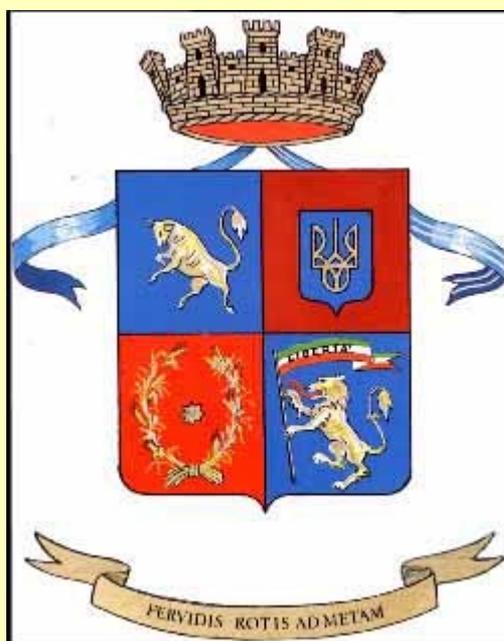




IL GENIO FERROVIERI:

UN REGGIMENTO POCO CONOSCIUTO

di Piero Pastoretto



Il giorno del giuramento di mio figlio a Castel Maggiore ho avuto la fortuna di conoscere un Ufficiale - persona di straordinaria gentilezza - al quale, da poco informato qual ero, ho posto alcune domande sulle origini e la storia del reparto in cui presta servizio. Devo alla sua cortesia e generosità, in quanto mi ha donato un volume che ne tratta le vicende, se oggi sono un po' meno disinformato di prima e se sono in grado di accrescere, tra i Soci della SCSM e quanti mi leggeranno, la fama di un Reggimento sul quale, ingiustamente, il pubblico italiano sa ben poco. A questo Ufficiale del Genio va tutta la mia gratitudine ed amicizia, con il solo rammarico di aver dovuto sintetizzare più di quanto avrei desiderato la copiosa quantità di notizie apprese.

L'AURORA

Non vi è dubbio che l'invenzione che ha maggiormente influenzato il secolo XIX è stata quella del treno. Da quando Stephenson percorse nel 1825 la linea Stockton-Darlington alla guida della sua locomotiva, saettando alla velocità di 25 chilometri all'ora, la ferrovia non solo ha accorciato i tempi, avvicinato i luoghi e reso più sicuri, comodi ed economici i viaggi, ma ha anche dato lavoro a milioni di uomini, ha stimolato lo straordinario sviluppo dell'ingegneria e della tecnologia, ha persino modificato profondamente e indelebilmente i luoghi.

Sta nella forza ineluttabile delle cose che, sebbene i treni fossero stati pensati e costruiti per l'uso civile, i militari non tardassero ad intuire l'importanza bellica di un così versatile sistema di trasporto. Fu la Prussia bismarckiana la prima potenza europea a costituire una specialità del genio ferroviario nel 1866, ma non si può certo negare che l'Italia, anzi, il piccolo ma intraprendente Regno di Sardegna dell'eclettico Cavour, non avesse già mosso da anni i primi passi in questa direzione. Bisogna infatti ricordare che il Corpo di Spedizione piemontese in Crimea, tanto poco considerato da Canrobert e Raglan, realizzò, nel 1855, una linea ferroviaria lunga 12 chilometri tra lo scalo marittimo di Balaklava e la località di Kramara per il celere afflusso dei rifornimenti propri e degli alleati anglo-francesi. In quell'occasione furono impiegate truppe del Genio e di altre Armi sotto la direzione dell'allora Maggiore Raffaele Cadorna, mentre l'esercizio della linea fu affidato a ferrovieri militari ed a personale civile militarizzato.

Il 1859, come ormai quasi tutti sanno o dovrebbero sapere, è poi l'anno in cui per la prima volta in assoluto la ferrovia venne usata per scopi strategici. Durante quella campagna franco-piemontese, che per noi Italiani è la seconda guerra d'Indipendenza, mentre dalle cronache dell'epoca era citata come "la

guerra d'Italia" Napoleone III, che aveva schierato il grosso dell'esercito in direzione di Piacenza, in soltanto otto giorni spostò le sue truppe su strada ferrata nella zona di Novara-Vercelli-Mantova per passare il Ticino al ponte di Buffalora. Il massiccio trasferimento di migliaia di soldati, quadrupedi, mezzi e rifornimenti, che tra l'altro sorprese il nemico, fu reso possibile dall'impiego di zappatori del Genio italiani, i quali curarono sia la linea ferroviaria sottoposta ad un eccezionale stress di traffico, sia la costruzione di piani caricatori.

Al 20 ottobre 1860 risale invece il primo scontro a fuoco di un reparto che sarebbe più tardi confluito nel Genio Ferrovieri, tant'è vero che la medaglia di bronzo al Valor Militare conquistata sul campo in quella circostanza fregia oggi la bandiera del Reggimento. L'episodio si colloca durante la breve campagna per la conquista delle Marche e l'Umbria, allorché il giovane Regno dell'Italia del Nord, accampando la sua volontà di fermare Garibaldi ai confini meridionali dello Stato Pontificio, in realtà non si fece scrupolo di attaccarlo con motivazioni piuttosto speciose e di sottrargli, dopo i plebisciti, più di metà dei territori rimastigli. In quell'episodio del nostro Risorgimento la 6ª Compagnia del 2º Reggimento del Genio, che era schierata nella località di Macerone, sostenne e rigettò con grande coraggio un improvviso e violento attacco di truppe pontificie superiori di numero.

L'ALBA

Ottenuto il Veneto nel 1866, e conquistata Roma nel 1870, sembrava che il Regno d'Italia ed i suoi governi della Destra, deposta la spada perché non più necessaria, fossero destinati ad interessarsi più delle questioni politiche e civili, come quelle del bilancio e dei difficili rapporti con i cattolici e Pio IX, che di quelle militari. Invece il 1873 è l'anno ufficiale di nascita del nostro Corpo, in quanto la 10ª e 14ª Compagnia del Genio Zappatori furono trasformate in Compagnie Ferrovieri dopo aver assorbito nel loro organico 60 soldati precedentemente addestrati nell'uso del materiale rotabile. Al nuovo reparto fu imposto il nome forse un po' troppo pomposo di Brigata Ferrovieri e gli fu data come sede Torino. Il 30 settembre del medesimo anno il numero delle Compagnie venne raddoppiato in maniera che ciascuno dei due Reggimenti del Genio (1º e 2º) avessero due Compagnie Ferrovieri. Esse furono subito impiegate nell'armamento di alcuni tratti di linea ferrata in Piemonte, nei lavori per l'Arsenale di La Spezia e nel trasporto di bocche da fuoco nei forti alpini che i non buoni rapporti tra Italia e Francia consigliavano di costruire.

Negli anni Ottanta la Brigata Ferrovieri fu portata a 6 compagnie, 2 di esercizio e 4 di lavoro, e fu aggregata al neo costituito 3º Reggimento Genio; in quel medesimo periodo ricevette anche in dotazione i moderni ponti metallici Eiffel (l'ingegnere civile della celebre torre), che sostituirono quelli precedenti in legno. Tale ristrutturazione non durò però a lungo, poiché nel settembre del 1910 la Brigata divenne il 6º Reggimento Genio Ferrovieri su 2 Battaglioni Ferrovieri, un Battaglione Automobilisti, un Deposito ed una Sezione Esercizio linea. Appena costituito, il Reggimento ricevette subito il suo primo battesimo del fuoco partecipando alla guerra di Libia con alcuni reparti automobilisti e gestendo l'esercizio della ferrovia Tripoli - Ain Zara. Queste prime esperienze contribuirono certamente a forgiare i quadri che sarebbero stati impegnati fino allo spasimo ed al sacrificio nel ben più tragico teatro della Grande Guerra, allorché i battaglioni divennero 11: 3 di Ferrovieri, 1 di Esercizio linee, 7 di Fotoelettricisti, mentre venne sottratto al Corpo il btg. Automobilisti.

IL FULGIDO MERIGGIO

A questo punto è persino inutile specificare che il gigantesco sforzo bellico dell'Italia in quel sanguinoso conflitto deve molto non soltanto alle Ferrovie dello Stato, ma anche all'opera oscura, e per questo poco conosciuta, del Genio Ferrovieri. Esso fu impiegato soprattutto a ridosso del basso Isonzo, per potenziare e sorvegliare le linee ferrate, costruire piani caricatori e ponti, ma anche per mansioni che sarebbero state di competenza di altre specialità, come la costruzione di opere in caverna e mulattiere. Non mancarono neppure gli scontri a fuoco, come a Sella di Solagna, in cui i Ferrovieri dovettero imbracciare le armi per respingere un attacco austriaco, o in Albania, dove la 13ª Compagnia, nel 1916, risalì su zattere il fiume Voiussa per trarre in salvo alcuni reparti dell'esercito serbo che erano ridotti allo stremo delle forze. Ma il periodo durante il quale l'opera del Genio Ferrovieri acquistò un'importanza vitale per l'esito del conflitto fu quello che va da Caporetto a Vittorio Veneto. In quei mesi cruciali per il destino dell'Italia i nostri Genieri furono prima impegnati nella distruzione degli impianti e delle linee nelle zone dell'Isonzo e del Tagliamento destinate a cadere in mano nemica; poi, a fianco dei ferrovieri civili, resero possibile

l'enorme afflusso dei rifornimenti strategici necessari ad alimentare la successiva avanzata. Le cifre che seguono bastano da sole a descrivere il titanico lavoro dei nostri militari.

Fra il novembre del 1917 e l'ottobre del 1918 furono trasportati su ferrovia 450.000 uomini, 11.000 ufficiali, 50.000 quadrupedi, 9.000 carriaggi, 1.200 pezzi di artiglieria, con punte massime di 950 carri giornalieri per le sole munizioni e 37 treni destinati allo sgombero dei feriti. Per i sacrifici e la mole di lavoro condotto a termine durante tutto il periodo del conflitto ai Ferrovieri del Genio furono concessi, oltre all'encomio del Comando Supremo, 12 medaglie d'argento, 48 di bronzo e 5 promozioni per merito di guerra.

Concluso l'immane lavoro al servizio della vittoria, il Reggimento tornò alla sua quotidiana e silenziosa opera al servizio della nazione in pace. Innanzitutto dimise il materiale da ponte Eiffel e adottò le più robuste ed evolute strutture in dotazione dell'esercito austriaco, cioè i ponti Kohn e Roth-Wagner; in secondo luogo dal 1921 al 1935 assunse in proprio l'esercizio della linea Bolzano - Merano - Malles, molto delicata in quanto si snodava lungo i territori appena occupati ed abitati da popolazioni prevalentemente tedesche, che si aggiunse a quella della linea Chivasso - Aosta che gestiva già da decenni; infine intervenne con infaticabile attività nella ricostruzione di ponti e di tratti di linea ferrata in occasione delle calamità naturali, che allora come oggi affliggevano l'Italia.

Nel 1931 il 2° Battaglione del Reggimento fu trasferito da Treviso nell'attuale sede del 1°, la caserma "Principe di Piemonte" che oggi porta il nome di "Montezemolo" a Castel Maggiore vicino a Bologna. Ancora neppure tre anni ed il Reggimento tornò ad essere impegnato in un difficile teatro di guerra durante la campagna d'Etiopia del 1935-1936. In quelle lontane ed inospitali regioni furono inviate due Compagnie di lavoro (30ª e 31ª), la 3ª Sezione d'Esercizio ed una compagnia di meccanici elettricisti, che dovettero affrontare duri scontri e subire dolorose perdite.

IL ROSSO TRAMONTO

Nel 1938 fu consegnata alla specialità quella bandiera di guerra che di lì a poco l'avrebbe accompagnato nei duri anni del secondo conflitto mondiale. Nel 1940 il Reggimento mobilitò 13 battaglioni Ferrovieri e 3 Gruppi Esercizio Linee, che prestarono la loro preziosa opera su tutti i fronti in cui combatté l'Esercito. Duramente impegnati in Grecia, l'opera più spettacolare portata a termine in quella campagna fu senz'altro la costruzione del ponte ferroviario e stradale sull'istmo di Corinto, lungo 84 metri su uno strapiombo di 80 metri, compiuta in soli 25 giorni con l'impiego di 400 genieri.

In Jugoslavia i reparti del Reggimento furono impiegati senza risparmio, oltre che nei consueti interventi del loro specifico impiego, nella lotta antiguerriglia, che richiedeva un continuo e defatigante ripristino delle linee dopo i numerosi e ripetuti attentati partigiani. A tal fine in testa e coda dei convogli venivano agganciati carri chiusi e blindati con squadre di ferrovieri per il pronto intervento. Diverse compagnie furono inoltre adibite ad un ininterrotto servizio sorveglianza e protezione delle linee, mentre la realizzazione ingegneristica più ardita fu il ripristino del viadotto bi Borownika sulla linea Postumia - Longatico - Lubiana condotto a termine con quattro campate del ponte metallico Roth-Wagner per una lunghezza complessiva di 220 metri.



Qui sopra e sotto:

1942 - Immagini del trasbordo di feriti da una tradotta proveniente dal fronte russo ed un treno ospedale,

probabilmente in una stazione dell'Italia settentrionale (vedi la forma dei serbatoi d'acqua).



Ma la pagina di guerra più bella, che avrebbe fatto guadagnare al Reggimento la Croce al Valor Militare, fu scritta in terra di Russia durante la terribile battaglia del Don del dicembre 1942. In quella circostanza il X Battaglione Genio Ferrovieri, alle dipendenze del XXXV Corpo d'Armata, fu inviato nella tarda sera del giorno 16 a Krasnogorowka per rinforzare le precarie posizioni del II btg. del 79° Reggimento della Divisione Pasubio. Pur non essendo un'unità di fanteria attrezzata e addestrata a sostenere violenti scontri a fuoco, il X resistette ai reiterati e massicci attacchi russi fino al 19 dicembre, quando, decimato, ricevette l'ordine di ritirarsi insieme alla divisione per evitare l'accerchiamento.

In Italia, ai tre Raggruppamenti che operarono sul territorio nazionale (il 3° al nord, il 2° al centro, nel meridione e in Sardegna, il 1° in Sicilia) toccò un compito forse meno appariscente di quello svolto dai reparti che operarono all'estero, ma altrettanto intenso e difficile. Essi infatti furono febbrilmente occupati a ripristinare linee e materiali sconvolti lungo tutta la Penisola dall'offensiva aerea alleata: una 'fatica di Sisifo' ed un lavoro senza fine in quanto, non appena concluso un intervento, un immediato attacco aereo portava nuove distruzioni sul medesimo obiettivo. Ma la saldezza e la fedeltà al dovere di queste truppe si manifestò soprattutto dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, allorché, in una situazione difficile e caotica, i battaglioni dei Genieri non subirono sbandamenti e rimasero invece uniti e compatti. Il 1° Raggruppamento in particolare, che aveva operato in Sicilia, fu largamente impiegato dagli anglo-americani fino al 1945 per la riparazione delle linee e dei ponti assolutamente necessari alla riuscita della loro offensiva. Diviso in due Gruppi, l'uno operante sul fronte tirrenico (VI e XIII btg.), e l'altro su quello adriatico (I, II e III btg.), operò con tanta perizia da meritarsi la riconoscenza degli alleati, non certo a quel tempo prodighi di encomi verso gli italiani.

In quei tristi anni della nostra storia nazionale molti ufficiali del Genio Ferrovieri entrarono nella resistenza e vi operarono attivamente. Due di questi, entrambi medaglie d'oro al V.M. alla memoria, non ebbero timore di sacrificare la loro vita, ed oggi sono giustamente annoverati ed onorati tra i martiri della guerra di liberazione. Si tratta del colonnello Giuseppe Cordero Lanza di Montezemolo, organizzatore del C.L.N. romano, arrestato su delazione e ucciso il 24 marzo 1944 alle Fosse Ardeatine, e del generale Giuseppe Perotti, Ispettore delle Truppe Ferrovieri mobilitate, messo a morte a Torino il 4 aprile dello stesso anno. Entrambi interrogati e persino torturati sugli aderenti ed i piani del movimento clandestino di cui erano responsabili, tacquero ed affrontarono con fierezza la loro sorte.

LA NUOVA ALBA

Il Raggruppamento Ferrovieri, che pur tanto aveva contribuito alla vittoria finale degli alleati ed alla causa dell'Italia, fu sciolto il 1° novembre 1945. Di esso sopravvissero soltanto due compagnie autonome, la 1ª e la 2ª, stanziate a Torino e Bologna, che in cooperazione con le Ferrovie dello Stato iniziarono la ricostruzione della rete ferroviaria nazionale. La situazione insomma, dopo settanta anni di storia, era tornata a essere come quella delle origini, quando appunto nel 1873 due compagnie avevano costituito il primo nucleo del futuro Genio Ferrovieri. Per gli ottimisti questa curiosa circostanza poteva essere considerata di buon auspicio, ed il futuro infatti avrebbe dimostrato che non avevano avuto torto. Nel 1947 le due unità furono riunite in battaglione, mentre due anni dopo venne ricostituita la Sezione Esercizio Linee, inquadrata però nel Genio Pontieri. Fra il 1946 e il 1952 questo pugno di uomini, lavorando con il materiale Kohn e Roth-Wagner della prima guerra mondiale, gettarono ben 20 ponti

maggiori, alcuni dei quali di importanza vitale per il traffico su rotaia, come quello di Casale Monferrato, o quello sull'Adige nella linea Verona- Brennero, o quello sulla linea Torino-Genova.

Il premio che l'Italia e l'Esercito seppero dare a questi oscuri ufficiali e soldati fu, finalmente, la ricostituzione del Reggimento Genio Ferrovieri, che avvenne il 1° ottobre 1957. All'epoca il Reggimento comprendeva il 1° btg. Genio Ferrovieri, il 2° btg. Pontieri, la 3ª compagnia Ponti Metallici Scomponibili ed una compagnia Esercizio Linee Ferroviarie sulla linea Chivasso Aosta. A queste unità si sarebbe aggiunto, nel 1962, il 6° btg. Genio Pionieri, ma negli anni successivi Pontieri e Pionieri furono scorporati dal Reggimento che, con la ristrutturazione dell'Esercito del 1975, assunse l'attuale configurazione: Comando Rgt., Compagnia Comando e Servizi; 1° Battaglione Ponti Metallici Scomponibili (dal 1992 Armamento e Ponti) a Castel Maggiore; 2° Battaglione Esercizio a Torino.

Negli ultimi trent'anni il Genio Ferrovieri ha sostituito l'antico materiale da ponte Roth-Wagner con il tipo militare tedesco Krupp Man Se (Strasse Eisenbahn - strada ferroviaria) ed il ponte S.K.B. (Schaper-Krupp-Bundesbahn) fornito dalle Ferrovie dello Stato. In questo stesso periodo la cooperazione tra il Reggimento e le FF.SS., pianificato da un'apposita convenzione, si è sempre più rinsaldato soprattutto a seguito di eventi calamitosi. L'opera più ardua, portata a termine dai nostri Genieri del Battaglione Armamento e Ponti nel 1978, sembrava dover rimanere il montaggio di un ponte S.K.B. lungo la linea Milano-Domodossola sul fiume Toce, in località Verbania, con una luce di 120 metri in campata unica. Si trattava infatti di un assoluto primato europeo, per il quale la bandiera del Reggimento è stata insignita della Croce di Bronzo al merito dell'Esercito. Invece il record è stato infranto dal medesimo battaglione nel 1998, con il montaggio di un ponte ferroviario di tipo Krupp Man Se lungo ben 230 metri sul fiume Nure, presso Borghetto di Castelvetro (PC), lungo la linea Piacenza-Cremona. In quell'occasione i lavori, che hanno richiesto poco più di un mese, sono stati condotti dalla 1ª Compagnia con soltanto 38 uomini: 3 ufficiali, 6 sottufficiali e 29 genieri! Tuttavia il ponte di Verbania è stato determinante per l'acquisizione da parte del Reggimento di una particolare peculiarità - unica fra gli eserciti di tutto il mondo - che si è rivelata negli anni straordinariamente utile: un convoglio ferroviario di pronto intervento. Questo treno, che lo stesso Genio Ferrovieri ha realizzato fra il 1981 e il 1988 ristrutturando ex novo 12 vecchie carrozze del 1927 e 2 carri cisterna del 1935 già destinati alla demolizione e ceduti dalle Ferrovie, si configura come una sorta di caserma viaggiante e del tutto autosufficiente, in grado di fornire una sistemazione logistica nelle immediate vicinanze dei luoghi dove l'unità è impegnata nei lavori alla sede ferroviaria. Tale convoglio può essere approntato dal Genio nell'arco brevissimo di 5 ore, ed è inoltre modificabile in diverse configurazioni semplicemente aggiungendo o togliendo alcune carrozze. Viaggia ad una velocità di 120 chilometri all'ora, è dotato di officina, magazzini, posto di medicazione, cucina, refettorio, trasmissioni, e sosta in un tratto di binario di 300 metri con un'autonomia logistica di 10 giorni.

OGGI E DOMANI

Fin qui la storia del Genio Ferrovieri: 128 anni di vita, una bandiera fregiata di una Medaglia di Bronzo, una Croce al V.M., una Croce di Bronzo al merito dell'Esercito, due Medaglie d'Oro alla memoria. Ma l'attualità? Qual è l'importanza attuale di questo Reggimento così 'invisibile' e 'silenzioso', dalla scarsa retorica e dai tanti fatti pratici, al servizio della Nazione forse ancor più in pace che in guerra? Ebbene, confesso, questa è stata una scoperta che ha destato in me un'autentica meraviglia e, perché no, orgoglio. Non sapevo infatti che l'Esercito Italiano è l'unico in ambiente Nato a possedere una specialità Genio Ferrovieri; una specialità nient'affatto superata dai tempi, dal momento che le gigantesche necessità logistiche di un corpo di spedizione moderno, impegnato anche soltanto in una relativamente modesta missione di pace, possono essere soddisfatte molto più economicamente ed efficientemente dal traffico ferroviario che da quello aereo o su strada.

Per questo motivo molte forze armate straniere, compreso il super attrezzato e super tecnologico esercito degli Stati Uniti, hanno mostrato un interesse tutto particolare verso il Reggimento Genio Ferrovieri e, sulla scorta dell'esempio italiano, hanno avviato studi per realizzare unità similari. Soprattutto da quando, in Bosnia, il 1° Battaglione Armamento e Ponti ha ottenuto un successo formidabile ripristinando 300 chilometri di ferrovia lungo la linea Bosanski-Otoka-Martin Brod-Stirmica e mettendoli a disposizione degli alleati e dei civili.

Già, perché non bisogna dimenticare che, fra le numerose unità italiane inviate in missioni militari all'estero, la stampa ha spesso trascurato di menzionare i due Battaglioni Ferrovieri, che hanno partecipato alle seguenti operazioni internazionali:

Bosnia, SFOR, 1996 - 1997 - 1998;

Cossovo, KFOR, 1999 - 2000;
Albania, Missione Arcobaleno.

E, si badi bene, non è stato soltanto lavoro di 'manovalanza' o di routine quello affrontato dai nostri genieri all'estero; ovvero non dovevano soltanto riparare rotaie, ricostruire linee e 'far andare i treni', poiché ad esempio gli sconosciuti ragazzi del 1° Battaglione sono addestrati anche a rischiose missioni pionieristiche, quali la realizzazione di demolizioni con esplosivi e la posa e l'apertura di varchi nei campi minati.

UN POCO DI ARALDICA

Dal 1988 il Genio Ferrovieri adotta un nuovo stemma araldico approvato dall'Ufficio Storico dello SME. Si tratta, come per tutti i Corpi e le Armi, di uno scudo sannitico, a sua volta inquartato e sormontato da una corona turrata con otto torri (cinque visibili) e merlatura alla guelfa. Tenterò di descriverlo evitando quando possibile i termini tecnici propri dell'Araldica.

Nel primo quarto, di colore azzurro, è riportato lo stemma della città di Torino, un toro furioso cornato d'argento, in quanto essa è sede del Comando del 2° Battaglione del Reggimento.

Nel secondo quarto, di colore porpora, è rappresentato il tridente bizantino d'Ucraina su uno scudo di colore azzurro, a memoria della campagna di Russia del 1942.

Nel terzo, di colore rosso, vi è lo stemma della provincia di Campobasso (ghirlanda di spighe di grano avvolgente una stella ad otto raggi), che ricorda il combattimento del Macerone del 1860.

Nel quarto, azzurro, è riportato lo stemma della provincia di Bologna, sede del Comando del Reggimento Genio Ferrovieri e del Comando del 1° Battaglione: un leone rampante d'oro che regge un vessillo a tre fasce (verde, argento con motto "Libertà" e rosso).

Completano lo stemma araldico due nastri azzurri ai lati dello scudo, che rappresentano le ricompense al Valore concesse alla bandiera del Reggimento. Sotto il tutto è posto un cartiglio d'oro con il motto in latino "Fervidis rotis ad metam".

Chiunque desiderasse sapere di più sul Genio Militare e ne abbia la possibilità, può visitare l'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio, che ha sede in Roma a Lungotevere della Vittoria, 31. Si tratta di un edificio eccezionale per grandezza e valore artistico, che accoglie, oltre all'Istituto, il Museo Storico dell'Arma del Genio, il Museo Storico dell'Architettura Militare, gli Archivi del Genio ed una ricca Biblioteca specializzata.

[Torna alla pagina iniziale](#) ----- [Torna a Pubblicazioni](#)