

mona, perchè, operandosi sul Mincio, sarebbe importante che fosse anche prolungata la linea da Pizzighettone a Cremona fin verso la provincia mantovana, e così la linea da Cremona a Brescia servirebbe di comunicazione interna tra le due ale del nostro esercito che operasse sul Mincio.

Faccio osservare inoltre (pregherei l'onorevole ministro di voler dare ascolto alle mie parole, od almeno gli onorevoli deputati di non interromperle), faccio osservare inoltre che queste due linee, partenti da Cremona e Pizzighettone, e convergenti a Brescia, non si può nemmeno dire che siano coperte dall'Oglio. L'Oglio nell'incontro con queste due linee percorre non più una linea da nord a sud, ma va precisamente da ovest ad est; epperò queste due linee così convergenti sono segate dalla linea del fiume in maniera che tanto dell'una come dell'altra ne resta un'egual parte al di qua dell'Oglio. Quindi, se per una parte queste linee sono coperte dall'Oglio, per l'altra parte non lo sono nè l'una nè l'altra.

Ora, io aggiungo: se queste linee al di là dell'Oglio non ponno giovare di alcuna difesa verso il terreno nemico, esse presentano per certo un punto offendibile. Noi dunque non potremo usare militarmente di queste linee; perciò, per mantenere le comunicazioni fra Piacenza e Brescia, bisognerà percorrere altre ferrovie. Perciò se la linea di Pizzighettone resta un po' più lontana del nemico, non si presenta punto più garantita dai suoi assalti.

Infatti, siccome tra Brescia e Pizzighettone non ci è alcun punto fortificato, se il nemico si porta vicino alla strada, allora è finita, egli può con una pattuglia venire ad interromperci l'uso di quelle ferrovie, in quanto che le strade ordinarie sono molteplici, e quella ferrovia potrà facilmente essere raggiunta da un assalto nemico.

Emerge dunque da queste considerazioni, secondo me, che, se la linea proposta dal Ministero presenta delle utilità militari (ed io non posso negare che presenta una certa qual utilità sopra l'altra che io proposi), non presenta vantaggi supremi; non può dipendere, dal fare una linea o l'altra, l'avvenire della nazione, il risultato di una guerra.

Adunque, se non posso disconoscere che ci sia un vantaggio militare, non posso però ammettere che per questo tenue vantaggio militare si debba in quest'occasione calpestare gli interessi economici, industriali di tutta la Lombardia, collo stabilire il tracciato di una ferrovia, il quale va a pregiudicare le linee principali che sono stabilite da gran tempo per voto unanime di tutti i pubblicisti e per consentimento di tutte le popolazioni di quella parte d'Italia.

Io penso che non si possa in questo modo subordinare gli interessi economici ed industriali d'una così importante parte della nazione a questi tenuissimi vantaggi militari ed esorto la Camera a voler accettare il mio emendamento, col quale si ripara ai pericoli e ai danni a cui ci esporrebbe il tracciato proposto dal Ministero.

PRESIDENTE. Il deputato Robecchi, iunior, ha facoltà di parlare.

ROBECCHI (iunior). Signori, ho chiesto la parola per esporre alcune idee intorno alla questione militare sollevata dal Ministero e dalla Commissione. Non entro ad esaminare il punto economico della questione, il quale fu benissimo svolto dalla Commissione nel suo rapporto, e le cui conclusioni, in questa parte, accetto intieramente.

Quanto al tracciato di questa linea, mi accosto all'emendamento dell'onorevole Cadolini. Non importa che la linea da Cremona a Brescia parta da Cremona unitamente alla linea Cremona-Treviglio, purchè la biforcazione delle due linee non succeda molto lungi dalla città.

Quanto alla linea da Cremona a Pavia credo che debba staccarsi direttamente da Cremona e toccare Pizzighettone.

Io penso che tanto il progetto del Ministero quanto la relazione della Commissione hanno dato troppa importanza al forte di Pizzighettone ed al suo rannodamento con Brescia. Pizzighettone è un forte di secondo o di terzo ordine, che non ebbe mai alcuna notevole influenza sulle operazioni delle guerre combattute in queste famose contrade. Esso non ha mai impedito al nemico d'avanzarsi, e non ha mai servito di difesa al nemico quando fuggiva.

Il vero punto militare di questa linea è Lodi. Ma chi ha mai pensato di fortificare Lodi?

L'importanza di questo forte consiste nel formar parte del sistema di difesa della valle del Po, e nel legarsi a Piacenza, delle cui testa di ponte forma, per così dire, il posto avanzato. Pizzighettone quindi più che Brescia deve essere collegato a Piacenza, a Pavia, a Cremona, colle quali piazze forma un solo sistema.

Questo forte difende il basso corso dell'Adda; ora l'Adda, come l'Oglio, il Mella, il Chiese, è una linea affatto secondaria e debole, alla quale nessun esercito pensò mai d'appoggiarsi seriamente. Dal Ticino al Mincio, dal Mincio all'Adige, dall'Adige alla Piave, al Tagliamento, all'Isonzo; ecco le vere linee militari del paese tra le Alpi ed il Po; e anche queste possono essere girate da chi è padrone del corso del Po e del basso Adige.

Nel 1848 gli Austriaci, perduta Milano, dovettero riparare al Mincio. Nel 1859, perduto il combattimento di Melegnano, caddero tutte queste posizioni, e gli Austriaci non fecero neppure le viste di difendersi sull'Adda. Nelle guerre della repubblica e del primo impero non avvennero sull'Adda che due fatti d'armi, quello di Verderio e la battaglia di Lodi nel 1796. Permettetemi di dirne una parola.

Il primo non fu che un affare di retroguardia.

La battaglia di Lodi accadde in circostanze straordinarie che difficilmente si possono rinnovare. L'attacco veniva da Piacenza, e l'obbiettivo era Milano. Non era quindi il passaggio di una linea; nè fu data col solo scopo di forzare la linea dell'Adda.

Il generale Bonaparte con una marcia maravigliosa, dopo le battaglie di Millesimo e Montenotte, era pervenuto a Piacenza, che trovò sguernita e indifesa. Passò il fiume e marciò verso Milano. Strada facendo, incontrò Lodi, dove il nemico si era trincerato e asserragliato.

Fu costretto a prendere la città per isgombrarsi la strada, e ad assicurarsi del ponte, onde impedire che il nemico gli sboccasse alle spalle.

Dopo di ciò io dico che sta bene che Pizzighettone sia unita alle altre piazze forti di questa regione; ma questo si ottiene colla ferrovia diretta da Pavia a Pizzighettone e Cremona. Sta bene e riconosco la necessità che Piacenza sia unita a Brescia; ma questo non deve farsi con una linea retta, ma bensì con una linea normale e strategica, dirò così, che colleghi e riavvicini le piazze forti ed i punti importanti di questo schaccchiere, che sono Pavia, Piacenza, Cremona e Brescia, le prime due stabilite sulla nostra base medesima di operazione, le ultime due sulla fronte di operazione.

La linea quindi Pavia-Cremona, che serve a questi scopi importanti, non deve per motivi secondarii soffrire una deviazione dal suo naturale andamento. È vero che la deviazione allungherebbe di pochi chilometri la strada fino all'incontro della linea Cremona-Treviglio; ma appunto per ciò, appunto perchè questo prolungamento sarebbe di poco aggravio per le finanze dello Stato, non credo che valga la pena