

**Zeitschrift:** Rivista militare della Svizzera italiana  
**Herausgeber:** Lugano : Amministrazione RMSI  
**Band:** 44 (1972)  
**Heft:** 6

**Artikel:** 25 anni di motorizzazione dell'esercito  
**Autor:** Peter, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-246202>

### **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:** 10.01.2026

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

# 25 anni di motorizzazione dell'Esercito

Col br G. PETER

*Il bollettino d'informazione delle truppe motorizzate «Armée-Moteur» festeggia quest'anno una tappa importante: 25 anni di esistenza. La società svizzera degli ufficiali delle truppe motorizzate ne è l'editrice e per l'occasione è stato dato alle stampe un numero speciale.*

*Abbiamo ritenuto di proporre ai nostri lettori un articolo che analizza l'evoluzione delle truppe motorizzate dalla fine del conflitto mondiale ai nostri giorni.*

*«Armée-Moteur» assicura con successo l'informazione tecnica seguendo lo scopo prefissato; nel campo della motorizzazione un'informazione tecnica continua è particolarmente utile e preziosa.*

*In occasione del Giubileo la Rivista militare della Svizzera italiana si associa agli auguri e fa voti affinché esso continui ancora la sua missione per lungo tempo, con successo. (NdR)*

## *La situazione dal 1947 al 1951*

A che punto eravamo 25 anni fa? Il comando dell'Esercito era in fase di sopprimere le misure straordinarie prese durante il servizio attivo e cercava di legalizzare le innovazioni che avevano dato buona prova. In questa evoluzione il decreto delle Camere federali del 17 giugno 1947 era importante. L'organizzazione delle truppe del 1947 era interamente dedicata, sotto il segno di un'adattamento realizzata e vista, alle esperienze fatte durante il servizio attivo e rinunciava volontariamente a delle profonde riforme.

Nel quadro della motorizzazione citiamo le misure seguenti:

- La Sezione della motorizzazione è promossa al rango di Servizio il 1.5.1948, come era già stato il caso in seno allo SM Es dal 1940, a seguito di una decisione del Generale, ma che non aveva potuto essere continuata dopo il mese di agosto del 1945, causa mancanza di una base legale. Questa misura, diventata indispensabile, permise una coordinazione favorevole di tutti i problemi della motorizzazione.
- La motorizzazione dell'Esercito fu sviluppata nel quadro dei mezzi finanziari, materiali e personali. Gli SM e le unità di fanteria furono motorizzati (questi ultimi in un primo tempo con moto-



**Le cp DCA di fanteria sono state motorizzate subito dopo la seconda guerra mondiale.**

ciclette) e furono create le cp DCA motorizzate. Le truppe leggere furono riorganizzate e dotate di un maggior numero di veicoli; simultaneamente fu migliorata la qualità con l'attribuzione, al materiale di corpo, di veicoli «tout terrain». L'artiglieria mobile fu, a poco a poco, completamente motorizzata e avendo ricevuto nuovi pezzi, vide la sua potenza di fuoco aumentata. La motorizzazione delle truppe del genio e di trasmissione fu migliorata. Le Divisioni, le Brigate di montagna e le Brigate leggere ricevettero ciascuna una cp rip veic mot indipendente, rinforzata ben presto da una sezione di carburanti. Il rimpiazzo del rifornimento con cisterne e fusti con il sistema dei bidoni da 20 litri, che fece buona prova durante il servizio attivo, risale a questo periodo.

— Le misure efficaci nel settore della mobilitazione e la coordina-

zione delle basi necessarie alla pianificazione non erano possibili se non veniva migliorata l'organizzazione. Per questo motivo nel 1946 il controllo federale dei veicoli a motore fu aggiunto alla sezione motorizzazione e divenne parte integrante del Servizio creato nel 1948.

- La decentralizzazione dell'istruzione dei suff auto e degli automobilisti fu proseguita. Questa tendenza non fu accettata all'inizio senza opposizione, ma non fu mai arrestata: d'una parte gli effettivi da istruire aumentavano rapidamente, d'altra parte bisognava integrare gli automobilisti nelle loro Unità d'incorporazione dall'inizio dell'istruzione. Ma era imprescindibile che questo aumento rapido diminuiva la qualità dei conducenti, particolarmente dei veicoli pesanti. Questa situazione si è potuta equilibrare solo nell'ultimo decennio.

#### *Dal 1951 al 1960*

L'organizzazione delle truppe 1951 servì d'inizio a questo periodo. Si vide una centralizzazione dei servizi dei trasporti nelle truppe: per la prima volta l'organizzazione teneva conto che la motorizzazione aveva anche i suoi limiti, imposti da considerazioni materiali, di personale e anche di tattica. Si trattava d'evitare alla truppa un ingombro di veicoli troppo numeroso.

Per offrire dei mezzi supplementari in caso di bisogno, si attribuì a ogni Rgt di fanteria e artiglieria, così pure ai Bat del Genio e ai gruppi di sussistenza delle unità d'Armata, dei trasporti. Ogni Divisione e Brigata di montagna o leggera ricevette una col trsp auto direttamente subordinata. Ma era inevitabile che il rimpiazzo del treno ippomobile facesse aumentare il bisogno di veicoli alla truppa. Si ricorse in un primo tempo ai trattori, specialmente nella fanteria: ma questo era un mezzo relativamente lento, che fece poca presa. A poco a poco, le disponibilità dei veicoli di requisizione permisero di rimpiazzare i trattori. Le cp rip veicoli mot furono rinforzate, e le sezioni carburanti diventarono cp carb a partire dal 1955. Ci sarebbe ancora molto da dire ma bisogna limitarsi a due fattori importanti di questo periodo.

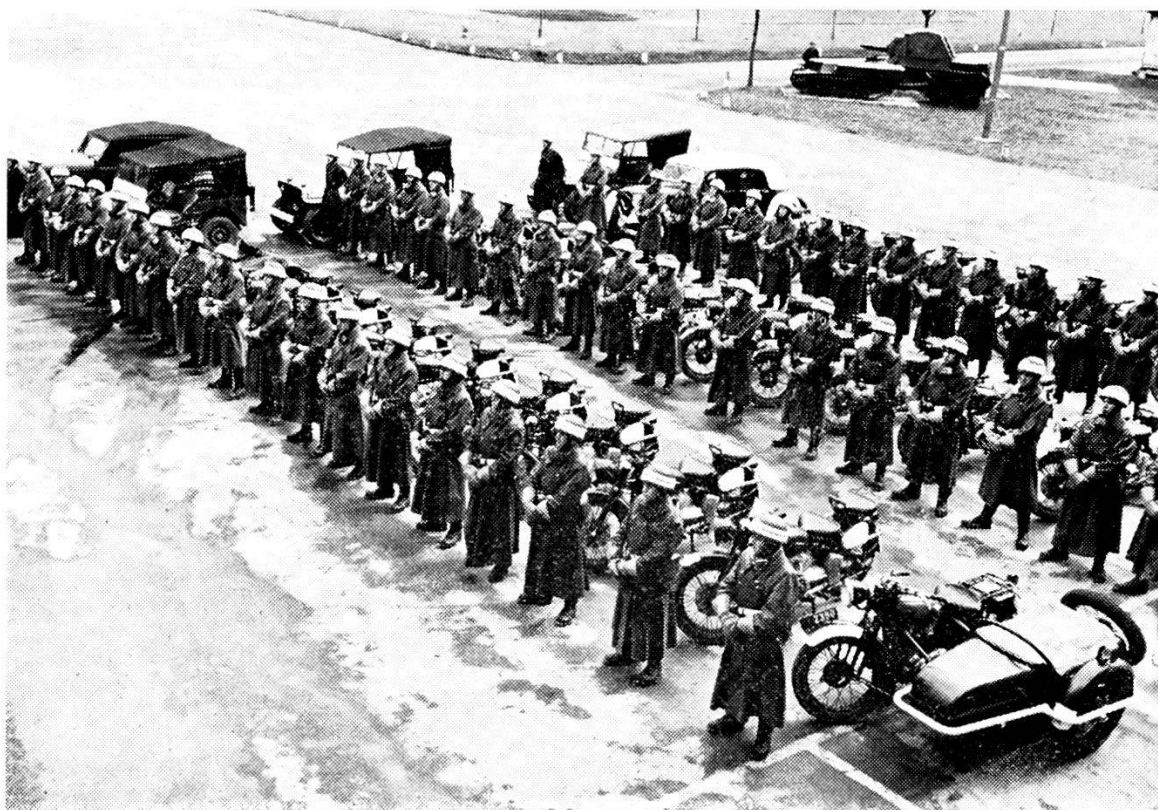


**Numerosi trattori erano ancora attribuiti nell'Esercito fino al 1952.**

### *1. Disciplina e circolazione stradale*

Lo sviluppo rapido della motorizzazione, anche nel settore civile, causò molte difficoltà ai cdt di unità e ai loro uff auto tecnicamente responsabili: gli imbottigliamenti, la cattiva disciplina dei conducenti, e gli incidenti che ne risultarono, con tutte le conseguenze morali e fisicamente dolorose, come pure le incidenze finanziarie, senza parlare delle carenze inamissibili nel campo militare, costituirono troppo gravi deficienze. Ora è facile comprendere queste difficoltà, dato che la motorizzazione era stata introdotta in tempo breve, in confronto di altre novità che furono concepite meno bruscamente (basta pensare al lungo tempo utilizzato per lo sviluppo delle armi da fuoco). L'organizzazione delle truppe del 1951 chiamò in servizio cinque cp pol stradale. Nel 1956 una sezione di polizia stradale fu





**Nel 1952 sono state formate le prime cp di polizia stradale.**

incorporata nelle cp SM di div, br mont, e br L. Con questo si poteva disporre di un mezzo, in realtà ancora molto debole, per dirigere la circolazione. Si tentò con successo di migliorare la disciplina dei conducenti, mettendo delle squadre permanenti, la cui missione principale era di sorvegliare e al bisogno istruire e convincere. Fu così creato il controllo militare della circolazione (CMC) con un effettivo di 12 sott'ufficiali istruttori sperimentati. Gli eccellenti risultati ottenuti portarono al raddoppio dell'effettivo nel 1958, alle dipendenze di un uff istruttore a tempo pieno.

## *2. Previsioni del Servizio della motorizzazione dell'Esercito*

Il secondo punto di questo periodo, pure degno d'interesse, è stato il problema sulle previsioni del servizio della motorizzazione. Il fatto

che il Capo del Servizio si trovava allora nell'ultimo anno d'attività fece accelerare l'esame di una questione diventata d'attualità: numerosi erano quelli che, anche ad alto livello, pensavano che la motorizzazione dell'Esercito era un compito terminato, e che era familiare a tutte le truppe, per cui un'istanza particolare doveva essere inutile. Per le medesime ragioni i capi servizio auto, e anche gli uff auto per quanto specialisti, sembravano divenire superflui. Pertanto, l'istanza competente (Capo SMG) non desiderava precipitare gli eventi, e attendeva i risultati degli studi in corso, in vista della nuova organizzazione delle truppe del 1961. Il solo fatto incontestabile era quello che la motorizzazione era entrata come componente indispensabile in tutte le truppe e i relativi servizi, e guardando più da vicino bisogna rendersi all'evidenza: il vero servizio tecnico non poteva essere appannaggio di tutti, e per conseguenza non si poteva rinunciare ai quadri specializzati. Un esercito di milizia ha delle esigenze, che un esercito di mestiere, istruendo i propri quadri per lunghi periodi, non conosce. Queste riflessioni e altre ancora influirono in certa misura l'OT 61.

#### *Dal 1961 ai nostri giorni*

Se l'Organizzazione delle truppe 61 ha condotto ad un nuovo aumento degli effettivi dei veicoli, ha però contribuito a migliorare la loro qualità. Malgrado la difficoltà di delimitare ogni settore con precisione cerchiamo di schizzare i tre componenti del problema (materiale, organizzazione e personale).

Il riammodernamento del *materiale* fu soprattutto realizzato con il rimpiazzo di numerosi veicoli a due ruote motrici con veicoli con tutte le ruote motrici. Parallelamente, nuove necessità si fecero sentire: con una collaborazione leale fra le istanze interessate fu possibile coprire i bisogni in mezzi di trasporto dell'economia di guerra e della protezione civile in maniera soddisfacente. Dal punto di vista dell'*organizzazione*, l'OT 61 provocò un profondo cambiamento: il Servizio della motorizzazione dell'Esercito fu sciolto e rimpiazzato dal Servizio dei trasporti e delle truppe di riparazione (STR). Non si trattava di un semplice cambiamento di nome, perché il Servizio si vide attribuito, oltre alle già avute responsabilità, nuovi compiti, di cui alcuni



**Dal 1961 il STR è responsabile dell'istruzione della condotta dei veicoli a motore.**

esulavano dal titolo: le missioni del settore della motorizzazione furono estese a quelle dell'economia di guerra e della protezione civile. I trasporti, fino allora largamente deconcentrati, furono centralizzati e sviluppati e il Capo del STR divenne il Capo dei trasporti dell'Esercito. La creazione delle «Truppe di riparazione» condussero a centralizzare il reclutamento e l'istruzione di base di tutti gli artigiani della truppa (quadri compresi) delle formazioni di terra (quindi senza le trp av), centralizzazione che permise una formazione nettamente superiore. Tutti questi compiti implicarono un aumento del personale del Servizio (142 persone nel 1960 di cui 52 istruttori; 434 nel 1972 di cui 270 istruttori).

Attualmente il STR è frazionato in tre suddivisioni: motorizzazione e



controllo, circolazione e trasporti, truppe di riparazione. Queste modifiche toccarono anche le truppe. Così i Capi S auto furono soppressi e i loro compiti ripartiti tra il Capo S mat, il CG e il Capo trsp, posto creato appositamente. Il Capo dei trasporti occupa, con l'uff trsp, l'uff circ, e l'uff chf, una posizione chiave negli SM delle grandi Unità. In questo modo, l'eredità del Capo S auto è stata raccolta degnamente; gli uff auto dei corpi di truppa e delle unità sono rimasti, ma la loro missione è prevalentemente sui problemi di trasporto, di condotta dei veicoli, e della circolazione. I loro compiti nel campo delle riparazioni sono stati ripresi dagli uff rip che sono diventati responsabili, nella loro sfera, della direzione di tutti i servizi del materiale. Infine, l'OT 61 ha dotato ogni div camp, fr e mont di una cp di polizia stradale e d'un gr trsp auto. Da qualche anno sono stati creati dei distaccamenti di cannotti a motori sui nostri laghi, ed è ancora il S trsp che istruisce e organizza questo personale e i suoi mezzi. Le cp rip veic mot sono state sciolte e integrate nelle formazioni del materiale.

Nel campo del *personale* l'accento è stato messo sul miglioramento della qualità. L'istruzione degli uomini delle truppe di riparazione è stato centralizzato, nel medesimo tempo che l'effettivo del personale d'istruzione aumentava. Bisognava ancora fare uno sforzo per il personale conducente. Molte osservazioni, come pure il numero degli incidenti, erano il segno evidente di carenza nell'istruzione degli automobilisti, particolarmente dei conducenti di camion. Era la conseguenza d'una centralizzazione troppo spinta, per cui si doveva combattere gli inconvenienti coordinando meglio l'istruzione: il miglioramento voluto fu ottenuto in tre maniere: migliore selezione, istruzione di base più forzata e la possibilità d'allenamenti fuori servizio. Una migliore selezione è stata raggiunta con gli esami psicotecnici dei futuri conducenti di camion, in modo che si è ottenuto d'allontanare, già dal principio, tutti i candidati non idonei. L'istruzione di base alla condotta dei veicoli pesanti è stata affidata a dei maestri di scuole d'auto, formati specialmente a questo scopo, e che erano in possesso di un certificato d'esame ufficiale: questi suff istr si trovano nelle scuole reclute di tutte le armi, ma restano subordinati a un uff istr del STR, direttore delle auto-scuole dell'Esercito. I corsi d'allenamento alla condotta dei camion fuori servizio sono un'eccellente occasione per la preparazione per un prossimo servizio; numerosi automobilisti vi partecipano come volon-

tari. L'organizzazione di questi corsi è assicurata dalla FSSTM, i cui responsabili meritano una grande riconoscenza.

Inoltre, dei grandi sforzi furono intrapresi per migliorare la disciplina nella circolazione stradale. Gli istruttori del CMC sono ancora alla base di questi sforzi, completati con pubblicazioni e programmi annuali di circolazione stradale. La comprensione di cui danno prova i comandanti di truppa e gli ufficiali auto è di un'importanza primordiale per assicurare il successo. Non esiste alcun rimedio in materia di circolazione stradale contro la cattiva disciplina: solo il senso di responsabilità e la somma degli sforzi comuni porteranno al successo.

*La motorizzazione: un mezzo*

La motorizzazione non potrà avere uno scopo per se medesima. Chiunque se ne occupa serve la causa e deve conoscere il suo posto, nel quadro generale, per poter agire efficacemente a profitto di tutti. Essa potrà tenere il suo posto con questo spirito anche nel futuro.

*(da Armée Moteur - no. 9. - Sett. 1972)*

*gms*