



## Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

## Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

## Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>

TRANSPORTATION  
LIBRARY

HE  
1614  
.I82  
M6  
C3

C 417,727

PROPERTY OF  
*University of  
Michigan  
Libraries*  
1817

ARTES SCIENTIA VERITAS









**STORIA DI FATTO E DI DIRITTO**  
**SULLA CONGIUNZIONE**  
**DELLE STRADE FERRATE**

**AVENTI PER CENTRO PRINCIPALE**  
**LA CITTÀ DI MILANO**

**SCRITTA**  
**DALL' AVVOCATO MICHELE CAVALERI**



**MILANO**  
**TIPOGRAFIA DI GIUSEPPE BERNARDONI DI GIO.**  
**Ottobre 1859**



Transportation  
Library

HE

1614

.I82

M6

C3

W.M.

1-49

---

Una Società anonima o Compagnia di Azionisti, con residenza in Vienna d'Austria, ebbe l'atto di cessione delle due linee di Strada ferrata privilegiata da Milano a Como e da Milano a Venezia nel 14 marzo 1856; l'Imperatore d'Austria sanzionò quest'atto nel 17 aprile susseguente.

Nello stesso anno 1856 la Compagnia medesima s'impegnò, con altro contratto, a costruire la linea di Strada ferrata da Milano a Boffalora sul Ticino entro tre anni, e quella da Milano a Pavia sino al confine Sardo nel termine di cinque anni. Ed assunse la denominazione di *Società delle Strade Ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale*.

Quella Compagnia venendo a questi contratti differenti e distinti, si trovò investita del diritto di più linee di ferrovia, aventi due Stazioni presso Milano, l'una fuori di Porta Nuova, l'altra fuori di Porta Tosa.

Tale fatto generò nell'Amministrazione di quella Società l'idea di una Stazione centrale, che, per linea da scegliersi, congiungesse le anzidette due Stazioni delle linee privilegiate e da privilegiarsi.

Generale fu il discorso nei giornali intorno l'ubicazione della Stazione centrale: chi la voleva e chi non la voleva; chi la metteva in un punto e chi in un altro; tutto il mondo però, del pari che tutte le Autorità, erano nella certezza che un punto centrale di queste ferrovie non poteva, nè doveva deteriorare la condizione di Milano; e meno poi doveva chiudere il libero commercio, il corso di libero andare e venire alla città ed ai sobborghi di Milano, estinguere ed impedire per sempre i diritti loro perpetui, solidarj ed indivisi. È chiaro come raggio di sole, che se viene tolta ad una Comunità tutta una via stradale in un'epoca come la presente, in cui la vita sta appunto nella molteplicità delle comunicazioni, nel libero e rapido scambio dei generi e delle merci, la Comunità viene uccisa; dov'era la vita ed il progresso, subentra l'isolamento e la bancarotta; ed è del pari chiaro come la luce del sole, che se ad una città o sobborgo viene otturata una delle principali vie, od interne od esterne, la città

medesima ed il sobborgo vengono deteriorati e dannificati: è il caso di un corpo vivente, cui si leghi una delle principali arterie; esso vive, ma vive di differente vita.

Con questa certezza morale di impregiudicabili città e sobborghi, nella varietà d'opinione sul luogo d'ubicazione della Stazione centrale, senza studj di piani e senza dettagli in concreto, senza presentazione di essi, e nemmeno di progetti di massima, venne nel 1857 fatta domanda al Sovrano, che scegliesse l'ubicazione della Stazione medesima, ed il Sovrano pronunciò, con sovrana risoluzione del 23 luglio 1857 « doversi situare la Stazione centrale fra Porta Nuova e Porta Comasina. »

Avvenuta quella approvazione, che la Stazione centrale dovesse situarsi fra Porta Nuova e Porta Comasina, restarono fissati i due punti estremi agli studj futuri ed ai progetti di massima e di dettaglio per riunire la linea di Porta Tosa a quella di Como; e su questo argomento essendo pure divise le opinioni tanto intorno la linea che i dettagli, il Governatore della Lombardia, principe Massimiliano, che, nuovamente venuto in queste contrade, cercava popolarizzarsi colle beneficenze, fece invitare ad una adunanza, la quale venne convocata nell'aula maggiore dell'I. R. Delegazione Provinciale il giorno 14 settembre 1857.

Si trascrive il processo verbale di questa seduta :

« Nell'aula maggiore di residenza dell' I. R. Delegazione Provinciale.

» In esecuzione degli ossequiati dispacci 11 pross. pass. agosto N. 6729-P; 10 e 13 corrente N.N. 25397-3700, 25802-3751 dell' Eccelsa Presidenza dell' I. R. Luogotenenza Lombarda, si sono oggi riuniti sotto la presidenza del sig. cav. dott. Carlo Pietro Villa, I. R. delegato provinciale, assistito dall' I. R. commissario delegatizio dott. Edoardo Lange

I signori :

» S. E. il conte Giuseppe Sebreghoni, I. R. consigliere intimo, ec. e Podestà della R. città di Milano.

» Cav. Carlo di Ghega, I. R. consigliere ministeriale, ec. (assiste al Congresso per ordine di S. A. I. R. per dare gli schiarimenti che fossero del caso).

» Conte Filippo Taverna, deputato presso la Congregazione Centrale.

» Cav. Luigi Sessa, presidente della Camera di Commercio in Milano.

» Cav. Antonio di Schönfeld, I. R. capitano di stato maggiore.

» Cav. Paolo Trolli, I. R. direttore in capo della Dogana principale di Dazio grande in Milano.

» Ing. Pietro Dal Bosco, I. R. direttore delle pubbliche costruzioni in Lombardia.

» Nobile Alessandro Bossi-Visconti, ingegnere ed assessore municipale della R. città di Milano.

» Ing. Giuseppe Dell'Acqua, I. R. ispettore delle strade ferrate in Verona.

» Ing. in capo Alfonso Busche, ispettore generale dei ponti e delle strade, ufficiale della Legion d'onore, direttore generale delle strade ferrate del regno Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale.

» Ing. in capo Du Houx, cav. della Legion d'onore, direttore delle costruzioni delle strade ferrate lombardo-venete.

» Ing. in capo Berrens, cav. della Legion d'onore, direttore dell'armamento delle strade ferrate lombardo-venete.

» Ing. di divisione delle strade ferrate, ec. Gio. Battista Bossi.

» Si apre la seduta colla lettura delli sullodati Dispacci 6 p.<sup>o</sup> p.<sup>o</sup> agosto N. 538-P., con cui S. E. il sig. barone di Bürger, I. R. luogotenente, in temporaria rappresentanza di S. A. I. R. il serenissimo Arciduca Governatore generale del regno Lombardo-veneto, comunicò la Sovrana risoluzione 23 luglio p.<sup>o</sup> p.<sup>o</sup> sull'approvazione della trascelta località per la costruzione della Stazione centrale delle strade ferrate fuori di Milano.

» Ciò premesso, il sig. presidente cavaliere Delegato, accennando al desiderio ed al bisogno che cotale importantissimo affare della costruzione della Stazione centrale per Milano sia definitivamente stabilito nel più breve termine possibile, si appella all'interessamento ed ai lumi distinti dei signori Congregati perchè abbiano tutti ad occuparsi del loro meglio, onde sia vantaggiosamente e prontamente raggiunto cotale scopo di tanto generale utilità. Prega egli quindi i signori Rappresentanti la Società concessionaria delle ferrovie lombardo-venete a voler compiacersi di esporre e spiegare il relativo loro progetto.

» Presentato siffatto progetto co' singoli tipi, il signor Busche, direttore generale delle ferrovie della Società, viene opportunamente dimostrando come questo grandioso edificio, tracciato secondo le norme adottate da S. A. I. R. il serenissimo Arciduca Governatore generale, valga a corrispondere ai bisogni ed ai desiderj della città di Milano, e in pari tempo acconsenta ad un lodevole tracciamento delle varie linee ferroviarie, ed al loro comune congiungimento in quella Stazione centrale.

» Dopo questi cenni preliminari avvertiti dal signor direttore generale Busche, il sig. direttore delle costruzioni cav. Du Houx richiama l'attenzione del Congresso sulla necessità di avvisare ai provvedimenti circa alle varie comunicazioni delle vie e dei canali verso la strada di circonvallazione, in relazione

alla loro intersecazione colla linea ferroviaria. E innanzi tutto avverte, che occorrendo di attraversare, mediante cavalcavia, il grande viale che dalla Barriera di Porta Orientale mette a Loreto, è necessità di dare alla ferrovia, per una tratta di circa metri 2200, una pendenza di millimetri 5,3, tenendo però a piano pienamente orizzontale il livello della Stazione. Tale pendenza, osserva il signor Du Houx, non riesce di niun inconveniente, dappoichè se è per l'arrivo dei convogli, egli è ovvio che all'avvicinarsi della Stazione debbono essi rallentare ad ogni tratto le loro corse; se è invece per la partenza, cotale pendio vale ad agevolare la celerità del rispettivo moto.

» Passando ora alla disamina dei varj sbocchi di strade e canali intersecati dalle ferrovie od impediti dagli edificj della Stazione, il signor Du Houx presenta le osservazioni e proposte della Società sui seguenti punti:

» 1.<sup>o</sup> *Strada postale per Como.* — Dovendosi deviare cotale strada in conseguenza del prolungamento della fronte della Stazione pel servizio delle merci a piccola velocità, egli è d'avviso, benchè la Società non abbia in proposito pienamente concretati i proprj studj, che si potrebbe, con una curva partente a mano manca dalla Barriera di Porta Comasina, seguire in parte la strada comunale di Dergano e di Affori, previo il normale allargamento della medesima, e raggiungere poi al di là dell'abitato e degli edificj della Stazione, l'attuale postale per Como. Come però risulta assai viziosa siffatta curva, così il signor cav. Delegato crede necessario, innanzi qualsiasi decisione, che si abbia a formarne argomento di attento esame in concorso anche degli Ufficj tecnici governativi. Tale sconcio parrebbe però potersi evitare, a giudizio del signor cav. Sessa e del signor direttore Dal Bosco, ove il congiungimento principale dell'anzidetta postale debba aver luogo colla Porta Tenaglia anzichè colla Porta Comasina. Accogliendo in massima siffatto suggerimento, crederebbe il signor Du Houx partito più opportuno l'adozione della linea che, partendo dalla Comunale per Dergano, si dirigesse alla strada di circonvallazione colà dove il bastione forma un angolo, con che la postale per Como avrebbe comunicazione tanto con Porta Tenaglia quanto con Porta Comasina.

» 2.<sup>o</sup> *Ponte sul Canale Martesana.* — Com'è noto, la Stazione centrale si suddivide in due grandi corpi di fabbricati separati dal canale anzidetto. Occorre dunque un ponte di comunicazione, pel quale si avviserebbe bastante la larghezza di metri 14, compresa la via alzaja, e l'altezza di metri 3,30 dal pelo ordinario dell'acqua alla volta dell'arco. Soggiunge il signor Du Houx, che, come per la curvatura della ferrovia per Como vi necessita di erigere un altro ponte sul canale stesso, così siffatto ponte verrebbe identicamente costruito nelle condizioni summentovate, benchè con più grave dispendio per la Società, dovendo il ponte stesso attraversare il canale in isghembo.

» 3.<sup>o</sup> *Strada della Cascina de' Pomi.* — Attraverso alla medesima deggiono passare otto binarj di ferrovia, non si può quindi provvedere al relativo sbocco, che deviandola al di là della Stazione pei passeggeri e portandola alla strada di circonvallazione, con un cavalcavia di una larghezza di 5 metri al *minimum*.

» 4.<sup>o</sup> *Torrente Seveso.* — Ritenendosi che la pubblica Amministrazione abbia intenzione di eseguire il sottopassaggio del torrente Seveso al Naviglio della Martesana mediante una tomba, gli ingegneri della strada ferrata propongono per questo torrente sotto la Stazione un ponte di metri 6 di luce.

» 5.<sup>o</sup> *Lazzaretto.* — Dovendo la ferrovia intersecarlo al nord-est dell'interna chiesuola, la Società aprirebbe, a comodo degli abitanti di quel locale, tre porte della larghezza di 4 metri ciascuna.

» 6.<sup>o</sup> *Strada Comunale lambente il Lazzaretto* al nord in comunicazione col Cimitero di S. Gregorio. — Verrebbe questa tenuta della larghezza di 4 metri.

» 7.<sup>o</sup> *Passaggio della ferrovia attraverso lo stradone di Loreto.* — Cotale passaggio si avrebbe a praticare mediante cavalcavia, il cui *minimum* d'altezza sotto l'arco sarebbe garantito dalla Società concessionaria in 5 metri. La larghezza del ponte stesso fra un pilone e l'altro correrebbe per metri 14, e in ciascun pilone sarebbe aperto un passaggio per pedoni largo 3 metri.

» 8.<sup>o</sup> *Strada per a Santa Francesca.* — Altro cavalcavia di 5 metri di larghezza lascerebbe il libero passaggio per questa strada.

» 9.<sup>o</sup> *Strada delle Strette.* — Anche per questa si provvederebbe con un cavalcavia largo 4 metri.

» 10.<sup>o</sup> *Strada Comunale per Lambrate.* — Non traversando la ferrovia quella strada a sufficiente altezza per poter ivi praticare un ponte, converrebbe deviarla alquanto e deprimerne la sede stradale, onde permettere la costruzione dell'occorrente cavalcavia.

» 11.<sup>o</sup> *Strada per Oppio.* — Questa verrebbe attraversata dalla ferrovia a pieno livello.

» Si passa ora ad esaminare i tipi della Stazione centrale. Il direttore dell'armamento sig. cav. Berrens fa presente, che dovendosi tener calcolo di un movimento di quattro treni simultaneamente, si è provveduto in modo nella Stazione de' passeggeri che questi trovino, in relazione ai varj treni, sale separate e marciapiedi (*trottoirs*) distinti e sufficientemente estesi, onde non abbia a derivar confusione fra le diverse partenze. Soggiunge, che a provvedere alle necessità de' varj convogli procedenti da opposti lati, si è avvisato di collocare rimesse per le carrozze alle due estremità della Stazione de' passeggeri. — Per quanto concerne al riparo ed alla custodia delle locomotive, si sarebbe progettato un locale situato fra la Stazione stessa ed il canale Marte-

sana, della capacità di 45 locomotive. Sarebbero del pari determinato in questo spazio un magazzino per la provvigione di tanto combustibile, quanto presumibilmente potrà occorrere.

» Per la Stazione delle merci non si potrebbe ancora per esperienza determinarne l'importanza, che vuolsi però ritenere considerevole. Così il signor cav. Berrens osserva che nel progetto relativo si avrebbe avuto di mira, non solo di stabilire tanto locale coperto per una lunghezza di 300 metri, ma ben anche di ritenere disponibile spazio sufficiente, da erigersi all'occorrenza nuovi fabbricati per altri 400 metri di lunghezza, oltre il necessario servizio speciale pel deposito del carbone. Non ommette poi di accennare alla predisposizione occorrente per due strade girabili, onde porsi in comunicazione colle ruotaje che avrebbero a dirigersi verso la nuova Dogana. In quanto alla grande strada che, come rilevasi dal tipo, deve congiungere il centro del frontale della Stazione de' passeggeri colla Barriera di Porta Nuova, non dissimula il signor Du Houx che essendosi dovuto tracciare la strada stessa in tratta diagonale ad angolo acuto, sia alla Stazione che alla Barriera, non presentasi troppo aggradevolmente alla vista nè può per avventura corrispondere all'imponenza degli edificj della ferrovia, nè all'abbellimento della città. Chiede quindi se a tale strada di ripiego non sarebbe preferibile invece una comunicazione in linea retta verso la città, mediante un viale che dalla Stazione mettesse perpendicolarmente alla circonvallazione. Questo viale sarebbe largo e decoroso, e dovrebbe poi aprirsi a grandi piazze semicircolari al suo congiungimento colla Circonvallazione. — Sulla scelta dell'uno piuttosto che dell'altro di questi partiti nasce animata discussione fra tutti i signori Congregati, i quali però convengono nel parere esternato dal sig. cav. Delegato, che sia, cioè, a ritenersi più accettabile il progetto del viale perpendicolare alla Stazione ed alla Circonvallazione. Come però siffatto viale diretto verrebbe altresì ad agevolare, verso il Corso di Porta Orientale, un movimento di ruotabili che espressamente sarebbesi escluso ne' precedenti Congressi; così S. E. il sig. conte Podestà dichiara, che nell'interesse municipale non saprebbe accogliere cotale tracciamento di viale, se non nel caso che potesse essere assolutamente mantenuto il divieto di passaggio pel Corso di Porta Orientale alle grosse vetture ed *Omnibus*, ed ai carichi. Al qual proposito fa osservare il sig. cav. Delegato, che tale difficoltà potrebbe totalmente eliminarsi mediante acconci regolamenti di polizia, che sotto le opportune cautele indicassero appunto le modalità di comunicazione dei ruotabili fra la città e la Stazione, e viceversa.

» Il sig. direttore Trolli fa presente, che per i bisogni della R. Finanza è necessario: 1.º che nell'interno della Stazione sianvi acconci locali pel servizio

della Sezione doganale e per l'alloggio di uno degli impiegati superiori; 2.º che esteriormente alla Stazione vi abbia speciale fabbricato per tenervi N. 12 guardie (di finanza).

» Il sig. Busche, mentre dichiara che già prima d' ora ebbe a presentare all'I. R. Prefettura di finanze l'occorrente dimanda, per conseguire l'assegnamento di sezioni doganali non solo alla Stazione di Milano, ma ben anco a Stazioni di altre città, soggiunge che la Società è bensì disposta a fornire i locali che saranno per occorrere per lo stretto bisogno del servizio doganale, ma non già per l'alloggio de' rispettivi impiegati.

» Se non che essendo lunghe e complicate le dimande presentate nell'interesse dell'I. R. Finanza, il signor Busche avvisa trovar più conveniente che sian desse trattate in separata sede.

» Per quanto ha tratto alle viste militari, il sig. capitano cavaliere di Schönfeld chiese, se tutti gli edificj componenti la Stazione centrale saranno nell'intero circuito protetti da una muraglia, e quale al caso sarebbe l'altezza della muraglia stessa. Risponde il sig. cavaliere Du Houx, che il *progetto di dettaglio* indicherà il modo col quale la Società intende di chiudere i diversi corpi (di fabbricati) della Stazione.

» Premesse tutte le anzidette osservazioni e difese, il sig. cav. Delegato, giusta anche quanto ebbe ad avvertire il sig. consigliere ministeriale cav. di Ghega, opina che torni ora necessario di riassumere i punti principali di quanto si è fin qui discusso, per poter così addivenire ad una finale deliberazione. Questi punti concernerebbero:

- 1.º A quanto può interessare le misure dell'Autorità militare;
- 2.º A quanto riflette i varj sbocchi delle strade intersecate dalla ferrovia, e specialmente alla deviazione della Postale Comasina;
- 3.º Al passaggio a sifone del Seveso sotto il canale della Martesana;
- 4.º Alle strade comunali non dipendenti dalla città di Milano;
- 5.º Alle provvidenze richiamate dall'I. R. Finanza.

» Quanto sia al 1.º punto, il sig. capitano Schönfeld dichiara, che dovendo la propria Superiorità esaminare il progetto della Stazione in relazione alle viste militari, chiede che due copie dei relativi tipi coi profili de' terrapieni abbiano ad essere presentate all'I. R. Comando del V.º Corpo d'Armata.

» Il sig. direttore generale Busche dichiara, che con tutta sollecitudine si presterà la Società a tale richiesta. Prega egli per altro il sig. capitano a far conoscere se per avventura, dopo il praticato esame, potrebbe accadere che la Superiore Autorità militare richiedesse qualche cambiamento nella planimetria degli spazj chiusi dai muri di cinta, dappoichè, se ciò potesse avvenire, la

Società si vedrebbe gravemente paralizzata nelle proprie misure di espropriazione. Assicura il sig. capitano, che l'Autorità Militare non intende di alterare minimamente la tracciata linea che deve circondare l'intero edificio della Stazione, ma richiedere solo a carico della Società alcune disposizioni di chiudimento e di precauzione secondo le viste militari, le quali disposizioni riusciranno di lievissimo dispendio alla Società stessa, e saranno prese dalla Superiorità militare in seguito alle deliberazioni dell'apposita Commissione permanente militare.

» Il sig. Busche chiede tuttavia di poter riservare, in argomenti d'arte e per gli obblighi della Società, a comunicazione fatta delle decisioni militari.

» Relativamente ai punti 2.<sup>o</sup>, 3.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup>, ritenuto il desiderio espresso dai signori Congregati, che la postale per Como abbia a deviare sulla comunale di Dergano, spingendosi direttamente verso la Circonvallazione all'angolo del bastione tra Porta Tenaglia e Porta Comasina, da dove partirà anche il viale pel nuovo Cimitero; ritenuta la necessità di esaminare sui luoghi l'attendibilità della proposta deviazione e dimensione, circa agli sbocchi delle strade e de' canali intersecati dalle ferrovie ed impediti dagli edificj della Stazione; ritenuto che in tali provvidenze sarebbero interessate altre Rappresentanze non presenti a tale congresso, il sig. cav. Delegato stima necessario, e con lui convengono gli altri intervenuti, che una sotto-commissione composta di tecnici della Società e dell'I. R. Governo proceda, in concorso della Deputazione de' Corpi Santi di Milano, alle occorrenti visite ed ispezioni in luogo, e presenti per domani il proprio lavoro. — Il sig. direttore generale Busche, accettando questo partito, dichiara, che dovendo egli ed il sig. cav. Berrens ritornare di necessità in questa stessa notte a Verona, chiamativi da indeclinabile urgenza di affari, verrà la Società rappresentata all'uopo per gli ulteriori lavori summentovati dal sig. cavaliere Du Houx. — Per quanto poi riguarda al 5.<sup>o</sup> punto, il sig. direttore Trolli riassume le occorrenze del servizio finanziario alle seguenti domande:

- a) N. 5 stanze d'ufficio pel servizio delle merci in arrivo.
- b) Una stanza d'ufficio per le merci in partenza.
- c) In vicinanza della Stazione, ma esteriormente alla medesima, un caseggiato composto di uno stanzone e di una cucina per contenervi un corpo di 12 guardie di finanza.
- d) Alloggio nella Stazione di un impiegato superiore in vicinanza al magazzino delle merci in arrivo.

» Circa a tali dimande però, la Società e l'I. R. Finanza si riservano di porsi in diretta comunicazione per le ulteriori decisioni, previa la discussione fra loro d'ogni punto influente.

» Esauriti così i punti in discussione, il sig. cav. Busche, in rappresentanza

della R. Società concessionaria delle ferrovie lombardo-venete, e nell'interesse di por mano il più sollecitamente possibile ai lavori di costruzione della Stazione centrale per la città di Milano, chiede che il Congresso voglia intanto, in pendenza delle determinazioni di dettaglio, approvare nel suo insieme il progetto che venne prodotto e fin qui spiegato ai signori Congregati.

» Il Congresso, fermo stante le osservazioni e riserve menzionate nella disamina de' predetti cinque punti, dichiara:

1.º Di approvare, come approva *in massima*, il progetto quale venne presentato e dimostrato dagli onorevoli signori dottori Busche, Du Houx e Berrens.

2.º Di ritenere stabilito che la strada di comunicazione fra la Stazione centrale e la città correrà perpendicolarmente alla Stazione stessa, verso la strada di circonvallazione, ritenuto però assolutamente, che regolamenti di Polizia dovranno escludere il passaggio di *Omnibus* e *carreggi* per Porta Orientale.

» 3.º Che domani giorno 15 corr., a 2 ore pomerid., si riunirà di nuovo in questa sala l'attuale Commissione, coll'aggiunta de' rappresentanti la Deputazione de' Corpi Santi di Milano, per deliberare sui lavori di dettaglio e sulle ispezioni che verranno eseguite giusta quanto si è avvertito ai punti 2.º, 3.º, 4.º

» Letto il presente processo verbale, venne chiuso colla firma de' signori Congregati. »

E dov' erano a questa conferenza, nella quale avevansi a trattare oggetti di vita igienica, commerciale, economica, statistica e monumentale per la città di Milano e suoi sobborghi, le rispettive complessive legittime Rappresentanze, assistite e consigliate da uomini dell'arte, dirette da un mandato specializzato, deliberato in consiglio e con cognizione di causa, e dei singoli oggetti a trattarsi!

Di tutto questo, nulla. La conferenza era di tutti addetti, dipendenti o vincolati agli interessi della Società delle strade ferrate, esclusa qualche individualità, inconsapevole di quanto singolarmente aveva a trattarsi, e la quale ivi non aveva altra destinazione che di ricevere il giudizio e la volontà dell'altrui unanimia. In questa adunanza non erano state chiamate nè la Deputazione dei Corpi Santi di Milano, nè l'Amministrazione dell'Ospedale Maggiore di Milano, proprietario del Lazzaretto, nè la Rappresentanza del grande stabilimento di veterinaria a Santa Francesca fuori di Porta Orientale, nè gli altri interessati.

Questo è il processo verbale che si intitola col nome di *Processo della Commissione mista*, e che costituisce il punto d'origine a tutte le future operazioni della Amministrazione delle strade ferrate lombardo-venete.

Abbisognava, colla apparenza delle cose, illudere intorno la realtà, e ciò fu fatto allora. Ebbene, noi adesso osserviamone la realtà.

Il § 6 della legge 14 settembre 1854 riguardante la concessione di costruire strade ferrate, letteralmente dispone: = « Prima di sottoporre alla Sovrana risoluzione un'istanza per la concessione di costruire una strada ferrata, si dovrà esaminare accuratamente se la costruzione stessa e *le singole sue parti* non contengano qualche cosa in contraddizione alle *vigenti leggi*, ai *pubblici riguardi* ed ai *diritti privati* previamente acquisiti. In particolare s'invigilerà che si costruisca la strada in modo da evitare *ogni danno* ai fondi ed agli *edifici limitrofi*, e *simili*. A tale scopo si dovrà in ogni singolo caso ingiungere dal Ministro del commercio alla Luogotenenza del dominio, pel quale avrebbe a passare la progettata strada, di convocare, sotto la propria direzione, una *Commissione di periti*, la quale, *coll'intervento di delegati* delle competenti Autorità militari e civili, e *degli interessati*, abbia a fare *gli occorrenti rilievi*, recandosi, se fia d'uopo, anche sul *luogo*, e quindi a stendere sul *progetto* un ben *ponderato rapporto*, in seguito a cui si prenderanno *gli opportuni concerti col Ministero dell'Interno* e col Comando Superiore dell'armata. »

A termini del N.º 4 del § 5 della stessa Legge « il progetto relativo al piano dell'impresa, » che nel nostro caso era quello della ferrovia di congiunzione, « dev' essere *debitamente elaborato*. »

A termini del § 10, lettera *a* della legge medesima: « Le imprese di strada ferrata, prima di passare alla costruzione della *strada concessa*, devono sottoporre ad approvazione (della Amministrazione dello Stato) i piani dettagliati della medesima. »

Ora si confronti ciò che era quella adunanza denominata Commissione, e ciò che ha fatto, e poi avendo sentimento di giustizia e di verità, si dovrà conchiudere, che nessuna delle molte disposizioni di quelle tre leggi fu osservata; per cui, in diritto essendo nullo, di nullità assoluta e come non esistente, e quindi improduttivo di conseguenze, tutto ciò che fu fatto contro la legge, ne deriva che quel processo verbale 14 settembre 1857, ossia i deliberati di cui in esso, davanti il diritto si devono avere come nemmeno esistessero.

E difatti, perchè nessuno di quei signori ha osservato, che a termini della legge, dovendo esaminarsi accuratamente, se la costruzione in discorso e tutte le singole parti di essa, sia linea, sia edificj, non contenevano qualche cosa in contraddizione alle leggi, ai pubblici riguardi, ai diritti privati, non si presentava il progetto debitamente elaborato, non si presentavano i piani dettagliati delle costruzioni che si volevano fare?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che senza tali previe cognizioni essi non potevano avere la adeguata e necessaria cognizione delle cose e delle conseguenze future di esse, non potevano avere il criterio di fatto e di diritto alla approvazione od al dissenso che da essi poteva prestarsi, per cui il tutto, a

termini di diritto universale sulla dottrina dei consensi, obbligatori solamente se emessi con cognizion di causa, era nullo, e le adesioni o contraddizioni, qualunque fossero, come difettive di cognizione, erano difettive di consenso?

Perchè nessuno di quei signori ha avvertito, che nè i presenti, nè gli assenti avevano obbligazione di accettare o rispettare quelli assenti e quelle deliberazioni? Che nessuno nè presente, nè assente acquistava, per causa di esse, diritti, od imponeva obblighi?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che la adunanza o Commissione non era conforme alle prescrizioni della legge, non essendo l'adunanza medesima che la riunione dei dipendenti, addetti od interessati alla Società o causa delle strade ferrate lombardo-venete, per cui l'adunanza non aveva presente la Commissione dei periti estranei ed indipendenti, i quali dovevano, sotto la direzione della Luogotenenza coll'intervento dei delegati delle autorità civili e militari e di tutti gli interessati, ventilare gli argomenti, fare gli occorrenti rilievi, e redigere un ben ponderato rapporto?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che in quella adunanza o Commissione mancavano le due essenziali persone morali, li due principali contraddittori a quanto si esponeva e si voleva dall'Amministrazione delle strade ferrate, cioè la *Commissione dei periti* e la *Commissione degli interessati*, che erano due Commissioni differenti dai delegati delle autorità civili e militari, e delle quali non eravi nemmeno un individuo, per cui il tutto era nullo, comechè in violazione ad una legge di forma che tiene al diritto pubblico, ad una disposizione di massima e di essenza, giacchè la legge appunto aveva ordinata la riunione e le Commissioni dei *periti* e degli *interessati* per mettere al chiaro le cose, conoscerle, ventilarle e definirle a termini di diritto, del bene pubblico e della ragion privata, o per elevare i rilievi che i periti credessero di opporre alla impresa postulante, onde successivamente le cose venissero d'accordo convenute, per far luogo alla Concessione Sovrana di costruire la strada ferrata?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che il rapporto dei rilievi dei periti mancava totalmente, giacchè non eran presenti che gli ingegneri e gli impiegati della impresa o altri consociati ad essa, sicchè era contro il diritto e la ragione che giudicassero ed approvassero essi medesimi il fatto proprio?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che trattandosi di deviazioni ed intercettamento di strade postali, provinciali e comunali, dovevano, giusta le vigenti leggi in materia di strade, venire sentiti in apposito convocato gli interessati?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che era nulla la trattazione e la deliberazione sul deviare la postale per Como sulla comunale di Dergano, non essendo presenti nè Deputazione de' Corpi Santi, nè interessati?

Perchè il Podestà di Milano si è presentato senza intervento di periti ingegneri, in un affare totalmente tecnico, che comprometteva di tanto Milano e li suoi Sobborgi, mentre aveva nel Municipio un Collegio di ingegneri, rappresentato da un distintissimo Capo d' Ufficio ?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che facendo come si faceva, non solo si operava contro la lettera della legge, ma eziandio contro la mente; si operava con arbitrio e con inganno a tutti gli aventi interesse, ai quali dalla legge era garantito il diritto di vedere, conoscere, parlare e concorrere a manifestare ai periti tutte le proprie osservazioni e tutti li proprj rilievi, e così a stendere sul progetto *un ben ponderato e debitamente elaborato rapporto*, come esigeva la legge ?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che non adempiendosi esattamente a tutto quanto la legge disponeva, il Ministero dell' Interno non poteva con diritto e validamente abilitare, approvare; e quindi non solo non poteva aver luogo la definitiva Concessione, ma nemmeno il permesso di intraprendere i lavori preparatorj, o in altri termini, la Concessione preliminare e provvisoria, tanto della linea, quanto degli edifizj ?

Perchè nessuno di quei signori ha avvertito, che l' ultima dispositiva del processo verbale, colla quale si disponeva « domani giorno 15 corrente a 2 ore pomeridiane si riunirà di nuovo in questa sala l' attuale Commissione, coll' aggiunta dei rappresentanti la Deputazione dei Corpi Santi di Milano, per deliberare sui lavori di dettaglio e sulle ispezioni », non poteva aver luogo, mentre non essendo ancora approvati i progetti di massima, non poteva deliberarsi sui piani di dettaglio che non eran nemmeno fatti, e quindi sui lavori di dettaglio che ne sono l' esecuzione ?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che prima di far questo, doveva il fatto trasmettersi alla Deputazione medesima, onde per essa medesima e collegialmente colli suoi periti, e cogli interessati e loro periti, prendesse esatta cognizione dello stato delle cose, e di quanto voleva farsi e disfarsi, onde arrivare alla conclusione, di obbligare al definitivo deliberato tutti i comuni e tutti gli interessati di essi ?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che giusta la legge vigente sulle strade ferrate (§ 6) era la Luogotenenza del dominio, e non già essi, che avevano a convocare le competenti autorità civili, e gli interessati, e che perciò la convocazione da essi fatta nel giorno 15, oltre essere irregolare perchè imperfetta, era irregolare perchè senza autorità ?

Perchè nessuno di quei signori ha osservato, che giusta la legge, tutte le Commissioni, dovevano tutte egualmente conoscere, trattare, rilevare: dovevano tutte

in un tempo solo riunite, complessivamente e dettagliatamente su di tutto conoscere, far rilievi, annuire o dissentire; e non già, come in quel protocollo, l'una del giorno 14 conoscere e fare l'una cosa in disparte, dall'altra del giorno 15, e poi concludere che il tutto era per tutti conosciuto ed assentito! che il tutto era per tutti obbligatorio, ossia approvato?

Che nessuno abbia di tutto ciò osservato un jota, è una verità di fatto che risulta dal protocollo medesimo. Il perchè poi non sia stato osservato, è reso palese dal fatto medesimo, che cioè l'Amministrazione delle strade ferrate era convocata, perchè essa medesima ad essa medesima servisse di espositrice, di perito, di collaudatrice ed approvatrice di tutto quanto intendeva fare, e fosse al tempo stesso l'esecutrice di quanto al potere militare era in pensiero di fare, cioè una nuova cinta di fortificazione militare contro Milano, con quattro forti che dominassero la città, e quattro la campagna, con mura crenellate a feritoja per oltre 6000 metri, come risulta dalle successive fatte ingiunzioni.

Venne il giorno 15 settembre, ed alla adunanza di questo giorno non si presentarono, perchè non invitati, nè gli interessati dei Sobborghi di Porta Comasina, Porta Nuova e Porta Orientale, nè una Commissione eletta da essi; nè si presentò, perchè non ordinata, non invitata e non eletta, una Commissione di periti che avessero a conoscere e ventilare il progetto, e fare ad esso, d'accordo cogli interessati e colla Deputazione, li rilievi che per ragione di leggi vigenti, di necessità, utilità e convenienza pubblica e privata, numerosissimi si presentavano.

Si trascrive letteralmente il processo verbale di seduta.

« Milano, questo giorno di martedì 15 settembre 1857.

» Nell'aula maggiore di residenza dell'I. R. Delegazione Provinciale.

» Di conformità alla deliberazione presa nella sessione d'ieri, si sono oggi riuniti sotto la presidenza del sig. cav. dott. Carlo Pietro Villa, I. R. delegato provinciale, assistito dal dott. Edoardo Lange, I. R. commissario delegatizio

I signori:

» S. E. il conte Giuseppe Sebregondi, I. R. consigliere intimo, ec. e Podestà della R. Città di Milano.

» Cav. Carlo di Ghega, I. R. consigliere ministeriale, ec. ( assiste al Congresso d'ordine di S. A. I. R. per dare gli schiarimenti che fossero del caso).

» Conte Filippo Taverna, deputato presso la Congregazione centrale.

» Cav. Antonio di Schönfeld, I. R. capitano di stato maggiore.

» Cav. Paolo Trolli, I. R. direttore in capo della Dogana principale di Dazio grande in Milano, in rappresentanza degli Eccelsi II. RR. Ministeri del commercio e delle finanze.

» Ing. Pietro Dal Bosco, I. R. direttore delle pubbliche costruzioni in Lombardia.

» Ing. Giuseppe Dell'Acqua, I. R. ispettore delle ferrovie in Verona.

» Nob. Alessandro Bossi Visconti, assessore municipale della R. Città di Milano.

» Ingegnere in capo Du Houx, cav. della Legione d'onore, direttore delle costruzioni delle strade ferrate lombardo-venete.

» Ingegnere di divisione delle strade ferrate, Giovanni Batt. Bossi.

Assistono inoltre i signori:

» Giovanni Pirovano, ingegnere in capo di 1.<sup>a</sup> classe dei canali navigabili.

» Paolo Pianzola, I. R. ingegnere in capo della provincia di Milano.

» I. R. segretario di Governo, Francesco Corbetta, deputato dell'Amministrazione de' Corpi Santi, assistito dal sig. ing. Pietro Gadda e dal signor vice-segretario della Deputazione Vitaliano Losa.

» Si legge il processo verbale della seduta d'ieri che viene approvato e sottoscritto.

» Essendo stata eseguita l'ispezione locale, di cui al N.º 3 della conclusione del predetto processo verbale, si registrano di mano in mano gli accordi presi e le relative osservazioni.

» 1.º *Strada postale per Como.* — Appare dal detto piano di sistemazione essere meditato, di estendere la Stazione centrale della ferrovia lungo tratto di là da Porta Comasina e di quel Corso; dalla quale disposizione conseguirebbe, che mediante la Stazione stessa viene intersecata la R. strada postale per Como, e che al fine di provvedere alla conveniente comunicazione del transito, si renderebbe necessaria una deviazione della strada stessa.

» Premessa questa osservazione, il sig. direttore Dal Bosco trova che per la regolarità, per la convenienza e per le esigenze del frequente transito, come pure pel decoro ad un accesso principale della Città in quel grado che esiste nella strada attuale, che verrebbe abbandonata atteso la linea della ferrovia, la nuova strada di deviazione debba seguire il tracciamento in linea possibilmente retta alla via di circonvallazione proveniente da Porta Tenaglia, fino all'angolo della strada di Dergano, e da questo punto con dolce piegatura venga condotta in linea retta ad incontrare la strada attuale detta Comasina, passando circa 10 metri a mezzogiorno della cascina Colombirola. In quanto all'altezza ed alla modalità, si dovrà conformare la nuova strada alla condizione di quella attuale.

» La Commissione conviene nella proposta del sig. direttore Dal Bosco.

» Il sig. cav. Du Houx dichiara di annuire a questa proposizione, ma sotto la riserva che gli obblighi della Società verso l'I. R. Erario stradale si limiteranno al punto di congiunzione colla strada di Como.

» La Deputazione de' Corpi Santi insiste da parte sua perchè siano procurate le debite comunicazioni delle strade comunali laterali, a termini delle leggi vigenti, e ciò pure per quanto riguarda derivazione di acque e simili.

» 2.<sup>o</sup> *Ponte sul canale della Martesana.* — A modificazione di quanto venne indicato nel processo verbale d'ieri per facilitare, sopra dimanda della Società, l'esecuzione del manufatto, avuto riguardo all'obliquità del ponte che serve alla ferrovia di Como — si ritiene che la larghezza debba essere di metri 13 compresi metri 2 per l'alzaja — ritenuta l'altezza di metri 3, 30 sotto la chiave dell'arco; all'imposta, non meno di metri 2 sul piano della strada, ossia metri 2, 20 sul pelo ordinario d'acqua. In quanto all'altro punto per la Stazione, resta ferma la proposta larghezza di 14 metri compresa l'alzaja colla surriferita altezza.

» 3.<sup>o</sup> *Strada alla Cascina de' Pomi.* — Si ammette la proposta del signor direttore Dal Bosco concessa dal sig. cav. Du Houx, che tanto la strada quanto l'apertura del cavalcavia relativo abbiano 6 metri di larghezza.

» 4.<sup>o</sup> *Torrente Seveso.* — Resta convenuto di dare 9 metri di luce al ponte sul Seveso attraversante la Stazione, coll'altezza dell'imposta dal fondo per metri 2, mettendosi d'accordo, pei livelli e per le altre modalità relative alla progettata deviazione, colla pubblica Amministrazione. — Nel caso però che il Governo non approvasse la proposta sistemazione del Seveso, allora la Società non si riterrà obbligata che di costruire un ponte, della luce corrispondente a quello che esiste ora sotto la strada di circonvallazione. In questo stesso caso poi, avuto riguardo all'elevazione dell'acqua della Martesana nel tempo di escrescenza del Seveso, per cui è mestieri di uniformare a tale stato di acque la strada alzaja, dovrà la Società, in quanto alla disposizione dell'alzaja stessa, passare d'accordo colla Direzione lombarda delle pubbliche costruzioni.

» Quanto alla strada comunale del Ponte-Seveso, verrà deviata nel modo più conveniente, per passare sotto il cavalcavia della strada per la Cascina de' Pomi.

» 5.<sup>o</sup> *Lazzaretto.* — In riguardo all'intersecazione del Lazzaretto, a sensi della Sovrana risoluzione 30 ottobre 1850, ed al dispaccio 23 successivo novembre, come pure a tenore del regolamento e delle prescrizioni, analogamente alla premessa Sovrana risoluzione messa in vigore nella monarchia intorno alla conservazione de' monumenti edilizj, deve il sig. direttore Dal Bosco osservare, che per non cagionare deturpamenti ed alterazioni, com'è particolarmente prescritto,

il meditato passaggio attraverso il Lazzaretto (del qual passaggio non è ancora fatto di conoscere veruna modalità di costruzione e disposizione) dovrebbe almeno essere costruito e disposto in modo, di evitare appunto inconvenienti di siffatta natura, che, senza i debiti riguardi dell'arte, potrebbero derivare da tale intersecazione e passaggio a quell'importante edificio monumentale e storico, col togliervi la regolarità ed il carattere, per cui il sig. direttore Dal Bosco deve su di ciò chiedere le comunicazioni Ministeriali della Commissione istituita in Vienna per la conservazione de' monumenti. — Il sig. cav. Du Houx dichiara che la Società non si è imposto altro obbligo che di effettuare tre cavalcavia in questa intersecazione. Il sig. deputato della Congregazione Centrale conte Filippo Taverna ed i rappresentanti di Milano si associano ai divisamenti espressi dal signor Dal Bosco, per la conservazione di questo monumento storico in modo inalterabile.

» 6.<sup>o</sup> *Strada comunale al nord del Lazzaretto.* — Si ritiene quanto venne indicato nel processo verbale d'ieri.

» 7.<sup>o</sup> *Passaggio della ferrovia attraverso lo stradone di Loreto.* — Dietro le considerazioni fatte sulla faccia del luogo, venne stabilito che prendendo per base la larghezza totale della strada da un filare di piante all'altro filare, sarebbe essa divisa dal manufatto nel modo seguente: La parte carreggiabile dal mezzo di paracarro a paracarro, con due spalle di metri 2 ciascuna, e con un passaggio da ogni lato per pedoni, con una luce di metri 3, conservando il corso de' rigagnoli attuali che si dirigono alla città; l'altezza del cavalcavia sarà di metri 5,50 sotto la chiave.

» I signori conte Taverna e i rappresentanti municipali esprimono il desiderio, che quel cavalcavia sia di forma elegante e leggera, da precludere meno che sia possibile la vista.

» 8.<sup>o</sup> *Strada comunale a S. Francesca.* — Si porti a 7 metri la larghezza del cavalcavia.

» 9.<sup>o</sup> *Strada delle Strette.* — Si stabilisce a metri 4,40 la larghezza del cavalcavia con 4 metri di altezza sotto chiave.

» 10.<sup>o</sup> *Strada comunale per Lambrate.* — Si determina la larghezza del cavalcavia a 5 metri, e di 4 metri l'altezza sotto chiave.

» 11.<sup>o</sup> *Strada per l'Oppio.* — Verrà fatto il passaggio a livello con rampa d'accompagnamento del 3 per 100 tutt' al più.

» Rispetto all'esecuzione delle opere che tanto in riguardo alle strade che ai canali, sia erariali che comunali e privati, sono richieste in seguito della nuova ferrovia, intende il sig. direttore Dal Bosco che siano fatte sotto l'osservanza de' regolamenti in vigore, e salve le ulteriori dichiarazioni dietro la presentazione de' progetti di dettaglio.

» Il sig. cav. Trolli, direttore, ec., fa presente, riguardo alla riserva jeri dettata nel protocollo dalla rappresentanza della Società, di voler esporre le proprie osservazioni rispetto ai locali che occorrerebbero per gli uffizj di finanza nella Stazione centrale, che essendo egli stato delegato alla rappresentanza camerale degli eccelsi Ministeri del commercio e delle finanze, insiste perchè sia data una categorica dichiarazione per norma ad esaurimento del proprio mandato, dappoichè l'istituzione di tali uffizj tende a tutto vantaggio del commercio, ed a risparmiare in molti casi la materiale presentazione delle merci e de' bagagli alla Dogana, e conseguentemente riesce ad utilità della Società stessa.

» Il sig. Du Houx dichiara, che si riferisce a quanto venne esposto dal sig. direttore generale Busche nel processo verbale d'jeri, dal quale egli ritiene di non poter decampare.

» Il sig. cav. Trolli dichiara a sua posta d'aver ritenuto che si dovesse trattare nella seduta d'oggi anche di quei punti ad ultimazione d'ogni pendenza, e che dovesse il rappresentante della Società essere fornito delle relative facoltà; ad ogni modo insiste nella prodotta dichiarazione.

» L'I. R. Delegato dichiara di riservare, in punto alla dichiarazione del signor cav. Trolli ed a quella del sig. cav. Du Houx, le pratiche che riputerà del caso.

» Si allega al presente processo verbale una copia del piano di situazione, rappresentante la Stazione centrale colle adiacenze, che serve di norma alle cose fin qui esposte.

» Fatto, letto e sottoscritto.

*(Seguono le firme.)*

Quattro sono gli oggetti che in questo processo verbale specialmente si presentano d'interesse al tema odierno. Il primo è la distinzione fondamentale tra gli intervenuti. Di essi se ne fanno due parti, l'una gerarchica o costituente la pretesa Commissione, e l'altra di semplice assistenza; in altri termini, che non aveva in fatto nè la facoltà, nè la destinazione di impedire. A questa impotente categoria era stato destinato eziandio il Deputato dell'Amministrazione dei Corpi Santi, l'Ingegnere e il Vice-segretario.

Così per l'istessa parola del processo verbale la Commissione del giorno 15, sebbene irregolare, non era e non doveva essere una persona egualmente principale, come quella che nel giorno prima, che pure era presente, si aveva attribuito senz'altro il diritto esclusivo di fare, di approvare e di convocare.

Si è visto che nell'adunanza del giorno 14, da quella irregolare Commissione erasi stabilito aversi a riunire di nuovo nel giorno 15 nella sala medesima, coll'aggiunta dei rappresentanti la Deputazione dei Corpi Santi di Milano, per

deliberare sui lavori di dettaglio e sulle ispezioni di cui ai punti 2.<sup>o</sup>, 3.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup> di quel processo verbale.

La convocazione quindi di questi rappresentanti, la loro scienza e il loro mandato non erano relativi ed abilitanti che tassativamente ai punti 2.<sup>o</sup>, 3.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup> Ogni altra lettura, deliberazione, approvazione era senza mandato, era senza scienza del Consiglio Amministrativo e senza sua volontà. Era fuori degli oggetti proposti. Era nulla.

Ora dunque la seduta del giorno 15 si aprì invece colla lettura del processo verbale della seduta del giorno 14. E questo processo verbale appunto non poteva venire approvato e sottoscritto, anche perchè abbisognava uno specialissimo mandato per approvare e sottoscrivere ciò che in diritto era nullo. E questo mandato non venne dato.

Nè il sig. Francesco Corbetta, nè il sig. ing. Gadda, nè il sig. Vitaliano Losa assisterono alla seduta del giorno 14; nessuno di quei signori, a termini del § 6 della Legge sulle strade ferrate, aveva avuto intervento, aveva fatto rilievi, aveva avuta cognizione della assoluta irregolarità di quella Adunanza e Commissione, aveva avuto in proposito mandato, aveva sentito gli interessati, i periti, ventilato, in concorso di tutti, gli argomenti di fatto e di diritto; dunque nessuno di quei signori legittimamente ed obbligatoriamente poteva approvare e sottoscrivere un processo verbale irregolare, nullo, ed al quale non era intervenuto.

Il fatto di questi Signori si risolve o nel dolo o nell' errore di altri. Ed in diritto il dolo e l' errore non sono titolo valido ad obbligare, e quindi l' approvazione di essi risente della nullità d' origine.

E questa pure è una verità di universale diritto, specialmente nel caso in cui non esista il tassativo mandato per accettare ed approvare ciò che si è riconosciuto essere invalido e nullo.

Conseguentemente, la approvazione e sottoscrizione del processo verbale del giorno 14 fatta nel giorno 15, in diritto, è come non esistesse.

Il secondo punto è l' argomento della strada postale per Como. Su questo argomento si scrive in processo, firmato dalla Amministrazione delle strade ferrate lombardo-venete, che dal piano presentato si estendeva la Stazione centrale della ferrovia lungo tratto di là da Porta Comasina e da quel Corso. Ciò era contrario alla Sovrana risoluzione che determinò la Stazione centrale fra Porta Nuova e Porta Comasina; dunque essendo violato il rescritto Sovrano, tutto era nullo in proposito; e non vi era nell' Amministrazione nè titolo, nè diritto di trattativa e di esecuzione. Ed a questo proposito è letterale e si invoca la disposizione del § 12 della vista legge sulle strade ferrate, che cioè l' Impresa di strade ferrate se, malgrado ripetute ammonizioni, contravvenisse a prescrizioni essenziali del documento di

concessione, il Ministero del commercio può ordinare la sequestrazione della strada concessa; in altri termini, può fermare il corso della costruzione, se è in questo stadio, e quindi può fermare la distruzione della strada postale Comasina, oggigiorno ancora esistente.

E qui si osserva una verità di fatto importante, che il rescritto Sovrano, di cui sopra in questo processo, s'intese, per generale consenso, abilitante la Stazione fra Porta Nuova e Porta Comasina; quindi, salve ed integre le Porte, solo compresi gli spazj fra di esse, esclusi i laterali, per cui l'attuale strada postale Comasina essendo appunto rettilinea alla Porta Comasina, anzi nel punto tagliato al di fuori di essa, non potrebbe venire menomamente manomessa dall'Amministrazione delle strade ferrate. Tale estensione, che dalla Amministrazione delle strade ferrate si pretende, è arbitraria e fuori dei limiti concessi dalla Sovrana risoluzione, per cui nella lettera della medesima era escluso, che la Stazione centrale intersecasse la strada postale Comasina. Quindi ogni relativa operazione della Amministrazione manca di titolo. Ed è una verità di universale diritto, che i rescritti sempre con interpretazione restrittiva devono intendersi, perchè appunto il diritto comune deve ritenersi sempre il meno derogato o limitato.

Il terzo punto è relativo alla conservazione del Lazzaretto. Basta davanti il principio di giustizia a conservare il sacro diritto di un patrio monumento, che uno solo sorga a riclamarne l'invulnerabilità, e ciò fu fatto dal signor Dal Bosco. Che se nemmeno uno fosse sorto, la libertà di un popolo fa liberi i suoi monumenti; tanto più che il Lazzaretto, essendo monumento della carità e della provvidenza cittadina, desta in noi, come desterà nei posteri, le più dolci compiacenze. Quindi, e perchè irregolari quelle adunanze, e perchè viziata di nullità ogni deliberazione di cui in esse, come difettive dell'intervento di tutte le Commissioni, e specialmente di quella d'ornato, il monumento del Lazzaretto ha tuttora incolumi e vindici tutti i diritti alla propria ripristinazione.

Il quarto punto di speciale osservazione in questo processo è la dichiarazione del sig. direttore Dal Bosco accettata, che cioè *quanto alla esecuzione delle opere in riguardo alle strade sia erariali che comunali, doveva esser fatta sotto l'osservanza dei Regolamenti in vigore e salve le ulteriori dichiarazioni, dietro la presentazione dei progetti di dettaglio*. Ora dunque questi progetti di dettaglio furono non solo non approvati, ma nemmeno presentati; dunque l'Amministrazione delle strade ferrate non aveva, come non ha, titolo per eseguire i lavori per la ferrovia e suoi edifizj, quali fece, e le sue esecuzioni sono in mala fede e temerarie; e tanto più, in quanto che i Regolamenti in vigore sulle costruzioni nel raggio di metri 2000 dalle Porte della città non furono osservati.

Letti quindi li due processi di queste due adunanze, si presenta d'un

tratto all'occhio, che erano in sè stessi impeditivi all'Amministrazione di esecuzione delle opere, e che ambedue non furono regolari, non essendovi l'intervento delle persone singole o collettive, le quali come interessate dovevano intervenire, e specialmente dell'Amministratore dell'Ospital Maggiore qual proprietario del monumento Lazzaretto, non che dell'Amministrazione dello stabilimento veterinario, e delle Commissioni d'ornato, aventi tutti, giusta le prescrizioni del § 6 della legge 14 settembre 1854 sulle strade ferrate, un proprio ed indipendente diritto di conoscere, parlare e far rilievi; non essendovi la Commissione di periti; non essendovi i rilievi; non essendovi il ben ponderato rapporto, e fra le altre cose non riscontrandosi nemmeno trattato l'argomento, che le strade postali erariali o provinciali, potendo venire attraversate in diversi modi dalle strade ferrate, cioè per *tunnel*, per viadotto o passaggio di livello, non veniva invitata la Commissione dei periti nè quella degli interessati, che non esisteva, a presentare in proposito le adesioni o li occorrenti rilievi.

Chi sarà dunque, che avrà senso di verità, di moralità e di giustizia, che potrà dire: « queste due adunanze e questi due processi verbali sono perfettamente conformi alle prescrizioni del § 6 della legge vigente sulle strade ferrate, hanno perfettamente provveduto alle vigenti leggi, ai pubblici riguardi, ai diritti privati? Hanno abilitato e potuto abilitare in legge, quanto si fece dall'Amministrazione delle strade ferrate? »

Chi non sa in Italia, nella terra del diritto, che il popolo acquista il diritto privato *viæ, itineris, actus*, il diritto di andare e venire, col fatto e col decorso del tempo? Chi non sa che, acquistato questo diritto, si vendon le case ed i fondi a maggior prezzo, e capitali si impiegano ad edificarle od acquistarle, perchè avvalorate di questo diritto acquisito? Chi non sa che togliendo d'un tratto, impedendo od altrimenti deteriorando l'acquistato diritto di via, transito, passaggio con carri e senza, a piedi ed a cavallo, come in perpetuo si era fatto, si toglie un diritto civile acquisito, si deteriora con lesione enormissima tutta la proprietà immobiliare, e specialmente quella destinata a fini commerciali, si arresta la vita di commercio, di scambio, di movimento; si sostituisce la bancarotta alla prosperità?

Chi non sa che prima della presentazione e delle dichiarazioni ulteriori intorno i progetti di dettaglio, non ancora in giornata avvenute, l'Amministrazione delle strade ferrate lombardo-venete non poteva costruire, e che ciò che ha fatto e costruito è nullo di pien diritto?

Tutta la Nazione ha questo avvertito; la sola Commissione della Amministrazione delle strade ferrate, in cui si risolveva tutta la gerarchia costituente di quella adunanza, trovò nel suo intento di non averne consapevolezza.

Qualunque animo gentile, educato e non educato, avrà provato e rammemorerà lo sgomento e l'esterrefazione del vivere sotto il sistema austriaco. Magistrati ed Autorità erano una forza vivente d'imperio e di predominio, davanti a cui non restava che gettarsi a terra, annuire e lodare. Sì, io ho visto perfino magistrato negare ed impedire la libera difesa, e pretendere di fare il suo dovere.

Qualunque uomo osservatore, qualunque storico o filosofo avrà avvertito ed avvertirà che in tale sopraffazione ed intimidazione di spiriti, la volontà umana era passiva. Sì, io ho visto molti, che per mitezza di animo, per necessità morale di pace, per convenienza di posto o di officio, han trovato il silenzio necessità di prudenza.

Qualunque uomo del diritto, memore che sotto il regime passato, la scienza del diritto e l'arte di applicarla eran condannate alle catene, precisamente come il mito di Prometeo, che fra ceppi, nell'isolamento, aveva dal principio della forza bruta divorata la vita, avvertirà che laddove era intervento di potestà, eranvi memorie di catene; laddove erano osservazioni in senso diverso, eranvi timori di pubblici mali.

Quindi ogni uomo del diritto che sappia la scienza sua, e senta il beneficio della giustizia, richiamerà al caso presente le dottrine perpetue dei giuriconsulti d'Italia intorno il *riverenziale timore*; le dottrine intorno la restituzione in intero giusta la formola del Pretore romano, *ob justis metus causam*, per la quale al giusto timore bastava la trepidazione della mente per un instante o futuro pericolo, *instantis vel futuri periculi mentis trepidatio*, quali evenienze appunto, escludenti il consenso ed il vincolo di obbligazione, specialmente nel caso di consenso presunto dal silenzio; dottrine queste che da Cujacio in poi tutti gli scrittori di primo ordine, fondamentalmente han dimostrato, essere una verità di psicologia del pari che una verità giuridica. E richiamerà le dottrine della restituzione in intero, *ad damnum vitandum ob favorem pupillaritatis*. E li Comuni sono appunto minori sotto la tutela del diritto comune e delle Autorità amministrative. Ogni uomo del diritto richiamerà, che a termini della scienza civile ed amministrativa, a termini del § 287 del Codice civile austriaco, le *strade maestre*, quali concesse ad uso a tutti i cittadini, chiamansi *beni universali o pubblici*, quindi costituiscono un patrimonio non solo comunale ma nazionale, in guisa che ciascuno del Comune e della Nazione ha il diritto d'uso alle medesime, e questo non può essere tolto, se in modo legittimo, Comune e Nazione non vi hanno assentito e provveduto colla incolumità agli interessi nazionali, comunali e privati.

E richiamando queste cose tutte, ogni uomo del diritto conchiuderà, che le persone qualificate in quel processo verbale, 15 settembre 1857, quali semplici assi-

*stenti*, erano persone chiamate a sola forma di apparenza, costituite nella condizione del predominio organizzato contro l'individualità; per cui la Deputazione dei Corpi Santi, sebbene animata da ogni sacro amore alla cosa cittadina, per la sua stessa collocazione, non aveva a quella adunanza nè diritto di contendere, nè libertà di consenso, nè libertà di consiglio; conchiuderà, che quel protocollo è viziato nella forma e nella sua sostanza; conchiuderà, che oggigiorno il pubblico Potere è appunto dall'ordine chiamato a difendere la causa dei pupilli, il patrimonio della nazione. — Questa è la verità.

Continuiamo ora l'apparenza.

Seguite queste così dette Commissioni nei giorni 14 e 15 settembre 1857, tenne loro dietro la determinazione del Governatore generale del regno Lombardo-Veneto, che qui alla lettera si trascrive.

« S. A. I. R. il serenissimo Arciduca Governatore generale del regno Lombardo-Veneto si compiacque dirigere all' I. R. Luogotenenza di Lombardia ossequiato Decreto, dato da Monza il 26 settembre p. s. al N. 682-A del seguente tenore:

« Veduti li particolari della Commissione mista radunatasi ne' giorni 14 e 15 del corrente mese, al tenore del § 6 della Ministeriale Ordinanza 14 settembre 1854, per i rilievi alla località approvata, colla Sovrana risoluzione 23 luglio p. p., per la costruzione della Stazione centrale della ferrovia fuori di Milano;

» Riconosciuto come gli intervenuti, nelle rispettive loro rappresentanze, hanno già offerto i necessari dettagli per i passaggi delle strade e dei canali, nel perimetro della Stazione e nel braccio di congiunzione colla ferrovia di Treviglio, e come di pieno accordo sono stati determinati i punti principali, ne' diversi rapporti del pubblico e privato interesse;

» Al principale scopo di procurare immediata fonte di guadagni, e quindi mezzi di sussistenza alla classe povera della popolazione di Lombardia, sprovvista di lavoro, in pendenza della definitiva approvazione del progetto di costruzione della mentovata stazione;

» Mi trovo indotto a determinare quanto segue:

» *La Direzione generale della Società concessionaria delle ferrovie lombardo-venete viene abilitata ad intraprendere le pratiche per la espropriazione de' fondi privati, cadenti nella periferia del Piano approvato dalla Commissione anzidetta, non che a dare cominciamento ai lavori di terra e connessivi manufatti d' arte, ritenuto che, come è già d' interesse della Società stessa, nell' esecuzione de' lavori di terra si avrà in vista di lasciare i vuoti per la costruzione delle fabbriche.*

» Che nel perimetro della Stazione si limiteranno i detti lavori in modo di lasciare la cinta ancora libera, quanto occorresse per mandare ad effetto quelle

disposizioni di chiudimento e di precauzione, che l'Autorità militare si è riservata di comunicare.

» Che finalmente, riguardo ai lavori del ponte sul canale della Martesana, si dovrà procedere di pieno accordo colla Direzione Lombarda delle pubbliche costruzioni. La Luogotenenza, nell'atto che farà conoscere alla Direzione della Società delle strade ferrate questa mia determinazione, la richiamerà poi a rassegnarle il *Progetto* in discorso, completato in tutti i suoi dettagli, sulla base delle prescrizioni e condizioni che verranno stabilite dalle autorità militari e finanziarie.

» In consonanza poi ai motivi, onde mi trovo indotto ad impartire in via preliminare la suespressa autorizzazione, è mio intendimento che ne' lavori surriferiti vengano esclusivamente impiegati operaj lombardi, locchè dovrà pure intimarsi alla Direzione della Società anzidetta per la relativa immancabile (indiminuta) esecuzione.»

Con dispaccio del 28 settembre suddetto, N. 27534-3997, l'I. R. Luogotenenza ha fatto conoscere d'aver dato di conformità le comunicazioni, eccitamenti ed intimazioni portate dal sullodato decreto, alla Direzione generale della Società concessionaria.

Esposta questa seconda solenne apparenza, oramai guardiamone la realtà.

Il serenissimo arciduca premette, a fondamento della sua determinazione, li processi verbali già per noi visti del 14 e 15 settembre 1857. È una verità di ragione, e quindi di diritto universale, del pari che in logica, che mancando l'antecedente manca il conseguente, per cui essendo provata l'illegittimità, la nullità e l'inconcludenza di quei processi verbali al diritto presente e futuro nella Amministrazione delle strade ferrate, quale si pretende oggi avere della linea di ferrovia di congiunzione, e degli edificj relativi, e di soppressione dell'odierna strada postale Comasina che da Milano, attraversando il Borgo di Porta Comasina, mette a Como ed alla Valsassina, non potevano essi attribuire un diritto che da loro non poteva originare.

Quei processi verbali avrebbero potuto presentare una ragione di diritto e di esecuzione di lavori, se, a termini del § 6 della citata legge, fossero validi ed obligatorj; se, a termini del § 10 della legge medesima, contenessero i piani dettagliati, dettagli che non erano ancora incominciati; se, a termini della legge medesima, il Ministero del Commercio, il Ministero dell'Interno ed il Comando superiore dell'armata, giusta quanto prescrive la parte finale del § medesimo, avessero preso i relativi concerti; e quindi, giusta la prima parte dello stesso § 6, fosse sottoposta l'istanza della Amministrazione delle strade ferrate alla Sovrana risoluzione, e giusta il § 2 della menzionata legge, fosse da

S. M. I. R. Apostolica impartita la concessione definitiva, di costruire la strada ferrata sia nella linea che nei dettagli.

Ma di tutto ciò nemmeno un ette; dunque quei processi verbali invece di esser messi a premessa di una determinazione di esecuzione di lavori, come si fece dal serenissimo arciduca Governatore, avrebbero dovuto fargli presente che gli imponevano il dovere di far rispettare le leggi violate e di non prendere deliberazione, giacchè ogni sua deliberazione era viziata dello stesso vizio di illegittimità, di arbitrio e di nullità.

Il diritto fu appunto chiamato divina cosa, perchè sta eguale pei grandi e pei piccoli, per li soggetti all'Autorità e per l'Autorità medesima. Perciò è divina cosa il diritto, che in tutto e a tutti provvede alla giustizia.

Conseguentemente il serenissimo arciduca Governatore, non essendo al di sopra delle leggi, non poteva fare che le leggi non avessero luogo; e quindi non potevasi da esso determinare una esecuzione, sulla premessa di titoli che in diritto erano nulli; sulla inesistenza di una concessione dell'imperatore d'Austria di costruire la Strada ferrata, giusta la linea ed i dettagli; e sulla inesistenza del permesso ad intraprendere i lavori preparatorj, non ancora trasmesso, non ancora approvati dai Ministeri.

Il serenissimo arciduca Governatore, non essendo al di sopra della natura delle cose, nè al di sopra della verità, non poteva nè dire, nè fare, che di pieno accordo di tutti gli aventi interesse fossero già stati offerti i necessarij dettagli per passaggi delle strade; e che fossero stati determinati di pieno accordo i punti principali nei diversi rapporti del pubblico e del privato interesse.

Leggansi li due visti processi verbali, e si vedrà che nel privato interesse restavano ancora a sentirsi gli interessati; restavano ancora ad aversi i loro rilievi, i loro assensi; e nel pubblico e privato interesse restavano ancora a sentirsi la Commissione dei periti e le autorità civili, fra le quali principalissima la Commissione d'ornato, sia dei Corpi Santi che di Milano. Si vedrà che le cose erano ancora nei termini del progetto, e che molti punti esposti erano a definirsi ancora, altri nè esposti, nè esaminati.

E siccome pel § 9 lettera c della legge accennata sulle strade ferrate veniva letteralmente disposto — alla concessione impartita di costruire una strada ferrata vanno congiunte di regola le seguenti facoltà: c) ad un'Impresa di strade ferrate di utile pubblico si accorda il diritto di espropriazione di conformità al § 365 del Codice Civile austr., ma soltanto a quegli spazj che si riconoscono indispensabilmente necessarij all'esecuzione dell'impresa; — ne deriva che mancando nell'attuale caso la concessione Sovrana (giusta il § 2 della detta legge) di costruire la strada ferrata di congiunzione fra la Stazione di Treviglio e quella di

Como, perchè appunto il Sovrano non aveva ancora conosciuto e concesso intorno la linea; — non essendo ancora ai Ministeri stati presentati nè il progetto debitamente elaborato; nè i dettagli; nè i rilievi delle Commissioni dei periti, e delle Commissioni d'ornato, e degli interessati, sui progetti medesimi; nè il rapporto ragionato; e mancando di conseguenza, nell'attuale caso, la determinazione e la concessione degli spazj; mancando il conoscimento della indispensabile necessità alla ferrovia medesima per nuova occupazione dei terreni e costruzione, abbandonando la esistente strada postale di circonvallazione; e mancando il riconoscimento della indispensabile necessità all'impresa di occupare per i magazzini, come oggi pretendesi, la strada postale Comasina, mentre lateralmente esistono spazj liberi e grandiosi atti ad ogni costruzione; — ne deriva, dicesi, che la determinazione del serenissimo arciduca Governatore di Milano, di *abilitare la Società delle ferrovie lombardo-venete ad intraprendere le pratiche per la espropriazione dei fondi privati, cadenti nella periferia del piano approvato dall'imperfetta Commissione anzidetta, non che a dare cominciamento ai lavori di terra, e connessivi manufatti d'arte*, — era contro la legge per tutti li sensi, e contro il senso comune di tutti gli uomini, che avrebbe dissentito, in tanta estensione di libero territorio circostante, dal piantare un magazzino N. 3 in progetto di strada ferrata, appunto attraverso una strada postale, secolare, perpetua, di pubblico patrimonio e nazionale. È letterale la disposizione dell'art. 2 del § 3 del Regolamento per la costruzione, per l'adattamento e per la conservazione delle strade, in data 20 maggio 1806; il quale dispone « quelle strade, che per essere molto frequentate servono al commercio esterno, sono tutte strade nazionali. »

Ora è appunto, che la strada in discorso, partendo dalla città di Milano e dal Dazio di Porta Comasina, nel cui mezzo sta grandioso monumento eretto dal Commercio, ed attraversando in linea retta i Sobborghi, procede in guisa che da un lato si va a Coira, quindi in Baviera; dall'altro a Lucerna, quindi a Parigi; per cui venendo a presentare per eccellenza tutti i servigi al commercio esterno ed interno, e quindi ad essere, da tutte le leggi e riguardi civili, politici, internazionali e commerciali, garantita di sua incolumità, come strada nazionale, come pubblico patrimonio; ne deriva che specialmente su di essa non vi poteva essere nè esecuzione di impresa, nè espropriazione.

Si, con giuridica certezza può dirsi che il serenissimo arciduca, con quella sua determinazione, non solo si metteva al posto del Sovrano, e nell'esercizio di un diritto Maestatico, concedendo la facoltà delle pratiche di espropriazione, che al solo Sovrano era dalla legge riservato; ma si costituiva al di sopra di tutti i Ministeri, ed al di sopra del Sovrano medesimo; al di sopra dei

Ministeri, perchè essi medesimi non erano nella facoltà di concedere il diritto di espropriazione forzata, e tanto meno di concederla senza prima avere avuta comunicazione del ragionato rapporto intorno la linea, i dettagli, i rilievi delle Commissioni dei periti, delle Commissioni di Ornato, e degli interessati; ciò che non avevano visto, e che non aveva del pari nemmeno visto il Governatore determinante: si costituiva, dicesi, superiore al Sovrano, giacchè, a termini della legge sulle strade ferrate, § 9, il diritto di espropriazione è una facoltà che va congiunta alla concessione impartita di costruire una strada ferrata; ed a termini del § 2 della legge medesima, la concessione non potendo essere impartita che da S. M., e questa non avendola ancora impartita, perchè ancora tutto rimaneva a farsi, ne deriva, che il Sovrano medesimo non avrebbe potuto far quello che il Governatore, serenissimo arciduca, determinò.

Le persone od associazioni che intendono costruire una strada ferrata, la quale debba servire di pubblico mezzo, giusta il § 3 della legge medesima sulle strade ferrate, ne presentano al Ministero del commercio, dell'industria e delle pubbliche costruzioni un'istanza, acchiudendo il piano dell'impresa, ed in particolare indicando la direzione della strada progettata, almeno co' suoi contorni generali, e precisando il tempo entro cui s'intende di principiare e finire i lavori preparatorj, ed addomandano il permesso d'intraprenderli.

La legge con savio consiglio esigeva il permesso dei lavori preparatorj prima di passarne alla esecuzione, per evitare all'intraprenditore il danno di ingenti spese, che riuscirebbero frustranee, ove il progetto medesimo non avesse l'assentimento di tutte le Commissioni, di tutti gli interessati, di tutte le Autorità.

Ottenuto questo permesso dei lavori preparatorj, che deve venir dato, giusta il § 2 della stessa legge, dal Ministero del commercio, dell'industria e delle pubbliche costruzioni in unione al Ministero dell'interno e al Comando superiore dell'armata, la persona od associazione che vuol costruire, nel caso nostro l'Amministrazione delle strade ferrate lombardo-venete, che aspira a costruire la ferrovia di congiunzione nella direzione da Porta Nuova a Porta Comasina, deve, giusta il § 5 della legge medesima, per ottenere la concessione di costruire tal ferrovia di congiunzione, presentare al detto Ministero del commercio, dell'industria e delle pubbliche costruzioni un'altra istanza nella quale deve provare:

- 1.º che gli venne accordata la concessione d'intraprendere i lavori preparatorj;
- 2.º che la strada progettata sia vantaggiosa al pubblico interesse;
- 3.º chi procuri i mezzi pecuniarj occorrenti;

4.<sup>o</sup> deve unire all'istanza un piano di tutta l'impresa col relativo progetto, debitamente elaborato (dettagliato), e col preventivo delle spese.

E giusta il § 6.<sup>o</sup>, prima che dai Ministeri si sottoponga alla Sovrana risoluzione l'istanza per la concessione di costruire la ferrovia in discorso, onde avere la certezza che la costruzione in genere e *in tutte le sue parti*, nulla contenga che sia in contraddizione alle leggi, ai riguardi pubblici ed ai diritti privati, si devono dalla Luogotenenza del dominio, per cui deve passare la strada, riunire, come si è visto, le Commissioni di tutti gli interessati, le Commissioni di Ornato, e di periti, non che delle altre persone, giusta l'ordinato dallo stesso § 6, e *sentirne tutti i rilievi* che loro occorressero; e quindi stendere sul progetto un ben ponderato rapporto, da trasmettersi ai Ministeri come sopra; per poi, se il tutto è giusta l'ordine, sottoporre l'istanza all'approvazione Sovrana, e dal giorno della Sovrana concessione origina e misura il diritto nella Associazione, e al caso odierno, nella Amministrazione delle strade ferrate lombardo-venete, di eseguire e di costruire.

Ora dunque nel sistema della legge austriaca sulle strade ferrate, l'esecuzione e la costruzione devono venir dopo; ebbene, nel sistema della determinazione del serenissimo arciduca Governatore, vennero prima.

Il tutto dunque fu fatto contro la legge, e quella determinazione non poteva e non può eseguirsi ed avere effetto.

È verità di diritto universale, fissata dal diritto romano, conservata, sviluppata ed applicata in tutta l'estensione nelle monumentali opere di Donello, Stryk, Duareno, Struvio, Meerman, Otto, Fabro e Perezio; nel colossale emporio della Rota Romana, il più illustre dei tribunali d'Italia; ed in tutti i libri minori della scienza del diritto, da quelli apogei alle monografie, che quanto vien fatto o determinato contro la legge, è nullo di *nullità assoluta*, tanto per azione che per eccezione; e che chiunque vuol fondarsi sulla violazione della legge, scientemente, è *ipso jure* costituito in mala fede, e risponsale di tutte le conseguenze, della esatta ripristinazione.

Tale è appunto il caso della Amministrazione delle strade ferrate lombardo-venete, la quale conosceva in proposito che la strada progettata non era, nella linea e modo progettati di costruzione, vantaggiosa al pubblico interesse, mettendo la città in bastiglia sotto il fulmine dei cannoni, rovinando i sobborghi di mezza città, togliendo all'agricoltura ingente terreno, dannificando ingenti proprietà, i pubblici riguardi, i comodi cittadini, ed i diritti degl'interessi dei singoli abitatori e dei rotanti, delle Comuni e della Nazione sul tronco di strada che in perpetuo esisteva, dal dazio di Porta Comasina oltre i sobborghi; mentre tutto ciò avrebbe potuto evitarsi o con altra linea o coll'uso delle istesse strade

postali e di circonvallazione. Conosceva essa in proposito l'universale sentimento di riprovazione e di indegnazione, in guisa che appunto le cose furono condotte come avvenne. Conosceva essa, che mai emanò intorno tale linea di ferrovia ed intorno tali costruzioni, nè Sovrana concessione, nè permesso a lavori preparatorj, e che i Ministeri mai ebbero notizia del vero essere delle cose. Conosceva, per le parole letterali della stessa determinazione del serenissimo arciduca, che tuttora era *in pendenza la definitiva approvazione del progetto di costruzione della Stazione*, per cui dovendo sapere che il Governatore di Milano non era superiore nè al legislatore, nè alla legge; era nella piena scienza, essa Amministrazione, che tutto quanto operava era arbitrio, nullità, responsabilità verso i dannificati.

E qui, a cognizione dell' eccelso reale Ministero e ad elogio anche del cittadino amore della Società d' Incoraggiamento di scienze, lettere ed arti di Milano, si trascrive l'articolo 7 aprile 1857, da essa edito e diffuso per la stampa in Milano.

« La voce corsa che l' Impresa delle strade ferrate lombardo-venete voglia collocare la Stazione centrale di Milano, più o meno prossimamente al giro esterno delle mura tra la Porta Orientale e la Porta Nuova, estendendola dal fianco dello stradone di Loreto sino al naviglio della Martesana, ha indotto la Società d' Incoraggiamento di scienze, lettere ed arti ad esprimere il suo voto in affare di sì grave interesse comune, e pel quale vivamente s'è commossa in questi giorni l'opinione del paese. Persuasa che, ove trattasi di pubblico servizio e di comodità cittadina, nessuna opinione può riputarsi superflua, che anzi è dalla somma delle opinioni degli interessati che risultar deve in tal caso il giudizio sull'opportunità delle opere; persuasa inoltre di farsi essa stessa interprete del voto generale del paese, manifestatosi con non dubbj indizj intorno al progetto annunziato, la Società, dopo aver ponderato le varie ragioni di convenienza e d'utilità pubblica che persuadono o sconsigliano dall'eseguire la Stazione nel luogo prescelto, fu concorde nel riprovare un tal progetto. In questo voto venne confermata dalla convinzione, che il lungo tratto di circuito della città, compreso fra le linee delle ferrovie, può offrire altri punti idonei alla Stazione senza aggravio considerevole di difficoltà, e colla medesima opportunità di pubblico servizio, fors'anco col vantaggio d'una posizione interna e meno lontana dal centro della città: laonde, rimossa l'obbiezione di una necessità insuperabile, restò solo a giudicare e condannare lo sconcio recato da quel progetto al luogo più ameno della città, al solo luogo predisposto dalla natura, dall'arte, dal costume al convegno quotidiano dei cittadini. A fronte del danno irreparabile che quella Stazione porterebbe al geniale passatempo del Corso, disturbando i socievoli ritrovi, e i salubri passeggi, e quelle consuetudini di lusso,

e d'eleganza, che, se sono ornamento, sono anche, e molto più, vitale prosperità di un paese, la Società non potè tener conto delle poche agevolezze che quel punto, più degli altri, poteva offrire pel collocamento della Stazione. La Società non saprebbe comprendere che, mentre si pone ogni cura ad abbellire quel luogo, mentre con notevole dispendio si appresta all'uno dei lati del bastione un pubblico giardino destinato a ricreare la vista, e a dare mite e salubre ricetto nei calori estivi; dall'altro lato, che è il solo aperto al prospetto dei monti, si lasciasse intercettare l'aria e la luce, e coll'ingombro, collo strepito, col denso fumo delle officine e delle macchine si facesse fuggire la popolazione ivi chiamata ad esilararsi. Altre considerazioni di civico decoro per la conservazione di un edificio singolare e memorabile nella storia, qual è il Lazaretto, s'aggiunsero ad aumentare nella Società la ripugnanza pel progetto che vorrebbe eseguirlo. Per il che la Società, stimando suo debito manifestare un voto che fosse al tempo stesso indizio espresso del voto generale dei cittadini, convenne con apposita deliberazione di riprovare quel progetto, il quale, senza un'assoluta necessità, deturpa e danneggia la città, e volle che a questa sua protesta fosse data la maggiore possibile notorietà.»

E l'Amministrazione delle strade ferrate poteva avvertire la nullità possibile di ogni suo operato, anche per il metodo oggigiorno dal mese di giugno p. p. in poi usato fuori della stessa Porta Orientale per rendere ferrate le attuali strade di circonvallazione; metodo da anni già consigliato negli

*Opuscoli a stampa qui sotto indicati dell'ingegnere Bruschetti Giuseppe, che si riferiscono all'industria delle ferrovie.*

» 1.º Cenno, ec., ossia Proposta di ridurre ferrate tutte le strade cosiddette in Lombardia anzane (*chemins de halage* dei Francesi), situate in fregio ai canali e fiumi navigabili, come mezzo di facilitare sulla via d'acqua e di terra il trasporto delle barche vuote ascendenti da Milano fino ai Laghi Maggiore, di Como e di Lecco. Milano, dalla Tipografia Bernardoni, 1830.

» 2.º Progetto (tecnico di dettaglio) della strada di ferro da Milano a Como, con tavola di disegni in rame, dello stesso autore. Milano, dall'I. R. Stamperia, 1836.

» 3.º Delle strade a ruotaje di ferro per l'interno delle città, Memoria corredata da disegno, stata letta dallo stesso autore alla Sezione di fisica e matematica del 6.º Congresso scientifico italiano, avvenuto in Milano nel settembre del 1844.

» 4.º Estratto dagli Atti del Consiglio divisionario di Sassari per l'anno 1851, che si legge nella Sezione I.ª della Raccolta di scritti e documenti relativi alla

storia dei progetti e delle opere per la navigazione a vapore, l'irrigazione, i velociferi in posta, *le strade ferrate*, il telegrafo elettrico, la Valigia delle Indie, ecc., in Italia. Torino, 1854.

» 5.º Le successive serie II, III e IV della stessa anzidetta *Raccolta*. Torino, 1856, marzo e giugno 1857.

» 6.º Sulla conversione di strade postali in ferrovie, Proposta e Circolare uscita in luce a Milano dalla Tipografia Bernardoni nel settembre del 1857, il quale opuscolo si trova vendibile dal detto librajo Bernardoni ed anche dal librajo Brigola in Milano, e dagli eredi Bizzoni in Pavia. »

E siccome questo pensiero dell'ing. Bruschetti passò dalla teoria al fatto, e provò in realtà che i concetti non approvati, e li eseguibili non abilitati della Amministrazione delle strade ferrate non erano indispensabili e necessari, ma poteva senza danno di alcuno eseguirsi la ferrovia di congiunzione; così a pie-nezza dell'importante e decisivo argomento, si trascrivono letteralmente due altri scritti del medesimo Autore in proposito.

Nella *Gazzetta di Milano* del giorno 18 giugno p. p. 1859, si legge:

« Finalmente la Società delle strade ferrate lombardo-venete si è decisa di adottare il nostro consiglio e suggerimento, espresso nella *Gazzetta Ufficiale di Milano* del giorno 30 marzo 1858, per la ferrovia di congiunzione a Milano. E difatti egli è da varj giorni che si è messo mano all'opera di congiungere presso alle Porte di Milano le tre linee di ferrovia Milano-Como, Milano-Venezia e Milano-Magenta, servendosi e profittando di un lembo della magnifica Strada di Circonvallazione già esistente a fianco delle due Stazioni fuori di Porta Nuova e di Porta Tosa, onde posarvi e mantenervi in esercizio stabilmente l'occorrente binario di guide di ferro; e ciò a scampo di un enorme dispendio di tempo e denaro e di tutti gli inconvenienti, danni e guasti, veri atti di *vandalismo* e *barbarismo*, minacciati per l'addietro da Vienna al bellissimo stradone di Loreto, al monumento storico del Lazzaretto, ed alle otto magnifiche strade postali carrettiere conducenti da Milano a Como, a Monza, a Varese, al Sempione, a Novara e Vercelli, a Vigevano, a Pavia, ed a Lodi e Piacenza.

» In riguardo adunque dell'odierno trionfo di questo nostro pensiero, concepito per la prima volta fino dall'epoca del nostro primo progetto tecnico di strade ferrate per l'Italia, cioè fino dall'anno 1830 (V. la seconda edizione della mia *Storia, ecc. per la Navigazione interna del Milanese*, uscita in luce a Milano dalla tipografia di Giovanni Bernardoni), diciamo anche noi ben di cuore con tutti gli abitanti di Milano: *Meglio tardi che mai! Non più FORTI DISTACCATI all'ingiro di Milano!!* »

E nel N. 42 del giornale il *Nuovo Emporio*, del giorno 9 ottobre prossimo passato, si legge quanto segue:

« Poichè da più mesi è in attualità di esercizio, col più felice successo, sulla strada di circonvallazione a Milano, la ferrovia di congiunzione delle tre linee di Venezia, di Como e di Torino, e poichè ora torna in campo (veggansi i numeri 107-110 della *Lombardia*, giornale ufficiale di Milano, in data 1.<sup>o</sup> e 4 ottobre andante) il progetto della ferrovia di congiunzione fra Milano e Vigevano, noi ci limitiamo qui a raccomandare di nuovo l'eguale sistema della immediata *conversione* in ferrovie, di alcune fra le tante strade carrettiere già esistenti, anche sulle direzioni da Milano a Vigevano per Abbiategrasso; da Milano a Torre Beretti per Pavia, Gravellone e Sannazzaro; da Milano a Casteggio per Pavia, Gravellone e Mezzanacorte; e ciò a fine di potere dar luogo in breve al transito celerissimo di persone e merci senza soluzione di continuità fra Milano e Genova, e così far servire anche le nostre belle strade carrettiere:

1.<sup>o</sup> Ad operare assai più prontamente che col metodo ordinario il compimento della rete di strade ferrate in Italia;

2.<sup>o</sup> Ad esonerare il Governo d'ogni ulteriore spesa di costruzione e sistemazione o riparazione di tutte le strade carrettiere *in semplice ghiaia* che siano facilmente riducibili e convertibili in ferrovie di congiunzione delle preesistenti strade ferrate;

3.<sup>o</sup> A RICAVARNE PER L'AVVENIRE UN'ANNUA VISTOSA RENDITA IN FAVORE DEI CORPI MORALI, PROPRIETARI DELLE STESSE STRADE CARRETTIERE, TOSTO CHE SIANO RESE FERRATE;

4.<sup>o</sup> A procurare in conseguenza un grande vantaggio e beneficio allo Stato ed alle Amministrazioni o Società privilegiate per la costruzione e l'esercizio di nuove linee di ferrovie italiane.

» Del resto, anche negli ultimi scorsi anni 1856-1857-1858, dal sottoscritto Autore dei primi *Progetti Tecnici* di strade ferrate in Italia per gli anni 1830-1836, sono stati resi di pubblica ragione colle stampe di Torino, Pavia e Milano parecchi altri opuscoli relativi alla sospirata congiunzione, mediante strada ferrata diretta da Milano a Genova. »

Dai suddetti opuscoli e dal fatto successivo della linea di ferrovie esistente sulla strada di circonvallazione, l'Amministrazione medesima era costituita nella scienza, che dunque la sua linea e le sue costruzioni non ancora approvate, non erano nè indispensabili nè vantaggiose; e che arrivando il caso della non concessione, essa medesima volontariamente e scientemente da un lato si era costituita nel danno di dover distruggere e ripristinare a proprie spese, e dall'altro di risarcire tutte le conseguenze delle arbitrarie sue molestie e dannificazioni.

Questo l'Amministrazione poteva saperlo, come può sapere, che ciò è del tutto conforme al diritto. Famosa in proposito è la teoria sviluppata per eccellenza dall'acuto ingegno del giureconsulto Averanio nei libri *Interpretationum juris*, che cioè, quando la cosa venne in quello stato o caso per cui non avrebbe avuto incominciamento, si risolve: *Quando res incidit in eum casum a quo incipere non potuit, resolvitur.*

E difatti non esistendo ancora la Sovrana concessione alla costruzione di questa strada ferrata, nessuna cosa è più verisimile e consentanea ai pubblici riguardi ed alla incolumità degli interessi e diritti privati, che il concedere quello solo che può essere eseguito con innocuità.

L'Amministrazione delle strade ferrate non potendo contendere la cognizione del § 9 della legge ripetuta, che cioè l'Impresa di una strada ferrata *acquista il diritto di costruirla nella direzione indicata nel progetto*, allorchè le sia stata *impartita la concessione di costruirla*, era sciente che questa concessione Sovrana di costruzione della ferrovia di congiunzione fra la Stazione di Porta Tosa e quella di Porta Nuova, a lei non essendo stata giammai concessa, non aveva acquistato diritto alcuno di costrurre strada ferrata di congiunzione, nè edificj, per cui ogni sua costruzione essendo fatta in violazione della legge, era nel caso di chi turba possessi, diritti, tranquillità.

L'Amministrazione delle strade ferrate lombardo-venete era sciente, che il § 9 della legge medesima alla lettera *c* disponeva, che il diritto di espropriazione intorno a spazj esigea un giudizio di ricognizione sulla *indispensabile necessità* di essi, il quale giudizio spettava alla Luogotenenza di Lombardia, ed in ulteriore istanza al Ministero dell'Interno; e che prima di eseguire si doveva cercare l'amichevole componimento; per cui essendo sciente che tutto ciò mancava, ne deriva che ha occupato ed occupa in mala fede spazj, i quali tutta la nazione ha diritto che non siano occupati.

L'Amministrazione delle strade ferrate sapeva e doveva sapere, sotto pena di nullità di ogni suo operato, quanto dalle leggi era stato disposto ed era di pubblica ed universale notizia, intorno la previa cognizione ed il previo assentimento della Commissione d'ornato della città di Milano e della Commissione d'ornato dei Corpi Santi, per tutte quelle opere e costruzioni che venissero erette nel raggio di 2000 metri dalle porte della città.

L'Amministrazione sapeva che le sue costruzioni erano nel raggio dai 200 ai 400 metri, e quindi saper doveva che il non intervento di queste Commissioni alle due adunanze, e la mancanza dei loro rilievi e dei loro assensi, annullava tutte le prese deliberazioni, perchè mancava l'intervento, la cognizione ed il consenso di una terza principale ed essenziale persona morale, non chiamata e

non intervenuta a quelli congressi, e ciò in violazione espressa della letterale disposizione del § 6 della legge sulle strade ferrate.

E qui per necessaria notizia, brevemente si dirà intorno la istituzione e i diritti della Commissione d'ornato, onde le Superiori potestà possano d'un tratto avvertire, la *magna culpa* della Amministrazione nel porre scientemente in non cale, ciò che, posto in avvertimento, avrebbe fin da principio impedito l'intraprendimento delle sue opere di costruzione.

Nel 1784 l'imperatore Giuseppe II, uomo di genio e quindi liberale, compiendo quanto aveva già predisposto l'imperatrice Maria Teresa, ordinava con editto del 26 aprile, che le fabbriche private che si volessero intraprendere, fossero anticipatamente esaminate nei disegni dal professore d'architettura dell'I. R. Accademia, per assicurarsi della solidità. A questo medesimo scopo e per attivare ben anche l'ordinata sistemazione delle strade interne, combinatamente col migliore loro sviluppo ed in una larghezza proporzionata al bisogno, vennero dirette le prescrizioni, di cui nel Decreto 20 maggio 1806 del Regno d'Italia.

Il Governo di quel tempo, informato al sistema di interna amministrazione francese, la quale prendeva parte diretta a quella dei Comuni e segnatamente della capitale, stabilì col Decreto 9 gennajo 1809 di porre ai fianchi delle Municipalità di Milano e di Venezia una Commissione di *Pubblico Ornato*, affinchè rilevasse un tipo generale delle strade, onde applicare gli studj necessarj a comporre un piano di rettifili, di allargamenti e di sistemazione del piano, non che di miglioramento simmetrico dei fabbricati adjacenti. Doveva inoltre dirigere l'esecuzione delle opere, vegliare alla solidità dei fabbricati, indicare le norme di valutazione dei compensi dovuti ai privati, essendo questi costretti a cedere le loro proprietà, se fossero occorse, per realizzare la sistemazione delle strade.

La Commissione d'ornato costituiva Ufficio non dipendente dalla Municipalità, ma con facoltà proprie, tenendo protocollo proprio, e pubblicando regolamenti edilizj a nome proprio e del Podestà come presidente, e non già a nome del Corpo Municipale. E se intorno alle riparazioni, costruzioni od alzamenti dei muri fronteggianti le strade, fosse nato dissenso colla Municipalità, la decisione era demandata al Prefetto del Dipartimento.

La giurisdizione della Commissione d'ornato nella sua prima istituzione era limitata al perimetro della città di Milano, quindi alle mura che la cingono, sebbene la Municipalità di Milano la estendesse, per la parte economica e di polizia amministrativa, eziandio al territorio suburbano, ossia agli attuali Corpi Santi.

Il Decreto 24 settembre 1812 del Ministro dell'Interno tolse questa perplessità, cosicchè il Podestà di Milano, con avviso 5 ottobre 1812 N. 20081, ob-

bligò tutti i possessori suburbani a presentare alla Municipalità di Milano i disegni di fabbrica che divisassero di erigere nel raggio di metri 2000 dalle porte della città, colla speciale avvertenza, che se la fabbrica da erigersi di nuovo o da ricostruirsi giacesse sulla linea, oppure in vicinanza di un corso, o di una pubblica strada, il disegno dovesse comprendere l'andamento e le dimensioni del corso e della strada.

La disposizione in massima, e la avvertenza, erano specialissimamente dirette a favorire l'estetica della città ed il comodo dei cittadini, volendosi appunto che la città migliorasse nelle vie di ingresso, e che le nuove costruzioni di fabbrica, qualunque esse si fossero, non degradassero i prospetti della città, nè i prospetti dei sobborghi di essi, ma che anzi ne fossero di miglioramento, di beneficio, di ornamento.

Queste leggi quindi prescrivevano speciali disposizioni per ottenere un fine. E l'Amministrazione delle strade ferrate, precisamente operava in senso opposto. Nessuno quindi potrà dire che abbiano a mantenersi e conservarsi, costruzioni che scientemente vennero fatte contra la legge, e che cancellano la mente ed i beneficj della legge.

E queste leggi continuarono, e continuò la mente o il pensiero tutelare di esse, giacchè nel 30 giugno 1817, con nota N. 41796 — 7, la Delegazione Provinciale, subentrata nel sistema amministrativo austriaco alle Prefetture dipartimentali, partecipava alla Congregazione Municipale di Milano, che la sua giurisdizione per l'ornato pubblico dovesse ritornare agli antichi confini della città e delle porte, nel modo stesso che l'Amministrazione economica e di polizia.

Quella nota aggiungeva però, avere il Governo determinato che nessuno potesse eriger fabbrica o edificio qualsiasi fra le mura della città e la strada di circonvallazione, senza l'espresso permesso governativo; e che a riguardo delle fabbriche che volessero erigersi sulle altre parti del territorio dei Corpi Santi, avrebbe potuto provvedersi a termini del decreto 9 gennaio 1807, ossia coll'espressa approvazione della Commissione d'ornato pubblico.

Egli è quindi che nel 6 maggio 1820 la Delegazione Provinciale, con ordinanza N. 9098-1104, invitava la Deputazione per l'Amministrazione Comunale dei Corpi Santi a conferire colla Commissione d'ornato di Milano, per esaminare i progetti di fabbrica che volessero erigersi nel suo territorio.

Nel 1823 la Deputazione Comunale dei Corpi Santi manifestava alla Delegazione Provinciale il desiderio di avere una Commissione d'ornato tutta propria, senza ricusare però di sottoporre alla Commissione d'ornato di Milano i disegni delle fabbriche, che si volessero erigere nel territorio dei Corpi Santi, con raccomandazione però che le licenze si emettessero con sollecitudine.

La Delegazione Provinciale dal lato suo provvide alla domanda con foglio 18 novembre 1823 N. 25793--2343, ordinando alla Deputazione dei Corpi Santi di presentare i disegni di fabbriche non più alla Magistratura Provinciale, come per ordine d'ufficio facevasi, bensì direttamente alla Commissione d'ornato in Milano. Ed il Governo, portando pieno esaudimento al desiderio della Deputazione Comunale de' Corpi Santi, di avere una Commissione d'ornato tutta propria, salvo il diritto della Commissione di Milano all'esame dei disegni di fabbriche esterne alla città, con Dispaccio rifiuto nelle note 2 maggio 1830 N. 12242--908, e 20 detto N. 30652--2230 della Delegazione Provinciale, decise competere alla Deputazione de' Corpi Santi il diritto ad avere una Commissione d'ornato propria, ma che dovesse star ferma l'ingerenza anche della Commissione d'ornato della città di Milano per le fabbriche da erigersi lungo la strada di circonvallazione, come per quelle da costruirsi nella distanza di metri 2000 dalla città, prendendo misura dalle Porte esistenti, non che da quelle che potessero erigersi in avanti; e che fino a nuovo ordine la Deputazione Comunale de' Corpi Santi dovesse trasmettere, tutti i disegni di fabbriche che si proponesse di erigere nell'accennata località, alla Delegazione Provinciale per l'esaurimento delle ingiunte pratiche, la quale poi avrebbe trattate le cose per atti, oppure avrebbe chiamato chi fosse occorso, a congresso, a norma dei casi singoli.

Ora si domanda, ebbero ingerenza, a termini di queste leggi, nell'assentimento della linea, del progetto e dei dettagli delle opere di costruzione della Società strade ferrate, le due Commissioni d'ornato pubblico, quella cioè della Città di Milano e quella dei Corpi Santi? No.

L'Amministrazione delle strade ferrate trasmise a queste Commissioni il tipo generale e particolare del tutto e delle parti, che essa intendeva costruire alla distanza molto e molto minore delli 2000 metri dalla città? No.

Dunque l'Amministrazione sapendo e dovendo sapere che le sue costruzioni qualunque fossero erano contro le leggi, sapeva che da chiunque avesse interesse potevano essere querelate di abuso e di nullità; sapeva che dall'Autorità poteva ordinarsi la ripristinazione, procedendo il giudizio giusta la legge.

L'Amministrazione tutto ciò sapeva, e ne scorgeva le irreparabili conseguenze, ove tutte queste notizie avessero trovato la libera parola e veduta la luce del sole.

Essa medesima, l'Amministrazione, diede pubblica prova di questa sua scienza, di questa convinzione dei propri pericoli, allorquando la Compagnia in accomandita per la fabbricazione della biacca, sotto la *Ditta Merati e Comp.*, sita fuori di P. Nuova sulla linea delle odierne costruzioni, presentò ricorso contro la Decisione dell'I. R. Luogotenenza di Lombardia N. 41620--5198, intimata nel 17 gen-

najo corrente anno, di espropriazione dei diritti di locazione e conduzione in corso, spettanti alla accomandita nel caseggiato denominato il Giardino d'Italia, al Ministero del commercio, industria e pubbliche costruzioni, pure redatto dallo scrivente avvocato; giacchè avuta l'Amministrazione notizia del ricorso, e visto l'immediato pericolo che il Ministero annullasse il tutto; l'Amministrazione medesima, pochi giorni dopo la presentazione, precipitosamente terminò la cosa, sborsando oltre austriache lire centomila.

E questa è la verità — ma fu sempre la occulta verità; sicchè l'Amministrazione delle strade ferrate propalando ed accertando a tutti, di tenere concessione Sovrana di costruire la strada ferrata di congiunzione e di espropriazione forzata, si aperse l'adito agli acquisti in via amichevole lungo l'ideata linea di congiunzione delle ferrovie, e pensò a presentare alle Autorità amministrative il progetto di massima intorno questa linea, e conchiuse li relativi contratti d'acquisto prima dell'approvazione del progetto medesimo, occupandosi in pari tempo, e prima della approvazione stessa, di far compilare alcuni progetti di dettaglio per l'esecuzione di quella impresa.

Fu allora che vennero invitate, a norma del § 6 della legge sulle strade ferrate, Commissioni del pari irregolari che le prime; fu allora che l'Amministrazione dell'Ospitale Maggiore di Milano, qual proprietario del Lazzaretto, comparve la prima volta in adunanza presso la Luogotenenza. Quivi esposte alcune delle pretese dall'Amministrazione delle strade ferrate, universale fu l'opposizione e la contraddizione, e la seduta si sciolse senza annuimento e con indegnazione di animi.

Vennero quindi presentate delle rimostranze all'Autorità superiore, sul punto della collocazione della Stazione in località diversa da quella da Porta Nuova a Porta Comasina.

Tempo correndo, arrivò il 19 ottobre 1858, in cui venne a notizia il foglio della Luogotenenza della Lombardia, che letteralmente si trascrive:

« Relativamente al risultato commissionale in punto alla disamina del progetto di costruzione della Stazione centrale ferroviaria fuori di Milano, l'Eccelso Ministero del commercio, industria e pubbliche costruzioni, mediante ossequiato Dispaccio 20 settembre 1858, N. 2618-X M., ha significato alla Scrivente che, essendo di già seguita la Sovrana approvazione per l'erezione della Stazione Centrale fra Porta Nuova e Porta Comasina, non può esser dato seguito alla istanza della Città di Milano e delle altre corporazioni, tendente a conseguire, che sia fissata un'altra località per la Stazione centrale, massimamente dopo che la Società della strada ferrata lombardo-veneta, in base all'avuta autorizzazione, ebbe già praticate delle espropriazioni di terreni e dei movimenti di terra sulla località della Stazione, stata approvata da S. M. I. R. Apostolica.

» Per quanto riguarda poi la costruzione della Stazione centrale, lo stesso Ministero ha soggiunto che, deve la Società attenersi rigorosamente alle condizioni fatte dalla Commissione nei rispettivi particolari, ed appoggiate dalla Luogotenenza, e che deve segnatamente adempire le prescrizioni ingiunte ne' particolari anzidetti per viste strategiche, di sicurezza e di comodo pubblico, non che avuto riguardo ai rapporti dell'Amministrazione Finanziaria, e simili.

» Sopra richiesta del Comando Superiore dell'Armata poi (al quale il Ministero del Commercio dichiara che si è posto d'intelligenza in tale affare), devono in particolar modo essere strettamente osservati i provvedimenti militari necessarj per l'esecuzione della Stazione centrale, nel modo che essi furono ritenuti per necessarj dai rappresentanti dell'Amministrazione Militare, e nella trattativa commissionale del 29 marzo 1858, e che figurano meglio precisati nel tipo dimostrativo allegato agli particolari commissionali 29 marzo 1858; e devono essere eseguite a spese della Società delle strade ferrate lombardo-venete le opere di costruzione chieste da parte militare, giusta li succitati particolari e tipo dimostrativo; restando però libero alla stessa Società l'assumere essa medesima l'esecuzione di detta costruzione, sotto la sorveglianza della rispettiva Direzione del Genio (militare).

» La Società deve inoltre, ne' sensi delli particolari commissionali 12 e 13 luglio 1858, costrurre ed eseguire a proprie spese il binario di ferrovia che congiunga la nuova Dogana colla Stazione centrale, e come ciò venne già accennato nel Ministeriale Dispaccio 1.º agosto 1857, N. 2742-H M.

» Il prefato Ministero ha inoltre soggiunto, che relativamente all'esecuzione del Corpo ferroviario che attraversa il Lazzaretto, si sta bene aspettando, che il Consiglio d'Amministrazione della Società delle strade ferrate lombardo-venete (a cui dichiara che veniva diretto simultaneamente analogo invito) sia per farsi carico del desiderio generale manifestato dalla Commissione nelli suddetti giorni 12 e 13 luglio anno corrente, ingiungendo alla Commissione generale in Verona di costruire un viadotto continuato senza interporre tratte di terrapieno.

» Ha per ultimo il Ministero medesimo soggiunto, che secondo i tipi planimetrici prodotti, *sembra inevitabile il trasporto della strada postale che mette a Como, e così pure quello della Strada della Cascina dei Pomi; ma che tali trasporti di strade devono però essere eseguiti con riguardo agli oggetti ed alle comunicazioni vicine, nella direzione ed estensione chiesta dalla Commissione; in che la Società, tanto rispetto a dette costruzioni stradali, quanto anche riguardo all'attivazione delle strade di accesso ai due separati edifici di ricevimento, dovrà procedere in perfetto accordo colla Direzione Lombarda delle pubbliche costruzioni, e dovrà assoggettarsi alle ingiunzioni di quest'ultima; ordinando che*

in tale riguardo si debbanò quindi impartire le opportune istruzioni all'anzidetta Direzione Lombarda delle pubbliche costruzioni, ed avvertendo che si sottintenda nel resto, che la Società non può declinare dalli attuali tipi di costruzione, senza avere prima riportata l'approvazione dalle Autorità competenti. — In tali sensi venne simultaneamente reso edotto, da parte del Ministero del Commercio, il Consiglio d'Amministrazione della Società delle strade ferrate suddette, il quale fu anche in pari tempo invitato dal Ministero medesimo a rassegnare alla disamina di questa Luogotenenza i tipi dettagliati degli edifizj d'esercizio e di manipolazione della Stazione centrale nel modo in cui si praticò per quelli dei due edifizj principali di ricevimento; ed a dare mano all'esecuzione di tali edifizj appena che sarà stata riportata l'approvazione dei relativi tipi.

» Tanto si partecipa a codesta Delegazione Provinciale, con incarico di evadere con conforme dichiarazione la qui acclusa istanza dell'Amministrazione dell'Ospitale Maggiore di Milano, rimanendo così evasi anche i rapporti 24 luglio 1858, N. 25824-1710, e 3 agosto 1858, N. 25646-704, il primo riflettente la rimostranza del Municipio di Milano, ed il secondo quella della Deputazione dei Corpi Santi, sulla collocazione della Stazione ferroviaria centrale fuori di Milano, in località diversa dalla qui sopra riferita; le quali però coi tipi allegati non vennero retrocesse alla Scrivente. »

Questo foglio ministeriale evade quindi i reclami presentati dal Municipio, dall'Amministrazione dell'Ospitale Maggiore e dalla Deputazione dei Corpi Santi intorno al punto della loro domanda *sulla collocazione della Stazione ferroviaria centrale fuori di Milano in località diversa da Porta Nuova a Porta Comasina*; ed evade negativamente questi reclami, notiziando i reclamanti che appunto per essere seguita la *Sovrana approvazione per l'erezione della Stazione centrale fra Porta Nuova e Porta Comasina*, non poteva esser dato seguito alle presentate Istanze.

Ebbene, questo foglio che porta una espressione ministeriale, vuol rispettato l'un punto di massima, quello cioè della collocazione della Stazione centrale in quella precisa ubicazione; ma non ha conosciuto, nè deciso l'altro punto di massima: la linea, cioè, da tenersi nella costruzione della *ferrovia* di congiunzione dalla Stazione di Treviglio a quella di Como.

Questo punto era tuttora intatto; su questo punto, come su quello della forma degli edificj, non erano ancora emanati nemmeno i decreti di permesso delli studj preparatorj, nè erano ancora presentati alle Autorità Amministrative ed ai Ministeri i rilievi di tutte le Commissioni, come superiormente si è visto, di periti, di interessati, e quelli delle Commissioni d'ornato pubblico, le quali

furono nemmeno adunate e sentite; non erano ancora nemmeno fatti e presentati i *piani dettagliati* della costruzione a termini del § 10 lettera *a*, prescrivente: = « Che le Imprese di strade ferrate munite di concessione, deggiono, prima di passare alla costruzione, sottoporre ad approvazione i piani dettagliati della medesima » —; per cui non poteva ancora allo stato delle cose, nè ottenersi dalla Amministrazione delle strade ferrate la concessione alla *costruzione di questa strada ferrata* in discorso, come appunto prescrive il § 5 della legge sulle strade ferrate, — nè procedersi da essa alla costruzione sia del tutto, che delle parti.

Conseguentemente questo foglio referente l'opinione del Ministero del commercio, industria e pubbliche costruzioni, non avvenuto nemmeno in concorso del Ministero dell'Interno, come prescrive il § 2 della legge, non attribuiva alla Amministrazione delle strade ferrate nè il permesso di intraprendere i lavori preparatorj sul tronco di ferrovia in discorso, giusta il § 3 della stessa legge; nè il documento di Concessione Sovrana di costruzione della linea ferroviaria, nè l'approvazione dei piani o progetti dettagliati della linea medesima, e quindi degli edificj; progetti che non erano ancora nemmeno per intiero compilati, nè presentati; conseguentemente, dicesi, questo foglio non attribuiva diritto di eseguire i lavori di costruzione d'alcun tronco di ferrovia.

Dunque, raccogliendo, con questo foglio l'Amministrazione delle strade ferrate sapeva e doveva sapere, che, giusta la legge vigente, non aveva titolo sia per passare alla esecuzione dei lavori arbitrariamente intrapresi dalla Stazione di Porta Tosa a quella di Porta Nuova; sia per passare alla costruzione degli edificj, ed all'intercettamento e soppressione della strada postale di Porta Comasina.

Queste sono evidenti ed incontestabili verità, giacchè le citate disposizioni della legge sulle strade ferrate sono evidenti ed incontestabili.

Dunque l'Amministrazione delle strade ferrate era dalla legge stessa fatta consapevole che tutte le sue costruzioni ed opere erano fuori della legge, erano querelabili da chiunque ne avesse interesse, e che, a termini della disposizione del § 10 lettera *b* sulle strade ferrate, essa era obbligata di risarcire ogni danno che dalle sue costruzioni derivasse ai beni pubblici e privati.

E per provare maggiormente, se pur vi può esser grado di più in tanta perspicuità, la colpevole negligenza dell'Amministrazione onde far seguito all'applicazione del § 1324 del Codice civile austr., prescrivente, che nel caso di danno cagionato con dolo o con evidente negligenza, il danneggiato può domandare il pieno soddisfacimento, ossia il danno emergente o il lucro cessante; si avvertirà, come l'Amministrazione medesima doveva conoscere, il nessun suo diritto di fare e di eseguire, eziandio per altre osservazioni.

E di fatti questo foglio riferente una opinione del Ministero del commercio, dell'industria e pubbliche costruzioni, o vuolsi ritenere, a termini del § 2 della legge 14 settembre 1854, il permesso d'intraprendere i lavori preparatorj, ed allora lo stesso § di legge, esigendo che il permesso per esser legittimo e valido, sia fatto in concorso del Ministero dell'interno e del Comando superiore dell'Armata; ed il Ministero del commercio, ec., significando in questo foglio, che esso si è posto in intelligenza solamente col Comando superiore dell'Armata, e non col Ministero dell'interno, ne deriva che non è fatto conformemente alla legge, e non è valido.

Evidentissima è la cosa: questo foglio si fonda sulla trattazione commissoriale in punto alla disamina del progetto di costruzione della Stazione centrale ferroviaria, che è appunto la trattazione già visto il come eseguita nelli giorni 14 e 15 settembre 1857. Ora, il Ministero dell'interno, prima di definire ed annuire a cose riflettenti diritti, dovendo trasmettere il tutto al Ministero di giustizia, questi avrebbe risposto, com'era di suo istituto, che non erasi fatta l'osservanza della legge, e quindi, prima di deliberare e di procedere, si dovesse ricominciare da capo e soddisfare alle prescrizioni vigenti.

Ma anche nella impossibile ipotesi che il Ministero dell'interno non avesse fatto tal suo dovere, il foglio medesimo non attribuiva ancora diritto all'Amministrazione di eseguire i lavori, giacchè prima di eseguirli dovevansi presentare i piani dettagliati, e questi venire approvati; ciò che non avvenne ancora in giornata.

O questo foglio del Ministero vuolsi ritenere come un atto di concessione di costruzione della linea di ferrovia di congiunzione e sue parti od edificj; ed allora è del pari, e più ancora, contrario alla legge, giacchè prima di far luogo al permesso di costruire una ferrovia, come si è osservato, la legge esige (§ 6) che si nominino le regolari Commissioni, queste facciano i loro rilievi; che si presenti in concorso di tutti un ben ponderato rapporto; che la cosa si trasmetta al Ministero dell'interno, al Comando superiore dell'Armata; venga esaminata sotto tutti i rapporti delle leggi vigenti, dei pubblici riguardi, degli interessi e dei diritti privati, e quindi sia sottoposta alla Sovrana risoluzione. E di tutto ciò nulla esisteva fatto.

Dunque quest'atto Luogotenenziale, da capo a fondo quale si trova, è illegittimo e senza conseguenze giuridiche e valide davanti il Municipio di Milano, li Sobborgi di Milano, lo Stabilimento della Veterinaria di S. Francesca, l'Amministrazione dell'Ospedale, e tutti gli interessati; non può a loro togliere il diritto di legge, giusta il quale prima che si passi a costruire la ferrovia di congiunzione e gli edificj, ossia, come si esprime il § 6 della stessa legge, prima

che vi sia la Concessione di costruire, e prima che si costruisca la ferrovia di congiunzione e *le singole sue parti*, devono venir adempite tutte le prescrizioni e disposizioni volute dalla legge a tutela della legge medesima, del pubblico interesse, e del diritto privato. Frattanto e prima dell'adempimento di tutte queste legittime prescrizioni, l'Amministrazione delle strade ferrate non ha nessun diritto di costruzione, ed è risponsale di ogni cosa.

Ciò tutto, e quanto dicesi in proposito nel presente atto, riguarda la costruzione della ferrovia per viadotto stabile, dalla Stazione di Porta Tosa a quella di Porta Comasina.

Specialissimamente poi volendo parlare della strada postale di Porta Comasina, l'Amministrazione delle strade ferrate ha benissimo avvertito, che questo foglio di referente opinione ministeriale, non ammetteva nè decreto, nè ordine, nè approvazione, nè permesso, nè concessione; ma si limitava ad emettere una semplice putatività od opinione, che poteva essere e non essere; un *sembra inevitabile il trasporto della strada*; e nella stessa putatività od opinione transitoria, il Ministero stesso significava, che al caso questo trasporto dovrà essere eseguito con riguardo agli oggetti ed alle comunicazioni. Ora appunto gli oggetti da contemplarsi sono quelli segnati dal § 6 della legge sulle strade ferrate, cioè, che la costruzione di una strada ferrata non sia in contraddizione alle vigenti leggi, ai pubblici riguardi, ai diritti privati.

Ed il Ministero, manifestando la sua opinione transitoria, non si fermava ad essa, ma attestava nel suo foglio medesimo, che non poteva in allora che emettere un *sembra*, ed una opinione rivocabile, e non già concedere od attribuire alla Amministrazione delle strade ferrate un diritto, giacchè prescriveva appunto alla Amministrazione medesima di rassegnare alla Luogotenenza *i tipi dettagliati degli edifizj di esercizio e di manipolazione della Stazione centrale* non ancora presentati, per cui, a termini del visto § 10 della legge sulle strade ferrate, lo stesso Ministero vietava alla Amministrazione delle strade ferrate di *passare* alla costruzione di quella linea di strada ferrata e degli edifizj di esercizio e di manipolazione prima che venissero approvati.

E questo *sembra* del Ministero, mentre condanna la vista determinazione del serenissimo arciduca *di intraprendere pratiche di espropriazione*, perchè appunto non si riconosceva dai Ministeri, come da nessuno di questo mondo, *indispensabile* lo spazio preteso, sia alla costruzione della linea (giacchè l'evento posteriore ed il fatto presente han dimostrato che la Stazione di Porta Tosa poteva congiungersi a quella di Como, usando delle attuali strade di circonvallazione e postali); sia alla costruzione dei magazzini nella località che oggi si pretende a lato della strada postale di Porta Comasina e sulla strada medesi-

ma, ad éterna distruzione di essa (essendovi altri spazj vicini per poterli costruire, senza collocarli proprio attraverso la strada nazionale e di patrimonio pubblico, che conduce alla città): questo *sembra* del Ministero, dicesi, congiunto all'ingiunzione della presentazione *dei tipi dettagliati di edifizj e di manipolazione*, prova irrefragabilmente e senz'altro, che il tutto era ancora *imperfetto*, e che l'Amministrazione non aveva, come non ha, il diritto di costruire nè il tutto, nè le parti dei lavori, dalla Stazione di Porta Nuova a quella di Como.

Dal giorno di questo foglio Luogotenenziale al 26 febbrajo 1859 le cose passarono senz'altro.

Nel 26 febbrajo, in data di Verona, il Direttore generale delle strade ferrate lombardo-venete sig. Alfonso Busche presentò alla I. R. Luogotenenza di Lombardia, per la prima volta, il progetto completo delle modificazioni da farsi alle strade di comunicazione che ricorrono in tutta la Stazione centrale di Milano, od in altri termini, per tutte le strade che attraversano la ferrovia di congiunzione tra la Stazione di Porta Tosa e quella di Porta Nuova:

« Onorasi lo scrivente di rassegnare a codest'Eccelsa I. R. Luogotenenza il progetto completo delle modificazioni da farsi alle strade di comunicazione, che ricorrono in tutta la Stazione centrale di Milano.

» In tale circostanza, trova lo scrivente di dover rispettosamente instare presso codesta Eccelsa I. R. Carica, perchè vengano al più presto definite le questioni tuttora pendenti relative alla larghezza da darsi alla deviazione della strada della Cascina de' Pomi, ed al Ponte sul Naviglio della Martesana, anche perchè non siano impediti i lavori di fondazione di esso Ponte, dovendo il sottoposto canale essere messo a secco nel giorno 5 del prossimo mese di marzo. »

Dunque fino a quest'epoca l'argomento delle strade era imperfetto, e non definito, nè approvato; nè da adunanze, nè da magistrature, nè da ministeri; ed in diritto ciò che è imperfetto, ed esige quindi alla sua legittima e regolare esistenza atti o di forma o di sostanza, è come non esistesse, ed è improduttivo di diritti ed obblighi. Tale è l'universale dottrina di diritto per eccellenza in tutta la sua estensione esposta dal grande giureconsulto Enrico De Coccej nell'opera *Exercitationes curiosæ* nel trattato *De Contractibus imperfectis*. Per cui, attesa eziandio la *comessità della materia*, l'Amministrazione delle strade ferrate era, ed è, nella condizione precisa di chi non ha diritto a fare e ad eseguire, ed i Sobborghi di Porta Comasina, del pari che la Città di Milano, e tutti gli aventi interesse, in quella di non essere obbligati a tollerare, che l'Amministrazione indebitamente ed illegittimamente faccia.

Tali erano le segrete ed illegittime condizioni delle cose, quando nel 21 aprile 1859 venne pubblicato l'Avviso, che si trascrive:

« A norma dei conducenti carrozze, trasporti di commercio ed altri ruotabili, la Delegazione provinciale reca a pubblica notizia, che col giorno 30 corrente aprile cessa il transito lungo la vecchia strada postale Comasina attraverso al Borgo dello stesso nome, e che col successivo giorno primo maggio la comunicazione postale tra questa città con Barlassina e Como, e colla strada Vallassina per Desio e Seregno, verrà aperta ai ruotanti per la nuova strada, la quale, staccandosi da quella di Circonvallazione al saliente del Bastione di Porta Tenaglia, mette rispettivamente alla vecchia strada Comasina e Vallassina oltre il Borgo della Fontana. »

La I. R. Luogotenenza avvisò la I. R. Delegazione, e questa fece edotta nel 24 aprile 1859 la Deputazione Comunale alla Amministrazione dei Corpi Santi di Milano, essere fissato un congresso al 30 aprile per esaminare *il progetto complessivo delle opere da eseguirsi nel perimetro territoriale dei Corpi Santi.* — Si trascrive letteralmente questo foglio Delegatizio.

« Essendo stato presentato il progetto delle modificazioni da farsi alle strade di comunicazione, che ricorrono in tutta l'estensione della Stazione ferroviaria centrale da costruirsi fuori di Milano, una Commissione venne istituita per l'esame del progetto medesimo, la quale si riunirà nell'aula della Sezione dell'I. R. Luogotenenza il giorno 30 corrente aprile alle ore 12 meridiane, sotto la presidenza dell'I. R. Consigliere di Luogotenenza dottor Pietro Rusconi.

» Di ciò si rende quindi intesa codesta Deputazione, di conformità ad ossequiato luogotenenziale dispaccio 19 corrente N. 16632-1504, con invito ad intervenire alla Commissione suddetta.

» Intanto viene costì trasmesso il progetto complessivo delle opere da eseguirsi nel perimetro territoriale de' Corpi Santi, al qual progetto si riferiscono le carte unite al foglio 8 detto N. 2236 dell'I. R. Direzione Lombarda delle pubbliche costruzioni, affinchè codesta Deputazione ne possa prendere preventiva cognizione, con incarico poi di farne retrocessione *direttamente* al sullodato presidente della Commissione, all'atto della sua riunione. »

Tale importantissimo documento costituisce la piena prova legale, che dunque non esisteva ancora, e non era mai stato approvato, il progetto regolare delle opere da eseguirsi *nel perimetro territoriale dei Corpi Santi*; che dunque non esistevano ancora e non erano mai stati approvati i piani di dettaglio delle opere da eseguirsi nel perimetro territoriale dei Corpi Santi; che dunque non esisteva nè Concessione Sovrana, nè Ministeriale per l'esecuzione di queste opere; che dunque essendo arbitraria, illegittima, temeraria, a termine delle viste disposizioni della legge sulle strade ferrate, ogni esecuzione od opera che si fosse fatta o si facesse dalla Amministrazione delle strade ferrate lombardo-

venete nel perimetro territoriale dei Corpi Santi, tutto era fatto indebitamente, illecitamente e con nullità, e chiunque avesse interesse, aveva diritto al pieno soddisfacimento, non che a domandare il ripristino di ogni cosa a spese dell'Amministrazione stessa.

Tale documento segna l'abuso Delegatizio di ordinare la cessazione del transito lungo l'antica strada postale Comasina, prima ancora dell'esame del progetto delle opere da eseguirsi per l'Amministrazione delle strade ferrate, e quindi prima d'ogni assenso alle opere medesime.

E questo importantissimo documento rivelava l'arte maliziosa dello scindere le cose che dovevano essere individue ed unite. L'Amministrazione scindeva il tema della strada ferrata dal tema delle vie e degli edifizj, appunto perchè non avendo la Concessione Sovrana per costruire la strada ferrata di congiunzione fra la Stazione di Porta Tosa e quella per Como, cercava condur prima alla Approvazione e Concessione intorno le strade di comunicazione, intorno gli edifizj; quindi, come conseguenza, avere l'Approvazione e Concessione intorno la strada ferrata, la quale, appunto perchè era un fatto eseguito e conforme alle viste di quel governo militare, avrebbe avuto l'applauso, con trionfo e premj all'organizzatore del giuoco, che riusciva vinto coll'inganno dei molti e col sacrificio di tutti. Ma a questi misteri ora si è alzato il velo.

Nel giorno 28 aprile 1859 uscì il Proclama imperiale. (Si trascrivono letteralmente alcune parti.) « Ho dato ordine alla mia armata di penetrare nella » Sardegna. Sento profondamente qual duro cimento sia la guerra pel mio » Impero, che progredisce sulla via di un regolare sviluppo interno, e che a » tal uopo ha bisogno che si conservi la pace. — Ma il cuore del Monarca » deve tacere, allorchè comandano l'onore ed il dovere. — Ai confini si trova » il nemico in armi collegato col partito della generale sovversione. A suo sus- » sidio il dominatore della Francia, che con vani pretesti si immischia nei » rapporti della penisola italiana, regolata a tenore del diritto delle genti. — » Se costretto pongo mano alla spada, essa viene consacrata ad essere la di- » fesa dei beni più sacri dell'umanità. — L'onorata aquila austriaca aprirà i » vanni a voli sublimi!... »

Questo proclama fa manifesto come essenzialmente sia opposta la idea del diritto in Italia, alla idea del diritto nel sistema austriaco. Per il diritto austriaco è giusto ciò che è ingiusto per il diritto italiano. Dunque con questo genio, per noi oggi giorno, ogni concessione austriaca, che ha occasione o rapporto coll'idea politica o militare, essendo ingiusta, ne deriva, che la Sovrana Risoluzione 23 luglio 1857 avuta dall'Amministrazione delle strade ferrate per la sola ubicazione della divisata Stazione centrale, è già per sè infetta

del peccato originale della ingiustizia. E progredendo, maggiormente dovrà essere tolto, cancellato od impedito ciò che ancora non è concesso, non è abilitato, cioè la costruzione della mura crenellata a ferritoje, la costruzione degli otto forti per le artiglierie contro la città e la campagna, la costruzione della linea della strada ferrata, come si vede praticata, la costruzione degli edificj davanti il Sobborgo di Porta Comasina, la costruzione loro specialmente sulla strada postale, e la interclusione di tutti gli edificj e delle strade tutte postali e carrettiere fra Porta Tenaglia e Porta Orientale.

Nel 29 aprile li Austriaci passarono il Ticino, per cui nel giorno 30, fissato come sopra all'adunanza per esaminare il progetto complessivo, essendo intervenute pochissime persone, si limitarono i presenti a guardare per entro i disegni comunicati, riservando di esaminare e deliberare con cognizione di tutto, ed intervento di tutti, in altro futuro congresso, che mai più ebbe luogo.

Così fino a questo punto il tutto era allo stato di irregolarità, di imperfezione e di nullità. Nè questo stato di cose in diritto mutò.

Fuggiti gli Austriaci dal Piemonte, fuggiti dalla Lombardia, lasciando dietro di sé la dignità umana offesa col bastone e coi patiboli, tutti li diritti violati, e la memoria imperitura di una tirannide abbrutente, nel giorno 23 giugno si pubblicò dalla R. Questura di Pubblica Sicurezza l'avviso che si trascrive :

« La Società delle strade ferrate lombardo-venete, nell'intento di facilitare i trasporti militari, ha disposto una ferrovia provvisoria per unire le due Stazioni di Porta Nuova e Porta Tosa, la quale è situata in gran parte sulla strada di Circonvallazione e passa a livello davanti la barriera di Porta Orientale.

» Per ciò si avverte il pubblico, che venendo la medesima aperta al servizio nel giorno di Domenica 26 corrente, abbia ciascheduno ad astenersi, al passaggio delle locomotive, dal troppo avvicinarsi alla ferrovia medesima, specialmente con cavalli e carri, e ciò a scanso di disgrazie.

» Viene parimenti raccomandato al pubblico, che voglia prestare debita obbedienza ai guardiani della strada stessa, incaricati di permettere il transito ai passeggeri ed ai carri, nei luoghi appositamente destinati pel traverso della ferrovia. »

Questo avviso costituisce la piena e pubblica prova che la ferrovia di congiunzione fra la Stazione di P. Tosa e quella di P. Nuova era fattibile, come già l'ing. Bruschetti nei suddetti suoi articoli a stampa aveva consigliato, per una linea diversa di quella arbitrariamente scelta dalla Amministrazione delle strade ferrate, con rimozione e scanso di tutti i danni privati e pubblici che vanno congiunti alla Stazione centrale, alla linea ed edificj della ferrovia di congiunzione, in corso di costruzione per l'Amministrazione delle strade ferrate.

Presentatesi diverse rimostranze contro i fatti della Amministrazione delle strade ferrate, e questa sollecitando per l'esecuzione delle opere, che, come si vide, non erano ancora da nessuno approvate; reticendo il vero stato delle cose e la posizione del diritto, ottenne orrettizamente e surrettizamente l'interinale deliberazione del Ministero dei lavori pubblici, di cui nell'avviso 14 ottobre 1859 della R. Intendenza generale della Provincia di Milano, che si trascrive.

« In pendenza delle determinazioni, che saranno adottate in via definitiva, si avverte il pubblico, che per recente decisione Ministeriale viene provvisoriamente interclusa la vecchia Strada Postale Comasina, per rendere così libero il servizio della Stazione centrale ferroviaria di Milano.

» Richiamando quindi l'avviso 21 p. p. aprile, N. 12398-325 della preesistente Autorità Provinciale, l'Intendenza Generale porta nuovamente a comune notizia, per ogni conseguente effetto, che è vietato il transito dei ruotabili lungo la vecchia Strada Postale Comasina attraverso al Borgo dello stesso nome, e che la comunicazione postale tra questa città con Barlassina e Como, e colla Strada Vallassina per Desio e Seregno, è aperta per la nuova strada, la quale, staccandosi da quella di Circonvallazione al saliente del Bastione di Porta Tenaglia, mette rispettivamente alla vecchia Strada Comasina e Vallassina oltre il Borgo della Fontana. »

Da questo avviso era fatto manifesto, che il Ministero dei lavori pubblici, stava raccogliendo in proposito *le cognizioni di fatto e di diritto*, e che, *in pendenza delle deliberazioni definitive che in seguito saranno adottate, provvisoriamente doveva essere interclusa la vecchia strada postale Comasina, per rendere così libero il servizio della Stazione centrale ferroviaria di Milano.*

Per le cose dette si appalesa chiaro lo scambio fatto credere alle superiori Magistrature dalla Amministrazione delle strade ferrate, giacchè il servizio della ferrovia ha luogo anche senza la costruzione de' due magazzini, la cui costruzione appunto intercluderebbe, occuperebbe ed otturerebbe la strada postale Comasina, venendo appunto il Magazzino N. 3 eretto sulla medesima. E quanto al servizio della Stazione centrale, come si è visto or ora nel foglio Delegatizio 24 aprile 1859, restando ancora ad esaminarsi *il progetto complessivo delle opere da eseguirsi nel perimetro territoriale dei Corpi Santi*, non poteva, giusta la legge sulle strade ferrate, concedersi esecuzione alcuna di ciò che non era ancora nè esaminato, nè dichiarato senza rilievi, nè approvato.

Nel giorno 17 ottobre p. p., alla una dopo mezzogiorno, uomini muniti dei loro stromenti, spediti dalla Amministrazione delle strade ferrate, cominciarono a rompere per traverso la strada postale nazionale e di pubblico patrimonio, fuori del Borgo di Porta Comasina, che da secoli è sempre esistita libera ed aperta alla uscita ed entrata in Milano, per la linea retta del Borgo stesso.

Il taglio praticato venne fatto fino alla profondità dell'*aves*, a 3 metri e più di larghezza. La terra di escavazione venne lasciata a ridosso delle sponde, con precipizio aperto, sicchè due soldati a cavallo ed uno a piedi vi caddero con danno, non avvertiti del nuovissimo caso; ed altri di notte vi corsero gravissimo pericolo. Doveva quindi seguire la costruzione in pietra e cotto degli edificj.

Così il Borgo di P. Comasina veniva per la prima volta dalla sua esistenza diviso dal Borgo della Fontana, mentre la stessa strada postale da secoli li univa. — Così i Sobborghi venivan privati di Chiesa e di Sacerdoti, che stanno con residenza beneficiaria nel Borgo della Fontana; mentre da secoli la popolazione dei Sobborghi ha diritti civili e canonici di patronato e beneficio, e il possesso civile e canonico inalterabile dei sacri diritti della pronta amministrazione dei sacramenti, delle pratiche di religione, e delli immediati conforti spirituali, sempre cari e benefici alli non troppo felici, agli infelici, ai sofferenti ed ai morienti; — così i sepolcri dei Sobborghi di Porta Comasina venivano isolati, comechè posti dal lato del Borgo della Fontana; mentre il diritto civile e canonico attribuisce ad ogni singolo comunista un diritto proprio sul sepolcro comune, e nessuno può impedire il libero diritto di via, come sempre ha usato, al sepolcro. E dalle memorie dei sepolcri e della fine dell'uomo, hanno origine le aspirazioni e le virtù, ed allo Stato importa che questi sentimenti per solenni esempj vengano confermati; — così l'istessa famiglia comunitativa dei Sobborghi di Porta Comasina e del Borgo della Fontana, veniva, contro ogni diritto civile, comunitativo, amministrativo, e di pubblico ordine e riguardo, divisa in due parti, contro il fatto ed il possesso perpetuo della loro unione; l'una parte cioè era il Sobborgo al di qua della chiusura verso Milano, l'altra al di là verso Como. Così gli interessi privati e di famiglia; li diritti di strada e di comunicazione, di unione, di comodità; i comodi privati, ecclesiastici e pubblici; quelli di commercio e di soccorso venivano ad un tempo tutti mortalmente offesi, senza che gli interessati in proposito fossero giammai sentiti, e senza che questo aspetto di acquisito diritto privato e canonico, di pubblico riguardo, senza che il tema di ragione civile, amministrativa, comunitativa, religiosa e politica intorno una strada postale di pubblico patrimonio e nazionale, da secoli esistente, fosse esaminato e ventilato.

Nessuna delle passate Commissioni, sebbene irregolari, ha avvertite, come si rileva dalla lettura di quei processi verbali, queste condizioni speciali, questa complessiva indole di cose; nessuno ha fatto conoscere ed elevato o sviluppato il tema dei diritti e dei doveri. Quelle conferenze erano nel solo interesse dell'Amministrazione delle strade ferrate, e dell'Autorità militare; la quale

appunto confederata, favoriva il pensiero e l'esecuzione precipitosa ed istantanea della linea e della Stazion centrale, per elevare di subito contro Milano e contro la campagna una nuova e micidiale sequela di forti e di fortificazioni tra il forte di Porta Tosa ed il Castello di Milano.

Tutti i diritti del Comune dei Sobborgi di Porta Comasina erano quindi, quali in opposizione alle esigenze militari ed alle ambizioni dell'Amministrazione, lasciati in disparte, intimiditi, oppressi od ammutoliti.

Da qui è la ragione intrinseca, perchè in quelle adunanze non furono invitate Commissioni speciali di periti e di interessati, nè le Commissioni di pubblico ornato, come esigeva la vista disposizione del § 6 della legge sulle strade ferrate.

Ebbene ciò che non fu fatto allora, vien fatto adesso; e siccome il favore della pupillarità o la tutela dei corpi morali, ammette sempre, finchè non sia prescritta dalla lunga prescrizione, la ragione civile di dimostrare e fare che i diritti negletti sian presi in esame, sian rispettati; così la onorevole Deputazione alla Amministrazione dei Corpi Santi avendo ancor essa dal lato di osservazione amministrativa e leggi stradali presentate ripetute difese del Corpo morale che rappresenta, li sottoscritti colla odierna Allegazione lascian tutto quel campo all'opera della Deputazione medesima, e si distendon per l'altro delle ragioni indestruttibili di altri diritti.

Nelle scienze economiche nessuna verità è più dimostrata che quella, essere le strade più brevi e più dirette il primo veicolo del commercio; e dal commercio e dal concorso aver luogo i lavori, le compere e vendite, i cambj, la prosperità e l'incivilimento.

Ora questo nuovissimo fatto della Amministrazione delle strade ferrate, conchiudeva a togliere alla cascina Lomagnina ogni ingresso, essendo la di lei porta ostruita da un edificio della Stazione; ed il togliere ad una casa il diritto di ingresso ed uscita, è contro ogni statuto ed ogni legge, è flagrante violazione del diritto privato.

Questo nuovissimo fatto della Amministrazione conchiudeva a sopprimere il veicolo retto della strada postale Comasina da secoli esistente; — conchiudeva alla costruzione del Magazzino N. 3, in progetto, precisamente sul mezzo della strada postale, e lateralmente a quella, di altri magazzini, dando così luogo all'erezione di una muraglia segregante i Sobborgi e parte della città di Milano dal Borgo della Fontana, dalla Chiesa parrocchiale, dal Cimitero, dai cascinali, luoghi ed abitati che frequentatissimi stanno in quei dintorni; — conchiudeva a togliere nel futuro al Corso di Porta Comasina, popolatissimo di botteghe e venditori, il transito delle persone e delle cose da Milano dirette a Como ed alla

Valassina, o viceversa; ed il commercio diretto coll'estero, del pari che ai Sobborghi; — conchiudeva a costituire tutta questa parte di città senza commercio, senza comunicazioni; quindi conchiudeva a costringerla a mutar domicilio o ad emigrare.

Ciò che è diritto al tutto, è pure diritto alla parte. Se quindi la nazione italiana ha lo storico diritto di non essere sopraffatta nè dalla forza, nè dal calcolo, nè dal predominio; la Città, i Sobborghi hanno l'eguale diritto; quindi la Città di Milano ed i Sobborghi di Porta Comasina hanno quello, di non venire sopraffatti, pregiudicati, spogliati e rovinati dal calcolo e dall'artificiato predominio di una Società commerciale.

Non è evidente che una Società commerciale avente la sua sede in Vienna, con questa linea di strada ferrata opprime Milano e rovina gli abitatori di una parte sua e dei Sobborghi di Porta Comasina? Non è evidente che dunque, Vienna è ancora in permanenza contro Milano?

La Città di Milano e li Sobborghi di Porta Comasina hanno a loro indefettibile munimento, i titoli di storico diritto, e di diritto pubblico; hanno i titoli di diritto civile, quelli di diritto canonico, di diritto amministrativo e di diritto delle genti; hanno il sacro diritto del maggior bene possibile. Ma ciò che dalla Amministrazione delle strade ferrate si fece, viola ad un tempo tutti quei diritti, e costituisce il maggior male possibile.

Il calcolo di speculazione, sempre indifferente spettatore delle altrui disgrazie, originò e condusse l'opera; ma il calcolo di speculazione non può spogliare e ledere i sacrosanti diritti altrui; ed a questo appunto mirava in massima con provvedimenti il citato § 6 della legge sulle strade ferrate, le di cui speciali osservanze nel caso concreto vennero totalmente trascurate.

Portiamoci a questi Sobborghi di Porta Comasina, e vedremo che oggigiorno costituiscono un corpo vastissimo di caseggiati, quasi tutti di nuova e grandiosa costruzione, fronteggianti i lati dello stradale postale, che, partendo dal Dazio, li attraversa. I proprietarj di questi caseggiati acquistarono umili case, che l'antichità discreta aveva lasciate superstiti; erogarono ingenti capitali di costruzione, fabbricandoli ad uso di civile abitazione, ad uso di botteghe in dettaglio, ad uso di mercimonio, di magazzini e di stabilimenti industriali, che il corso e ricorso e l'affluenza dei transitanti su questa strada, conducente al centro dell'Europa, costituiva necessarie, utili ed apportatrici di fortuna. Noi vedremo popolati a crescente industria questi Sobborghi, che ogni anno distendono i fabbricati, la popolazione in aumento, e si attivano nuovi commerci.

Questa ricchezza e questa prosperità costituiscono anche alla città di Milano beneficio e decoro.

Ora, coll'otturazione della strada postale Comasina, mediante i fabbricati della Amministrazione della strada ferrata, tutto il Sobborgo di Porta Comasina, si troverebbe costituito in un fondo cieco (volgarmente *cuu de sacch*); si vedrebbe tolto il transito della strada postale e d'un tratto mancata la vita e distrutti tutti i valori. I proprietari delle case troverebbero le loro proprietà ridotte al semplice prezzo dei materiali in distruzione, fuggenti gli inquilini. I mercanti e i venditori, in numero di oltre 400 famiglie, senza compratori, coi crediti sui libri, e costituiti nell'isolamento e nella bancarotta, insieme al resto della popolazione non avrebbero altro scampo, che in massa abbandonare i lari, e correre quali sciagurati a pianger la miseria, ed invocare la misericordia di altri fratelli. — Oltre ventimila persone presenterebbero l'immane e luttuoso spettacolo del dissesto, della rovina, della desolazione.

Nè i progetti delle diverse strade, di cui nel visto protocollo 14 settembre 1857, in surroga alla postale Comasina odierna, possono menomamente evitare tutta questa rovina, giacchè appunto quei progetti tendono a confermare l'otturazione dell'attuale strada postale, e la costruzione su di essa della linea dei magazzini, a perpetua ostruzione dei Sobborgi in discorso. E quei progetti d'altronde tenderebbero a mettere in opera, come di fatto venne anche eseguito, una strada che lascia in disparte il Sobborgo di Porta Comasina, e conduce a Porta Tenaglia, inviando i ruotanti e passeggeri tutti, quelli della Comasina e Valassina, le Poste, il Commercio, i viaggiatori, tutto quanto di persona e di cosa dapprima per linea retta attraversava i Sobborgi di Porta Comasina ed era d'un tratto al Dazio monumentale di Porta Comasina, dopo un circolo vizioso di due miglia, al Dazio di Porta Tenaglia.

Portiamoci in luogo, e tutto questo vedremo che colla otturazione dovrà verificarsi; ed ivi vedremo del pari, che questo progetto di surrogata strada, costringerebbe le centinaia e centinaia di giornalieri dati a tutti i lavori e mestieri, che vanno alla città e partono per la brevissima strada postale di Porta Comasina ad alloggiare e far loro pasto nei cascinali, abituri e luoghi fino a Dergano, a passare per il nuovo e diverso tragitto tanto all'alba nella venuta alla città, quanto alla notte nel ritorno, piova, fiocchi, tempesti; vedremo la perdita di ore di tempo gettato, che deve evitarsi sempre con religione in un ottimo reggimento, dove l'uomo che travaglia e che col sudore ed abilità personali, dà origine, cemento e prosperità a nascenti famiglie, ha diritto di non esser soppraggiunto di perditempi a capital perduto. Vedremo l'infinito numero di giornalieri, che ogni mattina vanno al luogo di convegno detto il *Ponte* per offrire il loro lavoro; giacchè in Milano vi ha questa consuetudine, che tutti i lavoranti a giornata si trovano all'alba ad un punto fisso di

convegno detto il *Ponte* sui principali Corsi della città, per essere assunti al lavoro. Ora il vizioso circolo della nuova strada supplementaria che sbocca a Porta Tenaglia, vedremo che toglierà a questi bisognosi di arrivare in tempo utile per essere presi a servizio, e ciò sarebbe origine di gravi e perseveranti disordini in questa classe di popolazione, che pur merita tutto il riguardo e la previdenza Governativa.

Come si è detto, non è la strada ferrata che otturi i Sobborghi di Porta Comasina, è il magazzino N. 3. Ora vediamo se questo magazzino N. 3 può essere altrove collocato. Portiamoci sul campo di questa battaglia e vedremo che a mezzogiorno delle opere di costruzione di questo magazzino, esistono migliaia di metri quadrati di terra senza abitati. Ora dunque questa costruzione non è richiesta *dall'impossibile*. Dunque come vessatoria e contraria alla eterna regola di diritto e di ragion morale, di non fare ad altri ciò che a te non vorresti fosse fatto, ha tutti i requisiti per venire vietata.

I progetti di dettaglio di questa costruzione di magazzini e del magazzino N. 3 non sono nemmeno in giornata approvati, e nemmeno sono stati presentati per intiero, come già si è visto. Dunque l'Amministrazione della strada ferrata non ha diritto di eseguirla, non ha diritto di proprietà. Dunque i Sobborghi di Porta Comasina ed il Borgo della Fontana, che hanno un diritto certo e presente sulla strada che a loro conduce nella direzione e località del passato, al giorno d'oggi non possono venir molestati nè pregiudicati, come non lo possono essere in futuro, essendo letterale la disposizione del § 364 del codice civile austr.: « In generale ha luogo l'esercizio di proprietà in quanto non ne siano lesi i diritti del terzo, nè oltrepassati i confini dalle leggi stabiliti per conservare e promuovere il pubblico bene. »

Nei minimi termini, non è egli evidente che l'Amministrazione delle strade ferrate viene a trasportare le disgrazie dell'emigrazione di Parga nel Borgo e Sobborghi di Porta Comasina? Sì; dunque sarebbe cosa antisociale ed empia, che all'Amministrazione stessa venisse dato il diritto di pretendere, promuovere e conservare il pubblico male!

Tali erano le cose, tali i diritti e gli interessi offesi, tali i riguardi religiosi, tale la moralità pubblica ed il senso di carità così barbaramente sovvertiti e dilaniati, che un sentimento universale d'indignazione e di riprovazione anatemiò il fatto della Amministrazione, sicchè nella notte dal 22 al 23 ottobre, persone incognite, colla tranquillità e colla devozione di chi adempie un officio alla patria ed alla carità, empirono le fosse scavate, ed allivellarono il terreno.

Così il sole del giorno 23 offerse la tranquilla dimostrazione al diritto ed

alla umanità. In questo giorno venne presentato il Ricorso, che letteralmente si trascrive:

«Milano, 23 ottobre 1859.

1. } » *Inclita Deputazione Comunale de' Corpi Santi di Milano.*
2. } » *Inclita Congregazione Municipale della Città di Milano.*

» I sottoscritti possidenti e commercianti ed industriali di Milano invocano colla presente istanza il patrocinio di codest'Inclita { Congregazione Municipale }  
Deputazione Comunale }  
affinchè dall'attuale Governo Nazionale del nostro glorioso Sovrano e Re Vittorio Emanuele II sia ingiunto all'Amministrazione della Società delle ferrovie lombarde, di lasciare, come in passato anche per l'avvenire, a comodo del pubblico, aperto il transito de' ruontanti ordinarij sulla strada postale Comasina e della Valle Assina.

» Del resto, non fa bisogno di rammentare a codest'Inclita { Congregazione }  
Municipale } Deputazione }  
Comunale } che la detta Società della ferrovie lombarde, checchè se ne dica in contrario, non ha peranco ottenuto il Sovrano Privilegio definitivo col diritto di spropriazione forzata, per la costruzione del viadotto continuo in progetto da Porta Tosa a Porta Tenaglia.

» Quindi si lusingano i sottoscritti Supplicanti che per evitare il gran danno derivante, massime ad essi ed a tutti gli abitanti sul Corso di Porta Comasina e sino al Palazzo del Broletto, fuori del Dazio di quella P. Comasina fino al Sobborgo della Fontana, continuerà ad essere, come in oggi, sempre libero ed aperto il suddetto transito di carri, e delle carrozze o vetture ordinarie, attraverso il passaggio di livello sulla ferrovia da Milano a Magenta, simile a quello che s'incontra a Sesto di Monza sulla linea ferrata da Milano a Como, oppure all'incontro della ferrovia di congiunzione sullo stradone di Loreto fuori del Dazio di P. Orientale. »

La Deputazione Comunale dei Corpi Santi, consapevole della pubblica opinione che unanime riprovava il fatto della Amministrazione delle strade ferrate, desiderosa, per l'ordine pubblico, che nessuno si facesse giustizia da sè medesimo, giacchè il tempo della civile giustizia era pure arrivato, vigile nel suo ufficio, pubblicò nello stesso giorno 23 l'Avviso, che letteralmente si trascrive:

« D'ordine della R. Intendenza generale della Provincia, si invitano gli abitanti del Comune alla tranquillità ed all'osservanza delle prescrizioni superiori, rammentando loro che la interclusione della vecchia strada Comasina, fuori del Borgo di detto nome, venne ordinata in via provvisoria dal Reale

» *Ministero dei lavori pubblici pel regolare servizio dell'esercizio ferroviario,*  
» *e ciò in pendenza delle determinazioni che il Ministero stesso sarà poi per*  
» *prendere in argomento, dopo che avrà esaminate e studiate le circostanze di*  
» *fatto e di diritto. Al ripetuto Ministero quindi saranno da prodursi le istanze*  
» *ed i gravami che si trovassero del caso.*

» Si deve raccomandare altresì di astenersi da ogni disordine, per evitare an-  
» che le tristi conseguenze che ne deriverebbero senz'altro, a chi se ne facesse  
» autore e fautore; mentre del resto la Deputazione Comunale, come non ha  
» ommesso dal canto proprio, così non ommetterà di rappresentare nelle vie  
» legali alla Superiorità, i desiderj e le rimostranze della popolazione in pro-  
» posito.

» Milano, dall'Ufficio Amministrativo del Comune de' Corpi Santi, il 23 ot-  
» tobre 1859. »

La interclusione della strada postale Comasina si limitò al semplice Avviso anche per lo stesso Governo Austriaco, il quale non fece eseguire la chiusura della strada postale Comasina a termini dell'avviso 21 aprile, accennato nel trascritto avviso 14 ottobre 1859, appunto perchè si è accorto dell'orrezione e surrezione dell'avviso medesimo, e della somma iniquità e del danno incalcolabile del mandarlo ad effetto, danno che si estendeva su tutta la Lombardia.

Ora dunque la chiusura della strada che il medesimo Governo Austriaco rifuggì dal compiere, non può, con cognizione adeguata delle cose, venire eseguita nei giorni nostri coll'intervento del Governo Nazionale, sempre benefico e sempre amatore della giustizia. — L'istesso vizio di orrezione e surrezione che originò l'avviso 21 aprile, generò eziandio quello 14 ottobre; ma la Deputazione Comunale dei Corpi Santi avendo abilitato ogni interessato a presentare alle Supreme Magistrature quelle istanze e quei gravami che si trovassero del caso, li sottoscritti, per il loro interesse e per quello degli altri tutti, demandarono la redazione della presente Allegazione, onde le Supreme Podestà avessero la veridica esposizione delle circostanze di fatto e di diritto, per concludere a quelle savie e giuste determinazioni che il mondo ansioso attende.

E qui una importante riflessione sia acconsentita. Nel sistema austriaco il Diritto Romano e le immortali sapienze civili de' suoi Giureconsulti erano condannate al bando, alla censura ed alla irrisione; del pari che i suoi cultori eran lasciati alla obliivione ed alla miseria; ragione per cui davanti i giudici austriaci era interdetta l'autorità del Diritto Romano, ed esclusa la sua ragione; e davanti le autorità amministrative ne eran del pari proibite, ed invilito veniva perfino il nome, come anticaglia senza senso.

Ciò era logico in quel sistema, perchè il diritto era l'accusa al fatto, l'idea era l'atto di condanna alla realtà; ciò era logico in quel sistema, giacchè dovendo promoversi per ogni guisa la oblivione alla memoria ed agli studj dei diritti, precisamente quel corpo immortale dei diritti e dei doveri civili, amministrativi e di stato, doveva darsi al discredito ed al rifiuto.

Gli animi deboli e gli intelletti scarsi bevettero allora in quel calice, d'onde ebbero loro sorgente tante illegittimità e tante ingiustizie. Ma al giorno d'oggi, in cui dopo quarantacinque anni di schiavitù, il poter alzare dai sepolcri il capo, e fissare il sole delle nostre civili sapienze, da cui non l'apparente ma la vera giustizia; in cui il fissar questo sole, che all'Italia ha costituito il Primato Civile, è necessità del giureconsulto, come è dovere del cittadino, perchè primo officio alla patria è l'opera alla giustizia; al giorno d'oggi è del tutto logico, il toglier appunto dai sepolcri e portar alla luce queste sapienze, onde irradiando i fatti civili, abbiansi a veder le cose come verità e giustizia esige.

Egli è perciò, che nella presente Allegazione vennero colte dal Diritto Romano diverse teorie, che appunto sembran fatte al giudizio dell'odierno tema.

Pendente la redazione del presente atto, al signor Luigi Canetta, negoziante nel Borgo di Porta Comasina, che aveva presentato Ricorso al Municipio di Milano, perchè la strada postale rimanesse aperta e libera, venne intimato il foglio della Congregazione Municipale di Milano in data 28 ottobre 1859 N. 29524 Sez. II, che si trascrive.

« La Congregazione ha già prima d'ora fatto presente al Ministero de' lavori »  
» pubblici i danni derivanti a questa città dalla mal collocata Stazione delle fer- »  
» rovie, proponendo che parzialmente a quello dell'interrompimento della strada »  
» della Val Assina si provvedesse con un viadotto sotto la strada Comasina. E »  
» le soggiunge, che col dispaccio del Ministero dell'Interno 20 settembre 1859 »  
» N. 998 al N. 4, fu comunicato che il Consiglio de' Ministri aveva accolto in »  
» massima le proposte municipali.

» Dal canto della scrivente si sarebbe quindi di già adoperato ogni possibile »  
» intervento in proposito. »

E l'onorevole Deputato del Comune dei Corpi Santi di Milano, signor marchese Giacomo Brivio, depose in atti del Comune il foglio del Regio Ministero dei lavori pubblici, in data di Torino 2 novembre 1859, che si trascrive:

« Pregiasi il Ministro sottoscritto di dar ricevuta alla S. V. Illustrissima del Memoriale stato rassegnato a questo Ministero dalla Deputazione Comunale dei Corpi Santi, relativamente al chiudimento del passaggio della strada postale Comasina, le cui istanze saranno dallo scrivente tenute nel dovuto conto, per la decisione finale delle pratiche in corso di vertenza. »

» Non può però il sottoscritto a meno di avvertire che la decisione in pendenza, non potrebbe ostare alla *misura provvisoria stata pronunciata, onde impedire infortunj e lasciar luogo ai lavori ed alle manovre nell'interno della Stazione.* »

Successivamente lo stesso signor marchese Brivio, chiamato alla Regia Intendenza di questa città, e fatto avvertito di pubblicare altro Avviso, nel quale invitasse gli abitanti dei Sobborgi a starsene tranquilli, ed a rispettare le nuove opere di interclusione della vecchia strada postale, che l'Amministrazione delle strade ferrate fosse per fare; — diversi Comunisti, nell'interesse anche degli altri, presentarono nel giorno 9 corrente novembre a S. E. il Governatore di Lombardia, in via d'urgenza, il Ricorso che si trascrive:

« Gli abitanti del Sobborgo di Porta Comasina sottoscritti, fatti consapevoli che è imminente, per parte dell'Amministrazione delle strade ferrate, la nuova chiusura del passaggio sulla strada postale di Porta Comasina nell'incontro della Strada ferrata da Milano a Como.

» E fatti consapevoli che questo novello intercettamento, il quale condurrebbe alla rovina od al dissesto più di 20 mila persone, verrebbe abilitato per due speciosi titoli, per quello cioè di impedire infortunj, e di lasciar luogo ai lavori ed alle manovre nell'interno della Stazione.

» In via di istantanea provvidenza, si rivolgono alla Eccellenza Vostra per farle noto, che sono questi due, artificiosi pretesti, onde ottenere l'esecuzione di fatto, in pendenza della Decisione Sovrana, della Decisione definitiva del Ministero, sul Ricorso che dalli abitanti di questo Comune verrà pure a V. E. tra pochi giorni presentato, e per il quale con documenti autentici potuti oggi-giorno avere, e colla legge 14 settembre 1854 sulle strade ferrate, verrà provato il nessun diritto dell'Amministrazione a manomettere la strada postale Comasina, ed a praticare li divisati lavori, tanto di strade ferrate che di magazzini in quella località.

» La Eccellenza Vostra perciò viene pregata ad osservare, che li temuti infortunj si possono ovviare, rinnovando in posto la sbarra mobile col guardiano, come si pratica fuori di Porta Orientale, per impedire il passaggio dei rotanti ordinarj nell'occasione del passaggio dei treni di strada ferrata. E così pure viene pregata V. E. ad avvertire, che in tutti li anni passati mai si è usato di fare esperimento con locomotive al punto d'incontro di strada postale, essendovi appunto a questo scopo l'ampio spazio nelle Stazioni.

» Ed in quanto al secondo pretesto, dei lavori nell'interno della Stazione, si risolve esso nella vista della costruzione dei magazzini sulla postale Comasina, i quali non sono ancora abilitati, perchè non ancora approvati i relativi progetti

di dettaglio; come ampiamente verrà provato nel Ricorso, quale a giorni verrà presentato, come sopra si è detto, alla E. V.

» Li sottoscritti riclamanti, anche per l'interesse di tutti gli altri, confidano nella giustizia e prudenza dell' E. V., onde sia in giornata e per urgenza sospesa qualunque determinazione di esecuzione od opera intrapresa, e ciò ad evitare incalcolabili ed illegittimi danni. »

Arrivati alla fine della presente esposizione, si raccolgono le idee.

Avanti tutto, l'Amministrazione delle Strade ferrate costruì le sue opere non già entro i limiti da Porta Nuova a Porta Comasina, ma da Porta Tosa a Porta Nuova, da Porta Nuova a Porta Comasina, e da Porta Comasina a Porta Tenaglia. Quindi avendo operato contro la lettera precisa della Sovrana Risoluzione 23 luglio 1857, operò una nullità.

L'Amministrazione delle strade ferrate non è nel caso dell'esatto adempimento delle molte condizioni e prescrizioni imposte dal § 6 della legge 14 settembre 1854 sulle strade ferrate, quindi è nella condizione di una nullità *ipso jure*, operativa contro ogni sua costruzione.

L'Amministrazione delle strade ferrate non ha mai avuto, e non ha, nè permesso di lavori preparatorj, nè Concessione Sovrana definitiva di privilegio per la costruzione della strada ferrata dalla Stazione di Porta Tosa a quella di Como, passando per il Lazzaretto, e secondo la linea di odierna sua esecuzione. Quindi operò una nullità, mettendo in esecuzione una strada ferrata prima di conseguirne la Sovrana Concessione.

L'Amministrazione delle strade ferrate avendo operato fuori dei limiti della Sovrana Risoluzione, ed avendo operato contro la possibilità di piantare gli edificj, e specialmente quello N. 3, in diversa località, ed avendo costruito una linea di strada ferrata ed edificj senza concessione di ferrovia accordata dal Governo Austriaco, operò in guisa, che non solo i Sobborgi di Porta Comasina fossero immediatamente colpiti dall'incalcolabile danno della soppressione della strada postale, ma che eziandio il danno delle arbitrarie opere tutte dell'Amministrazione dasse origine ed occasione, qualora venissero concesse, ad un immenso e incalcolabile danno presente e futuro a tutta la città di Milano.

All'Amministrazione delle strade ferrate non furono ancora dichiarati come approvati, a termini della legge 14 settembre 1854, nè i progetti di massima, nè i piani di dettaglio, cosicchè ha operato una nullità, procedendo a costruzioni, che senza l'adempimento di tutte le forme e prescrizioni e condizioni volute dalla legge non potevano, nè possono effettuarsi; osservandosi per dipiù, che manca all'Amministrazione la dichiarazione Sovrana di pubblica utilità delle opere di cui si tratta.

L'Amministrazione non può ripararsi dietro il fantasma del fatto compiuto, perchè in diritto il fatto compiuto è attributivo di manutenzione, alloraquando venne fatto alla forma della legge e giusta le prescrizioni della medesima. Ora nel caso odierno, essendo mancate le Commissioni degli interessati, quelle dei periti, quelle di ornato pubblico, e i loro rilievi e il loro dettagliato rapporto; tutto quanto fu fatto, o fu abilitato, è affetto del vizio di nullità.

L'Amministrazione delle strade ferrate non avendo ancora approvati nè i piani di massima, nè i piani di dettaglio, come lo stesso suo Direttore in iscritto confessa, contro il diritto e con tutta sua responsabilità anche di pieno soddisfacimento per tutti i danni derivabili, pretende di eseguire le costruzioni dei magazzini, e quindi di eseguire tanto l'intersecazione della strada ferrata sulla postale di Porta Comasina, quanto il taglio e l'occupazione esclusiva di questa strada per lo spazio di 400 metri in larghezza.

L'Amministrazione delle strade ferrate, nella non creduta ipotesi che il Sovrano sia per concedere la linea di congiunzione quale si eseguisce dalla Amministrazione stessa, potrebbe attraversare in diversi modi la strada postale Comasina, e rispettarne, come per lo passato, l'uso alla Provincia, al Comune ed a tutti, o per passaggio a livello, o per viadotto, o per tunnel.

L'Amministrazione, in questa stessa ipotesi di successiva concessione Sovrana, non avrebbe diritto di pretendere a collocare i suoi magazzini proprio dirimpetto al Dazio di Porta Comasina, e specialmente il magazzino N. 3, sulla strada postale, ad otturazione e distruzione di essa. L'Amministrazione può avere e può acquistare in questa ipotesi altre località, che pur sono e copiose e disponibili; rispettando così l'interesse ed i diritti dei cittadini, che principalmente hanno la tutela delle leggi nelle proprietà acquisite e comunali, nei diritti propri e comunali.

Ciò è del tutto conforme alla ragione, alla giustizia, alla equità. Il principio del solo interesse costituisce *homo homini lupus*, finisce nella iniquità, e questa rompe tutte le cose. Il principio della moralità civile conduce all'equo buono, all'amore, all'ordine, alla prosperità, alla conservazione; — da esso emana la giustizia, e dalla giustizia il felice vivere.

Ebbene, la giustizia di Dio e la giustizia degli uomini misero al posto dell'austriaco, il Principe più degno d'Italia: ora dalla giustizia del Principe e da quella de' suoi Ministri, li Ricorrenti, nell'interesse di loro medesimi, degli abitanti dei Sobborghi di Porta Comasina, del Borgo della Fontana, non che del Borgo di Porta Comasina e della Città intera di Milano, cui appartengono, fatti pieni di fede e di speranza, presentano la odierna Allegazione al glorioso Governo di Sua Maestà, onde la carità della Giustizia venga verso di loro una

volta esercitata, mantenendoli in conservazione ed uso, come per lo passato, della strada postale, che, partendo dal Dazio di Porta Comasina, attraversa il Sobborgo e si dirige a Como da una parte ed alla Valle Assina dall'altra parte.

Tanto invocano ed attendono li umilissimi Ricorrenti sottoscritti.











BOUND

NOV 24 1950

UNIV. OF MICH.  
LIBRARY



3 9015 02113 4229

