

Progressi delle imprese per le strade ferrate nel Regno Lombardo-Veneto*

Sulla linea da Milano a Monza si sono già accumulati i materiali della futura strada ferrata e si vanno compiendo gli studj del terreno. Pare che, appena ottenuto il Privilegio Imperiale, si darà mano all'opera che si spera compiere in cinque o sei mesi di lavoro. Questa impresa che aveva dapprincipio ben poche probabilità in suo favore, a forza di coraggio e d'intelligenza si è spinta, a generale meraviglia, più innanzi delle altre tutte. Il progetto fu assestato dall'ingegnere Giulio Sarti, che si seppe giudiziosamente valere del consiglio dei migliori e più esperti ingegneri. Il suo genere di costruzione è, come vuole l'indole del luogo, in terra e pietra, e col sistema dei dadi alla consueta maniera inglese, escluso il legname che nei nostri paesi è materia di spesa finale assai maggiore.

La Società per la grande strada Lombardo-Veneta ottenne la qualifica di Società Anònima, in virtù della Sanzione Imperiale concessa a' suoi Statuti, la quale stende sul destino e sulla condotta dell'opera una tutelare protezione. Negli Statuti venne cancellato il diritto che si erano attribuiti i Socj fondatori di divider fra loro 500 azioni onorarie, le quali dovevano partecipare agli utili senza contribuire alle spese. Venne pure sancito che la rappresentanza della intera Società venga esercitata esclusivamente dal Congresso Generale dei *Maggiori Azionisti*, ossia di quelli che posseggono almeno 10 azioni, e che a questo corpo scelto, e in realtà interessato, sia *assolutamente riservata* la elezione dei Direttori. Perloché il primo atto sociale consistrà in siffatta elezione, essendo gli attuali Direttori eletti in via provisionale dall'intera massa degli azionisti, nell'atto stesso ch'ella s'impose questo statuto e dichiarò costituirsi a tenore di esso. Venne pure sovranalemente sancito che i Direttori reggano le cose con mandato rivocabile e limitato nel tempo; e che tanto gli Ingegneri quanto gli Amministratori debbano rimanere nella condizione di *semplici impiegati sempre rimovibili* a giudizio delle successive Direzioni. Con che si è tolto l'adito a quelle intelligenze colle quali in altre imprese Impiegati e Direttori hanno saputo rendersi scambievolmente necessarj, e perpetuarsi nel comando, anche contro gli interessi e le opinioni dei successivi proprietärj.

Una Commissione Imperiale composta del cavaliere Donegani, del capitano Barone Marenzi, e del negoziante De Martignoni, compié in breve un primo esame del progetto sommario della strada; che consisteva principalmente in una prima livellazione lungo tutta la linea, in una planimetria desunta principalmente dalla Gran Carta dell'Istituto Geografico per una larghezza di 400 metri, e in varie stime di terreni, opere, spese e ricavi. Il risultamento si fu la ripresa degli studj in varj punti del terreno, e la presentazione di prospetti addizionali d'emenda. I livelli della strada verranno ribassati, sì per sopprimere molte contropendenze, sì per diminuire la spesa dei terrapieni e per bilanciare le materie dei rialzi con quelle degli scavi. Si restringerà d'un metro la larghezza della strada, il che risparmierà una superficie di 270 mila metri quadri di opere; e si rinuncierà alla costosa costruzione con traversi di pietra viva lunghi 3 metri, i quali essendo nel numero di 614,000, si rilevò nell'esame dover importare circa 16 milioni più di quanto erasi sperato e calcolato nella stima. Il progetto deve dunque assai alla saviezza e alle sollecitudini degli onorevoli Commissarj imperiali, i quali a suo tempo ne dovranno esaminare anche i particolari tuttora mancanti, e superiormente riservati ad ulteriore considerazione. Sieno grazie all'illuminato patrocinio che vien compartendo ad un'impresa così ardita e vasta una solidità e una consistenza che fa concepire le più belle speranze. L'esito felice non può assicurarsi che con una prudente e matura ponderazione; giacché le difficoltà sono grandi, ed è assai meglio meditarle prima che ritrovarle inaspettate.

* Pubblicato ne «Il Politecnico», vol. 1, fasc. 1, 1839, pp. 101-102.