

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Band: 42 (1970)
Heft: 4

Artikel: Il sostegno logistico del battaglione fucilieri montagna
Autor: Bignasca, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-246093>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Il sostegno logistico del battaglione fucilieri montagna

Magg BIGNASCA A. cdt fuc mont 95

Caratteristiche del combattimento in montagna

Le truppe impiegate in ambiente alpino sono articolate generalmente in gruppi di combattimento che agiscono in compartimenti di terreno differenti; essi presentano caratteristiche sensibilmente distinte e sono completamente isolati l'uno dall'altro.

Si lotta innanzitutto per il possesso dei passaggi d'importanza vitale (passi e assi di collegamento trasversali come pure per gli assi di comunicazione indispensabili per il sostegno logistico).

L'ambiente alpino, per la sua natura intrinseca, richiede notevole dispendio di tempo sia per l'esecuzione di azioni tattiche come pure tecniche e logistiche.

Le vie di comunicazione sono generalmente limitate per numero e capacità e assai sovente troviamo un solo asse per settore.

La manutenzione delle strade richiede tempo e personale specializzato dotato di mat tecn di costruzione, i cui effettivi sono notevoli. A loro volta i mezzi tecnici necessari alla manutenzione delle vie di comunicazione e dei manufatti, trovano impiego limitato e rendimento insufficiente a causa della particolare configurazione del terreno, delle distanze e di tutte quelle influenze tipiche dell'ambiente alpino.

Le mutevoli condizioni atmosferiche, ad esempio, hanno influenza decisiva sullo stato della rete stradale.

Di regola la quantità di beni di sostegno necessaria alla truppa impiegata in ambiente alpino o montano, è superiore a quella necessaria a truppe impiegate sull'altopiano, anche a causa del fatto che le risorse locali in ambiente alpino sono praticamente inesistenti. Ne risulta che la truppa è costretta a ricorrere esclusivamente alle installazioni delle grandi unità o dell'esercito (settore di sostegno della divisione, magazzini, depositi o officine dell'esercito; ciò per la totalità dei beni di consumo normali, come sussistenza, foraggi e carburanti, oggetti d'equipaggiamento e materiale di riparazione. Il conguaglio fra i differenti settori d'impiego è sovente impossibile sin dall'inizio dei combattimenti ed è quindi indispensabile creare depositi * fino ai livelli inferiori

* Le definizioni, base, deposito, risorse ecc. si riferiscono al regolamento 52.32 (DST) «Direttive per il sostegno logistico delle truppe» appendice IV. Il significato linguistico corrente non corrisponde sempre a quello del regolamento tipicamente tecnico.

(capisaldi di sezione) allo scopo di assicurare l'autonomia logistica dei reparti per la durata di più giorni di combattimento anche nel caso in cui il rifornimento ordinario (rifornimento giornaliero) dovesse subire interruzioni.

Le particolarità dei trasporti in montagna

Sostegno, ossia rifornimento ordinario e straordinario, sgomberi ordinari e straordinari e così via, è sinonimo di trasporto.

Ne risulta chiaramente che gli ufficiali dello stato maggiore di battaglione ed il comandante della compagnia di stato maggiore di battaglione con i suoi ufficiali specialisti (ufficiale auto, ufficiale treno, quartiermastro, uff riparazione) costituiscono un solo gruppo di lavoro e di coordinazione inscindibile.

L'amalgamento e l'affiatamento di questo aggruppamento è compito importante e primordiale del comandante di battaglione.

Per principio, semplificando le definizioni dei compiti che si compongono, possiamo affermare:

— ogni strada, mulattiera o sentiero devono essere minuziosamente riconosciute.

E' necessario, anzi indispensabile marcare gli itinerari con segni sulle rocce o ai lati delle vie, usando bandieruole, cartelli indicatori o altro.

I passaggi difficili o pericolosi devono essere migliorati o muniti di congegni di sicurezza come corde fisse, muriccioli, sostegni improvvisati.

— La circolazione deve essere pianificata e regolata in modo da evitare il flusso irregolare.

Le misure principali da prendere sono: le formazioni sufficientemente diluite e lo scaglionamento dei tempi di partenza e di passaggio ai punti fissi.

Fatta eccezione per le poche strade di grande capacità, le vie di comunicazione possono o devono essere usate in senso unico.

Bisognerà evitare l'incrocio sui passi alpini per sottrarsi all'osservazione aerea e terrestre avversaria e per eliminare il pericolo di ingorghi e ammassamenti.



Trasporto di materiale tecnico

Gli incroci del traffico motorizzato delle colonne ippomobili o appiedate devono essere effettuate solo in zone relativamente vaste dove sia possibile deviare oppure occupare settori di attesa al coperto.

- I bivacchi, le piazze di distribuzione, di trasbordo e di scarico devono essere previste solo laddove il terreno offre coperti sufficienti contro l'osservazione aerea.
- Durante i trasporti per il sostegno logistico le misure di sicurezza, simili a quelle per gli spostamenti tattici, sono di rigore. E' pure indispensabile assicurare i collegamenti fra le truppe da rifornire e le formazioni del sostegno logistico.

La concezione e l'organizzazione del sostegno logistico

1. *I principi base*

Se gli ufficiali preposti al sostegno vogliono svolgere il compito a loro assegnato con rapidità e massimo rendimento è indispensabile che essi siano costantemente al corrente sulla situazione tattica per quanto concerne attività dell'avversario e dei propri reparti da rifornire e che ne tengano conto in ogni circostanza.

La concezione generale del sostegno deve essere caratterizzata dall'impiego razionale dei mezzi disponibili, la rapidità nell'esecuzione e la capacità d'adattamento, ad ogni nuova ed improvvisa situazione, degli ufficiali responsabili.

Fintanto che le condizioni atmosferiche permettono all'avversario d'impiegare i suoi mezzi aerei, ogni spostamento di reparti di sostegno è possibile solo durante la notte.

Movimenti diurni entrano in considerazione solo in caso di pioggia, nebbia o caduta di neve, oppure in casi eccezionali di emergenza dove però sarà possibile muovere solo veicoli, cavalli o gruppi di portatori isolati.

2. L'impiego di mezzi di trasporto aerei va assumendo importanza sempre più determinante anche se nel nostro paese le cattive condizioni atmosferiche che impediscono il volo in ambiente alpino si prolungano, in media, durante circa 180 giorni all'anno.

Il numero limitato di elicotteri e di velivoli leggeri di trasporto, in dotazione alle grandi unità, non permette di contare su trasporti aerei, per il sostegno in favore dei reparti inferiori, in misura ampia e incondizionata.

Questi trasporti rapidi e particolarmente efficienti saranno occasionali e temporanei, disponibili entro spazi di tempo non sempre determinabili in anticipo.

Ne risulta che il calcolo dei trasporti, per il sostegno logistico, deve essere effettuato sulla base dei mezzi terrestri in dotazione, senza mai escludere l'ulteriore e possibile attribuzione di mezzi di trasporto aereo.

In montagna sarà sovente necessario fare uno strappo alla regola, per quanto concerne il sistema regolamentare del rifornimento,



Trasporto di materiale tecnico

quello che il nostro regolamento chiama «dell'andare a prendere». Distanze, difficoltà tecniche e tempi di marcia, nonché effettivi di piccoli reparti impiegati in punti difficili, imporranno di «portare» sul luogo d'impiego i beni di consumo.

Regole generali per l'impiego dei mezzi disponibili

E' necessario usare con la massima razionalità tutte le teleferiche, funicolari e seggiovie esistenti nei settori d'impiego le quali, in molte regioni del nostro Paese, costituiscono una rete non trascurabile.

La richiesta per la costruzione di teleferiche militari deve essere fatta solo dopo aver determinato con sufficiente precisione i termini possibili della loro messa in funzione.

I mezzi motorizzati, organicamente attribuiti al battaglione, devono essere, per principio, usati il più lontano possibile, quelli ippomobili e appiedati (portatori) solo su itinerari che per distanza e difficoltà del terreno permettano di realizzare il viaggio di andata e ritorno in una sola notte (in casi di emergenza in un solo giorno).

Il calcolo dei tempi di trasporto devono comprendere un margine sufficiente che assicuri una certa compensazione nel caso che si verificassero perturbazioni del traffico.

Nei settori d'impiego delle truppe da sostenere deve sempre esserci un determinato numero di mezzi di trasporto, affinché, in caso di interruzione delle vie di comunicazione, sia possibile effettuare la spola dalle due parti separate dall'ostacolo.

I trasbordi devono essere limitati al minimo ed ai casi particolari di carattere tecnico, per esempio l'impraticabilità di un tratto di strada, la mancanza di veicoli a motore o di carburante, oppure di corrente elettrica per teleferiche civili.

Sovente si presenterà la necessità di costituire «depositi» o riserve intermedie lungo gli assi di sostegno allo scopo di assicurare, almeno temporaneamente, il rifornimento delle truppe in caso di interruzioni.

Questi depositi sono misti e comprendono generalmente beni di consumo di ogni categoria: munizione, materiale, sussistenza, ecc.

La pianificazione del sostegno

La pianificazione del sostegno logistico per una determinata azione tattica, implica lo studio preciso di tutte le possibilità che ne facilitino e assicurino lo svolgimento.

Si concluderà infine con la redazione dei quattro documenti seguenti:

- *La tabella delle necessità* concernente tutti i beni di consumo ed in modo particolare:
- genere e quantità unitaria dei beni indispensabili e che verranno forniti con il rifornimento ordinario (giornaliero),
- peso, volume e imballaggio delle merci da fornire,
- imballaggi supplementari o speciali indispensabili per i trasbordi (veicoli-animati da soma)



Stazione SE-222 someggiata

- luogo, data e ora della consegna alle formazioni consumatrici.
- *Tabella delle disponibilità* (ossia quanto si possiede realmente all'istante) con le indicazioni particolari seguenti:
- stato momentaneo delle «dotazioni regolamentari» in possesso alla truppa,
- inventario dei depositi * disponibili (decentralizzati, oppure accentrati a battaglione) e annotazione degli ipotetici fattori che potrebbero impedire il loro impiego,
- le possibilità di ulteriore rifornimento, sia attingendo alle basi degli scaglioni superiori, sia ricorrendo alle risorse locali (acquisto o requisizione).

-
- *Tabella dei mezzi di trasporto* disponibili o da procurarsi:
 - scaglioni di trasporto organicamente attribuiti, sezione auto e sezioni treno,
 - effettivi prelevabili dalle compagnie per la costituzione di distaccamenti portatori, senza escludere la possibilità di ricorrere a distaccamenti di portatori civili allo scopo di mantenere gli effettivi necessari al combattimento,
 - mezzi civili ancora efficienti, come ferrovie, teleferiche, seggiovie oppure mezzi di trasporto suscettibili di requisizione come trattori agricoli, carri, slitte,
 - teleferiche militari messe a disposizione dai comandi superiori.
 - *Tabella della rete di comunicazione* (con carta e grafico)

Questa tabella deve essere allestita con la massima precisione e scrupolosità sulla base dei risultati delle ricognizioni e delle informazioni ottenute presso gli organi del servizio territoriale.

E' indispensabile che questa tabella venga aggiornata periodicamente e che comprenda le indicazioni seguenti:

- praticabilità di ogni asse stradale, considerati tutti i mezzi di trasporto disponibili,
- zone dei coperti contro l'osservazione aerea avversaria,
- tratte d'incrocio, settori di deviazione, piazze di sosta, di bivacco e di trasbordo, stazionamenti intermedi e possibilità di rifornimento d'acqua potabile,
- passaggi difficili lungo gli itinerari,
- misure di miglioramento per facilitare il transito sui passaggi difficili,
- possibilità di manutenzione, menzionando l'inventario del personale, del materiale e del tempo di esecuzione necessari.

Solo dopo aver redatto i quattro documenti sopraelencati, gli ufficiali responsabili per il sostegno logistico (comandante della compagnia di stato maggiore, quartiermastro, ufficiale auto, ufficiale treno, ufficiale di riparazione) saranno in grado di analizzare la situazione e orientare il comandante di battaglione.

Si tratta infine di stabilire quali siano le soluzioni più idonee per svolgere il compito di sostegno e sottomettere al comandante proposte va-

levoli, le quali determineranno la sua decisione, in parte, anche in campo tattico.

L'istruzione nei corsi di ripetizione

Negli anni scorsi si è data grande importanza all'istruzione alpina dei nostri reparti da montagna.

Si è migliorato molto, non sempre però si è fatto il necessario per organizzare il sostegno logistico nell'ambito del battaglione, così come lo si farebbe in caso effettivo. E' evidente che nei servizi d'istruzione non sia possibile eseguire alla lettera quanto è regola per il tempo di guerra e ciò a causa delle condizioni reali assai diverse.

A mio avviso è indispensabile che si accentui sempre più un'organizzazione coordinata nell'ambito del battaglione e ci si allontani, per quanto possibile, dal sistema dell'autonomia delle compagnie.

Credo che le direttive amministrative abbiano contribuito a creare una mentalità tutta particolare della «compagnia indipendente». D'altro canto, se interpretiamo correttamente le direttive vigenti, esse non sono in contraddizione con la dottrina del sostegno logistico.

Il sistema di rifornimento (sostegno) non dipende dal sistema in uso per la contabilità per cui possiamo esercitare nel modo più realistico come descritto sopra.