

Bartissol, Edmond

*La relazione Bartissol sulle
ferrovie calabro-lucane [estratto 1]*

Basilicata University Press

—

Digital Humanities

Edizioni e data-bases digitali
sotto la direzione di Fulvio Delle Donne

Bartissol, Edmond

*La relazione Bartissol sulle
ferrovie calabro-lucane [estratto 1]*

1905

[...] Tale base è saldamente costituita sopra scrupolosa analisi da me effettuata sui piani, profili, tipi della piattaforma, delle gallerie, delle opere d'arte speciali e secondarie, dei fabbricati, dell'armamento, nonchè sui computi presuntivi che insieme compongono il notevole progetto di massima redatto dalla Direzione Generale della Ferrovie dello Stato per le linee della Basilicata e per la Lagonegro - Castrovillari ; progetto che dichiaro di accettare salvo le eventuali modificazioni che fossero richieste dal Governo durante lo studio del tracciato definitivo, a cui dovrò procedere qualora la concessione mi venisse deliberata; e salvo pure quelle modificazioni che il Governo approvasse dietro mia proposta, a senso di eliminare ogni necessità di una tradizione ad aderenza artificiale, di aumentare il più possibile il numero dei centri direttamente serviti dalle singole linee, e di soddisfare ai voti dei rappresentanti delle regioni attraversate dalla nuova rete.

Oltre che su questa base, fondai la mia analisi sull'accurato esame dello Stato Maggiore, e geologiche, delle regioni stesse (che mi sono personalmente note per averle in gran parte percorse), lungo le zone del tracciato che è, o dovrà essere, seguito da ogni linea o tronco.

E nelle conclusioni a cui questi studi senza prevenzioni, e la mia esperienza di 30 anni di diretta costruzione di ferrovie in Francia ed all'estero, mi hanno condotto, ho tenuto nel debito conto il presente generale rincaro della mano d'opera e dei materiali, la frequenza della emigrazione operaia, nonchè le condizioni talora insalubri di qualcuna fra le zone attraversate dalle costruende linee, e perciò tali da poter determinare una limitazione delle giornate utili durante l'anno.

Quanto alle linee della Calabria , per le quali non ebbi comunicazione di alcuno studio dello Stato, salvo che per la Lagonegro - Castrovillari - Spezzano Albanese (quantunque sia noto che una relazione tecnica governativa, e specialmente un progetto di massima della linea Cosenza - Crotone , furono comunicati ad altri concorrenti), esse vennero pure da me maturamente studiate per analogia coi progetti di massima delle linee della Basilicata , e con quelli di altre linee similari da me costruite, prendendo egualmente per base le coreografie e le carte geologiche ufficiali inerenti ad ogni percorso, nonchè i dati di fatto che furono rilevati sopra luogo.

Studio questo che mi riuscì tanto più facile inquantochè le nuove linee della Calabria non rappresentano che circa un quarto della rete intera, e che nessuna di esse offre maggiori difficoltà della Lagonegro - Castrovillari , che è da ritenersi la più malagevole di quelle per cui esistono progetti dello Stato.

Gli è su questi elementi positivi, e sulla completa conoscenza dei prezzi unitari che attualmente costano in Italia altri grandi lavori in corso di esecuzione, che io potei valutare il costo chilometrico della costruzione di ogni linea o tronco della rete, e determinare il tempo necessario alla ultimazione dei singoli lavori, per potere quindi calcolare gli interessi intercalari e l'ammortamento del capitale impiegato durante la costruzione, nonchè, di conseguenza, le date iniziali delle sovvenzioni da attribuirsi ad ogni linea o tronco.

Infine, quanto all'esercizio, nel considerare come punto acquisito ai miei propositi ed al mio preventivo l'applicazione della trazione ad aderenza naturale su tutte

le linee e tronchi, ho oltrepassato una previsione normale nel costo chilometrico del materiale mobile, a scopo di dotare questa rete di mezzi tali di locomozione da potere interamente assicurare, per la loro modernità, il gradimento dei viaggiatori e la migliore utilizzazione per il trasporto delle merci.

Ed è accettando la presunzione fatta dalla legge, di un medio prodotto lordo di L. 4000 a chilometro a Km. (benchè dalle statistiche dei prodotti di altre linee analoghe già in esercizio sia lecito dubitarne), che io ho determinato il coefficiente passivo dell'esercizio, ed il conseguente disavanzo a colmarsi con una annua sovvenzione chilometrica, nonchè il minimo di sovvenzione occorrente per l'intera rete.

E qui è appena necessario aggiungere (perchè ognuno a cui gli studi ferroviari siano familiari lo comprenderà facilmente) che l'impreveduta limitazione del tempo disponibile per condurli a termine, e per presentare le mie proposte, non mi permette di accompagnare i risultati dei calcoli e dei preventivi che ho istituito col procedimento tecnico suaccennato, con un progetto di massima; progetto che sono del resto pronto ad aggiungervi se V.E. consente ad accordarmi per tale scopo il termine del 31 dicembre prossimo, che io consideravo come acquisito dalla legge.

Sono però fermamente convinto che l'estensione della rete a costruirsi, e le condizioni speciali e multiple del suo tracciato – il quale richiede quello studio rigoroso e definitivo che il solo concessionario può e deve effettuare e tradurre in progetto di esecuzione – nessun concorrente può avere realmente operato sul terreno i rilievi e la

determinazione di percorso suscettibili di condurre ad un progetto di massima avente carattere di serietà.

In questo stato di cose, qualunque progetto di massima si riduce ad una pura indicazione grafica ideale, e quindi destituita di ogni vera utilità, per non dire ad un vano orpello offerto al semplice testo letterale della legge, non già ad una sana e cosciente interpretazione del suo spirito e del suo scopo; mentre qualsiasi fardello di dissertazioni preventive non reca sulla questione alcuna seria luce.

Gli è perciò che, come specialista di ferrovie, ho la profonda convinzione che un attuale progetto d'insieme da parte mia, se pure la sua materiale compilazione fosse stata possibile dalla data della mia ammissione al concorso fino ad oggi – ciò che deve escludersi – nulla aggiungerebbe di più positivo al sobrio e meditato esposto ed alle proposte che sono il risultato dei miei studi tecnici e finanziari sull'oggetto della concessione, e sui doveri che esso impone.

[...] d) – LAGONEGRO - CASTROVILLARI - SPEZZANO ALBANESE .

Lunghezza su sede propria, circa Km. 142.

Questa linea, il cui tronco estremo Castrovillari - Spezzano Albanese è attualmente in costruzione a cura diretta dello Stato, prende origine dalla stazione di Lagonegro (m. 600), e si eleva con forti pendenze fino al suo punto culminante presso il Fortino (m. 1040), discendendo quindi per Campotenese, e risalendo per Acquafredda fino a riprendere quasi la suddetta altitudine massima, con pendenze e contropendenze

pressochè sempre superanti il 35 0100, e ridiscendenti poi, per Mormanno , a Castrovillari , d'onde a Spezzano Albanese (m.46).

Per il suo tracciato in gran parte montuoso, nonchè per parecchie gallerie ed opere d'arte speciali che essa comporta, fra cui alcuni viadotti fra 40 e 75 m. di lunghezza, noi la consideriamo, lungo varie tratte del suo percorso, come la più onerosa della rete, e ne valutiamo il costo medio in L. 255,000 a Km., sempre però riservando la questione del sistema di trazione agli studi del tracciato di esecuzione.

Onde, per un minimo di circa Km. 72, – L.18,360,900.