

Zeitschrift: Rivista Militare Ticinese
Herausgeber: Amministrazione RMSI
Band: 6 (1933)
Heft: 4

Artikel: La teleferica come mezzo di trasporto militare
Autor: Balestra, Demetrio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-240364>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

La teleferica

come mezzo di trasporto militare

L'ultima guerra ha rivelato la « teleferica » come mezzo di trasporto bellico. Lo speciale carattere di stabilizzazione assunto dalle operazioni ha favorito l'applicazione di questo mezzo meccanico di trasporto che per esempio nella regione dell'Adamello ha risolto mirabilmente i più ardui problemi del servizio dei trasporti in alta montagna. Sulla fronte italiana si ebbero complessivamente 2150 impianti di teleferiche con uno sviluppo totale di km. 2300 con una potenzialità oraria di trasporto di 38.000 q. Da parte austriaca il numero degli impianti superò di poco i 400 con uno sviluppo totale di circa 750 km. e con una potenzialità oraria di q. 21.750.

Il successo ottenuto dalle installazioni teleferiche nei trasporti in montagna ha così entusiasmato che nell'immediato dopo guerra in alcuni paesi si è parlato della dotazione di « reparti teleferisti » nella stessa guisa con cui vengono forniti gli altri mezzi di trasporto animale e meccanico. In seguito, superata la necessità assoluta del momento, la teleferica come mezzo di trasporto bellico è stata discussa perchè se ha un grande valore logistico, il suo impianto è sempre però conseguenza di situazioni già risolte con l'uomo e con il mulo.

La teleferica rappresenta indubbiamente il mezzo di trasporto più caratteristico e più adatto alla montagna, perchè segna il minor percorso tra due punti di altitudine diversa e impiega quindi il minor tempo a superare la distanza, ma essa può essere impiegata efficacemente solo nella guerra di posizione perchè domanda molto tempo per il suo impianto e parecchio per l'organizzazione, in modo perfetto del suo funzionamento.

Inoltre la teleferica, almeno per ora, non si presta al trasporto di truppe nè permette carichi molto pesanti, specialmente di artiglierie di medio e grosso calibro.

Per quanto riguarda le condizioni nostre in punto a linee e trasporti con teleferiche, osservo che le relativamente numerose teleferiche esistenti nel nostro paese sono installate — tranne poche eccezioni —

solo per il trasporto in discesa. La loro applicazione per scopi militari è quindi senza procedere a trasformazione del sistema molto limitata.

Le teleferiche esistenti utilizzabili sono inoltre idonee unicamente al trasporto di materiali.

Abbiamo nel nostro materiale di guerra N. 4 teleferiche.

Queste teleferiche d'ordinanza hanno i seguenti requisiti:

lunghezza orizzontale 9 km.

differenza di livello 1000 m.

trasporto medio orario 4-5 tonnellate.

Esse possono dividersi in 4 sezioni, formanti 4 linee più brevi ed indipendenti. Il carico di una teleferica varia dai 250 ai 500 kg. per carello. Con lavoro continuo una teleferica nostra può trasportare in una giornata circa 100 tonnellate che rappresentano il carico di 8 carri merci tipo K di 40 autocarri tipo medio, di 200 furgoni di montagna, di 1250 bestie da soma.

Queste cifre danno una idea della potenzialità di questo mezzo di trasporto, il quale offre anche il considerevole vantaggio di richiedere un limitato numero di personale; quindi risparmio di materiale-uomo, fattore importantissimo nelle operazioni belliche di montagna.

Si può affermare che per la guerra alpina di posizione la teleferica risolve nel modo migliore il servizio di rifornimento fino alle « piazze di distribuzione » le quali possono essere fissate nei punti di fermata intermedia o finale della filovia.

Dalle « piazze di distribuzione » alle linee avanzate il someggio completa il servizio dei trasporti che unisce in ogni momento il paese alle truppe combattenti e la cui funzione non solo ha importanza materiale ma è anche coefficiente grandissimo per lo spirito della truppa. La teleferica rappresenta un solo capitolo nel problema dei trasporti e delle comunicazioni la cui ampiezza ed importanza il Generale Raguenau riassume affermando che esso « ha nell'evoluzione della strategia un'influenza che solo può essere comparata a quella degli armamenti stessi ».

Cap.no DEMETRIO BALESTRA

Uff. Conv. R. 30