

Per l'acquisto del libro vai su www.siggmi.it

Per l'acquisto del libro vai su www.siggmi.it

LA LOGISTICA IN AFRICA SETTENTRIONALE

I cambi ai vertici dell'amministrazione e delle truppe coloniali in Libia

Al Maresciallo Graziani, fatto rientrare in Italia dopo il disastro di Beda Fomm, nel febbraio del 1941 successe il Gen. Gariboldi, già comandante delle forze armate in Libia dal 1940. Nel corso del suo breve periodo alla guida della colonia (10 febbraio -28 luglio 1941), Gariboldi fece in modo che il Corpo Automobilistico desse il massimo supporto alle Divisioni "Brescia" e "Trento" e al 2°

Militari in sosta, in attesa di riprendere il viaggio a bordo dei Dovuque 35 (inverno 1940, Libia).

ACS, busta 13, foto 11022



Fiat 666 su una pista dell'entroterra marmarico (estate 1941).

ACS, busta 33, foto 25164



Reggimento artiglieria celere, unità di punta della prima controffensiva italo-tedesca; in questo frangente egli ordinò anche che le unità automobilistiche dei Corpi d'armata X e XX, tenuti in riserva, fossero assegnate ai reparti di prima linea. Di questo, Gariboldi informava Rommel con il seguente messaggio:

«Ogni sforzo è compiuto per dare alle unità predette [Brescia, Trento e 2° Artiglieria Celere, NdA] l'autonomia logistica occorrente e per alimentare le nuove basi di rifornimento. Per ottenere questi risultati ho tolto tutti, dico tutti, gli automezzi in dotazione al X e al XX Corpo d'Armata; questi, in conseguenza, non hanno più alcuna possibilità di movimento. Pertanto, fino a quando non giungeranno automezzi di rinforzo, non sarà possibile spostare altre unità della Tripolitania verso il fronte.»

Nel luglio del 1941, a Gariboldi subentrò il Gen. Ettore Bastico, ignaramente destinato a essere l'ultimo Governatore della Libia e comandante supremo delle forze armate italiane in Africa Settentrionale.

Con questa nomina, Rommel veniva formalmente a trovarsi agli ordini di Bastico, situazione mai accettata dal comandante tedesco che, imperterrito, continuò a condurre la campagna secondo i suoi criteri. Ciò accrebbe i già esistenti contrasti fra i due comandanti, tanto da indurre Mussolini, che riconosceva la superiorità di Rommel e non stimava troppo Bastico, a promuovere machiavellisticamente quest'ultimo al rango di Maresciallo d'Italia, mantenendogli quindi la carica di governatore della Libia e però esautorandolo dalla catena di comando delle forze armate. Bastico uscirà dalla scena africana rientrando in Italia il 31 gennaio 1943.

Il riordino dell'organizzazione logistica in Africa Settentrionale

Primo riordino dell'organizzazione logistica (luglio 1941)

Nel luglio del 1941, dopo la seconda battaglia di Sollum, con il riassetto delle competenze e responsabilità territoriali si procedette anche al riordino dell'apparato logistico del Regio Esercito in Africa Settentrionale.

Dall'Intendenza Superiore dipendevano¹⁰⁶:

- la Delegazione Intendenza Tripolitania, con i servizi del porto di Tripoli;
- la Delegazione Intendenza Cirenaica, con i servizi del porto di Bengasi;
- l'Intendenza della 5^a Armata (in costituzione in Tripolitania)

La Delegazione per la Tripolitania, caratterizzata da marcata staticità, a mezzo del 1° Autoraggruppamento (che al suo arrivo a Tripoli, nel giugno 1941, aveva accorpato gli Autogruppi IV e V) doveva provvedere alla ricezione dei materiali dall'Italia, al loro avviamento all'Intendenza della 5^a Armata e alla Delegazione della Cirenaica, nonché presiedere alle precedenza di imbarchi e sbarchi nel porto di Tripoli e allo smistamento dei reparti, materiali e mezzi.

La Delegazione della Cirenaica, i cui organi erano invece dotati di relativa mobilità, a mezzo del 12° Autoraggruppamento (giunto a Tripoli nel settembre del 1940), aveva il compito di curare la

106 Montanari M. (1993) – *Le operazioni in Africa Settentrionale*, vol. II, Tobruk. Ufficio Storico SME, Roma, 2^a ed.



OM Taurus sulla stessa pista della foto a fronte.

ricezione dei rifornimenti a essa diretti dall'Intendenza Superiore e dalla Delegazione della Tripolitania e, di sopperire alle necessità della 10^a Armata e delle truppe dislocate al fronte.

All'Intendenza della 5^a Armata era riservata la direzione dell'attività logistica nell'ambito dell'Armata e del Sahara libico.¹⁰⁷

107 Il 27 luglio 1941 il Comando Superiore scrisse allo Stato Maggiore del Regio Esercito per fare il punto sulla situazione automezzi dell'Intendenza Superiore, «*affinché codesto Stato Maggiore abbia un'idea quanto più possibile esatta sullo stato dei trasporti terrestri in Africa Settentrionale*».

Per i rifornimenti giornalieri dei soli servizi dei commissariato, artiglieria e automobilistico, occorrevano 127 autocarri pesanti (minuziosamente giustificati). Poiché essi impiegavano dai tre ai dieci giorni per svolgere il viaggio di andata e ritorno, il fabbisogno saliva a 970 autocarri pesanti. Aggiungendo l'8% per necessità varie, si arrivava a un totale di 1.050 autocarri.

Oltre a questi trasporti giornalieri esistevano altre richieste, in genere tutte urgenti, delle varie direzioni dell'Intendenza Superiore, che comportavano un totale di 2.627 viaggi/autocarro. Per contro le disponibilità erano rappresentate dal V Autogruppo, persino insufficiente ai bisogni della piazza e del porto di Tripoli; dal IV Autogruppo, praticamente assorbito dai servizi del porto di Bengasi; e dal 1° Autoraggruppamento che contava su 700 autocarri, di cui però 256 impegnati per compiti fissi. Dai 444 autocarri rimasti occorreva togliere un 15% di inefficienti e un 8% per necessità varie. Rimanevano dunque effettivamente utilizzabili giornalmente 342 autocarri, cui dovevano aggiungersi 300 mezzi civili. La situazione che risultava da tutto ciò era evidentemente insostenibile, anche e soprattutto per l'impossibilità di effettuare ammassamenti di scorte per le unità in linea.

Montanari M. (1993) – *Le operazioni in Africa Settentrionale*, vol. II. Op. Cit.

Rifornimento automezzi con carburante infustato (litoranea libica, inverno 1940).

ACS, busta 13, foto 11040

