

Recensioni

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **24 (1952)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

RECENSIONI: *Rivista Militare - Roma*

Lo sbarco anglo-americano in Sicilia — Gen. des. d'armata P. Maravigna.

L'articolo (nel fascicolo di gennaio) ci sembra degno d'essere largamente riassunto per le molteplici considerazioni di carattere strategico, tattico e psicologico che l'A. — conosciuto scrittore di cose militari — espone nel corso della descrizione dello sbarco.

Dopo la conclusione della guerra in Africa Settentrionale, non poteva esserci dubbio di sorta che gli Alleati non procedessero alla conquista dell'Italia. L'illusione che l'invasione dell'Europa dovesse farsi attraverso la Balcania non reggeva davanti alla più elementare analisi delle condizioni strategiche favorevolissime che l'obiettivo italiano presentava in confronto di qualsiasi altro obiettivo mediterraneo, soprattutto per la vicinanza all'Europa della grande base aero-navale di Malta.

Le notizie che gli Alleati possedevano sulla entità delle forze che difendevano la Sicilia e soprattutto sul loro armamento antiquato e sull'insufficienza dell'organizzazione difensiva dell'isola rafforzavano le considerazioni strategiche generali.

L'A., ricordando l'affermazione di Wolfango Goethe, ammiratore dell'ambiente Siculo: « Senza la Sicilia l'Italia è nulla », la trasporta nel campo militare trasformandola: « perdita la Sicilia, la difesa dell'Italia è aleatoria, anzi impossibile », perchè nella strategia d'oggi-giorno l'elemento aereo è prevalente. La Sicilia, invero, costituisce una porta-aerei offensiva senza pari verso l'Italia; come l'Italia tutta una insostituibile porta-aerei per la difesa mediterranea dell'Europa.

L'invasione della Sicilia, chiamata operazione Husky, doveva svolgersi in due fasi: una esclusivamente aero-navale con la conquista dei porti di Catania, Augusta e Siracusa con gli aerodromi di Comiso e Gela, e l'altra aero-terrestre per creare una grande testa di sbarco, conquistare poi sollecitamente la regione Etnea e Messina a fine di sbarrare l'arrivo di rinforzi. Fu effettuata dal 15. gruppo d'esercito del gen. Eisenhower, costituito dall'8a. armata di Montgomery e della 7a. di Patton, appoggiato da una massa di circa 4000 aerei e da una flotta di 2500 unità.

Il piano di sbarco prevedeva un'azione preparatoria aero-navale della durata di un mese, azione che riuscì disastrosa dal punto di vista morale, poichè ridusse del 75% il minimo giornaliero dei rifornimenti di viveri necessari alle popolazioni ed alle truppe, e lo annullò nell'ultima settimana che precedette lo sbarco. Si venne di conseguenza determinandosi nell'ambiente siciliano un patèma deprimente che doveva riflettersi anche sugli elementi dell'isola inquadrati nelle unità, per cui si manifestarono tra questi elementi deplorevoli atti di autosmobilitazione.

Il Comando supremo italiano prevedeva, sin dal maggio, un grande sbarco sul continente europeo, quando la massa dell'esercito tedesco fosse impegnata a fondo in Russia. Esso però escludeva che gli Alleati sbarcassero in Sicilia e lo ritenevano probabile o nella penisola balcanica o in Provenza. In seguito all'azione aerea, non ebbe più dubbi che lo sbarco si sarebbe effettuato in Sicilia, considerava però la parte occidentale dell'isola la più minacciata.

Le forze armate che dovevano difendere l'isola erano costituite dal 12. e dal 16. C. d'A. con, in tutto, 3 divisioni normali e da diversi distaccamenti tedeschi. Nessuna efficienza operativa possedeva l'elemento costiero, sebbene numeroso ma mal armato, costituito da 6 divisioni e due brigate dislocate a cordone lungo i 1400 Km. di coste, cioè 36 uomini per Km. e una batteria su 12 Km. In complesso le forze della difesa ammontavano a 130000 uomini dei quali 30000 tedeschi, e altrettanti nei reparti costieri.

Le divisioni non disponevano di carri armati moderni, l'artiglieria era ippotrainata e scarsi erano i mezzi motorizzati. Gli apprestamenti difensivi costieri erano in gran parte disarmati, tratti di reticolato con grandi intervalli e brevi fossi anticarro. Le piazze forti marittime mancavano di fronte terrestre completo e armato; le batterie costiere con gittate e potenza insufficienti. La differenza quantitativa e qualitativa delle forze opposte era enorme. La divisione italiana contava 9000 uomini, quella americana 17000; quelle possedevano 48 pezzi, queste 100, in più 100 carri armati e 1000 automezzi. Ai 350 pezzi anticarro degli americani, gli italiani non potevano opporre che 36. Di fronte ai 4000 velivoli americani, le forze aeree dell'Asse erano insignificanti.

Il Comando dell'armata passò, in 4 mesi, per le mani di tre comandanti, se pur tutti di indiscusso valore. Fra essi, il gen. Roatta, il quale giudicava che le truppe di manovra a disposizione non erano atte alla lotta contro unità corazzate. Il concetto d'impiego delle truppe di difesa era: resistenza ad oltranza in posto delle truppe costiere ed impiego a massa delle divisioni arretrate.

Le operazioni, che non possono essere riassunte nei particolari, portarono ad una crisi alla sinistra dell'armata Patton ove, ordini preparatori di reimbarco, venivano emanati in seguito ad una quasi riuscita puntata della divisione « Livorno » coadiuvata da reparti della H. Goering su Gela. Quelle sul settore siracusano non contrastarono sensibilmente lo sbarco alleato. Batterie costiere e contraerei si autodistruggevano all'insaputa dei capi e si può dire che la Piazza Marittima di Augusta-Siracusa, oramai disarmata, veniva occupata senza resistenza.

L'A. conclude con rilievi e deduzioni interessanti: le forze della difesa non erano riunite, l'armata non era in grado di manovrare perchè occorreva prima procedere alla formazione della massa di manovra con unità non motorizzate. L'idea direttrice posta a base della difesa si lascia riassumere nella formola: guardar tutto, coprire tutto, contrastare ovunque lo sbarco, è giudicata dall'A., idea eminentemente passiva e in contrasto con l'essenza dell'arte della guerra che è arte del rischio. Lo sbarco in Sicilia conferma inoltre il principio che il dominio aereo è condizione indispensabile tanto per l'offensore che per il difensore; esso ha avuto carattere unitario nel tempo e nello spazio, fu sostenuto da speciali mezzi di sbarco e dall'utilizzazione dei grandi porti conquistati.

L'elemento costiero di difesa — a meno che sia potentemente installato in opere fortificate preparate da lunga mano — è, oggi, più un elemento d'osservazione che di difesa. Meglio che sulla costa, si arresterà il nemico su linee arretrate e lo si ributterà con forze mobili riunite e impiegate a massa. Una riserva per la difesa che non sia motorizzata e che non abbia una forte aliquota di blindati, non è da considerarsi, oggi, una riserva: è semplicemente truppa impotente ad agire tempestivamente e quindi incapace a partecipare all'urto.

Considerazioni tutte che valgono non soltanto in situazioni speciali di sbarco marittimo, e quindi degne di essere meditate.

Attacco di una divisione di fanteria articolata in raggruppamenti tattici. Ten. Col. di fant. L. Forlenza.

L'A. considera un caso concreto sulla carta che non si può riassumere, ma che dà, in tutti i particolari, la composizione della Divisione italiana, ed espone i concetti che devono presiedere alla formazione di raggruppamenti tattici in fase d'attacco.

Il nuovo sistema di trasporti e le esigenze della guerra. Gen. br. P. Steiner.

L'A. considera la potenzialità dei mezzi marittimi, ferroviari, automobilistici e aerei in confronto con le necessità normali e quelle risultanti dalla guerra. Ritiene sufficienti i trasporti marittimi anche in tempo di guerra tanto per la popolazione come per un esercito di 2 milioni di combattenti. Riporta una cifra interessante, tolta da manuali americani, che fissa il fabbisogno giornaliero del combattente in Kg. 30.

Descrive poi la potenzialità della rete ferroviaria che considera idonea a smaltire il deflusso dai porti e ricorda che la linea del Brennero — che è linea ben lontana dall'essere perfetta — sopportò tutto il traffico proveniente dalla Germania.

Trova la rete stradale, nel suo complesso, inadeguata però sufficiente nell'Italia settentrionale ma bisognosa di miglioramenti; propugna larghezze di m. 7,20 e pavimentazioni moderne. Modesto il rendimento della navigazione interna, cui manca la spina dorsale cioè il collegamento Venezia-lago Maggiore e con Torino e Genova. L'apporto dei trasporti aerei è considerato molto modesto.

In caso di guerra si dovrebbe provvedere alla sostituzione dei trasporti ferroviari con trasporti stradali per il deflusso dai porti. Da quello di Genova possono defluire 1600 vagoni al giorno; volendo sostituirli con autocarri si dovrebbe impiegarne il doppio. La questione della possibilità di far fronte con autocarri ad un'interruzione del traffico ferroviario è vagliata dall'A. il quale considera all'uopo necessario il raddoppiamento della potenzialità dei trasporti su strada, la realizzazione del quale è influenzata dal traffico generale il quale, a sua volta, non può essere creato artificialmente, ma è conseguenza del grado di benessere generale, dell'estensione e la natura delle industrie, dall'ubicazione delle materie prime e dai mercati.

L'A. conclude il suo interessante studio affermando che, se l'offesa aerea si abbattesse sul suo paese, le ferrovie sarebbero le prime a soffrirne, e che le somme che vanno ora a colmare il deficit delle ferrovie potrebbero, in parte almeno, andare a favore di altri mezzi di trasporto. Di questi, quelli marittimi e aerei hanno bisogno di aiuto, quelli stradali devono essere sostituiti e migliorati perchè, in caso di guerra, saranno quelli che non mancheranno mai e che consentiranno sia pure attraverso a ripieghi, ai nostri mezzi di circolare anche nelle circostanze più difficili.

Strategia, arte del possibile. Col. G. la Rosa.

Secondo l'A. la geografia e l'economia sono le insuperabili premesse di qualunque azione strategica, e gli esponenti del potenziale bellico. Economia e geografia sono sinonimi di scorte, di rifornimenti, di traffici, di scambi o di acquisizioni e quindi si traducono in materie prime, lavorazioni, trasformazioni, allestimenti e affluenze nei luoghi di consumo. Da qui la ricerca di grandi coalizioni atte a fornire sempre più grandi risorse, giacchè l'imponenza delle forze è fondata sulla possibilità di armarle, equipaggiarle, addestrarle e mantenerle.

In quest'ordine di idee, la pace rappresenta il risparmio della ricchezza per la preparazione della guerra, le forze armate acquistano il valore di una polizza di assicurazione della vita delle rispettive nazioni, e la guerra appare il campo di distruzione delle ricchezze accumulate.

La strategia — dice l'A. — non si deve intendere come semplice piano di condotta generale della guerra, ma l'integrale visione politica e storica dei mezzi e dei fini compatibili con l'esistenza di un determinato paese; ne risulta che con l'autarchia non si fanno guerre. giacchè anche i paesi più ricchi e più estesi, non sono mai autosufficienti. La preparazione di un paese alla guerra è problema eminentemente economico, la condotta delle operazioni è problema eminentemente tecnico, e la direzione della guerra è sintesi di problemi politici, economici e tecnici.

L'A. conclude affermando che l'economia e la geografia, sotto forma di sfruttamento delle risorse naturali e di attività produttive fondamentali, evolvono verso quella parte della strategia che si occupa dei mezzi per condurre tutta la guerra. Il problema della guerra si profila come prodotto di due fattori: la tattica, arte dell'impiego delle forze; la logistica, scienza che ne predispone i mezzi.

L'ordinamento tattico dell'artiglieria di campagna. Capt. art. F. M. Bortolani.

L'A. rompe una lancia a favore dell'impiego a massa dell'artiglieria divisionale, impiego del resto sanzionato dalle norme ufficiali. Vede tutta l'artiglieria vincolata dal comandante d'artiglieria divisionale, anche quei gruppi i cui ufficiali osservatori sono in collegamento con i comandanti di Cp. e di Bat. del fronte. Il decentramento d'artiglieria deve restare un'eccezione.

Mi.

Colletta annuale 1952 ***„ Per la vecchiaia „***

Aiutateci nella nostra opera con generosità!
Conto Chèques postale XIa 93 - Lugano