

viso e Padova-Bassano, con tutti i diritti e gli oneri da essi contratti dipendenti, non esclusa la partecipazione ai sussidi già dovuti alla Provincia ai termini degli atti di concessione e la Società Veneta la quale riconosce ed accetta alla sua volta la sostituzione del Governo alla Provincia e consorzio predetti sia negli obblighi come nei diritti derivanti da sentenze passate in cosa giudicata sempre nei riguardi dell'esercizio, restando inteso che gli effetti di detti contratti e sentenze in confronto del Governo avranno vigore dalla data dell'approvazione legislativa del presente contratto.»

Dunque io mi rivolgo all'onorevole ministro perchè voglia prendere in seria considerazione la mia raccomandazione, che vengano ampliati i magazzini della stazione di Thiene.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Toaldi.

Toaldi. Il collega Colleoni con opportune parole ha esaurito l'argomento pel quale io aveva chiesto di parlare. Mi permetto quindi soltanto di ricordare all'onorevole ministro che la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio fu la prima ferrovia costruita per iniziativa privata, coi fondi della provincia di Vicenza e di quattro Comuni consorziati: Vicenza Schio Thiene Dueville; che essa è la più produttiva tra le linee congeneri, serve ai commerci d'industrie contrade e contribuisce notevolmente allo sviluppo delle grandi industrie del Leogra, dell'Astico e del Posina. Dalla sua costruzione, che risale a 19 anni addietro, il traffico segna una linea costantemente ascendente.

Per ben tre volte fu necessità d'ampliare la stazione della vicina Schio, ma per quanto il movimento delle merci sia almeno decuplicato anche nella stazione di Thiene — mercato settimanale il più importante della Provincia — piazza d'approvvigionamento della vasta e ricca regione alpina detta Sette Comuni, scalo naturale di giganteschi stabilimenti industriali, pure malgrado iterati reclami nulla finora s'è fatto a vantaggio di quella stazione, dove per necessità di cose fanno miserevole mostra di sè merci agglomerate alla rinfusa, esposte a tutte le intemperie per mancanza di spazio e peggio ancora di ricovero. Basta il ricordare come non pochi cittadini sieno costretti a comperare od appigionare a caro prezzo case o terreni vicini alla stazione per trasformarli in asili alle loro merci. Signor ministro, io rac-

comando caldamente alla vostra equanimità di provvedere agli urgentissimi bisogni della stazione di Thiene.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Engel.

Engel. Mi permetto di rilevare come non ci sia nel bilancio nessuna menzione di una opera che deve essere per convenzione eseguita.

Mi limito ad un semplice accenno perchè non mi è dato di sperare, neanche lontanamente, che la mia raccomandazione abbia ad avere un qualsiasi buon effetto.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. E perchè?

Engel. Perchè son tanti anni che si aspetta; fino dal 1878!

Si tratta della deviazione del passaggio a livello che trovasi presso la stazione di Treviglio. Questo passaggio a livello, costituito dalla strada provinciale, è incluso nella stazione in modo che i treni, anche quelli che fanno le manovre, debbono continuamente attraversarlo.

La ferrovia Treviglio-Rovato fu costruita nel 1878. Allora intervenne una convenzione anche col municipio, per deviare la strada provinciale, portando più lontano il passaggio a livello. Di poi, tre o quattro anni fa, una Commissione si recò sul luogo, e si fece un progetto di variazione. Si provocò anche un voto del Consiglio comunale; ma la cosa rimase allo *statu quo* con danno e pericolo gravissimi.

Perchè, essendo la strada provinciale soggetta ad un transito notevole ed essendo grandissimo il numero di treni (arriveranno a circa sessanta) che passano dalla stazione di Treviglio, punto di rannodo di linee importantissime, in quel passaggio a livello sono già avvenute molte disgrazie.

D'inverno, durante le fitte nebbie della Lombardia, quando si compiono le manovre notturne o passano i treni, facilmente accade che la gente deve attendere delle mezz'ore, da una parte o dall'altra del passaggio a livello. Allora è naturale che qualche impaziente voglia passare profittando del momento che il guardiano trovasi impegnato da una parte e non può correre dall'altra, a chiudere i cancelli; e così avvennero numerosi investimenti. Si contano già sei o sette persone che sono rimaste uccise. Dopo questi fatti si fa il processo al guardiano, lo si