

UFFICIO SABOTAGGI E CONTROSABOTAGGI

PREMESSE AI PIANI GENERALI

I° - Da molte parti si deplora che le azioni di disturbo al traffico nemico ed i sabotaggi provocano da parte del nemico tremende rappresaglie sulla popolazione civile. Noi dichiariamo che per la condotta della nostra sacrosanta lotta per la liberazione nazionale non possiamo tener conto delle suddette recriminazioni.

E' pur vero che noi mireremo ad evitare sabotaggi inutili i quali senza risultati di ordine militare apportino soltanto lutti alla popolazione.

Ma qualora le esigenze militari lo impongano, noi proseguiremo inesorabilmente per la nostra via e a rappresaglia risponderemo con contro-rappresaglia.

Come non ci fermerà la minaccia di rappresaglia da parte del nemico, così sarà pure nostro intendimento non lasciarci commuovere dalle proteste o recriminazioni di talune industrie che lavorano per il nemico e che dai nostri sabotaggi vedono diminuita l'entità dei loro guadagni. Tuttavia terremo nel debito conto l'eventualità che le interruzioni di attività arretrate dai sabotaggi possano causare il trasferimento di impianti o maestranze.

II° - Per i sabotaggi ferroviari la nostra esperienza di oltre un anno di attività c'insegna che l'interruzione degli elettrodotti primari o di linea non arreca un sensibile danno al traffico nemico, in quanto la sostituzione immediata della trazione a vapore alla trazione elettrica permette pur sempre l'inoltro dei convogli più importanti, onde ne risente essenzialmente il traffico dei treni viaggiatori. Notiamo tuttavia che in casi particolari (come ad es. nello scorso novembre in tutta la zona alessandrino-ligure) l'interruzione sistematica degli elettrodotti ferroviari può arrecare un disturbo non indifferente anche al traffico militare.

Del pari non efficace è la distruzione dei posti di blocco e delle cabine scambi, ~~in quanto~~ inquantochè (oltre alla distruzione di prezioso materiale tecnico italiano) si arreca solo un ritardo ma non una interruzione al movimento dei convogli militari.

Del pari di efficacia non maggiore dei deragliamenti ordinari è il deragliamento in galleria, che pure elementi non specializzati in materia prospettano quale soluzione ideale. Ad esempio nell'alta valle di Susa il deragliamento di un treno merci di 40 vagoni, entro una galleria ad unico binario, in pendenza ed in curva, ha prodotto un'interruzione di appena 36 ore.

Per nostra esperienza unica interruzione radicale del traffico ferroviario è la distruzione di ponti e viadotti. Siccome per altro una tale impresa comporta la risoluzione di difficili problemi d'ordine militare e tecnico nonchè l'impiego di ingenti quantità di esplo-

sivo raramente a disposizione delle formazioni partigiane, così noi consideriamo molto efficace il disturbo al traffico ferroviario mediante la sistematica distruzione di tratti di binario, ovvero il deragliamento dei convogli a mezzo asportazioni di binari eseguite in modo continuo secondo un piano concreto.

III° - Per le interruzioni stradali facciamo notare come la fittissima rete di strade principali e secondarie che interseca la zona piemontese, offre al nemico una quantità di vie di arroccamento, che permettono di eludere la efficacia di distruzioni di tratti di massicciata o di tombini o di ponti. Viceversa le interruzioni stradali (principalmente la distruzione di ponti o il franamento in strade a mezza costa), qualora sieno bene studiate sortiscono un effetto grandioso nelle vallate alpine prive di vie di arroccamento. Particolarmente interessanti dal punto di vista strategico di questa guerra, le valli di Susa e di Aosta.

Nei casi ordinari è di grandissima importanza il disturbo al traffico nemico a mezzo lancio di chiodi ed attacchi diretti contro mezzi isolati con mine o con armi automatiche leggere.

IV° - Per i sabotaggi industriali (ammessa l'intangibilità delle centrali elettriche, delle sottostazioni e degli impianti industriali) ci si deve limitare alla interruzione degli elettrodotti ad alta tensione di alimentazione alla eventuale oculata distruzione di cabine di trasformazione interne agli stabilimenti e pure ad una intensa propaganda fra le maestranze.

V° - L'esecuzione dei sabotaggi ferroviari, -stradali, industriali, comporta l'impiego di una cospicua quantità di esplosivi e materiali accessori.

Ci risulta che mentre alcune formazioni (in seguito ad aviolanci o a colpi particolarmente riusciti) sono tuttora ampiamente provviste di materiale, che può rimanere in parte anche inutilizzato, viceversa altre formazioni (o per insufficienza di aviolanci, o per una precedente intensissima attività) sono poco provviste, o addirittura completamente sfornite di tale materiale. Sarà uno dei nostri compiti principali provvedere nelle singole zone con un'equa distribuzione del materiale di modo che l'azione generale delle varie formazioni, possa incrementarsi sempre più.

VI° - E' ben nota l'importanza che dà il nemico alle comunicazioni telegrafiche e soprattutto telefoniche che gli permettono di accelerare ed organizzare l'opera dei vari comandi. Sarà quindi anche nostro compito di far svolgere l'attività dei reparti di guastatori anche contro tali impianti.

In base ai concetti sopra esposti informiamo l'attività del nostro Ufficio . =

Sede 15 Febbraio 1945

F.to
Ingg. RENI - SARTI-FLORIO