

La Ferrovia Potenza – Laurenzana

(di Massimo Zisa e Michele Altavilla)



“Non sembrava un treno, aveva piuttosto l’aspetto di un autobus urbano con quel grosso volante e quel caratteristico rumore del suo motore diesel quando arrancava su per le salite”... così Michele mi descrisse per la prima volta l’aspetto delle littorine delle ferrovie calabro – lucane ad una mia pura e morbosa curiosità. Probabilmente faceva riferimento ad una m1, chiamata simpaticamente “Emmina”, che oggi è facile intravedere vicino le officine nei pressi dello scalo ferroviario delle Appulo - Lucane di Potenza. La piccola automotrice, da tempo accantonata, se ne sta lì a riposo sulla sede di quello che adesso è un binario morto, ma che trent’anni fa invece era proprio la linea principale della ferrovia che collegava la città di Potenza con il paese di Laurenzana oltrepassando i centri di Pignola, Abriola, Anzi, Calvello e superando, con un percorso ardito degno di una ferrovia di montagna con numerosi ponti, gallerie e tornanti, le difficoltà morfologiche e orografiche dell’appennino della zona. Se è vero che, come dice Wolfgang Schivelbusch, ferrovia, fotografia e paesaggi formano un grande trinomio, questo è senza dubbio il posto giusto, non a caso si ha una essenziale percezione del paesaggio che si muove attraverso il movimento del treno stesso. Per lo meno questa è l’impressione che si ha dopo aver ascoltato chi ha viaggiato a bordo della littorina su per questi luoghi. La rapida successione a cui va incontro la vista del viaggiatore durante un viaggio in treno è contornata da una successione di cose e scene, nella fattispecie ciò che Gastineau definisce la “filosofia sintetica dell’occhio” cioè quella di cogliere e focalizzare in un attimo la visione di un determinato oggetto dato il cambio repentino di scena che ne contorna istantaneamente un aspetto diverso dello stesso. E’ in effetti qui il paesaggio la fa da padrone in tutti i sensi.

un po' di storia....

La ferrovia, con uno scartamento di 950 m/m e lunga circa 43 km, fu realizzata intorno agli anni 20; dapprima il tronco Potenza - Pignola e successivamente, intorno agli anni 30 il tratto Pignola – Laurenzana. Da qui poi la ferrovia, secondo il progetto successivo, che non venne portato a termine, avrebbe dovuto riallacciarsi in un secondo momento alla Marsico Nuovo – Atena Lucana e quindi collegarsi con la rete Fs lungo la direttrice Lagonegro – Sicignano. Le difficoltà tecniche dovute al complesso andamento del terreno che comportarono elevati costi per la realizzazione di viadotti e gallerie, misero in luce un aspetto puramente spettacolare del tracciato che utilizzava anche pendenze del 60 per mille per superare i forti dislivelli nel collegare i paesi dell'interno isolati dal resto della regione. Essendo considerata una vera e propria ferrovia di montagna data l'altitudine di tutto rispetto dei paesi attraversati, offriva agli occhi del viaggiatore un percorso certamente accidentato ma ricco di notevoli spunti paesaggistici di cui si riescono a intravedere anche oggi i resti con uno sguardo attento. Si riconoscono i vecchi caselli abbandonati all'incuria e invasi dalla vegetazione così come affiorano i ceppi chilometrici e vecchie rotaie lungo gli attraversamenti della strada verso Abriola, dove è facile intravedere i portali delle numerose gallerie, alcune ancora in buono stato, e al di sotto parte del tracciato che serpeggia tra la fitta vegetazione. Purtroppo, come del resto altre ferrovie in Italia, nel 1969, Il trasporto su gomma, lo scarso traffico e la politica dei tagli dei cosiddetti “rami secchi” ne decretarono la fine come ogni altra linea ferroviaria considerata obsoleta, improduttiva o addirittura in perdita se rapportata ai costi di gestione. Dapprima venne soppresso il collegamento Pignola – Laurenzana e poi nel 1980, complice anche i danni riportati a causa del terremoto, venne definitivamente chiuso il tratto Potenza – Pignola. Nonostante sia chiusa da trent'anni comunque il sedime in alcuni tratti conserva ancora un ottimo stato tanto che parte di essa recentemente è stato oggetto di una importante riqualificazione come ciclovia pedonale utilizzando il tracciato originario e risistemando i vecchi caselli, illuminando alcune gallerie come nel tratto Pantano – Pignola e poi ristrutturando vecchie fermate come quella di Monteforte verso Abriola. Recentemente inserita nelle “greenway” italiane, al pari di altre importanti ferrovie dismesse, gode attualmente di una notevole frequentazione da parte della gente che, soprattutto il fine settimana, ne percorre il tracciato, rimodernato, asfaltato quasi a testimonianza dell'importanza che aveva nel passato.

In viaggio lungo la ferrovia

Il tracciato....

Dalla stazione di Potenza a quota 670 metri s.l.m. la linea correva parallela per un tratto a quella Fs per poi volgere verso lo scalo ferroviario con annesso le officine. Da qui iniziava a prendere quota e imboccava una curva sulla sinistra in salita oltrepassando un piccolo torrente e scavalcando successivamente la linea Fs per Battipaglia. Subito dopo oltrepassava con un ponte ad una arcata la statale per Tito e guadagnando quota si dirigeva verso contrada Ciciriello di Potenza. Da lì, sempre in ascesa, continuava verso la frazione Madonna del Pantano lungo il torrente Tora costeggiando la strada e lambendo subito dopo le sponde del lago artificiale omonimo. Oggi il lago Pantano di Pignola è un'oasi protetta dal wwf che ha acquisito un notevole valore naturalistico grazie ad una tipica vegetazione palustre attorniata da una ricca presenza di avifauna. Grazie ad un'area gestita da una associazione locale è possibile fare il periplo del lago a piedi o in bici e fermarsi a riposare o mangiare qualche prelibatezza locale grazie alla presenza di ristoranti, alberghi e aziende agrituristiche. Raggiunta la quota di circa 760 metri dopo aver percorso 9 km, si procedeva puntando verso il paese di Pignola superando il fiume Basento e procedendo lungo un breve altopiano. Raggiunta la contrada Molino di Campo, con una secca deviata sulla sinistra, iniziava la dura ascesa verso Pignola con una serie di curve e contro curve di stretto raggio. Si proseguiva su con punte del 60 per mille e oltrepassata la strada provinciale per la Sellata, si imboccava una galleria in curva affrontando un tornante di 180°, dopo

di che ci si immetteva nel piano della stazione di Pignola raggiunta dopo aver percorso 12 km a 860 metri s.l.m. La stazione del paese, posta, all'epoca al di fuori del centro abitato, arroccato sul colle con la chiesa madre in primo piano, era costituita da un fabbricato viaggiatori, magazzino merci con piano caricatore e al suo fianco la torre per l'acqua. Oggi del fabbricato rimane solo scheletro esterno dato che il tetto è completamente crollato così, come il piano superiore. Una volta lasciata la stazione la linea riprendeva a salire imboccando una breve galleria dopo di che, sempre in ascesa, continuava per un rettilineo, poi curvava e si immetteva in una seconda e subito dopo nella successiva per aggirare parte della cittadina e riportarsi in quota leggermente al di sotto della statale per la Sellata. Da qui procedeva a mezza costa della "Serranetta" con una serie di tornanti stretti e viadotti puntando verso sud in direzione del passo della Sellata. Sulla destra in basso la piana del lago Pantano con il lago visibile sullo sfondo percorso prima dalla automotrice, davanti Monte Pierfaone di 1737 metri. Il paesaggio di montagna faceva da cornice lungo il tragitto e si alternavano ponti che attraversavano ruscelli, poi gallerie e ancora curve dentro la fitta vegetazione costituita da faggi, cerri ed abeti. D'autunno il percorso diventava molto suggestivo, una vera e propria esplosione di colori con tonalità dal giallo al rosso intenso, d'inverno la quiete e il silenzio della neve frequente e copiosa rotta dall'intercedere della littorina con i motori a pieno regime. La linea continuava ancora su tra i boschi per poi giungere alla fermata del passo della Sellata posta ad un'altitudine di 1100 m. s.l.m. dopo aver percorso da Pignola 6.5 km. Da qui si imboccava la galleria di valico lunga 1148 m. per poi ridiscendere verso il paese di Abriola sempre con la pendenza del 60 per mille appoggiandosi sul versante del Monteforte. Ancora un ponte su un torrente e si intravedeva sulla destra il paese di Abriola con le case poste sulla cresta del colle. Si raggiungeva la fermata di Monteforte, da dove si imbocca la rampa selciata che sale verso il santuario, e si procedeva tra trincee e tratti in rilevato dopo di che, con una curva sulla sinistra si entrava in una galleria e poi rapidamente su una seconda per poi compiere un'ansa sulla destra per superare il torrente Jardino. Successivamente, raggiunto il versante opposto, ci si riavvicinava verso Abriola e, dopo aver superato la casa cantoniera, continuava con una serie di curve per poi avvicinarsi alla strada provinciale Marsicana ed immettersi nel piano della stazione del paese posta a 796 m. s.l.m. alla progressiva 25,693. Si ripartiva affrontando una curva sulla destra continuando in discesa, successivamente la linea si avvicinava lungo il greto largo e invaso da detriti alluvionali del torrente Camastra costeggiandolo per un lungo tratto, quindi, superate alcune frazioni rurali, punteggiate da piccole case con attorno coltivazioni, tra cui la fermata Fiumarella, raggiungeva la stazione di Anzi al km 34 a 620 m. s.l.m. Il paese in verità è posto più su ad una altezza di 1000 metri distante in linea d'aria circa 2 km. La ferrovia continuava il suo percorso verso sud parallelamente alla strada "Marsicana" con un andamento molto meno accidentato superava la stazione di Calvello, posta alla progressiva 37,594, proseguendo poi in rettilineo dopo di che curvava sulla destra oltrepassando con un ponte a ridosso della provinciale il torrente ed entrando nella stazione di Camastra a circa 575 m. s.l.m. Da qui la linea ricominciava a salire puntando direttamente verso Laurenzana e seguendo il corso del torrente Serrapotamo sino alla fermata omonima. Continuava l'ascesa con una serie di curve, oltrepassava il torrente passando dall'altro lato del versante e, in prossimità del paese, compiva un tornante di 180° sulla sinistra in salita per superare il dislivello e riportarsi nuovamente in quota in prossimità della stazione. Eccoci al capolinea della stazione di Laurenzana posta ad un'altitudine di 738 metri dopo aver percorso da Potenza in totale 42,6 km.



La stazione di Pignola in totale abbandono

Foto: Michele Altavilla



La fermata di Monteforte

Foto: Massimo Zisa



La linea subito dopo Pignola verso Sellata

Foto: Michele Altavilla

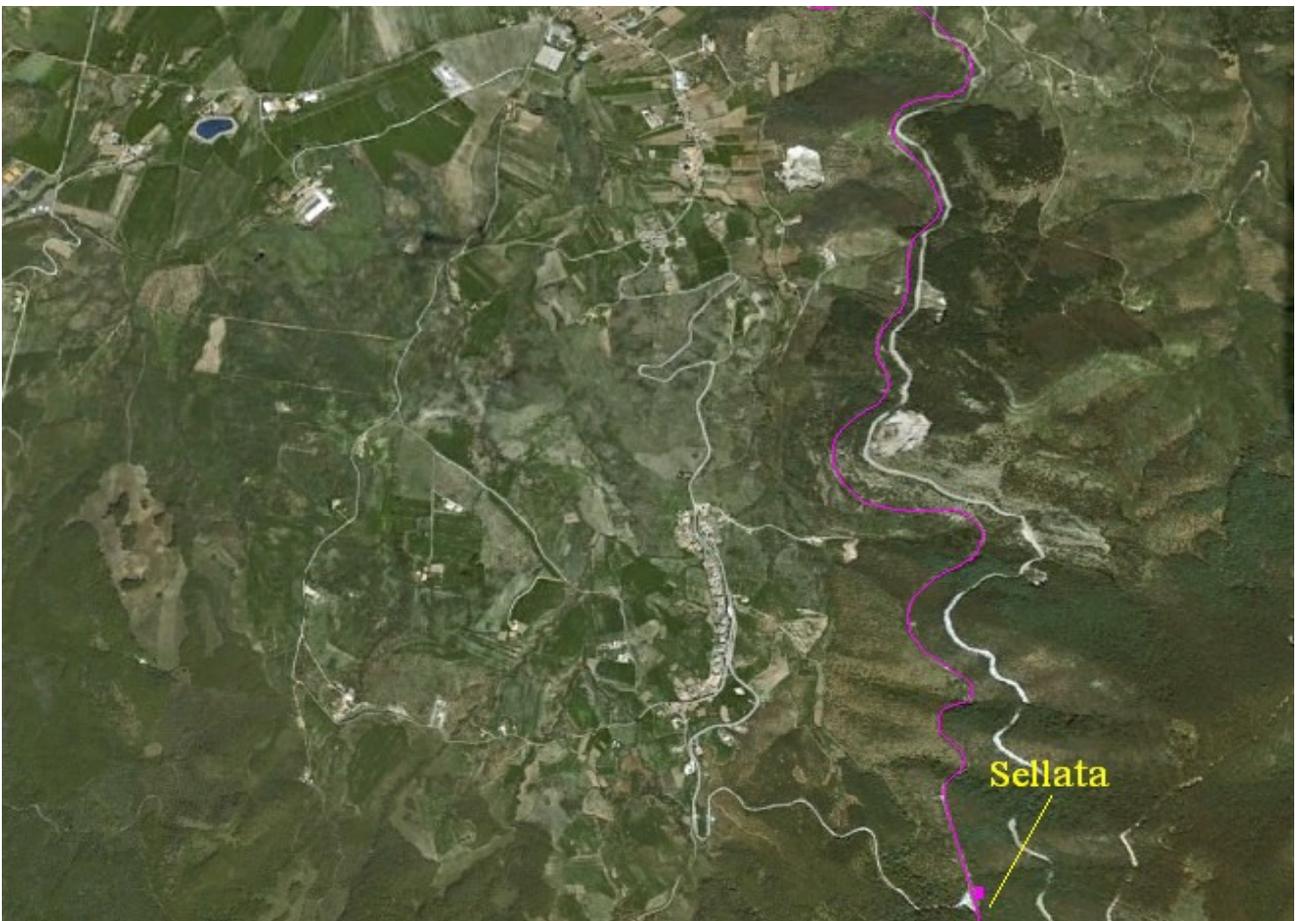


Lo sbocco della galleria della Sellata lato sud

Foto: Michele Altavilla



Il tracciato verso Pignola



Tracciato da Pignola verso Sellata



La galleria della Sellata

Il materiale rotabile

(di G. Masieri)

Una sintesi dei mezzi circolanti sulle ferrovie calabro - Lucane

Locomotive a Vapore

- Gr.001-Rodiggio 0-3-0 n° di unità 2
- Gr.170-Rodiggio 1-3-0 n° di unità 8
- Gr.350-Rodiggio 0-4-0 n° di unità 9
- Gr.400-Rodiggio 1-3-0 n° di unità 21
- Gr.500-Rodiggio 1-4-1 n° di unità 6

Automotrici Diesel (*)

- M1 - Rodiggio 1-A n° unità 2
- M2 - Rodiggio 2-B n° unità 38
- M4 - Rodiggio B-B n° unità 15
- LM2 - Rodiggio 2-B n° unità 3
- LM4 - Rodiggio 2-B n° unità 9

(*) non si hanno dati certi sulla quantità di ogni singolo gruppo

completano il parco rotabili 54 vetture a terrazzino a due assi, 9 vetture a carrelli, 5 bagagliai con ruota a dentiera, 1 carro speciale per trasporto locomotive, 10 coppie di carrelli trasportatori, 4 carri gru, 1 carro verifica manufatti, 6 carri spartineve, 50 carri serbatoio, 227 carri chiusi, 171 carri a sponde basse, 225 carri a sponde alte, 58 carri a sponde basse con bilico.

Conclusioni

Sono passati trent'anni e la ferrovia giace sconfitta dalla politica dei cosiddetti “rami secchi”, ma non ne esce distrutta, anzi sembra pronta a rimettersi in moto e oggi seppur diversamente da allora in parte rivive grazie alle gente che la percorre, o in bici, o a piedi, come se volesse dimostrare che alla fin fine nulla è perduto. La vicinanza dei paesi limitrofi con il capoluogo di regione, le fabbriche, le scuole, le aziende di servizi, il commercio, le famiglie, il turismo di un pezzo d'Italia sicuramente da visitare e conoscere. Paesi semplici, umili, fortemente attaccati alle proprie tradizioni che ne fanno quindi cultura grazie anche alle notevoli manifestazioni d'estate con la riscoperta degli usi e costumi legati anche alla gastronomia locale. I nuovi impianti sciistici della Sellata a pochi km da Potenza. L'oasi protetta del lago Pantano, la riserva naturale regionale Abetina di Laurenzana. La nuova epoca scandisce la sua ripresa innestando nuove forze. La ferrovia vorrebbe tanto rimettersi in marcia e ritornare agli antichi fasti. Una scommessa per il futuro? Non è detta l'ultima parola, chissà , magari un giorno si ritornerà ad udire quel classico rumore del diesel mentre affronta l'ennesima salita tra i boschi della Sellata.

Ringraziamenti:

Un particolare ringraziamento all'amico G. Masieri per aver fornito la tabella con la descrizione del materiale rotabile, alla Apt della Basilicata per le utili informazioni sulla regione, al sig.Lapenta Carlo, titolare dell'omonimo studio fotografico, per la gentile concessione della foto della stazione di Laurenzana.

Massimo Zisa e Michele Altavilla:

La Ferrovia Potenza-Laurenzana

download da www.trainsimhobby.net