

## Linea Ferrandina-Matera, specchio di un'Italia e dei suoi controsensi

di Davide Vallese - Giugno 2013

Una parte d'Italia riesce a viaggiare ad alta velocità sui nuovi Frecciarossa e Frecciargento, ma se si va nella provincia profonda, quella che spesso non fa notizia, si trovano situazioni al limite del paradossale, o comunque ben distanti dall'idea di servizio e tecnologia che ci si aspetterebbe in uno stato europeo moderno nel 2013. Purtroppo, come un vecchio cliché, dobbiamo parlare di una situazione di malcostume politico del Meridione dove una ferrovia progettata, e in realizzazione dagli anni '80, è tuttora ferma e probabilmente non partirà mai. La morfologia del nostro paese ci insegna come collegare le due coste (tirreniche ed adriatiche) significati attraversare la dorsale appenninica, con tutti i rischi che ciò comporta, soprattutto quelli di dover costruire grandi opere come viadotti e gallerie attraverso montagne non sempre così ben disposte ad essere trivellate. Se al nord la rete ferroviaria - pur con i suoi problemi - è ben ramificata, al Sud invece troviamo una situazione assai diversa: linee sparse in vasti territori e il servizio di Trenitalia affiancato da ferrovie locali, spesso con un'offerta insufficiente o comunque datata, sia a livello di infrastrutture sia di materiale rotabile.

### La situazione ferroviaria della Basilicata

Il territorio lucano è al quanto complesso, con una percentuale montana-collinare che supera il 90% dell'intero territorio regionale (poco inferiore ai diecimila km<sup>2</sup>), con molte dorsali e vette che raggiungono anche quote intorno ai 2000 metri. Basti pensare alle cosiddette "Piccole Dolomiti lucane", ad est della più imponente dorsale Pierfaone-Volturino-Viggiano, che per una somiglianza con quelle alpine possono vantare questa preziosa denominazione.

Il clima della regione di conseguenza si contraddistingue per inverni rigidi e nevosi, tipici delle zone d'alta quota. Dove l'altimetria è più dolce invece, prende posto un altipiano duro e sassoso che caratterizza il paesaggio con la sua asprezza. In questa orografia complessa ovviamente comprendiamo la disposizione demografica regionale, con solo due città sopra i 20 mila abitanti, ovvero i capoluoghi Potenza e Matera. I trasporti ovviamente sono caratterizzati da linee secondarie locali, alcune a scartamento ridotto, mentre la principale tratta è quella che collega **Battipaglia - Potenza - Metaponto**, visto che la linea tirrenica serve solo una manciata di stazioni nei dintorni di Maratea (PZ) e la Jonica i paesi sulla costa di Metaponto sulla tratta Taranto - Reggio Calabria.



© Alfonso - Stazioni del Mondo 2008

1)

A queste tre direttrici possiamo aggiungere una lista di diverse ferrovie secondarie:

- ✓ Ferrovia Altamura - Avigliano - Potenza
- ✓ Ferrovia Avellino - Rocchetta Sant'Antonio
- ✓ Ferrovia Foggia - Potenza
- ✓ Ferrovia Rocchetta Sant'Antonio - Gioia del Colle
- ✓ Ferrovia Sicignano degli Alburni - Lagonegro

Il caso della **Altamura - Avigliano - Potenza** è particolare, in quanto gestita dalle Ferrovie Appulo Lucane (FAL), la quale opera una specie di servizio metropolitano tra Avigliano Città e Potenza (*mappa nell'ultima pagina*). Questa intera tratta è a scartamento ridotto (950mm) e non elettrificata.

La linea tra **Avellino e Rocchetta Sant'Antonio** (provincia di Foggia) in realtà non viene utilizzata dal servizio passeggeri già da dicembre del 2010, dopo una storia travagliata durante la seconda metà del Novecento: infatti, dopo i danni causati dagli eventi bellici della Seconda Guerra Mondiale, il terremoto che ha colpito l'Irpinia nel 1980 ha dato un ulteriore batosta alla linea, rimasta chiusa a lungo e quindi diventata per nulla o quasi competitiva. Lunga quasi 120km la tratta sarebbe tuttora utilizzabile, anche se non elettrificata e a binario unico, ma molti fabbricati viaggiatori sono ormai degradati e in evidente stato di abbandono.



2)

La ferrovia **Foggia - Potenza** è invece ancora attiva, a binario unico con elettrificazione solo nel primo tratto, quello tra Foggia e Cervaro (quindi 8,5 km circa), in quanto utilizzato sulla direttrice per Napoli. Il servizio viene svolto dunque in termico e un tempo intersecava la linea per Avellino citata in precedenza. Oltre a Potenza anche ad Avigliano Lucania è

presente l'interscambio con le linee a scartamento ridotto della **Ferrovie Appulo Lucane**.

Sempre da Rocchetta Sant'Antonio si dirama una linea che raggiunge la provincia barese, con capolinea a **Gioia del Colle**, attraversando però l'interno dell'area provinciale. Nel 2011 la linea è stata declassata, cessando di fatto il servizio presso le stazioni lucane, pur attraversandone il territorio: da nord infatti i treni da Sant'Antonio raggiungono Spinazzola, per poi dirigersi verso Barletta, mentre a sud la ferrovia ha mantenuto attivo solo il tratto tra Gravina di Puglia e Gioia del Colle.



3)

Anche la Ferrovia **Sicignano degli Alburni - Lagonegro** è di fatto un guscio vuoto. Partendo dalla provincia di Salerno, fuori Battipaglia, correva per quasi ottanta chilometri fino a Lagonegro in una zona di territorio dove corre l'autostrada A3. La storia di questa linea è interessante, se pensiamo che fino agli anni '50 era possibile vedere treni a vapore, in quanto le littorine vennero accantonate durante la Seconda Guerra Mondiale per risparmiare gasolio. Quando tornarono in servizio nel 1956 iniziarono a verificarsi i primi problemi di stabilità di alcuni versanti, con diverse frane soprattutto intorno alla fine degli anni '70, bloccando la linea a Casalbuono.

Incredibilmente negli anni successivi vennero fatti grandi lavori di consolidamento, vennero sostituiti ponti e binari, inserite nuove corse con le ALn 668 e tuttociò sembrava presagire una rinascita, con addirittura progetti di elettrificazione dell'intera linea, sfruttando i lavori progettati per la ferrovia diretta a Metaponto.

Questi iniziarono nel 1986, le linee vennero interrotte e sostituite da autocorse ma, mentre la linea di Metaponto venne elettrificata, quella per Lagonegro venne semplicemente "dimenticata", sconnettendola di fatto dalla linea principale. Questa paradossale situazione ha portato alla cessazione del servizio viaggiatori, anche se per assurdo la tratta viene di fatto tuttora considerata attiva.

©Rocco per Stazioni del Mondo - Anno 2012



4)

Il servizio regionale di Trenitalia quindi è di fatto su due linee, ed entrambe convergono su Potenza. Manca qualcosa? Eh sì, l'altro capoluogo di provincia, Matera, unico in Italia ad non avere servizio ferroviario delle ferrovie nazionali! Poniamo ad esempio che io, da Genova, voglia andare a Matera in treno. Come faccio? Cerchiamo di scoprirlo...

### L'isolamento ferroviario di Matera

Matera è una cittadina di sessanta mila abitanti, ed è famosa ormai nel mondo per i suoi *Sassi*. Questa

zona determina il centro storico, dove le abitazioni fino da tempi remoti vennero scavate e realizzate dentro calcarenite<sup>1</sup> della gravina, e dal 1993 quest'area è protetta dall'UNESCO. Questa protezione ha sviluppato il turismo culturale verso un luogo quasi magico, e infatti i dati turistici della città mostrano un aumento di presenze ed arrivi nel decennio 2001-2012: +29% di arrivi e +18% di presenze, soprattutto italiani. A partire dagli anni '50 i *Sassi* vennero in parte sfollati, determinando un ampliamento demografico della città "del piano", ovvero i nuovi quartieri al piede del costone roccioso. Questo processo ha avuto nuova vita a partire dagli anni '90, dove vi è stato un caotico fervore edilizio, che ha portato anche alla realizzazione di edifici sproporzionati in altezza, alterando un paesaggio fino a pochi decenni fa rurale, anche alle porta della città.

In questa furia costruttiva non fu risparmiata nemmeno una cripta rupestre, pare abitata da San Giacomo. Infatti questo luogo, precedentemente segnalato persino sulle carte dell'Istituto Idrografico venne ritenuto poco interessante dalla Soprintendenza, e distrutta a colpi di ruspa per far posto ad un grattacielo. Parliamo però di ferrovie.

Il servizio ferroviario in città (che ha attualmente 3 fermate) è gestito dalle FAL, ovvero le **Ferrovie Appulo Lucane**, ente pubblico detenuto interamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nato dallo smembramento delle Ferrovie Calabro Lucane. Manca però Trenitalia...

Le FAL gestiscono la linea che da Matera raggiunge Altamura e quindi Bari, 140 chilometri di linea. Dal 1972 la linea in realtà è stata accorciata, in quanto raggiungeva prima Montalbano Jonico, con una de-

<sup>1</sup> La calcarenite è una roccia sedimentaria clastica, formata da piccole particelle calcaree, delle dimensioni della sabbia, spesso di origine biologica come fossili marini, gusci di molluschi o protoalghie.

cina di fermate in più. Questo servizio venne sostituito da autobus, ma si pensò subito di realizzare una bretella che da **Ferrandina** (stazione servita da FS) potesse raggiungere direttamente Matera con scartamento normale per permettere il passaggio dei treni delle Ferrovie dello Stato.



© Alfonso - Stazioni del Mondo 2008

5)

I lavori per la nuova tratta a scartamento ordinario iniziarono nel 1986, e si prevedeva una linea lunga poco meno di 30 chilometri, anche se di particolare impegno per la costruzione di viadotti e di una lunga galleria nei pressi del paese di **Migliónico**. Come spesso succede la storia è diventata giudiziaria, infatti nel luglio del 1983 le opere vengono affidate all'Associazione temporanea di imprese Materfer, avente l'impresa Co.Ge.I. Spa. come mandataria. Nel 1998 però questa dichiara fallimento, con lavori ancora da completare, soprattutto la galleria di Migliónico, dove si sono riscontrati problemi per la presenza di gas naturale. I cantieri vengono sospesi e la "patata bollente" passa a Ati, avente come capogruppo l'impresa CIR Costruzioni Srl di Argenta con lo scopo di ultimare i lavori. Nel luglio del 2003 però RFI rescinde il contratto, arrivederci e grazie.

Cosa è rimasto di questo progetto si vede, come sempre, nello stupro del territorio italiano: a **La Martella**, zona industriale di Matera, resta lo sche-

letro mal ridotto della prevista stazione persa nel nulla in un mare di asfalto che dà rifugio ai vandali, alle piante infestanti e ai rifiuti e parte della galleria di Miglionico che doveva collegare la Valbasento alla Valle del Bradano; la quale ha un inizio ma non una fine, con relativa instabilità del blocco roccioso forato (che, ricordiamolo, è zeppo di gas naturale...) al "modico" prezzo di una dozzina di milioni di euro. Fosse solo quello... infatti alla linea manca tutto, dall'elettrificazione agli stessi binari, per non parlare di tutte le opere civili necessarie.

Nonostante tutto, la lista della spesa di questa catastrofe trasportistica, ammonta a quasi 300 milioni di euro, per un totale di venticinque anni persi.

La politica, nel corso degli ultimi anni, ha cercato di ritirare fuori la questione della ferrovia **Ferrandina - Matera**, ma dopo i proclami ritorna sempre lettera morta, come morte sono le speranze di vedere completati i lavori negli anni previsti: prima 2007, poi 2009 e infine 2011. Dopo quello è finito tutto sotto il tappeto, e chi si è visto si è visto.



6)

### Un turista per Matera

Sentiamo dire sempre che l'Italia è un paese turistico, dove questi flussi rappresentano la linfa vitale per la nostra economia, ma le istituzioni e gli enti che dovrebbero collaborare per dare il meglio per i "visitatori", fanno davvero bene il loro lavoro?

Sono un turista che da Genova decide di andare a Matera a vedere i *Sassi*, vediamo cosa mi aspetta. Decido di consultare il sito di Trenitalia, treno Genova - Matera, in un sabato estivo. La stazione di Matera appare nel database, bene penso, ma appena si carica la pagina... il vuoto.

Facciamo allora un passo indietro, proviamo con Bari e da lì con la FAL. Da Genova, usando ovviamente l'Alta Velocità, mi consiglia di raggiungere Alessandria e poi tutta una corsa fino a Bari. Poco più di nove ore, per quasi 100 euro di biglietto, e da buon genovese penso "Che prezzi!".

Il sito delle FAL (ammesso che un turista, soprattutto estero, sappia che esistano queste ferrovie...) è chiaro, pollice su, e mi fa vedere che l'ultimo treno per Matera è alle 22. Bene, posso mangiare qualcosa senza dover correre, anche se poi avrò ancora un'ora e mezza di tragitto fino a Matera. Leggo nelle note generali che però il viaggio non è diretto, ma devo cambiare ad Altamura... e facciamo questo sforzo. Accidenti penso, il sito delle FAL ha anche la bigliettazione online e le *app* per gli smartphone! Il prezzo fino a Matera è di 4,50€.

La soluzione da Bari sembra buona, vediamo invece passando dalla tirrenica che cosa succede.

Il viaggio, senza Alta Velocità è più lungo, ma costa la metà. Infatti la soluzione per lo stesso sabato estivo indica la tratta Genova - Roma Termini, e poi direttamente fino a Ferrandina (ammesso che un turista sappia che deve scendere qui...) al prezzo di 48 euro prenotando oggi. Cercando bus in rete per arrivare a Matera, aiuto! Esistono decine e decine di autolinee private con siti e numeri di telefono, tutto ovviamente in italiano. L'unica soluzione appare dunque quella di arrivare in zona e sperare in bene, soprattutto che, visto lo scempio della mancata ferrovia, ci siano adeguate informazioni per raggiungere Matera via bus... Voi ci credete?

## Una chiusura triste

Insomma, sarebbe bello poter chiudere questo breve report con una nota positiva, ma di questi tempi mi viene sempre più difficile, vista la situazione generale italiana, e non solo legata al mondo del TPL.

Appena formato il nuovo governo Letta il ministro dei trasporti Lupi si è prodigato nel far sapere che la linea Torino - Lione è la priorità e andrà fatta.

Io sono notoriamente contrario a questo progetto ma, a mente lucida, non pare stridente un ministro che (come quelli prima di lui) si dimenticano completamente delle esigenze sia dei pendolari sia dell'Italia cosiddetta minore che sempre, tutti i giorni, utilizzano le infrastrutture di trasporto?

L'esempio della Basilicata che abbiamo fatto nelle pagine precedenti è eloquente, ferrovie chiuse, abbandonate per lavori mai eseguiti, realizzate a metà. Quante volte questi lavori sono stati mal progettati o dietro c'era una "cabina occulta" che mirava a far disperdere ingenti fondi senza arrivare a nulla?



7)

E queste domande non devono far cadere in un *grilismo* da "tutti a casa" urlato, ma portare a vere e "sane" discussioni e prese di posizione (anche intransigenti) contro i mestieranti della politica italiana e regionale.

Ecco perché sono, tra le altre cose, contrario alla TAV della Val di Susa, perché le opere da finanziare

in Italia ci sono, dalle linee del Piemonte che sono state massacrate al resto dello stivale, invece ci si fissa, maniacalmente, con un progetto trans-europeo che, scusatemi, sembra un regalo ai soliti noti. Quindi io consiglierai, come fece il buon Paolo Rumiz, a questi signori di fare un bel giro in "seconda classe", a muoversi davvero su e giù per l'Italia. Magari scoprirebbero che ci sono tanti lavori da completare e da realizzare, senza inventarsi fantastici collegamenti merci via treno Italia - Marocco.

#### Legenda foto:

*1- Potenza centrale, [www.stazionidelmondo.it](http://www.stazionidelmondo.it)*

*2- Ex-fermata di Aquilonia, in stato di abbandono dal 1995 (S. Marano, 2012) [www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)*

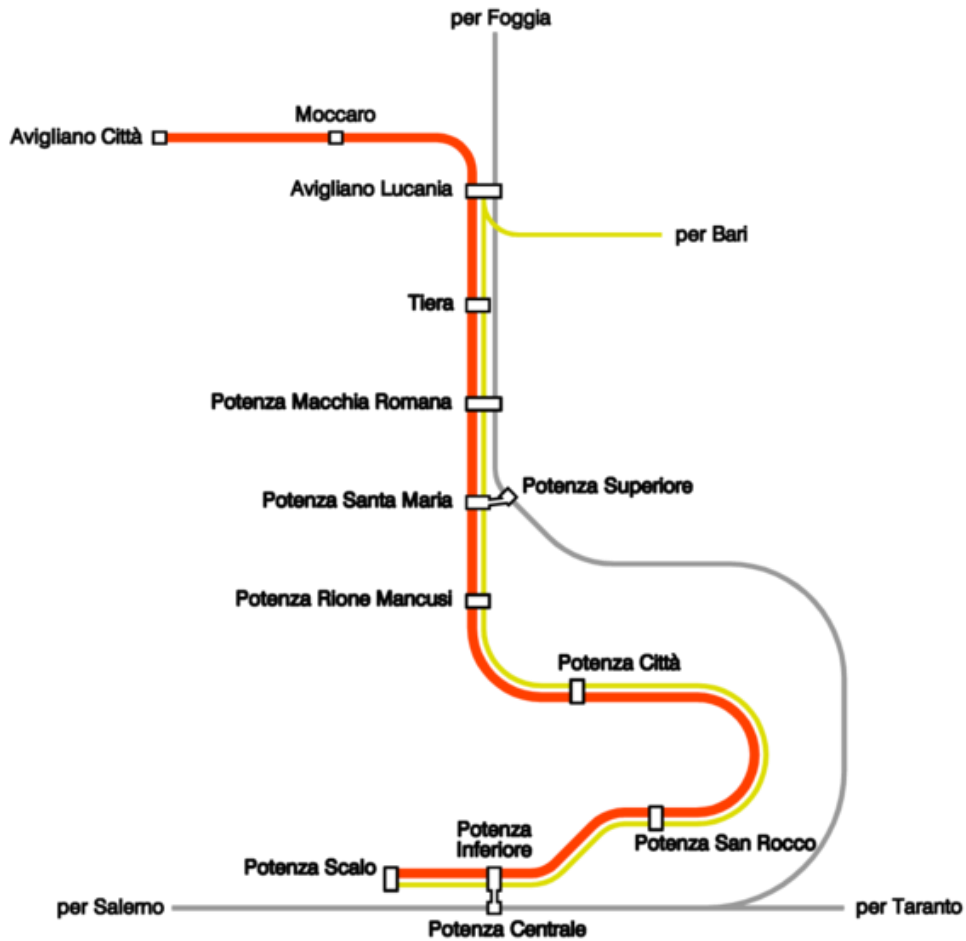
*3- Il fabbricato viaggiatori di Venosa, visto dal lato binari, [www.stazionidelmondo.it](http://www.stazionidelmondo.it)*

*4- Binari dell'abbandonata stazione di Lagonegro, in direzione Sicignano, [www.stazionidelmondo.it](http://www.stazionidelmondo.it)*

*5- Treno in sosta sul primo binario a Matera Sud, capolinea. [www.stazionidelmondo.it](http://www.stazionidelmondo.it)*

*6- Lo scheletro della stazione Matera La Martella, <http://matera.basilicata24.it>*

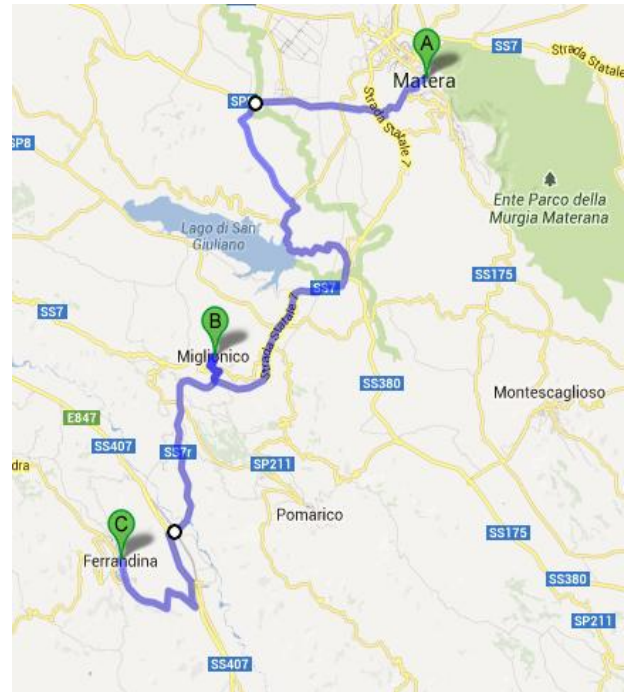
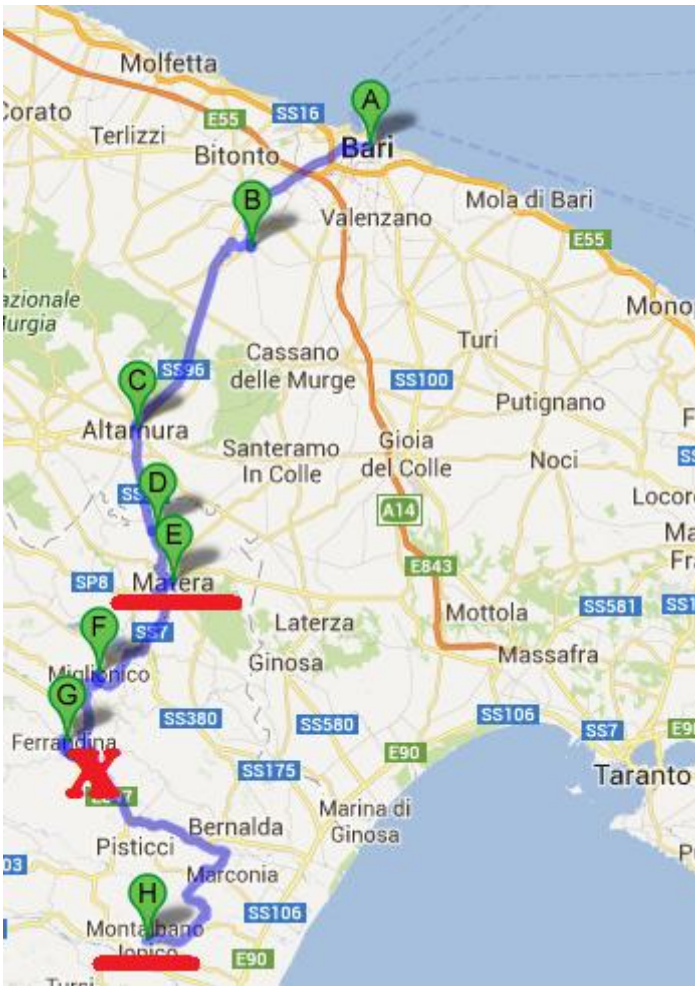
*7-Imbocco lato Matera della galleria Miglionico, chiuso da un cancello (V. Secondo, 2011), [www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)*



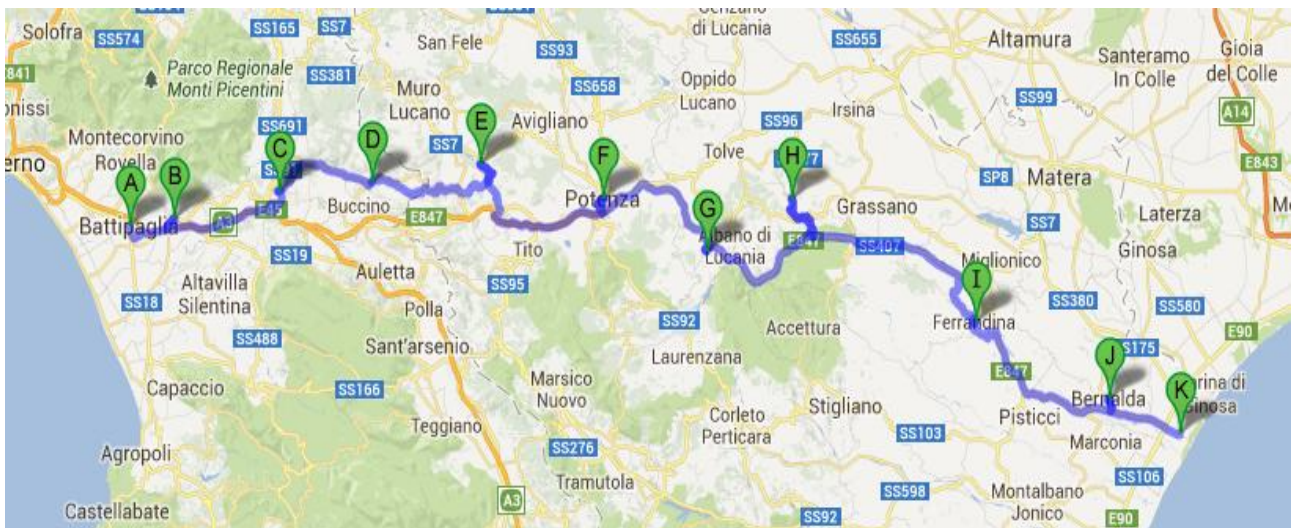
*Il servizio metropolitano e sub-urbano di Potenza, in servizio in questo sistema dal 2007. Il servizio è però limitato e con orario 7-21 solo nei feriali. (fonte: [http://it.wikipedia.org/wiki/File:Metropolitana\\_di\\_Potenza.png](http://it.wikipedia.org/wiki/File:Metropolitana_di_Potenza.png))*



*La linea dismessa tra Avellino e Lacedonia*



*Vecchio tracciato della linea tra Bari e Montalbano Ionico. Attualmente la linea non va oltre Matera, il tratto tra le linee rosse non viene utilizzato. A destra la tratta incriminata tra Ferrandina e Matera*



*La linea tra Battipaglia - Potenza - Metaponto*



## FERROVIE IN BASILICATA - Tabella riassuntiva

### FERROVIE MINORI ATTIVE

Linea	Apertura completa	Gestore	Km	Stazioni attive	Scartamento	Trazione
Ferrovia Altamura-Avigliano-Potenza	1934	FAL	108	25/25	950mm	T
Ferrovia Bari-Matera-Montalbano Jonico	1932	FAL	141	17/28 <sup>a</sup>	950mm	T
Ferrovia Battipaglia-Potenza-Metaponto	1880	RFI	199	24/28 <sup>b</sup>	1,435mm	3000V CC
Ferrovia Foggia-Potenza	1897	RFI	119	22/24 <sup>c</sup>	1,435mm	3000V CC <sup>d</sup>
Ferrovia Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle	1892	RFI	140	06/20 <sup>e</sup>	1,435mm	T

a- Nel 1972 soppressa la tratta tra Matera e Montalbano Jonico

b- Risultano chiuse le fermate: Tuoro-Serradarce, Ponte San Cono, Vaglio Basilicata e Brindisi di Montagna

c- Risultano chiuse le fermate: Rio Salso e Rapolla

d- La tratta a 3000V CC è limitata ai 8,7 km tra Foggia e Cervaro. Il resto della linea non è elettrificato

e- Il servizio è attivo solo nel tratto Gravina di Puglia - Gioia del Colle con 4 stazioni attive.

Il resto della linea è stato soppresso tranne le stazioni di Rocchetta Sant'Antonio e Spinazzola attive sulla linea per Barletta

### FERROVIE MINORI NON ATTIVE e DISMESSE

Linea	Anni di servizio	Ultimo Gestore	Km	Stazioni dismesse	Scartamento	Trazione
Ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio	1895-2010	RFI	119	f	1,435	T
Ferrovia Atena Lucana-Marsico Nuovo	1931-1966	FCL	27	9	950mm	T
Ferrovia Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Alb.	1931-1978	FCL	105	25/26 <sup>g</sup>	950mm	T
Ferrovia Potenza-Pignola-Laurenzana	1931-1980	FCL	42	10/12 <sup>h</sup>	950mm	T
Ferrovia Sicignano degli Alburni-Lagonegro	1892-1987	FS	140	14/15 <sup>i</sup>	1,435mm	T

f- Il servizio ferroviario è interrotto dal 2010 ma la linea è, anche se in stato di abbandono, ancora utilizzabile

g- Risulta attiva solo la stazione terminale di Spezzano Albanese Terme, in uso sulla Cosenza-Sibari

h- Risultano attive ed utilizzate su altre linee le stazioni di Potenza Inferiore e Potenza Scalo

i- Risulta attiva solo la stazione di Sicignano degli Alburni sulla linea Battipaglia-Metaponto