

APRILE 2023

STORIA D'ITALIA

IL RUOLO DELLE FERROVIE DELLO STATO NELLA GUERRA ITALO-TURCA

“FERVIDIS ROTIS AD METAM”

Antonino Giorgianni



IL RUOLO DELLE FERROVIE DELLO STATO NELLA GUERRA ITALO-TURCA

Durante la guerra italo-turca, che ebbe luogo tra il 29 settembre 1911 ed il 18 ottobre 1912, le Ferrovie dello Stato italiane svolsero un ruolo a dir poco fondamentale nella mobilitazione delle truppe del corpo di spedizione e nell'approvvigionamento di tutti i materiali necessari per sostenere lo sforzo bellico.

LA MOBILITAZIONE

Le ferrovie furono utilizzate estensivamente per trasportare truppe, munizioni, armi e altri materiali necessari alle operazioni belliche, garantendo un rapido e sicuro trasporto verso i centri di mobilitazione ed i luoghi d'imbarco. La prima fase della mobilitazione prevedeva di dirigere il traffico ferroviario verso i porti di Genova, Brindisi e Napoli. Quest'ultimo, scelto come base principale d'operazione, assorbì la maggior parte del traffico, sia navale che ferroviario. Il movimento che ne derivò fu veramente ingente. L'amministrazione delle Ferrovie dello Stato redasse una relazione concernente l'anno 1911-1912 ed i dati sono a dir poco sorprendenti: i trasporti effettuati su tutta la rete ferroviaria nazionale per la guerra di Libia ascesero ad una forza complessiva di: 2.940 ufficiali, 184.290 uomini di truppa, 10.650 quadrupedi e 585 carri. Si effettuarono inoltre ingenti trasporti di munizioni ed esplosivi, materiali di artiglieria e materiale aeronautico. La parte principale di essi ricorse nei mesi di ottobre e novembre 1911, quando, si eseguivano contemporaneamente i trasporti per il congedamento della classe 1889 dei corpi d'armata di Napoli e Palermo e quelli per la chiamata alle armi della classe 1891, solamente in questi due mesi si ebbe un totale complessivo di oltre 250.000 uomini trasportati in ferrovia. Infine, se si considerano gli ingenti spostamenti di uomini e materiale bellico per le grandi manovre svolte nel Monferrato tra il 23 ed il 29 agosto, in totale vi furono 9500 ufficiali, 553.000 uomini, 45.000 quadrupedi e 3700 carriaggi. Una percentuale del trasporto ferroviario fu assorbita dal trasferimento di materiale bellico e personale destinato a colmare i vuoti prodotti dalla spedizione nelle varie guarnigioni. Le fonti dell'epoca riportano che, nonostante la frenetica circolazione di treni che caratterizzò quei mesi, non si registrò nessun disagio sia per quanto riguarda il regolare svolgimento del servizio pubblico sia la sicurezza ferroviaria.



● *La partenza dei mobilitati dalla stazione di Roma Termini*



● *La partenza dei mobilitati accolta calorosamente dalla folla in una piccola stazione pugliese*



● *L'ultimo saluto dei mobilitati ai propri cari, ottobre 1911, Roma Termini*

Bisogna sottolineare il fatto che la mobilitazione messa in atto per la spedizione in Libia fu considerata, in vista di un conflitto europeo, come un banco di prova dalle autorità e dai vertici militari italiani. Nonostante i numeri decisamente ridotti, la conquista della quarta sponda permise di valutare l'efficienza ed eventuali carenze del sistema ferroviario nazionale, in vista di future eventualità belliche, dimostrando l'importanza strategica del trasporto su rotaia. Il personale delle Ferrovie dello Stato rispose prontamente alle esigenze della mobilitazione, richiamando tutto il personale in congedo ed operando con la massima diligenza e professionalità. Sia sugli spostamenti programmati della prima mobilitazione che su quelli improvvisi della seconda, il servizio ferroviario fu eseguito regolarmente e con una buona celerità. Il Comando del corpo di stato maggiore lodò il servizio reso dai ferrovieri con le seguenti parole: *“per l'efficace e valida cooperazione onde l'esercizio statale delle ferrovie ha saputo corrispondere alle molteplici ed importanti esigenze militari”*.

LE FERROVIE LIBICHE

Ma gli sforzi non si concentrarono solamente in patria. Una volta messo piede in Tripolitania ed in Cirenaica si pensò bene di realizzare delle ferrovie a scartamento ridotto per agevolare il trasporto di materiale e soldati. Furono realizzate con la collaborazione del personale del Reggimento Ferrovieri un buon numero di ferrovie del tipo Decauville per un totale di 60 km, a seguito di una richiesta urgente pervenuta alle Ferrovie dello Stato da parte del Governo. Furono quindi preparati per l'occasione un buon numero di materiali e di personale destinato ad imbarcarsi per la Quarta Sponda. L'8 gennaio partì da Venezia il primo piroscafo che attraccò a Tripoli il 14. Per l'occasione furono acquistati notevoli quantità di materiali Decauville la cui installazione fu rapida ed il cui utilizzo fu assai utile. La loro natura modulare li rese di facile impiego ed adattabili ad ogni contesto operativo. Derna, Bengasi, ed infine Tripoli ebbero le loro prime linee ferroviarie. Ovviamente si trattava di soluzioni temporanee, infatti la loro scarsa capacità di carico e la mediocre velocità data dalla natura costruttiva della linea Decauville rese necessario l'utilizzo di una ben più solida ferrovia a scartamento ridotto, quest'ultimo ben maggiore rispetto a quello realizzate finora, almeno per quanto riguarda Tripoli ed i relativi impianti. La Decauville nel capoluogo della Tripolitania fu relegata a sussidiaria per il trasporto dei materiali necessari alla costruzione della ferrovia.



Tripoli - Ferrovia dello Stato



La costruzione dei relativi impianti e delle linee e diramazioni fu eseguita in tempi assai ristretti. Il 18 marzo fu inaugurato il primo tronco ferroviario di 12, che dal porto di Tripoli giungeva alla località di Ain-Zara. Successivamente furono costruiti circa 60 km di strade ferrate. Le autorità italiane disponevano inoltre del seguente materiale rotabile: 4 locomotive, 1 vettura di I e III classe, 2 carri blindati, 12 carri serbatoio, 12 carrelli di armamento e 62 carri di diversa tipologia. Col progredire della penetrazione italiana nel territorio libico progredì anche la rete ferroviaria. Esse furono utilizzate estensivamente in più occasioni per rifornire i reparti del R. Esercito e per evacuare i feriti e i malati dalle zone di combattimento, come avvenne l'8 giugno 1912 durante la battaglia di Zanzur. Fu allestito un treno straordinario composto da 10 veicoli più locomotore, gestito da personale misto proveniente sia dalle Ferrovie dello Stato che dal R. Esercito. Il treno partì da Tripoli e si fermò presso Gargaresh. Si trattava per lo più di carri e carrozze allestite alla meglio per poter ospitare i feriti provenienti dal campo di battaglia: *"[...]con materiale proprio, erano stati arredati con materassi, guanciali, biancheria e quanto era necessario per i primi soccorsi ai feriti più gravi."* Ciò permise la loro rapida evacuazione verso Tripoli dove ad attenderli vi erano i chirurghi e l'ospedale. Inoltre numerosi convogli rifornirono costantemente le truppe prima, durante e dopo la battaglia.

● *Lo sbarco della prima locomotiva a Tripoli*



Tuttavia le ferrovie libiche costruite finora risultavano essere in realtà una goccia in un immenso oceano. La vastità del territorio libico, la difficoltà nel reperire localmente le materie prime necessarie (legno e massicciata) e la malferma e parziale occupazione del territorio, specialmente quello costiero ove si dovevano concentrare gli sforzi, rallentò non poco il prolungamento delle linee costruite in quel primo anno di guerra.

Lo sforzo e la dedizione del personale ferroviario fu riconosciuto sia dai vertici militari che dalle istituzioni. Il Presidente del Consiglio dei Ministri, Giovanni Giolitti, espresse le proprie lodi al personale con un comunicato datato 6 aprile 1912:

“Mi è stato segnalato dai Ministri della Guerra e dei Lavori pubblici ed io stesso ho avuto campo di constatare il perfetto funzionamento delle ferrovie di Stato durante gli eccezionali movimenti di truppe occorsi nel periodo della guerra italo-turca ed in occasione anche dell'impianto e dell'esercizio dei tronchi ferroviari di Tripoli. Tale urgente e delicato lavoro ha potuto compiersi con prontezza e precisione per la sapiente direzione dei Capi e per l'abnegazione e l'operosità del personale ed è argomento di grande e legittimo compiacimento. Allo sforzo dell'Esercito e dell'Armata è venuto così a congiungersi l'azione delle Ferrovie dello Stato, che spesso non veduta, ma non per questo meno efficace ed encomiabile, ha permesso che in una mirabile concordia di intenti si raggiungesse quel fine al quale erano rivolte le aspirazioni dell'intera Nazione. Sono pertanto ben lieto di poter manifestare a Lei, l'espressione « del più vivo compiacimento del Governo per l'opera compiuta dalle Ferrovie dello Stato durante il lungo e difficile periodo della guerra e La prego di voler tributare una parola di encomio a tutti i funzionari ed agli agenti di ogni grado che con tanto zelo e intelligente operosità cooperarono al felice compimento degli importanti servizi ad essi affidati”

In generale, la partecipazione delle ferrovie italiane alla guerra italo-turca dimostrò la loro importanza strategica in caso di conflitto, e diede l'opportunità alle autorità italiane di valutare le carenze del sistema ferroviario, in vista di future eventualità belliche.

BIBLIOGRAFIA

- Annuario ufficiale delle forze armate del Regno d'Italia. 1, Regio esercito. Istituto poligrafico dello Stato, 1938. Pag. 516-518
- Bollettino del Ministero degli affari esteri parte amministrativa. Tip. del Ministero degli affari esteri, 1913. Pag. 39
- Capece Minutolo, Alfredo. La Libia, negli atti del Parlamento e nei provvedimenti del governo. L. di G. Pirola, 1913, Pag. 1038
- Emigrazione, strade e ferrovie in Libia, La vita finanziaria economica, politica, industriale, commerciale, 1912, pag. 255
- Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana. Parte prima. Italia, Istituto poligrafico dello stato, 1912. Pag. 5226
- La conquista libica e le ferrovie. Italia! letture mensili. Unione tipografico-editrice torinese, 1913, pag. 457-459.
- L'azione dell'esercito italiano nella Guerra italo-turca (1911 -1912). Lab. tip. del Comando del corpo di stato maggiore, 1913.
- Le ferrovie della Libia italiana. Rivista tecnica delle ferrovie italiane. Tip. dell'Unione, 1912, Pag. 48.
- Martelli, Giuseppe. Lavori di terra dell'ingegnere Giuseppe Martelli; Ulrico Hoepli; Milano 1881.
- .

