEI LAVORI
- PROGETTAZIONE DEL PROGRAMMA D'ESERCIZIO
- FORMAZIONE DEL PERSONALE
- MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE E DELL'INFRASTRUTTURA
- GESTIONE DEL SERVIZIO

Queste competenze ed esperienze negli ultimi venti anni hanno portato ad un notevole processo di ammodernamento e ampliamento sia della rete sia della flotta. Alcuni progetti sono già stati portati a termine: 32 km di linea di raddoppio, apertura all'esercizio della tratta ferroviaria metropolitana Bari Centrale - Quartiere San Paolo, ammodernamento della flotta con l'entrata in servizio di sedici elettrotreni a composizione bloccata e la realizzazione del passante ferroviario per l'aeroporto di Bari “Karol Wojtyła”. Altre opere sono in fase di esecuzione come: il completamento delle opere di raddoppio della linea Bari - Barletta, l'attrezzaggio di tutta la rete con nuovi sistemi di controllo del traffico e di sicurezza e la fornitura di ulteriore materiale rotabile. Altre ancora sono state approvate e in procinto di essere realizzate, come il Grande Progetto, approvato e finanziato dalla Comunità Europea, che prevede l'interramento della linea ferroviaria nell'attraversamento dell'abitato della città di Andria, interventi di realizzazione di nuovi punti di accesso alla ferrovia nelle aree urbane attraversate, la realizzazioni di parcheggi di scambio in prossimità delle nuove fermate e di quelle esistenti e la interoperabilità con l'infrastruttura di Rete Ferroviaria Italiana nelle stazioni RFI di Bari e Barletta.

La Ferrotramviaria si è attivata per cavalcare il processo di liberalizzazione del trasporto su rotaia, richiedendo e ottenendo il Certificato di Sicurezza necessario per poter effettuare trasporti merci sull'infrastruttura ferroviaria nazionale (il servizio è attivo dal 2009) ed è in attesa del rilascio di quello per il trasporto passeggeri. Il materiale rotabile di più recente acquisizione e quello in costruzione è omologato per la circolazione su RFI.



La nuova infrastruttura

L'area occupata dalla nuova infrastruttura si estende nel nord-ovest del territorio della città di Bari. L'opera è stata realizzata dalla Ferrotramviaria SpA utilizzando fondi nazionali e comunitari.

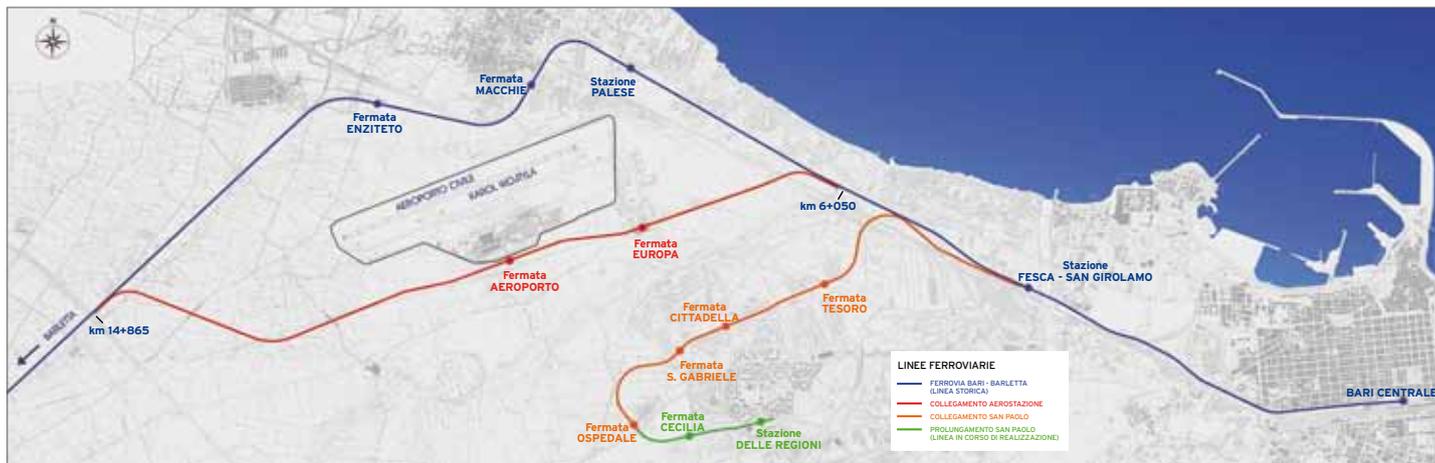
La nuova linea ferroviaria, a doppio binario, elettrificata 3 kVcc, ha una lunghezza di circa 7,7 Km e si dirama dalla storica linea Bari-Barletta (linea regionale FRI) tramite un primo bivio al Km 6+050, ricollegandosi allo stesso tracciato con un secondo bivio al Km 14+865. La linea è stata realizzata prevalentemente in galleria ed in trincea, superando agevolmente le interferenze esistenti, con bassissimo impatto ambientale nell'area su cui insiste. Sulla nuova linea FM2 sono state realizzate due fermate:

“**Europa**”, nei pressi della Scuola Allievi della Guardia di Finanza, all'estremità nord-ovest del quartiere San Paolo, già servita dalla ferrovia metropolitana FMI;

“**Aeroporto**”, collegata tramite apposito tunnel sotterraneo all'aeroporto

internazionale “Karol Wojtyła” di Bari, dal quale affluiscono i passeggeri diretti sia a Bari che all'intera area del Nord Barese e che consente, parimenti, di indirizzare direttamente all'aerostazione, grazie al collegamento ferroviario passante, il traffico viaggiatori proveniente dal capoluogo e dai comuni già serviti dalla stessa Ferrotramviaria (Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria, Barletta).

In un prossimo futuro inoltre, tramite le previste interconnessioni a Bari e a Barletta con Rete Ferroviaria Italiana, anche le altre province pugliesi saranno collegate direttamente all'aeroporto di Bari, ampliando la valenza dell'opera. Il traffico ferroviario è gestito dal posto di Dirigenza Centrale Operativa (DCO) ubicato presso la stazione di Fesca, grazie ad un moderno Apparato Centrale Computerizzato Multistazione, realizzato dalla multinazionale Alstom, che consente di dirigere e controllare la circolazione dei treni sulle varie direttrici di traffico e di gestire sistemi di sicurezza, videosorveglianza, informazioni audio/video al pubblico mediante connessioni in fibra ottica agli impianti periferici installati lungo la linea ferroviaria.



Fermata Aeroporto

La Fermata Aeroporto presenta:

- il piano accessi, costituito da un corpo centrale posizionato direttamente al di sopra della copertura delle banchine e due corpi laterali dedicati alle scale fisse e mobili, agli ascensori ed ai servizi per l'utenza;
- il piano mezzanino, completamente interrato, che si estende al di sotto ed oltre i corpi laterali del piano accessi, ed in cui sono ubicati i locali tecnici;
- il piano banchine per lo sbarco dell'utenza di lunghezza 95 m e larghezza 3,50 m, ubicato al di sotto del piano mezzanino. Poiché la linea ferroviaria è collocata ad una distanza di circa m 240 dal terminal aeroportuale, questa stazione ferroviaria comprende tre differenti manufatti con caratteristiche architettoniche e funzionalità specifiche:
- la **Fermata Aeroporto**, per l'arrivo dei treni;
- il **tunnel** per il collegamento pedonale, in uscita dal piano banchina della fermata;
- il **fabbricato "Transito"**, emergente dal piano stradale, per l'accesso al terminal passeggeri dell'aeroporto "Karol Wojtyła" o l'uscita da essa per raggiungere i treni.



La Fermata Aeroporto



Il tunnel



Il fabbricato "Transito"

Impianto ACC multistazione Blocco automatico MGRC

IL "CERVELLONE" ALSTOM CHE CONTROLLA IL COLLEGAMENTO AEROPORTUALE DI BARI

Alstom ha realizzato per Ferrotramviaria S.p.A. l'Apparato Centrale Computerizzato Multi-stazione per la gestione della circolazione tra Bari e Bitonto compreso il passante per l'aeroporto civile di Bari ed il collegamento con il quartiere San Paolo. Primo impianto di nuova concezione mai realizzato per una ferrovia regionale, l'ACC-M è un sistema computerizzato che permette di gestire in sicurezza un traffico di circa 200 treni al giorno sulla tratta Bari-Bitonto, migliorando la circolazione e la puntualità. Interfacciato a un sistema di Supervisione e Controllo, sempre realizzato da Alstom, integra la gestione e la diagnostica di altri sottosistemi quali:

informazione al pubblico, telefonia, telecomunicazioni, antintrusione, rilevamento incendi, videosorveglianza e controllo varchi, consentendo all'operatore di ricevere in tempo reale tutte le informazioni necessarie per effettuare un rapido intervento e prendere decisioni tempestive. La società Alstom (sedi di Bari e Bologna) ha progettato e realizzato: l'im-



D.C.O. presso Fesca S. Girolamo

ALSTOM

pianto ACC-M di segnalamento ferroviario, il centro di comando e controllo di Fesca S. Girolamo, telefonia, informazioni al pubblico e telecomunicazioni.

I VANTAGGI

Razionalizzazione: il centro di supervisione consente la massima flessibilità di esercizio e l'ottimizzazione della gestione della flotta e dell'impiego del personale addetto.

Integrazione: la gestione integrata dei vari sottosistemi (antintrusione, rilevamento incendi, telefonia, telecomunicazioni, videosorveglianza, controllo varchi, informazione al pubblico) facilita l'operatività degli addetti alla circolazione offrendo, nel contempo, una più razionale

gestione delle attività di manutenzione attraverso il sistema di diagnostica.

Flessibilità e scalabilità: l'architettura di sistema consente di seguire facilmente l'evoluzione della rete ferroviaria attraverso l'inserimento di nuove linee, stazioni, interconnessioni o la modifica di quelle esistenti, con limitato impatto sulla continuità dell'esercizio.

Il servizio per l'Aeroporto

Il giorno 19 luglio 2013 è stato inaugurato il nuovo passante per l'Aeroporto civile internazionale "Karol Wojtyła" (linea FM2).

I vantaggi più rilevanti che emergono dalla realizzazione dell'opera possono sintetizzarsi in una accessibilità diretta allo scalo aeroportuale dal territorio del Nord Barese e dal capoluogo, abbinata alla riduzione drastica dei tempi di percorrenza. In particolare, il servizio effettuato da Ferrotramviaria consente il collegamento tra l'aeroporto e la città di Bari in soli 14 minuti circa, con: riduzione del 50% dei tempi minimi di spostamento con altro vettore (mezzo pubblico su gomma, taxi, bus navetta, mezzo privato, ecc.); aumento del comfort di viaggio; integrazione tariffaria già in atto con Trenitalia SpA e di prossima estensione ad altre aziende di trasporto; accesso diretto dei

passenger del traffico aereo nei centri cittadini collegati; futura possibilità di ampliamento del bacino di utenza attraverso le reti di interconnessione tra i vari vettori ferroviari dell'area regionale.

I dati di mobilità dei primi due mesi di attuazione del nuovo servizio inducono a valutazioni positive ed ottimistiche.

La crescita di viaggiatori è stata costante e si sono raggiunte punte giornaliere di affluenza di circa 1000 presenze, con un totale mensile di 20.000 viaggiatori transitati dalla fermata "Aeroporto".

Il servizio è attivo dalle 5.00 alle 24.00 circa, con una offerta di 82 treni/giorno dal lunedì al venerdì; 66 treni/giorno il sabato e 46 treni/giorno la domenica. La frequenza è pari a 35 minuti.



Il servizio ferroviario

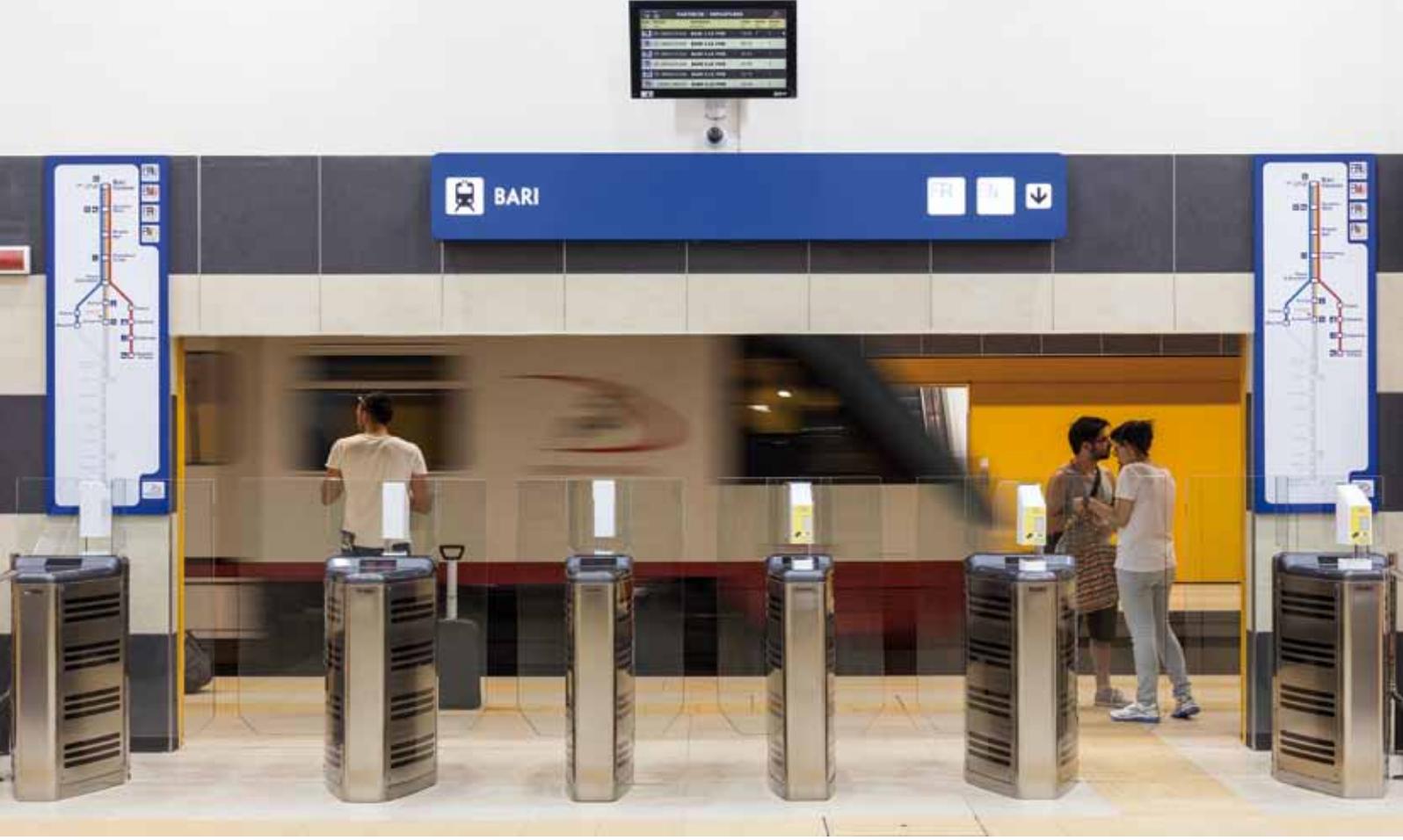


il 22 dicembre 2008 è entrato in esercizio il servizio metropolitano tra *Bari Centrale* ed il quartiere *San Paolo* di Bari.



il 19 luglio 2013 è entrato in esercizio il *passante ferroviario* per l'aeroporto di Bari.





PROGETTO COFINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA



Unione Europea
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*



Regione Puglia



FERROTRAMVIARIA SPA
FERROVIE NORD BARESE