

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 74 [i.e. 75] (2003)
Heft: 4

Artikel: Il reggimento Genio Ferrovieri dell'esercito italiano
Autor: Ferioli, Alessandro
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-283675>

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: 29.03.2025

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

Il Reggimento Genio Ferrovieri dell'Esercito Italiano

ALESSANDRO FERIOLI

Ricorrono quest'anno i 130 anni dalla costituzione dei Ferrovieri del Genio, una tra le Specialità più singolari dell'Esercito Italiano, apprezzata in Italia e guardata con curiosità all'estero per l'originalità delle innovazioni tecnologiche che hanno accompagnato la sua evoluzione, per l'elevata opera sociale che svolge a beneficio dei giovani come alta Scuola professionale, per il contributo dato come Reparto di pronto intervento nella tutela della sicurezza nazionale e nelle operazioni di pace "fuori area".

Storia

Un primo impiego dei militari italiani nella costruzione di una linea ferroviaria si ebbe durante la guerra di Crimea (1855), quando necessità logistiche resero necessario mettere in comunicazione lo scalo marittimo di Balaklava e la regione di Kamara, e truppe del Genio dell'Esercito Sardo al comando del maggiore Raffaele Cadorna realizzarono una linea ferroviaria lunga 12 km. Nei decenni successivi nuclei di Zappatori del Genio furono impiegati come ferrovieri, in analogia a quanto stava avvenendo negli altri paesi europei, dove già esistevano reparti di militari addestrati alla gestione dei servizi ferroviari essenziali in tempo di guerra.

Nel 1873, anno di fondazione della Specialità, fu istituita la Brigata Ferrovieri del Genio, organizzata su due compagnie (inquadrate nei due Reggimenti Genio esistenti, e aumentate a quattro nel volgere di pochi anni), nelle quali confluirono i militari precedentemente impiegati come ferrovieri; la sede era nella Caserma della Missione a Torino, e a comandare il reparto fu mandato il maggiore Boetti, non casualmente un ufficiale scelto tra i migliori conoscitori delle esperienze europee. A partire dal 1891 le quattro compagnie cominciarono a differenziare i loro compiti operativi: la 1a e la 3a assunsero l'esercizio della linea Torino-Torre Pellice-Barge, mentre la 2a e la 4a furono destinate ai lavori.

In considerazione anche delle possibilità di sviluppo della specialità, la Brigata nel 1910 fu ordinata a livello reggimentale assumendo il numero d'ordine di 6° Reggimento, su uno Stato Maggiore con Deposito, due Battaglioni Ferrovieri, un Battaglione Automobilisti (primo nucleo della futura Specialità Autieri dell'Esercito Italiano) e una Sezione Esercizio. Attraverso successive ristrutturazioni (sempre a livello reggimentale), i ferrovieri del Genio prestarono un'opera particolarmente impegnativa sia in tempo di pace (con l'esercizio delle linee Chivasso-Aosta e Bolzano-Merano-Malles) sia in guerra in occasione delle campagne coloniali (dalla campagna di Libia del 1911-12 alla campagna etiopica del 1935-36) e nel corso dei conflitti mondiali (su tutti i fronti), segnalandosi non soltanto per la costruzione e riparazione di linee ferroviarie, ma anche per l'oneroso lavoro di rifornimento alle truppe

logorate dalla mancanza di materiali. È da dire che anche dopo lo scioglimento del Reggimento, in seguito ai tristi avvenimenti del settembre 1943, molti ferrovieri del Genio presero parte alla guerra di liberazione, inquadrati nel Raggruppamento Ferrovieri, forte di circa 3.000 uomini, che operò in due gruppi sul fronte Tirrenico e sul fronte Adriatico sino alla liberazione della penisola.

Nell'immediato dopoguerra i ferrovieri del Genio operarono nelle due Compagnie di Bologna e di Torino per il ripristino della rete ferroviaria italiana. Soltanto a partire dal 1° ottobre 1957 il Reggimento fu ricostituito su un Comando di Rgt., una Compagnia Comando e un Btg. nella Caserma di Castelmaggiore (un Comune a 9 km di distanza da Bologna), la 3a Compagnia a Roma, il II Btg. Pontieri a Legnano e una Compagnia Esercizio a Chivasso. Nel 1975, con la ristrutturazione dell'Esercito, il Rgt. assunse l'ordinamento su un Comando di Rgt., un Plotone Comando e il I Btg. nella sede di Castelmaggiore, e il II Btg. Esercizio nella sede di Torino¹.

L'attuale articolazione è su: - Comando di Rgt. (sede in Castel Maggiore - Caserma *Montezemolo*); - Compagnia Comando e Supporto logistico (stessa sede); - Btg. "Armamento e Ponti" (stessa sede); - Btg. "Esercizio" (sede in Ozzano Emilia - Caserma *Gamberini*) costituito il 1° febbraio 2002 con alle dipendenze una compagnia esercizio linee ferroviarie di stanza nella caserma *Cavour* in Torino. Dal 1° giugno 1998 il Rgt. è alle dipendenze del Raggruppamento Genio (oggi Brigata Genio) del Comando dei Supporti delle Forze Operative Terrestri e sotto il Controllo Operativo dell'Ispettore Logistico dell'Esercito tramite il Capo Reparto Coordinamento e Supporti Generali.

L'impiego del Rgt. e il Convoglio di pronto intervento

Il I Btg. di stanza a Castelmaggiore si è sempre occupato dal dopoguerra della riparazione dei ponti, dei cavalcavia e delle linee ferroviarie danneggiate, con quella prontezza operativa che soltanto un reparto militare ben addestrato può assicurare in interventi di pubblico interesse, offrendo "concorsi straordinari" in occasione di calamità naturali (di cui l'Italia ha una certa pratica) e di esigenze di personale sulla rete ferroviaria nazionale².

Proprio i militari di questo Btg. nel 1981 hanno intrapreso la costruzione (terminata sette anni più tardi) di uno splendido Convoglio di pronto intervento, pensato come "caserma viaggiante" di cui servirsi per raggiungere le aree di lavoro, e realizzato impiegando alcune vecchie carrozze degli anni Venti e Trenta scartate dalle Ferrovie di Stato. La messa in opera del Convoglio è stata esaminata con molto interesse dagli osservatori militari esteri, in considerazione anche dei suoi bassissimi costi di realizzazione, valutabili più in termini di lavoro fisico ed intellettuale che di impegno economico.



Alessandro Ferioli

Per rendersi conto del valore dell'opera di formazione ed educazione professionale e umana svolta dal Rgt. nei confronti dei giovani, non bisogna dimenticare che negli anni Ottanta e per metà almeno degli anni Novanta il servizio militare di leva in Italia è stato assai contestato da una certa parte dell'opinione pubblica nazionale, sia per gli episodi di "nonnismo" (la cui frequenza e portata fu in effetti un po' amplificata) sia per la pretesa inutilità dell'esperienza del servizio militare obbligatorio ai fini dell'inserimento dei giovani nella vita lavorativa. In tale difficile contesto il Rgt. ha sempre costituito un'autentica punta di diamante dell'Esercito Italiano.

Le possibilità di azione del Convoglio (costituito da 12 carrozze e 2 carri-cisterna diversamente configurabili a seconda delle esigenze) sono molteplici: esso è in grado di trasportare una compagnia di specialisti del Genio capaci di intervenire, in tempi brevi e con efficacia, di fronte a qualsiasi situazione critica che coinvolga la viabilità ferroviaria, così come può fungere quale posto di comando anche ad alto livello, mettendo a disposizione i più sofisticati mezzi di comunicazione e di elaborazione dati, e sfruttando al tempo stesso le opportunità di occultamento in gallerie ferroviarie.

Può essere approntato per ogni emergenza in 12 ore, viaggia alla velocità di 120 Km/h e può sostare su un tratto di binario di circa 300 m. Con queste caratteristiche, il convoglio si presta particolarmente ad interventi per spostamenti di truppe o materiali o per evacuazioni in zone eventualmente inagibili per via stradale.

Il Convoglio può operare in maniera del tutto autonoma e non necessita di alcun supporto logistico: dispone infatti di una carrozza operativa che funziona come centro trasmissioni, ed ha altre carrozze adibite ai più diversi compiti, quali il comando, la cucina, la mensa, i servizi e il magazzino.

Più precisamente esso consta delle seguenti diverse tipologie di carrozze:

- un carro cisterna di trasporto (capacità 28.000 lt) dotato di una pompa a motore capace di attingere acqua alla sorgente più vicina al convoglio stesso;
- un carro cisterna di stoccaggio dell'acqua resa potabile (capacità 28.000 l);
- una carrozza servizi ed impianti dotata di due gruppi elettrogeni (da 70 e da 100 Kw) che forniscono energia da 380 e 220 Volt e di un impianto potabilizzatore, oltre a due magazzini, un'officina ed un posto di medicazione attrezzato con le apparecchiature elettromedicali per il soccorso;
- una carrozza cucina, capace di erogare 150 pasti, dotata di un magazzino per derrate alimentari e di una linea di distribuzione del rancio del tipo a self-service;
- una carrozza refettorio con 68 posti a sedere e un locale lavastoviglie;
- quattro carrozze per l'alloggiamento della truppa, ciascuna delle quali suddivisa in due moduli abitativi da 8 posti letto e relativa zona servizi igienici;
- una carrozza alloggiamento ufficiali, sottufficiali e Comando, dotata di un ufficio impiegabile anche come sala rapporto e direzione lavori;
- una carrozza alloggiamento operatori che ospita il personale adibito alla sala operativa;
- una carrozza decisionale, con un locale per lo sviluppo fotografico, le attrezzature didattiche, una sala briefing con 18 posti ed un locale dattilo-computer;
- una carrozza operativa, suddivisa in una sala operativa e in un centro trasmissioni dotato di centralino telefonico, telescriventi, ponti radio satellitari e radio;
- una carrozza bagagliaio avente un magazzino viveri ed un ulteriore magazzino per lo stoccaggio di materiali vari con funzioni anche di deposito del carburante necessario per l'alimentazione degli impianti.

Addestramento e formazione del personale

La funzione principale del Rgt., sia esso impiegato sul territorio nazionale o "fuori area", è quella di assicurare la continuità dei trasporti ferroviari per finalità operative militari o per motivi di interesse pubblico.

Per assolvere a tali compiti il Rgt.:

- addestra i militari di truppa - Volontari in ferma breve (VFB) e Volontari in ferma annuale (VEA) - nello svolgimento di incarichi militari connessi con la tecnica ferroviaria;
- esegue la manutenzione dei raccordi ferroviari di proprietà del demanio militare;
- provvede al montaggio di piani caricatori militari scomponibili per incrementare le capacità di carico e scarico delle stazioni ferroviarie;
- costruisce ponti metallici scomponibili stradali e ferroviari;
- fornisce concorsi "ordinari" di personale (VFB) alla società Trenitalia (ex Ferrovie dello Stato), mettendo a disposizione personale altamente qualificato come Capistazione, Macchinisti, Manovratori-Deviatori, Addetti all'Armamento ecc.

Per rendersi conto del valore dell'opera di formazione ed educazione professionale e umana svolta dal Rgt. nei confronti dei giovani, non bisogna dimenticare che negli anni Ottanta e per metà almeno degli anni Novanta il servizio militare di leva in Italia è stato assai contestato da una certa parte dell'opinione pubblica nazionale, sia per gli episodi di "nonnismo" (la cui frequenza e portata fu in effetti un po' amplificata) sia per la pretesa inutilità dell'esperienza del servizio militare obbligatorio ai fini dell'inserimento dei giovani nella vita lavorativa. In tale difficile contesto il Rgt. ha sempre costituito un'autentica punta di diamante dell'Esercito Italiano, dimostrando coi fatti e col sudore del duro lavoro che i giovani usciti dalle Caserme del Rgt., in possesso delle conoscenze che rendono veramente competitivi nel mondo del lavoro, non faticavano a transitare nelle Ferrovie dello Stato, che riservano normalmente loro una parte dei posti a disposizione pertinenti alla qualifica acquisita.

Operazioni recenti

Nel corso dell'anno 2002, tra le molteplici attività svolte sul territorio nazionale dal Rgt. si segnalano specialmente le seguenti:

- il ripristino del raccordo ferroviario dell'8° CERIMANT di Roma in località Tor Sapienza;
- il montaggio di un ponte S.E. (n. 2 travate da 60 metri ciascuna) a seguito degli eventi alluvionali dell'ottobre 2000 in località Montestrutto (TO) sulla linea Chivasso-Aosta;
- il Controllo del territorio nell'ambito delle operazioni "Santa Barbara" e "Domino", consistenti nella vigilanza di aree sensibili, quali stazioni e aeroporti.

Relativamente alle operazioni al di fuori del territorio nazionale ("Fuori Area") il Rgt. ha effettuato tre successive missioni negli anni 1996, 1997 e 1998 in Bosnia, durante le quali sono state riattivate linee ferroviarie per complessivi 630 km circa, e precisamente: Tuzla - Zvornik (53 km); Bosanski Petrovo Selo - Tuzla (30 km); Doboj - Maglay -

Visoko (140 km); Volinja – Banja Luka – Doboj (204 km); Brcko – Tuzla (60 km); Bosanski Novi – Knin (144 km).

In forza di tale esperienza acquisita nelle operazioni sopradette, dal settembre 1999 il Rgt. è stato impegnato nel Teatro Operativo del Kosovo (contingente KFOR - operazione "Joint Guardian"), in maniera continuativa e per la prima volta con entrambe le sue componenti ("Armamento" ed "Esercizio").

Con un Comando stanziato presso lo scalo ferroviario di Kosovo Polje Teretna (località a circa 7 km ad ovest di Pristina), il Distaccamento si è occupato tra le altre cose delle seguenti attività:

- il ripristino (con la componente "Armamento Ferroviario") delle principali linee ferroviarie, e in particolare le seguenti: Kosovo Polje – Pec (90 km), Klina – Prizren (55 km), Kosovo Polje – Aeroporto di Pristina (7 km), Kosovo Polje – Devel Jugovica (15 km);
- la gestione (con la componente "Esercizio") delle linee ferroviarie del KOSOVO, con il trasporto nel periodo settembre 1999 – febbraio 2001 di circa 1.004.500 t di materiale (merci militari e aiuti umanitari) e 198.000 passeggeri, attraverso la movimentazione di oltre 5.600 convogli;
- il concorso in attività a contenuto spiccatamente umanitario e finalizzate alla instaurazione di buoni rapporti con la popolazione, come ad esempio le visite (con regali) ai bambini del Reparto Pediatrico dell'Ospedale Civile di

Pristina e l'allestimento delle attrezzature di un parco giochi per bambini.

Le attività del Distaccamento in Kosovo per il ripristino delle linee ferroviarie si sono concluse verso la metà di dicembre 2000 (con il conseguente rientro in Italia della componente "Armamento", compreso il Convoglio di Pronto Intervento), mentre le operazioni di "gestione diretta" della rete ferroviaria del kosovara si sono concluse il 2 marzo 2001. Da tale data infatti la guida dei convogli è stata affidata al personale dell'UNMIK. Ciononostante l'Italia rimane Lead Nation in campo ferroviario in ambito N.A.T.O. e continua a mantenere in Teatro Operativo alcuni uomini (due sottufficiali specialisti in Trasporti Ferroviari e quattro VFB Macchinisti). Nelle missioni all'estero – specialmente in Bosnia nel '96 ed in Kosovo nel '99 – è stato particolarmente attivo il Nucleo BOE (Bonifica Ordigni Esplosivi), impegnato nel garantire la sicurezza degli uomini del contingente militare italiano presente in quei territori, con la verifica dei terreni e la neutralizzazione delle mine anti uomo presenti, ma anche in una serie di attività di prevenzione, di educazione ed informazione a beneficio della popolazione civile di quei territori³. ■

Ringrazio il Comandante del Rgt. Genio Ferrovieri, Col. t.SG Antonio Dibello, per le preziose informazioni e per le fotografie amichevolmente fornite

Le attività del Distaccamento in Kosovo per il ripristino delle linee ferroviarie si sono concluse verso la metà di dicembre 2000 (con il conseguente rientro in Italia della componente "Armamento", compreso il Convoglio di Pronto Intervento), mentre le operazioni di "gestione diretta" della rete ferroviaria del kosovara si sono concluse il 2 marzo 2001. Da tale data infatti la guida dei convogli è stata affidata al personale dell'UNMIK. Ciononostante l'Italia rimane Lead Nation in campo ferroviario in ambito N.A.T.O. e continua a mantenere in Teatro Operativo alcuni uomini.

Fonti

Stato Maggiore Esercito-Ispettorato dell'Arma del Genio,

I Corpi dell'Arma del Genio: sintesi storiche e stemmi araldici, Roma, 1990

A. Ferioli, *I 120 anni del Genio Ferrovieri*, in "La Famèja bulgnèisa", n. 2-3 (mar.-giu. 1993)

L. Soldati e S. Coccia, *Genio! L'arma tecnica e tattica oggi*, Parma, 1994

Calendari storici editi dal Rgt. G.F.

Sito web dell'Esercito Italiano: <<http://www.esercito.difesa.it>>

Note

¹ Per limitarci ad episodi relativi al territorio locale, i ferrovieri del I Btg. intervennero egregiamente sulla linea Bologna-Firenze nel 1978 in seguito all'incidente ferroviario provocato da uno smottamento del terreno; fornirono inoltre soccorso in occasione della strage del 2 agosto 1980 alla stazione ferroviaria di Bologna con uomini, mezzi e attrezzature. Il II Btg. si è sempre occupato invece dell'esercizio della linea ferroviaria Chivasso-Aosta, lunga circa 100 chilometri e gestita da personale militare ai fini dell'addestramento all'impiego ferroviario. La linea – il cui ammodernamento è in corso di completamento – è servita da 20 stazioni ferroviarie, è a binario unico, a trazione diesel ed è percorsa giornalmente da 56 treni passeggeri e da 2 treni merci, con 8.000 passeggeri e 2500 t di merci trasportate quotidianamente.

² Gli interventi nella zona di Verbania dopo l'alluvione dell'ottobre 1977, durati alcuni anni, fecero guadagnare alla Bandiera del Rgt. una Croce di bronzo al merito dell'Esercito: in quella occasione, a seguito del crollo del ponte ferroviario sul fiume Foce, il Rgt. pose in opera un materiale da ponte di nuovo tipo, impiegato per la prima volta in Europa, nella sua massima possibilità di "unica luce" di 120 metri, ripristinando in tal modo tempestivamente la linea Milano-Domodossola ed il normale svolgimento del traffico confinario sino alla ricostruzione del ponte definitivo; tale realizzazione impose il superamento di enormi difficoltà tecniche, dovute alla mancanza di precedenti esperienze ed alle difficili condizioni ambientali, e per la novità della realizzazione fu oggetto di interesse ed apprezzamento da parte delle ferrovie di molti paesi del mondo, dimostrando così inequivocabilmente l'elevato livello di professionalità del personale del Reparto. Il motto del Rgt. è *Fervidis rotis ad metam*.

³ Sia in Bosnia che in Kosovo i militari del BOE hanno tenuto lezioni nelle scuole, svolto campagne informative attraverso i mass media, organizzato riunioni nei villaggi, allo scopo di fare conoscere alla popolazione i pericoli della presenza delle mine, spiegando come riconoscerle, quali misure precauzionali adottare per non rimanerne vittime.