

(N. 2186)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori BUIZZA, CEMMI, CENINI e ZANE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 OTTOBRE 1957

Autorizzazione alla spesa di lire 500.000.000 per la sistemazione e la asfaltatura di parte della rete stradale che collega gli storici colli di San Martino e Solferino.

ONOREVOLI SENATORI. — Il 24 giugno 1959 si compirà il 1° centenario della ormai storica battaglia combattuta dagli eserciti del Regno di Sardegna e dell'Impero francese, alleati contro l'esercito dell'Impero Austro-Ungarico.

1. Com'è noto i due eserciti nel giugno 1859 dopo la battaglia di Magenta si spostarono verso il quadrilatero Mantova-Peschiera-Verona-Legnago.

La sera del 23 giugno 1859 le truppe francesi avevano superato il Chiese, mentre le truppe austro-ungariche si erano arrestate al Mincio.

È altresì noto che il teatro delle operazioni cade nell'anfiteatro morenico del Lago di Garda e più precisamente nella parte di esso a occidente del Mincio emissario del Lago. Essa è delimitata a nord dalla strada statale n. 11 (Padana superiore) e dalla ferrovia Lonato-Peschiera che corre press'a poco parallela alla Statale poco a sud di essa, - a est dal

corso del Mincio da Peschiera a Pozzolo, a ovest dall'allineamento Lonato-Castel Goffredo e a Sud dall'allineamento Castel Goffredo-Pozzolo.

2. Questa zona è formata da un complesso di alture foggiate ad archi concentrici, rotti in segmenti diversamente disposti, spesso intramezzati da elevazioni a forma d'altipiano o di poggi isolati.

Questi archi hanno la loro convessità volta all'esterno del lago, nel quale, grosso modo, cade il loro centro comune e sono più elevati a misura che si allontanano dal centro. Ne viene che mentre i crinali più esterni raggiungono un'altitudine media di 160 metri e alcuni superano anche i 200, quelli più interni non raggiungono in media che i 100 metri.

Sebbene il lento lavoro delle acque abbia in gran parte spianato i crinali prossimi al lago e aperto delle breccie in quelli più esterni, in modo che non è facile ricostruire l'andamento dei rilievi, si possono tuttavia indi-

viduare con sufficiente approssimazione cinque cerchie moreniche, che risalgono verso nord ad allacciarsi alle prealpi bresciane e veronesi.

La prima cerchia parte da Desenzano e per S. Pietro forma il vasto altipiano di S. Martino, mentre il crinale della quarta cerchia che ha origine a Lonato e sovrasta S. Polo, rasenta Castiglione delle Stiviere, raggiunge la massima altitudine di tutta la zona (m. 206) al Monte dei Cipressi sul quale sta la Rocca di Solferino. Ai piedi della Rocca si distende l'abitato di Solferino.

La parte a sud del complesso collinare, è completamente pianeggiante e mentre oggi è fiorente di vegetazione (per l'apporto di acqua d'irrigazione derivata dal Chiese e più a sud dal Garda) nel 1959 era una arida brughiera.

3. Il carattere geologico del terreno è quello proprio dei terreni morenici. Nelle parti più depresse si rinvengono alcune torbiere, che ricordano antichi laghi intermorenici.

La regione è povera di acque, tanto sotterranee che superficiali. Scarse perciò le sorgenti e limitate le portate dei pozzi.

I corsi d'acqua si riducono a pochi colatori che affluiscono al lago o al Mincio.

Quanto alla vegetazione, i crinali e i dossi della parte collinosa sono generalmente brulli, solo qua e là sono sormontati da brevi e radi gruppi di rovere e di cipressi: i versanti, volti a nord, sono più ripidi e si presentano nudi o con radi boschi di rovere e qualche cipresso; i versanti a sud, a declivio più dolce, sono coltivati a vigneti e ai loro piedi si raccolgono i cascinali e i villaggi.

Le brevi, piccole numerose vallette erano e sono coltivate a cereali.

4. La rete stradale nell'interno del campo di battaglia è abbastanza fitta e conserva le stesse caratteristiche del 1859.

Le strade, si sviluppano con un continuo succedersi di salite e di discese, a curve e a controcurve molte volte a piccolo raggio, perchè seguono, generalmente, la direzione dei rilievi e procedono sui dorsali o a mezza costa: sono pure in genere sassose, a fondo artificiale e per un mancato provvedimento genera-

le di un accurato e organico smaltimento delle acque piovane, si presentano di difficile transito tanto se bagnate quanto se asciutte.

Le strade migliori a fondo artificiale nel 1859 erano le seguenti:

a) Lonato-Desenzano-Rivoltella-Peschiera.

b) Desenzano-S. Pietro - il Comune che continua poi, mediocre carrareccia, sino a circa un Km. ad Ovest di Madonna della Scoperta dove si biforca: a destra conduce a Madonna della Scoperta e a sinistra per Rondotto a ponte dell'Irta, sul colatore Redone, da dove prosegue, ottima rotabile, sino a Pozzolengo e di qui sino a Peschiera;

c) Castiglione-Guidizzolo-Cerlungo-Goito;

d) Carpendolo-Medole-Guidizzolo;

Questo fascio stradale, con direzione generale da ovest a est è tagliato trasversalmente da nord e sud da una sola strada importante, la così detta strada Lugana che da Rivoltella per S. Martino conduce a Pozzolengo.

Oltre a queste comunicazioni principali ve ne sono parecchie altre minori, in genere campestri e carrareccie a fondo naturale: tra le principali di esse dirette da ovest a est sono da annoverarsi le seguenti:

e) Lonato-Castel Venzago-Madonna della Scoperta;

f) Castiglione-Barche di Solferino-Solferino, che proseguiva poi fino Valeggio;

g) Castiglione-le Grole - S. Cassiano - Cavriana;

Tagliano queste strade in direzione nord-sud le strade:

h) Rivoltella-S. Pietro-Castel Venzago a fondo artificiale;

i) Pozzolengo-Madonna della Scoperta-Solferino-S. Cassiano-Medole;

l) Pozzolengo-Ponti sul Mincio;

m) Pozzolengo-Monzambano;

n) Cavriana-Guidizzolo-Ceresara.

A tutte queste strade ordinarie è da aggiungere la strada ferrata Lonato-Peschiera (tronco della Milano-Venezia) che, in genere, nel teatro delle operazioni è in rilevato e costituiva un buon riparo alla vista e al tiro.

5. La sera del 23 giugno le truppe austro-ungariche di prima linea stavano sulla fronte

Pozzolengo-Solferino-Guidizzolo e la mattina del 24 dovevano muovere verso ovest dalle ore 8 alle ore 9 per occupare la linea Desenzano-Lonato-Castiglione delle Stiviere-Carpenedolo. Le truppe franco-sarde dislocate la sera del 23 sulla fronte Desenzano-Lonato-Castiglione-Carpenedolo dovevano mettersi in marcia prima dell'alba del 24 per recarsi ad occupare la linea Pozzolengo-Solferino-Guidizzolo.

Il giorno 24, appunto per la differenza delle ore fissate per la partenza degli eserciti contrapposti si combattè sulle posizioni occupate dagli imperiali.

I movimenti delle truppe avvennero lungo la rete stradale riepilogata al n. 4.

L'incontro avvenne quindi sopra una linea che tagliava la cerchia di alture descritte al n. 3.

I combattimenti che ne seguirono si svolsero perciò isolati sopra ognuna delle direzioni di marcia delle diverse colonne franco-sarde per raggrupparsi attorno a quattro centri: S. Martino, Madonna della Scoperta, Solferino e Medole-Guidizzolo. I combattimenti nelle prime due località formarono ciascuno episodi staccati, mentre nelle altre due ebbero più stretti rapporti reciproci.

La battaglia del 24 giugno si può considerare divisa in tre azioni distinte, che presero il nome da S. Martino, a Madonna della Scoperta e da Solferino.

6. A questi tre centri affluiscono tutti gli anni le delegazioni ufficiali per la commemorazione della ricorrenza annua: a questi tre centri affluirono le delegazioni e le comitive nel 1909 in occasione della ricorrenza cinquantenaria; a questi tre centri affluiranno numerosissime le delegazioni e le comitive e i singoli nella ricorrenza del 1° centenario.

Ma la rete stradale che raggiunge e collega questi tre centri è ancora nelle stesse condizioni di cent'anni fa.

I Comuni hanno sì eseguito alcune opere di sistemazione come la correzione di curve, o l'allargamento della sezione per quei tratti stradali sui quali oggi si concentra il traffico che avviene tra i loro centri abitati, impiegando cantieri di lavoro: essi hanno anche provveduto all'asfaltatura delle strade interne degli abitati.

Il programma dei Comuni era ed è di sistemare e asfaltare tutta la rete stradale. Ma attesa la lentezza con la quale operano i cantieri di lavoro, ponendo mente alle condizioni finanziarie nelle quali versano i comuni e tenendo conto della notevole entità della spesa, non è possibile che entro il 24 giugno 1959, il loro programma sia attuato.

7. D'altra parte la commemorazione del 1° centenario di S. Martino e Solferino è un avvenimento di risonanza internazionale.

Sembra pertanto che nella sistemazione dell'ambiente debba intervenire lo Stato e con questo presupposto si è compilato l'allegato disegno di legge col quale si autorizza una spesa di 500 milioni di lire per la sistemazione e l'asfaltatura di parte almeno della rete stradale dei colli storici di S. Martino e Solferino.

Si è detto di parte della rete, perchè, alcune delle strade, elencate al precedente n. 4, sono già state sistemate e asfaltate dallo Stato o dalle Provincie e dai Comuni (Vedi Cartina allegata) e il programma integrale dei Comuni si ritiene possa essere ridotto seguendo alcuni criteri.

Si escludono dal presente disegno di legge le strade esterne al poligono formato dalla strada statale n. 11 (Padana superiore) tra Desenzano e Peschiera — dalle strade provinciali veronesi e mantovane che seguono parallelamente in destra o sinistra il corso del Mincio fino a Goito — e dalle provinciali mantovana e bresciana da Goito a Desenzano per Castiglione delle Stiviere. Si escludono altresì le strade e i tronchi di strade già sistemati e asfaltati nell'interno di detto poligono.

Tra le strade interne al poligono si sono scelte quelle che convergono dal perimetro del poligono ai tre centri delle azioni del 24 giugno (vedi precedente n. 5) e di queste quelle che ricorrono più di frequente nella Documentazione dello svolgimento delle operazioni belliche pubblicata nel 1912 dall'Ufficio storico del Comando del Corpo di Stato Maggiore.

Si è altresì fatto in modo che i tronchi stradali prescelti permettessero la possibilità di istituire sensi unici di percorso, utili alla circolazione di automezzi in comitiva.

Da ultimo si è tenuto conto della importanza che agli effetti storici, ha la conserva-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zione del paesaggio e quindi della conseguente necessità di non modificare, nè l'andamento planimetrico, nè l'andamento altimetrico, nè la larghezza delle strade. Si è solo previsto di sistemare tutto quanto può garantire un sollecito smaltimento delle acque piovane fuori dalla sede stradale (sistemazione cunette e costruzione di qualche tombino) e la asfaltatura del piano stradale nella sua larghezza attuale.

Nella allegata tabella A e nell'estratto della carta al centomila dell'I.G.M. sono segnate con numero progressivo, le strade che fruiranno del presente provvedimento.

A maggior chiarimento della tabella A si fa presente che sono state sistemate ampliandone la sezione: la strada Lugana (Villa Arrighi fino al confine del Comune di Pozzolengo) la strada da Ponti sul Mincio per Pozzolengo fino al confine con questo Comune; la strada da Monzambano per Pozzolengo fino al confine con questo Comune; la strada da Guidizzolo a Cavriana e quella da Solferino a Castiglione delle Stiviere. Queste strade attendono ora l'asfaltatura, mentre il Comune di Pozzolengo dovrebbe ancora completare, sul tronco di esse, che cade nel proprio territorio, e sistemazione e asfaltatura.

8. È forse il caso di ricordare che il teatro delle operazioni cade nel territorio delle provincie di Brescia, Mantova e Verona e nei territori dei Comuni di Lonato, Desenzano, Sirmione e Pozzolengo per la provincia di Brescia, — dei comuni di Castiglione delle Stiviere, Solferino, Cavriana, Monzambano e Pon-

ti sul Mincio per la provincia di Mantova, del Comune di Peschiera per la provincia di Verona.

Lo sviluppo complessivo delle strade da sistemare è di 76 Km. Di essi:

in provincia di Brescia sono . .	Km. 44,6
in provincia di Mantova sono . .	» 24,5
in provincia di Verona sono . .	» 6,9

Totale . . . Km. 76,-

La spesa complessiva di 500 milioni di lire è ripartita come segue:

per la provincia di Brescia . .	L. 284 milioni
per la provincia di Mantova . .	» 138 milioni
per la provincia di Verona . .	» 78 milioni

Totale . . . L. 500 milioni

La spesa media totale per chilometro risulta quindi di lire 6.600.000.

* * *

L'articolo 1 autorizza la spesa di cinquecento milioni.

L'articolo 2 indica la quota della spesa totale da spendere in ciascuna delle tre provincie interessate.

L'articolo 3 provvede alla copertura della spesa.

L'articolo 4 autorizza il Ministro del tesoro ad emettere i decreti necessari alla attuazione della legge.

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 500.000.000 per la sistemazione e l'asfaltatura di parte della rete stradale nel teatro delle operazioni della battaglia di S. Martino e Solferino.

Art. 2.

La spesa di cui all'articolo 1 è così ripartita:

lire 284 milioni per la provincia di Brescia;

lire 138 milioni per la provincia di Mantova;

lire 78 milioni per la provincia di Verona.

Art. 3.

Alla copertura della spesa si farà fronte con uguale prelievo dal fondo di riserva del bilancio del Tesoro.

Art. 4.

Il Ministro del tesoro è autorizzato, con propri decreti, ad apportare le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge, al bilancio del Tesoro e al bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA A

Numero della strada	PERCORSO	Km.	Spesa in milioni di lire	Spesa in milioni di lire nella provincia di		
				BS	MN	VR
1	Rivoltella-località S. Zeno	1	3	3	—	—
2	Statale n. 11 (Villa Arrighi)-Stazione F.S.-Pozzolengo.	8	74	74	—	—
3	Statale n.11-C.na Ravizza-Cimitero di Pozzolengo.	6	22	20	—	2
4	Provinciale Peschiera-Ponti a Pozzolengo (bivio con la n. 5)	8	95	17	—	78
5	Pozzolengo-Ponti sul Mincio	3,8	30	15	15	—
6	Pozzolengo-Monzambano	6	35	20	15	—
7	Pozzolengo-Solferino.	5,7	67	27	40	—
8	Guidizzolo-Cavriana	4	25	—	25	—
9	Cavriana-S. Cassiano.	2	6	—	6	—
10	Pozzo Catena-bivio con la n. 11 (q.118)	1	4	—	4	—
11	Solferino-Castiglione delle Stiviere per F.ne Grole.	6,5	28	—	28	—
12	Solferino-Staffalo alla n. 13.	3	10	5	5	—
13	Prov. Desenzano-Castiglione delle Stiviere (q.128) per Castel Venzago alla strada n. 7.	10	50	50	—	—
14	Castel Venzago-S. Pietro	2	6	6	—	—
15	S. Pietro-S. Gerolamo-strada n. 2.	6	33	33	—	—
16	Stazione F.S. di S. Martino della Battaglia, per q.110 Colombara-strada n. 15	3	12	12	—	—
	Totali	76	500	282	138	80

