

REGIONE BASILICATA
Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità
Ufficio Trasporti e Mobilità Sostenibile

Allegato 1 “Composizione della Rete”

alla Relazione di Affidamento Contratto di Servizio del TPL ferroviario
a Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
ex Delibera ART n.154/2019

SOMMARIO

I.	SCOPO DEL DOCUMENTO.....	3
II.	INFRASTRUTTURA	4
II.1.	LE STAZIONI.....	4
II.2.	LA LINEA	7
II.3.	IL SISTEMA DI CIRCOLAZIONE E GLI IMPIANTI	7
II.3.1.	<i>Tratta Altamura – Matera</i>	8
II.3.2.	<i>Tratta Gravina – Genzano</i>	9
II.3.3.	<i>Tratta Genzano – San Nicola</i>	9
II.3.4.	<i>Tratta San Nicola - Avigliano Lucania (RFI)</i>	9
II.3.5.	<i>Tratta Avigliano Città – Avigliano Lucania (RFI)</i>	9
II.3.6.	<i>Tratta comune con RFI Potenza Superiore RFI (Potenza S. Maria FAL) – Avigliano Lucania RFI</i>	10
II.3.7.	<i>Tratta Potenza S. Maria – Potenza Inferiore Scalo</i>	10

I. SCOPO DEL DOCUMENTO

Lo scopo di questo documento è quello di descrivere la composizione della rete gestita dalle Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.

II. INFRASTRUTTURA

II.1. Le Stazioni

Le Ferrovie Appulo Lucane s.r.l., gestiscono una rete ferroviaria a binario unico e a scartamento ridotto (950 mm), che si estende su un percorso continuato, per complessivi 183 Km (di cui 10 km su tratta in comune con RFI, armata con tre rotaie), ramificato sulle seguenti direttrici che interessano le Regioni Puglia e Basilicata:

- linea BARI CENTRALE - ALTAMURA - MATERA SUD;
- linea ALTAMURA - AVIGLIANO LUCANIA - POTENZA INFERIORE SCALO;
- linea AVIGLIANO CITTÀ - AVIGLIANO LUCANIA.

Attualmente la circolazione ferroviaria è sospesa sulle tratte tra Gravina e Genzano (41 km circa) e tra San Nicola e Avigliano Lucania (5 km circa), in attesa di completare lavori di rinnovo della infrastruttura.

La linea al momento in esercizio si estende per 137 km, su cui sono presenti i seguenti stazionamenti (compresi i terminali di linea), distinguibili in stazioni e semplici fermate, con una distanza media tra gli stazionamenti attivi pari a circa 4 km (le località ricadenti in territorio lucane sono in carattere grassetto)

N.	Stazione/Fermata	Note
1	Bari Centrale	
2	Bari Scalo	
3	Bari Policlinico	
4	Modugno	
5	Palo del Colle	
6	Binetto	
7	Grumo Appula	
8	Toritto	
9	Mellitto	
10	Pescariello	
11	Altamura	
12	Marinella	
13	Venusio	
14	Matera Serra Rifusa	
15	Matera Villa Longo	

16	Matera Centrale	
17	Matera Sud	
18	Gravina	
19	Irsina	Temporaneamente non attiva
20	Genzano	
21	Tarantella	
22	Acerenza	
23	Pietragalla	
24	San Nicola	
25	Avigliano Lucania	stazione comune con RFI
26	Tiera	Fermata su rete RFI
27	P.M. Tiera	Posto Movimento comune con RFI
28	Macchia Romana	Fermata comune con RFI
29	Potenza S. Maria	
30	Potenza Rione Mancusi	
31	Potenza Città	
32	Potenza San Rocco	
33	Potenza Inferiore	
34	Potenza Inferiore Scalo	
35	Potenza Terminal Gallitello	Non attiva
36	Avigliano Città	
37	Moccaro	

Nelle città di Bari, Matera e Potenza, la centralità del tracciato e le numerose fermate consentono di soddisfare anche una mobilità di tipo urbano/suburbano.



Figura 1 - Sviluppo planimetrico della rete FAL

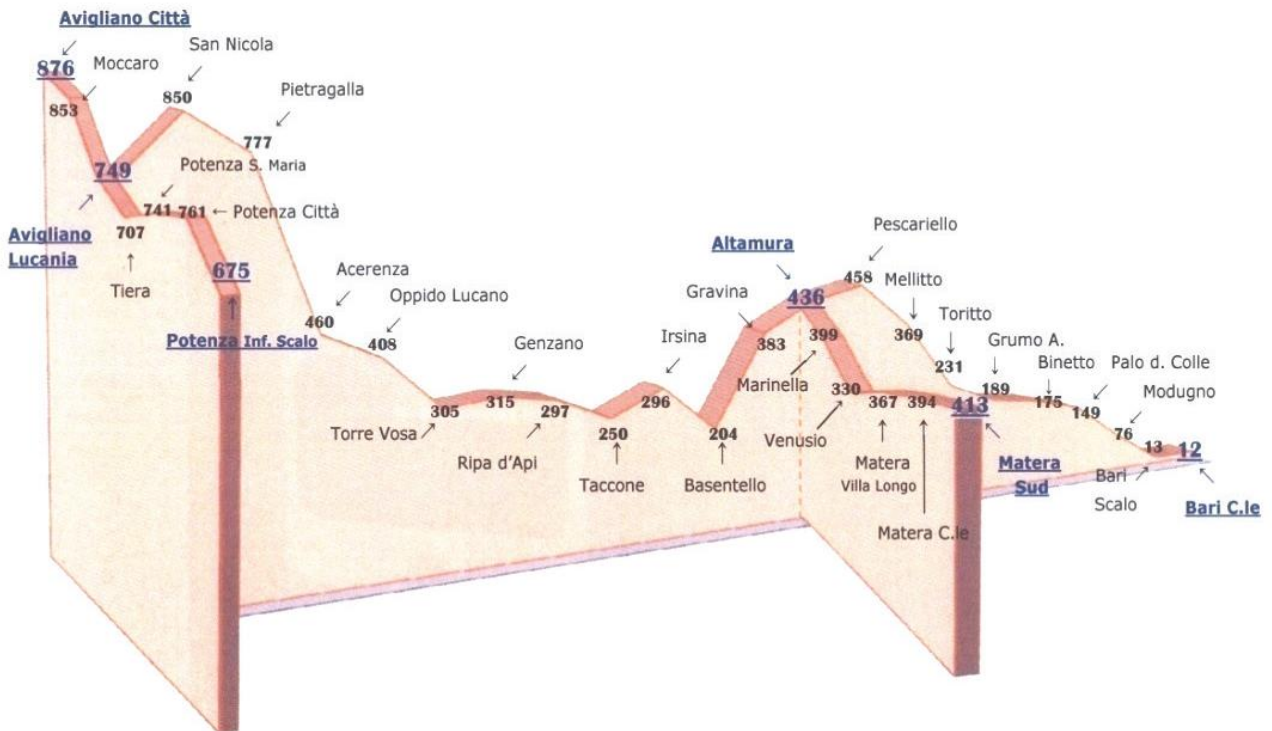


Figura 2 - Sviluppo altimetrico della rete FAL

II.2. La Linea

Il percorso della linea ferroviaria Bari- Matera e della tratta Altamura – Gravina, facenti capo al centro operativo di Bari, presenta una pendenza massima del 30‰ circa con una velocità massima di 100 km/h; il percorso delle tratte Gravina- Avigliano Lucania -Potenza Inferiore Scalo e Avigliano Città – Avigliano Lucania, facenti capo al centro operativo di Potenza, presenta una pendenza massima del 50‰ circa, con una velocità massima di 50 km/h.

Le linee sono realizzate con rotaie 36 UNI posate su traverse in legno e traverse bi-blocco in c.a.v. e con rotaie 50 E5 posate su traverse bi-blocco in c.a.v, e traverse monoblocco in c.a.p.

I deviatori presenti sono del tipo 36 UNI Tg 0.12 montati su traverse e traversoni in legno e deviatori 50 E5 Tg 0.10 e 0.12 montati su traverse e traversoni in c.a.p.

Il raggio minimo di curvatura sull'intera rete è pari a 100 m; sui piazzali di deposito ed officina è pari a 80 m.

II.3. Il Sistema di Circolazione e gli Impianti

La Figura 3 riassume schematicamente lo sviluppo della rete FAL, i regimi di circolazione e gli attrezzaggi.

La circolazione sulla tratta Bari Centrale – Bari Scalo viene regolata dal Capo Stazione di Bari Scalo che assume la funzione di Dirigente Unico (D.U.).

La circolazione sulle tratte Bari Scalo – Matera Sud e Altamura – Gravina è regolata da Dirigenza Centrale Operativa (DCO) tramite CTC presso Bari Scalo.

La circolazione sulla tratta Potenza Inferiore Scalo – Potenza Santa Maria è regolata da Dirigenza Unica (D.U.) presso Potenza Città.

La circolazione sulle tratte Genzano – San Nicola e Avigliano Lucania – Avigliano Città avviene con regime “a spola”.

La circolazione sulla tratta Potenza Santa Maria (Potenza Superiore RFI) – Avigliano Lucania è regolata da RFI.

Nei successivi paragrafi si descrivono con maggiore dettaglio le tratte ricadenti in territorio lucano o che comunque sono interessate da servizi di trasporto ferroviario di competenza della Regione Basilicata.

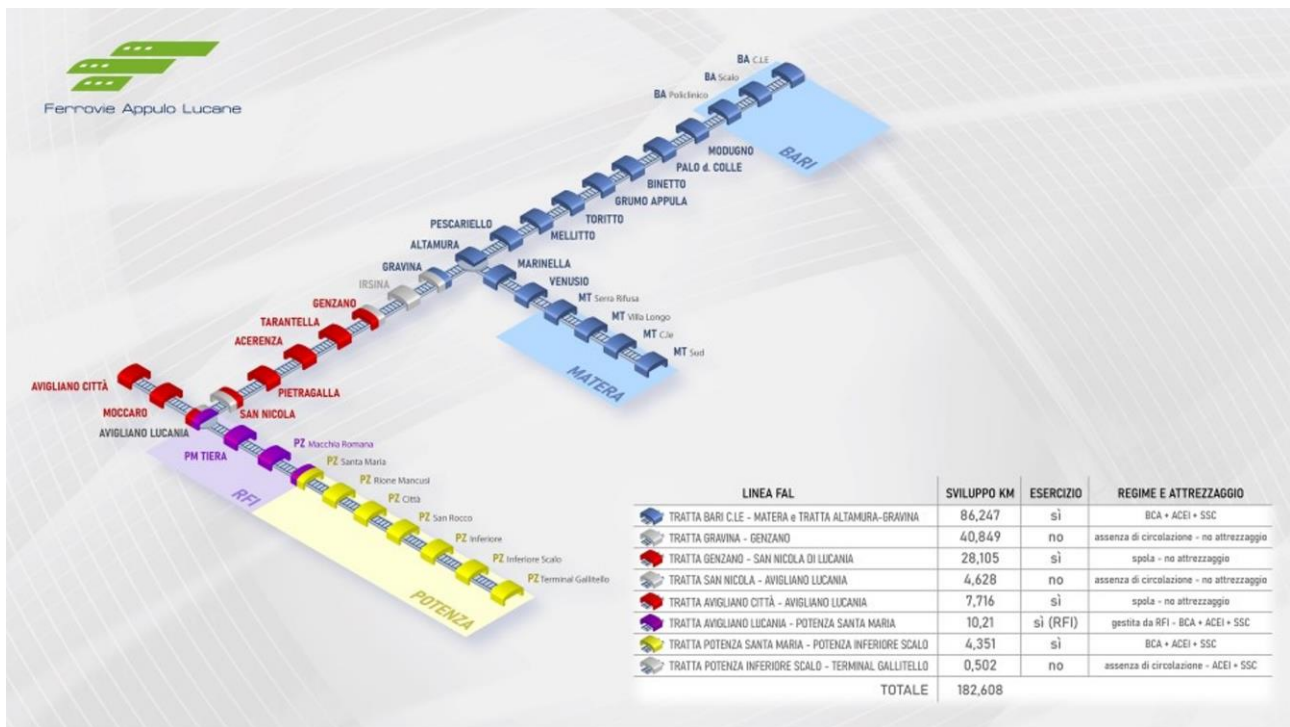


Figura 3 – Regimi di circolazione ed attrezzaggi

II.3.1. Tratta Altamura – Matera

La tratta in questione presenta in totale n. 5 stazioni, compresi gli estremi, (Altamura, Marinella, Venusio, Matera Villa Longo, Matera Sud) e n. 2 fermate intermedie (Matera Serra Rifusa, Matera Centrale).

Tutte le stazioni sono dotate di impianti ACEI: Matera Sud è a standard RFI ed a schema di principio Sap 17; Altamura è a standard RFI ed a schema di principio I019/2; Marinella, Venusio e Matera Villa Longo sono a standard RFI ed a schema di principio I019/3.

La tratta e le stazioni in questione sono attrezzate con sistema SSC.

La stazione di Matera Sud è terminale di linea: entrambi i binari di stazione terminano con paracolpi ed il sistema SSC garantisce la protezione degli stessi imponendo una velocità massima ai treni pari a 5 km/h.

La circolazione dei treni sulla tratta avviene in regime di Blocco Conta-Assi (BCA) e viene regolata con il sistema CTC da un DCO che, dal posto centrale ubicato a Bari Scalo, interviene nella formazione degli itinerari nelle località di servizio collocate nell'ambito della sua giurisdizione.

Il sistema CTC è costituito da un posto centrale e da posti periferici collegati da un canale di trasmissione in fibra ottica per le effettuazioni di teleoperazioni che permettono l'invio di comandi dal posto centrale verso la periferia e il ricevimento di controlli in senso inverso. Il sistema CTC è un

mezzo di relazione tra il posto centrale e i posti periferici; la sicurezza dell'esercizio è affidata agli apparati locali (ACEI) ed al sistema BCA ed è garantita solo con la disposizione a via libera dei segnali che comandano il movimento dei treni.

II.3.2. Tratta Gravina – Genzano

Nel corso delle normali verifiche di sicurezza delle condizioni dell'infrastruttura ferroviaria sono state accertate situazioni di deterioramento delle traverse in legno (tratta Taccone – Genzano km 12) che non consentono la prosecuzione del servizio ferroviario nel rispetto degli standard minimi di sicurezza: pertanto dal giorno 29.02.2020 la circolazione dei treni sulla intera relazione Gravina – Genzano è stata temporaneamente sospesa e sostituita con autobus, in attesa dei lavori di rinnovo della sede e degli impianti, il cui finanziamento è stato richiesto alle Regioni Basilicata e Puglia.

La tratta in questione presenta n. 1 fermata intermedia (Irsina) oltre alle Stazioni di estremità (Gravina e Genzano).

Non vi è al momento alcun tipo di attrezzaggio tecnologico.

II.3.3. Tratta Genzano – San Nicola

Su detta tratta sono presenti le tre fermate di Tarantella, Acerenza, Pietragalla, oltre alla località di regresso di San Nicola.

Non vi è alcun tipo di attrezzaggio tecnologico.

Per tale motivo su detta tratta, in attesa dell'attuazione del piano di adeguamento tecnologico, viene attuata una circolazione "a spola".

II.3.4. Tratta San Nicola - Avigliano Lucania (RFI)

La tratta è al momento chiusa all'esercizio per lavori di rinnovo dell'armamento ed adeguamento della sede.

Non vi è alcun tipo di attrezzaggio tecnologico.

II.3.5. Tratta Avigliano Città – Avigliano Lucania (RFI)

La tratta in questione presenta, oltre alla stazione comune con RFI di Avigliano Lucania, n. 1 fermata intermedia (Moccaro) e la Stazione di Avigliano Città, declassata a fermata, terminale della linea e località di regresso.

La tratta non è dotata di attrezzaggio tecnologico, ad eccezione del segnale di partenza da Avigliano Lucania (RFI), attrezzato con sistema SSC, asservito ad un doppio pedale conta-assi che garantisce la libertà della tratta.

Per tale motivo su detta tratta, in attesa dell'attuazione del piano di adeguamento tecnologico, vige il regime di circolazione "a spola".

II.3.6. Tratta comune con RFI Potenza Superiore RFI (Potenza S. Maria FAL) – Avigliano Lucania RFI

La tratta in questione è in comune con RFI (armata con 3 rotaie); la circolazione dei treni FAL è gestita da RFI e si svolge nel rispetto dei regolamenti in uso sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. In data 09.03.2020 RFI e FAL hanno sottoscritto apposita convenzione tra gestori, ai sensi dell'art. 10, comma 2 del DM 5 agosto 2005 n. 28/T, che costituisce parte integrante del SGS dei due gestori. La tratta è attrezzata con SSC e viene percorsa dai veicoli di FAL con SSB regolarmente attivato.

II.3.7. Tratta Potenza S. Maria – Potenza Inferiore Scalo

La tratta in questione presenta in totale n. 3 stazioni, compresi gli estremi, (Potenza S. Maria, Potenza Città e Potenza Inferiore Scalo) e n. 3 fermate intermedie (Potenza Rione Mancusi, Potenza S. Rocco e Potenza Inferiore). Di prossima attivazione la località di servizio Terminal Gallitello.

Tutte le stazioni sono dotate di impianti ACEI a standard RFI ed a schema di principio I019/3 e sono attrezzate con sistema SSC.

La circolazione dei treni sulla tratta avviene in regime di Blocco Conta-Assi (BCA) e viene regolata dalla Dirigenza Unica ubicata a Potenza Città.

Le tre stazioni sono presenziate da Capi Stazione che agiscono su comando del D.U.