

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

progetto sarà corredato da una particolareggiata perizia e di una memoria descrittiva e spiegativa.

« Sarà cura della compagnia di presentare i progetti in tempo utile, onde il loro esame e la loro approvazione non abbiano ad essere causa di ritardo nell'esecuzione. »

Credo che queste 35 mila lire per chilometro venissero presto raggiunte, perchè il Parlamento più volte votò ordini del giorno in questo senso, e finalmente una voce sorse più specialmente a domandare al ministro che intimasse a questa società l'esecuzione della legge. Il ministro infatti, con decreto, mi pare del 7 gennaio 1873 (non ricordo bene il giorno preciso, ma credo nel gennaio del 1873), ordinò alla società la costruzione di questo tronco. La società impiegò cinque mesi a fare gli studi. Prego la Camera di tener conto di questo fatto. Impiegò cinque mesi a fare gli studi, e finalmente il 17 giugno del 1873 stesso, la società presentò il suo progetto rettilineo dalla stazione attuale di Treviglio alla stazione di Coccaglio.

Quando si seppe della presentazione di questo studio, naturalmente sorsero le solite gare di campanile; i paesi che si trovavano al sud della linea domandarono che la linea si abbassasse al sud; quelli che erano al nord domandarono che la linea si mantenesse secondo il tracciato ufficiale.

Si fecero allora reclami al ministro. Finalmente il Ministero, con decreto 21 ottobre, approva il tracciato proposto dall'Alta Italia; e in questo decreto, avendo il Governo preso cognizione dei reclami dei diversi paesi sì al nord che al sud della linea, mette un considerando nel decreto. Non lo rammento precisamente, ma ricordo di averlo letto nel *Giornale di Bergamo*. Insomma il concetto è questo: che il Governo, avendo studiato questi reclami, trovava che gl'interessi delle popolazioni poste al sud della linea si equilibravano perfettamente cogl'interessi di quelle che si trovano al nord, e perciò trovava giusto di approvare il tracciato già proposto dall'Alta Italia.

Potete immaginarvi con quanta gioia naturalmente questo decreto venne accolto dalle popolazioni che si attaccavano a questo tracciato, e vi si attaccarono proprio come ad un'ancora di salvezza, nelle questioni che nacquero poi dopo.

Mà qui non è tutto; il Governo approvava il decreto, ma quando eravamo giunti ad un certo punto imponeva alla società, secondo me, una piccola e giustissima diversione verso l'industriale città di Chiari; e questa diversione dal tracciato retto non doveva, secondo il decreto ministeriale, oltrepassare i 500 metri.

E qui comincian le dolenti note.

La società prese occasione da questa piccola modificazione portata dal Governo al tracciato da essa fatto ordinare per negare la costruzione, disposta anche a muovere lite al Governo, e disse: presenteremo un altro progetto di modificazione. Difatti la società presentò un altro progetto, secondo il quale, la strada partiva bensì da Treviglio, ma cambiava il punto di congiungimento. Non andava più a Coccaglio, ma andava invece a Rovato. Il Ministero rispose che non poteva accettare quel progetto, perchè diceva: in questo modo cambia la legge; voglio sentire il parere del Consiglio di Stato. Il parere del Consiglio di Stato fu contrario alla società, perchè la legge precisava Treviglio e Coccaglio, quindi i due punti dovevano essere toccati.

Vennero in seguito presentati dalla società diversi altri progetti. Io non mi faccio ad esaminarli, perchè non voglio entrare nel merito della questione; mi sono limitato a raccontarne, il più brevemente che mi era possibile, la storia.

Ora, dopo l'ultimo progetto, le questioni di campanile si fecero più vive, gl'interessi che si andavano a toccare si fecero sempre più grossi.

I grandi comuni, i mandamenti intervennero, e credo che il Ministero fu in questi mesi inondato di petizioni, di ricorsi, di tavole statistiche che mostravano gl'interessi che si venivano a turbare, chi sostenendo una linea alta, chi una linea bassa; ma di questo io non voglio assolutamente discorrere.

Tutti questi lavori, tutti questi documenti sono sul tavolo del ministro, sono all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ora io dichiaro non voler entrare in quel ginepraio di progetti; ho piena, intima fiducia nel senno e nella giustizia del Consiglio superiore dei lavori pubblici, composto di uomini egregi. Io ho piena fiducia poi nell'alto senno del ministro e nella sua energia, ed accetto dapprima qualunque sia la decisione che egli crederà di prendere, perchè sono persuaso che sarà dettata dal sentimento del bene generale. Dunque dichiaro francamente che io qui non sono venuto per propugnare nè una linea, nè l'altra; sono venuto per dire alla Camera lo stato della questione, ed invocare dal ministro una definitiva ed ultima risposta, sperando che ora, che il giudizio di prima e di seconda istanza è stato dato, venga finalmente pronunziato anche quello di cassazione, e si tolga assolutamente ogni difficoltà per l'avvenire. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Ora la facoltà di parlare spetterebbe all'onorevole Fano; ma ella intende trattare dello stesso argomento?

FANO. Sì, dello stesso argomento.

PRESIDENTE. Allora debbo far osservare che qui