



Rivista dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia - 00184 ROMA - Via Sforza, 8 - Tel. 0648.26.136

# IL CARRISTA d'ITALIA

MENSILE - ANNO XLI - N. 9/10 (218°) - SETT./OTT. - N. 11/12 (219°) - Nov./Dic. 2000  
Sped. in abb. postale (COMMA 20/C - ART. 2 - LEGGE 662/96) - filiale di ROMA

**LEVA addio**

**Nell'INFERNO di EL ALAMEIN**

**FORZA di REAZIONE RAPIDA EUROPEA**



## ORIZZONTI DELLA MEMORIA

**A**llo scadere di un anno importante: il duemillesimo, inizio misterioso di un nuovo arco temporale, che conterrà vite, speranze e vicende, doveroso è soffermarsi sul titolo di copertina: "anno duemilauno", che segnerà il libro, ancora chiuso del vostro futuro. Sull'anno trascorso è inevitabile qualche riflessione connessa al mese di novembre che corre verso il passato. Trovo di grande incidenza nella nostra vita istituzionale di soldati di ieri, di oggi e di domani due mutazioni ordinarie di valore, a mio avviso, epocali:

- l'abolizione di fatto, nell'immediato futuro, del servizio militare di leva;
- la cancellazione degli ordinamenti della categoria degli ufficiali di complemento.

Sono scelte, di portata e peso epocali che lasciano sgomenti ed addolorati. Le Forze Armate, da lungo tempo (i 140 anni dell'Unità Nazionale) hanno avuto come riferimento, chiaro e visibile, per tutti i cittadini, la difesa del territorio patrio e l'impegno offensivo, difensivo, cautelativo in tutti gli spazi ritenuti di interesse per la difesa e la sopravvivenza della Nazione.

Oggi tale orientamento fondato sui principi etici naturalmente e tradizionalmente accettati, appare radicalmente mutato.

È stata infatti introdotta una concezione, certamente grandiosa di conservazione di equilibri fra popoli e nazioni finalizzata alla conservazione mutevole e perpetua di una "dimensione pace".

Il mantenimento di questo equilibrio non facile rimane compito e missione primaria di Stati legati da particolari specifici accordi.

L'obbligo si estrinseca attraverso interventi militari di interposizione, dissuasione, protezione locale.

Dall'orientamento dei compiti discendono naturalmente orientamenti operativi, ordinativi, addestrativi, informativi e logistici dello strumento militare.

Le grandi scelte relative all'uso dello strumento militare sono ovviamente determinate dai governi in carica e dalle decisioni parlamentari.

Da questa nuova linea di pensiero della politica militare sono discese le grandi variazioni ordinarie a cui mi riferisco. Ovviamente riferendosi solo a conseguenze, e non al travaglio, alla riflessione, alla contrapposizione ed al dialogo che ha preceduto le decisioni, è facile essere approssimativi e me ne rendo conto. Ho voluto tuttavia cercare di sentenziare. In effetti io ritengo che di fronte a una realtà temporale, non sostanzialmente evolutiva, ma condannata come tutte le umane cose ad essere attuale solo a breve o a medio termine, siano state prese decisioni assai pesanti e difficilmente mutabili o invertibili di fronte a nuove necessità. La cosa che più mi tocca e cioè la sparizione degli ufficiali di complemento e dei soldati di leva, cancellano di col-

(segue a pag. 5)



1958 - Greto del Tagliamento. Un gruppo tattico corazzato del 132° Rgt. Carri

Nella foto riferita alla fine degli anni cinquanta appare un gruppo tattico corazzato integralmente costituito da soldati di leva ed ufficiali di complemento, fortemente e visibilmente motivati, allineati come una spada lucente, gli occhi fissi ai confini d'oriente della Patria.

## ESERCITO



*Una cadetta dell'Accademia Militare di Modena*

## AERONAUTICA

### Le prime Top-gun dell'aeronautica militare italiana

Quattro cadette del corso Aquila V dell'Accademia aeronautica di Pozzuoli, Elena Ceccolini (24 anni di Firenze), Laura Letta (21 Anni di Pescara), Donatella Caforio (24 anni di Grottaglie - TA) e Sabrina Lellis (22 anni di Cisternā - LT), hanno conseguito il brevetto di pilota di aeroplano. Hanno dimostrato di saper decollare, tenere i rapporti con la torre, di compiere un giro di campo e di atterrare ai comandi del SIAI SF 260, che è l'aereo usato per l'addestramento. È il primo gradino indispensabile per proseguire il corso dell'Accademia aeronautica di Pozzuoli che le porterà, dopo un'ulteriore specializzazione, ai comandi di



caccia ed essere così le prime top-gun italiane.

Decise, determinate, impettite nella loro divisa, hanno ricevuto, dal Ministro Mattarella, l'aquila dorata insieme a quattro colleghi uomini, guardate con una punta d'invidia dagli altri allievi ed allieve che sono in atte-

Una delle 4 ragazze che hanno conseguito il brevetto da pilota militare ai comandi di un aereo.

sa di completare il corso, sulla pista dell'aeroporto Comani di Latina, sede del 70° stormo.

*L'ingresso delle donne nelle Forze armate rappresenta un elemento di innovazione in grado di produrre qualità. La competizione con gli uomini spingerà gli accademisti a fare sempre meglio.*

F.G.

po la partecipazione accettata e responsabile dell'intera Nazione all'adempimento dell'art. 52 della costituzione che detta: "La Difesa della Patria è sacro dovere di ogni cittadino".

Lo sgombero dopo un secolo e mezzo di storia di "tutti" i cittadini, per dare "spazio" ai volontari mi sembra oltretutto ingeneroso e mortificante per la lunga schiera che si perde nei ricordi dei soldati che "gratuitamente" affrontarono con bravura, dolore, pazienza, due immani conflitti mondiali e tutte le operazioni coloniali in terra straniera da Adua ad El Alamein. Lo fecero perché era un dovere che non si discuteva, lo avevano fatto i padri, i nonni, i bisnonni ed era un lavoro che sapeva di radici per ognuno diversa ma tutte realtà di una terra origine di memorie, di possessi, di nascita e di morte. Oggi e per il futuro avremo i volontari, certamente dei bravi ragazzi, che fra cinquant'anni qualcuno come me ricorderà con commozione. Tuttavia saranno sempre dei volontari, in prevalenza meridionali (lo sono anch'io) certamente più pensosi di piccoli immediati interessi, di una famiglia già creata o in fase di preparazione e con il sollievo di una piccola sistemazione in un mondo avaro di prospettive di lavoro. Voglio chiudere ricordando con voi sull'attenti i soldati e gli ufficiali di complemento delle Divisioni e dei Reggimenti schierati ad El Alamein:

Divisioni di fanteria:

- Trento
- Trieste
- Bologna
- Brescia
- Pavia
- Folgore

Divisioni corazzate:

- Ariete
- Littorio

Reggimenti Bersaglieri:

- 7°
- 9°

Battaglioni:

- 11° Btg. Carri Trieste
- Btg. Bersaglieri Trieste.

Per voi con profonda partecipazione e sincera commozione dico: Grazie, lo facesti per niente solo per l'onore della Patria.

Gen. C.A. Enzo Del Pozzo

## LETTERE AL DIRETTORE

Pordenone, 25/11/1999

Mi scusi se mi permetto di disturbarLa; sono un vecchio carrista per non dire un veterano del carrismo, avendo vissuto circa 40 anni della mia vita nella Specialità, nella quale ho preso parte, in prima persona non solo alla evoluzione della stessa sia nelle uniformi che nei mezzi, ma soprattutto nelle varie campagne di guerra: A.O.I. (Eritrea e Somalia - XX Btg. Randaccio e Raggruppamento carri d'assalto della Somalia), O.M.S. (Raggruppamento Carristi - Col. Babinini, che ebbi anche come Comandante di Battaglione a Codroipo), A.S. (fronte del Moncenisio) e con la prestigiosa Ariete nelle operazioni di spicco -Tobruk ecc. - 2° Btg. Carri d'Assalto Ten.Col. Maretti che lasciò il comando di Btg. per assumere quello del neo costituito 132° Reggimento carri e in finis, 5 anni di prigionia. Leggo molto il nostro mensile.

Nell'ultimo numero a pag. 15, ho letto l'interessante articolo di Giorgio Torchia sugli Ascari - specie nell'ultima parte vissuta con gli Ascari. Perché forse pochi, o nessuno, specie la nuova generazione sa che avevamo gli Ascari carristi". A maggior testimonianza le accludo due fotografie del tempo fatte in Somalia (Hamar Geb-Geb). Sono raffigurato con una squadra addetta alla nostra Compagnia durante una esercitazione di cui facevo da istruttore, nonché un primo piano di due Ascari nel quale si può chiaramente vedere il fregio da carrista sul fez; il pom-pon era nero come pure la fuscianca che era stata adottata per tutti gli appartenenti al Raggruppamento Carri d'Assalto della Somalia. Se è possibile fare pubblicare questa foto a completamento dell'articolo di Torchia e per onorare questi nostri Ascari, che unitamente ai "Dubat" (che spesso operavano con noi) si fecero sempre onore sul

fronte Somalo.

Facendo seguito alla lettura del mensile anzidetto ho letto nella pag. "figure da ricordare" l'elogio scritto dal Gen. Pachera (che mi conosce bene), sulla figura dello scomparso Cav. Massimo Brunori che oltre alla veneranda età di 92 anni appartiene senz'altro, a quella primissima generazione di carristi. Posso affermare che anch'io, pur non raggiungendo quell'età (ne ho solo 84) appartengo a quella schiera di vecchi carristi.

Mi arruolai il 15.3.1931 volontario a 19 anni, quando la Specialità era costituita da poco più di due anni e mezzo, a Forte Tiburtino, Caserma "Regina Elena". Il Colonnello era Giuseppe Miglio, da noi chiamato "Papà Miglio". Fu lui che conìò il termine di "Carrista".

Ricordo che nelle adunate reggimentali diceva: precedete il vostro nome col grado di "Carrista" e non più "Soldato". "Carrista" intesi?



Somalia italiana 1936. Il Serg. Magg. carrista SPARTACO MARTUCCI con una squadra di Ascari carristi (a destra il capo squadra, in somalo detto "MUN-TAZ"), del Raggruppamento carri d'assalto.

Erano tempi in cui la cerimonia della consegna del "brevetto" di pilota di carro armato, veniva fatto in forma ufficiale con il reparto inquadrato, unitamente a questo documento, veniva dato il distintivo da cucire sulla manica sinistra della giubba, consistente in una ruota con sotto un pezzo di cingolo, su filo nero nonché i gradi di caporale e il famoso "decalogo" del carrista, che finiva dicendo: "Non ti fidar di me se il cuor ti manca". La nuova generazione non sa come a quel tempo operavano i carri Fiat 21/30 (in seguito chiamati di rottura): Ogni carro aveva un "esploratore" che prendeva il carro per guidarlo in terreno giusto, due "zappatori" pronti ad intervenire per rimettere a posto il cingolo che, ahimè, spesso usciva dai rulli, e infine un "segnalatore" che secondo i casi, con la bandiera a "lampe di colore" segnalava i dati che gli forniva il Capocarro o che riceveva per comunicarli a lui stesso - (erano i pionieri dei moderni marconisti).

In proposito della recente istituzione del reggimento carri, mi permetto raccontarle brevemente un episodio capitatommi, durante una mia licenza, a dimostrazione che molti ignorava-

no la sua esistenza. Come ho detto, ero andato in licenza, (eravamo nel periodo invernale) e per fare una sorpresa a mio padre, lo attendevo alla solita fermata del tram al ritorno dal lavoro (era Capotecnico alle Officine radio della marina). Mentre attendevo, mi passò davanti un Capitano d'Artiglieria (a La Spezia, mia città natale, c'era quella da costa, oltre al 21° Rgt. Ftr) scattai sull'attenti e feci il saluto (a quel tempo la disciplina militare era molto sentita) mi rispose e proseguì; fatti pochi passi si rigirò e ritornò indietro. Rettificai nuovamente la posizione e salutai, questo ufficiale si fermò, mi scrutò (naturalmente cercavo di pensare che cosa avessi che non andava bene) poi mi interpellò = "Cappotto (anzi pastrano per l'esattezza) di Cavalleria (infatti avevamo in uso questo capo di abbigliamento con lo spacco dietro, l'abbottonatura e i

piegoni) gambali di artiglieria e cavalleggero, fregio argentato adottato dalla fanteria, ma non ben definito come tale; si può sapere di che arma sei?". Gli risposi "Carri armati signor Capitano" e aprendo "il bavero del pastrano gli feci vedere le mostrine rosso-blu.

Non La voglio più tediare a lungo con questi miei primordiali ricordi della mia vita militare, che rivivo spesso con orgoglio. Cordialità.

**Spartaco Martucci**

Mar.Magg."A" - Pilota carri - S.Ten. R.O.  
"Veterano e Reduce carrista"

Via Oberdun, 15  
33170 PORDENONE

Pubblico con piacere questa sua lettera che dimostra grande spirito di corpo e di amore di Patria, invitandola ad inviarci ancora i suoi ricordi di guerra e di esperienze militari.



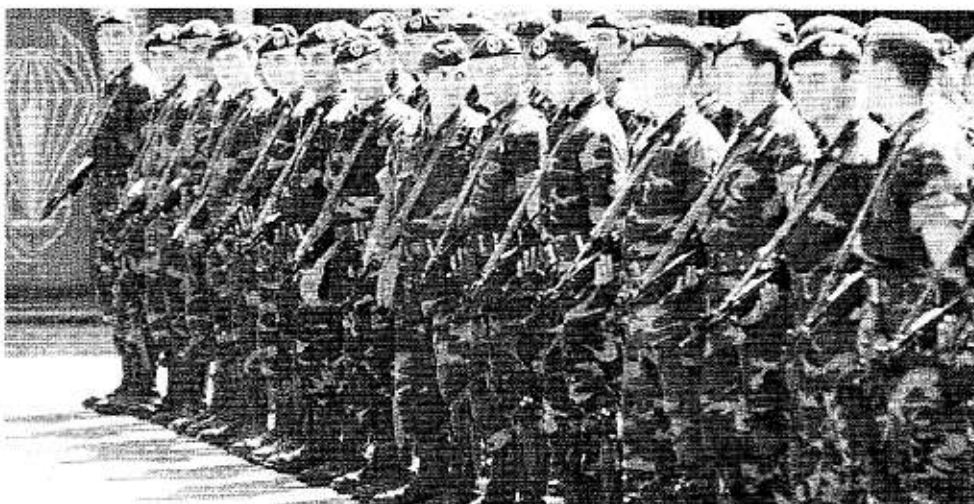
Carristi somali del Raggruppamento carri d'assalto.

## LEVA ADDIO

**L**i servizio di leva non ci sarà più. Il Senato ha approvato a larghissima maggioranza la legge che cancella il servizio obbligatorio. Gli ultimi giovani a essere chiamati sotto le armi saranno quelli nati nel 1985. Ma sin da ora quelli che si trovano in determinate condizioni di lavoro saranno esentati. La legge che abolisce la leva non fissa ancora le cause di esenzione.

Per ora la previsione è che sia esentato chi è responsabile della conduzione di un'impresa o di attività economiche, chi consegue la laurea con un punteggio non inferiore a 100/110, e chi frequenti corsi di specializzazione o dottorati.

Il futuro esercito sarà quindi di vo-



lontari e composto da uomini e da donne. Alcune strutture, però, soprattutto sulle navi, non sono ancora pronte per accogliere le soldatesse.

Entro 6 mesi dall'approvazione della legge il Governo dovrà emanare un decreto che ne disciplini l'attuazione. Trascriviamo qui di seguito

le principali novità della legge:

- Entro 7 anni, a far data dal decreto governativo, la leva sparirà del tutto. Si precisa però che la leva non viene abolita, ma "Sospesa" e può tornare in caso di guerra o crisi di particolare rilevanza. Viene così osservato l'articolo 52 della Costituzione che parla di servizio militare obbligatorio. Le Forze Armate saranno formate in tempo di

pace da personale maschile e femminile, reclutato su base volontaria.

- La durata della ferma volontaria potrà essere di uno o cinque anni. Quest'ultima soluzione prevede la possibilità di 2 successive ferme biennali. Dopo la ferma di 5 anni, il giovane potrà scegliere se restare in servizio permanente nelle Forze Armate o accedere, attraverso "corsie privilegiate", nel mondo del lavoro, pubblico o privato.
- L'organico attuale delle Forze Armate italiane verrà tagliato di ottantamila unità. I duecentosettantamila militari (tra truppa, sottufficiali e ufficiali) scenderanno progressivamente a quota 190 mila.
- Il corpo degli Alpini, composto da giovani di leva, sarà tutelato con l'istituzione della ferma annuale. Inoltre è stata prevista l'assegnazione prioritaria alle "penne nere" dei volontari del Centro-Nord. Con l'eliminazione della leva, viene eliminato un importante controllo sulla salute dei giovani, soprattutto per quanto riguarda le patologie dell'apparato sessuale.

### LE NOVITÀ

#### LA LEVA

LA LEVA NON VIENE ABOLITA, MA "SOSPESA" E PUÒ TORNARE IN CASO DI GUERRA O CRISI DI PARTICOLARE RILEVANZA. VIENE COSÌ AGGIRATO L'ARTICOLO 52 DELLA COSTITUZIONE CHE PARLA DI «SERVIZIO MILITARE OBBLIGATORIO».

#### I TEMPI

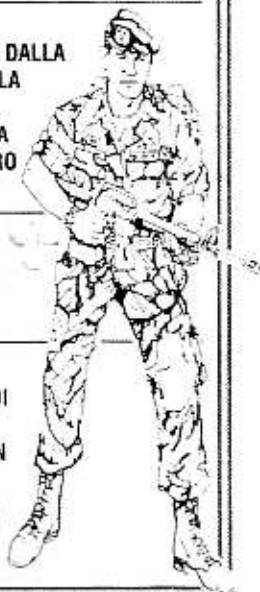
ENTRO SETTE ANNI A DECORRERE DALLA DATA DEL DECRETO LEGISLATIVO LA LEVA SPARIRÀ COMPLETAMENTE. I GIOVANI ANCORA SOGGETTI ALLA LEVA SARANNO QUELLI NATI ENTRO IL 1985.

#### L'ORGANICO

SCENDERÀ DAGLI ATTUALI 270 MILA UOMINI A 190 MILA, CON TAGLIO DI 80 MILA UNITÀ.

#### I VOLONTARI

LA LEGGE PREVEDE UNA FERMA DI 5 ANNI CON LA POSSIBILITÀ DI DUE RAFFERME BIENNALI, PER UN TOTALE DI NOVE ANNI. CI SARÀ ANCHE UN SERVIZIO VOLONTARIO DI UN SOLO ANNO.



Le statistiche confermano che nella visita di leva a 4 ragazzi su 10 vengono scoperte alterazioni più o meno gravi dell'apparato genitale. Ora che mancherà questo filtro, necessario per la tempestiva cura di eventuali anomalie, bisognerà sviluppare la medicina scolastica nelle scuole medie.

Tra i 13 e i 15 anni dovrà essere prevista nelle scuole una visita andrologica per i maschi e una ginecologica per le femmine.

Per concludere ricordiamo il periodo di leva dal dopo guerra ad oggi esercitato in Italia.

1946 : marina militare	24 mesi
esercito	18 mesi
aviazione militare	18 mesi

1964 (DPR n° 237 del 14.2.1964):	
marina militare	18 mesi
esercito	15 mesi
aviazione militare	15 mesi

1975 (legge n.191 del 31.5.1975):	
marina militare	12 mesi
esercito	12 mesi
aviazione militare	12 mesi

1997 (legge 662 del 23.12.1996, decorrenza 1 gennaio 1997):	
marina militare	10 mesi
esercito	10 mesi
aviazione militare	10 mesi

Le forze armate di professionisti costano di più, perciò sono state ri-

dotte come si è detto fino ad un minimo di unità sotto il quale non si può andare a causa di accordi internazionali con la NATO, che obbligano l'Italia a mantenere una certa quota di uomini in divisa.

Così in Europa:

**Gran Bretagna**, leva abolita nel '62, esercito di 220.000 militari di carriera (oltre 20.000 le donne).

**Francia**, il servizio militare obbligatorio sarà abolito dal 2002, la riforma riguarderà i giovani nati dal 1980.

**Spagna**, approvata nel '98 una legge che prevede un esercito di professionisti dal 10 gennaio 2003. **Germania**, il servizio militare è obbligatorio; entro il 2010 i soldati passeranno da 324.000 a 255.000 e il servizio di leva da 10 a 9 mesi.

Possiamo affermare che fra pochi anni in Italia avremo un esercito di professionisti, pagati meglio, armati meglio, più efficienti. Eppure credo che ai giovani d'oggi un po' di



militare farebbe bene, come ha fatto bene a tante generazioni. Chi era un poco montato imparava la disciplina, i figli di papà imparavano ad ubbidire senza discutere, gli analfabeti imparavano a leggere e scrivere, chi non era mai uscito dal paesello imparava a misurarsi con gli altri e a formare il proprio carattere. Mi auguro solamente che questo nuovo esercito professionale non diventi un esercito di mercenari che più che alla Patria, pensano ai loro interessi.

**Franco Giuliani**



## CONSIGLIO NAZIONALE

In data 11 novembre 2000 i membri del Consiglio nazionale si sono riuniti presso la caserma PIO IX, sede del circolo ufficiali dello S.M.E. in Roma, per discutere i seguenti argomenti all'O.d.G.:

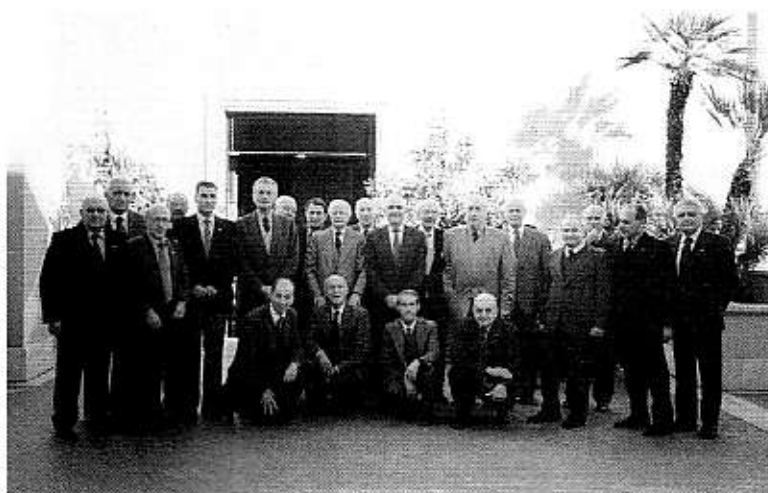
- 1- Rapporti tra Associazione carristi e Associazione Arma di cavalleria;
- 2- Rivista IL CARRISTA D' ITALIA;
- 3- Raduno nazionale 2001.

Erano presenti:

- Gen. C.A. Enzo Del Pozzo, Presidente Nazionale;
- Gen. C.A. Francesco De Vita, Vice Presidente Nazionale;
- Ten. Gen. Giuseppe Maruotti, Vice Presidente Nazionale;
- Gen. C.A. Mario Buscemi, Consigliere Nazionale;
- Col. Franco Giuliani, Segretario generale e Amministratore Generale;
- Serg. Giovanni Strozzi in rappresentanza del Ten. Col. Angelini - Piemonte;
- S. Ten. Stellario Pedeli, Presidente Reg. VALLE D'AO-STA;
- Cap.le M. Mario Cibelli, Presidente Reg. Lombardia;
- Gen. C.A. Giuseppe Pachera, Presidente Reg. Veneto T.A.A.;
- Gen. Br. Luigi Liccardo, presidente Reg. Veneto Orientale;
- Gen. Br. Mario Longo, in rappresentanza Gen. Laurita, Pres. Reg. Friuli V.G.;
- Ten. Col. Tomaso Scielzo, Presidente Reg. Liguria;
- S. Ten. Oronzo Vadacca, Commissario Str. Reg. Emilia Romagna;
- Gen. Br. Giorgio Filippini, Presidente Reg. Toscana;
- Cap. Gianfranco Neri, Presidente Reg. Umbria;
- Ten. Col. Luigi Leonardi, Presidente Reg. Marche;
- Br. Gen. Giuseppe Ferrari, Presidente Reg. Lazio e rappresentante del Gen. C.A. Gianbattista Gambardella., Presidente Reg. Puglia;
- Br. Gen. Ippolito Gassirà, in rappresentanza del Gen. Lucia, Reg. Campania;
- Serg. Michele Veltri, commissario Str. Reg. Calabria.

Inoltre,- il Presidente del Collegio Probiviri, Ten.Col. Pietro Zamataro;

- il Collegio nazionale dei Sindaci al completo (Cap. Giovanni Zanetti, Ten. Adolfo Fiorino, cap.le M. Nicolò Carlo Todde) e il S. Ten. Mario Lucianetti e Mar. M."A" Francesco Maglie della Presidenza Nazionale.



### RESOCONTO DELLA RIUNIONE

#### 1) FUTURO ASSETTO DELL'ANCI.

Il Consiglio nazionale ha deciso all'unanimità di:

- lasciare immutato l'attuale assetto organizzativo dell'ANCI;
- non procedere all'adozione di forme di unificazione o di integrazione con l'Associazione dell'arma di cavalleria, da considerare, di fatto, come Associazione della Cavalleria di linea;
- contrastare incisivamente la tendenza dell'ANAC ad acquisire gradualmente il diritto a rappresentare l'intera Arma di Cavalleria;
- mantenere, in sintesi, la più completa autonomia rispetto all'ANAC.

Nel corso della discussione è emersa anche l'opportunità di:

- non partecipare al Raduno Nazionale dell'ANAC (Pesaro, 14 e 15 maggio 2002), che quest'ultima associazione intenderebbe organizzare in forma congiunta avendone già deciso data e località senza preventivi accordi con l'ANCI;
- organizzare un raduno autonomo dell'ANCI nella Sede di Pordenone; all'uopo saranno presi contatti con lo Stato Maggiore dell'Esercito per verificare la possibilità di tenere tale raduno il 27 maggio 2001 (festa di corpo del 132° Reggimento carri di Cordons). La data prescelta è pertanto da considerare solo auspicabile, e potrebbe essere suscettibile di modifica qualora non sussistano condizioni favorevoli per il successo della manifestazione. Una ipotesi più praticabile è quella di posticipare la data a fine settembre.



## 2) EVENTUALI UNIFICAZIONI A LIVELLO PERIFERICO

Il Consiglio ha deciso di non attuare alcuna forma di unificazione/ integrazione a livello periferico. In particolare dovrà essere mantenuta la piena autonomia rispetto alle organizzazioni periferiche dell'ANAC e dovrà essere sempre salvaguardata la figura del Presidente di Sezione carrista. Nulla contro, peraltro, all'iscrizione di cavalieri alle Sezioni dell'ANCI. Eventuali situazioni locali che dovessero suggerire, a titolo di eccezionalità, qualche temperamento a tale linea di condotta, saranno esaminate di volta in volta e saranno sottoposte al vaglio della Presidenza Regionale interessata che, a sua volta, prospetterà il caso alla Presidenza Nazionale per l'assenso. Rimane inteso che gli eventuali temperamenti sono da riferirsi ad incarichi direttivi/organizzativi non coincidenti col Presidente di Sezione titolare.

## 3) RAPPORTI CON LE UNITA' IN VITA - GEMELLAGGI - INIZIATIVE

Il Consiglio ha rilevato, all'unanimità, l'esigenza di incrementare, con ogni possibile iniziativa, i rapporti con le unità carri in vita. In particolare, è emersa l'opportunità di:

- costituire, d'intesa con i reparti, nuclei di collegamento per rafforzare i reciproci rapporti di collaborazione;
- contribuire alla promozione del reclutamento dei volontari;
- conferire ai "concorsi" carattere di reciproco vantaggio laddove possibile.

Con particolare riferimento ai concorsi:

- sono state richiamate le norme in vigore;
- è stato precisato che tali norme attribuiscono alla Presidenza Nazionale "azione di filtraggio" delle richieste;
- è stato sottolineato che le sezioni prospettano le esigenze di concorso alle Presidenze Regionali che, a loro volta, si rivolgono alla Presidenza Nazionale esprimendo il parere di competenza; in nessun caso le sezioni possono rivolgersi direttamente agli organi centrali della Difesa (Stato Maggiore della Difesa, Stato Maggiore dell'Esercito, ecc.).



## 4) FORNELLE DA SISTEMARE PRESSO IL TEMPIO SACRARIO DELLA CAVALLERIA DI LINEA IN VOGHERA

Il Consiglio ha deciso di non aderire alla richiesta dell'ANAC di sistemare, presso il tempio sacriario di Voghera, accanto alle "fornelle" dei Reggimenti di cavalleria, fornelle in ceramica riportanti gli stemmi araldici dei Reggimenti carri. La decisione trova giustificazione nell'autonomia dell'ANCI in materia di custodia delle proprie tradizioni e dei propri simboli.

## 5) RIVISTA "IL CARRISTA D'ITALIA"

Il Presidente Nazionale ha sollecitato un maggior contributo di articoli o di notizie d'interesse generale;

è stato deciso, all'unanimità, che:

- il pagamento della quota annuale d'iscrizione all'ANCI va effettuato soltanto presso le Sezioni dell'Associazione; i soci che vengono così iscritti hanno automaticamente diritto a ricevere la Rivista "Il Carrista d'Italia";
- il pagamento della quota relativa alla sola rivista direttamente alla sede nazionale dell'ANCI (tramite bollettino inserito nella rivista) non conferisce al richiedente titolo di "socio" e dà diritto soltanto all'abbonamento annuale.

Si sottolinea, in particolare, che "Soci" dell'ANCI sono soltanto coloro che sono iscritti regolarmente ad una Sezione dell'ANCI. Eventuali temperamenti per motivi di opportunità e per casi del tutto eccezionali possono essere operati soltanto dal Presidente Nazionale, ferma restando l'affiliazione del socio alla pertinente Sezione su decisione autonoma dello stesso Presidente Nazionale.

## Ricordata a Roma la festa della Specialità

Il 1° ottobre 2000 in Roma presso il Museo Storico dei Carristi sito in Piazza Santa Croce in Gerusalemme, il Gen. C.A. Enzo Del Pozzo con tutti i componenti della Presidenza Nazionale, il Presidente della Regione Lazio, i rappresentanti delle Sezioni del Centro Italia e un congruo numero di Soci, ha ricordato la festa della Specialità carrista.

Nella sua allocuzione ha esaltato il valore delle Unità carri su tutti i fronti di guerra e il costante impegno dei carristi nelle missioni di pace.



## Festa dei carristi a "La Comina"

La Brigata Corazzata "ARIETE" in occasione del giuramento delle reclute del 9° scaglione, ha celebrato anche l'anniversario della fondazione della nostra specialità anticipandola al 23 settembre u.s.

Ciò premesso la sezione di Padova, venuta a conoscenza di quanto sopra ne ha reso edotte le altre sezioni del Veneto Orientale ed ha organizzato un pullman per partecipare alle cerimonie sudette.

Nella vasta area "La Comina" di Pordenone si è schierato un reggimento di formazione (bersaglieri e carristi) alla presenza del Comandante dell'Ariete Gen. Di Maggio, di autorità civili e militari nonché di carristi in servizio ed in congedo della Regione.

La manifestazione si è poi articolata nelle seguenti fasi:

- sfilamento del Medagliere Nazionale della Associazione Carristi e dei Labari e Bandiere delle Sezioni ANCI e delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma;

- inserimento nello schieramento delle Bandiere di guerra dell'11° reggimento bersaglieri e del 33° reggimento carri;

- breve allocuzione del generale Di Maggio per celebrare la ricorrenza, cui è seguito il *giuramento delle reclute*.

Autorità, carristi e familiari dei militari in servizio hanno potuto quindi visitare la mostra statica dei mezzi corazzati con i prototipi dei carri della nostra spe-

cialità dalle origini al nostro tempo.

Il rinfresco predisposto ed organizzato dal Comando dell'Ariete ha concluso la visita.

Giornata che pure in assenza della sfilata dei nostri carri e priva del "muro di acciaio" è stata ottima sotto ogni aspetto e come sempre indimenticabile soprattutto per chi come noi conserva intatto lo spirito di corpo ed il culto delle istituzioni e della Patria.

Luigi Liccardo



## 73° Anniversario Specialità Carristi d'Italia a Melbourne

**D**omenica primo ottobre l'Associazione Nazionale Carristi d'Italia - Sezione di Melbourne - ha festeggiato il 73° anniversario di costituzione della "SPECIALITÀ" con una cerimonia religiosa ed un incontro conviviale.

La Santa Messa ha avuto luogo nella chiesa di Santa Brigita, North Fitzroy, ed è stata celebrata da Padre Lauro Parroco della stessa Chiesa. Nel corso della cerimonia il Carrista Tenente Corrado Bianchi ha letto i nominativi dei Carristi deceduti, il Presidente Federale dell'ANCRI Cav. Guido Ciacià ha letto la Preghiera del Combattente, il Presidente dell'Associazione Antonino Failla quella del Carrista d'Italia. Nella Sala Parrocchiale veniva servito un pranzo onorato dalla presenza di diversi ospiti e dalla partecipazione e presenza di Delegati, Presidenti e membri di varie Associazioni Combattentistiche e d'Arma, con Labari e Bandiere. Il pomeriggio veniva rallegrato da musica ballabile e canti eseguiti dal marinaio Gaetano Mollica. Nel suo discorso d'occasione il Presidente Antonino Failla ha ricordato in breve le pagine di eroismo scritte dai Carristi nei 73 anni della loro storia, in particolare quelle che riguardano le imprese in Africa Settentrionale ad EL ALAMEIN dove le Divisioni Corazzate Ariete e Littorio si sono ricoperte di gloria. Prendevano poi la parola il Presidente Federale dell'ANCRI Cav. Guido Ciacià, il Presidente dell'Associazione Nazionale Combattenti Forze Armate Regolari Guerra di Liberazio-



ne Pietro Pasquini, e il Delegato dell'Associazione Bersagliere Tenente Ernesto Marin che elogiavano l'ARMA "ROSSO BLU". Il Presidente Antonino Failla assistito dal Vicepresidente AURELIO TUTERA ha consegnato un attestato di benemerenza ai Carristi Salvatore Frasca e Giuseppe Pinnuto per il contributo dato all'Associazione fin dalla fondazione. Il Carrista Domenico Russo a nome

della Sezione, consegnava al Presidente Failla un emblema della Brigata Corazzata Centauro inviata dal Colonnello Comandante Paolo Campanale. La cerimonia si concludeva con l'estrazione di una Lotteria. Failla ringraziava le Dame ROSSOBLU, il Vicepresidente Aurelio Tutera che ha curato l'organizzazione e tutti i collaboratori.

**Antonino Failla**



## Ricordata a Brescia la Specialità carrista

**S**abato 7 ottobre c.a. il Consiglio Provinciale, unitamente a Carristi e Simpatizzanti, si è riunito per solennizzare il 1° ottobre festa della

nostra Specialità. In tale occasione è stato proposto di nominare "Presidente Onorario" della nostra Sezione il Ten. Col. MA-

**GHINI OSVALDO.**

L'interessato ha precisato di accettare la carica onorifica "nello spirito di El Alamein".

**F. Totaro**

## LETTERA AL PRESIDENTE NAZIONALE

N.H.

Gen. C.A. Enzo Del Pozzo  
Presidente Nazionale  
Ass. Carristi d'Italia  
Via Sforza, 8 - 00184 Roma

Signor Generale,

sono il Tenente Colonnello Giovanni CAZZORLA, ho servito nel grado di Tenente e Capitano in reparti della Specialità carristi e dopo il Corso Superiore di Stato Maggiore ho disimpegnato l'esperienza pratica presso l'Ufficio Affari Giuridici dello Stato Maggiore dell'Esercito.

Nell'assumere il comando del Gruppo Squadroni del Reggimento "Savoia Cavalleria" (3°), sento il dovere di rivolgere a Lei il mio pensiero, con sincera dedizione e rispetto, per incamminarmi verso un'esperienza che da subito mi rende fiero ed orgoglioso di appartenere all'Arma di Cavalleria, tenendo sempre presente l'esempio di chi ha sacrificato la propria vita servendo con onore lo Stendardo.

Dalla battaglia di Isbuschenskij alle operazioni di peace-keeping dei nostri giorni, dai reparti a cavallo alle moderne blindo Centauro, un unico filo conduttore unisce noi, Ufficiali di Savoia: stile e onore.

Sono ben conscio di quanto gravoso e nobile sia il compito affidatomi, per la centenaria ed eroica tradizione che appartiene alla ancora vivida memoria di questo glorioso Reggimento ed a tutto il personale che ha avuto l'onore di indossarne i colori.

Impegherò tutte le mie energie, con il patrimonio culturale e l'esperienza professionale maturata, per rendere onore alla specialità da cui provengo, le cui tradizioni sono egualmente fulgide e dai cui Ufficiali traggo esempio per gli ideali e per la tenace volontà, dimostrata dalla dedizione e convinzione che da sempre e per sempre rimane vividamente impressa in noi carristi d'Italia.

Ten. Col. Giovanni Cazzorla  
Comandante Gruppo Squadroni  
"Savoia Cavalleria"  
Via Senese, 191  
58100 Grosseto GR

Caro Comandante,

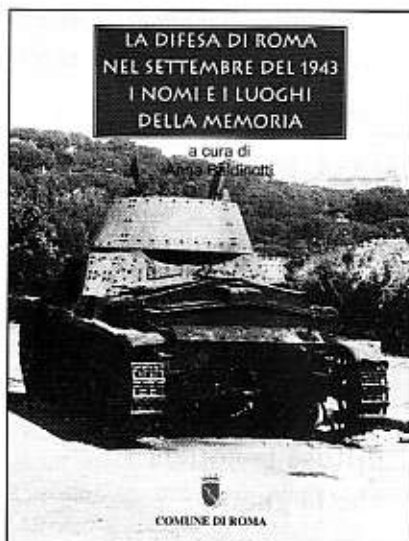
La ringrazio della cortese e gradita comunicazione della Sua nomina a Comandante del Gruppo Squadroni Savoia. Le formulo pertanto i più fervidi auguri per un brillante ed entusiasmante assolvimento della Sua funzione di Comando.

Sono certo, poiché vedo che Lei è nato e maturato nei Carristi, che non verranno meno nel nuovo compito le esperienze maturate nella nostra Specialità, la cui identità, mi auguro, Le rimarrà cara. Non vi è futuro, senza passato e il nobile ed alto passato dei Carristi potrà portare un fruttuoso, giovane innesto nelle antiche glorie della Cavalleria.

Gen. Enzo Del Pozzo

**N**ella Città di Roma, tre "larghi" segnano l'itinerario che da Porta San Paolo conduce a Porta Capena, passando per Viale Giotto e Viale Baccelli. Nell'ordine, procedendo in direzione di Porta Capena, sono: Largo Carlo Lazzerini, Largo Enzo Fioritto e Largo Bruno Baldinotti. I nomi appartengono a tre Carristi che, unitamente ad altri soldati, difesero Roma dall'attacco delle truppe tedesche durante i tragici eventi del settembre 1943.

Hanno propiziato il ricordo di questa singolarità urbanistica la celebrazione della difesa di Roma, che ha avuto luogo l'8 settembre u.s. a Porta San Paolo, e la visita che il Signor Franco Lazzerini, cugino del Carlo



Copertina del libro di Anna Baldinotti.

Lazzerini al quale è intestato uno dei "larghi", ha effettuato pochi giorni dopo alla nostra Sezione romana.

Questa seconda circostanza ci ha commosso ed ha richiamato alla memoria vecchie letture e alcune testimonianze. La nostra Sezione non aveva, inoltre, conosciuto, prima d'ora, parenti di Carlo Lazzerini e averlo potuto fare è stato un piacere e un onore. Al Signor Franco, che chiedeva informazioni sul cugino, abbiamo consegnato copia della motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare concessa al congiunto - Caporale del 4° Reggimento Carristi - ed Egli, a sua volta, ci ha lasciato la poesia che, grati, pubblichiamo nel riquadro, sperando che torni a trovarci, perché sarebbe bello se potesse incontrarsi con i parenti degli altri due eroi che Roma ricorda



Il carro M13/40, targato R.E. 2810, ove bruciarono i corpi di Bruno Baldinotti e Carlo Lazzerini, del 4° Rgt. carristi, compagnia specializzati, comandata dal Capitano Luigi Battisti - Roma, 10 settembre 1943 (difesa di Roma).

e onora con i suoi "larghi": il Caporal Maggiore Carrista MAVM Bruno Baldinotti ed il Sottotenente Carrista MOVM Enzo Fioritto.

Quei Carristi sono idealmente sempre con noi come tutti coloro che li precedettero e li seguirono sulla via del dovere, dell'onore e della gloria. Essi combatterono eroicamente a Porta San Paolo ed alla Passeggiata Archeologica in Roma nel pomeriggio del 10 settembre 1943. Baldinotti e Lazzerini perirono quel giorno colpiti dal fuoco nemico e arsero insieme sul loro carro M13/40 targato R.E. 2810. Ora riposano insieme nella tomba della Famiglia Baldinotti, perché non fu possibile separare le loro ceneri, raccolte con mano amorevole da Adriana Baldinotti, sorella dell'eroe. Fioritto, gravemente ferito nello scontro, mentre da bordo del suo carro M13/40 targato R.E. 2814 dirigeva l'azione, perì per dissanguamento il giorno successivo all'Ospedale dell'Isola Tiberina.

Senza entrare nel merito dei grandi avvenimenti, a noi importa sapere che nel primo pomeriggio del 10 settembre 1943 una Compagnia Carri M13/40 del 4° Reggimento

Carristi mosse dalla caserma di Via Tiburtina, sede storica della Specialità, per accorrere sul luogo dove infuriava la battaglia. Giunti a

destinazione, la situazione impose l'impiego della Compagnia "per nuclei" e Fioritto, Baldinotti e Lazzerini percorsero l'itinerario che abbia-

## UNA VITA SPEZZATA

8 Settembre '43:  
triste anniversario  
di qualche anno fa,  
quando la radio  
diffuse la notizia  
che la guerra  
non era ancor finita  
e lutti, sofferenze  
erano pane per giorni  
di dubbia verità.  
Roma pagò in vite umane  
il sacrificio di molti  
dei suoi figli in armi,  
pronti a salvarla.  
Oggi sull'Aventino,  
un Largo urbano  
ha preso memoria  
dal nome di un parente:  
Carlo Lazzerini  
il lapidario sito,  
ed io sento  
pulsare nelle vene  
l'orgoglio dell'erede  
di un uomo generoso  
che ha creduto  
nel mito dell'onore,  
fino in fondo.

**Franco Lazzerini**

mo indicato, presumibilmente con il compito di aggirare le posizioni di Porta San Paolo, già intaccate e/o compromesse dall'attacco tedesco.

Chi discende Viale Baccelli, procedendo verso Viale delle Terme di Caracalla, può intuire ciò che avvenne. La strada è in discesa e un paio di

curve impediscono visuali profonde. Il controcarro tedesco era presumibilmente appostato in basso, occultato e invisibile, tra la vegetazione che ancora oggi caratterizza la zona. Di quell'azione e del suo epilogo rimangono le citate indicazioni stradali.

Si voleva chiarire, soprattutto a noi stessi, chi fossero le persone alle quali Roma ha dedicato tre luoghi della sua viabilità e perché lo ha fatto. Chi vuole approfondire l'argomento può leggere la pubblicazione, redatta da Anna Baldinotti, altra sorella dell'eroe, il cui frontespizio compare nel riquadro. E' uno scritto essenziale e un gesto d'amore.

Di quei lontani avvenimenti che la visita del Signor Franco ha richiamato alla memoria ci rimane la soddisfazione di constatare che Fioritto, Baldinotti e Lazzerini sono amati e ricordati e che, idealmente, vivono ancora tra la gente che percorre ogni giorno la strada dei loro ultimi passi terreni.

Quel giorno, quando la tragedia stava sconvolgendo la Nazione, Essi, unitamente ad altri giovani sol-

dati, immolarono le loro vite, accendendo così - *luci nel buio* - la speranza del riscatto.

**Giuseppe Ferrari**

## RICORDI DI UN PILOTA DI CARRO M 13

**F**aceva freddo l'inverno 1941-42 nelle casermette di Montorio Veronese, anche se nuove a quei tempi non se ne parlava, inoltre i rubinetti per la toilette mattutina erano quasi sempre ghiacciati. Le camerate adibite a dormitori erano molto ampie e ospitavano dodici reclute.

Dopo alcuni giorni di acclimatazione un Ufficiale radunata tutta la compagnia incominciò un lungo interrogatorio riguardante il lavoro che svolgevamo a casa, quali scuole avevamo frequentato, il titolo di studio ed altre cose; era una specie di test attitudinale e in base alle risposte, venivano scelte quelle reclute che (secondo l'Ufficiale) erano idonee a piloti, marconisti o capicarro. Durante questo periodo ricordo di non avere fatto marce ma tanto studio.

Vi era nel cortile della caserma un vecchio 18 BL residuo della guerra 1915-1918, con gomme piene e trasmissione a catena, quello fu il mio primo impatto con un mezzo militare. Dopo quindici giorni di scuola mi trovai con un patentino di tale mezzo. Intanto il gruppo degli allievi si era quasi dimezzato e i non accetti finivano al 79° Fanteria. Una settimana dopo prendemmo dimestichezza con un vero camion l'Isotta Fraschini che aveva un cambio terribile e faticoso nel cambiare marcia; la guida invece era buona. Io non ero contento di fare il camionista, volevo pilotare un carro armato per dare maggior contributo alla guerra in corso. Circolava già in caserma la voce di certi arrivi e un bel mattino comparvero come d'incanto

cinque carri M13 nuovi di zecca e fu gioia per il II btg. Noi allievi, molti dei quali studenti universitari, incominciammo a chiederci chi sarà o saranno i prescelti? Ormai i pretendenti si erano ridotti a poco più della metà. Finalmente un giorno il comandante del corso piloti capitano Alfredo Clementi ci mise al corrente che l'indomani sarebbe cominciato il corso piloti. Passai la notte in apprensione ma al mattino all'appello venni a sapere con mia grande soddisfazione che ero ammesso al corso. Non vi dico la mia gioia. Da quel giorno incominciò un lavoro estenuante fatto dall'uso e dallo studio di pompe di iniezione, sistemi epicicloidali, di manometri, di pompe Calzoni, di leve di comando ecc. Alla sera stanchi di pilotare, dopo il rancio in gavetta ci aspettava la scuola, talvolta fino alle ore 23. Questo impegno durò per tutta la durata del corso. Studiavamo oltre a meccanica, carte topografiche, orientamento, la bussola e un po' di astronomia per individuare le costellazioni e la stella polare, tutte cose che nel deserto mi sono state molto utili. Talvolta, durante le esercitazioni in colonna ci spingevamo sulla statale 11 fino a San Bonifacio e, vedendoci passare, alcuni paesani battevano le

mani. Vicino a San Michele avevamo il nostro campo ostacoli che consistevano in vecchie cave di ghiaia molto profonde e talvolta piene d'acqua. Noi piloti dovevamo guardarle, ma



guai se il motore si spegneva dentro la buca, finivamo allagati e doveva intervenire il carro attrezzi per liberarci. Nel giugno del 1942 finì il corso, ma la selezione fu severa e pochi furono i promossi, solo 28 poco più del 30%. Il capitano Clementi nel consegnarmi il brevetto di pilota di carro mi disse "sei importante come un Capitano". Lo ringraziai ma solo io sapevo quanto mi era costato in studio, sonno e sacrificio. Quell'onore lo ho proprio sudato.

La guerra era nel suo pieno svolgimento: noi finiti il corso eravamo già in divisa kaki e armati di pistola Beretta cal. 9 lungo, ma prima di imbarcarci per il fronte africano ci vollero premiare con quindici giorni di villeggiatura a Fosse nel comune di Sant'Anna di Alfaedo. Il mio fu l'ultimo corso che la Divisione Ariete riuscì a completare durante la guerra.

**Antonio Tomba**

Il racconto del cap. magg. pilota Tomba è indicativo della serietà e dell'impegno con cui venivano preparati gli equipaggi, e in particolare i piloti, destinati ad essere i complementi dei battaglioni carri M13 in Africa Settentrionale. Purtroppo le difficoltà di trasporto fecero in modo che, mentre in Italia i Depositi rigurgitavano di personale, in Africa uomini e mezzi si andavano consumando senza sostituzione. La sorte ha voluto che Tomba visse tutta la guerra da El Alamein alla Tunisia per finire prigioniero nelle mani dei francesi.



## Eravamo 40 contro 500

Questa non è una corrispondenza giornalistica, è la lettera di un combattente di Vicenza, carrista in Tunisia, alla fidanzata. La riportiamo integralmente per il singolare interesse della narrazione e per lo spirito che la anima. L'Italia deve esser fiera di questi suoi soldati. È il sottotenente Carlo Bastini che scrive:

*Ti scrivo a matita perché sono rimasto senza inchiostro nella penna, né ho possibilità di trovarne dell'altro. Ora leggi questa mia lettera, poi recati a Vicenza e Padova, alla Madonna di Monte Berico e al Santo a fare la S. Comunione e a ringraziare il Signore. Io non lo posso fare; fallo tu per me intanto, ed al ritorno lo faremo insieme. Quella che ti racconterò adesso è una vicenda che pochissimi possono raccontare: sembra impossibile, tanto impossibile che neanche io ancora ci credo. Ma è vero ed io sono ancora vivo: lo posso raccontare ed ho parecchi testimoni presenti al fatto. Nel ripiegamento davanti alle preponderanti forze corazzate inglesi ed americane, con la compagnia nostra di carri abbiamo fatto da retroguardia alle nostre truppe ed a quelle alleate, perché il nemico non ci cogliesse nella crisi di salvare tutti e di preparare quella nuova linea contro la quale ora cozzerà e che tenterà di sfondare. Siccome l'abbandono di una vasta regione è stato fatto in una notte sola, affinché il nemico non potesse dilagare all'improvviso da molti altri passi presidati, così ci siamo trovati, come si suol dire, ai ferri corti. Una linea improvvisata dalla quale partire al contrattacco e resistere a ogni costo affinché il resto potesse ripiegare con calma. Al solito: l'impiego ed il sacrificio di un reparto per la salvezza di tutto il resto. Così ci siamo trovati noi, con delle forze tedesche, noi soli carristi italiani, unico reparto italiano nell'esecuzione di questa vo-*



*lontà di resistenza. Dieci contro 100. Tanti erano loro, tanti eravamo noi, 40 uomini contro 500. Ma il coraggio, lo spirito era un altro e l'enorme sproporzione è stata superata. Venivano in una pianura di profondità, su quattro ondate, compatti, serrati, sparando da lontano, per impressionare, forse, chi li attendeva. Hanno preparato l'attacco con due ore di fuoco di artiglieria. Sparando molto male. A 4 km. i carri tuonavano con tutte le loro artiglierie e i loro cannoni. Non si impressionano così gli italiani. Li abbiamo aspettati giù dai carri. A 2 km. siamo entrati nei nostri: a 800 m. abbiamo iniziato il fuoco ed abbiamo attaccato noi in dieci. Sparavo a 100 m. perché a tale distanza ero sicuro che il nostro cannone avrebbe offeso anche le loro supercorazze. Siamo rimasti in cinque a fine combattimento. Dei loro una trentina è rimasta a fumare davanti alla nostra postazione, molti altri si sono ritirati danneggiati. Il resto ha fatto dietro-front ed è fuggito. Ora viene la mia storia, incredibile ma vera. Ero arrivato già a prendere di mira un carro e stavo per dargli il colpo di grazia. Comprendi che con un cannone solo non si possono colpire o tenere a bada 10 carri insieme.*

**Carristi italiani in Africa Settentrionale. Gli uomini indossano la combinazione in tela blu e la bustina dell'uniforme da fatica o il casco, mentre il carro è dipinto di verde scuro. Questa colorazione, regolamentare allo scoppio della guerra, venne in seguito sostituita da una verniciatura color sabbia; anche i primi reparti di M13 inviati in Tunisia arrivarono al fronte con questa colorazione.**

*Un carro che non vedevo, un carro inglese dei tanti, con la scarsità di obiettivi che aveva, mi ha preso di mira. È entrata una prima perforante. Mi ha divelto la piastra anteriore, mi ha sfondato il fianco sinistro del carro, mi ha sfracellato il pilota e ferito il servente. Quest'ultimo mi ha assicurato che non era niente ed ha continuato a caricarmi il cannone. Ho potuto sparare altri due colpi e sono stati i buoni per il carro che mi era davanti. Una fiammata ed è diventato una torcia. Mentre cercavo un altro obiettivo una seconda perforante è entrata nel carro. Il servente si è raggrinzito su se stesso tenendo ancora una granata in mano e dicendomi: "Forza, signor tenente". In quel momento mi sono accorto della devastazione che era successa dentro il mio carro. Fumo, fiamme, il corpo del pilota irrecognoscibile sotto di me. Ho cercato di estrarlo dalla tor-*

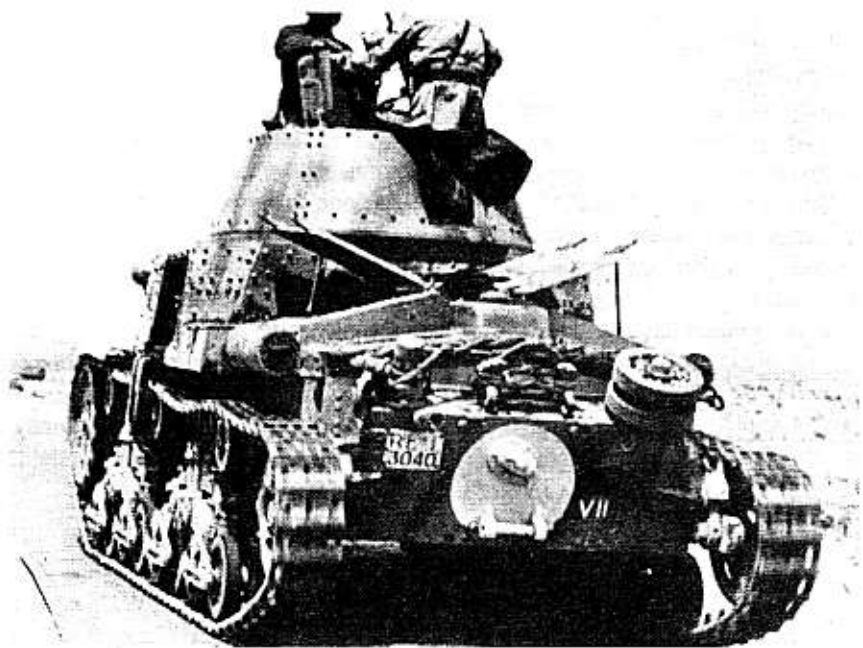


retta perché mi sembrava ancora vivo. Pesava più di ottanta chili: mi è morto fra le braccia mentre lo alzavo e mentre una terza granata perforante risfondava il carro. La vampata di questa mi ha annerito la faccia e tolto gli occhiali dal casco. Sono uscito dalla torretta e mi sono buttato giù mentre il carro continuava la sua corsa, essendo in discesa, libero da qualunque comando. Dentro vi era il mitragliatore, credo ancora illeso, che si affacciava al buco dello sportello laterale per uscire. Sono corso ad aiutarlo quando è arrivata la quarta granata. Lo spostamento d'aria mi ha lanciato a tre metri di distanza a terra. Il carro si era intanto fermato. Ho estratto il mitragliere gravemente ferito, l'ho trascinato indietro affinché lo curassero. È morto anch'egli la mattina del giorno dopo, alle 4. Sono ritornato con il capitano per vedere di recuperare i miei Caduti sul carro. Impossibile. Allora sono salito su un altro carro del mio plotone e sull'ultimo carro nemico che fuggiva, ho tirato tre cannonate. L'ho colpito dietro e si è incendiato. Ho vendicato così i miei morti. Ed io fra tanti scoppi? Qui è l'incredibile: sono rimasto perfettamente illeso. Ho avuto tutti gli indumenti della gamba sinistra stracciati, forati da schegge. Ma la carne non è stata toccata. Solo mi faceva male la gamba perché lo spostamento d'aria mi ha fatto cadere male. Ma ora è già passato tutto. I miei uomini tutti morti. Ho fatto la proposta di medaglia d'oro per il servente, di medaglia d'argento per gli altri due. Guardali nella fotografia che ti mandai con loro. Me li hanno uccisi tutti, ma li ho vendicati. Sono morti da eroi, crivelati di ferite come il nostro carro verso il quale eravamo affezionati. Mi hanno distrutto tutto il mio amore, tutto il mio affetto di combattente, un equipaggio al quale avevo trasfuso l'ardore della mia giovinezza e che mi aveva promesso di seguirmi fino alla morte. Essi sono morti ed io sono ancora vivo, forse perché li devo ancora vendicare, come mi hanno lasciato in testamento morendo.

Nella stessa azione anche un sottotenente della mia compagnia è rimasto ferito, il suo carro pure incendiato. Ma i cinque carri italiani che sono restati là, tomba di eroi, hanno la testimonianza davanti a loro di trenta carri inglesi distrutti, che dicono al nemico che dove c'è un italiano, dove c'è la volontà di resistere passa solo prima la morte e poi il nemico. Spero di poter presto ritornare al mio carro e vedere dove sono seppelliti i miei

A Carlo Bastini, da Roma, sottotenente s.p.e., 31° Reggimento carri, XV Battaglione, 8ª compagnia, fu concessa la medaglia di bronzo al valor militare con la seguente motivazione: "Comandante di plotone carri dimostrava, in più azioni di guerra, perizia e abilità nella condotta del proprio reparto.

Durante un combattimento contro preponderanti forze nemiche si lanciava alla testa del proprio plotone per con-



Carro M 13 del 31° Rgt. carri in Africa del Nord.

caduti, a recuperare quella carcassa d'acciaio che è ora rimasta. È rimasto là tutto ciò che avevo di mio più caro: le tue lettere e quelle di mamma che mi hanno sempre seguito anche in combattimento. Sono rimaste là con il mio cuore, vicino ai miei Caduti, al mio equipaggio, l'altro grande affetto che avevo qui al fronte.

A mamma non ho scritto né accennerò per nulla a tutto questo. Lascio a te l'incarico di farlo con calma e con prudenza. Certamente lei ne resterebbe terrorizzata e fino a che dura il pericolo è meglio che tu non lo faccia. Mi meraviglio ancora con me della mia calma. Solo riesco a dormire poco perché nella notte sogno e rivedo quello che ho visto. E allora non posso dormire. Mah! ringraziamo Dio e ringraziamolo nuovamente insieme... Carlo.

trovare il tiro dei carri avversari serrando, per meglio effettuare il tiro, fino a 100 metri di distanza. Avuto il carro colpito da ben quattro granate perforanti che uccidevano il pilota e il servente e ferivano gravemente il marconista, rendendo inutilizzabili le armi di bordo e lasciando lui miracolosamente illeso, abbandonava il proprio carro solamente quando si era assicurato dell'inutilità di ogni cura per i due caduti ed avere aiutato il proprio marconista ad uscire dal carro.

Bell'esempio di alte virtù militari e di sereno sprezzo del pericolo.

BORDY (TUNISIA) 11 APRILE 1943."

(n.d.d.)

## I PUNTI DEBOLI

**P**rima di inviare queste note mi è sorto qualche dubbio sulla loro utilità perché si riferiscono ad una esperienza del tutto soggettiva e, ciò nonostante, potrebbero urtare qualche suscettibilità.

Pronto ad accettare le molte opinioni diverse e anche qualche accusa di carattere morale vorrei soltanto esprimere la mia opinione su quelli che, a mio stretto parere, furono alcuni punti deboli del nostro Esercito superati e superabili nell'attuale contesto storico.

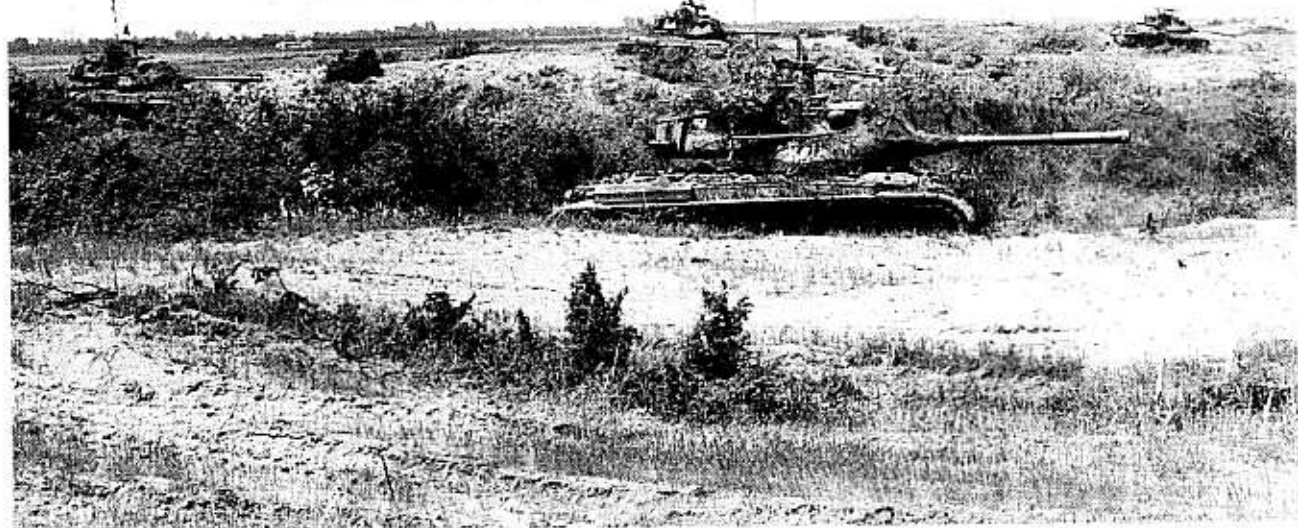
Ho avuto la fortuna di servire per parecchi anni tra guerra e pace negli eserciti tedesco, inglese e americano e di vivere, quale osservatore acereo, con l'Aeronautica e la Marina Militare, e per ultimo di dirigere aziende private. Quindi qualche paragone, magari sballato, lo posso osare sperando che Dio me la mandi buona e senza vento. I punti più deboli del nostro Esercito, Rosmini direbbe le piaghe, erano in stretta sintesi, e mi auguro non lo siano più, tre: la poca fiducia nei capi, lo

scarso spirito di iniziativa, la difettosa utilizzazione della catena gerarchica e in particolare dei sottufficiali.

Non che tali guai manchino agli altri, tutt'altro. Ma da noi hanno assunto troppo spesso forme degenerative in contrasto con l'efficienza dell'azienda Esercito.

**La sfiducia nei capi.** Ho posto la sfiducia in testa perché dalla testa dipende tutto come sanno anche i pesci. Alla base di essa vi è indubbiamente la mentalità anarcoide degli italiani servi e quindi diffidenti dei troppi padroni nella loro storia ma pur sempre in attesa di aspettare dall'alto e dagli altri la soluzione dei loro problemi. Questo a tutti i livelli e credo sia esperienza comune sentire il solito miles gloriosus denigrare i suoi comandanti attribuendo a loro colpe inesistenti e vantando invece i propri meriti quasi sempre immaginari, come se fosse possibile un gruppo di leoni guidato da somari. Però continuo a domandarmi perché il

prestigio dei capi negli Eserciti tedesco, inglese e americano fosse o mi sembrasse sia in guerra sia in pace, molto superiore a quello dei nostri pur altrettanto preparati e certamente più colti. La logica vorrebbe che sempre emergessero i migliori. Ma siamo sicuri che i migliori si siano sempre affermati oppure in molti casi abbia prevalso invece qualcos'altro? Molto gioca la fortuna come insegnava Napoleone ed è immensamente difficile giudicare gli uomini. Potrebbe essere semplice dare la colpa alle varie commissioni di avanzamento in genere formate da galantuomini e di alcuni di essi ho conosciuto l'angoscia nel giudicare. Tuttavia non ha giovato il comportamento ondivago delle stesse per cui le virtù di quelli che erano bravi un anno, l'anno dopo erano difetti. Probabilmente è mancata la certezza del diritto, ammesso che si possa trasformare in commi di leggi e di regolamenti il servizio di una vita, con la conseguenza di ricorsi al Tar pretestuosi ma ge-



neralmente accolti e quindi immagini di una sconfitta. La sensazione dell'esistenza di un mercato delle vacche (io promuovo i tuoi se tu promuovi i miei) per promozioni inaspettate e strane eliminazioni è apparsa sempre viva. Capisco che la politica ha le sue ragioni e anche la amicizia. Capisco che tutti si ritengano migliori degli altri e brighino per le promozioni, offesi nella loro vanità se non prescelti e memori forse di un noto proverbio siciliano, di modo che il resistere alle sollecitazioni diventa talora un atto di coraggio. Tuttavia non è indice di salute, per esempio, la sovrabbondanza degli alti gradi rispetto alle esigenze reali. Colpa delle note caratteristiche per le quali tutti diventavamo eccellenti? Nell'esercito USA sul modello delle note caratteristiche vi era disegnato un rombo che indicava come avrebbero dovuto essere giudicati gli ufficiali l'uno per cento degli ottimi e dei pessimi ai vertici superiori ed inferiori e la massa al centro. Ma anche lì il rombo tendeva a diventare un trapezio eppure mai ho sentito parlare male del sistema di avanzamento. Colpa del numero dei concorrenti a pari merito sulla carta? Nell'esercito Usa una buona parte degli ufficiali lascia ancor giovane il servizio militare ma trova subito una degna sistemazione nella vita civile specie nelle università. In Inghilterra molti ufficiali provenienti dalla nobiltà abbandonano presto la carriera, affrontata con britannica sportività e serietà, paghi di aver servito con onore Sua Maestà la Regina. Però da noi qualcosa non convinceva. Gli esempi sono tanti e tutti possono portarli. Ho avuto tra i miei comandanti un colonnello di Stato Maggiore bravissimo e prestigioso. In guerra era stato insignito dell'Ordine Militare di Savoia. Aveva troppa dignità per darsi da fare. Non fu promosso Generale in prima valutazione perché dissero che quella decorazione, la più alta dell'Esercito, doveva per il momento soddisfarlo. In realtà, come tutti sapevano, i limiti di età lo avrebbero colpito prima della seconda valutazione e così l'Esercito perdette uno dei suoi migliori ufficiali. Prima di lui vi erano

gli unti del Signore, quelli nel cui gene stava scritto che dovevano arrivare comunque. Del resto il Maresciallo Messe lamentava che i suoi comandanti in guerra erano posposti a quelli che stavano comodamente in Patria.

Conseguenza grave anzi gravissima: la carenza di fiducia e di prestigio nei Capi perché bastano pochi esempi di disonesti e incapaci giunti ai vertici per rovinare l'ascendente di altri validissimi quali tutti noi abbiamo conosciuto oppure di creare una catena di servitori a tutto disponibili pur di fare carriera.

Forse bisognava imparare da Santa Romana Chiesa nella scelta dei Vescovi o dalla vita civile per i cosiddetti manager, non certo tutti arrivati per merito, ma inesorabilmente eliminati dal mercato se inetti.

Non vorrei tuttavia dare l'impressione di preferire i buoni e democratici di adesso, ammesso che esistano, con i cattivi e tirannici di allora, ammesso che ve ne fossero. Il comando a qualsiasi livello e con qualsiasi grado è problema di giustizia in campo disciplinare e di capacità negli altri campi, non di bontà o di cattiveria. I popolarismi, gabbati per democrazia, non giovano a nessuno e senza disciplina e capacità non si hanno eserciti. Mi dicono che oggi esistono telefoni verdi a mezzo dei quali il militar soldato può lamentarsi gratis e in alto loco se qualcuno gli ha fatto la bua e subito accorrono in suo soccorso mamme ansiose, comandanti trombati o da trombare, politici in cerca di voti, commissioni tremebonde. Non vorrei che i comandanti abbiano paura di comandare ed emergesse per altra via il conformismo e l'amore per il quieto vivere.

La democrazia è una cosa diversa. Qualcuno ha mai provato a vedere come funziona la giustizia militare e la disciplina in altre contrade? E con questo non voglio sostenere che gli altri siano migliori perché anche essi sono uomini come noi e con difetti forse più gravi.

**La carenza di iniziativa.** Per la mia generazione la tragedia somma è stato l'8 settembre, quando quattro caporali tedeschi addestrati a cavarsela da soli

si sono imposti su masse in attesa di ordini che non arrivavano perché il sergente aspettava il tenente, questi il capitano e così via di seguito fino ad un vertice in fuga. Più tardi ho visto ordini di operazione voluminosi ed esteticamente perfetti nei quali una Generale a quattro stelle disponeva che una mitragliatrice fosse schierata in punto importante ma non tanto da essere ignorato dai Generali a tre, due, una stella e dal responsabile del settore. Diceva il mio Generale americano: "mi lascino scegliere almeno il numero della batteria che devo schierare", e si meravigliava perché per ottenere alcuni colpi a salve dalla Regione si dovesse chiedere, almeno un mese prima, il preventivo benessere dello Stato Maggiore e del Ministero Difesa. Del resto, nel nostro piccolo, è esperienza comune che per entrare in una caserma le Sezione ANCI devono chiedere il permesso, attraverso una complessa catena gerarchica, al Ministero, come se i Comandanti di caserma e i Comandanti operativi e territoriali fossero dei poveretti ignari della situazione ed irresponsabili.

Ma quale era l'origine di questa situazione che finiva per paralizzare le iniziative e burocratizzare la vita di ogni giorno?

Da una parte era l'accentramento del potere, talora esercitato con arroganza (ma sempre meglio questa che una certa pseudodemocrazia populareggiante oggi di moda) di solito unita alla ignoranza propria e alla viltà altrui, e dall'altra la paura delle grane e il conformismo, pudicamente definito disciplina delle intelligenze, imparato anche negli studi militari nei quali l'allievo era tanto più apprezzato quanto più si era avvicinato al cosiddetto foraggio e quindi al pensiero della Cattedra e quindi del futuro Capo.

Ricordo sempre il rimorso, da buon calvinista, di un mio amico americano che al tempo della guerra del Vietnam, pur da posizioni non elevate di Stato Maggiore, aveva espresso parere favorevole alle operazioni essendo convinto della loro inutilità e pericolosità ma sapendo che questo era l'orientamento dei suoi capi politici e militari.

Per limitarsi al campo operativo, ma è

lo stesso per la vita di ogni giorno, la complessità dei problemi imporrebbe che la decisione del capo si avvalga dai consigli di uno staff libero di esprimere preventivamente le proprie opinioni senza alcuna preclusione e che ad ogni livello ci sia un ampio margine di iniziativa e di responsabilità sulla base di direttive poche, chiare e precise. Quindi mentalità sintetica da parte di chi comanda, tanto più apprezzabile quanto più alto è il grado, e analisi senza paura da parte dei dipendenti preparati a difendere le loro opinioni prima della decisione ma altrettanto pronti a farla propria quando questa è stata presa e ad adeguarsi a situazione mutata.

D'altronde qualsiasi pianificazione anche accurata ha sempre un margine di improbabilità che deve essere coperto, oltre che dalle decisioni del Capo, dall'iniziativa locale degli esecutori frutto di educazione, di coraggio e di abitudine. Ma bisogna partire dal presupposto che chi obbedisce e chi comanda ha meritato il grado e, se non va, deve essere rimosso senza pietà ma senza cercare capri espiatori delle proprie colpe e infierire su chi facendo il proprio dovere sbaglia più di chi non fa niente.

Potrà sembrare strano ma l'esercito più duttile e più aperto alla iniziativa mi era sembrato proprio quello tedesco, almeno in guerra e almeno per i gradi più bassi, nel quale il Signorsì "Jawohl" definitivo era molto più raro di quanto si possa credere e al suo posto era preferito il "doch" molto meno impegnativo, e più simile al nostro già.

**L'impiego dei sottufficiali.** Sta scritto da qualche parte che i sottufficiali sono la spina dorsale degli eserciti. Condivido in pieno, anche nel ricordo e nella riconoscenza per certi mitici Marescialli come Consolini, Aldini, Mittica e Negroziant, che ho avuto al mio fianco e che mi sono stati maestri. Tutti sappiamo quanto valgano e siano ammirati i Marescialli dei Carabinieri comandanti di Stazione e, a bordo delle navi della Marina Militare, i nostromi.

Devo tuttavia riconoscere che i sottufficiali italiani non sono stati impiegati

come meritava la loro importanza e come è in uso negli altri eserciti. In pace venivano accantonati in lavori di ufficio o di specializzazione ma quasi mai come comandanti a pieno titolo in modo tale che molti si creavano la propria nicchietta, generalmente nel posto in cui viveva la consorte, e vivevano senza infamia e senza lode. La mancanza di adeguati provvedimenti organici e normativi (uniformità di carriera a prescindere dai meriti, mancanza di alloggi, stipendi non remunerativi, scarsità di organici ecc. ecc.) hanno contribuito all'appiattimento. Non vorrei fare i soliti fastidiosi paragoni ma credo sia esperienza comune in chi ha avuto occasione di mettere il naso altrove ammirare la loro efficienza e l'importanza reale a loro attribuita. Nell'esercito tedesco e in zona di operazioni il maresciallo più anziano (Oberfeldweber) la mattina presentava la compagnia carri al comandante e poi suddivideva il personale tra i colleghi che al comando di carri e di uomini si recavano sul posto della istruzione di specializzazione. Gli ufficiali (due per compagnia di carri Tigre contro i molti sottufficiali capicarro e specializzati) si limitavano al controllo delle operazioni e a seguire l'andamento disciplinare del reparto. Nell'esercito americano ad ogni livello di comando, almeno fino a quello divisionale, vi era il sergeant major il cui ufficio era a sinistra di quello del comandante (a destra vi era il Capo di Stato Maggiore) e ne costituiva una essenziale redine di comando. E chi non ha visto nei film il solito sergente dagli ampi gradi e dalla grinta feroce martirizzare i sottoposti, anche se la realtà del rispetto dei subordinati era ben diversa? E nell'esercito britannico, per molti aspetti simile a quello americano e tedesco, esisteva l'inesorabile sergeant drill, quello che insegnava l'ordine chiuso e cicchettava maggiori e colonnelli distratti o impacciati.

Da noi un tempo, per quanto io sappia, vi era qualcosa di simile nelle Armi a cavallo, il Maresciallo di batteria e di squadrone il quale nel mutare di comandanti e di uomini rappresentava la continuità di tradizione e di comando.

Nulla di simile vi è nella mia esperienza carrista per quanto mi sia sforzato di imitare quanto avevo visto dagli altri.

Quando presi il comando di una compagnia da costituire ex novo mi furono assegnati, come per tutti gli altri colleghi, ufficiali subalterni uno e sottufficiali due. Erano due bravi sergenti appena nominati, mi pare con la specializzazione di conduttore di automezzi ammesso che ciò avesse importanza, che finirono l'uno in fureria e l'altro ai materiali dove rimasero anche coi miei successori. Naturalmente ambedue erano disponibili a fare i capicarro quando necessario. Non era possibile fare diversamente perché i carri erano sedici e gli ufficiali e sottufficiali di complemento non più di due per ogni mandata. Che poi nonostante tutto i reparti facessero la loro figura era un altro paradosso perché da una parte gli ufficiali dovevano fare quello che spettava ai sottufficiali, invadendo un campo non di loro competenza, e dall'altra l'efficienza dei reparti era dovuta proprio ai sottufficiali specializzati che nelle officine di battaglione e di reggimento lavoravano a livelli più alti di quanto loro spettava. Tutto bene, grazie alla inesauribile capacità italiana di adattamento, se tutto questo non avesse portato ad una distorsione delle competenze e degli incarichi ad ogni livello che si ripercuoteva in tutta la catena di comando. Devo confessare che ho sempre apprezzato i generali che facevano i generali e i colonnelli i colonnelli con ampia soddisfazione degli esecutori. Ritengo che il problema sottufficiali sia stato risolto con la loro suddivisione in due categorie con carriere diverse: quella dei comandanti, dove le lacune erano più gravi e da dove finalmente potranno nascere i sergeant major, e quella degli specializzati. Del resto nulla di nuovo sotto il sole. Nell'esercito USA gli specializzati (NCO) hanno perfino il loro circolo distinto dagli altri.

E con questo la predica è finita su argomenti fin troppo complessi da un pulpito fin troppo vecchio e parlato. Assicuro però la buona fede del predicatore.

**Giuseppe Pachera**

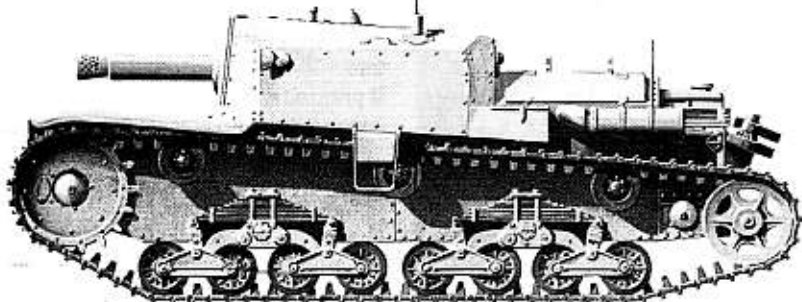
## L'INFERNO DI EL ALAMEIN (RICORDO DI UN CARRISTA)

Cinquant'anni fa, il 23 ottobre 1942, nell'infuocato deserto di El Qattara aveva luogo la terza fase della battaglia di El Alamein iniziata il 1° luglio con l'attacco sferzato dalle truppe di Auchinleck a Deir El Shein, località tra El Alamein e Bad El Qattara. Numerosi furono i piacentini che combatterono in quei drammatici giorni, molti appartenevano alla Divisione Trieste di stanza

co. Egli (come tutti coloro che combatterono in quella leggendaria battaglia) parla di una "sconfitta gloriosa" poiché subito a testa alta, con onore, dopo incredibili prove di valore e di coraggio. Pisani partecipò a tutte e tre i momenti dello scontro di El Alamein (1-31 luglio, 31 agosto - 6 settembre e 23 otto-

gliavano dalla mattina alla sera e distrussero quattro dei cinque semoventi. Io rimasi solo sul mio 75-18 immobilizzato per mancanza di nafta. Non sapevo più a che santo votarmi. Fui salvato da un ufficiale tedesco che si fermò con la sua camionetta e mi prese a bordo. Fu una ritirata drammatica tra i campi minati e incessanti mitragliamenti aerei a bassa quota. Da Ridotta Capuzzo marciammo a piedi nel deserto della Sirte, attraverso la Tripolitania, assetati, affamati, sotto un sole cocente. Entrammo in territorio tunisino e ci inoltrammo nel Sahara, attaccati da tutte le parti dagli arabi, e finalmente il 24 aprile 1943 giungemmo al mare, a Sfax, dov'era attraccata una nave da guerra italiana in partenza per l'Italia. Rimasi sbalordito quando mi venne concessa una licenza e il permesso di imbarcarmi salutato con l'onore delle armi. Il 1° maggio sbarcavo a Napoli".

"Laggiù nelle dune del deserto di El Alamein - conclude Valentino Pisani - ho trascorso i giorni più terribili della mia vita. Là sono rimasti migliaia di



Obice semovente da 75/18 modello 35 su scafo di M 13/40 in Nord Africa, dove questo corazzato, pilotato da carristi, fu largamente impiegato.

a Piacenza prima di partire per l'Africa Settentrionale e alla Divisione paracadutisti Folgore, alcuni morirono tra le sabbie del deserto, altri furono fatti prigionieri, altri ancora riuscirono a raggiungere la Libia e la Tunisia e a far ritorno in Italia. Tra questi Valentino Pisani, classe 1914, carrista della Divisione Littorio prima e successivamente della Divisione Centauro, pilota dei carri semoventi 75-18 che si opposero ai ben più potenti carri armati Sherman e Grant di costruzione americana. Vivissimo è in lui il ricordo di quella battaglia che praticamente segnò la fine della guerra sul fronte egiziano - libi-

bre - 4 novembre) e nella sua rievocazione ricorrono i nomi di Giarabub, Ridotta Capuzzo, Crinale, Ruweisat, depressione di El Qattar, la Pista dell'acqua, Forte Maddalena, Fuka, Marsa Matruk, Sidi El Barani, Sollum, Quota 33.

Gli scontri tra i carri armati dei due schieramenti si susseguirono su tutta la linea del fronte con inaudita violenza, coi giganteschi semoventi dell'ottava armata che sbriciolavano i piccoli carri italiani del 20° Corpo d'Armata e con gli aerei della Raf che mitragliavano e spezzonavano a tappeto. "Furono giorni d'inferno" ricorda Valentino Pisani "mi ritrovai nel deserto di sabbia con gli ultimi cinque carri armati italiani rimasti efficienti. La battaglia di El Alamein era già finita da quattro giorni e noi vagavamo tra le dune di sabbia in ripiegamento verso Ridotta Capuzzo e il mare. Dal cielo gli aerei



El Alamein - La freccia indica l'ingresso al Cimitero di Guerra italiano ove riposano i nostri gloriosi combattenti.



inglesi ci bersa-

miei compagni d'armi che hanno combattuto e sono morti con indomito valore. Le loro spoglie mortali riposano nel sacrario costruito dal comandante Paolo Caccia Dominioni e, nel giorno della celebrazione del cinquantesimo anniversario della battaglia di El Alamein, io sarò là, insieme ad un gruppo di commilitoni dell'associazione carristi di Milano e a mio nipote Daniele Pisani, studente del liceo scientifico, per essere vicino ai caduti ai quali - come dice la scritta sulla lastra di pietra affissa all'entrata del sacrario - mancò la fortuna, non il valore".

Enio Concarotti

## 11° Raduno del CI Battaglione Carristi

Il 10 settembre 2000 a Solferino e San Martino si sono riuniti con le loro consorti centotrenta carristi di un battaglione che non c'è più, il CI carristi. Se si pensa che il battaglione rinato nel 1953 fu sciolto nel 1964 per dare vita al III battaglione dell'Ariete, che non ebbe

Ghergia, Camuri, il vincitore degli inglesi nella Somalia Britannica, Modesti, Petrei, Pensabene, Ferro, Pachera e Ledda. Del battaglione fecero parte sottufficiali indimenticabili come Consolini e Negoziante, carissimi ai vecchi carristi, e ufficiali, sottufficiali e carristi che raggiunse-

guinose della storia che pure ebbe il merito di aprire la via definitiva all'unità d'Italia e indusse Dunant di fronte a tanta tragedia a creare la Croce Rossa.

Dopo di lui il prof. Lonardi Sindaco di Solferino, a cui va tutto il nostro ringraziamento per l'ospitalità e la partecipazione, ha ricordato che l'Italia è stata fatta per merito precipuo dei suoi soldati dei quali i carristi sono la moderna espressione in una continuità di tradizioni e di valore.

Il pranzo finale ha coronato il raduno e si sono sentiti nuovamente gli interventi di vari carristi e perfino la poesia del Sergente modenese Piccinini ormai vate ufficiale del battaglione.

A sera dopo una splendida giornata settembrina, melanconicamente l'undicesimo raduno si è sciolto. Ci sarà ancora un dodicesimo come auspicato dai più? Lo speriamo, ma le file sono sempre più rare e l'età comincia ad incidere perché ormai oscilla per tutti dai sessanta agli ottanta e più anni. Arrivederci in ogni caso baldi carristi del CI finché durino memorie e speranze di una irripetibile stagione di vita.

Giuseppe Pachera



una grande storia bellica perché fu impiegato solo in Sicilia, dove con i suoi carri Renault ebbe pure i suoi morti, che riapparve e scomparve negli anni settanta per le varie ristrutturazioni, va detto che quel raduno, ultimo di undici, rimane un miracolo unico.

Non risulta che altri reparti carristi e no di tale livello siano riusciti ad organizzare qualcosa di simile. Il merito va ad un gruppetto di sottufficiali Granatieri, De Paolis, Bosa, Siddi, Corlianò e ai carristi Bianchera e Leonetti capaci di conservare memorie ed indirizzi e di sacrificare il loro tempo ad una organizzazione non semplice che ha visto riuniti da ogni parte d'Italia ufficiali, sottufficiali e carristi dopo quasi quarant'anni dal termine del servizio in comune.

Non sappiamo se molti reparti abbiano raggiunto il livello di addestramento di quando il battaglione fu alle dipendenze del IV C.A. alpino. Bisognava caricare treni, affrontare lunghi percorsi, creare piccoli distaccamenti autonomi, superare i tanti ostacoli del terreno e del clima montano. Certo che quella vita temprò comandanti e carristi di tutti i livelli anche se, quando furono distribuite abbondantemente le decorazioni del Vaiont, nessuno si ricordò di quel reparto che raccolse sui greti del piave, dove nessuno poteva e voleva andare, centinaia di vittime trascinate a valle dall'acqua impietosa. Né fu migliore l'accoglienza all'Ariete dove qualcuno era convinto di trovarsi di fronte a un battaglione territoriale.

Il battaglione ebbe la fortuna di avere comandanti come Camera, l'eroe di q. 731,

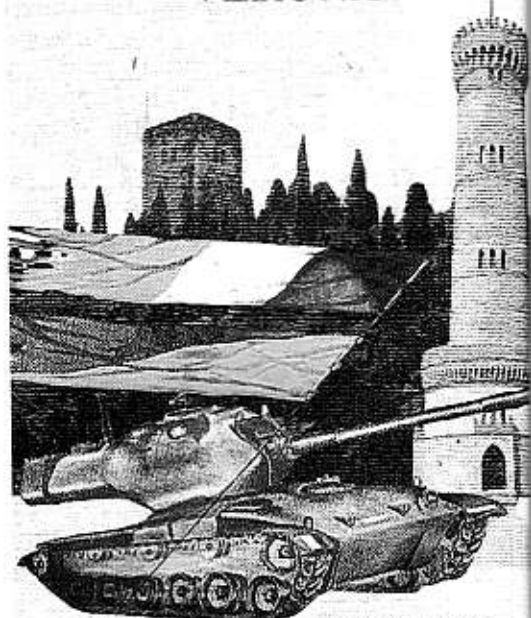
ro sia nella vita militare che in quella civile posizioni di alto rilievo. Fare il nome di tutti è impossibile. Gli impegni e l'età non hanno consentito la presenza di molti ma sappiamo che in tutti è rimasto il rimpianto e il ricordo di quel battaglione. Dei presenti al raduno gioverà ricordare solo i nomi dei più anziani: i Generali Pensabene, Pachera, Di Gennaro, Riccardi, Russo, Fichera, Cattivelli e Paratore, i sottotenenti Grilli e Spitaleri e i Marescialli Arrighi e Ghionna. I Generali Ferro, Cantilena, Ledda, Valente e Reina hanno inviato telegrammi o lettere di rincrescimento per la non partecipazione. Come sempre era presente il gruppo dei carristi capitanati dal bravissimo Leonetti di Andria.

All'ultimo momento è arrivata la triste notizia che il simpaticissimo carrista fiorentino Vittorio Rialti era morto poco prima di partire per il raduno, ultimo purtroppo di una serie ormai lunga di amici ai quali tanto dobbiamo.

Come previsto la riunione iniziale è stata tenuta all'ombra della torre di San Martino là dove rifulsero in particolare l'eroismo degli italiani, in gran parte piemontesi, sardi e savoiani, agli ordini diretti del Re Vittorio Emanuele II. Poi il gruppo si è spostato a Solferino dove il Parroco Don Emilio ha celebrato la Messa nel Sacrario che raccoglie i resti visibili di migliaia di Caduti.

Prima di deporre una corona di alloro il Generale Pachera ha ricordato che in un solo giorno, il 24 giugno 1859, qui perirono più di quarantamila italiani, francesi ed austriaci in una battaglia tra le più san-

## CI BATTAGLIONE CARRISTI -VERONA-



11° RADUNO - 10/09/2000  
SOLFERINO - S.MARTINO D.

## Gita sociale a Volterra

È qui, a Volterra, che la folta rappresentanza maremmana, Domenica 22 ottobre u.s., accompagnata da una simpaticissima e ferratissima guida, ha potuto ammirare la "Città del vento e del macigno" (D'Annunzio) dal suo severo aspetto medievale con le vaste distese cretacee striate da impressionanti voragini che nel corso dei secoli hanno inghiottito necropoli, chiese, ciclopiche mura.

La gita è risultata di buon gradimento con il desiderio manifestato dai più di ripeterne in futuro anche perché trascorsa in piena allegria, allietata da un ottimo pranzo con i prodotti tipici toscani e soprattutto per la visita alle caratteristiche botteghe di manufatti di alabastro.



Giuseppe Fommei

## L'Associazione dei Carristi di Melbourne commemora i Caduti del "Conte Rosso", immane tragedia del 24 maggio 1941

Domenica 21 maggio l'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, sezione di Melbourne, ha commemorato i caduti del "Conte Rosso" con una cerimonia religiosa nella chiesa di Santa Brigida di North Fitzroy, officiata dal parroco padre Lauro. Durante la funzione il carrista, sergente Domenico Russo, ha letto i nomi dei carristi della sezione di Melbourne deceduti; e il presidente Antonino Failla ha letto la preghiera del Carrista. Inoltre è stata benedetta una corona di alloro.

Dopo la Santa Messa i partecipanti alla commemorazione si recavano in pullman nella cittadina costiera di Queenscliff, precisamente al Fort College, per deporre in mare la corona di alloro e onorare in tal modo la memoria dei Carristi periti nelle acque del Mediterraneo, al largo di Siracusa il 24 maggio 1941.

All'ingresso del Fort College, i carristi e membri di altre associazioni di ex combattenti e d'arma venivano ricevuti dal Vice Comandante Magg. Shaun Fletcher e dalla sua gentile signora Natalie, nipoti del delegato e presidente dell'associazione Carristi, Antonino Failla. Al Magg. Fletcher venivano presentati: il cav. Guido Ciacci presidente della Federazione ANCRI, il cav. Attilio Panebianco presidente della FIDCA, Ezio Catelli presidente della Unione Nazionale Sottufficiali Italiani in congedo, gli Alpini Dino Cosma e Angelo Soligo, ed infine Giovanni Sole presidente dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia Gruppo "Borsini".

Per la commemorazione ufficiale i presenti si recavano in un punto di Fort College adatto alla cerimonia.

Il presidente Antonino Failla invitava Giovanni Sole a leggere la preghiera

del Marinaio, e poi faceva l'appello dell'eroe senza medaglia Carrista Sergente Laureti Valentino e Carrista Capitano Giuseppe Laginestra, e lanciava la corona in mare.

Il pomeriggio si concludeva con la consegna di una targa ricordo, da inoltrare al Colonnello Comandante Jom M. Bancroft, e di un calendario associativo per il Maggiore Shaun Fletcher.

Non mancava una parte di intrattenimento, a cura del tenore Benito Failla e del vicesegretario dell'Associazione Marinai Gaetano Mollica.

Un grazie al vicepresidente dei Carristi Aurelio Tutera, all'Alpino Antonio Sambuco, alle signore che hanno preparato e servito cibi e bevande per questo memorabile incontro di commemorazione dei Caduti del "Conte Rosso"

Antonino Failla

## I 91 anni del nostro Presidente Amici



**D**omenica 1° ottobre 2000, numerosi Soci e relative Signore, della Sez. di Milano, hanno festeggiato il sempre arzillo, attivo e combattivo Presidente; complimentandosi per l'ennesimo suo compleanno.

All'occasione, il Comandante del Distretto Militare di Milano, il Colonnello Carrista Errico Sabato ha voluto donare



al nostro Presidente un libro con argomento "L'Esercito Moderno".

I soci Carristi milanesi, assenti alla festiciola, si uniscono e porgono vivi auguri al Festeggiato.

Francioli

## Riunione conviviale carrista



**I**l 1° aprile 2000 i carristi delle Sezioni ANCI di Padova e Rovigo si sono riuniti presso il noto ristorante padovano "La Bulesca" per ricordare la Specialità in un clima di soli-



darità e amicizia. Erano presenti un congruo numero di soci e simpatizzanti carristi.

## Da Cosenza

**A**pprendiamo con vivo piacere che il Presidente della Repubblica ha conferito al CAV. SALVATORE LO-PRETE - presidente della Sezione ANCI di Catanzaro - l'onorificenza di "UFFICIALE" all'OMRI su segnalazione dell'UNUCI di Catanzaro. Al neo CAV. UFF. e amico Salvatore, dinamico e appassionato Dirigente, i complimenti e gli auguri da tutti i Carristi calabresi.

Michele Veltri

## Da Padova: Un sogno che diventa realtà

**È** in via di costituzione a San Michele al Tagliamento una nuova sezione carrista che già conta 32 iscritti.

La inaugurazione ufficiale di detta sezione è prevista per domenica 4 marzo 2001. La Presidenza Regionale del Veneto Orientale invita fin d'ora tutte le sezioni ed in particolare quelle del Veneto Occidentale e Friuli Venezia Giulia a partecipare alla suddetta inaugurazione e confida in una massiccia adesione ed affluenza sì che questa manifestazione abbia quasi il carattere di un Raduno interregionale.

In attesa dei particolari della cerimonia che saranno comunicati appena possibile, si ringraziano fin d'ora quanti accoglieranno questo invito.

Luigi Liccardo



## RICORDI DEL NOSTRO PASSATO



Bardia - Settembre 1940 - Da sinistra: S. Ten. Claudio d'Amico, S. Ten. Franco Righetti (caduto in Egitto), Cap. Forgiione (caduto poi in Albania), S. Ten. Adelio Pance de Gan, del LXI Battaglione carri.



Vercelli - Settembre 1940 - Carristi del 1° Reggimento carri.



Bardia - 16 aprile 1940 - Carristi del LXI Battaglione carri.



Asiago 1931 - Un carro Fiat 3000 in esercitazione, durante l'attraversamento di un difficoltoso torrente.



Pietramala (Passo della Raticosa) - Giugno 1940 - 3° Rgt. Carristi - Battaglione Scuola - Carristi allievi specializzati della 3° Compagnia.

## FIGURE DA RICORDARE

### DALLA SEZIONE DI ROMA

Abbiamo saputo in ritardo che lo scorso 19 giugno è deceduto nella sua abitazione romana il S. Tenente carrista Bruno ORTOLANI che per anni fu affezionato socio della sezione ANCI di Roma e che avevamo perduto di vista da qualche tempo.



La triste notizia ci è stata data casualmente da un comune amico e il nostro dolore è stato soltanto in parte mitigato dalla considerazione

che il trapasso è avvenuto all'improvviso e in assenza di malattie.

Bruno nacque in Como il 15 dicembre 1920 e quest'anno avrebbe compiuto 80 anni. Egli prestò servizio di prima nominato nel 31° Reggimento Carri quando l'Unità era di stanza in Siena e partecipò alla seconda guerra mondiale con il CXXXI Battaglione semoventi da 47/32, operando, tra l'altro, in Corsica. Dopo l'8 settembre, rientrato sul territorio nazionale, partecipò alle operazioni contro le truppe di occupazione tedesche. Al termine della guerra si laureò in farmacia ed esercitò la professione di Farmacista fino alla pensione, riservando, contemporaneamente, ai Carristi attenzione, affetto e dedizione.

Di lui si può dire che fece sempre il suo dovere, meritando sia in pace che in guerra la stima di tutti coloro che lo hanno conosciuto e lasciando di sé il ricordo di una persona buona, saggia, serena e disponibile. Fu padre e nonno affettuoso. Lascia una famiglia che negli anni è diventata numerosa e un vuoto incalcolabile.

La Sezione ANCI di Roma partecipa al dolore della famiglia ORTOLANI e porge alla Signora Gabriella, gentile consorte del nostro amico, le più sentite condoglianze. Ciao, Bruno.

Giuseppe Ferrari

### DA VERONA

Abbiamo appreso con molto ritardo che il giorno otto luglio u.s. è deceduto in Verona il Carr. CAVARRA Croce - classe 1922 - uno dei pochi superstiti del 13° Btg. Carri "Ariete" nell'ultima battaglia ad El Alamein.

Francesco Bonazzi

### IL RICORDO DEL SERG. MAGG. CARRISTA MARIO DIBI PITTORE ED EBANISTA SOCIO DELLA SEZIONE ANCI DI GROSSETO

Un mese fa è scomparso Mario DIBI, la sua mancanza non colpisce solo i suoi cari e chi, comunque, lo conosceva, ma lascia un vuoto nel panorama artistico grossetano nel quale



pittura e la creazione di violini.

Da pensionato ha fatto della pittura la sua attività principale, ma ha continuato a perfezionare l'arte di ebanista, tanto che i suoi strumenti erano usati anche alla scuola senese. Ma Mario Dibi è e resterà conosciuto per i suoi acquerelli, che ritraggono con delicatezza paesaggi e figure.

Famosa la sua serie dedicata a Pinocchio che ha fatto il giro delle gallerie d'arte e delle scuole. Più recentemente Mario Dibi ha realizzato un'altra serie, quella dei dodici clown, anche questa apprezzata e ammirata. L'ultima fatica di Dibi, ancora inedita, è davvero ponderosa: si tratta di cento quadri dedicati ai mestieri che non ci sono più.

"Un modo - diceva - per lasciare una memoria ai nipoti del mondo di una volta".

E in noi la memoria di Mario non si spegnerà, basterà guardare uno dei suoi quadri, per farcelo tornare in mente.

Giuseppe Fommi

### DALLA SEZIONE DI ROVIGO

Domenica 6 agosto 2000 prematuramente è mancata all'affetto dei suoi cari la Sig.ra Lauretta moglie del Socio Carr. Graziano geom. MARON progettista del monumento ai Carristi di Rovigo.

Sentite condoglianze del direttivo e dei Carristi Polesani alla figlia Ilaria e al marito Graziano ai quali siamo particolarmente vicini al loro immenso dolore.

Il Presidente

### LUTTO NELLA SEZIONE DI MONTICHIARI

È con vero rammarico che annunciamo la scomparsa di un altro Carrista della nostra Sezione: MORI Alceo, nato il 07/12/1923, e combattente nell'ultimo conflitto mondiale nella campagna di Grecia. Sempre più convinto della sua fede rossa, partecipava con calore alle nostre Cerimonie, sempre in compagnia dei



suoi familiari, contribuendo così a rendere ancor più bella e stupenda la nostra Famiglia. Dopo breve malattia, ci ha lasciati, creando così un altro vuoto tra le nostre file, ma sicuri però che il suo ricordo sarà sempre con Tutti noi Carristi.

Orsini Angelo Ivan

### RICORDANDO IL CARRISTA CROCE CAVARRA



dell'Associazione con entusiasmo e passione carrista eccezionale.

Francesco Bonazzi

### DA MILANO

La Sezione milanese ringrazia cordialmente le Sezioni che hanno partecipato alla Messa in ricordo dei Carristi Caduti e Defunti celebrata in Milano il 22 ottobre u.s.

Francioli

### DALLA SEZIONE DI VARESE

I Carristi della Sezione di Varese, con profondo cordoglio, annunciano la perdita del Capitano Carrista, combattente d'Africa croce di guerra, Sandro MEN'ASTI.

La scomparsa di questo importante Associato che ha dato un valido contributo e appoggio, in tutti i sensi, alla Sezione A.N.C.I. di Varese, sia con la sua presenza stimolante, con la sua munificenza e con il suo corretto comportamento di Patriota e amante della Nazione. Annunciamo quanto sopra a tutti gli Amici che hanno avuto modo di conoscerlo ed apprezzarlo, soprattutto ai sopravvissuti del 7° Battaglione Carri 132° Rgt. e del suo Plotone, in modo particolare al suo Pilota, tuttora presente alla bandiera, Carrista Luciano Zanotti di Bologna, con il quale combatté fianco a fianco in Africa Settentrionale.



Alessandro Zambelli

## UN ERRORE DI INAUDITA GRAVITÀ

Lo Stato Maggiore dell'Esercito con la sua decisione di "passare in Cavalleria" la Specialità Carrista, che per oltre settant'anni aveva fatto parte della Fanteria dove era nata e cresciuta, aveva scritto la sua epopea, sacrificandosi quasi interamente in guerra, ed era stata ricostituita dopo il conflitto, rappresentando per anni un poderoso scudo nazionale nelle ipotesi difensive della guerra fredda, ha forse determinato più problemi di quanti non ne abbia risolti.

La decisione, infatti, non sembra aver significativamente inciso sulle procedure operative che, per quanto improbabili nel contesto di una moderna concezione difensiva del territorio nazionale, si fondano ancora sulla cooperazione carri-meccanizzati-artiglieria-forze aereotattiche. Il riscontro obiettivo di tale affermazione è rappresentato dall'ordinamento delle nostre brigate, rimasto sostanzialmente invariato rispetto alla situazione esistente prima che il provvedimento venisse adottato.

Se ciò è vero, lo Stato Maggiore deve aver valutato elementi non ascrivibili alla sola difesa del territorio.

Si ritiene molto improbabile che sia stata la volontà di "rimediare a vecchi errori", sicuramente non attribuibili ai Carristi, perché all'epoca non erano ancora stati costituiti.

Si reputa quasi offensivo pensare che si sia voluta ascoltare la voce di quanti, all'estero, non riuscendo a comprendere la differenza tra Cavalleria e Specialità Carrista, ritenevano che la diversità appartenesse ad un sofisma lessicale italiano.

Si crede assurda l'idea che qualcuno, avendo letto distrattamente l'ormai notissimo "Cavalleria Corazzata" di Tom Clancy, si sia invaghito a tal punto dei moduli di impiego delle Unità Corazzate statunitensi durante la guerra del golfo da imporli all'Esercito Italiano.

Deve esserci un altro motivo. Forse,

l'esigenza di semplificare la variopinta rappresentanza di specialità nell'ambito della Fanteria e di offrire alla Cavalleria l'opportunità di diversificare la propria natura, ferma da un secolo alle specialità storiche di Cavalieri, Dragoni, Lancieri e Cavalleggeri.

Forse, la necessità di riordinare lo strumento per adeguarlo alle esigenze imposte dalla presenza organica di volontari e volontarie o, meglio ancora, in attesa che i più comprendessero il concetto di "pacchetto di capacità", indispensabile per comporre e articolare le forze in previsione dei molto probabili impegni all'estero.

Forse, chissà, ci sono anche motivi che i "vecchi" fanno fatica a comprendere.

Se tutto ciò è credibile e condivisibile, si possono comprendere i problemi che la Forza Armata ha dovuto e deve risolvere. Ma si tratta di problemi dell'Esercito.

E, dato che la Specialità Carrista è transitata nell'Arma di Cavalleria non esiste più alcun motivo di contendere. L'Esercito, ne siamo sicuri, risolverà i suoi problemi. Lì deve risolvere, perché, in caso contrario si assumerebbe la responsabilità di aver snaturato una Specialità orgogliosa e generosa che ha già scritto la sua storia. Una Storia che nessuno può cancellare, ma che i responsabili devono custodire senza nulla alienare, modificare o confondere.

Un altro problema, che è poi quello che ci ha suggerito queste riflessioni, è il futuro delle Associazioni che, rispettivamente, dovrebbero riconoscersi nella Cavalleria di Linea (ANAC= Associazione Nazionale dell'Arma di Cavalleria), nei Carristi (ANCI= Associazione Nazionale Carristi d'Italia) e nella Cavalleria dell'Aria (ANAE= Associazione Nazionale Aviazione dell'Esercito) che non possono confluire "sic et simpliciter" nel contenitore ANAC.

L'ANAC, l'ANCI e l'ANAE sono, infatti, tre entità paritetiche per costituzione, essendo uguali davanti alla legge. La loro eventuale fusione potrà avvenire soltanto a seguito di un accordo tra le parti affinché siano stabilite le finalità, la denominazione e la composizione del nuovo contenitore. In parole povere, se si vogliono unificare le Associazioni è necessario un nuovo Statuto ed è indispensabile evitare che l'ANAC si proponga quale guida per tutti. Se ciò avvenisse sarebbe una "invasione di campo" che i "vecchi" non potrebbero perdonare, che i "giovani" non capirebbero e che, soprattutto, offenderebbe la Storia, alienando, così, anche i favori dei pochi Carristi favorevoli all'idea di passare in Cavalleria.

Lo Stato Maggiore ha adottato un provvedimento che vale per le forze operative. Giusto o sbagliato è una realtà. Parlarne non risolve nulla.

Per le Associazioni non può essere vera la stessa cosa. Occorre, quindi, incontrarsi e scambiare con calma e ponderazione opinioni e proposte sul da farsi, affinché siano evitati i malintesi, le azioni fuori luogo e le reazioni sproporzionate.

All'interno delle Associazioni coesistono volontà diverse e, in apparenza, contrapposte e inconciliabili. L'ANAC, a nostro avviso, ha sbagliato le sue prime mosse, muovendosi con arroganza, prepotenza ed eccessivo decisionismo.

E' necessario mediare per evitare che il problema si estremizzi e diventi irrisolvibile. La mossa spetta all'ANAC che con il suo comportamento ha provocato contrarietà e risentimento.

La via giusta è il colloquio, quella errata è la politica dei fatti compiuti.

Se sarà scelta la strada sbagliata si commetterà un errore di inaudita gravità.

Giuseppe Ferrari

# INDICE DEI COLLABORATORI ANNO 2000

## AGUZZI Pietro

- XI Raduno Interregionale Bellinzago (Riv. 7/8 - pag. 19)

## ALPINI Giuliano

- Raduno Interregionale 2000 (Castel Fiorentino) (Riv.7/8 - pag.15)

## BASTINI Carlo

- Lettera di guerra di un carrista (Riv. 9/10/11/12 - pag. 18)

## BUSCEMI Mario

- Carristi e Cavalieri (Riv. 3/4 - pag. 9)

## CHIARI Cesare

- Esperimento blindo corazzato in Kosovo (Riv. 5/6 - pag. 20)

## CHIARI Enrico

- Avvicendamento al Comando del 3° Btg. del 32° Rgt. Carri (Riv. 7/8 - pag. 7)

## DEL POZZO Enzo

- Ricordi e speranze (Riv.1/2 - pag. 3)

- Soldati (Riv. 3/4 - pag.3)

- Entriamo nel nostro destino (Riv. 5/6 - pag. 3)

- Ordine del giorno (73° anniversario Specialità) (Riv. 7/8 - pag. 3)

- Pensieri (Riv. 9/10/11/12 - pag.3)

## DICATI Daniele

- Festa dei Carristi (Riv. 7/8 - pag. 14)

## FERRARI Giuseppe

- L'eco di un ricordo (Riv. 5/6 - pag. 15)

- Luci nel buio (Riv. 9/10/11/12 - pag. 15)

## GASSIRA' Ippolito

- Ricordi di un Comandante (Riv. 7/8 - pag. 8)

## GIULIANI Franco

- Anno 2000: le donne nelle FF.AA. (Riv. 1/2 - pag. 9)

- La crisi Kosovara (Riv. 3/4 - pag.6)

- Forza militare europea (Euroforza) (Riv. 3/4 - pag.12)

- I carri armati russi di oggi (Riv. 3/4 - pag. 13)

- Un carrista al comando della "sfilata di pace" (Riv. 5/6 - pag. 5)

- Ancora sangue nel Corno d'Africa (Riv. 5/6 - pag. 10)

- Berlino 2000 - Congresso ufficiali riserva NATO (Riv. 7/8 - pag. 5)

- Donne ufficiali nelle FF.AA. (Riv.7/8 - pag. 11)

- Leva addio (Riv. 9/10/11/12 pag. 7)

## LICCARDO Luigi

- Breve cronaca di una grande giornata (Riv. 7/8 - pag.17)

## MALIZIA Angelo

- Carristi in Kosovo (Riv. 1/2 - pag. 13)

## MARTUCCI Spartaco

- Ricordi carristi della Somalia (Riv. 9/10/11/12 - pag. 5)

## MARUOTTI Giuseppe

- Una lezione appresa (Riv. 1/2 - pag. 10)

## PACHERA Giuseppe

- L'anima e il resto (Riv. 5/6 - pag. 14)

- Storia di un Battaglione quasi Reggimento (Riv.7/8 - pag. 10)

- Attività nel Veneto (Riv. 7/8 - pag. 20)

- I punti deboli (9/10/11/12 - pag. 20)

## PIRINA Bernardino

- 131° Carri in Kosovo (Riv. 5/6 - pag. 19)

## ROMANO Claudio

- Avvicendamento al Comando del 32° Rgt. carri (Riv. 3/4 - pag. 19)

## SIMULA Cesare

- Lettera ai carristi della Jugoslavia (Riv. 7/8 - pag. 18)

## TOMBA Antonio

- Ricordi di un pilota di carri M 13 (Riv. 9/10/11/12 - pag. 17)

## VITIELLO Giuseppe

- Il 131° Rgt. carri nell'attività 2000 (Riv. 7/8 - pag. 7)

## I GENEROSI AMICI DELLA RIVISTA

DAL 1 SETTEMBRE  
AL 8 NOVEMBRE 2000

### SOSTENITORI

PADOVAN ENEA - TRIESTE £. 50.000

### SEZIONI ANCI

VIGEVANO	£. 225.000
BRESCIA	£. 125.000
FIDENZA	£. 400.000
TRENTO	£. 50.000
PADOVA	£. 100.000
ROMA	£. 595.000
LEGNAGO	£. 225.000