



Tre rotaie in Lucania

progetto di A. De Regis e A. Federici

grafica B. Sabatini

Tre rotaie? No, non stiamo parlando di Märklin e di corrente alternata, bensì di tratte di ferrovia a doppio scartamento. Una gustosa realtà, oggi abbastanza rara nel nostro paese, che si presta per una riproduzione in scala H0.

Questa volta la scelta dell'impianto da proporre su TTM è stata proprio facile, quasi "dovuta"! Un recente treno fotografico in quel della Basilicata, qualche bella fotografia fatta circolare ad arte, il ricordo di un bellissimo viaggio su quelle linee ai tempi dell'università, la nostra inveterata passione per lo scartamento ridotto e la scelta era fatta: Avigliano Lucania! Già... ma come conciliare il paesaggio, le caratteristiche dei luoghi con le possibilità della circolazione in locali casalinghi? Qui la questione era un po' più difficile. Le stazioni si possono ridurre in lunghezza; si può utilizzare quella che gli americani chiamano la "selective compression" evidenziando solo le caratteristiche salienti di un luogo, giusto "per dare l'impressione", ma ridurre una parte di Basilicata in una stanza non è stato un lavoro facile. Tuttavia, ipotizzando di poter usare una cantina piuttosto che la solita stanza di 3,50 x 4,00 m, ci sembra di poter dire di aver fatto un lavoro piuttosto soddisfacente. Il tema è quello della stazione a doppio scartamento di Avi-

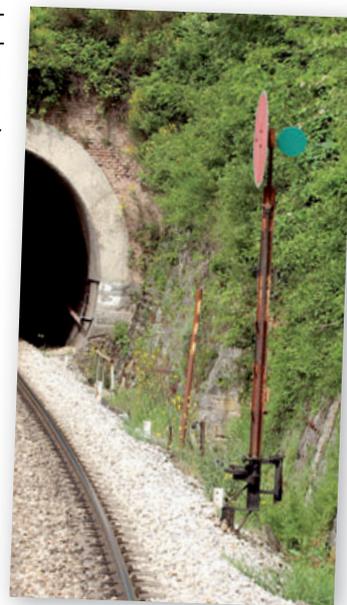
gliano Lucania con le sue linee a scartamento normale e a scartamento ridotto nonché la riproduzione della breve antenna a scartamento ridotto fino ad Avigliano Città. Avigliano Lucania si trova a poco più di sette chilometri da Potenza sulla linea FS (o dovrebbe dirsi meglio RFI) Potenza-Rocchetta Sant'Antonio-Foggia nonché sulle linee Potenza-Avigliano Città e Avigliano Città-Bari via Gravina e Altamura. Caratteristica dell'impianto è la linea a doppio scartamento tra Potenza e Avigliano Lucania, caso oggi unico in Italia e meritevole di essere riprodotto su di un plastico!

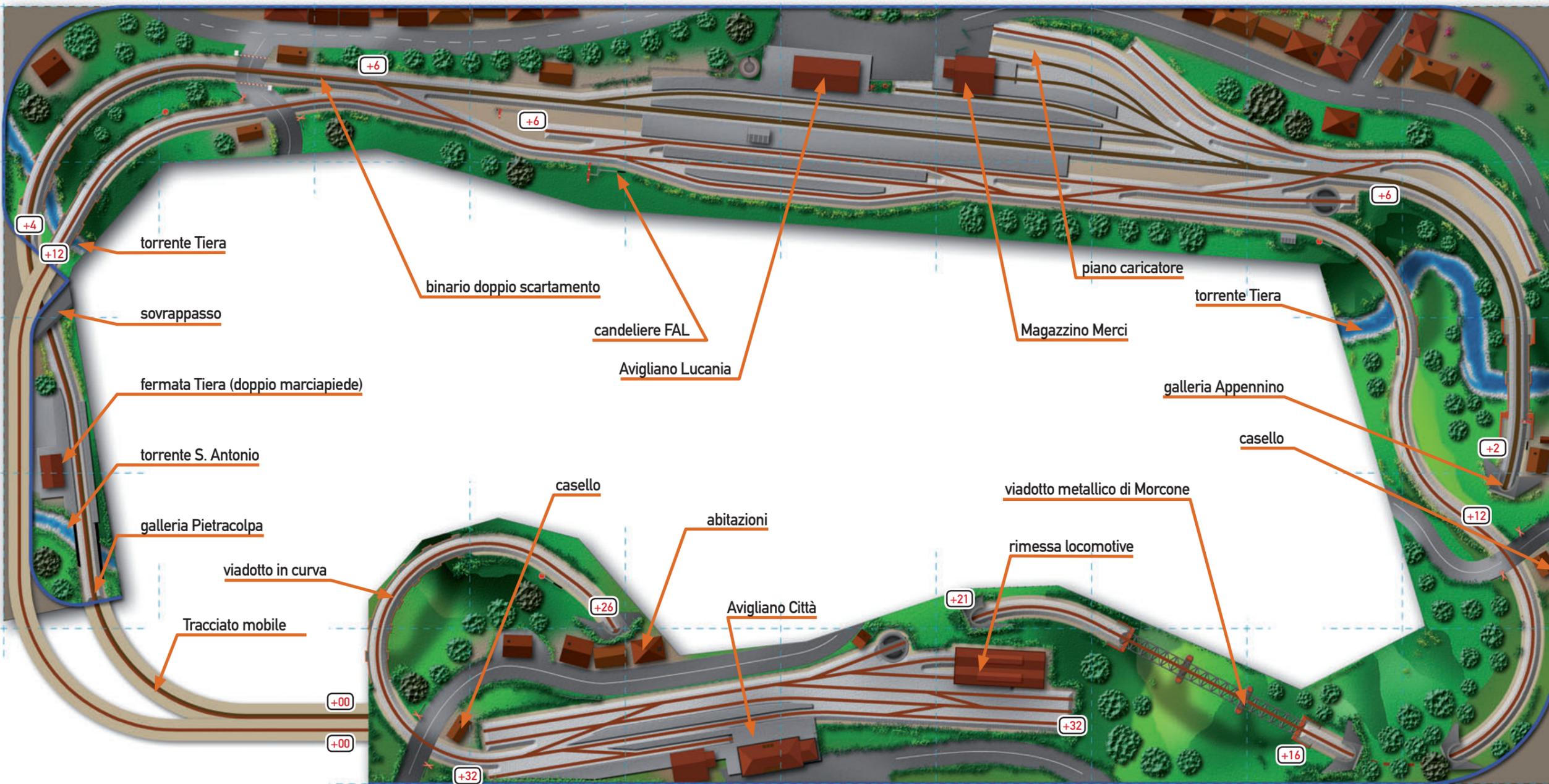
- **Un plastico da grande cantina**

L'impianto, come sopra accennato, corre lungo le pareti di un locale di non meno di 5 x 2,50 m. L'entrata è pensata ad una estremità della parete lunga e, come al solito, la parte sollevabile o mobile, non è decorata onde consentire pronti movimenti senza danni. Occorre, come altre volte, pensare a dispositivi che evitino, in caso di sollevamento, il movimento dei treni nelle vicin-

nanze. Subito a destra dell'entrata si trova la stazione di Avigliano Città che nella realtà è situata a 868 m di altitudine. L'impianto, come già detto, a scartamento ridotto (nella realtà 950 mm), è riprodotto in modo da riproporre l'essenza del reale compresa la piattaforma girevole da 5,5 metri che, nella realtà, ospita normalmente lo spazzaneve a turbina. La stazione, semplice e lineare, ha tre binari passanti, di cui due serviti da marciapiedi, un tronchino a suo tempo destinato al traffico merci col suo bravo magazzino, ormai da anni desolatamente vuoto, due tronchini verso lo spettatore destinati al ricovero di materiale rotabile in sosta, una piccola rimessa a due binari. Il fabbricato di stazione, diversamente dalla maggioranza delle stazioni della Mediterranea, è ad un solo piano, con il tetto a quattro falde, ricoperto di intonaco bianco ingrigito e ingiallito dagli

In alto: la stazione di Avigliano Città, con il treno storico pronto alla partenza. La breve antenna con lungo tunnel di valico e importanti opere d'arte collega la città con la stazione nodo di Avigliano Lucania, dove ha inizio la tratta a doppio scartamento (binario a tre rotaie). Per maggiori informazioni, i più curiosi potranno leggere l'articolo pubblicato sul numero 244 di tutto TRENO, in edicola contemporaneamente a questo numero di TTM. In basso: il segnale a disco girevole, protezione di Avigliano Città.





In una ambientazione fino agli anni '80, non dovremo dimenticare il caratteristico segnalamento della stazione, a comando meccanico a doppio filo, con apparato Max Judel sito sul fronte della stazione; in particolare, i segnali a disco girevole a protezione delle linee FAL ed il segnale di protezione ad ala a candelieri per le provenienze da Potenza, le cui due ali indicavano l'istradamento al fascio a scartamento ordinario e ridotto, oggi sostituito da un segnale luminoso pure a candelieri. Curiosamente la stazione disponeva di segnali di partenza solo lato Potenza: erano presenti infatti un semaforo ad ala semplice per lo scartamento ordinario ed uno a candelieri per lo scartamento ridotto. L'ala bassa sinistra del candelieri comandava le partenze verso la linea per Altamura e Bari. Questa affascinante ferrovia, caratterizzata da un tracciato sinuoso lungo i rilievi che dalla Lucania conducono alle gravine pugliesi, è solo accennata; il binario, infatti, al vero, poco oltre alla stazione affronta un ampio tornante ed inizia a risalire i fianchi dei rilievi, con pendenze fino al 40 per mille; nel plastico è presente un breve tratto in curva, in livelletta al 40 per mille, fino al ponte sul torrente Tiera, quanto basta per un franco sufficiente allo scavalco del binario della linea di Potenza. Ovviamente, al vero, le linee di Bari e Potenza non hanno alcun contatto oltre la stazione di Avigliano, mentre nel plastico è stato necessario portare il binario a scartamento ridotto in secondo piano, dietro lo sfondo, per riprodurre un'ulteriore scena della linea a doppio scartamento per Potenza.

anni e dagli agenti atmosferici. Sul retro della stazione, la strada sale verso sinistra, chiudendo un complesso di abitazioni che fa indovinare il paese di Avigliano con le sue case, al vero recentemente imbruttito dalle ormai diffuse architetture di periferia. La linea, che scende verso la destra di chi guarda compie un ampio tornante, arricchito da un viadotto in curva. Nella realtà la linea descrive un'ampissima curva, priva di opere rilevanti; questa è una "licenza modellistica" necessaria per adattare il plastico in un locale abitativo. Al termine del tornante la linea scende verso la sinistra dello spettatore e, superato il segnale di protezione, che abbiamo immaginato essere quello caratteristico a disco girevole, in opera per quasi 70 anni, si inserisce in una lunga galleria presente nella realtà sul

tracciato a mezza costa, per poi tornare alla luce del giorno poco lontano, e a quota ben inferiore, dalla piattaforma girevole. Un muro di contenimento e qualche albero maschereranno la vicinanza con la piattaforma girevole sovrastante in modo da far intendere che l'uscita della galleria sia, come nella realtà, ben più distante dalla stazione di quanto non lo sia nella finzione scenica. Ora il piano di campagna scende con pendenza molto accentuata per risalire improvvisamente subito dopo. Siamo in località Morcone. Nella realtà la linea attraversa la valle con un bellissimo viadotto in ferro a via superiore con pile e aggetti in pietra e mattoni. Il terreno è qui coperto da una vegetazione brada ma piuttosto fitta e nei pressi del viadotto un casello abbandonato con le finestre ormai accecate veglia

sul passaggio dei treni e testimonia una ferrovia da tempo scomparsa. Dopo il viadotto, come al vero, una breve galleria e diverse curve e controcure: la linea deve perdere un bel po' di quota per giungere ai 752 m di Avigliano Lucania. Siamo sul lato corto della stanza e la campagna lucana si esprime con alberi, costruzioni rurali, campi coltivati, una strada bianca un po' scoscesa e un corso d'acqua. Eh, sì, perché all'approssimarsi della stazione più importante, situata sul lato lungo della stanza, come nella realtà, la linea a scartamento ridotto viene a sovrappassare la linea a scartamento normale nei pressi della galleria Appennino (lunga 3320) proveniente da Rocchetta S.A. e Foggia. Le linee quasi affiancate superano con due ponti il torrente Tiera ed entrano nella stazione di Avigliano Lucania.

In alto: il tracciato a vista del plastico a doppio scartamento. La linea a scartamento ridotto per Altamura, che esce sulla sinistra della stazione di Avigliano Lucania, sovrappassa la linea per Potenza a tre rotaie solo dopo essere uscita di scena. Si ritroveranno nella stazione nascosta posta sotto l'impianto di Avigliano Città, dove la linea a scartamento ordinario prosegue per rientrare ad Avigliano Lucania, mentre quella a scartamento H0m termina.

• Per Bari si Cambia
Questo impianto consta di due stazioni affiancate: in primo piano quella scartamento ridotto, a tre binari passanti. In secondo piano quella a scartamento ordinario con un solo binario di incrocio (recentemente è stato realizzato un ulteriore binario di circolazione) e alcuni tronchini destinati al traffico merci con il classico magazzino piano caricatore. Inoltre, in direzione di Avigliano Città (ovvero sulla destra di chi guarda), il binario a scartamento ridotto binario incrocia, mediante una intersezione collocata sul binario di corsa, la linea a scartamento ordinario per alimentare, tramite un'asta di manovra, un piano caricatore di trasbordo, ove al vero, mediante l'affiancamento di binari a scartamento diverso, avveniva il trasferimento delle merci dai veicoli di uno scar-

tamento a quelli dell'altro. Mentre Avigliano Lucania per le FS è una semplice stazione di transito, per le Ferrovie Calabro-Lucane è un nodo importante. Non solo per il collegamento con le FS stesso, ma anche perché stazione di diramazione. Infatti qui si attesta la linea da Bari-Gravina. Il fabbricato viaggiatori è unico, dalla parte della stazione a scartamento ordinario. Inoltre sono presenti tutti gli accessori caratteristici delle stazioni di una certa importanza: serbatoio dell'acqua di forma circolare (anche se la trazione a vapore, sullo scartamento ordinario, è scomparsa da molti decenni), il casello nei pressi della stazione, il piazzale antistante il magazzino merci con il caratteristico cancello a barre a L incrociate, le passerelle a raso per i passeggeri realizzate in economia con le traversine fuori uso.

• Tre rotaie per Tiera e Potenza
L'ala destra del candelieri di partenza della stazione di Avigliano regolava le partenze verso Potenza; infatti, poco oltre, all'uscita della stazione di Avigliano, il binario a scartamento ridotto si inserisce in quello a scartamento ordinario, a costituire un complesso a doppio scartamento fino a poche centinaia di metri dalla

Il traffico: semplice e complicato

Ma proviamo a vedere quale traffico è possibile su un impianto di questa fatta. Premettiamo che una ambientazione attuale determina un traffico meno vario di quello di qualche decennio fa, soprattutto sul fronte del servizio merci. Più semplice iniziare con i treni delle

FS: la Foggia-Potenza era ed è una secondaria, gestita per decenni con dirigenza unica; i soli collegamenti diretti erano costituiti dalle relazioni Foggia-Potenza-Taranto, funzionali anche al turno del materiale da Taranto al deposito della Capitanata. Pertanto, ad Avigliano, i treni a scartamento ordinario transiteranno e incroceranno fra loro. Se il vapore è scomparso relativamente presto, rappresentato negli ultimi anni dalle locomotive 740 in testa ai treni merci, per decenni questa linea è stato un feudo delle locomotive diesel D 341 (comprese le unità prototipo), che svolgevano sia i servizi merci, sia un paio di coppie di treni di materiale ordinario, composti da due-tre carrozze e l'immane bagagliaio. Negli anni '60 i treni di materiale leggero erano a carico delle ALn 556 Fiat del deposito di Foggia, affiancate dalle ALn 772 e dalle prime ALn 668 serie 1400 (nella colorazione originaria). Più recentemente questi servizi sono stati trasferiti alle onnipresenti ALn 668, prima della serie 1800 e successivamente della serie 1000, mentre alla fine degli anni '80 per i treni di materiale ordinario sono stati introdotti convogli reversibili di D 445 e carrozze medie distanze, tuttora in orario. Un merci raccogliitore giornaliero (una forzatura modellistica, purtroppo!) scambierà i carichi con i carri a scartamento ridotto. In assenza di una loco da manovra, sarà la locomotiva titolare del treno a svolgere le manovre; forzando (ma non troppo) la realtà, potremo pensare che alla stazione sia assegnata una sogliola, che passerà gran parte del tempo su uno dei tronchini dello scalo. Il materiale rotabile per la linea a scartamento ordinario è o sarà a breve interamente disponibile nella produzione commerciale, considerando la prossima consegna della automotrici Fiat ALn 556 da parte di Hornby. Più complessa è la questione per lo scartamento ridotto: nessun produttore si è mai cimentato in un rotabile delle Ferrovie Appulo Lucane. Il traffico sulle linee a scartamento ridotto vedrà invece un più elevato

numero di convogli, per la gran parte operati dalle automotrici a carrelli. Il servizio sulla linea di Avigliano Città prevede numerose coppie di treni, anche in composizione di 3-4 unità ed attestate su Potenza, che percorrono la tratta a tre rotaie. Meno intenso il traffico sulla linea per Gravina, che attraversa una zona poco popolosa: per molti decenni l'orario di questa linea comprendeva una coppia di treni per Pietragalla, un paio di corse per Genzano ed Acerenza e due-tre coppie di treni per Gravina, con coincidenza per Bari. I servizi erano e sono effettuati da molti decenni con automotrici M2, dapprima del gruppo 100 ed oggi del gruppo 200 con i relativi rimorchi; alcune automotrici a due assi "Emmine" del gruppo M1 1-14 sono state impiegate nel passato per i servizi passeggeri di minore domanda su Pietragalla e Acerenza. Caratteristica della direzione potentina era l'impiego delle automotrici a due assi per i servizi collettame, durato fino agli anni '80; una automotrice con allestimento furgone (tuttora accantonata a Potenza Inferiore Scalo) percorreva un paio di volte alla settimana l'intera rete, in un turno di due giornate sull'itinerario Potenza-Avigliano Lucania-Avigliano Città-Avigliano Lucania-Gravina e viceversa, con la conseguente necessità di giratura del mezzo ad Avigliano, Potenza e Gravina. La rete potentina a scartamento ridotto non brillava per vivacità del traffico merci; tuttavia, fino agli anni '90 era in orario un servizio trisettimanale da Potenza per Genzano, con partenza da Potenza nella prima mattinata e rientro a Avigliano alle 14 circa; per molti anni i treni hanno effettuato il servizio acqua ai caselli, per mezzo dei carri cisterna un paio dei quali ancora in servizio. Alla trazione dei treni merci sono state impiegate le locomotive a vapore del gruppo 400 fino alla fine degli anni '70, sostituite poi dalle locomotive diesel gruppo LM₄ 600, a cabina centrale. Sopravvive ancora oggi a Potenza una locomotiva a vapore del gruppo 400, alcuni carri merci, l'Emmina in allestimento collettame che, insieme al treno storico di Bari, costituiscono la memoria storica delle Appulo Lucane. Tornando al modellismo, ci auguriamo che la nostra proposta possa stimolare ancora una volta alla costruzione dei rotabili a scartamento ridotto, per far rivivere in scala le particolarità ferroviarie di una regione veramente fuori dell'ordinario! 🚗

stazione di Potenza Superiore, ove i due tracciati tornano ad essere indipendenti. Questa tratta, se si eccettuano le brevi sezioni di Spezzano Albanese e Cosenza Casali, è l'unica nella quale è stato attuato collegamento delle varie linee delle Calabro Lucane mediante interposizione di rotaie sulle linee a scartamento ridotto esistenti, previsto dalla concessionaria su numerose altre sezioni. Con l'interposizione di due rotaie fra Avigliano e Potenza, infatti, poteva essere realizzato il collegamento da Avigliano Città a Potenza e Laurenzana senza il ricorso ad una seconda linea attraverso i rilievi che separano la valle del Tiera da quella del fiume Ba-

sento, che richiese la costruzione della lunga galleria di Pietracolpa. Realizzata inizialmente a quattro rotaie, verso la metà degli anni '70 questa sezione è stata trasformata in trirotaia, per consentire l'adozione del binario con attacco indiretto; ciò ha reso necessaria la realizzazione di due deviatori speciali, triago ad Avigliano e monoago a Potenza, in sostituzione delle intersezioni prive di parti mobili fino allora in opera. La linea a tre rotaie (che al vero procede con andamento rettilineo

In basso: la piccola piattaforma girevole (a mano) ad Avigliano Città. Il diametro era sufficiente per girare locotender ed Emmine.



verso Potenza), affianca nel plastico per un brevissimo tratto dalla linea a s.r. verso Bari perdendo quota nel paesaggio di campi coltivati, e boschetti e, fino al ponte in mattoni sul torrente Tiera. Qui il plastico potrebbe finire. Ma la particolarità della linea a tre rotaie merita di inserire una sorta di "cameo" per un'altra situazione così peculiare della linea: la fermata di Tiera. In poco più di un metro, infatti, abbiamo ipotizzato questo impianto che ha la caratteristica di avere un solo fabbricato, ma due marciapiedi: uno a servizio della linea a scartamento ordinario (verso lo sfondo) ed uno a servizio esclusivo dello scartamento ridotto, dalla parte in cui la rotaia è comune ai due scartamenti. Le foto su Tutto Treno 244 illustrano, meglio di complicati giri di parole, la situazione. Dopo il ponte sul torrente S. Antonio, la linea esce di scena, e passa in quella sorta di "ponte levatoio" che permette ai visitatori di entrare nel locale senza contorsionismi e conduce nella coulisse a doppio scartamento costruita al di sotto della stazione di Avigliano Città e che rappresenta le stazioni di Potenza e Rocchetta S. Antonio per lo scartamento ordinario e Potenza e Gravina (e quindi Bari) per lo scartamento ridotto. Questa scena è stata pensata nell'ipotesi di utilizzo dei binari commerciali a doppio scartamento Tillig; in tal caso, infatti, a differenza della realtà che prevede quale rotaia comune quella di destra in direzione Potenza, si utilizzerebbe quella di sinistra, ossia quella in primo piano sul plastico; di conseguenza, la collocazione del fabbricato viaggiatori di Tiera è stata invertita rispetto alla realtà, per far sì che il marciapiede opposto al fabbricato serva i convogli a scartamento ridotto. In definitiva si tratta di un ovale per lo scartamento ordinario e di un tracciato punto punto con stazione di ricovero comune e con un'antenna per lo scartamento ridotto. 🚗