

gruppo fermodellistico



COMOinTRENO

vi invita a partecipare alla conferenza

in collaborazione e
con il patrocinio di



COMUNE DI
San Fermo della Battaglia



FERROVIE, TRA GUERRE E RICOSTRUZIONI



Venerdì 23 Maggio 2025 - ore 20.45

San Fermo della Battaglia (Co) - località Cavallasca

Via Henry Dunant, 22020 - salone di **Villa Imbonati**

Prof. S. Bordonaro - Cavallasca (CO), Villa Imbonati, 23 maggio 2025

Il titolo del mio intervento farebbe pensare ad un avvenimento del tutto casuale, per non dire eccezionale.

In realtà la ferrovia e la guerra, il treno nel rapporto con le operazioni militari, costituiscono un binomio a mio parere inscindibile già dal momento in cui binari e treni cominceranno a distendersi sui continenti. Per comprendere questa mia affermazione occorre fare un piccolo balzo indietro nel tempo recuperando innanzi

La fuga degli austriaci dalla Ca' Merlata verso Monza, il primo impiego bellico delle ferrovie in Italia.

tutto quell'eccellente trattato "Della guerra" di Karl Von Clausewitz pubblicato postumo (dalla moglie) nel 1832, un anno dopo la sua morte.

Due aspetti vengono utili per dare supporto a questa mia riflessione: il primo è l'aspetto del vettovagliamento. Nel quinto libro – paragrafo XIV, lo stratega sottolinea che *"le guerre recenti, e cioè dalla pace di Westfalia in poi, per effetto delle tendenze dei Governi, hanno assunto un carattere più regolare, più continuativo. Lo scopo bellico predomina dappertutto e sempre; ed anche nei riguardi del vettovagliamento richiede provvedimenti atti costantemente a soddisfarli. Il vettovagliamento dell'esercito può avere una forte influenza sulla direzione e sulla forma delle operazioni militari sulla scelta dei teatri di guerra e delle linee di comunicazione"*. Continua lo stratega: *"dei problemi di vettovagliamento ne soffrono più gli eserciti che attaccano perché sono costretti a lasciarsi dietro tutto quel che serve mentre chi si difende è ancora prossimo alle sue scorte"*. Clausewitz conclude questa lunga trattazione sostenendo che i sistemi di rifornimento degli eserciti moderni non possono più affidarsi alle tradizionali tradotte: troppo lente, troppo vincolate alle necessità degli animali che trainano i carri che devono essere riforniti con volumi di cibo che richiedono essi stessi un impegno non indifferente e... *"si sa che gli animali deperiscono più rapidamente degli uomini"*. Possiamo esser sicuri che guardava con grande interesse alla nascente ferrovia che prometteva trasporto più voluminoso, liberato dai vincoli e dalle necessità della trazione animale.

Che la ferrovia ed il treno potessero svolgere un ruolo importante nelle azioni armate lo avevano assimilato molto bene i comandanti di quegli eserciti che, nell'Ottocento, furono mobilitati per dare grandezza politica e militare alle potenze economiche del tempo, Inglesi e Francesi in testa. Non andiamo troppo lontano...Nella prima metà del

La fuga degli austriaci dalla Ca' Merlata verso Monza, il primo impiego bellico delle ferrovie in Italia.

XIX secolo Ferdinando di Borbone aveva al suo servizio molti militari di origine francese ed inglese, oltre che svolgere ruoli prettamente militari, dirigevano quegli opifici industriali che caratterizzarono il Golfo partenopeo in diversi settori, dalla metallurgia alla tessitura. In quel contesto nasceva negli anni Trenta l'opificio ferroviario di Pietrarsa: sin dalla sua costruzione esso fu gestito da militari. Il re Borbone ammetteva, senza alcuna riserva, che *"affidato ai militari l'opificio doveva produrre armamenti e contribuire a rendere autonomo il regno nella costruzione e riparazione dei macchinari frutto della Rivoluzione industriale"*, tra essi il treno, in tutto ciò che fosse utile al suo funzionamento. L'originaria officina meccanica e pirotecnica era sorta a Torre

Annunziata nel 1830 sotto la guida di William Robinson, ufficiale inglese al servizio della Marina borbonica. Nel 1837 Robinson morì per peste colerica ed il controllo passò al tenente Luigi Corsi che conservò per anni quel ruolo, fino all'arrivo dei nuovi governanti. L'importanza dell'opificio fu determinata anche negli illustri personaggi che lo visitarono: lo zar Nicola di Russia e Papa Pio IX. Nello stabilimento, che nel frattempo si era insediato nel luogo attuale, furono impiegate fino a 2000 maestranze, tutte assoggettate alle regole militari; molti autori sottolineano che vi regnava una disciplina ferrea.

Ma veniamo all'altra questione, quella più pertinente alla parte a me riservata, e cioè: l'utilizzo militare della ferrovia nel territorio comasco.

A pagina 30 del libro "Binari per Como", edito dalla Tecnografica di Romano Sassi nell'ormai lontano 2012, di cui auspichiamo da tempo una ristampa, riportiamo una missiva del maggio 1848 di Luigi Dottasio, patriotta comasco molto attivo e conosciuto, che scrive a Bellani (nel clima insurrezionale che vive la Lombardia in quel

La fuga degli austriaci dalla Ca' Merlata verso Monza, il primo impiego bellico delle ferrovie in Italia.

tempo, in particolare Como e Milano) Presidente del Comitato di Monza affinché “appronti un convoglio che da Monza conduca il militare Dolzino, comandante della Guardia civica di Chiavenna, a Milano”.

Nella stessa pagina, in fondo, riportiamo una notizia riferita da don Vincenzo Monti nella descrizione minuziosa della Battaglia di San Fermo. Il Monti, in sintesi estrema, riferisce della rapida fuga degli austriaci verso Milano. Una ritirata molto frettolosa che viene attuata utilizzando il treno con partenza dalla stazione della “Casa Merlata”.

La stazione sorgeva nella attuale Via Scalabrini (Como) che costituiva allora il sedime della ferrovia che si allungava verso Cucciago, passando per il casello della Guzza. Vorrei cogliere questa occasione per sottolineare che, visto che questi edifici sono tutt’ora in piedi, sebbene adibiti ad altri usi, sarebbe significativo che almeno un cartello storico-turistico ne illustrasse gli antichi fasti!

Alla stazione della Casa Merlata convergono le milizie presenti negli insediamenti di Como e quelle reduci della battaglia di San Fermo: per tutti l’ordine è di abbandonare Como, ritenuta una piazza non più difendibile. Una ritirata frettolosa, troppo frettolosa!

Non me ne vogliate: ancora una volta devo tornare a Clausewitz che dedica un capitolo specifico (il XIII del libro quarto) al tema della ritirata dopo una battaglia perduta. Per descrivere il comportamento di un esercito in ritirata lo stratega usa un’espressione di una sintesi a dir poco strepitosa: “la ritirata del leone ferito”! Un fiero combattente che non volge completamente le spalle al nemico, ma lo tiene con lo sguardo e se ne allontana, salvo a tratti tornare sui suoi passi per ruggire e tentare

La fuga degli austriaci dalla Ca' Merlata verso Monza, il primo impiego bellico delle ferrovie in Italia.

con gli artigli di colpire ancora, consapevole delle forze che vengono sempre più a mancare. Con la mia considerazione su quegli eventi mi avvio alle conclusioni: la lezione di Clausewitz era forte e precisa, ma gli austriaci non erano più in grado di applicarla!

Gli austriaci in fuga da Como e da San Fermo sono consapevoli del declino della loro presenza in Lombardia. I comandanti hanno ben chiaro che sia ormai prossima la fine del dominio in questa regione. Nei loro ordini non fanno alcuno sforzo per nascondere la vera natura delle circostanze storiche e la reazione dei soldati è di panico e sconforto. Il fattore morale delle truppe è allo sfacelo. Il leone ferito è agonizzante: la fuga è l'unico modo per tentare di salvare il salvabile. I Garibaldini, nel frattempo insediatisi a Como, lo hanno capito e non inseguono: risparmiano le forze! Il processo di riunificazione del Bel Paese richiede ancora tanto impegno.

Grazie a tutti.