

Maurizio PARRI

TRACCE DI CINGOLO

compendio generale di storia dei Carristi

1917-2009

LO SPIRITO DI CORPO

Lo spirito di Corpo è il sentimento di solidarietà che, fondato sulle tradizioni etiche e storiche del corpo, deve unire i membri di una stessa unità al fine di mantenere elevato ed accrescere il prestigio del corpo cui appartengono.

Particolare impegno deve essere posto nell'illustrare la storia e le tradizioni del corpo ai militari che ne entrano a far parte.

Lo spirito di corpo, pur essendo fonte di emulazione tra le unità, non deve però intaccare lo spirito di solidarietà tra tutti i componenti delle Forze Armate.

(Art. 16 del Regolamento di Disciplina Militare Ed. 1986)

I PARTE

CAPITOLO I - I PRODROMI

Una Specialità Singolare

Essere Carristi significa, già di per sé, essere un po' speciali, quindi un po' particolari e, in un certo senso, unici, irripetibili e perciò preziosi. La storia della nostra Specialità è intensa, avventurosa, entusiasmante, ma la sua lettura non è quasi mai agevole. Chiunque abbia avuto la pazienza di avventurarcisi non può fare a meno di confermare questa asserzione.

I Carristi celebrano la loro fondazione il 1° ottobre, data in cui, nel 1927 fu costituito, in ROMA, il *Reggimento Carri Armati*, prima unità con rango reggimentale della nuova Specialità. Da allora sono trascorsi settantotto anni. In verità, come avremo modo di vedere più dettagliatamente, la costituzione del reggimento fu solo una tappa della marcia che i Carristi avevano iniziato a muovere già sul finire della I guerra mondiale. La costituzione di quel Reggimento fu sì un momento importante e significativo, ma la nascita dell'embrione carrista risale a dieci anni prima.

I Carristi hanno dunque origine nel periodo finale della I Guerra Mondiale allorché la realtà del motore, del mezzo meccanico in genere, si era affacciata - con grandi aspettative e con le prospettive che allora solo i più fantasiosi potevano immaginare - alla ribalta del mondo militare. Un'origine piuttosto recente dal punto di vista cronologico, quindi, ma già lontana anni luce se la si osserva col metro del progresso tecnologico.

Figli dei *Tempi Moderni*, i Carristi sono dunque nati per far fronte alle nuove ed insidiose sfide che il progresso ha portato sui campi di battaglia. Sfide per le quali è stato necessario inventare dal nulla un tipo completamente nuovo di Soldato.

La *nostra Storia*, quindi, non poteva essere immune dall'accelerazione e dalla turbolenta complessità che contraddistingue ogni altro aspetto dell'*Era Moderna*.

Seguire le vicissitudini dei primi anni del *carrismo* italiano non è affatto semplice e risulta sempre un complicato cimento che solo un interesse appassionato e costante può aiutare a superare. Anche il cimentarsi nella scrittura della storia della Specialità non è semplice dal momento che occorre prestare attenzione ad almeno tre storie parallele e non sempre sincronizzate tra loro: la storia dell'evoluzione tecnica del carro armato, la storia degli ordinamenti e, spesso schiacciata tra la mole delle prime due, la terza - senz'altro la più avvincente - che riguarda le vicende degli uomini che alla Specialità si appassionarono e che ad essa tanto offesero. Tuttavia, la ricompensa per chi ha la pazienza di approfondire la conoscenza delle vicissitudini della Specialità consiste nel familiarizzare con tutte le branche dell'Arte Militare: l'organica, la logistica, la tattica e la strategia e di trarre, oltre al più che legittimo orgoglio, anche ammaestramenti utilissimi e validi ancora per i nostri giorni.

L'idea del Carro Armato

L'idea di combinare tra loro, fondendoli in un'unica macchina da guerra, i concetti di *protezione*, *potenza* e *mobilità* è antica quanto l'uomo. L'archetipo del carro armato moderno vanta un antenato antichissimo: il carro falcato che servì ai popoli della Storia Antica. Fu **Ciro "il Giovane"**⁽¹⁾ che, nella battaglia di CUNASSA contro **Antaserse**, nel 401 a.C., applicò per primo, alle ruote dei carri, lame taglienti, "ad ala di falco", per irrompere con essi nello schieramento delle fanterie avversarie causando gravi perdite al nemico. Nel fervore del Rinascimento Italiano, l'idea più evoluta del carro armato riapparve nella mente feconda di **Leonardo DA**

⁽¹⁾ Re di Persia. Figlio cadetto di Dario II, nominato viceré d'Asia minore nel 408 a.C., diede il suo appoggio allo spartano Lisandro contro Atene. Dopo aver tentato invano di uccidere il fratello Artaserse II, salito nel frattempo al trono, tornò in Asia minore dove progettò una grande spedizione contro di lui, ma nella battaglia di Cunassa (401 a.C.) fu sconfitto e ucciso da Artaserse.

VINCI che disegnò un *carro d'assalto* blindato e dotato di armi da fuoco, concepito per sfondare le linee nemiche ed aprire un varco alle fanterie. Nel XVI secolo, un altro italiano, **Agostino RAMELLI**⁽²⁾, ingegnere al servizio di Enrico III di Francia, propose di costruire una sorta di carro armato anfibia, coperto, blindato, provvisto di feritoie e capace di trasportare e far combattere parecchi archibugieri. Come tutti sanno, però, il carro armato moderno è un prodotto dell'*Era Industriale*: furono gli inglesi nel 1916, sulla SOMME, ad impiegare in guerra i primi *tanks* motorizzati.

L' inizio della nostra storia

Le radici dei Carristi affondano, come accennato, nei tempi in cui una semplice "*scatola*" fatta da piastre d'acciaio fra loro imbullonate, dotata di due mitragliatrici e mossa da due *nastri* metallici azionati con qualche difficoltà da un rumoroso motore rappresentavano, in un mondo ancora in gran parte mosso dalla forza plurimillenaria dei muscoli dei quadrupedi, l'apice della tecnologia.

A quei tempi, c'è da crederlo, la comparsa del carro armato suscitava la stessa sbalordita sorpresa che oggi riesce a suscitare un *jet* od una navicella spaziale. Si trattava ancora di un misterioso prodigio della tecnica frutto dell'ingegno e della fantasia dell'Uomo. La realizzazione di un sogno coltivato sin dall'antichità: realizzare un'arma che riunisse in sé la potenza di fuoco, la protezione e la velocità. Con il carro armato nasceva il concetto di "*sistema d'arma*".

⁽²⁾ Ingegnere comasco vissuto nella seconda metà del 1500. Studiò l'ingegneria bellica e si pose al servizio dei Medici. I suoi progetti più apprezzati furono quelli che riguardarono un carro da guerra capace di galleggiare, una ruota idraulica per mulino ad asse verticale e una pompa di tipo rotatorio.

Comparso il nuovo congegno bellico, era necessario inventare un soldato assolutamente nuovo, per il quale – come si vedrà più avanti – bisognava addirittura inventare il nome. Il *Carrista*, come più tardi verrà chiamato questo nuovo genere di guerriero, è anch'egli, come testimoniano i prodromi della sua storia, un'invenzione, non potendo egli essere l'evoluzione di nessun altro tipo di combattente.

Concepita la nuova arma ed il nuovo soldato, servivano però anche le *“istruzioni per l'uso”* ed occorreva perciò elaborare le apposite dottrine di impiego che non poterono essere immediatamente messe a punto poiché anch'esse tutte da inventare.

Così, ai suoi primordi, in un mondo che lo osservava ancora ondeggiando tra gli opposti estremi dell'entusiastico stupore e del più sdegnoso scetticismo, tra la diffidenza dei “conservatori” e la frenesia dei “modernisti”, i fautori del carro armato lo proponevano come lo strumento capace di reintrodurre il concetto del “movimento”, e quindi della “*manovra*”, nel combattimento immobilizzatosi dall'avvento sui campi di battaglia europei del *binomio* mitragliatrice – reticolato. Al suo comparire, insomma, il carro armato, elegante sintesi tecnologica di potenza, mobilità e protezione, era visto come il rimedio per liberare finalmente le fanterie, inchiodate nelle putride trincee, imprigionate dal filo spinato e martellate senza sosta dal fuoco incessante delle armi a ripetizione e delle artiglierie. Un'arma capace di restituire potenza offensiva alla Fanteria.

Come si vedrà, *“la macchina da guerra con rotaie a cingoli”* – come alcuni la chiamarono allora – grazie all'entusiasmo che animò gli equipaggi antesignani riuscì a diventare molto di più.

L'invenzione del cingolo

Però forse non tutti sono al corrente che si tratta di un'italianissima invenzione del 1898, appartenente all'artigliere *Crispino Bonagente*, nato il 19 marzo 1859 a Viterbo. Dopo la nomina del 1880 a sottotenente, si distinse assai negli studi tecnici al punto che,

nel 1893, entrò a far parte dell'Ispettorato d'Artiglieria e nel 1915, dopo la solita trafila, fu avanzato al grado di Generale. Particolarmente predisposto verso le scienze matematiche, si applicò con ottimi risultati alla realizzazione di congegni d'artiglieria finalizzati al puntamento. Ma l'idea che lo tramandò ai posteri, fu quella legata alla realizzazione delle rotaie a cingolo per il traino dell'artiglieria da fortezza, che portano, ancora adesso, il suo nome. Queste furono adottate dall'Esercito Italiano ed in seguito anche da quelli di altre nazioni.

In pratica si tratta dell'illustre antenato dell'odierno cingolato.

La rotaia a cingolo era formata da una serie di placche di appoggio, in metallo o legno, oscillanti, articolate alle ruote. Queste suole, una volta agganciate per mezzo di dadi e bulloni in ferro ai cerchioni delle ruote, ne aumentavano la superficie d'appoggio, permettendo al pezzo di non affondare nel fango o nella neve e di poter essere così trainato con maggior sicurezza e minor dispendio di energie.

Furono applicate per la prima volta al cannone italiano da 149/35, modello 1910 durante la Prima Guerra Mondiale ed in seguito, a partire dal 1919, furono montate anche alle trattrici d'artiglieria. Si trattava di una trovata ingegnosa oltretutto economica. Il materiale più usato per la costruzione era in prevalenza legno. Questi congegni, oltre che poco costosi, erano estremamente pratici, infatti oltre a venir garantita l'intercambiabilità (i cingoli potevano passare facilmente da un pezzo all'altro), era anche estremamente semplice sostituire le parti danneggiate. Per contro però, è altrettanto vero che, a causa della deperibilità del materiale legnoso, i pezzi originali di allora non sono facilmente reperibili oggi.

Il Capitano Crispino Bonagente ottenne il brevetto internazionale di questa sua idea da cui originò l'elemento più caratteristico del moderno carro armato.

Furono le vicende della *Grande Guerra* a portare i primi carri armati in Italia. L'interesse delle autorità militari italiane per

la nuova macchina da guerra si manifestò e si sviluppò dopo la comparsa dei primi carri sul fronte di guerra francese in occasione dell'offensiva britannica sulla SOMME del 15 settembre 1916 dove i primi *Tanks*⁽³⁾ vennero impiegati dai britannici nel settore di FLERS COURCELETTE. Inglese e Canadesi attaccarono le linee tedesche su un fronte di 16 chilometri. Con loro, 49 carri armati, sparpagliati in gruppi da tre, a sostegno della fanteria. Si trattava di scatoloni lenti e goffi, ma con davanti un futuro che cambierà radicalmente il modo di fare la guerra. Era dal 1914 che gli inglesi, in gran segreto, pensavano a qualcosa del genere. La marina britannica – con le sue esperienze in fatto di corazzate – ebbe un ruolo fondamentale nello sviluppo della nuova arma. A DUNKERQUE il *Guardiamarina Samson* corazzò con lamiere di caldaia tre automobili ribattezzandole “*Long range motor patrols*”. Ma si trattava ancora di veicoli scoperti ed un gruppo di ufficiali cominciò a studiare veicoli completamente corazzati: fra loro il *Commodoro Sueter*, il *Colonnello Battista Swinton*, il *Contrammiraglio Bacon* e il progettista navale *Sir Tennyson d'Eyncourt*, padre delle corazzate “*Nelson*” e “*Rodney*”.

Nonostante l'immediato effetto psicologico ottenuto con la sorpresa, la nuova arma però non fu risolutiva. Nel 1916 i carri erano ancora troppo pochi, poco affidabili ed i comandanti avranno bisogno di tempo per capire le potenzialità del nuovo mezzo inizialmente impiegato come una “*batteria mobile*” dietro alle fanterie. Anche quando – come a CAMBRAI nel 1917 – vennero schierati davanti e non dietro alle fanterie, la penetrazione dei carri fu sprecata: dopo l'assalto i Carristi si fermarono secondo lo schema classico della guerra di posizione aspettando rinforzi. Solo verso la fine della guerra, ad AMIENS, si cominciarono ad intravedere le possibilità offerte da un'azione in profondità dei carri.

⁽³⁾ Per non insospettire gli operai che lavorano al progetto, Swinton disse loro che si trattava di “*tank*”, ovvero di serbatoi d'acqua semoventi da impiegare in Medio Oriente.

Il pionierismo italiano

L'Esercito Italiano iniziò comunque ad interessarsi della nuova macchina da guerra con molta cautela giacché l'introduzione dei rivoluzionari e costosissimi mezzi bellici avrebbe richiesto un addestramento specifico di Quadri e truppa e la disponibilità di specialisti per la logistica che allora erano del tutto mancanti. Tutto ciò implicava, inoltre, la disponibilità di ingenti risorse finanziarie cui nessun'altra componente era disposta a rinunciare per un'incognita ancora tutta da valutare. Del resto, anche qui da noi mancava una precisa idea di come impiegare i carri armati in combattimento ed esisteva tra i gradi più elevati una diffusa diffidenza circa le reali possibilità del carro armato d'affermarsi sul campo di battaglia.

Il primo Ufficiale italiano incaricato di interessarsi alla modernissima arma fu un Artigliere, il *Capitano Alfredo BENNICELLI*⁽⁴⁾ che nei primi del 1917, per ordine del Ministro della Guerra *Tenente Generale Vittorio ZUPPELLI*, si recò in missione nelle FIANDRE per visionare i primi esemplari di carri armati impiegati dagli Eserciti di Francia ed Inghilterra. Lo stesso Ufficiale, in seguito, diresse tutte le prove tecnico-dimostrative sui carri affluiti in Italia per essere sperimentati sui terreni nord orientali della Penisola.

Bennicelli, che aveva indubbiamente compreso le potenzialità di sviluppo insite nei mezzi di combattimento corazzati, chiese di potersi recare presso i reparti Carristi alleati schierati a POPERINGE, nelle FIANDRE ed ottenne il permesso solo grazie alle sue alte conoscenze personali nel mondo della diplomazia.

⁽⁴⁾ Il Conte Alfredo Bennicelli (Roma il 19 febbraio 1879 - 20 Maggio 1960), Ufficiale di Complemento di prima nomina nel **13° Reggimento di Artiglieria** procedette nella carriera militare fino al grado di Generale di Brigata ed in quella politica fino alla dignità di Senatore del Regno. È considerato - idealmente - il "fondatore" dei Carristi italiani.

All'inizio del 1917 fu chiesto ed ottenuto dalla Francia un esemplare di carro *Schneider* allo scopo di sperimentarne le capacità sul fronte italiano. Tali prove si svolsero in Friuli, a TRICESIMO, sempre sotto la direzione di Bennicelli, e diedero buoni risultati, ma non si trattò di prove estese e l'Italia richiese pertanto altri esemplari all'alleato francese che però non ritenne di doverceli concedere.

Nel 1918 la Fiat progettò e realizzò di propria iniziativa due esemplari del carro *Fiat 2000*. L'impresa fu condotta d'urgenza con la sola scorta delle notizie giornalistiche pervenute sui carri d'assalto inglesi e di qualche loro nebulosa fotografia. L'enorme veicolo, pesante circa 40 tonnellate era azionato da un motore d'aviazione da 600 cavalli, capace di conferire al mezzo la velocità di 6 km/h, fu disegnato e costruito a tempo di primato ed aveva un equipaggio di ben 10 uomini!

Si trattava di un mezzo davvero mastodontico il cui armamento era costituito da ben sette mitragliatrici e da un cannone da 65 mm installato, per la prima volta al mondo, in una torretta girevole capace di brandeggiare sull'intero giro d'orizzonte.

Il 2 agosto 1918, il Capitano Bennicelli organizzò e diresse sugli spalti dell'antica cinta fortificata di PIACENZA una spettacolare esibizione volta ad evidenziare la mobilità dei carri in terreni difficili e le loro capacità di superamento degli ostacoli. Egli stesso pilotò con maestria uno dei cinque carri *Renault F.T. 17*⁽⁵⁾ avuti, sia pure dopo molte insistenze, dalla Francia. La dimostrazione di potenza bastò - da sola - a convincere l'allora Ministro della Guerra a sottoscrivere una commessa per l'approvvigionamento di qualche centinaio di questi carri, commessa che fu poi sensibilmente ridimensionata a causa del sopraggiungere della fine della guerra.

La conclusione del primo conflitto mondiale, nel novembre

⁽⁵⁾ Il carro Renault F.T. 17, il primo munito di torretta girevole armata di mitragliatrice, è il carro dal quale sono concettualmente derivati tutti i successivi carri con torretta realizzati nel mondo.

1918, impedì quindi all'Italia di sperimentare sul campo di battaglia la nuova arma. Tuttavia, alla fine della guerra erano presenti nel nostro Paese ben sette carri armati: due *Fiat 2000*, un carro *Schneider* e quattro carri *Renault F.T. 17*.

Nel 1918 questo *"embrionale"* parco carri italiano fu riunito nel nostro primo ente addestrativo per l'impiego dei carri armati: la *"Scuola carri d'assalto"* istituita presso la *"Sezione speciale per l'istruzione sui trattori cingolati"* del *"Reparto di Marcia Trattrici d'Artiglieria"* di VERONA. I 200 militari di truppa che lo costituivano, tutti sceltissimi volontari provenienti da tutte le Armi o Specialità del nostro Esercito, vennero concentrati a TOMBETTA DI VERONA, presso l'ex conceria *"Rossi"*.

I Primi reparti organici

In seguito, questa Sezione fu trasformata in *"Reparto Speciale di marcia carri d'Assalto"* comandato dal *Maggiore CORSALE*. Tale reparto continuava ad essere ancora composto interamente da personale volontario reclutato tra tutte le Armi dell'Esercito, nessuna esclusa. Il reparto fu provvisoriamente posto alle dipendenze della *"Sezione Auto dell'Intendenza Generale"*. Era questo – infatti – l'unico ente militare presso cui esisteva, all'epoca, in una certa abbondanza, il personale con le cognizioni tecniche indispensabili per il mantenimento e l'impiego dei mezzi meccanizzati cingolati che, con un po' d'immaginazione, potevano essere assimilati ai carri armati. A questo primordiale ente addestrativo fu dato il compito di impartire ad Ufficiali e Truppa che, ci piace ricordarlo ancora una volta, erano tutti volontari provenienti da tutte le Armi dell'Esercito selezionati fra coloro che possedevano le cognizioni tecniche minime indispensabili, una prima istruzione sulla condotta dei carri armati del tipo *Schneider* e *Renault F.T. 17*.

Il primo vero e proprio reparto organico di carri armati in seno al nostro Esercito fu però la *"1ª Batteria Autonoma Carri d'Assalto"* che si costituì a TORINO nel dicembre del 1918 in seno all'Arma di Artiglieria. Affidata al comando di un Capitano di cui ignoriamo il nome, la batteria era composta ancora interamente da personale volontario. Questa Batteria *"progenitrice"* della

Specialità Carristi era articolata in due sezioni di quattro carri ciascuna (un *Fiat 2000* e tre *Renault F.T. 17*). Ogni sezione disponeva di 2 Ufficiali e 17 tra Sottufficiali e truppa.

Nello stesso momento in cui vedeva la luce la 1^a Batteria autonoma carri d'assalto, il Sindaco di VERONA, per risollevare l'economia cittadina, chiedeva alle autorità militari di trasferire altrove "l'ingombrante" flotta corazzata accasermata in città per far posto alla celebre Fiera dei Cavalli che ancor oggi ha annualmente luogo nella città scaligera. Fu così che il 5 marzo 1919 vennero sciolti la *Scuola carri d'Assalto del Parco Trattrici d'Artiglieria*, il *Reparto speciale di marcia carri d'Assalto* e disposto il trasferimento a ROMA del terzo carro *Renault F.T. 17*.

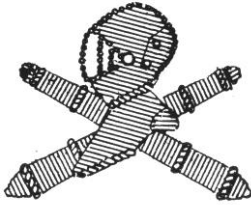
Lo Stemma

Fino al 1918, il personale assegnato ai "carri armati"⁽⁶⁾ portò cucito sulla manica destra della giubba, ricamato in filo d'oro, il simbolo dell'*Artillerie d'Assault* francese⁽⁷⁾. Tale stemma fu mutuato da parte degli Ufficiali italiani che avevano frequentato il corso per carri armati presso il "*Centre d'Instruction Interalliè de l'Artillerie d'Assault*" di FONTAINEBLEAU in Francia.

Il distintivo, che dapprincipio raffigurava un elmo d'armatura sormontante due cannoni incrociati, fu modificato in occasione della costituzione della 1^a Batteria autonoma carri d'Assalto, sostituendo ad uno dei due cannoni una mitragliatrice e dando origine in tal modo all'elemento principale del fregio tutt'ora in uso della specialità Carristi.

⁽⁶⁾ Questo era il nome originario della Specialità.

⁽⁷⁾ Il simbolo dell'*Artillerie d'Assault* francese era stato ideato dal Sottotenente *De Rebaud* e rimase in uso in Francia sino alla soppressione dell'*Artillerie d'Assault*.



distintivo dell'Artillerie d'Assault francese



fregio della 1^a batteria autonoma carri d'assalto

Primo tentativo di impiego operativo

Nel febbraio del 1919, la *I sezione della 1^a Batteria autonoma carri d'assalto* fu inviata, con il *Fiat 2000* e due carri *Renault F.T. 17*, in TRIPOLITANIA per un breve ciclo operativo contro i ribelli arabi.

Il 2 aprile dello stesso anno, la *II sezione della 1^a Batteria autonoma carri d'assalto* eseguì una dimostrazione tecnico-tattica presso lo Stadio Nazionale di ROMA. A tale dimostrazione, organizzata, ancora una volta dal Maggiore Bennicelli, per sensibilizzare l'opinione pubblica sulle possibilità offerte dalla nuova arma, assistette anche la Famiglia Reale, vi presero parte, oltre ad alcuni mezzi blindati su ruote, il carro *Fiat 2000* rimasto in Italia, uno dei *Renault F.T. 17* ed un *Renault F.T. 17* modificato con l'installazione di un obice da 105 mm al posto della torretta, primo esempio italiano di pezzo d'artiglieria semovente su cingoli.

Rientrata in Patria dalla TRIPOLITANIA la *I sezione* (che a TRIPOLI lasciò il suo pesante *Fiat 2000*), la *1^a Batteria autonoma carri d'assalto* fu destinata a NETTUNO, presso il poligono di Artiglieria che là ancora oggi esiste e posta alle dipendenze amministrative del **13° Reggimento Artiglieria da Campagna** di stanza in ROMA nella caserma del CASTRO PRETORIO.

In seguito, la *1^a Batteria autonoma carri d'assalto* fu riportata nella Capitale dove fu inizialmente accantonata presso la caserma del **1° Reggimento Granatieri** e poi trasferita alla più spaziosa

Caserma del CASTRO PRETORIO. Nel settembre del 1919, la Batteria fu raggiunta a ROMA dal carro *Schneider*⁽⁸⁾ che fino a quel momento era stato lasciato all'autoparco di VERONA, traccia del primo, ma non ultimo, passaggio dei Carristi in quella città.

Artiglieria o Fanteria?

Il 21 novembre 1919 l'emanazione del Regio Decreto n. 2149, noto come "*ordinamento Albricci*", segnò la prima assegnazione della "*Specialità carri armati*" all'Arma di Fanteria.

Nel dicembre successivo, la 1^a Batteria autonoma carri d'Assalto venne perciò ribattezzata "*Compagnia Autonoma Carri Armati*" e subito dopo "*Compagnia Carri Armati*" (... la perdita dell'aggettivo "autonomo" fu un cattivo presagio...) e dalla caserma del CASTRO PRETORIO si trasferì nei non lontani baraccamenti di SAN LORENZO, sempre a ROMA.

Nel mese di maggio dello stesso anno, tutti i carri allora in dotazione all'Esercito Italiano furono riuniti presso la *Scuola centrale di Artiglieria* di NETTUNO presso la quale si costituì la "*Scuola di condotta carri d'assalto*" anch'essa alle dipendenze della *Direzione Generale di Artiglieria*. La nuova Specialità aveva una duplice appartenenza poiché la formazione del personale continuava ad essere affidata all'Arma di Artiglieria.

Nel giugno del 1920, la Fiat approntò il primo esemplare di carro *Fiat 3000* che si rifaceva quasi del tutto al carro *Renault F.T. 17* e che entrò in linea nei primi mesi dell'anno successivo con il nome di *Fiat 3000 mod. 21*. Nello stesso anno veniva costituito il "*Gruppo carri Armati*" dotato di carri *Fiat 3000* e ordinato in tre *Squadriglie*⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Il carro *Schneider* ricevuto dall'Italia rimase "cimelio" del Reggimento Carri Armati costituitosi a Roma nel 1927 e lo seguì a Bologna quando il Reggimento capostipite lì si trasferì. Dopo la II guerra mondiale se ne persero le tracce.

⁽⁹⁾ Benché già inserito nell'Arma di Fanteria, la denominazione "gruppo" era di chiara origine artiglieresca dati i trascorsi dei primi Carristi nell'Arma "dotta". L'ordinamento in "*squadriglie*", di chiara derivazione aeronautica, era stata

Nel 1921 non si era ancora provveduto a stilare un ordinamento dei carri armati inquadrati nell'Esercito, ma si era ribadito che la "specialità carri armati" fosse una Specialità dell'Arma di Fanteria. Tuttavia, l'addestramento rimaneva ancora nella sfera di competenza dell'Arma di Artiglieria. Nessun progresso si registrava invece circa i criteri d'impiego dei reparti carri armati.

Nel 1922 si aggiungevano un "*Centro Formazione Carri Armati*" ed alcuni non meglio precisati "*gruppi di istruzione*". Ma l'altalena di nomi era solo all'inizio: il 7 gennaio 1923 fu disposta la creazione del "*Riparto Carri Armati*", che si costituì in ROMA il 23 gennaio successivo. La sede del Comando del *Riparto Carri Armati* rimase nella caserma di via Marsala fino al 9 gennaio 1924 data in cui si spostò al FORTE DI PIETRALATA unendosi ai due gruppi dipendenti già ivi accasermati.

Il neonato *Reparto Carri Armati* era incaricato della formazione, dell'addestramento e della mobilitazione delle unità carri armati ed era un organo di studio ancora sperimentale della nuova specialità. La responsabilità di tali studi rimaneva comunque di competenza della *Direzione Superiore del Servizio tecnico di Artiglieria* il che confermava l'esitazione in cui si rimaneva circa la dipendenza della neonata Specialità.

In agosto, il primo gruppo iniziò a ricevere i carri *Fiat 3000*. Nel febbraio 1924, al *I gruppo carri* (ordinato in tre squadriglie) se ne affiancò un secondo organicamente uguale al primo, per un totale di 25 carri armati *Fiat 3000*.

Fino al 16 luglio 1923 i 265 Carristi di truppa in forza al *Reparto Carri Armati*, dal punto di vista amministrativo, rimasero comunque effettivi al 13° *Reggimento di Artiglieria da Campagna*.

Il primo Comandante del *Reparto Carri Armati* fu il *Colonnello di Fanteria Noè GRASSI* che rimase in carica fino all'11 marzo 1924. Il suo successore fu il *Colonnello di Artiglieria Enrico MALTESE*. Fu quest'ultimo a coniare il termine "*Carristi*" e per

mutuata invece dall'ordinamento dei reparti autoblindo e rimase in auge sino al momento della costituzione del *Reggimento carri armati* che, benché nuovamente svincolato dalla Fanteria, fu articolato - come vedremo - in battaglioni come i reggimenti di quest'Arma.

questo motivo fu soprannominato il “*papà dei Carristi*”. Questi due Ufficiali furono entrambi i primi dotti teorizzatori dell’impiego tecnico-tattico della nuova arma. In particolare, il Colonnello Maltese fu il primo curatore del lemma “*Carro Armato*” per l’Enciclopedia Italiana.

Il 9 giugno 1924 il Reparto si trasferì finalmente al FORTE TIBURTINO, sempre a ROMA, nei pressi del quale, all’epoca, esistevano ancora gli ampi spazi necessari per le manovre dei carri armati. Ancor oggi, nella toponomastica della Capitale, nei pressi dell’antico sito del FORTE TIBURTINO, a ricordo di quei carristi esiste “*via dei carri armati*”.

1^ Versione del Motto ed evoluzione dello Stemma

Da un documento rilasciato dal Comando il 28 agosto 1926, si apprende che il motto del *Reparto Carri Armati* era: “*PONDERE IGNIQUE AUXILIUM FERT*”, in italiano “*Reca aiuto con la mole e con il fuoco*”. Dallo stesso documento si evince anche la prima evoluzione dello stemma della 1^ *Batteria Autonoma Carri Armati* il cui elmo appare sostituito dalla fiamma svolazzante tipica dell’Arma di Artiglieria ed al quale si era aggiunto, sotto l’incrocio di mitragliatrice e cannone, un elemento di cingolo.

Gli Ufficiali delle varie Armi che, entrando a far parte del *Reparto Carri Armati*, avevano scelto di avventurarsi nel nuovo mondo dei corazzati, continuavano intanto a portare sulle loro uniformi il fregio e le mostrine dell’Arma o del corpo di provenienza. Dal ruolino 1923 degli Ufficiali in forza al *Riparto Carri Armati* conservato nella sala cimeli del 132° Reggimento carri nella sua base attuale di Cordenons, si desume che su una forza di 67 Ufficiali, 44 appartenevano all’Arma di Fanteria; 12 a quella di Artiglieria; 5 erano Ufficiali medici; 5 erano quelli di Amministrazione ed 1 soltanto proveniva dall’Arma di Cavalleria (Cap. Giuseppe GAMBAROTTA del Reggimento Nizza Cavalleria). I Sottufficiali e la truppa, invece, portavano il fregio “*fuori corpo*”

dell'Arma di Fanteria e, sulle loro giacche, le fiamme rosse a due punte sovrapposte al velluto o al panno nero del bavero della giubba. Come vedremo, il caratteristico abbinamento rosso-blu arriverà più tardi.

Il Primo Corso per Ufficiali Carristi

Non furono affatto anni facili per l'affermazione del carro che in Italia dove, più che altrove, prevale la scarsa attitudine alla lungimiranza, godette sempre di forti incomprensioni. Ad ogni buon conto, alla fine del 1924, il *Reparto Carri Armati* poteva contare su una forza di 62 carri *Fiat 3000* ed il 1° dicembre 1924 poteva avviarsi il *1° Corso per Ufficiali Carristi*.

Il Primo Riconoscimento della Specialità

Con la legge n. 396 dell'11 marzo 1926, si costituiva ufficialmente, in seno all'Arma di Fanteria, la "*specialità carri armati*" per la cui formazione si continuavano ad attingere Ufficiali dai ruoli di tutte le altre Armi e Corpi dell'Esercito.

Il *Reparto Carri Armati* diventò così "*Centro di Formazione Carri Armati*" ordinato su *I e II gruppo d'istruzione*. Tale situazione rimase invariata fino all'ottobre del 1927.



CAPITOLO II - IL REGGIMENTO CAPOSTIPITE

Il 1° ottobre 1927, per trasformazione del Centro di Formazione Carri Armati, i Carristi vennero finalmente riuniti nel "**Reggimento Carri Armati**". Prima unità carrista con rango reggimentale, il **Reggimento Carri Armati** è considerato l'unità "**Capostipite**" e la data della festa della Specialità coincide con la data della costituzione del reggimento. Il Comando del reggimento ebbe la sua prima sede in ROMA, nel FORTE TIBURTINO, e da esso dipendevano, oltre al Deposito, ben cinque *battaglioni carri armati*, ognuno ordinato su due *compagnie* ciascuna su nove "*complessi carro*" Fiat 3000.

Il primo Comandante del **Reggimento Carri Armati** fu il **Colonnello Giuseppe MIGLIO** al quale, il 31 ottobre 1933, subentrò il **Colonnello Edoardo QUARRA**.

Il **Reggimento Carri Armati** non fu inserito nell'ordinamento di alcuna delle Armi dell'Esercito e la specialità "**Carri Armati**" fu inizialmente autonoma come lo è oggi l'Aviazione dell'Esercito, ciononostante, la mostreggiatura rimase quella della Fanteria "*fuori corpo*".

Nel 1928, tre dei cinque battaglioni carri vennero distaccati rispettivamente a BOLOGNA, a UDINE ed a CODROIPO. Nel 1929 il battaglione di CODROIPO venne trasferito a BASSANO DEL GRAPPA. Nel marzo del 1929 il **Reggimento Carri Armati** formò quattro *squadriglie autoblindo Lancia-Ansaldo 1ZM*, numerate progressivamente da 1 a 4, da assegnare ciascuna ad un battaglione carri armati (uno dei battaglioni ne era quindi escluso).

Nel 1931 il Comando del **Reggimento Carri Armati** fu trasferito da ROMA a BOLOGNA ed a maggio dello stesso anno le quattro *squadriglie autoblindo* vennero riunite nel "**Gruppo Autoblindo**" che fu stanziato a CODROIPO.

Due mesi più tardi due delle quattro *Squadriglie del gruppo autoblindo* di CODROIPO furono soppresse e sostituite da due "**Compagnie carri veloci CV 29**" *Carden Loyd* dei quali si erano intanto acquistati 25 esemplari. Il *gruppo autoblindo* divenne in seguito battaglione, su due *compagnie autoblindo* e due

compagnie carri veloci, e fu affidato al comando del *Tenente Colonnello Valentino BABINI* (O.M.I. e M.A.V.M.), un nome illustre nella storia dei Carristi di cui avremo occasione di riparlare ancora nelle pagine che seguiranno.

Le due compagnie carri veloci 29 del battaglione di CODROIPO effettuarono sui greti del Tagliamento e nelle campagne friulane, già teatro di tanti combattimenti della I Guerra Mondiale, le prime esperienze pratiche di cooperazione dei carri con la Fanteria (Bersaglieri) e con i reparti a cavallo. Tali esperienze porteranno poi alla creazione delle *Divisioni Celeri*.

Niente Speroni!

Le uniformi del personale del Reparto Carri Armati e poi del Reggimento Carri Armati, erano quelle previste per le truppe a cavallo: stivali o gambali e bandoliera, compreso il lungo pastrano con abbottonatura apribile posteriore.

Unica eccezione a questa somiglianza tutta esteriore con le Armi a cavallo, il divieto - tassativo per tutti - di indossare gli speroni che avrebbero costituito un pericoloso orpello a bordo dei carri potendosi essi impigliare nelle parti in movimento dei mezzi meccanici.

In merito alle uniformi, è noto che il personale di truppa del *Reparto Carri Armati*, della cui esistenza non tutti erano al corrente in Italia, suscitava stupore quando in licenza fuori dalla Capitale (era allora sempre d'obbligo l'uniforme) tra quanti non riuscivano a capire come mai un soldato di fanteria (tali erano infatti le mostreggiature) fosse vestito con gli accessori delle truppe a cavallo, compreso il pastrano con lo spacco posteriore... alle domande od ai rimproveri dei superiori poco informati, i Carristi, seguendo le precise istruzioni impartite loro dal Colonnello Grassi, rispondevano orgogliosamente di essere "*Carristi*".

Il corredo carrista

Dal 18 gennaio 1926 venne introdotta la combinazione di tela rasata blu con rinforzi su ginocchia e gomiti, la celebre "*tuta*"

blu", un classico nell'abbigliamento carrista. Detta combinazione venne leggermente modificata il 18 giugno 1941 allorché si introdusse la "*nuova combinazione di tela rasata turchina mod. 41 per Carristi*", che rimarrà in distribuzione almeno sino all'inizio degli anni '60.

Dal maggio 1932 venne introdotto l'uso del famoso casco paracolpi in cuoio nero che sostituì l'elmetto mod. 1915, sino a quel momento utilizzato a bordo dei carri.

Dal 1936 venne esteso ai Carristi l'uso dell'altrettanto celebre giubbone, a "*doppio petto*", in cuoio nero adottato l'anno prima per i motociclisti dell'Arma dei Carabinieri.

La Versione definitiva dello Stemma

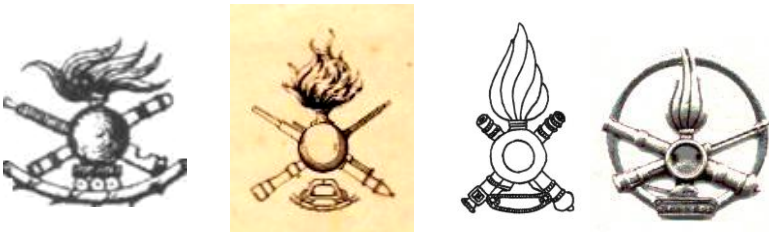
Con la nascita del *Reggimento Carri Armati* fu finalmente sancita l'introduzione del *fregio di specialità*, uguale per tutti gli effettivi all'unità Capostipite uguale a quello che ancora oggi è il fregio esclusivo dei Carristi, costituito da una granata con fiamma dritta, *a cinque punte* (tante quanti erano i battaglioni del Reggimento progenitore al momento della sua costituzione), sormontante un cannone ed una mitragliatrice incrociati, simbolo direttamente derivato, come si è visto, da quello della *1^a Batteria autonoma carri d'assalto*. Il tutto fu sovrapposto alla sagoma laterale sinistra di un carro armato.

Con la circolare del *1 marzo 1928*, fu stabilito che anche gli Ufficiali d'Arma combattente effettivi al Reggimento dovessero portare sul copricapo questo fregio (ricamato in filo d'argento) la cui unica differenza rispetto a quello della truppa era d'avere al posto della sagoma del carro armato una sezione di cingolo su cui scorrevano i rulli del treno di rotolamento. Nel 1934 il fregio divenne dorato e, nel gennaio del 1937, fu poi esteso a tutto il personale della specialità Carristi.

La mostreggiatura del reggimento rimase quella della truppa: fiamme a due punte rosse scarlatto su fondo nero. Anch'essa estesa al personale di tutte le categorie effettivo al reggimento a prescindere dall'Arma o Specialità di provenienza.

Nel corso degli anni '30 ebbe inizio l'abitudine, a quanto

pare mai sancita dai regolamenti, di apporre sulla corazzatura dei carri in dotazione il fregio della Specialità. Si trattava di un fregio realizzato in ottone lucente, piuttosto vistoso, che veniva applicato sullo scudo frontale della torretta (*Fiat 3000*), proprio sotto la feritoia delle mitragliatrici, o sullo scudo frontale dello scafo (*L 3*), tra il parafango ed il gancio di traino anteriore. Tale consuetudine, probabilmente per le urgenze della guerra, non interessò mai i carri medi sui quali furono dipinti altri simboli, ma, come documentato da diverse immagini fotografiche, i fregi metallici applicati dai Carristi ai loro *Fiat 3000* ed agli *L 3/35* non vennero mai rimossi.



Evoluzione del fregio della specialità carristi fino alla sua forma attuale

Le Esperienze

Nel 1925, in occasione delle grandi manovre, fu sperimentata una versione nebbiigena del carro *Fiat 3000* che poteva essere impiegata per la creazione di nebbie artificiali. Nel 1929 due battaglioni di *Fiat 3000* parteciparono alle grandi manovre in Piemonte in seguito alle quali si decise di sostituire le mitragliatrici in torretta con un cannone da 37/40.

2^ versione del Motto

Con la Legge n. 293 del 24 marzo 1932, al *Reggimento Carri Armati* fu assegnata la versione latinisticamente più corretta dell'antico motto già appartenuto al *Reparto Carri Armati*: **"PONDERE ET IGNE IU VAT"**, in lingua italiana: *"Sostiene con la mole e con il fuoco"*.

La solennità di questo motto colpiva efficacemente l'immaginazione anche con il fascino della lingua latina, ma non poneva esattamente in risalto le caratteristiche e le consapevoli ambizioni della Specialità. Nonostante il temporaneo affrancamento del *Reggimento Carri Armati* dalle altre Armi dell'Esercito, come la precedente, anche la nuova versione del motto rivelava infatti la volontà di non riconoscere alla "*Specialità carri armati*" – come la si continuava a denominare sui documenti ufficiali – la capacità di combattimento autonomo perseverando a considerarla un supporto al combattimento della Fanteria e della Cavalleria. Per questa ragione i Carristi non amarono mai questo loro primo motto che rappresentò più le remore mentali altrui che le aspirazioni della Specialità. Pertanto, presso i reparti, furono sempre numerosi i tentativi di sostituirlo con altri, non regolamentari, via via ritenuti più efficaci ad esprimere le peculiarità e le ambizioni dei Carristi. Il *Reggimento Carri Armati*, comunque, non fu mai un'unità operativa; esso svolse e continuò a svolgere le funzioni essenzialmente tecnico-logistiche e tecnico-addestrative precedentemente affidate al preesistente *Reparto Carri Armati*. Per l'impiego operativo e per l'addestramento tattico i suoi cinque battaglioni carri armati erano destinati, infatti, ad altrettanti Corpi d'Armata. Tuttavia, per circa un decennio, il *Reggimento Carri Armati* svolse un'alacre, silenziosa ed importantissima, anche se non sempre compresa, attività di formazione anche a favore dei Quadri di tutte le Armi dell'Esercito – inclusa naturalmente l'Arma di Cavalleria – volta a creare i presupposti indispensabili per la successiva opera di completa meccanizzazione dell'Esercito, opera che si avvierà pienamente soltanto nel decennio successivo.

Carri d'Assalto, Carri Veloci e Carri Leggeri

A partire dal 1932, il *Reggimento Carri Armati* iniziò quindi ad addestrare all'impiego dei mezzi corazzati alcuni Quadri dell'Arma di Cavalleria avvalendosi principalmente del proprio *battaglione carri veloci* di CODROIPO. Tale battaglione fu poi trasformato in "*gruppo carri veloci*" e trasferito a PALMANOVA, ma anche con la nuova denominazione, il reparto carri veloci rimase sempre alle dipendenze organiche del *Reggimento Carri Armati*

sino alla data del suo scioglimento, nel giugno 1935⁽¹⁰⁾.

Si rompono gli indugi

Nel 1933, l'allora Ispettore dell'Arma di Fanteria, il **Generale Ottavio ZOPPI**, colui che durante la I Guerra Mondiale aveva inventato i celebri *Arditi*, ruppe gli indugi e, ancorché poco convinto dell'efficacia dei carri armati, giacché, fino a quel momento, né l'Artiglieria, né la Cavalleria si erano dimostrate adeguatamente interessate al nuovo sistema d'arma, si fece promotore del potenziamento della componente corazzata del nostro esercito in seno alla più vivace ed organicamente più robusta Arma di Fanteria.

Il primo credito all'Arma di Cavalleria

Tuttavia, valendosi dei propri Quadri formati presso il nostro reggimento capostipite (valga come esempio per tutti, il nome del leggendario **Tenente Amedeo GUILLET**), anche per l'Arma di Cavalleria fu possibile iniziare a dotarsi di carri armati. La meccanizzazione della Cavalleria fu però soltanto parziale e venne avviata, in via sperimentale, soltanto a partire dal 27 ottobre 1933 allorché fu deciso di meccanizzare uno dei due gruppi del *Reggimento "Cavalleggeri Guide"* (19°), con sede a PARMA, allora comandato dal **Colonnello Gervasio BITOSS** (O.M.I.), futuro comandante della Divisione Corazzata *"Littorio"* in Africa

⁽¹⁰⁾ Alcuni autori affermano che la Cavalleria ricevette i "carri veloci" per prima. In realtà, come si è visto, i primi ad entrare in servizio (cv 29) furono tutti assegnati al Reggimento Carri Armati almeno sino al 20 giugno 1935. Anche i nuovi (cv 33, poi chiamati L 3) furono assegnati prima al Reggimento Carri Armati e solo in seguito al Reggimento "Guide". Al Reggimento Guide va peraltro riconosciuto il primato di aver inviato all'estero un proprio plotone carri (missione nella Saar).

Settentrionale⁽¹¹⁾.

La lenta meccanizzazione della nostra Cavalleria iniziò, dunque, con almeno 14 anni di ritardo rispetto alle esperienze che portarono alla creazione della specialità Carristi e comunque beneficiando della formazione impartita ai suoi Quadri dal *Reggimento Carri Armati*⁽¹²⁾.

Nonostante questo evidentissimo ritardo, le pubblicazioni dottrinali dell'Arma di Cavalleria continuarono a riportare per molto tempo l'assioma in base al quale era *"il carro che spiana la via ai reparti a cavallo"*, assioma che bene esprimeva la riluttanza ad abbandonare l'antico, ma ormai surclassato compagno d'armi per sostituirlo definitivamente con il mezzo meccanico.

Su questo argomento, riferendosi al particolare approccio al mezzo di combattimento meccanico che contraddistinse l'Arma di Cavalleria alla vigilia della II Guerra mondiale, il **Generale Raffaele Cadorna**, nel 1948, dopo aver lodato il culto delle brillanti tradizioni dell'Arma, scriveva:

«Dal punto di vista dell'impiego delle armi e dell'addestramento tattico s'era nel vago, da quando la cavalleria, per il sopraggiungere di mezzi moderni di distruzione, sentiva limitate le sue possibilità d'impiego sul campo di battaglia. Si imponeva il dilemma di rinnovarsi o scomparire, ma alla soluzione di questo problema fecero difetto tanto la chiarezza di idee e la continuità d'azione presso gli organi centrali dell'esercito, quanto una decisa buona volontà negli ambienti più autorevoli e più conservatori dell'Arma; cosa comprensibile perché l'arma bianca ed il cavallo erano al centro delle nostre tradizioni e sembrava che abbandonarle per impugnare l'arma automatica e guidare il motore

⁽¹¹⁾ Cui nel 1942 subentrò il Generale di Divisione, Conte Carlo Ceriana-Mayneri, anch'egli proveniente dall'Arma di Cavalleria.

⁽¹²⁾ Anche dopo lo scoppio della II Guerra Mondiale la specialità Carristi contribuirà alla tardiva trasformazione dell'Arma di Cavalleria. Il 3° Reggimento Carristi di Bologna avrà un ruolo importante nel passaggio dal carro al cavallo che interesserà il Reggimento "Lancieri di Vittorio Emanuele II" che, nel 1943, alla vigilia dell'armistizio, sarà finalmente convertito in Reggimento di cavalleria corazzata ed inquadrato, primo e unico reggimento dell'Arma, in una Divisione corazzata.

equivalesse a sacrificare un incomparabile patrimonio morale. Accadde così che le armi automatiche furono gradualmente adottate, ma il cavaliere conservò una invincibile riluttanza ad appiedare per adoperarle; e un tentativo iniziato nel 1934 per motorizzare la cavalleria trovò un numero relativamente piccolo di convinti e si arenò allorché sembrava in pieno sviluppo»⁽¹³⁾.

In altri Paesi, le cose andarono diversamente e vale la pena sottolineare che la meccanizzazione della prestigiosa Cavalleria Britannica iniziò già nel 1928 con l'11° *Reggimento Ussari* ed il 12° *Reggimento Lancieri*. In particolare, l'11° Ussari venne schierato in Egitto già dal 1934 e quando si trovò a combattere contro noi Italiani nel 1940-41, gli uomini di quel reggimento conoscevano già molto bene, oltre ai procedimenti di impiego dei corazzati, la zona del confine libico-egiziano per averla presidiata e per avervi svolto innumerevoli esercitazioni! Come vedremo, fu proprio questo reggimento britannico la prima unità corazzata con cui si scontreranno i nostri reparti carristi in Africa Settentrionale.

In Italia, nell'ottica della meccanizzazione dell'Arma di Cavalleria, fu solo nel 1934 che si decise di procedere alla completa trasformazione del *Reggimento "Cavalleggeri Guide"* in ente scolastico deputato all'addestramento ed alla formazione di reparti carri veloci. Tale reggimento, perciò, si affiancò, in questo ruolo, al *Reggimento Carri Armati*.

Il *Reggimento Scuola Carri Veloci* venne quindi costituito in PARMA, per trasformazione del *Reggimento Guide* che si articolò su un gruppo a cavallo e tre gruppi carri veloci ognuno su due squadroni di 13 carri ciascuno.

Da quel momento, forse per non fare confusione, forse per farne di più, forse per qualche altro motivo che lasciamo investigare ai più curiosi, si ebbero perciò i "*carri veloci*" in Cavalleria ed i "*carri d'assalto*" nella Fanteria.

Aldilà della diversità del nome, occorre tuttavia notare che, con la dismissione dei carri CV 29, i "*carri veloci*" ed i "*carri*

⁽¹³⁾ Raffaele Cadorna, "La Riscossa".

d'assalto" erano esattamente la stessa cosa concretizzandosi in pratica nello stesso identico modello di carro (il celebre ed acrobatico L 3) che cambiava nome a seconda che fosse assegnato ai battaglioni carri delle Grandi unità di Fanteria o alle Divisioni celeri. Per distinguerli da questi, i *Fiat 3000* intanto venivano temporaneamente denominati "*carri leggeri*". Qualche anno più tardi (1936), gli stessi *Fiat 3000* verranno chiamati "*carri di rottura*", mentre, con la comparsa dei "*carri medi*" (1939), furono gli L 3 ad essere definitivamente chiamati "*carri leggeri*".

Ad ogni modo, per circa un biennio, il *Reggimento Scuola Carri Veloci* contribuì all'opera di potenziamento della componente corazzata del Regio Esercito parallelamente al *Reggimento Carri Armati*. Dal 1934 al 1936, poté quindi accadere che qualche reparto "*carri veloci*", malgrado il nome, fosse organizzato ed addestrato a cura del *Reggimento Carri Armati* anziché dal reggimento cavalleggeri.

L'unica differenza evidente tra i reparti *carri veloci* e i reparti *carri d'assalto*, era di carattere uniformologico. Per il personale dei reparti carri veloci veniva infatti introdotta una nuova mostreggiatura costituita da una fiamma a due punte di colore bianco su fondo celeste (che si ispirava chiaramente alle mostreggiature del *Reggimento Guide*), mentre il personale dei reparti carri d'assalto conservava la mostreggiatura tipica del *Reggimento Carri Armati* (fiamme rosse a due punte ancora su panno o velluto nero). La mostreggiatura bianco-celeste dei carri veloci ebbe vita effimera e scomparì definitivamente nel 1938, quando, per un'evidente crisi di rigetto, i gruppi *squadroni carri veloci* furono soppressi dagli organici dell'Arma di Cavalleria.

Dal 1934 al 1936, l'attività del *Reggimento Carri Armati* fu instancabile e si riuscirono a costituire i seguenti reparti carristi:

- 12 *battaglioni carri assalto* per Corpo d'Armata (I battaglione "*Ribet*", II battaglione "*Berardi*", III battaglione "*Paselli*" (poi divenuto XXXI "*Cerboni*" , IV battaglione "*Monti*", V battaglione "*Suarez*" (poi ribattezzato "*Venezian*"), VI battaglione "*Lollini*", VII battaglione "*Vezzani*", VIII battaglione "*Bettoia*", IX battaglione "*Guadagni*", X battaglione "*Menziger*", XI battaglione "*Gregorutti*", XII battaglione "*Cangialosi*");
- 7 *battaglioni carri d'assalto coloniali* [XX battaglione "*Randaccio*"

(inviato Eritrea il 28 agosto 1935, poi in Somalia e in Libia), XXI battaglione "**Trombi**" (in Libia dal 4 ottobre 1935), XXII battaglione "**Coralli**" (in Libia dal 10 dicembre 1935), XXIII battaglione "**Stennio**", XXIV battaglione, XXXI battaglione "**Cerboni**", XXXII battaglione "**Battisti**" (in Libia dal 10 dicembre 1935)];

- 1 *compagnia carri d'assalto* (Eritrea);
- 1 *squadrone speciale carri veloci* (Somalia);
- 2 *squadriglie autoblindo* (1^a e 2^a squadriglia speciale autoblindate "**S**", su autoblindo *Lancia-Ansaldo IZM* - Somalia);
- 1 *gruppo squadroni carri veloci* (V gr. sqd. - Somalia);
- *compagnia complementi per il 2° reggimento Bersaglieri*;
- *compagnia carri d'assalto per la Sardegna*.

Nello stesso periodo di tempo, la parallela opera svolta dal *Reggimento Scuola Carri Veloci* si concretò nella costituzione dei seguenti reparti carri:

- 3 *gruppi squadroni carri veloci* (I "**San Giorgio**", II "**San Marco**" e III "**San Martino**" (divenuto poi "**San Giusto**") su quattro squadroni ciascuno (61 carri), assegnati alle Divisioni Celeri (tutti costituiti nel 1934);
- IV *gruppo squadroni carri veloci* "**Duca degli Abruzzi**" e V *gruppo squadroni carri veloci* "**Baldissera**" (costituiti nel 1935);
- uno *squadrone carri veloci* (di 15 carri ciascuno) per ognuno dei reggimenti "**Nizza**", "**Aosta**", "**Alessandria**", "**Piemonte Reale**", "**Vittorio Emanuele II**", "**Savoia**", "**Novara**", "**Firenze**", "**Saluzzo**" e "**Guide**" (tutti disciolti nel 1938).

Riepilogando, il *Reggimento Carri Armati* formò un totale di 20 reparti a livello battaglione e 6 a livello compagnia, mentre il *Reggimento Scuola Carri Veloci* formò un totale di 4 reparti a livello battaglione e 10 a livello compagnia.

Intanto, mentre la Cavalleria iniziava ad introdursi nel mondo dei motocorazzati, beneficiando del decisivo supporto fornito dalla nostra Specialità, i Carristi del *Reggimento Carri Armati* cominciavano a maturare le loro prime, preziose ed intense esperienze di guerra partecipando, con i loro piccoli carri L, alle imprese coloniali in Africa Orientale ed alla guerra di Spagna.

IL BATTESIMO DEL FUOCO IN AFRICA ORIENTALE

Curioso Antefatto

«Il primo carro armato ad arrivare in Etiopia fu un Fiat 3000, donato dal governo italiano a ras Tafari⁽¹⁴⁾ in occasione della visita di amicizia compiuta ad ADDIS ABEBA, nel 1927, dal Duca degli Abruzzi.

In quel periodo l'Italia non aveva ancora mire espansionistiche e preferiva convivere amichevolmente con l'Etiopia dove, peraltro, la situazione politica appariva piuttosto confusa. Sul trono etiope sedeva l'imperatrice Zaoditù, figlia del defunto Menelik, ma il potere era diviso tra costei, la casta militare, il clero copto ed il ras Tafari. Nella lotta per il potere il più scaltro era certamente quest'ultimo.

Quando fu deciso di donare all'allora ras Tafari un Fiat 3000, lo Stato Maggiore italiano prescelse per accompagnare il nostro carro armato il **Sergente Maggiore Francesco DE MARTINI** che, nato in Siria, conosceva molto bene le lingue locali. Come pilota del carro fu prescelto il **Caporale Carrista Antonio MORELLI** del Reggimento Carri Armati. A Francesco De Martini, carrista, ma appartenente in realtà al servizio segreto, era stata affidata la missione di vegliare sulla sicurezza di ras Tafari. Quando la tensione tra la fazione dell'imperatrice ed i sostenitori del ras Tafari si aggravò, De Martini, insieme al Morelli, predispose uno dei due carri ad eventuali interventi di emergenza.

L'occasione non si fece attendere, ed una sera del novembre del 1930 l'italiano fu avvertito che si era giunti al punto di rottura e che i

⁽¹⁴⁾ Tafari Makonnen, (EDJERSSO 1892 - ADDIS ABEBA 1975). Reggente (1916-1930) e imperatore d'Etiopia (1930-1974). Figlio di ras Makonnen, cugino di Menelik II, crebbe a corte e nel 1910 ebbe il governatorato di HARAR. Possibile candidato alla successione di Menelik, Tafari sostenne dapprima Iyasu V e quindi guidò nel 1916 la rivolta che estromise questo imperatore filo-musulmano, rinunciando tuttavia, ancora una volta, ad avanzare pretese per sè. Reggente durante il regno dell'imperatrice Zauditù, esercitò il potere reale e proseguì la modernizzazione della compagine imperiale ed i contatti con il mondo occidentale. Nel 1923 ottenne l'ammissione dell'Etiopia alla Società delle nazioni. Fattosi incoronare negus nel 1928, alla morte dell'imperatrice, nel 1930 divenne imperatore (Negusa Nagast).

sostenitori dell'imperatrice Zaoditù e del ras Tafari stavano preparandosi a darsi battaglia. De Martini e Morelli arrivarono rapidamente in loco col loro Fiat 3000 la cui presenza bastò, senza che si sparasse un solo colpo, ad assicurare la vittoria al partito del ras Tafari.

In questo modo, grazie anche al tempestivo intervento dei due Carristi con il loro carro armato, il giovane ed ambizioso capo etiope riuscì a salire al trono dell'impero d'Etiopia assumendo il nome di Hailé Selassié». ⁽¹⁵⁾

Nel corso della II Guerra Mondiale, il **Capitano Francesco DE MARTINI** (O.M.I., M.O.V.M. e M.A.V.M.) continuò ad essere impiegato nell'ambito dell'Ufficio Informazioni dell'Africa Orientale Italiana e divenne poi Generale. La motivazione della M.O.V.M. concessagli nel corso della II Guerra Mondiale mette bene in risalto le qualità militari e lo spirito di avventura dei nostri antichi colleghi Carristi di allora:

«Già affermatosi in gesta magnifiche per essenza di valore e temerario ardimento. Braccato dal nemico occupante, venuto a conoscenza dell'esistenza di un deposito di materiali, del valore di miliardi, di grande interesse ai fini operativi dell'avversario, nonostante la stretta vigilanza riusciva ad incendiarlo, per sua iniziativa e da solo, con gravissimo rischio ed estrema abilità, determinandone la totale distruzione. Subito dopo prendeva il mare su mezzo di scarsa efficienza e, lottando contro l'infido equipaggio e la furia degli elementi, raggiungeva la costa araba, da dove riusciva a ristabilire contatti — come da ordine ricevuto — con la Patria lontana. Incaricato di nuova missione, benché fisicamente debilitato e privo di qualsiasi aiuto, animato da ferma volontà e fede inesausta, si avventurava ancora una volta in mare aperto su fragile imbarcazione di fortuna per rientrare in Eritrea. Catturato da unità navali nemiche, che lo ricercavano, destava l'ammirazione dello stesso avversario per il suo eccezionale coraggio e la generosa noncuranza del pericolo. Fulgido esempio, luminosa affermazione e simbolo della eroica resistenza italiana in terra d'Africa. MASSAUA - Daga, 1-7 agosto 1941, Mar Rosso 16 luglio - 1° agosto 1942.»

⁽¹⁵⁾ Da "Storia dei Mezzi Corazzati" Fratelli Fabbri Editori, 1976.

Eritrea

Nel 1934 si costituiva a BOLOGNA, presso il *Reggimento Carri Armati*, lo "*Squadroni Carri Veloci E. 1*", primo dei reparti carri destinati in Eritrea. Lo Squadroni, che a dispetto della denominazione ordinativa era un reparto formato da Carristi, sbarcò a MASSAUA diversi mesi prima dello scoppio della guerra contro l'Etiopia.

Il primo Comandante fu il *Capitano KIKLER*, poi caduto ad AGORDAT, sostituito dapprima dal *Tenente carrista Achille QUADRI* e poi dal *Tenente carrista Paolo GASPARI* entrambi già subalterni del reparto.

L'arrivo dello squadroni, il suo movimento da MASSAUA ad ASMARA, il suo accasermamento e l'addestramento, subito iniziato in cooperazione con le truppe eritree indigene, furono avvenimenti memorabili, anche perché lo Squadroni era l'unico reparto fra quelli presenti in colonia ad essere costituito tutto da italiani. Il reparto si distinse nella conquista di GALLABAT e contribuì alla conquista di GONDAR e fu presto seguito da altri sei squadroni inquadrati nel IV gruppo squadroni carri veloci "*Duca degli Abruzzi*" e nel V gruppo squadroni carri veloci "*Baldissera*", tutti questi formati, come si è già detto, dal *Reggimento Scuola Carri Veloci*.

Per ultimi, sempre in Eritrea, il 28 settembre 1935, furono inviati il XX battaglione carri d'assalto "*Randaccio*"⁽¹⁶⁾ e due squadriglie autoblindo *Lancia-Ansaldo 1ZM* e *Fiat 611*.

Il XX battaglione carri d'assalto "*Randaccio*", costituitosi il 16 luglio 1935 presso RIOLO DI VERGATO (Bologna), si imbarcò a NAPOLI il 28 settembre successivo salpando per MASSAUA dove giunse il 5 ottobre. Appena giuntovi si trasferì a DECAMERÈ percorrendo - interamente su cingoli - 130 km, di cui 30 in pieno

⁽¹⁶⁾ Il XX battaglione, costituitosi il 16 luglio 1935 presso RIOLO DI VERGATO (Bologna), il 28 settembre si imbarcò a Napoli per MASSAUA dove giunse il 5 ottobre successivo. Appena giuntovi si trasferì a DECAMERÈ percorrendo su cingoli 130 km, di cui 30 in pieno deserto.

deserto. La sua vita operativa iniziò l'11 dicembre 1935 con l'impiego nello sbarramento della linea di invasione dell'alta valle del MAI QUORRY. I Carristi del XX battaglione carri d'assalto si distinsero ad ARRESA, ENDA QUORQUOS, GUADO SUL MERB, FORTINO MEQUAN, MAI LALAH, SARA ADI ARBATÈ e, in seguito, nella battaglia dello SCIRÈ presso MAI GUTINÀ, ZEUF EMNI, POZZI MAREB, VALLATA DELL'OBEL.

Somalia

I preparativi per l'impresa etiopica coinvolsero totalmente il *Reggimento Carri Armati* che, come abbiamo visto, provvide a costituire, addestrare e mobilitare numerosi reparti della Specialità. Si era nel 1934 e al verificarsi delle prime avvisaglie della crisi italo-etiopica, si ritenne opportuno inviare nei nostri possedimenti in Africa Orientale dei reparti Carristi. A CODROIPO furono costituite la "*compagnia carri armati della Somalia*" e la "*compagnia carri armati dell'Eritrea*" che raggiunsero le loro destinazioni con carri ed autoblindo.

Nel 1934 il *Regio Corpo Truppe Coloniali* della Somalia era un piccolo organismo i cui compiti si limitavano al presidio dei confini della colonia ed al mantenimento dell'ordine pubblico. In vista di un maggiore impegno in quel Teatro il Corpo fu sottoposto ad un incisivo riordino.

Per la fine del gennaio 1935 i battaglioni coloniali dovevano diventare nove, articolati su tre raggruppamenti arabo-somali a ciascuno dei quali doveva essere assegnata una o due compagnie carri d'assalto. Per attuare tale programma, che poi fu ampiamente superato, nel novembre 1935 affluirono in Somalia:

- la 1^a *Squadriglia Autoblindomitragliatrici* su Lancia-Ansaldo 1ZM, comandata dal *Capitano Emanuele ROSSI* (M.B.V.M.) ⁽¹⁷⁾, su 13 macchine articolate in tre sezioni di 4 macchine ciascuna;

⁽¹⁷⁾ Sulle pagine del "Corriere della Sera" fu soprannominata "la Squadriglia Eroica" dal giornalista Mario Massai che aveva seguito questo reparto da

- la *Sezione autoblindo Speciale "S"*, su 10 macchine *Fiat 611*, 5 delle quali armate di cannone, ordinate in due squadriglie di 5 mezzi ciascuna;
- la 1^a e la 2^a *compagnia carri d'assalto* (su carri *L3/35*), provenienti dalla Libia dove si erano formate come evoluzione delle squadriglie autoblindo che lì avevano operato nella campagna di riconquista e pacificazione della colonia. Comandanti di tali compagnie erano, rispettivamente, il **Capitano Lapo MOLIGNONI** (2 M.A.V.M.)⁽¹⁸⁾ ed il **Capitano Giuseppe LIMER** (M.A.V.M.).

Le compagnie carri presenti in Somalia, tutte ordinate su due plotoni, diventavano quindi tre e furono riunite nel **"I battaglione carri d'assalto della Somalia"** il cui comando fu affidato al **Maggiore Mario RAVAZZONI** (O.M.I., M.A.V.M. e M.B.V.M.), lo stesso ufficiale che, con il grado di Capitano, era stato comandante della prima delle tre compagnie carri *L 3/33* giunte in Somalia. Nel nuovo battaglione tale compagnia era diventata la 3^a *compagnia carri d'assalto*.

Uno dei due plotoni della 3^a compagnia era comandato dal **Tenente Gabriele VERRI** (M.A.V.M.), il futuro comandante dell'**XI battaglione carri medi** della Divisione **"Trieste"** ad EL ALAMEIN.

Le prime Medaglie al Valor Militare

Il primo impiego in un fatto d'armi di un reparto carrista avvenne il 4-5 dicembre 1934 a UAL UAL, località strategica dell'OGADEN, regione da sempre contesa tra Etiopia e Somalia. In

MOGADISCIO a GIMMA. La 1^a Squadriglia fu formata presso il Reggimento Carri Armati nel marzo 1935. Era composta da 13 Ufficiali e 105 Carristi delle classi 1911-13. Si imbarcò per la Somalia sul piroscafo "Gabbiano" e giunse a Mogadiscio il 17 maggio 1935. Della 1^a Squadriglia facevano parte i Tenenti Luigi Pinna (M.A.V.M., M.B.V.M., C.G.V.M. una promozione sul campo), Gino Santini, i Sottotenenti Luigi Mamoli (M.B.V.M. e C.G.V.M.). In totale la 1^a squadriglia partecipò a 90 combattimenti.

⁽¹⁸⁾ Il Capitano Moligoni aveva battezzato la sua compagnia col nome di **"Ardita"** e di questa compagnia facevano parte i protagonisti del celebre fatto d'arme di HAMANLEI.

occasione di quello scontro si ebbero i primi decorati di Medaglia al V.M. della Specialità Carristi. Protagonista del Battesimo del Fuoco della specialità Carristi fu una sezione della compagnia carri armati della Somalia composta da una coppia di carri L 3 e da una coppia di autoblindo *Lancia-Ansaldo 1ZM*, al comando del **Tenente Osvaldo MAZZEI** (M.A.V.M.).

L'equipaggio dell'autoblinda del Tenente Mazzei era formato anche dal **Sergente Maggiore Giovanni CONSOLINI** (M.B.V.M.) e da due Carristi coloniali. Di quel piccolo reparto si ricordano anche i nomi del **Caporal Maggiore Ferdinando GIARRETTA**, del **Caporal Maggiore Camillo MONTANI**⁽¹⁹⁾ e del **Carrista ZERBO** inseriti negli equipaggi dei due carri L 3⁽²⁰⁾.

L'11 novembre 1935, in Etiopia ad HAMANLEI, i Carristi guadagnarono le prime ricompense al V.M. concesse alla memoria del **Sergente Maggiore Giovanni SAROTTI** (M.O.V.M.), del **Carrista Fao OCCIDENTE** (M.A.V.M) e del **Carrista Francesco ASCOLI** (M.B.V.M.)⁽²¹⁾.

Riteniamo doveroso citare la motivazione con cui fu conferita al SAROTTI, la prima M.O.V.M. dei Carristi:

«Capo squadra di un carro d'assalto, in aspro combattimento si distingueva per ardimento e valore personale. Avuto il proprio carro immobilizzato nel generoso tentativo di trarne un altro in salvamento, si rifiutava di abbandonarlo difendendosi animosamente in una lotta impari contro masse urlanti ed inferocite. Immolava eroicamente la propria esistenza emergendo dal carro in disperata difesa ed al grido: "Viva

⁽¹⁹⁾ Al riguardo si legga quanto riportato nelle interessantissime *“Note storiche sui mezzi corazzati e blindati in Africa Orientale 1935-1941 e in particolare su un piccolo reparto formato dall'Ariete: la 321^a compagnia carri M 11”* di Patrizio Tocci in *“Studi Storico Militari”* - Ufficio Storico SME, 1994.

⁽²⁰⁾ Uno dei carri L 3 protagonisti di quel fatto d'arme fu riportato in Italia per essere collocato come monumento all'interno della caserma del 3° Reggimento carristi di Bologna dove restò sino alla fine della II Guerra Mondiale. L'inaugurazione di quel monumento, ora scomparso, è documentata da un filmato reperibile presso gli archivi dell'Istituto LUCE.

⁽²¹⁾ Il carro L 3, a bordo del quale caddero questi primi Eroi Carristi, un tempo esposto al Museo delle Colonie, è tuttora gelosamente conservato in Roma, presso il *Museo dei Carristi*, poco distante dalla Basilica di Santa Croce di Gerusalemme.

l'Italia" accoglieva la scarica in petto che lo fulminava. HAMANLEI, 11 novembre 1935».

Il fatto d'arme di HAMANLEI fu un episodio minuscolo se inquadrato in tutta la campagna in Etiopia, ma vale la pena di esaminarlo in dettaglio perchè nella vicenda emersero i tratti caratteristici dello spirito carrista e perchè alcuni dei protagonisti di quell'episodio li ritroveremo in altre pagine significative della storia della Specialità⁽²²⁾. L'episodio si inquadra nella serie di operazioni offensive verso l'OGADEN disposte nell'autunno del 1935. Il 6 novembre fu lanciata una colonna⁽²³⁾ lungo la pista per DIRE DAUA. A tale colonna fu assegnata anche la **1^a compagnia carri d'assalto "Ardita"** con 11 carri L 3 suddivisi in due plotoni comandati rispettivamente dal **Tenente Salvatore CASSATA** (M.B.V.M.) e dal **Sottotenente Ugo MACINA** (M.B.V.M.). Di questa colonna faceva parte anche la sezione di 5 autoblindo *Fiat 611*, armate con cannone in torretta da 37 mm, comandata dal **Tenente Renato GHETTI** (M.A.V.M.).

Alle ore 06.15 dell' 11 novembre la colonna raggiunse senza grosse difficoltà la zona dei pozzi di HAMANLEI. Da qui la pista si inoltrava per circa tre chilometri in una fitta boscaglia; poi, sfociando in una radura, scendeva nel guado che lì attraversava il greto del fiume GIERRER per poi risalire sui rilievi circostanti. Le rive del corso d'acqua, che era in secca, erano caratterizzate dalla presenza di numerosi e grandi baobab, sicomori e di numerosi anfratti. In corrispondenza di quel punto di obbligato passaggio, sfruttando abilmente le cavità della roccia e le grandi sinuosità delle radici di baobab e sicomori, gli Abissini, che disponevano anche di dieci autocarri blindati, avevano realizzato un solido centro di resistenza presidiato da qualche centinaio di uomini ben equipaggiati e posti agli ordini di Ufficiali europei. Alle ore 06.15, giunto in prossimità della boscaglia, a titolo precauzionale, il

⁽²²⁾ Il racconto è tratto quasi integralmente da "Note storiche sui mezzi corazzati e blindati in Africa Orientale 1935-1941 e in particolare su un piccolo reparto formato dall'Ariete: la 321^a compagnia carri M 11" di Patrizio Tocci in "Studi Storico Militari" - Ufficio Storico SME, 1994.

⁽²³⁾ Al comando del **Colonnello Pietro MALETTI** (O.M.I. e M.O.V.M.).

Comandante della colonna diede ordine di fermarsi e di scaricare i carri dai pianali degli autocarri su cui erano stati sino a quel momento trasportati. Poco dopo, una pattuglia di *dubat* mandata in avanscoperta si scontrò col nemico per cui in suo appoggio furono fatti intervenire il plotone del Sottotenente Macina e due autoblindo del Tenente Ghetti.

I Carristi intervennero con risolutezza e decisione: con il fuoco delle autoblindo e la manovra dei carri, portatisi sin sull'altra sponda, riuscirono in poco tempo a scompaginare le linee nemiche. In circa 15 minuti il Tenente Ghetti distrusse dieci autocarri blindati etiopici ed alle 09.00 il combattimento era pressoché concluso. Tuttavia, il Comandante della colonna non disponendo di informazioni circa l'entità dello schieramento in profondità dell'avversario, dette l'ordine di ripiegare e fece richiamare i reparti che perciò riattraversarono il greto del fiume GIARRER per riunirsi al resto della colonna. Fu a questo punto che il carro del Sottotenente Macina, pilotato dal **Carrista CILLIA** si impantanò sedendosi sul fondo melmoso riamandovi bloccato. La zona del guado, era tenuta sotto tiro da una coppia di mitragliatrici bene occultate tra gli anfratti e la vegetazione della riva sinistra. Alle 10.30 il Capitano Mognoni avvertì dell'imprevisto il Comandante della colonna che dette l'ordine di recuperare il mezzo "*ad ogni costo*". Evidentemente non si voleva correre il rischio di abbandonare nelle mani dell'avversario un'arma che, essendo appena entrata in servizio nel nostro esercito, era senz'altro ritenuta preziosa.

Il primo tentativo di disincaglio fu compiuto dal Capitano Mognoni. Mentre teneva sotto tiro l'arma nemica con le mitragliatrici del carro, il pilota - **Caporale Carrista Nello NATALI** (M.B.V.M.) - usciva dal mezzo tentando di agganciare il cavo di traino. Ferito ad una mano dal fuoco nemico dovette desistere dal tentativo e rientrare al posto di combattimento. Il secondo tentativo fu compiuto dal **Caporal Maggiore Carrista Umberto JANNUZZI** che, fatto disporre il proprio carro in posizione appropriata, ne uscì per tentare l'aggancio. Appena fuori fu però raggiunto dal fuoco avversario che lo ferì ad un braccio ed alla testa costringendolo a risalire sul carro. Il Capitano Mognoni tentò allora di far raggiungere il carro incagliato da un nucleo di

dubat coperto dal fuoco dei nostri carri. Tuttavia, il fuoco della mitragliatrice nemica colpì molti *dubat* ed anche questo tentativo fallì.

Nel frattempo giungeva sul posto il carro di riserva della compagnia il cui capocarro era il **Caporal Maggiore Carrista Raimondo PRIZZI** (M.B.V.M.), con l'intento di effettuare un ulteriore tentativo di avvicinamento al carro incagliato.

Contemporaneamente, si fece avanti il carro del **Sergente Maggiore Carrista Giovanni SAROTTI** (M.O.V.M.), pilotato dal **Carrista Fao OCCIDENTE** (M.A.V.M.). Sarotti aveva una lunga esperienza dei mezzi corazzati. Aveva operato in Libia con il gruppo autoblindate ed era effettivo alla 1^a compagnia "Ardita" dalla sua costituzione. Diede ordine al pilota di disporsi in linea davanti al carro incagliato e con estrema calma, nonostante l'intenso fuoco della mitragliatrice nemica, uscì dal carro riuscendo ad agganciare il cavo di traino. Mostrandosi imperturbabile, prima di rientrare nel mezzo, provvide addirittura a sbattere gli scarponi contro la corazza per evitare di sporcare l'interno del vano di combattimento. Il problema sembrava risolto. Tuttavia, appena rientrato a bordo, il pilota Occidente accelerò improvvisamente, il cavo andò in tensione, ma il cingolo destro del carro trattore si spezzò. I carri immobilizzati in mezzo al greto erano a quel punto diventati due! Alle 11.30 il Comandante della colonna fece intervenire altri *dubat* insieme alle autoblindo del Tenente Ghetti per tentare di creare una zona di sicurezza intorno alla coppia di carri bloccatisi nel fango.

La manovra fu impedita dal fuoco accanito delle mitragliatrici nemiche. Intervennero anche gli altri carri della compagnia e quello comandato dal **Caporal Maggiore Carrista Mario SUPINO** e pilotato dal **Carrista Scelto Eugenio PETRONE**, riuscì ad eliminare una delle due mitragliatrici, ma non quella più pericolosa che, molto ben appostata, resisteva ad ogni tentativo di sopraffazione. Nemmeno le numerose cannonate delle autoblindo del Tenente Ghetti riuscirono ad averne ragione.

In uno dei numerosi tentativi, anche una delle autoblindo 611 si impantanò. Il Tenente Ghetti non esitò ad uscire dal suo mezzo e, con l'aiuto del **Sergente Carrista Cosimo BINETTI** (M.A.V.M.) e dei **Carristi Primo CACIOLI** ed **Emilio VEGEZI**,

riuscì a liberarla dalla stretta del fango. Intanto, il Capitano Molignoni, sostituito il pilota del suo carro precedentemente ferito, con il *Sergente Carrista BATTINO*, tornò al guado fermamente convinto a tentare ancora una volta il recupero dei due carri bloccati. Giunto sul posto, discese dal mezzo e fu colpito in pieno petto da una pallottola che gli trapassò il polmone sinistro. A questo punto il comando della compagnia fu preso dal Tenente Cassata cui il Comandante della colonna dette l'ordine di accelerare il recupero dei carri nel timore che gli abissini manovrassero e prendessero la colonna sul fianco. Nel frattempo, l' *L 3* del Caporal Maggiore Prizzi, rimasto di guardia ai due carri immobilizzati, fu colpito da più raffiche di mitragliatrice. Prizzi fu ferito ad un braccio ed a un ginocchio e dovette rientrare al carreggio di compagnia. Per il recupero fu un prodigarsi continuo di tutti i Carristi della compagnia che non badarono né al pericolo né alla stanchezza. Il *Carrista Emanuele TURCO*, pilota di uno dei carri, avendo avuto il proprio capocarro ferito, lo accompagnò all'infermeria e poi tornò al guado nell'intento di rendersi utile. Anche il *Caporal Maggiore Angelo NICOLOSI*, insieme al suo pilota *Carrista Carlo ARMINI*, tentò di risolvere la situazione. Un istante prima di chiudere il portello, però, una pallottola colpì quest'ultimo alla testa uccidendolo sul colpo. Qui il Nicolosi fu il memorabile protagonista di una vera e propria acrobazia poiché, chiuso assieme al cadavere del suo pilota nell'angustissimo abitacolo del suo *L 3* che a stento riusciva a contenere i due uomini di equipaggio, riuscì a scambiarsi di posto senza uscire dal carro e a prenderne i comandi e a rientrare al carreggio di compagnia. Era quella un'operazione cui il Capitano Molignoni aveva addestrato i Carristi della 1^a compagnia "*Ardita*". Il Sergente Battino, preso a bordo come mitragliere il *Carrista Francesco ASCOLI* (M.B.V.M.), tornò di nuovo al guado. Fece un largo giro per sottrarsi al fuoco dell'implacabile mitragliatrice avversaria, ma appena sceso nel greto, un proiettile di grosso calibro centrò un bullone della corazza laterale del suo *L 3*. Il bullone diventò anch'esso proiettile e lo colpì, uccidendolo.

Fallito anche il settimo tentativo, dopo circa nove ore di combattimento, i carri immobilizzati ora erano tre! Alle 16.15, data la situazione, il Comandante della colonna decise di desistere e di

ripiegare. Il Tenente Cassata fu perciò incaricato di recuperare gli equipaggi e di abbandonare i carri immobilizzati là dove si trovavano. A tale ordine obbedirono però soltanto i due dell'equipaggio del primo carro impantanatosi, mentre l'equipaggio Sarotti-Occidente ed il Carrista Ascoli, rispettivamente a bordo del secondo e del terzo carro si rifiutarono di abbandonare i propri mezzi. Alle 16.50 la colonna iniziò il ripiegamento. Carri in testa ed in coda, al centro 6 automezzi con a bordo gli oltre cinquanta feriti. Percorsi circa 5 chilometri la colonna fu attaccata dagli abissini che gli italiani riuscirono a respingere. Benché ci si fosse ripromessi di tornare ad HAMANLEI il giorno seguente per recuperare i tre carri ed i tre Carristi rimasti sul guado insieme al loro collega già morto, a causa dell'intenso ciclo operativo, non fu possibile tornare sul luogo prima dell'aprile successivo.

Non v'è alcuna notizia certa della sorte degli sventurati carristi caduti in mano abissina. Si presume che essi abbiano cercato di difendersi con le armi di bordo dei carri finché possibile. Si sa che uno di loro, il Sarotti, fu ucciso sul posto mentre Occidente ed Ascoli furono catturati vivi. Gli abissini fecero scempio del corpo dei due carristi caduti mentre i due superstiti furono portati via e sottoposti a ogni sorta di violenza. Unica testimonianza della loro sorte fu quella di un infermiere della Missione Sanitaria d'Egitto in Abissinia che riferì di averli visti nel dicembre successivo e di aver saputo che furono deportati ad HARAR ove furono uccisi in data imprecisata.

Da quanto accadde ad HAMANLEI quel giorno, emerge il buon grado di preparazione e di coesione degli equipaggi carristi. La 1^a compagnia era sorta per trasformazione del gruppo autoblindo della Libia e quindi con personale esperto nell'uso di mezzi motorizzati e corazzati in operazioni coloniali. Il carro L 3 era un mezzo bellico assolutamente nuovo, ma prima di essere impiegati in combattimento, i Carristi dell'"Ardita" avevano avuto il tempo di addestrarsi al suo impiego.

Giunte HAMANLEI la sera del 25 aprile, le truppe italiane recuperarono i tre carri L 3 uno dei quali (forse quello appartenuto al Sergente Battino) era in condizioni tali da poter essere facilmente reintegrato nella 1^a compagnia carri. Furono recuperati anche i

corpi straziati e decapitati di due Carristi che da vari indizi vennero ritenuti quelli dei Sergenti Sarotti e Battino cui si dette sepoltura in un piccolo cimitero di guerra in due tombe coperte da due pesanti lastre di pietra.

Riordino

Il 30 maggio 1936 tutte le unità carriste dislocate nella Somalia furono raccolte nel *"Raggruppamento carri d'assalto della Somalia"* il cui comando fu affidato al *Tenente Colonnello Amedeo PEDERZINI* (M.A.V.M.), con una forza complessiva di 73 Ufficiali, 132 Sottufficiali, 1042 militari di truppa, 143 carri L 3, 21 autoblindo Lancia-Ansaldo 1ZM, 10 autoblindo FIAT 611, 286 automezzi ordinati in:

- Comando Raggruppamento e Deposito carri d'assalto, *Capitano PUGLIESI*, a MOGADISCIO (SOMALIA);
- I gruppo carri d'assalto, al comando del *Maggiore Mario RAVAZZONI* (OM.I., M.A.V.M. e M.B.V.M.), a MOGADISCIO (SOMALIA):
 - . 1^a e 3^a compagnia carri d'assalto comandate rispettivamente dal *Tenente FAZZINA* e dal *Tenente Guido BAYELLI*, a GORRAHEI - GABREDARRE ();
 - . 2^a compagnia carri d'assalto, *Tenente Vincenzo MANNACIO* (M.B.V.M.), a NEGHELLI;
 - . 1^a Sezione Autoblindo "S", Comandante *Tenente Renato GHETTI* (M.A.V.M.), n. 5 autoblindo "Fiat 611" armate di cannone da 37 mm. , a NEGHELLI;
 - . Sezione speciale Autoblindo (Lancia-Ansaldo 1ZM) Comandante *Tenente Armando LIGUORI* (M.A.V.M.);
- II gruppo carri d'assalto, *Maggiore Emanuele ROSSI* (M.B.V.M.), a DANANE (Etiopia):
 - . 4^a compagnia carri d'assalto, *Capitano Gennaro PODIO* (M.A.V.M.), a BAIDOA (Etiopia);
 - . 5^a e 6^a compagnia carri d'assalto, rispettivamente *Capitano Bruno ROSSI* (M.A.V.M.) e *Capitano Achille PETIROSSI* (M.B.V.M.), a DANANE (Etiopia);
 - . 2^a Sezione Autoblindo "S", a GABREDARRE al comando del

Tenente Luigi PINNA (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), futuro comandante del X battaglione carri M 13 del 132° Reggimento in Africa Settentrionale e futuro Comandante del 132° Reggimento carri nel dopoguerra;

. *Squadriglia autoblando "Pautasso", Capitano Giuseppe PAUTASSO* (M.B.V.M.), a UAL UAL (Etiopia);

– XX battaglione carri d'assalto "Randaccio", 1° **Capitano Pietro GALINI**⁽²⁴⁾, a MOGADISCIO (Somalia).

Inquadriati nel *Raggruppamento carri d'assalto della Somalia*, i Carristi presero parte alla campagna di guerra contro l'Etiopia. Dotati di mezzi assolutamente nuovi, contro un avversario privo di analoghi mezzi di combattimento, i Carristi erano fermamente convinti d'essere i rappresentanti del "soldato del futuro" e rappresentavano, sia pure con tutti i limiti che soltanto oggi è possibile riconoscere, l'espressione tecnologicamente più avanzata dell'Esercito Italiano di allora. Con questa convinzione e con la determinazione che ne seguiva, i Carristi della Somalia seppero affrontare la lotta in un terreno difficile, a bordo dei piccoli ed agilissimi carri *L*, o delle vetuste autoblando *Lancia-Ansaldo 1ZM* o delle più potenti, ma inadatte *Fiat 611*⁽²⁵⁾.

Testimonianza del valore carrista furono anche il **Caporal Maggiore Enrico DELLA CASA**, il **Caporal Maggiore MARCHESE** ed il **Caporal Maggiore ZABARDI** (tutti decorati di C.G.V.M.).

Al termine della Campagna italo-etiopica, il

⁽²⁴⁾ Il 1° Capitano Galini fu una nobile figura di Soldato e di Gentiluomo che seppero con l'esempio e l'entusiasmo fare del suo battaglione un complesso di alto livello spirituale. Il XX battaglione fu trasferito in Somalia nel maggio 1936. Il valore dei Carristi del XX battaglione carri d'assalto fu premiato da un Encomio nell'Ordine del Giorno all'Esercito del 7 aprile 1938, e con una M.B.V.M. guadagnata in Africa Settentrionale nel 1940-41.

⁽²⁵⁾ La autoblando "Fiat 611" erano state realizzate in serie molto limitata per le esigenze del Ministero degli Interni che con esse equipaggiò la Polizia. Un certo numero di queste fu poi cedute all'Esercito in prossimità della guerra italo-etiopica. Insieme alle autoblando *Lancia-Ansaldo 1ZM*, queste ultime risalenti al 1915, furono gli unici mezzi da combattimento ruotati in dotazione ai Carristi. La specialità Carristi fu perciò ancora una volta prima, rispetto all'Arma di Cavalleria, anche per quanto riguarda l'impiego delle autoblando.

Raggruppamento Carristi fu sciolto: il *I gruppo carri d'assalto* divenne "*battaglione carri d'assalto del Governo di HARAR*" comandato dal *Maggiore Emanuele ROSSI* (M.B.V.M.), mentre il *II gruppo carri d'assalto* divenne "*battaglione carri d'assalto del Governo dei GALLA e SIDAMA*"⁽²⁶⁾ comandato dal *Maggiore Mario RAVAZZONI* (O.M.I., M.A.V.M. e M.B.V.M.).

Le unità carriste vennero ancora a lungo impiegate e furono protagoniste di numerosi combattimenti con cui si debellarono le residue resistenze abissine.

Il *XX battaglione carri d'assalto "Randaccio"* rimase dislocato a MOGADISCIO fino al 1937 e, in seguito, sostituì il *battaglione carri d'assalto del GALLA e SIDAMO* nel frattempo disciolto a causa delle perdite subite e fu trasferito dalla Capitale somala a SCIASCIA, nella zona dei laghi. Il comando del battaglione fu assunto dal *Tenente Colonnello Salvatore ZAPPALÀ* (M.O.V.M., M.A.V.M., M.B.V.M. e 3 C.G.V.M), futuro comandante del *LI battaglione carri M 14/41* ad EL ALAMEIN⁽²⁷⁾, per essere infine rimpatriato nel 1938.

Il *battaglione carri d'assalto di HARAR*, che meritò una C.G.V.M. per le operazioni condotte dall'Aprile 1936 al luglio 1937 al comando interinale del *Capitano Ferdinando MONCHIERO* (M.A.V.M. e C.G.V.M.), fu anch'esso sciolto ed i pochi carri efficienti superstiti del lunghissimo ed intenso ciclo operativo furono ceduti allo *squadrone carri veloci "Cavalleggeri del Neghelli"*, su 15 carri *L 3*, che, dal 1938 al 1940, fu la sola unità corazzata italiana presente nell'Africa Orientale.

Le autoblindo del *Raggruppamento Carristi* furono invece ordinate in sezioni autonome ed impiegate per la scorta alle autocolonne.

⁽²⁶⁾ Il Motto del battaglione carri d'assalto del Governo dei Galla e Sidama era "*IGNI MAIOR AUDACIA*".

⁽²⁷⁾ Il Maggiore carrista Zappalà proveniva dalla specialità Bersaglieri, ma tutte le Medaglie a V.M. concessegli furono meritate alla testa di reparti Carristi.

L'ESPERIENZA OPERATIVA IN SPAGNA

L'esperienza bellica dei Carristi maturò anche nella Guerra di Spagna dove il 16 agosto 1936, al comando del **Sottotenente G. Battista BARBAGLIO** (C.G.V.M.), sbarcò un nucleo di 10 istruttori con cinque carri L 3/35 inizialmente destinati alle truppe nazionaliste. Il 29 settembre successivo, il numero dei Carristi italiani in Spagna era salito a 25, inquadrati in una compagnia carri d'assalto al comando del **Capitano Oreste FORTUNA** (M.O.V.M., 2 M.A.V.M. e 2 M.B.V.M.). Nell'arco di tempo compreso tra l'arrivo del primo nucleo di istruttori e la fine del conflitto, l'Italia inviò in Spagna 149 carri leggeri ed 8 autoblindo *Lancia-Ansaldo 1ZM*.

Alle ore 06,30 del 21 ottobre 1936, la 1^a compagnia carri, appoggiata da un gruppo d'artiglieria, muoveva all'attacco, a cavaliere della rotabile che da VALMOJADO porta a NAVALCARNERO. Allo scorgere dei nostri carri avanzanti gli avamposti avversari, colti dalla sorpresa, ripiegarono su NAVALCARNERO protetti da una batteria che cercò di interdire il movimento dei nostri carri. L'avversario aveva organizzato a difesa l'abitato posto sulla sommità di un'altura dominante il terreno circostante. Alle 15.00 i nostri carri, assaltando i trinceramenti avversari, penetravano nell'abitato seguiti dalle fanterie. Venivano catturati circa 300 prigionieri. Cinque i carristi feriti di cui uno grave. Come riconoscimento per l'ottima prova sostenuta, il Comandante della Divisione da cui dipendeva la 1^a compagnia carri la battezzò "**Compagnia Navalcarnero**"⁽²⁸⁾.

A partire dal dicembre dello stesso anno, intorno al nucleo di questa compagnia, si costituì la forza carrista in Spagna che l'11 febbraio del 1937 divenne "**Raggruppamento Carri d'Assalto e Autoblindo**", forte di cinque compagnie carri e che, poco più tardi,

⁽²⁸⁾ «Per il valoroso comportamento durante le operazioni per la conquista di NAVALCARNERO (21 ottobre 1936), il Comandante della Divisione Nazionale di MADRID conferisce alla 1^a Compagnia carri d'assalto il titolo di "**Compagnia NAVALCARNERO**"».

il 17 febbraio, in SAN LUCAR LA MAYOR (Andalusia) divenne il "**Raggruppamento Reparti Specializzati**", dal 22 febbraio al 24 aprile 1937 al comando del **Colonnello Carlo RIVOLTA**⁽²⁹⁾ (O.M.I. e M.A.V.M.) che lo guidò nelle battaglie di MALAGA e GUADALAJARA.

Il 25 aprile successivo il Comando passò al **Colonnello Carrista Valentino BABINI** (O.M.I. e M.A.V.M.) giunto dal 3° Reggimento carristi di BOLOGNA di cui era il Comandante titolare. Il 15 ottobre 1937 l'unità fu ribattezzata "**Raggruppamento Carristi**" e alla guida del Colonnello Babini partecipò alla battaglia di SANTANDER, alla prima battaglia DELL'EBRO, alla battaglia del LEVANTE ed alla fase iniziale della seconda battaglia DELL'EBRO.

Il 1° ottobre 1938 al Colonnello Babini subentrò, sino alla fine della guerra, il **Colonnello Roberto OLMI** (M.B.V.M.) che, pur proveniente dagli Alpini, era in Patria il comandante titolare del 2° Reggimento Carristi di VERONA. Sotto la guida del Colonnello Olmi, il Raggruppamento carristi affrontò la fase conclusiva della seconda battaglia DELL'EBRO e la battaglia di CATALOGNA.

Inizialmente, il Raggruppamento era formato da due battaglioni carri rispettivamente al comando del 1° **Capitano Paolo PALADINI** (M.O.V.M.) e del 1° **Capitano Michele STELLA** (M.A.V.M. e M.B.V.M.), poi sostituiti rispettivamente dal **Capitano Alberto DE ALFARO QUERINI** (M.A.V.M., 2 M.B.V.M. e C.G.V.M.)⁽³⁰⁾ e dal **Capitano Enrico DELL'UVA** (2 M.B.V.M.).

In un secondo tempo, al Raggruppamento si aggiunse, per la parte italiana, un battaglione motomitraglieri al comando del già citato **Maggiore Salvatore ZAPPALÀ** (M.O.V.M., M.A.V.M., M.B.V.M. e 3 C.G.V.M.), poi sostituito dal **Maggiore Pietro ARESKA** (O.M.I.), futuro comandante del 32° di VERONA e del 4° Carristi in Africa Settentrionale.

⁽²⁹⁾ Il Colonnello Rivolta proveniva dai Bersaglieri.

⁽³⁰⁾ Con il grado di Colonnello, comanderà il 31° Reggimento carri dal 1954 al 1956.

Il conio del motto

In principio, il motto del Raggruppamento Carristi in Spagna era *"AD VICTORIAM VELOCITER"* (in italiano: *velocemente alla vittoria*) e poi venne modificato dal Colonnello Babini, in: *"FERREA MOLE, FERREO CUORE"*.

Nell'autunno del 1938, il Raggruppamento Carristi risultava composto da:

- una *compagnia Comando*, comprendente una compagnia carri d'assalto lanciafiamme⁽³¹⁾;
- un *reggimento carri d'assalto* su tre battaglioni carri (compreso uno spagnolo) di due compagnie ciascuno;
- un *battaglione moto-meccanizzato* su una compagnia Bersaglieri, una di mitraglieri motociclisti e una di autoblindo;
- un *battaglione di Arditi* rinforzato da una compagnia mitraglieri;
- un *gruppo misto* comprendente una batteria autotrasportata di cannoni da 65 mm, una di cannoni anticarro da 37 mm, una batteria mista (45 e 47 mm) ed una compagnia contraerei.

Tuttavia, come era avvenuto in Africa Orientale, le compagnie carri d'assalto, a causa delle limitazioni tecniche intrinseche dei carri L3 furono per la maggior parte impiegate come supporto alla fanteria, frazionandosi tra le diverse divisioni del Corpo italiano in Spagna.

Il teatro spagnolo fu un vero banco di prova per i corazzati italiani. Le forze avversarie potevano schierare potenti carri forniti dai sovietici e i Carristi italiani, per la prima volta contrapposti a mezzi ben più potenti dei loro, iniziarono a capire l'inadeguatezza del proprio armamento e la necessità di disporre di artiglierie a bordo dei propri carri.

Dopo GUADALAIARA, primo scontro tra corazzati, aperto il fronte, un'ottantina di carri d'assalto appoggiati da fanterie

⁽³¹⁾ Questi mezzi erano soprannominati dai carristi *"Cicogne"*, per via del lungo ugello lanciafiamme sporgente dalla casamatta.

autotrasportate avanzarono rapidamente per circa 20 chilometri quando vi fu il contrattacco avversario con il concorso di un gruppo corazzato armato con carri sovietici T-26 e BT-5 che misero quasi immediatamente fuori gioco i nostri piccoli carri d'assalto. Da quella dolorosa esperienza il Comandante del Raggruppamento trasse utile ammaestramento.

Anche in Spagna come in Africa Orientale, i carri *L 3* mostrarono tutti i loro limiti tecnici. Dopo un periodo di riorganizzazione e di addestramento diretto dal Colonnello Babini, i Carristi furono reimpiegati nell'offensiva su SANTANDER, nell'estate del 1937. Il più accurato addestramento diede i suoi frutti e, per avere qualche speranza di successo nella lotta controcarri, ai nostri carri leggeri venne sovente agganciato un cannoncino da 37 mm su affustino a ruote che veniva messo in batteria dall'equipaggio del carro stesso una volta giunto a contatto dell'avversario. Gli ammaestramenti tratti dal Colonnello Babini furono oggetto di approfondite relazioni che costituirono la prima solida base dottrinale maturata sul campo di battaglia per l'impiego dei reparti carri nel combattimento moderno e che certificavano l'inadeguatezza della linea "*carri d'assalto*" e la necessità di disporre di "*carri di rottura*" dotati, cioè, di armamento pesante.

Insomma, il conflitto spagnolo aveva fatto suonare il campanello d'allarme nella mente dei nostri Ufficiali Carristi che non avevano potuto fare a meno di notare l'assoluta inadeguatezza del loro equipaggiamento e la scarsissima capacità di impiego delle unità corazzate da parte dei comandi superiori. Ciò che le relazioni del Colonnello Babini tendevano a mettere in luce era la necessità di disporre di autoblindo moderne con armamento pesante, carri medi con cannone in torretta, semoventi di artiglieria, apparati radio per i collegamenti fra carro e carro.

Al Raggruppamento Carristi fu concessa, dalle autorità spagnole, la *Medalla Militar Colectiva*⁽³²⁾ con la seguente motivazione:

«Unità con animo sempre rivolto all'assalto, non ha conosciuto limiti di valore e di sacrificio. Audace e tenace, estrema punta delle gloriose fanterie nazionali e legionarie, durante due anni di guerra in Spagna ha piegato il nemico e tenuta nel pugno la vittoria».

Nove delle venti M.O.V.M. della guerra in Spagna, dove i carristi contarono 62 caduti sul campo, andarono ai carristi italiani: al **Sottotenente Edoardo PEZZALI** (M.O.V.M. a.m.) caduto a PALACIO DE IBARRA l'11 marzo 1937; al **Sottotenente Luigi FUCCIA** (M.O.V.M.), Ufficiale proveniente dal Reggimento "Lancieri di Novara", caduto sulla STRADA DI FRANCIA nello stesso giorno; al **Caporal Maggiore Carrista Renato ZANARDO** (M.O.V.M.); al **Tenente Renzo BERTONI** (M.O.V.M. a.m.) caduto a CALACEITE il 31 marzo 1937; al **Tenente Salvatore MORICONI** (M.O.V.M. a.m.) sacrificatosi lungo la STRADA PER CHERTA l'8 aprile 1938; al **Capitano Paolo PALADINI** (M.O.V.M. a.m.) caduto il 12 aprile 1938; al **Caporale Carrista pilota Renato CATENA** (M.O.V.M. a.m.) caduto nella a CAMINOS-CORBERA il 21 agosto 1938; al **Sottotenente Walter PASELLA** (M.O.V.M. a.m.) caduto ad ALFES il 26 dicembre 1938; al **Sottotenente Mario RICCI** (M.O.V.M. a.m.) che nel gennaio 1939 ebbe il carro bloccato in un burrone, fu catturato e poi fucilato arbitrariamente dagli avversari mantenendo un contegno di cui fu ammirato l'avversario stesso.

Vi furono anche 148 M.A.V.M., 234 M.B.V.M. e 255 C.G.V.M..

In Spagna si maturarono preziose esperienze e, grazie anche dell'anticipo con cui era partita rispetto alla Cavalleria, libera da ogni remora tradizionalistica, nel 1936 la Specialità poteva iniziare, seppur nuovamente inserita negli ordinamenti dell'Arma di Fanteria, a sviluppare in "*grande stile*" l'idea dei corazzati. Purtroppo, si era già alla vigilia dell'entrata dell'Italia

⁽³²⁾ Lettera n. 3320 del 23 agosto 1938 del Capo del governo e Comandante in Capo dell'Esercito Spagnolo.

nella II Guerra Mondiale ed il solo entusiasmo dei Carristi non bastò a rimediare al grave ritardo ormai accumulato dal nostro Esercito nella propria preparazione tecnica e dottrinale nel campo dei corazzati.

CAPITOLO III - I REGGIMENTI CADETTI

Ad un certo punto, anche in vista dell'ulteriore impulso allo sviluppo della componente corazzata reputato ormai ineludibile, soprattutto sulla scorta degli ammaestramenti impartiti dall'esperienza della Guerra di Spagna, si avvertì la necessità di rimettere ordine alle competenze relative alla componente carri dell'Esercito Italiano e, finalmente, con la circolare n. 33700 del 9 maggio 1936 del Gabinetto del Ministro della Guerra, si sancì che:

- i "*carri armati d'assalto*" erano quelli leggeri in dotazione alla Fanteria;
- i "*carri armati veloci*" erano quelli leggeri in dotazione alle "truppe celeri" (leggasi Cavalleria);
- i "*carri armati di rottura*" erano quelli medi e pesanti in dotazione alla Fanteria (al momento erano solo i *Fiat 3000*);
- le specialità "*carri di rottura*" e "*carri d'assalto*" erano riunite nella specialità ora denominata "*Fanteria Carrista*" (i fanti ad essa appartenenti si sarebbero chiamati "*Fanti Carristi*"). Tale specialità veniva ordinata in quattro nuovi reggimenti comprendenti "*battaglioni carri di rottura*" e "*battaglioni carri d'assalto*" assegnati, per l'impiego, ai Corpi d'Armata;
- i preesistenti *battaglioni "carri leggeri"* (*Fiat 3000*) furono contratti in cinque *battaglioni "carri di rottura"* di due compagnie ciascuno;
- i *battaglioni carri d'assalto*, ordinati provvisoriamente anch'essi su due compagnie, avrebbero dovuto poi averne in numero corrispondente al numero delle divisioni di fanteria inquadrata in uno dei 15 Corpi d'Armata territoriali cui erano assegnati per l'impiego.

Il 1936 segnò quindi l'assunzione di tutte le competenze tecniche in merito alle unità carri dell'Esercito da parte dell'Arma di Fanteria.

Nel quadro di questa razionalizzazione, il 15 settembre venne sciolto il *Reggimento Carri Armati* le cui funzioni furono ripartite fra quattro nuovi reggimenti di "*fanteria carrista*" il che, di fatto, quadruplicò le potenzialità della Specialità carristi.

Parallelamente, il *Reggimento "Cavalleggeri Guide"* cessò di svolgere le attività scolastiche di stampo carrista per riassumere la configurazione di normale unità *"a cavallo"*.

La crisi di rigetto della Cavalleria

Nel 1936 iniziò quindi ad intravedersi la crisi di rigetto per il mezzo meccanico in seno all'Arma di Cavalleria nel cui cuore, evidentemente, il carro *L 3* non era riuscito a fare breccia. Prova ne sia che nel biennio tra il 1936 e 1938 i reparti che si costituirono in seno a quell'Arma furono esclusivamente reparti a cavallo, mentre i reparti carri veloci costituitisi tra il 1934 ed il 1936 furono quasi tutti soppressi nel 1938.

Nell'ottobre 1938 vennero difatti sciolti tutti gli squadroni carri veloci prima assegnati ai reggimenti di cavalleria. Restarono in vita soltanto i tre reparti completati nella primavera del 1935 per le Divisioni Celeri, il III gruppo *"San Giorgio"*, uno sparuto squadrone di 5 carri del reggimento *"Lancieri di Milano"*⁽³³⁾ unitamente ad uno squadrone carri inviato in Spagna.

Al momento dello scoppio della II Guerra Mondiale, l'Arma di Cavalleria si presentò perciò sui campi di battaglia articolata su 13 reggimenti ed un gruppo squadroni, tutti a cavallo e soltanto tre gruppi squadroni carri veloci. È un dato di fatto che furono soltanto gli amari ammaestramenti impartiti dal corso drammatico della seconda guerra mondiale a persuadere l'Arma di Cavalleria a superare le proprie riluttanze⁽³⁴⁾. Fino al 1942, infatti, la Cavalleria non fu mai in grado di allineare propri reggimenti interamente corazzati e di essa operarono soltanto 12 gruppi squadroni, di fatto autonomi, variamente equipaggiati⁽³⁵⁾.

⁽³³⁾ Tale squadrone fu sciolto nel 1940.

⁽³⁴⁾ Per scorgere la portata dei segnali di questa storica riluttanza, si leggano i numeri delle annate dei primi anni di guerra della *"Rivista di Cavalleria"* palestra del pensiero dell'Arma.

⁽³⁵⁾ Si ebbero, preesistenti dal 1934 i seguenti 12 gruppi: I *"San Giusto"* (Yugoslavia), II *"San Marco"* (Francia), III *"San Giorgio"* (Yugoslavia e Russia);

Come vedremo, si dovrà attendere l'inizio del 1942, a "giochi" ormai drammaticamente conclusi, per vedere, finalmente, qualche reggimento dell'Arma con organico ed equipaggiamento analogo a quello dei reggimenti Carristi (reggimenti "*Lancieri di Vittorio Emanuele II*"⁽³⁶⁾ e "*Lancieri di Montebello*"⁽³⁷⁾ e "*Cavalleggeri di Lodi*"⁽³⁸⁾, ma come si vedrà, l'Arma di Cavalleria avrà ancora una

dal 1941: II "*Guide*" (Albania), III "*Piemonte Reale*" (Croazia e Montenegro, Francia), III "*Nizza*" (su autoblindo AB41 – Africa Settentrionale); dal 1942: III "*Novara*" (Africa Settentrionale), III "*Monferrato*" (su autoblindo AB 41 – Africa Settentrionale), IV "*Monferrato*" (Albania), III e IV "*Alessandria*" (Balcani); XIII "*Alessandria*" (Russia).

⁽³⁶⁾ Il Reggimento "*Lancieri di Vittorio Emanuele II*" (10°) inquadrato prima nella 2^a divisione celere "*Emanuele Filiberto Testa di ferro*" come reparto a cavallo, dal gennaio 1942 iniziò un periodo addestrativo per trasformarsi in Reggimento corazzato per una futura divisione corazzata (134^a) ancora non definita. Un anno dopo, completato il ciclo addestrativo nelle pianure friulane, il reparto venne incorporato nella neo costituita 135^a divisione corazzata "*Ariete II*" (a ricordo di quella andata distrutta in Africa). L'organico, a regime, doveva essere di 65 carri M 15/42 e 48 semoventi 75/18 su tre gruppi. Il X gruppo dal 1° agosto 1943 forniva le reclute. Alla vigilia dell'8 settembre il reparto sostava presso il lago di Bracciano ed più vicini a Roma solo 2 squadroni semoventi che verranno coinvolti solo parzialmente negli scontri per la difesa della Capitale.

⁽³⁷⁾ Reggimento disciolto dopo la I guerra mondiale, venne ricostituito nel 1942 a Ferrara, presso il Deposito del Reggimento "*Lancieri di Firenze*", l'unità assunse la fisionomia ordinativa e la denominazione di Raggruppamento Esplorante Corazzato (R.E.Co.) "*Lancieri di Montebello*". Inquadrato nella 135^a Divisione corazzata "*Ariete II*", sarà protagonista, ma alle dipendenze della Divisione "*Granatieri di Sardegna*" e insieme al 4° Reggimento Carristi, della difesa della Capitale dall'8 al 15 settembre 1943.

⁽³⁸⁾ Costituito ad inizio 1942 su soli 2 gruppi di cui il I su autoblindo, ed il II su carri L 6 e semoventi da 47/32, la nuova unità assunse anch'essa la denominazione di Raggruppamento Esplorante Corazzato (R.E.Co.) che sarà poi anche del 18° Rgt. Bersaglieri e di "*Montebello*". Inizialmente destinato al Teatro di guerra russo, "Lodi" venne poi avviato in tutta fretta sul fronte Tunisino nel tentativo di arginare i rovesci su quel fronte dove operò dal novembre 1942, nei ranghi della divisione corazzata "*Centauro*". Approdato in Africa già duramente falciato dalle incursioni aeronavali alleate, al primo impiego sul campo subì una ulteriore falcidia ad opera dei reparti francesi operanti dal deserto e fu presto ridotto a poco più di uno squadrone. Pur depauperato nei mezzi, spesso ceduti ad altri reparti, fu una delle ultime unità ad arrendersi. Nell'aprile del 1943 in "Lodi" confluirono tutti i reparti di Cavalleria superstiti in Tunisia, meritando la M.A.V.M. e la citazione nel bollettino n. 1083 del 13 maggio successivo.

volta bisogno di avvalersi dell'esperienza dei Carristi per riuscire nell'impresa. Ad ogni modo, certo non per colpa dell'Arma, il completamento e l'addestramento di questi reggimenti, inquadrati nella divisione corazzata "*Ariete II*", fu lentissimo perchè lo sforzo industriale era stato ormai quasi completamente assorbito per l'approntamento dei 23 battaglioni carri M che, nel corso della guerra, alimentarono i reggimenti di fanteria carrista indivisionati. I reggimenti di cavalleria corazzata ebbero perciò modo di essere impiegati in combattimento soltanto in Tunisia nel marzo 1943 ("*Lodi*") e l'8 settembre 1943, quando "*Montebello*" prese parte, fianco a fianco a Granatieri e Carristi, alla difesa della Capitale.

I colori rosso-blu

Finalmente ufficializzato il termine "*Carrista*", neologismo coniato dal *Colonnello Maltese*, la specialità si articolò in quattro "*Reggimenti di Fanteria Carrista*"⁽³⁹⁾ ciascuno su tre o quattro "*battaglioni carri d'assalto*" ed un "*battaglione carri di rottura*". Contemporaneamente, agli appartenenti alla Specialità venne conferita la mostreggiatura definitiva, che ancor oggi contraddistingue i Carristi dell'Esercito Italiano: le Fiamme Rosse a due punte sottopannate di blu, colore che dal 1936 iniziò a contraddistinguere tutte le unità motorizzate e/o meccanizzate del nostro Esercito.

⁽³⁹⁾ Nel dicembre del 1942, l'uso sempre più comune nell'Esercito Italiano del termine "carro", abbreviazione militare per "Carro armato", indusse l'Ispettorato delle Truppe motorizzate e corazzate a proporre di modificare la denominazione dei "reggimenti fanteria carrista" in "reggimenti carristi" a premessa della trasformazione della specialità in Arma autonoma. Nonostante il parere favorevole dello Stato Maggiore dell'Esercito, l'Ispettorato della fanteria, ritenne inopportuno sollevare la questione in quel momento e ritenne di rinviare "a fine guerra la soluzione definitiva della questione". Dopo la guerra, nel 1949, con la ricostituzione del 1° Reggimento Carristi, si utilizzò in effetti la dizione "Carristi" che resistette sino al 1954 allorché per i Reggimenti fu adottata, per brevità mutuando il gergo, la dizione ancor oggi in vigore di "Reggimenti carri" che in qualche modo si rifà al Reggimento Carri Armati.

Come il *Reggimento Capostipite*, i nuovi quattro reggimenti non erano ancora unità d'impiego. Del *Reggimento Carri Armati* conservavano, oltre al motto, i compiti tecnico-addestrativi, logistico-amministrativi e disciplinari nei confronti dei battaglioni dipendenti che, per l'impiego, erano invece assegnati a diversi Comandi di Corpo d'Armata territoriali, dislocati in sedi sparse in tutta Italia e spesso molto distanti da quella del reggimento da cui dipendevano organicamente.

Le sedi dei quattro Reggimenti Cadetti furono scelte in funzione delle due possibili minacce d'attacco in auge all'epoca: 1° Reggimento, direttrice "Francia", a VERCELLI; 2° Reggimento direttrice "Germania", a VERONA; 3° Reggimento, in Riserva, a BOLOGNA; 4° Reggimento, difesa della porzione meridionale del Paese e delle isole, a ROMA.

Gli indicativi numerici reggimentali furono attribuiti in base alla dislocazione geografica dei Comandi, partendo da quello più a nord (VERCELLI), procedendo in senso orario, ed arrivando a quello più a sud (ROMA) senza alcuna correlazione con l'anzianità, e non avrebbe avuto alcun senso farlo giacché nati tutti nello stesso momento. I quattro *Reggimenti Cadetti* sorsero dunque contemporaneamente, per trasformazione di altrettanti comandi di battaglione del *Reggimento Capostipite*. Presso ciascuno di essi furono inoltre formati un "*Centro di istruzione carrista*" ed una officina per il mantenimento dei materiali in dotazione ai battaglioni dipendenti. A fattor comune, per tutti i quattro reggimenti, a ricordare la comune discendenza, l'appartenenza e la comunanza delle funzioni loro attribuite, rimaneva il vecchio motto del Reggimento Carri Armati ("*PONDERE ET IGNE IUVAT*").

In sintesi, alla fine del 1936, la forza corazzata complessiva dell'Esercito Italiano venne a consistere di quattro battaglioni carri di rottura (su *Fiat 3000 con cannone*) e di diciannove battaglioni carri d'assalto (su *L 3/35*) oltre ad una dozzina di unità diverse e, in genere minori, comprese quelle che servivano oltremare.

1° Reggimento Fanteria Carrista

Il 1° *Reggimento Fanteria Carrista*, con sede a VERCELLI nella caserma "*Bava*", il cui primo comandante fu il *Colonnello*

Giovanni CASULA⁽⁴⁰⁾, inquadrò inizialmente il:

- *I battaglione carri d'assalto "Ribet"* (del Corpo d'Armata di Torino), con sede a Torino;
- *II battaglione carri d'assalto "Berardi"* (del Corpo d'Armata di Alessandria), con sede ad ALESSANDRIA;
- *III battaglione carri d'assalto "Paselli"* (del Corpo d'Armata di Milano), con sede a MONZA.
- *IV battaglione carri di rottura* [ex *III battaglione carri leggeri* (sempre con *Fiat 3000*, prima denominati "leggeri" ed in seguito ribattezzati "di rottura")] dislocato a VERCELLI.

Il 1 gennaio 1938 ricevette il *XXIII battaglione carri d'assalto "Stennio"* mentre il 30 novembre dello stesso anno cedette al 32° *Reggimento Fanteria Carrista* il *IV battaglione carri di rottura* con la contemporanea assegnazione del *IV battaglione carri d'assalto "Monti"* e del *XXII battaglione carri d'assalto "Coralli"*.

Nel 1939 cedette al neo costituito 31° *Reggimento Fanteria Carrista* il *III battaglione carri d'assalto "Paselli"*, al 32° il *IV battaglione carri d'assalto "Monti"* ed al 33° *Reggimento* il *II battaglione carri d'assalto "Berardi"* insieme al *XXIII battaglione carri d'assalto "Stennio"*.

Nel 1940 con alcuni suoi reparti partecipò alle operazioni sul fronte occidentale dove contò alcuni caduti.

Nel corso della guerra il Deposito del 1° *Reggimento* mobilità, tra l'altro:

- Il Comando del 1° *Reggimento Carristi* (inviato in Libia senza però essere stato mai impiegato in operazioni);
- il I, II, IV e X *battaglione carri leggeri*;
- il X *battaglione carri M* poi ceduto al 133° *Reggimento Carristi "Littorio"* e da questi al 132° *Reggimento Carristi "Ariete"*;
- il XV *battaglione carri M* (una compagnia carri perchè l'altra la fornì il 4° *Carristi*), poi ceduto al 31° *Reggimento Carristi* della Divisione "*Centauro*";
- la 5^a compagnia carri L/lanciafiamme;

⁽⁴⁰⁾ Promosso Generale, fu poi il Vice Comandante della Divisione Corazzata "*Centauro*".

- la 1^a e 2^a compagnia carri F 3000 poi cedute al 131° *Reggimento Carristi*.

Il 1° agosto 1943, presso il reggimento iniziò la formazione del *I battaglione carri P* dotato di nuovissimi materiali P 40 con cannoni da 75/34 attività che però non poté essere portata a termine per gli eventi conseguenti all'annuncio dell'armistizio⁽⁴¹⁾.

2° Reggimento Fanteria Carrista

Il *2° Reggimento Fanteria Carrista*, con sede a VERONA nella caserma "Piannell", ebbe come primo Comandante il *Colonnello Roberto OLMI* (M.B.V.M.), poi inviato in Spagna e sostituito dal *Colonnello Livio NEGRO*, inquadrò inizialmente il:

- *IV battaglione carri d'assalto "Monti"* (del Corpo d'Armata di Bolzano), con sede a BOLZANO;
- *V battaglione carri d'assalto "Venezian"* (ex "*Suarez*", del Corpo d'Armata di Trieste), con sede a TRIESTE, poi ceduto al 3° Reggimento;
- *XI battaglione carri d'assalto "Gregorutti"* (del Corpo d'Armata di Udine), con sede a UDINE, poi ceduto al 3° Reggimento;
- *III battaglione carri di rottura* [ex *IV battaglione carri leggeri* (sempre con *Fiat 3000*, prima denominati "*leggeri*" ed in seguito ribattezzati "*di rottura*")] dislocato a VERONA.

Nel 1938 il *2° Reggimento Fanteria Carrista* fu trasformato nel *32° Reggimento fanteria carrista* ed assegnato, in vista della costituzione della Divisione Corazzata "*Ariete*", alla II Brigata Corazzata di MILANO.

⁽⁴¹⁾ L'approntamento del II battaglione carri P doveva essere effettuato dal 4° Reggimento.

3° Reggimento Fanteria Carrista

Il 3° *Reggimento Fanteria Carrista*⁽⁴²⁾, con sede a BOLOGNA nella caserma "Mazzoni", il cui primo comandante fu il *Colonnello Valentino BABINI* (O.M.I. e M.A.V.M.), fu il diretto erede del Reggimento Carri Armati. La sua conformazione organica iniziale comprendeva il:

- VI *battaglione carri d'assalto "Lollini"* (del Corpo d'Armata di Bologna), con sede a TREVISO;
- VII *battaglione carri d'assalto "Vezzani"* (del Corpo d'Armata di Firenze), con sede a FIRENZE;
- I *battaglione carri di rottura* [ex V *battaglione carri leggeri* (sempre con *Fiat 3000*, prima denominati "leggeri" ed in seguito ribattezzati "di rottura")] dislocato a BOLOGNA;
- *compagnia meccanizzata*, con sede a ZARA (su carri L 3/35), costituita nel 1936, al comando del *Capitano Ferdinando D'AVENIA* (M.B.V.M.) al quale poi succedette, nel marzo 1937, il *Tenente Goffredo FIORE* (M.A.V.M.), valoroso combattente in Africa Orientale, che inviato in seguito in Albania con il 31° *Reggimento carristi*, sarà avvicendato dal *Capitano STURACE*⁽⁴³⁾.

Il 3° Reggimento carristi fu responsabile amministrativo e

⁽⁴²⁾ Il 3° Reggimento fanteria carrista era l'erede diretto del "Reggimento carri armati" essendosi formato "per trasformazione" del Comando del Reggimento capostipite. Ricostituito nella metà degli anni '60 presso il comprensorio militare di Persano, con un'interessante fisionomia organica, inquadrò per qualche anno - curioso precedente - anche uno squadrone di Cavalleria.

⁽⁴³⁾ La compagnia meccanizzata di Zara, nella preparazione delle operazioni contro la Jugoslavia, il 1 aprile 1941 lasciò la Caserma Capannoni dove era accantonata e fu dislocata al confine con la Jugoslavia, nel settore di ZEMONICO. Il 5 aprile, iniziate le ostilità, eliminò i posti di confine ed occupò BENCOVAC. Il battesimo del fuoco avvenne il 6 aprile intorno a KNIN, in un furioso combattimento in cooperazione con il IX *battaglione Bersaglieri "Zara"*. Procedendo verso sud raggiunse SEBENICO, TRAU e SPALATO, ove passò alle dipendenze del III Corpo d'Armata. Successivamente concorse a mantenere l'occupazione di MOSTAR, RAGUSA e CATTARO, nelle cui zone fronteggiò le bande ribelli jugoslave.

logistico di tutti i reparti della specialità carri d'assalto inviati nelle colonie dal preesistente *Reggimento Carri Armati*.

Nel 1936 il 3° assunse nei ranghi il XXI, XXIII, XXXII battaglione carri d'assalto rimpatriati dalla Cirenaica, il XXIII ed il XXXII furono in seguito ceduti al 33° carristi all'atto della sua costituzione.

Negli anni precedenti alla II Guerra Mondiale, molte furono le variazioni organiche subite dal 3° *Reggimento Carristi* che cedette al neocostituito 31° *Reggimento* il *I battaglione carri di rottura* (destinato a divenire, dopo un ulteriore passaggio al 32°, il *I battaglione carri M 11/39*) ed il *VII battaglione carri M*. Inviò il XXI in Cirenaica e cedette il XXXII *battaglione carri d'assalto* al 33° *Reggimento carristi* di PARMA.

Nel 1939 assunse nei ranghi il *V battaglione carri d'assalto "Venezian"* di TRIESTE, che poi cedette al 31°, ed il *XI battaglione carri d'assalto "Gregorutti"* di UDINE entrambi già appartenuti al 2° *Reggimento Carristi*. Inoltre, venne formata la "*compagnia carri speciale per l'Egeo*", al comando del **Capitano Fabio FABI** (C.G.V.M.), che prese parte, tra l'altro, alle operazioni per l'occupazione dell'ISOLA DI CRETA nel maggio 1941⁽⁴⁴⁾ e fu poi inglobata nel CCCXII *battaglione carri misto (derivato direttamente dal II battaglione carri di rottura già II battaglione carri armati del Reggimento Capostipite)* approntato dal 4° *Reggimento Carristi* per l'Egeo⁽⁴⁵⁾.

Il 3° *Reggimento* contribuì notevolmente anche alla

⁽⁴⁴⁾ Operazione "Merkur".

⁽⁴⁵⁾ Nel corso della II Guerra Mondiale il CCCXII battaglione carri fu dislocato a PSITO ed in altre isole dell'Egeo compresa Creta. Il battaglione comprendeva alcuni carri L 3 usati a Creta nel maggio 1941 per l'operazione "Merkur", alcuni M11/39, forse alcuni M 15/42 e qualche Fiat 3000. Fu suddiviso in varie isole del Mare Egeo. A quanto è dato sapere, dopo l'8 settembre le aliquote presenti a Creta si unirono ai reparti tedeschi e, senza mezzi, vennero inviati in Germania. Di questi uomini si perderanno le tracce. Altre fonti riportano che le altre aliquote di questo sperduto battaglione furono travolte dalla feroce rappresaglia dei vecchi alleati insieme alle altre forze italiane presenti nell'Egeo, in particolare condivisero la sorte della Divisione di Fanteria "Regina". Il Comandante del CCCXII btg. cr. fu sempre il Cap. Fabio FABI.

costituzione delle unità carriste inviate in Spagna; non soltanto con il suo Comandante, Colonnello Babini, che il 16 ottobre 1937 lasciò il reggimento per guidare in guerra i Carristi, ma naturalmente anche con macchine e personale⁽⁴⁶⁾.

Tra tutti, il 3° Reggimento fu quello che assorbì il maggior carico delle funzioni addestrative della specialità. Esso inquadrò un battaglione scuola nel quale si formarono spiritualmente e tecnicamente migliaia di Carristi di ogni categoria. Alle dipendenze del 3° vi furono anche tre battaglioni allievi (Ufficiali, Sottufficiali e Carristi).

Dal 1940, già reggimento “*portante*” della specialità, il 3° intensificò ulteriormente le attività di preparazione del personale carrista e degli specializzati di ogni grado. In questo lavoro, che fu incessante e tenace, agli insegnamenti tecnici si univa il lievito spirituale. Il 3° Carristi fu davvero una fucina, un crogiolo “*incandescente*” di entusiasmi limpidi e vivaci dove tutti, dal Comandante di Reggimento al più modesto istruttore, furono artieri di un’opera ciclopica i cui frutti più che nei campi di addestramento di BOLOGNA, PORRETTA, RIOLO VERGATO, ASIAGO, della FUTA, si videro copiosi sui campi di battaglia, nelle messi di tutti gli altri reggimenti Carristi, perchè non vi fu Carrista che non fosse transitato dal 3° Reggimento per frequentarne i corsi. I frutti seminati dal 3° Reggimento furono raccolti sino al dopoguerra poiché gli Ufficiali artefici della rinascita spirituale e materiale della Specialità furono tutti allievi del 3°, primo fra tutti il **Generale carrista Guido BOSCHETTI**⁽⁴⁷⁾, tenace e capace riorganizzatore

⁽⁴⁶⁾ Al Colonnello BABINI succedette il **Colonnello G.M. SCALABRINO** che restò in carica sino al 1° novembre 1939 rilevato dal **Colonnello Antonio PEDONI** (O.M.I.) cui subentrò, il 1° settembre 1941 il **Colonnello Alvisio BRUNETTI** (M.A.V.M.) poi sostituito il 1° settembre 1942 dal **Colonnello Andrea RISPOLI** (M.B.V.M.) che rimase al comando del 3° Reggimento Carristi sino al suo scioglimento.

⁽⁴⁷⁾ Con il grado di Tenente Colonnello fu il leggendario Comandante del I battaglione del **X Reggimento Arditi**, costituito il 1° agosto 1942 e posto alle dirette dipendenze dello Stato Maggiore del Regio Esercito. Il battaglione, originariamente ordinato su tre compagnie (la 101^ “paracadutisti”, la 102^

delle *Truppe Corazzate* nel dopoguerra.

Ma l'opera del reggimento, cui toccò l'eredità di sostenere il peso principale dell'approntamento delle unità e degli uomini della nostra specialità, non si limitò alla formazione, ma si estese alla sperimentazione dei materiali, all'invenzione di nuovi dispositivi, all'elaborazioni di modifiche tecniche per rimediare agli inconvenienti segnalati dalle unità impegnate sui campi di battaglia. Presso il 3° si congegnarono molte modifiche come un dispositivo per il pilotaggio a distanza del carro *L 3*, al 3° furono svolti i collaudi di tutti i carri in dotazione al nostro esercito (*L 6/40*, *M 11/39*, *M 13/40*).

Animatore di tutte queste attività fu il **Maggiore Paolo RICCARDI**, ufficiale carrista che alla competenza tecnica univa un entusiasmo ed una tenacia proverbiali⁽⁴⁸⁾.

Allo Stendardo del 3° carristi furono concesse due M.B.V.M., per i meriti di guerra del V e IX *battaglione carri L*⁴⁹, rispettivamente con le seguenti motivazioni:

«Dopo aver per lunghi mesi dato valorosamente valido contributo di azione e di sangue sul fronte della cinta di una piazzaforte assediata, ridotto nei mezzi e negli uomini interveniva con slancio e coraggio inalterabili nella battaglia della Marmarica. Posto di fronte a forze di fanteria e corazzate preponderanti le aggrediva arrestandone l'impeto e volgendo in fuga truppe appiedate. Impiegato di nuovo in azione dimostrativa in località lontane dalle linee, si impegnava di

“nuotatori” e la 103^ “camionettisti”) effettuò audaci operazioni speciali in Nord Africa partendo dalle basi della Sardegna dal gennaio al maggio 1943. Sciolto il X reggimento dopo l'8 settembre, il battaglione, assunse la denominazione di *IX Reparto d'Assalto*, e dal 20 marzo del 1944 fece parte del *1° Raggruppamento Motorizzato* in via di trasformazione in *Corpo Italiano di Liberazione*. Dal 27 giugno inquadrò anche lo Squadrone Volontari “*Guide*”. Assegnato alla II Brigata del Corpo Italiano di Liberazione, divenne il III battaglione del *68° Reggimento fanteria “Legnano”*, ma mantenne sempre le proprie insegne. Sciolto nel settembre 1945, le sue tradizioni sono oggi tramandate dal 9° Reggimento d'assalto paracadutisti “*Col Moschin*”.

⁽⁴⁸⁾ Nel 1932 l'allora Capitano Riccardi insieme al Maggiore Rodolfo Faronato, entrambi del *Reggimento Carri Armati*, presentarono uno studio particolareggiato di carro lanciafiamme.

⁽⁴⁹⁾ Il V battaglione operò in A.S. alle dipendenze della Divisione di Fanteria “*PAVIA*”.

iniziativa e con grande coraggio contro capisaldi nemici annientandoli, catturando prigionieri e causando al nemico gravi perdite in morti e feriti. In successivo fatto d'arme con pochi carri ancora validi confermava queste doti d'abnegazione e coraggio, dando esempio di profondo senso del dovere e di valore carrista non comune. Cinta di TOBRUK, 23 novembre - 5 dicembre 1941».

«Durante un tormentato periodo di operazioni, lanciato contro il nemico preponderante in forze e in mezzi, sempre isolato, sostenuto da fede incrollabile ed elevatissimo spirito di sacrificio, si opponeva all'offensiva nemica da BARDIA ad AGEDABIA affrontando in ogni scontro la sicura distruzione e considerando chiusa la lotta allorché l'ultimo carro veniva incendiato. Quando tutto crollava, gli intrepidi Carristi seppero superare la sfortuna, immolandosi per il dovere e l'onore. Egitto - Marmarica (Africa Settentrionale) - dicembre 1940 - 5 gennaio 1941».

4° Reggimento Fanteria Carrista

Il **4° Reggimento Fanteria Carrista**, con sede a ROMA presso il FORTE TIBURTINO, nella Caserma "*Regina Elena*"⁽⁵⁰⁾, ebbe come primo comandante **Colonnello Lorenzo D'AVANZO** (M.O.V.M.) ed inquadrò inizialmente il:

- VIII battaglione carri d'assalto "*Bettoia*" (del Corpo d'Armata di Roma), con sede a ROMA;
- IX battaglione carri d'assalto "*Guadagni*" (del Corpo d'Armata di Bari), con sede a BARI (ma una compagnia distaccata a CHIETI);
- X battaglione carri d'assalto "*Menzinger*" (del Corpo d'Armata di Napoli), con sede prima ad AGNANO e poi a CASERTA;
- XII battaglione carri d'assalto "*Cangialosi*" (del Corpo d'Armata della Sicilia), con sede a PALERMO;
- II battaglione carri di rottura e V battaglione carri di rottura (con carri Fiat 3000 prima denominati "*leggeri*" e poi ribattezzati "*di rottura*"), entrambi dislocati a ROMA;
- compagnia carri d'assalto della Sardegna (su Fiat 3000), con sede a

⁽⁵⁰⁾ L'attuale caserma "Albanese Ruffo".

CAGLIARI.

Al rientro dalla Cirenaica, anche il *V battaglione carri d'assalto carri "Venezian"*, viene temporaneamente inquadrato nel 4° carristi prima di essere assegnato al 31° Reggimento.

Al 4° Reggimento spettarono, in aggiunta ai compiti comuni agli altri tre reggimenti, anche quelli di rappresentanza tipici delle unità di stanza nella Capitale.

Il 5 giugno 1937, in seno al 4° Reggimento, venne costituito il *XX battaglione carri d'assalto*⁽⁵¹⁾ ed il 1° ottobre successivo il *XXI battaglione carri d'assalto*⁽⁵²⁾, entrambi inviati in Africa Settentrionale. Per i meriti di guerra di questi due battaglioni carri, allo Stendardo del 4° Reggimento sono state conferite due M.B.V.M., entrambe con la seguente motivazione:

«Durante un tormentato periodo di operazioni, lanciato contro il nemico preponderante in forze e in mezzi, sempre isolato, sostenuto da fede incrollabile ed elevatissimo spirito di sacrificio, si opponeva all'offensiva nemica da BARDIA ad AGEDABIA affrontando in ogni scontro la sicura distruzione e considerando chiusa la lotta allorché l'ultimo carro veniva incendiato. Quando tutto crollava, gli intrepidi Carristi seppero superare la sfortuna, immolandosi per il dovere e l'onore. Egitto - Marmarica (Africa Settentrionale) - 9 dicembre 1940 - 5 gennaio 1941».

Il 30 novembre 1938 il *V battaglione carri di rottura* passò alle dipendenze del 32° Reggimento carristi e nel 1940 darà vita al *III battaglione carri M* che fu in seguito inviato, autonomo, in Africa Settentrionale.

Il 30 marzo 1939 il 4° inviò in Albania i *battaglioni carri d'assalto VIII "Bettoia"* e *X "Menziger"* che vennero inquadrati nel 31° Reggimento carristi della Divisione corazzata "*Centauro*". Sempre nel 1939 il *IX battaglione carri d'assalto "Guadagni"* fu inviato in Cirenaica alle dipendenze di un Corpo d'Armata. Nel 1940 la *compagnia carri d'assalto della Sardegna* fu elevata di rango e divenne il *XIII battaglione carri d'assalto*. Il 1° aprile del 1940 si costituì l'*VIII*

⁽⁵¹⁾ Da non confondersi con il *XX battaglione carri d'assalto coloniale "Randaccio"*.

⁽⁵²⁾ Da non confondersi con il *XXI battaglione carri d'assalto coloniale "Trombi"*.

battaglione carri M poi inviato in Africa Settentrionale per essere inquadrato prima nel 32° *Reggimento Carristi* e successivamente nel 132°.

L'11 giugno successivo il 4° *Reggimento* venne mobilitato per essere inviato in Africa Settentrionale dove, al Comando del **Colonnello Pietro ARESCA** (già comandante del 32° - O.M.I.) inquadrò il *I e II battaglione carri M 11/39* (entrambi formati in seno al 32°) ed il *LXIII battaglione carri d'assalto*⁽⁵³⁾.

Dal 7 luglio 1940, a ROMA rimase il "*Comando Truppe al Deposito 4° Reggimento fanteria carrista*" che continuò l'attività di approntamento di altri reparti corazzati. Sciolto per eventi bellici il 21 gennaio 1941, il Comando del 4° *Reggimento Fanteria Carrista* fu ricostituito nella sede di ROMA il 15 marzo successivo per trasformazione del *Comando Truppe al Deposito*. Il 30 aprile 1941 l'*VIII battaglione carri d'assalto* (costituito l'anno precedente) venne trasformato in *XI battaglione carri M 13/40* ed assegnato al costituendo 133° *Reggimento Carristi* della Divisione "*Littorio*" costituitosi nella zona di PORDENONE.

Il *Reggimento* continuò sino alla data dell'armistizio l'attività di approntamento dei reparti Carristi e dal successivo 15 aprile le unità inquadrato nel 4° furono:

- *I e II battaglione carri Renault 35* (già 18^a e 28^a compagnia del *I battaglione reclute*), trasformati poi in *CI e CII battaglione carri Renault 35* e trasferiti nel luglio 1941 al costituendo 131° *Reggimento fanteria carrista*⁽⁵⁴⁾;

⁽⁵³⁾ Nell'incalzare degli eventi, queste aliquote del 4° *Reggimento* erano in realtà del 32° *Reggimento*. Il Colonnello D'AVANZO, Comandante del 4°, era caduto il 16 giugno 1940. Al Comando del 4° *reggimento* (mobilitato) lo sostituì il Colonnello ARESCA, Comandante del 32° che giunse in Africa Settentrionale con i due battaglioni carri M 11/39 del 32°. Anche il Sergente Maggiore Pietro MITTICA, M.O.V.M. a Tobruk, prima di essere inviato in Africa Settentrionale era del 32°.

⁽⁵⁴⁾ Inizialmente erano previsti sei battaglioni carri R 35 (numerati d I a VI) ma per difficoltà di approvvigionamento il 4° poté formarne solo due.

- *III battaglione carri Renault 35* (già 38^a compagnia del I battaglione reclute), in seguito trasformato in *III battaglione reclute* per indisponibilità dei carri R 35;
- *IV battaglione carri Renault 35* (già 48^a compagnia del I battaglione reclute), confluito poi nel *CC battaglione carri SOMUA S 35* in seguito trasferito nel luglio 1941 al costituendo 131° Reggimento fanteria carrista e poi da questi ceduto al 32°.
- *V battaglione carri Renault 35* (già 78^a e 88^a compagnia del II battaglione reclute) confluito anch'esso nel *CC battaglione carri SOMUA S 35*;
- *VI battaglione carri Renault 35* (già 58^a e 68^a compagnia del II battaglione reclute) trasformato poi per ricostituire l'*VIII battaglione carri d'assalto* questo, sciolto il 1° febbraio 1942, darà vita con il proprio personale al *XVII battaglione carri M 13/40* destinato inizialmente al 33° Reggimento, ma trasferito poi al 31° Reggimento.

Nel dicembre 1941 il Deposito approntò il *III battaglione carri lanciafiamme* inizialmente su due compagnie, successivamente portate a tre.

Nel giugno 1941 il 4° costituì la *compagnia Comando* del costituendo 132° Reggimento carristi.

Nel 1942 il Deposito reggimentale costituì:

- il 1° febbraio il *XVII battaglione carri M*, assegnato poi nell'agosto al 31° Reggimento;
- il 15 ottobre la cp. contraerei da 20 mm del 33° Reggimento;

Nel luglio 1943 presso il 4° venne costituito anche un "*Reparto Autocorazzato per il Comando Gruppo Armate Sud*" ed il 1° settembre iniziò la formazione del *II battaglione carri P* che avrebbe dovuto essere dotato dei nuovissimi materiali P 40 con cannoni da 75/34⁽⁵⁵⁾.

L'8 settembre 1943, in seguito agli avvenimenti determinati dall'armistizio, dopo aver valorosamente partecipato alla difesa della Capitale, il 4° Reggimento venne sciolto e lo Stendardo fu

⁽⁵⁵⁾ Il I battaglione carri P doveva essere approntato dal 1° Reggimento Carristi.

messo in salvo dal **Sottotenente Raffaello PARRI** (C.G.V.M)⁽⁵⁶⁾, Alfieri del reggimento, che lo custodì presso la propria abitazione in piazza Bologna n. 1, fino alla liberazione della Capitale.

Il 10 ottobre 1953, allo stendardo del 4° Carristi fu concessa la M.O.V.M. con la seguente motivazione:

«Per ben sette mesi contrastò con successo ed onore, riportando gravissime perdite, l'attività offensiva di potenti grandi unità corazzate nemiche. Ridotto dai molteplici combattimenti a dall'inesausto manovrare in ambiente desertico a pochi superstiti carri armati, in un momento tragico per le nostre armi, dislocato in postazione fissa a presidio di un caposaldo della piazzaforte di TOBRUK, resisteva lungamente agli sforzi del nemico, sbarrandogli la strada verso il mare. Dopo aver costretto l'avversario a conquistare con lotta accanitissima e con gravissime perdite la postazione, carro per carro, centro di fuoco per centro di fuoco, i superstiti del reggimento per gran parte feriti, distrutte tutte le armi ed i materiali, davano alle fiamme la gloriosa Bandiera con gli onori militari sotto una tempesta di fuoco, accomunandola alle anime degli Eroi che si erano immolati per la gloria. - SIDI BARRANI - TOBRUK (Africa Settentrionale), 8 luglio 1940 - 21 gennaio 1941».

⁽⁵⁶⁾ Il Sottotenente PARRI proveniva dall'83° Corso "REX" (1940-42) dell'Accademia Militare dove era stato lo Scelto della 10^a Compagnia Allievi Ufficiali Carristi, la prima e l'unica interamente formata da allievi già assegnati alla Specialità sin dal primo momento, che negli intendimenti dell'Generale Ispettore delle Truppe Corazzate e Motorizzate, De Pigner, avrebbero dovuto costituire il primo nucleo di Ufficiali della nuova **Arma Corazzata**. In vista di questo intento, gli allievi Ufficiali Carristi affrontarono un piano di studi strutturato *ad hoc* che durò circa un anno in più rispetto all'iter degli allievi delle altre Armi.

CAPITOLO IV - I REGGIMENTI INDIVISIONATI

Il 16 luglio 1937, continuando lo sforzo di potenziamento della nostra componente corazzata, il Ministero della Guerra ordinò la costituzione, entro un anno, della *I* e *II Brigata Corazzata*. Queste due Brigate si costituirono entrambe il 15 luglio 1937 destinate ad inquadrare due nuovi reggimenti di fanteria carrista che, a differenza dei primi, dovevano essere veri e propri reggimenti d'impiego.

31° Reggimento Fanteria Carrista

Il *31° Reggimento fanteria carrista* si costituì "ex novo" il **15 luglio 1937** a SIENA, nella caserma "Santa Chiara". Ebbe come primo Comandante il *Colonnello Mario BIZZI* ed inquadrò inizialmente il *I* ed il *II battaglione carri di rottura* (provenienti rispettivamente dal 3° e dal 4° Reggimento Carristi (entrambi ancora su *Fiat 3000*, ma destinati a ricevere i carri medi non appena questi fossero stati disponibili), ed il *III battaglione carri d'assalto "Paselli"* già del 1° Reggimento.

Dal novembre 1938 inquadrò anche il *VII battaglione carri d'assalto "Vezzani"* già del 3° Reggimento fanteria carrista ed in seguito anche l'*VIII battaglione carri d'assalto "Bettoia"* ed il *X battaglione carri d'assalto "Menziger"* già del 4° Carristi⁽⁵⁷⁾.

Soggetto a successive trasformazioni organiche, il 23 aprile 1939 il reggimento venne inquadrato nella Divisione Corazzata "*Centauro*" (131[^]) con la quale si trasferì in Albania.

Compresse il *XXXI battaglione carri leggeri* (già *III battaglione carri d'assalto*), e una volta ceduti i due battaglioni carri di rottura, ricevette in cambio i *battaglioni carri leggeri VIII e X*.

⁽⁵⁷⁾ Il 4° Carristi costituirà il VIII bis in sostituzione di quello ceduto al 31° reggimento.

Nell'aprile 1940 venne disposto un cambio di numerazione dei battaglioni in organico a seguito del quale il 31° carristi risultò costituito dai battaglioni carri leggeri I, II, III e IV (già rispettivamente VII, VIII, X e XXXI).

Durante la permanenza in Albania, ove il Reggimento era giunto prima al Comando del **Colonnello Angiolo COSTA** poi sostituito dal **Colonnello Ugo DE LORENZIS** (O.M.I., M.A.V.M., 2 M.B.V.M.) proveniente dal 33° Carristi, ricevette in rinforzo anche il IV battaglione carri M 13/40 proveniente dal 32° Reggimento e che successivamente sarà inserito nell'organico reggimentale.

In Albania il reggimento partecipò alle operazioni contro la Grecia distinguendosi a KLISURA, TEPELENI, QUOTA 731 DI MONASTIR, e successivamente, dall'aprile 1941, fu impiegato nella campagna per l'occupazione della Jugoslavia che attaccò lungo la direttrice meridionale, distinguendosi nella difesa di SCUTARI, e nella vittoria di KOPLIKU.

Al rientro in Italia, nel settembre 1941, il reggimento si dislocò in Friuli a TRAVESIO dove rimase sino al marzo 1942. In tale periodo si sarebbe dovuto provvedere alla passaggio sulla linea carri M di tutto il reggimento. Furono perciò accorpati il III ed il IV battaglione carri leggeri, il cui personale confluì nel risultante *LI battaglione carri M*⁽⁵⁸⁾ A seguito di tale provvedimento, il 31° reggimento risultò formato dal *I e II battaglione carri L*, dal *IV battaglione carri M*, al comando del **Tenente Colonnello Rocco CASAMASSIMA**, il *LI battaglione carri M*, affidato al **Tenente Colonnello Salvatore ZAPPALÀ** (M.O.V.M., M.A.V.M., M.B.V.M. e 3 C.G.V.M) e dalla compagnia cannoni contraerei da 20 mm. A completare il nuovo organico, affluì il *XII battaglione carri M*, inizialmente al comando del **Maggiore Fulvio BANDINI** (M.B.V.M.) approntatosi presso il Deposito del 31° Reggimento carristi⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁸⁾ L'operazione era resa possibile dal fatto che l'organico dei battaglioni carri M era circa il doppio di quello dei battaglioni carri L.

⁽⁵⁹⁾ Generale Ugo De Lorenzis op. citata, pag 155, secondo altre fonti il XII fu approntato presso il Deposito del 32° e solo successivamente assegnato al 33°.

Nell'ottobre del 1941, ormai versati tutti i carri L, il Comando del 31° si trasferì a PORDENONE. Il XII *battaglione carri M* fu sistemato sotto gli *hangar* dell'aeroporto di AVIANO, il LI *battaglione carri M* fu sistemato invece presso la caserma di CASARSA DELLA DELIZIA. Il IV *battaglione carri M* presso la Caserma "Mario Fiore"⁽⁶⁰⁾ di PORDENONE, in coabitazione con il Deposito del Reggimento "Cavalleggeri di Saluzzo"⁽⁶¹⁾.

XIII *battaglione carri M* 15/42, ceduto prima al 31° e passato poi al 132°.

Nel prosieguo del conflitto il 31°, fu sottoposto ad ulteriori variazioni organiche che continuarono sino al novembre 1942. Il XII fu quasi subito assegnato al 133° Reggimento Carristi costituitosi nell'autunno del 1941 a PORDENONE, il IV *battaglione carri M* ed il LI *battaglione carri M* furono invece inviati successivamente in Africa Settentrionale per essere inquadrati nel 133° Carristi in sostituzione dei battaglioni organici sottrattigli per alimentare il 132° Reggimento dell'"Ariete" e la Divisione Motorizzata "Trieste". Quando per il 31° arrivò il momento d'essere inviato in Nord Africa con la Divisione Corazzata "Centauro", esso risultava formato dal XIII *battaglione carri M*, al comando del **Maggiore Renzo BALDINI** (C.G.V.M.), dal XIV *battaglione carri M*, del **Tenente Colonnello Giuseppe GIGLIARELLI FUMI**, dal XV *battaglione carri M* del **Tenente Colonnello Tommaso BOTTIGLIERI** (M.B.V.M.) e dal XVII *battaglione carri M*.

⁽⁶⁰⁾ La stessa caserma è oggi intitolata alla memoria del **Maggiore carrista Pietro MITTICA** (M.O.V.M. e C.G.V.M.) del 4° Reggimento Carristi, ed è sede prestigiosa del Comando della 132^a Brigata corazzata "Ariete".

⁽⁶¹⁾ Durante la permanenza in Friuli, il 31° effettuò innumerevoli attività addestrative sul nuovo materiale, curando l'amalgama dei reparti, la reciproca conoscenza e le procedure utilizzando le stesse aree addestrative dei torrenti Cellina e Meduna già utilizzate dalla Divisione "Littorio" e, dopo la guerra, dalle unità corazzate del rinato Esercito Italiano. In particolare, il Generale Pizzolato, Comandante della Divisione Corazzata "Centauro", fece predisporre nella zona di VIVARO un poligono per l'addestramento al tiro dei carri contro bersagli mobili.

Tuttavia, poco dopo essere colà giunto, il 31° cedette il XIII battaglione carri al 132° "*Ariete*" ed il XIV al 133° "*Littorio*".

In Africa Settentrionale, il 31° operò sul Fronte libico-tunisino dall'inverno 1942 alla primavera 1943 distinguendosi nei combattimenti di MAATEN EL GIOFER, EL AGHEILA ed EL GUETAR. Dopo aver preso parte alle operazioni in Tunisia il reggimento venne sciolto il 18 aprile 1943. Sotto la stessa data, il comando di reggimento, ricostituitosi in Siena, fu affidato al **Colonnello Paolo FORMENTI** (M.B.V.M.) ex Comandante del 132° in A.S. fino all'epilogo di EL ALAMEIN. Raggiunto dall'annuncio della firma dell'armistizio dell' 8 settembre prima che se ne completasse il riordinamento, il reggimento fu definitivamente sciolto.

Del 31° faceva parte anche il XIX *battaglione carri misto*, costituitosi a SIENA, presso il Deposito reggimentale il 1° febbraio 1942. Inizialmente destinato al 131° reggimento, poi al 31°, il XIX rimase invece distaccato dall'uno e dall'altro, per problemi inerenti al suo completamento ed all'addestramento. Sorpreso dall'armistizio in Toscana, sarà poi sciolto l'11 settembre 1943 dopo aver tentato di opporsi alla prepotenza dei tedeschi a PIOMBINO.

Allo Stendardo del 31° carri è stata concessa una M.A.V.M. con la seguente motivazione:

«In sei mesi di aspra, cruenta campagna, con entusiastica baldanza e ardente spirito affrontava formidabili apprestamenti nemici; superava insidie e difficoltà del terreno: all'avanguardia, nell'irrompere oltre la frontiera greco-albanese; sulle posizioni di resistenza; in retroguardia, nelle fasi di ripiegamento, ovunque più violenta era la lotta, non conoscendo limiti nell'audacia e nel sacrifici. Aggirata la grande unità della quale faceva parte, col generoso contributo della sua gagliardia rompeva il cerchio di fuoco creato dal nemico che, successivamente, sorprendevo e sgominava con audaci puntate in profondità. Pronto ad osare l'inosabile e lanciati arditamente oltre il confine suoi indomiti reparti, determinava il vittorioso esito della lotta, consacrando col sangue il fatidico motto dei Carristi "ferrea mole, ferreo cuore". Epiro - Albania meridionale - Jugoslavia, 28 ottobre 1940 - 23 aprile 1941».

32° Reggimento Fanteria Carrista

Il **32° Reggimento fanteria carrista** si costituì il **1° dicembre 1938**, nella caserma "*Piannell*" di VERONA per trasformazione del **2° Reggimento**. Come suo primo Comandante ebbe il **Colonnello Livio NEGRO**, già Comandante in atto del **2° Reggimento**, cui succedette il **Colonnello Pietro ARESKA** (O.M.I.) che, ceduto il **32°** per assumere il comando del **4° Reggimento Carristi** in Africa Settentrionale, fu sostituito dal **Colonnello Alvisio BRUNETTI** (M.A.V.M.) che condusse il **32°** in Africa Settentrionale nei ranghi della Divisione Corazzata "*Ariete*".

All'atto della sua costituzione il **32°** assorbì il **IV** ed il **III** *battaglione carri di rottura* (ancora su *Fiat 3000*, ma destinati a ricevere, appena disponibili i nuovi *carri medi*) divenuti rispettivamente I e II *battaglione carri*.

Più tardi, ricevette anche il **XXI** *battaglione carri d'assalto* (su *L 3*). Formato dai tre *battaglioni carri d'assalto organici* (I, II e III) e da un numero di *battaglioni carri medi* che progressivamente arriverà fino a tre (VII, VIII e IX), raggiunse nel febbraio 1940 l'Africa Settentrionale con la Divisione "*Ariete*" dove, dopo circa sette mesi di campagna, cedette i tre *battaglioni carri M* al neo costituito **132° Carristi** dal quale fu completamente rilevato dopo qualche mese di affiancamento allorché il **32°** fu sciolto e lo Stendardo fatto rientrare in Italia al Deposito di VERONA.

Nel maggio 1942 il Reggimento si ricostituì nella sua sede di elezione e nel settembre dello stesso anno, al comando del **Tenente Colonnello Ercole CALVI** (M.B.V.M.), raggiunse la Sardegna, dislocandosi nella zona di SANLURI inquadrato nelle truppe impegnate nella difesa dell'Isola. Formarono il ricostituito **32° Reggimento** il **XVI** *battaglione carri M* formatosi presso il Deposito di VERONA, il **XVIII** *battaglione carri M*, ricevuto dal **33° Reggimento** il 27 giugno 1943, il **CC** *battaglione carri SOMUA S 35* agli ordini del **Capitano Enzo DEL POZZO**, avuto dal **131° Carristi**, il **I** *battaglione carri L* e due compagnie motocorazzate.

Il Deposito di VERONA continuò a lavorare alacremente per tutta la durata del conflitto per formare *battaglioni carri medi* e *semoventi* poi impiegati da altre unità. In particolare, il reggimento formò i seguenti *battaglioni carri*:

- il I e II battaglione carri M 11/40 poi ceduti al 4° Reggimento Carristi che li impiegò in Africa Settentrionale nel 1940-41;
- il III e V battaglione carri M 13/40 impiegati come battaglioni autonomi nella Brigata Corazzata Speciale in Africa Settentrionale nel 1940-41;
- il IV battaglione carri M 13/40 ceduto al 31° che lo impiegò in Albania nel 1940-41, poi da questo ceduto al 133° che lo impiegò in Africa Settentrionale nel 1942 e, dopo il ripiegamento di EL ALAMEIN, riassorbito dal 31° Carristi che lo impiegò in Tunisia nel 1943;
- il VII battaglione carri M 13/40 impiegato in Africa Settentrionale prima dal 32° e poi ceduto al 132° reggimento;
- il XII battaglione carri M 14/41 ceduto al 133° che lo impiegò in Africa Settentrionale;

Il 2 ottobre 1944, il Reggimento fu nuovamente disciolto e la Bandiera entrò al Vittoriano per essere custodita nel sacrario dell'*Altare della Patria* insieme ai gloriosi vessilli delle unità non più in vita dell'Esercito Italiano e lì rimase sino al 1° marzo 1964.

Per il comportamento del III battaglione carri M, lo Stendardo del 32° Reggimento carristi è stato insignito nel 1952 di una M.O.V.M. con la seguente motivazione:

«Durante due mesi di tormentato periodo d'operazioni in Africa Settentrionale lanciato contro un avversario che alla preparazione ed all'esperienza univa una schiacciante superiorità in armi corazzate, si impegnava oltre ogni limite di resistenza e di sacrificio. Nella difesa di Bardia sacrificava un'intera compagnia distrutta carro per carro, in lotte impari ed estenuanti ed infliggendo sanguinose perdite a uomini e mezzi avversari. Mutilati in questi suoi elementi, il battaglione continuava sempre in attacco e sempre dominato dallo stesso indomito spirito offensivo, anelando unicamente ad affermare, a costo della propria distruzione, la superiorità del soldato italiano ed imponendosi all'ammirazione dell'avversario. Consapevoli del loro destino e ben più grandi della loro sfortuna, i Carristi del III° battaglione M 13 sapevano immolarsi serenamente alla pura bellezza del dovere e dell'Onore, talché la loro Unità veniva praticamente tutta distrutta. Egitto - Marmarica, 9 dicembre 1940 - 8 febbraio 1941».

Per il comportamento del V battaglione carri M, lo Stendardo del 32° reggimento carri è stato insignito anche di una M.A.V.M. con la seguente motivazione:

«Durante 25 giorni di tormentate operazioni in Africa Settentrionale lanciato contro un avversario che alla preparazione ed all'esperienza univa una schiacciante superiorità in armi corazzate, si impegnava con accanito valore, combattendo, giorno e notte, nel torrido e logorante clima desertico, spesso isolato, sorretto soltanto dalla fede e dall'animo indomito infliggendo al nemico perdite sanguinose. In situazione critica per le nostre armi, riunito con altri battaglioni in una brigata improvvisata, si opponeva alla offensiva nemica, da BARDIA ad AGEDABIA, strenuamente, anche senza speranza, affrontando la propria distruzione e chiudendo, con pochi superstiti, la gloriosa e cruenta epopea nel rogo degli ultimi carri armati, incendiati dagli stessi equipaggi di fronte al soverchiante nemico. - Cirenaica, 15 gennaio- 8 febbraio 1941».

33° Reggimento Fanteria Carrista

Il 33° *Reggimento fanteria carrista* si costituì nel 1939 in PARMA, nell'antica caserma farnesiana della "Pilotta" (ex palazzo Farnese). Il suo primo Comandante fu il **Colonnello Ugo DE LORENZIS** (O.M.I., M.A.V.M. e 2 M.B.V.M.)⁽⁶²⁾.

Dal 33° reggimento dipesero, inizialmente, i battaglioni carri d'assalto VI "Lollini" (TREVISO) ed il XXXII ceduti dal 3° Reggimento di BOLOGNA ed il XXII, XXIII ceduti al 33° dal 1° Reggimento di VERCELLI,

Nell'aprile 1940 venne disposto un cambio di numerazione dei battaglioni carri L in organico a seguito del quale il 33° risultò costituito dal I [**Tenente Colonnello Alvisio BRUNETTI** (M.A.V.M.), prima a TREVISO e poi a PARMA], II (**Maggiore VICOLI**, a PARMA), III (**Maggiore LONGO**, a FIDENZA) e IV battaglione carri L [**Capitano**

⁽⁶²⁾ Il Colonnello DE LORENZIS, dopo esser stato Comandante delle truppe al Deposito del 31° Carristi e dopo aver costituito il 33°, fu in seguito Comandante anche del 31° Reggimento Carristi dal 1941 al 1942. Per qualche dato interessante sui reggimenti di cui ebbe responsabilità e sulle vicende personali si legga il suo libro "Dal Primo all'ultimo Giorno – Ricordi di Guerra 1939-1945" Longanesi, Milano, 1971.

Alberto DE ALFARO QUERINI (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.GV.M.), a BOLOGNA].

Trasferito il I battaglione carri in Africa Settentrionale il 22 dicembre 1940 venne disposta la formazione, in seno al 33° Reggimento carristi, del *VI battaglione carri M* costituitosi il 21 dicembre 1940 ed inviato anch'esso in Africa Settentrionale ove sbarcò nel gennaio 1941 per operare alle dipendenze tattiche prima del *Raggruppamento "Bignami"* poi del *Raggruppamento "Bergonzoli"* per essere infine posto alle dirette dipendenze del Comando della 10^a Armata. Il *VI battaglione carri M* venne sciolto il 6 febbraio 1941, dopo essersi interamente sacrificato nel tentativo di aprire il passo ai resti della 10^a Armata.

All'inizio del 1941, in sostituzione del Colonnello De Lorenzis, designato quale Comandante del 31° Carristi in Albania, il comando del 33° Reggimento fu assunto dal **Colonnello Pietro ZUCO** (M.A.V.M. e C.G.V.M.), che fu, in seguito, Comandante del 133° Reggimento in Africa Settentrionale.

Il 33° *Reggimento carristi* rimase pertanto formato dai tre battaglioni carri leggeri I, II e III (già rispettivamente II, III e IV).

Il 30 luglio 1941 venne soppresso il III battaglione carri leggeri e le sue due compagnie furono assorbite dal I e II battaglione carri L.

Il 24 aprile 1942 il Deposito costituì il *IV battaglione semoventi da 47/32* assegnato poi alla Divisione "Livorno". Furono pure costituiti il *CXXXIII battaglione semoventi da 47/32* (1° maggio 1942) ed il *CCXXXIII battaglione semoventi da 47/32* (1° ottobre successivo). Questi tre battaglioni semoventi troveranno impiego in Sicilia nel luglio del 1943 dove verranno completamente distrutti nel tentativo di arginare lo sbarco delle forze anglo americane.

Nel mese di giugno 1942 il Deposito reggimentale costituì il *XIV battaglione carri M*, poi assegnato al 31° carristi. In ottobre i due battaglioni carri L vennero inviati in Sardegna ed il 27 novembre 1941 il comando di Reggimento passò alle dipendenze del Comando Zona Militare di PIACENZA avendo ancora nei propri ranghi il *XIV battaglione carri medi*, il battaglione addestramento ed i *battaglioni complementi CCCCXXXIII* (FIDENZA) e *CCCCXXXIV* (CIVITAVECCHIA e poi PARMA).

Dal 1 febbraio 1942 il 33° avrebbe dovuto essere

trasformato in Reggimento carri medi su comando e compagnia c/a da 20 mm, XVII, XVIII e XIX *battaglione carri M*. Tuttavia, dei tre battaglioni previsti ricevette soltanto il XVIII *battaglione carri M* formato dal 3° Reggimento di BOLOGNA, mentre il XVII *battaglione carri M* passò dal 4° al 31° ed il XIX rimase, almeno formalmente, sempre alle dipendenze del 31° Reggimento.

Nell'agosto 1942 il XIV *battaglione carri M* fu trasferito dal Deposito di PARMA al 31° reggimento fanteria carrista a PORDENONE con il quale raggiunse l'Africa Settentrionale dove entrò a far parte del 133° Carristi. Alla fine dello stesso mese il reggimento inquadrò il XVIII *battaglione carri M*, il CCCXXXIII e CCCXXXIV *battaglione complementi* ed il LVII *battaglione semoventi da 75/34*.

Un ultimo movimento avvenne il 27 giugno 1943 con il trasferimento del XVIII *battaglione carri M* al 32° Reggimento nel frattempo dislocatosi in Sardegna.

L'8 settembre 1943, in seguito agli eventi determinati dall'armistizio, il 33° Reggimento *fanteria carrista*, al Comando del **Colonnello Ugo BOLDRINI** (2 M.B.V.M.), dopo aver vigorosamente tentato di opporsi all'occupazione Tedesca nelle città di PARMA e di PIACENZA fu definitivamente disciolto.

Le Grandi unità Corazzate

Il 16 luglio 1937, il Ministero della Guerra ordinò la costituzione entro un anno della I e II Brigata Corazzata assegnando a queste due nuove Grandi Unità rispettivamente il 31° e 32° reggimento fanteria carrista.

Concessione degli Stendardi

Nel frattempo, con il Regio Decreto del 6 luglio 1938, si concessero ai nostri Reggimenti Carrista gli **Stendardi** di foggia e dimensioni analoghe a quelli di cui erano dotati gli stendardi dei Reggimenti montati cavallo. Tale provvedimento non presupponeva affatto l'appartenenza della Specialità all'Arma di Cavalleria. Esso, infatti, non fu ispirato dal proposito di

accomunare in qualche modo Carristi e Cavalieri, ma ebbe esclusivamente scopi pratici ed interessò tutte le unità di rango reggimentale delle varie componenti motorizzate del nostro Esercito. Anche le unità del Corpo Automobilistico furono infatti dotate di Stendardo.

Fino a quel momento non risulta che né il Reggimento Carri Armati né i Reggimenti Cadetti fossero mai stati dotati di Bandiera di Guerra o di Stendardo, forse perchè non considerati unità di combattimento.

Le tre Divisioni Corazzate

Il 1° febbraio 1939 dalla trasformazione organica della II Brigata Corazzata, che aveva sede a MILANO, si diede origine alla *Divisione Corazzata "Ariete" (132^A)*.

Il 20 aprile dello stesso anno, con medesime modalità, la I Brigata Corazzata con sede a SIENA diede vita alla *Divisione Corazzata "Centaurio" (131^A)*.

Con queste due divisioni corazzate, i cui due reggimenti Carristi erano ancora interamente equipaggiati con i piccoli carri L3, a far data dall'11 novembre 1938, si sarebbe dovuto creare il Corpo d'Armata corazzato che però ebbe vita effimera.

Sempre nel 1939 si costituì, in PARMA, la *Divisione Corazzata "Littorio" (133^A)* cui venne assegnato il 33° Reggimento fanteria carrista.



Emblema della Divisione Corazzata "Littorio", ereditato dal Reggimento Scuola carri veloci

Il motto definitivo

Sino al 1940, tutti i sette reggimenti di fanteria carrista condividevano l'antico motto ereditato dal *Reggimento Capostipite*. Il 13 Agosto 1940, l'allora Ministro della Guerra, con un'apposita circolare (numero di protocollo 65850), stabilì di modificare l'antico motto latino ereditato dal *Reggimento Carri Armati* con quello ideato dal Colonnello Valentino Babini per il Raggruppamento Carristi di Spagna dopo il successo ottenuto nel combattimento che ebbe luogo a PINELL (Spagna) il 3-8 novembre 1938: "**FERREA MOLE, FERREO CUORE**".

Come per il precedente, anche il nuovo motto continuò ad essere unico per tutti i reggimenti carri sino al secondo dopoguerra.

Il potenziamento della linea carri

Quando ormai si era alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, iniziò il potenziamento delle nostre tre divisioni corazzate costituendo i primi battaglioni equipaggiati con carri medi.

A partire dal 28 luglio 1939, entrarono così in linea i primi 96 carri *M 11/39* armati con cannone (in casamatta) e due mitragliatrici abbinate (in torretta girevole). Con tali carri si equipaggiarono i primi due battaglioni carri medi (il *I battaglione carri M* con sede a VERONA ed il *II battaglione carri M* con sede a VICENZA) formati trasformando il I e II battaglione carri di rottura del 32° *Reggimento Carristi*.

L'introduzione in servizio dei carri *M 11/39* segnò l'uscita dalla linea di combattimento dei carri *Fiat 3000* che andarono ad equipaggiare unità di seconda linea⁶³. Dei cinque *battaglioni carri di rottura* originariamente inquadrati nel *Reggimento Carri Armati*,

ridotti a quattro nel 1936 e tornati ad essere 5 nel 1938, quattro furono trasformati in *battaglioni carri medi*, mentre il quinto servì come base per la costituzione del *CCCXII battaglione carri misto dell'Egeo*.

Intanto, il 26 ottobre 1939, a causa dei numerosi difetti riscontrati sui carri *M 11/39*, si decise di optare per gli *M 13/40* con i quali, nel corso della guerra, si provvide ad equipaggiare ben ventuno battaglioni carri M.

TAVOLA RIEPILOGATIVA					
1932	1936	1937	1938	1939	1940
I Roma	sciolto	V/4° Roma	CCCXXIII/1° "Alessi" Roma	III/32° M 13 R. del Garda	III aut. A.S.
II Roma	II/4° Roma	II/31° Massa	CCCXII/31° "Suarez" Massa	CCCXII/4° Roma	btg. cr. misto dell'Egeo
III Mantova	IV/1° Vercelli	IV/32° Vercelli	CCCXXII/32° "Prestinari" Vercelli	II/32° M 11 Vicenza	II/4° M 11
IV Udine	III/2° Verona	III/32° Verona	CCCXXI/32° "Matter" Verona	I/32° M 11 Verona	I/4° M 11
V Bologna	I/3° Bologna	I/31° Siena	CCCXI/31° "Raggi" Siena	IV/32° M 13	IV/31° M 13
carri leggeri	carri rottura			carri medi	
	Fiat 3000			M 11/39 e M 13/40	

Alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, la componente corazzata dell'Esercito Italiano era costituita, dal punto di vista organico, da sette reggimenti di fanteria carrista di cui, però, solo 3 indivisionati nelle tre divisioni corazzate. La quasi totalità dei battaglioni esistenti erano ancora equipaggiati con i piccoli carri *L3* e la distribuzione dei nuovi carri medi era appena iniziata.

Come noto, l'entrata in guerra colse impreparato, specie nella componente corazzata, l'Esercito Italiano. A tale impreparazione si cercò di rimediare con provvedimenti d'urgenza e con criteri frammentari.

Fu così che dal primo dei due *battaglioni carri M 11/39* fu tratta una *compagnia speciale* su 24 carri da inviare in Africa Orientale, mentre i due *battaglioni carri M 11/39* furono posti alle dipendenze del 4° *Reggimento carristi* e con questo inviati in Africa

Settentrionale nell'estate del 1940.

Con i primi lotti di carri *M 13/40* "sfornati" dall'Ansaldo di GENOVA nell'ottobre 1940 fu riequipaggiato il *III battaglione* le cui due compagnie carri passarono *tout-court* dai *Fiat 3000* ai nuovi carri *M 13/40* con i quali il battaglione fu immediatamente inviato a combattere in Africa Settentrionale insieme al *V battaglione* costituitosi poco dopo *ex novo*. Anche al IV, approntato per l'Africa ma subito dirottato per l'Albania, non toccò una sorte diversa. Da quel momento ebbe inizio a ritmo sempre più incalzante la mobilitazione dei *battaglioni carri M* e nel giro di un triennio scarso ne furono costituiti ben ventuno.

Dal punto di vista tecnico, al momento della loro entrata in servizio, nessun carro avversario aveva un armamento superiore al cannone da 47/32 installato sulla torretta del carro *M 13/40*. Soltanto i *Matilda* inglesi avevano una corazza più spessa a fronte di una maggiore lentezza. Ma fu un vantaggio che, come vedremo, durò per poco e che comunque non poté essere messo degnamente a frutto perché, quando se ne poteva approfittare, mancava ancora, prima d'ogni altra cosa, l'esperienza alla condotta del combattimento autonomo fra corazzati.

CAPITOLO V - I REGGIMENTI ULTIMOGENITI

Gli esiti dei primi scontri, e gli ammaestramenti che derivarono dall'impiego dell'*Ariete* in Africa Settentrionale, rafforzarono la convinzione della necessità di disporre di reggimenti interamente equipaggiati di carri medi. Fu così che in seno al Ministero della Guerra maturò la decisione di costituire tre nuovi reggimenti da assegnare a ciascuna delle tre divisioni corazzate.

131° Reggimento Fanteria Carrista

Il **131° Reggimento fanteria carrista** si costituì il 27 luglio 1941 a SIENA presso il Deposito del **31° Reggimento fanteria carrista**. Il suo primo Comandante fu il **Colonnello Domenico CICCIMARRA**, poi sostituito dal **Tenente Colonnello Luigi CIXI** (M.A.V.M.).

La sua formazione organica iniziale comprendeva il CC *battaglione carri* SOMUA S35 al comando del **Capitano Enzo DEL POZZO**, il CI *battaglione carri* Renault 35 al comando del **Tenente Colonnello Massimino D'ANDRETTA** (M.A.V.M. e 3 M.B.V.M.) ed il CII *battaglione carri* Renault 35 comandato dal **Tenente Colonnello Osvaldo MAZZEI** (M.A.V.M.), tutti formati dal **4° Reggimento fanteria carrista**.

I carri SOMUA S 35 e Renault R 35 erano preda bellica e furono ceduti all'Italia dai tedeschi.

Il 15 agosto 1941 il 131° venne dislocato in Friuli, nella zona di TRAVESIO dove, in previsione dell'invio in Africa Settentrionale inserito nella Divisione Corazzata "*Centauro*", svolse un intenso ciclo addestrativo. Tuttavia, la qualità del materiale approvvigionato per equipaggiare il reggimento non gli consentì mai di raggiungere la piena operatività.

Il 25 dicembre 1941 il CC *battaglione carri* SOMUA S 35 venne invece incorporato dal 131° ed inviato in Sardegna ove il 20 settembre 1942 fu inquadrato nel **32° Reggimento Carristi** dislocato a SANLURI alle dipendenze del XIII Corpo d'Armata. Il CC fu poi

inserito, sempre in Sardegna, nel Raggruppamento motocorazzato del *Colonnello G. Maria SCALABRINO* (già Comandante del 3° Reggimento Carristi dal 16 ottobre 1937 al 1° novembre 1939). per essere infine sciolto il 2 ottobre 1944.

Il 2 gennaio 1942 il reggimento venne reso autonomo ed inviato in Sicilia alle dipendenze della 6^a Armata con i soli due battaglioni carri R 35.

Nel luglio 1943 il comando del 131° reggimento e le compagnie dei due battaglioni carri R 35 parteciparono alla difesa della Sicilia contro lo sbarco anglo-americano articolandosi in formazioni tattiche insieme alle compagnie di due battaglioni semoventi da 47/32 mobilitati dal Deposito 33° Reggimento Carristi.

Molte le ricompense al V.M. guadagnate dai Carristi di ogni grado del 131° Reggimento Carristi nei 38 giorni di combattimenti in Sicilia⁽⁶⁴⁾.

A metà agosto 1943 il comando del reggimento, assieme ad un battaglione di formazione comprendente tutti i reparti superstiti, tornò in continente e dal 1° settembre, presso il Deposito del 31° Reggimento a SIENA, iniziò il proprio riordino che però si interruppe subito dopo l'annuncio dell'armistizio.

132° Reggimento Fanteria Carrista

Unico reggimento carrista ad essersi costituito in zona di guerra, il 132° venne costituito, in seno alla Divisione Corazzata "*Ariete*", nel settembre 1941 in Africa Settentrionale, nella zona di ELNET-LASGA, lungo la pista BERTA-EL MECHILI.

Primo Comandante fu il *Tenente Colonnello Enrico MARETTI* (O.M.I., M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), già comandante di uno dei battaglioni carri d'assalto del 32°.

La sua formazione originaria comprendeva la compagnia comando reggimentale (proveniente dal 4° Reggimento fanteria

⁽⁶⁴⁾ Al riguardo, si veda il capitolo relativo a quel Teatro di operazioni.

carrista)⁽⁶⁵⁾ ed i tre *battagioni carri M* precedentemente appartenuti al 32° Reggimento, precisamente: il *VII battagliaone carri M* del **Tenente Colonnello Alberto ANDREANI** (M.O.V.M.), l'*VIII battagliaone carri M* del **Capitano Corrado Casale DE BUSTIS Y FIGUEROA** (M.A.V.M.), formato dal Deposito del 4° Carristi, ed il *IX battagliaone carri M* del **Tenente Colonnello Anselmo BUTTAFUOCHI** (M.O.V.M. a.m.) poi caduto sul campo e sostituito dal **Tenente Colonnello Pasquale PRESTISIMONE** (M.O.V.M.), formato dal 3° Carristi di BOLOGNA.

Successivamente, a seguito degli eventi bellici, il 132° inquadrò il *X battagliaone carri M* del **Maggiore Luigi PINNA** (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), formato dal 1° Reggimento di VERCELLI per il 133° Carristi e da questo ceduto al 132°, in sostituzione del *VII battagliaone carri M* sciolto per eventi bellici, ed il *XIII battagliaone carri M* del **Tenente Colonnello Renzo BALDINI** (C.G.V.M.), formatosi al Deposito del 32° carri di VERONA per il 31° Carristi e da questo ceduto al 132° in sostituzione dell'*VIII battagliaone carri M* sciolto per eventi bellici nell'estate del 1942.

La prima vita del 132° cessò il 20 novembre 1942, allorché fu disciolto dopo la battaglia di EL ALAMEIN di cui fu uno dei principali protagonisti insieme al 133° Carristi.

Nel 1944 il reggimento ebbe una vita effimera. Ricostituito il 21 marzo 1944, in Sardegna, fu dapprima inquadrato nel *Raggruppamento Motocorazzato* e, sciolto il citato raggruppamento il 15 maggio 1944, passò a far parte, insieme al 32° Reggimento

⁽⁶⁵⁾ La compagnia Comando del 132° Reggimento carri si formò a Roma, in seno al 4° Reggimento, il 1° giugno 1941, fu trasferita in Africa Settentrionale dove si unì ai battaglioni assegnati al 132° il 1° settembre successivo. Il reggimento inquadrò inizialmente i battaglioni citati nel testo che furono via via sostituiti dal X comando dal Maggiore Luigi PINNA (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.) proveniente dal 133° Reggimento Carristi, e dal XIII comando dal **Tenente Colonnello Renzo BALDINI** (C.G.V.M.) e formatosi a Verona nel Deposito del 32° Reggimento carri.

carristi, della ricostituita Divisione "Granatieri di Sardegna". Il 27 agosto 1944 il 132° Reggimento fu definitivamente sciolto⁽⁶⁶⁾.

Il Reggimento fu la prima unità Carristi del nostro esercito ad essere ricostituita nel 1948. Nel 1949, presso la prateria della COMINA a PORDENONE, gli venne concessa la massima ricompensa al V.M. con una splendida motivazione:

«Poderoso strumento di guerra, fuso in un unico blocco di macchine, energie e cuori, iniziò sul suolo marmarico la sua vita di dedizione, di sacrificio e di vittoria recando con la più severa preparazione, l'ardore puro dell'ideale e della giovinezza. Tappe di conquista e di gloria, lotte titaniche di corazze contro corazze. BIR EL GOBI, SIDI REZEGH, munitissimi capisaldi smantellati e travolti, Quota 204 di AIN EL GAZALA, EL DUDA, BIR HACHEIM, DAHAR EL ASLAGH, infaticabile pulsare di motori, ansia ardente di incalzare sempre più il nemico battuto nelle nostre terre ed in ritirata verso est oltre i confini, da TOBRUK ad EL ALAMEIN. Affrontò sempre un avversario agguerrito e superiore per numero e potenza lottando incessantemente in ambiente neutrale fra i più inospitali della terra; due volte si immolò nella gloria dell'offerta estrema, due volte risorse più forte per virtù di capi e generosità dei gregari. Nell'unità morale dei Caduti e dei vivi dimostrò saldezza e compagine degne dello spirito eroico della razza e delle tradizioni millenarie dell'Esercito Italiano. - BIR EL GOBI, 18 novembre 1941 - EL ALAMEIN, 3 luglio 1942.»

133° Reggimento Fanteria Carrista

Costituito nel luglio 1941 a PORDENONE in seno alla Divisione Corazzata "Littorio" con personale tratto dal 33° Reggimento Carristi, con il quale il 133° ebbe in comune il Deposito di PARMA. Il suo primo Comandante fu infatti il **Colonnello Pietro ZUCO** (M.A.V.M. e C.G.V.M.)⁽⁶⁷⁾ che al momento della costituzione del 133° era, in atto il Comandante del

⁽⁶⁶⁾ In Sardegna il 132° carri era costituito da I, II, btg.cr. L e III, IV e V btg. smv. C/C da 47/32, tutti reparti in posizione quadro.

⁽⁶⁷⁾ Nel 1943 comandò il Centro Addestramento Carristi.

33° Reggimento, incarico nel quale fu poi sostituito dal *Colonnello Mario MARTINELLI* (M.A.V.M.).

La formazione organica iniziale del 133° comprendeva, oltre ad una compagnia contraerei da 20 mm ed alla compagnia riparazioni e recuperi, il X *battaglione carri M* del *Tenente Colonnello Luigi PINNA* (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M. - già Comandante di sezione autoblindo in Somalia nel 1935), l'*XI battaglione carri M* del *Maggiore Gabriele VERRI* (M.A.V.M. - già comandante di plotone carri d'assalto in Somalia nel 1935) ed il *XII battaglione carri M* del *Maggiore Cesare LASAGNA* (M.B.V.M.), poi sostituito dal *Maggiore Enrico DELL'UVA* (2 M.B.V.M.) e poi dal *Capitano Costanzo PREVE*⁽⁶⁸⁾.

Dopo un periodo di addestramento nel pordenonese (ogni battaglione era dislocato nei piccoli comuni pedemontani della provincia tra il Tagliamento ed il Livenza, tutt'intorno alla confluenza dei torrenti CELLINA e MEDUNA, anche allora utilizzato come campo di addestramento per le unità corazzate di previsto impiego in Africa Settentrionale)⁽⁶⁹⁾, il reggimento fu inviato nelle Puglie, nella zona di BRINDISI-MESAGNE. Da lì, nel gennaio 1942, si trasferì in Africa Settentrionale insieme a tutta la Divisione corazzata "Littorio".

Il materiale venne spedito via mare mentre il personale fu inviato via aerea dall'aeroporto di MESAGNE. Durante la traversata la nave che trasportava una compagnia di carri del XII battaglione fu affondata. Una volta giunto in Libia, il reggimento cedette due battaglioni per il riordino di unità da tempo impegnate in quel teatro operativo: il X battaglione del Maggiore PINNA al 132°

⁽⁶⁸⁾ In Africa Settentrionale il Capitano Preve fu sostituito al comando del XII btg. per un brevissimo periodo dal Maggiore Fabbri, Ufficiale dell'Arma di Cavalleria, che poi fu rilevato dallo stesso Capitano Preve.

⁽⁶⁹⁾ Nel corso della guerra pressoché tutti i Comuni della pedemontana pordenonese ospitarono la quasi totalità dei battaglioni carri in addestramento prima della partenza per il fronte: TRAVESIO, AVIANO, SAN QUIRINO, VIVARO, CASARSA, MOTTA DI LIVENZA, VIGONOVO, SACILE, SPILIMBERGO, CORDENONS, MONTEREALE, PORDENONE, SAN VITO AL TAGLIAMENTO, SAN LEONARDO VALCELLINA, SAN FOCA, ROVEREDO IN PIANO, SEQUALS.

Carristi, mentre l'XI battaglione del Maggiore VERRI (M.A.V.M.) divenne il battaglione carri autonomo della Divisione Motorizzata "Trieste".

Più tardi, in sostituzione dei battaglioni carri ceduti, il 133° incorporò dal 31° Carristi il XIV battaglione carri M 14/41, del *Tenente Colonnello Giuseppe GIGLIARELLI FUMI* poi sostituito dal *Maggiore Aldo LAZZARI (M.B.V.M.)*, ed il LI battaglione carri del pluridecorato *Tenente Colonnello Salvatore ZAPPALÀ (M.O.V.M., M.A.V.M., M.B.V.M. e 3 C.G.V.M.)*, sostituito, dopo la sua morte sul campo di battaglia di EL DABA, avvenuta il 30 giugno 1942, dal *Capitano Tito PUDDU*.

Il XII *battaglione carri M*, ricevuti nuovi carri in sostituzione di quelli persi, restò nei ranghi del 133° che, con questo organico, partecipò al ciclo operativo in Egitto sino all'epilogo di EL ALAMEIN ove il reggimento condivise la sorte gloriosa del 132° Carristi.

Con la costituzione dei tre reggimenti ultimogeniti, si concluse la lunga, articolata ed imponente genesi dei reggimenti Carristi. Tuttavia il solo riferimento ai reggimenti non sarebbe significativo poiché, per comprendere le esatte dimensioni dell'immane sforzo organizzativo, logistico, addestrativo ed operativo compiuto dalla specialità Carristi per alimentare i campi di battaglia, è necessario conteggiare il numero dei battaglioni che furono formati nel corso della guerra, gran parte dei quali persi in combattimento: non meno di 32 battaglioni carri leggeri, 23 battaglioni carri medi dei vari tipi, 2 battaglioni carri *Renault 35*, 1 battaglione carri *SOMUA S 35*, almeno 10 battaglioni semoventi da 47/32, 2 battaglioni carri pesanti (questi mai entrati in linea), oltre a varie compagnie autonome con equipaggiamento vario e ad altri innumerevoli reparti di vario genere.

CAPITOLO VI – LA SCUOLA CARRISTA

Il secondo credito all'Arma di Cavalleria

Dal 1936 al 1943, il 3° Reggimento Carristi fu, di fatto, la scuola d'Arma - quella corazzata - che in realtà non fu mai istituita, ma alla cui creazione i Carristi non smisero mai di aspirare.

Il 3° non fu soltanto “la Scuola” dei Carristi, esso sostenne, infatti, anche la meccanizzazione dei reparti Bersaglieri e dell'Arma di Cavalleria che nel corso della guerra furono dotati di carri armati.

In particolare, nel solco dell'eredità del *Reggimento Carri Armati* che nel 1934 aveva consentito all'Arma di Cavalleria di trasformare il *Reggimento “Cavalleggeri Guide”* in *Reggimento Scuola Carri Veloci*, il 3° *Reggimento Carristi* di BOLOGNA ebbe, a partire dal gennaio 1942, quando ormai la guerra aveva già distrutto ben cinque dei nove reggimenti Carristi e non meno di una trentina di battaglioni carri di vario tipo, l'incarico di curare la trasformazione in “corazzato” del *Reggimento “Lancieri di Vittorio Emanuele II”* (10°) che, fino a quella data, a meno di un suo gruppo, era rimasto ancora “a cavallo”. Tale reggimento, il cui Deposito, guarda caso, era proprio a BOLOGNA, sarebbe diventato uno dei soli tre reggimenti che l'Arma di Cavalleria meccanizzò interamente, con l'intento di impiegarli unitariamente, nel corso della II Guerra Mondiale⁽⁷⁰⁾.

⁽⁷⁰⁾ Nel febbraio 1942 fu meccanizzato anche il *Reggimento “Cavalleggeri di Lodi”* (15°), seguito nel luglio successivo dal *Reggimento “Lancieri di Montebello”* (8°). Questi due reggimenti ebbero però fisionomia organica di raggruppamento esplorante corazzato (R.E.Co), su due gruppi, analogo a quello del 18° R.E.Co. Bersaglieri. “Lodi” fu perso nelle ultime fasi della guerra in Tunisia, “Montebello” si distinse, insieme al 4° Carristi, nella difesa della Capitale nel settembre 1943 ove anche il 18° R.E.Co. Bersaglieri fu parzialmente coinvolto.

L'impegnativo compito fu assolto dal 3° Carristi così brillantemente che al suo Comandante, il **Colonnello Alvisè BRUNETTI** (M.A.V.M.), fu decretato un Encomio per l'opera svolta da lui e dai Quadri del 3° Reggimento⁽⁷¹⁾.

Le nostre ambizioni

Nel frattempo, il dibattito sulla collocazione da dare alla Specialità non si concluse. Nel 1939, alla vigilia dell'entrata in guerra, il **Maggiore Corrado CORRADI** in un articolo pubblicato sulla *Rivista di Fanteria*, intervenendo a proposito di motorizzazione e meccanizzazione, si era schierato «tra i fautori del corpo autonomo dei carri armati» e, nel dichiarare che questi «non sono fanteria corazzata, né cavalleria motorizzata», aveva sposato senza riserve le tesi di chi sosteneva che ai Carristi occorressero «l'animo della fanteria, lo spirito della cavalleria e le cognizioni tecniche, balistiche e meccaniche dell'automobilismo, dell'artiglieria e del genio».

Un foglio datato 14 dicembre 1942 del Gabinetto del Ministero della Guerra, documenta come alla fine di quell'anno fu di nuovo affrontato il problema della denominazione dei reggimenti della Specialità Carristi.

Al riguardo, in tale documento si scriveva che l'Ispettorato delle Truppe Corazzate e Motorizzate⁽⁷²⁾, «alla luce dello sviluppo assunto dalla specialità e per sanzionare una terminologia di fatto già in uso e - peraltro - più aderente a quanto in uso per i reggimenti delle altre specialità della Fanteria», propose di cambiare la denominazione dei «Reggimenti di fanteria carrista» in «**Reggimenti Carristi**» ufficializzando in tal modo ciò che evidentemente era già una prassi.

In merito alla proposta, l'Ispettore sottolineava che «essa è da lungo tempo auspicata da tutti i Carristi». Essa fu giudicata

⁽⁷¹⁾ Cesare Simula, in «Storie di corazzati, dal 3° reggimento Fanteria carrista al 3° Reggimento Fanteria corazzato Granatieri di Sardegna», anno imprecisato.

⁽⁷²⁾ Retto dal Generale di Artiglieria **Augusto DE PIGNIER**.

favorevolmente dallo Stato Maggiore dell'Esercito, ma l'Ispettorato della Fanteria si fece portavoce delle remore del Comandante Superiore della Fanteria che non riteneva opportuno, in quel frangente (appena dopo il ripiegamento da EL ALAMEIN la battaglia dei corazzati in Africa Settentrionale volgeva al termine, ormai irrimediabilmente persa), cambiare denominazione alla *fanteria carrista* poiché, a suo dire, «*i criteri di impiego del carro armato erano ancora in continua evoluzione*», se questo era davvero il motivo, forse era una ragione sufficiente per rompere gli indugi!

Sulla scorta di questo convincimento, l'Altezza Reale il Comandante superiore della Fanteria⁽⁷³⁾ consigliava perciò di rinviare alla fine della guerra (e ci vorranno ancora due anni e mezzo) la soluzione definitiva dell'annosa questione, che, affermava, avrebbe potuto anche portare alla «*costituzione dei Carristi in Arma a sè. Tuttavia - si continuava - l'Altezza Reale (...) non ha nulla in contrario a che sia data fin d'ora, alla specialità in parola la denominazione che sarà ritenuta più opportuna, visto che, da lungo tempo, i suoi componenti - secondo quanto afferma l'Ispettorato delle truppe motorizzate e corazzate - aspirano a non essere più chiamati fanti*».

Il Gabinetto del Ministro, nello sposare le così autorevoli tesi, propose quindi al Ministro di non procedere, lasciando immutate le denominazioni dei nostri reggimenti. La guerra finì, ma, a quel punto, il problema non era certo prioritario.

I Quadri per l'Arma Corazzata

Un cenno merita anche la 10^a Compagnia Allievi Ufficiali carristi dell'83° Corso "REX" (1940-42) dell'Accademia di Fanteria e Cavalleria di Modena poiché in tale compagnia, al comando del **Capitano Adriano EMANUELE**, furono riuniti tutti gli allievi assegnati, su base volontaria e già dal primo giorno di corso, alla Specialità Carristi in vista della costituzione, poi mai andata in porto, dell'Arma Corazzata.

⁽⁷³⁾ Il Principe Umberto di Savoia.

I 120⁽⁷⁴⁾ Allievi Ufficiali della compagnia erano suddivisi in tre plotoni rispettivamente al comando del *Tenenti di fanteria Mario CIPPITELLI* e *Clodomiro PETRECCHI* e del *Tenente carrista Giovanni SLAVIERO*.

La durata del corso degli allievi ufficiali carristi della 10[^] compagnia dell'83° corso "REX" fu di circa un anno più lungo rispetto ai corsi dei colleghi delle Armi di Fanteria e Cavalleria.

Era, anche questo, un segno evidente dell'impulso che si voleva finalmente, ma tardivamente, dare allo sviluppo della componente corazzata del nostro esercito. Fu la prima e l'unica volta in cui ciò avvenne e l'eccezionalità del provvedimento fu stigmatizzata dall'allora Ispettore delle Truppe Corazzate e Motorizzate che, all'inizio del corso, indirizzò agli allievi della 10[^] Compagnia un discorso in cui li informava che essi sarebbero stati il primo nucleo di Ufficiali della costituenda *Arma Corazzata*. Della 10[^] Compagnia faceva parte anche la M.O.V.M. *Tenente Vincenzo FIORITTO* caduto nei combattimenti per la difesa di Roma del settembre 1943. Gli altri Allievi Ufficiali erano: Gino ACERBI (poi assegnato al 31° carristi), Aldo AFFRONTI (pi destinato al 33° carristi), Ipo ALDOVRANDI (poi assegnato al 33° carristi), Orazio ALLAVENA (poi assegnato al 1° carristi), Eugenio ALTIERI (poi assegnato al 33° carristi), Bruno BARBETTI (poi assegnato al 32° carristi), Emilio BONGI (poi assegnato al 31° carristi), Alberto BONFIGLIO, Erio BONVICINI (poi assegnato al 32° carristi), Fernando BROZZETTI (poi assegnato al 33° carristi), Renato Buonomo (poi assegnato al 1° carristi), Giuseppe CACIAGLI (poi

⁽⁷⁴⁾ Il numero degli Allievi Ufficiali della 10[^] Compagnia dell' 83° Corso "REX", 120 tutti – come detto nel testo – volontari predestinati alla specialità Carristi, è un dato notevole che ben testimonia il peso della specialità in seno all'Esercito in guerra e tale dato assume ancora più valore se rapportato al numero degli Allievi Ufficiali destinati all'Arma di Cavalleria, tutti riuniti nell'unico squadrone Allievi Ufficiali di cavalleria del corso che contava soltanto 25 allievi sul totale dei 771 Allievi Ufficiali dell'83° "REX" che sfornò 7 carabinieri, 543 fanti (di cui 120 carristi), 27 automobilisti, 32 commissari, 88 amministratori, 34 sussistenti e che ebbe 14 allievi stranieri.

assegnato al 32° carristi), Felice CALVI (poi assegnato al 31° carristi), Mario CAMPAJOLA, Augusto CAMPODONICO, Luigi CANDIA (poi assegnato al 33° carristi), Giuseppe CANDIDO, Pasquale CAPOBIANCO (poi assegnato al 31° carristi), CARTA⁷⁵ Paolo (poi assegnato al 4° carristi), Pier Luigi CEI (poi assegnato al 33° carristi), Lidio CERROCCHI, Raffaele CETRANGOLO, Gennaro CIACCIA ((poi assegnato al 32° carristi), **Nicola CHIARI** (poi assegnato al 33° carristi, e che diventerà Comandante della Divisione corazzata “Ariete” e della Guardia di Finanza), Giorgio CORONA (poi assegnato al 33° carristi), Marco COSTANTINI (poi assegnato al 33° carristi), Celeste COTTORELLI (poi assegnato al 32° carristi), Giacomo CRINITI (poi assegnato al 32° carristi), Pietro CRISCIONE (poi assegnato al 31° carristi), Giovanni CUBADDA (poi assegnato al 32° carristi), Enea CUMANI (poi assegnato al 31° carristi), Aldo CUOMO (poi assegnato al 4° carristi), **Romolo DALLA CHIESA** (poi assegnato al 31° carristi ma in seguito transitato all’Arma dei Carabinieri), Luigi DE ANDREIS (poi assegnato al 32° carristi), Ugo DE CESARE (poi assegnato al 33° carristi), Ettore DE FEO (poi assegnato al 33° carristi), Mario DEL BIANCO (transitato ai Carabinieri), Aldo DE MUSIS (poi assegnato al 1° carristi), Nicola DE ROSA (poi assegnato al 1° carristi), Ugo DE VENEZIA (poi assegnato al 1° carristi), Vincenzo DI CIÒ (poi assegnato al 31° carristi), Lucio DI LIBERTO (poi assegnato al 1° carristi), **Aldo DI TORO** (caduto in guerra), Emilio DRAGOTTI, Enrico FAVILLI (poi assegnato al 4° carristi), Gennaro FEBBRARO, Mario FENOGLIO (poi assegnato al 32° carristi),

Lorenzo FENU (poi assegnato al 1° carristi), Gastone FERRARI (poi assegnato al 31° carristi), Enrico FERRO, Mario FILOGRASSO (poi assegnato al 31° carristi), **Vincenzo FIORITTO** (poi assegnato al 32° carristi, M.O.V.M.), Ettore FORMICHI (poi assegnato al 33° carristi), Antonio GEBBIA (poi assegnato al 4° carristi), Michelangelo GERMANO (poi assegnato al 1° carristi), Max

(75) Sull’Annuario Ufficiali del Regio Esercito 1943 risulta con il cognome CARLA.

Giacomini (poi assegnato al 32° carristi), Franco GIANANI (poi assegnato al 1° carristi), Franco GRANATELLI (poi assegnato al 4° carristi), Alberto GRECHI, Ottavio GRIFI (poi assegnato al 33° carristi), Alberto GUGLIELMI (poi assegnato al 31° carristi), Armando GUGLIELMI (poi assegnato al 1° carristi), Egidio IACOBONI (poi assegnato al 31° carristi), Ugo INNOCENTE (poi assegnato al 32° carristi), Luigi LALUMERA, Osvaldo LAVIZZARI (poi assegnato al 32° carristi), Carlo MAJORINO (poi assegnato al 32° carristi), Enzo MANGIAVACCHI (poi assegnato al 1° carristi), Stelvio Marengo (poi assegnato al 31° carristi), Antonio MARTINES (poi assegnato al 1° carristi), Aldo MARTINI (poi assegnato al 31° carristi), Giovanni MELI (poi assegnato al 31° carristi), Aldo MELICA (poi assegnato al 1° carristi), Giuseppe MINA (poi assegnato al 1° carristi), Michele MODUGNO (poi assegnato al 32° carristi), Filiberto MOLINI (poi assegnato al 31° carristi), Mario MONACO (poi assegnato al 33° carristi), Guido MONTORZI (poi assegnato al 32° carristi), Alvaro MORETTI (poi assegnato al 33° carristi), Cesare MUNEGHINA (poi assegnato al 4° carristi), **Giuseppe PACHERA** (poi assegnato al 31° carristi, nel dopoguerra comanderà il 32° carri), Wladi PACINI (poi assegnato al 31° carristi), Raffaello PARRI (poi assegnato al 4° carristi), Renzo PASINATO (poi assegnato al 1° carristi), Ercole PEROTTO (poi assegnato al 32° carristi), Giulio PERRONE (poi assegnato al 4° carristi), Guido PETRI (poi assegnato al 31° carristi), Giuseppe POZZATI (poi assegnato al 1° carristi), Giuseppe RAMINI (poi assegnato al 32° carristi), **Giovanni RIFFERO** (poi assegnato al 4° carristi, comanderà la 132^a Brigata corazzata "Manin" nel 1975), Luigi RISSO (poi assegnato al 31° carristi), Antonio ROMITA, Fortunato ROSINA (poi assegnato al 31° carristi), Francesco ROTELLI (poi assegnato al 31° carristi), Guido RUOCCO, Giulio Cesare SANDRONE (poi assegnato al 32° carristi), Vitaliano SCRATTOLI (poi assegnato al 32° carristi), Italo SEGANTINI (poi assegnato al 4° carristi), Giovanni SERNANI (poi assegnato al 33° carristi), Augusto SPADONI (poi assegnato al 31° carristi), Fiorentino SPERTI (poi assegnato al 33° carristi), Antonio SPINELLI (poi assegnato al 32° carristi), Caio Mario SPOSETTI (poi assegnato al 1° carristi), Giorgio TERMANINI (poi assegnato al 33° carristi), Giuseppe TERMINE, Amerigo TESTAVERDE (poi

assegnato al 1° carristi), Carlo TOGNINI (poi assegnato al 33° carristi), Pietro TONIOLI (poi assegnato al 1° carristi), Giorgio TORRI, Mario TRENTA (poi assegnato al 31° carristi), **Emmidio VALENTE** (poi assegnato al 31° carristi, fu tra i fondatori dell'Aviazione dell'Esercito e l'ideatore dell'Elicottero d'Attacco A 129 "Mangusta"), Mario VALENTINI (poi assegnato al 1° carristi), Romeo VENEZIANO (poi assegnato al 33° carristi), Nazario VILLANI (poi assegnato al 1° carristi), Litterio VILLARI (poi assegnato al 33° carristi), Francesco VITALI, Filippo VOLPE LANDI (poi assegnato al 31° carristi), Giovanni VON BERGER, Mario ZINI (poi assegnato al 32° carristi), Francesco WELPONER (poi assegnato al 1° carristi).

CAPITOLO VII – LA II GUERRA MONDIALE

Il 10 giugno 1940 l'Italia entrava in guerra. La situazione relativa alla componente corazzata era drammatica: su 1720 carri 1500 erano carri *L 3*, solo 70 erano *M 11/39* e 150 erano i vetusti *Fiat 3000*. I carri *M 13/40* erano ancora in fase di progettazione.

Per avere un'idea completa del contributo complessivo fornito dalla specialità Carristi allo sforzo bellico italiano occorre fare riferimento al livello ordinativo di battaglione, poiché è impossibile narrare o comprendere le vicissitudini degli uomini che ebbero la ventura di combattere nei ranghi della nostra Specialità se non occupandosi delle vicende di ciascuno dei nostri battaglioni carri e di alcune compagnie autonome impegnate su tutti i fronti di guerra.

Se l'approccio fosse diverso, ed anche in questo si comprende la singolarità della specialità Carristi rispetto a qualsiasi altro nostro corpo militare, se non si facesse così, sarebbe impossibile mettere a fuoco l'imponenza dello sforzo compiuto e citare il comportamento dei più valorosi. Con l'entrata in guerra dell'Italia, i *battaglioni carri d'assalto* inquadrati nei reggimenti non indivisionati furono assegnati ai Comandi di Grandi Unità (Divisioni di Fanteria o Comandi di Corpo d'Armata) inviati sui vari fronti.

Fronte Occidentale 1940 **(1° e 3° Reggimento carristi)**

Alle operazioni sul fronte occidentale parteciparono alcuni reparti del 1° Reggimento Carristi di VERCELLI e del 3° di BOLOGNA ed il 33° "Littorio".

Il 1° Reggimento Carristi fu mobilitato nel giugno 1940 e chiamato a formare, insieme al 4° *Reggimento Bersaglieri* e al *Reggimento "Nizza Cavalleria"* (1°) il *Raggruppamento Celere della 4^a Armata*.

Il 3° *Reggimento Carristi* fu anch'esso mobilitato nel giugno 1940 con il *V e XI battaglione carri d'assalto*, andò a formare, insieme

al 1° Reggimento Bersaglieri e al Reggimento "Cavalleggeri di Monferrato" (13°) il Raggruppamento Celere della 1^a Armata.

Le operazioni su quel fronte si conclusero molto rapidamente ed il 3° Reggimento non fu impiegato nella sua interezza.

Nella battaglia delle Alpi i battaglioni carri parteciparono con valore e spirito di sacrificio. In particolare, il *IV battaglione carri d'assalto "Monti"*, operò nella zona del Moncenisio in rinforzo a reparti alpini e di fanteria. In quelle giornate i caduti del *IV battaglione carri d'assalto "Monti"* furono sette e vi furono anche una M.B.V.M. alla memoria e tre M.A.V.M.. Concluse le operazioni contro la Francia il *IV battaglione carri d'assalto "Monti"* fu inviato prima nella zona di FIUME e poi in Africa Settentrionale dove fu distrutto, mentre il 3° Reggimento rientrò a BOLOGNA e nel 1941 passò alle dipendenze dell'Ispettorato delle Truppe Motorizzate e Corazzate.

Il 33° Reggimento carristi partecipò anch'esso alle operazioni sul fronte occidentale ed offrì i primi caduti : il **Tenente carrista Vincenzo GIUMMOLE** (M.A.V.M. a.m.), di cui è doveroso ricordare l'eroico sacrificio sui tornanti del PICCOLO SAN BERNARDO, il **Tenente carrista Carlo MONTECCHI** (M.A.V.M. a.m.) ed il **Caporal Maggiore carrista Rosario DI VITA** (M.B.V.M. a.m.), il **Sergente Attilio POLISE** (M.B.V.M. a.m.) ed il **Sottotenente Vittorio PENNACCHIONI** (M.B.V.M.), che già in forza al 3° Reggimento erano da poco passati con il loro battaglione al 33° Reggimento Carristi.

Balcani 1940-41 **(31° e 33° Reggimento carristi)**

Allo scoppio delle ostilità con la Grecia, la Divisione Corazzata "*Centauro*" fu inviata in Albania, "a titolo precauzionale". Per l'occasione la sua linea carri fu potenziata ed al 31° Reggimento Carristi fu aggregato il *IV battaglione carri M.*

Il IV battaglione carri M 13/40, allora al comando del **Maggiore Achille GIANI** (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), sbarcò in Albania il 15 novembre 1940⁽⁷⁶⁾.

Nei balcani la Divisione Corazzata “*Centauro*” venne smembrata per l'impossibilità di impiegarla su un terreno inadatto all'impiego delle grandi formazioni corazzate.

Ceduti il III e IV battaglione carri L ad altre grandi Unità, dal 25 al 30 gennaio 1941, il 31° Reggimento Carristi, al comando del **Colonnello Ugo DE LORENZIS** (O.M.I., M.A.V.M. e 2 M.B.V.M.), schieratosi a partire dall'agosto precedente sul fronte dell'Epiro, partecipò valorosamente, con il I ed il II battaglione carri leggeri ed il IV battaglione carri M, all'attacco sferrato dal XXV Corpo d'Armata in VAL VOJUSSA contro le posizioni di KLISURA dove tra il 26 e 27 gennaio 1941 il **Tenente Ugo PASSALACQUA** (M.O.V.M.) Comandante della 1^ compagnia del IV battaglione carri M cadde eroicamente sul campo meritando la massima ricompensa con la seguente motivazione:

«...durante una fase cruenta dell'azione, mancatogli il collegamento con un plotone spinto in rischiosissima missione nelle linee nemiche, volontariamente ed arditamente si lanciava col suo carro nel cimento per rendersi conto della situazione. Mentre riusciva ad avvistare i carri già colpiti ed immobilizzati, veniva raggiunto da granata avversaria che squarciava la corazza, gli spezzava e maciullava le gambe, feriva il pilota ed altro uomo dell'equipaggio. In così gravi condizioni, incitando il pilota, tenace ed incurante del dolore, persisteva nel compito e si svincolava dal martellamento nemico, solo dopo essersi reso preciso conto della sorte toccata agli altri carri. Riuscito dopo sovrumani sforzi a rientrare nelle nostre linee, estremamente indebolito pel sangue perduto, accettava le cure solo dopo gli altri uomini dell'equipaggio. Durante la dolorosissima medicazione, calmo, riferiva sull'esito della missione; nell'attesa dell'ambulanza dava l'addio ai carristi che lo circondavano, incitandoli a durare, e nel luogo di cura, benché conscio della fine, volgeva costantemente il pensiero al suo reparto e non manifestava altro dolore

⁽⁷⁶⁾ Come si avrà modo di vedere, il IV battaglione carri M 13/40 è l'unico battaglione carri medi ad aver combattuto su tre diversi fronti: balcanico (40-41), egiziano (42) e Tunisino (43).

che quello di non poterlo più guidare alla vittoria. Altre volte decorato e ferito. Fulgido esempio di elevate virtù militari e di indomito valore. KLISURA (Fronte greco), 26-27 gennaio 1941».

I reparti carri riuscirono a raggiungere l'abitato ma sono poi respinti dalla violenta reazione dei Greci. Il 4 febbraio seguente, ristabilita la situazione nei settori delle divisioni di Fanteria "*Modena*", in zona KURVALESCH, e "*Ferrara*", in zona BENICE, la Divisione "*Centauro*" si trasferì a DUKASI per riordinarsi.

In vista delle operazioni contro la Jugoslavia, alla fine del marzo 1941, il 31° raggiunse SCUTARI per disporre la difesa della città.

Le vicende dei Carristi del 31° sono narrate oltre che nel libro del Generale De Lorenzis, anche nei libri del *Capitano Rinaldo PANETTA* (M.B.V.M.), e del *Capitano Dino CAMPINI*. Sul Fronte greco (1940-41) i Carristi del 31° si distinguono nei combattimenti di VAL VOJUSSA, VAL DRINO, KALIBAKI, ARINISTA, KLISURA, PERATI, DOLJANA, QUOTA 731 di MONASTERO. Sul Fronte Jugoslavo (1941): IVANAJ, PRONI BANUSH, PRONI THAT, KOPLIKU.

Tra la fine di febbraio ed i primi di marzo del 1941, anche il 33° Reggimento carristi mosse, con tutta la Divisione "*Littorio*" in direzione del confine orientale. Il 6 aprile scoppiò la guerra con la Jugoslavia ed il mattino dell'11 il reggimento iniziò a muovere dirigendosi verso POSTUMIA e varcando il confine la sera dello stesso giorno presso SUSSAK. Senza fermarsi avanzò per DELNICE su KARLOVAC dove gli elementi avanzati della Divisione presero contatto con truppe tedesche provenienti da ZAGABRIA. Il 13 aprile, dopo breve sosta per celebrare la Pasqua, riprese la marcia verso le località croate di OTOCAC per VRBOVSKO, OGULIN, JEREZANE. Il 14 aprile la "*Littorio*" mosse in direzione di SEBENICO, da raggiungere con l'itinerario GOSPIC-CRACAC-KNIN-DERNIS. La mattina del 16 la Divisione si mosse per MOSTAR che fu raggiunta alle 05,30 del 17 aprile dopo una leggera opposizione da parte della guarnigione Jugoslava. Dopo essersi riordinata e rifornita, alle prime ore del pomeriggio dello stesso giorno, la Divisione mosse per CETTIGNE. Nella notte sul 18, la colonna della "*Littorio*" raggiunse il ponte di TREBINJE sul fiume Trebinjica ove sostò sino al mattino seguente quando prese contatto con gli elementi avanzanti da Sud del 31° Reggimento carristi della Divisione "*Centauro*" che, dall'Albania,

vinte le resistenze nemiche nel settore di SCUTARI ed occupate ANTIVAR, CETTIGNE e CATTARO, proseguivano la marcia verso RAGUSA per congiungersi con le truppe avanzanti da nord. Nelle prime ore del pomeriggio la "*Littorio*" fu raggiunta dall'ordine di rientrare a MOSTAR verso cui si diresse lungo l'itinerario RAGUSA-METCKVIC-DOMANOVICI. A MOSTAR, il comando della "*Littorio*" fu installato nel Castello dominante la città. L'insidia dell'invasione fu rappresentata principalmente dalle caratteristiche morfologiche della Jugoslavia. Aspra e dura la fatica degli equipaggi dei carri L 3 e dei pochi carri M 13 in dotazione al 33° Reggimento.

Africa Orientale 1940-41 (3° e 32° Reggimento carri)

Il 24 aprile 1940 una compagnia forte di 24 M 11/39, al comando del **Capitano Claudio D'AMICO** (C.G.V.M.) e formata in gran parte da Carristi volontari, fu inviata dal *I battaglione carri* M di VERONA in Africa Orientale. Quando vi giunse, il Comando superiore la scisse in due compagnie su tre plotoni carri ciascuna che furono denominate rispettivamente 321[^], comandata inizialmente dal **Tenente POLLINI** e, successivamente, affidata al **Capitano Alfio CHISARI** (M.A.V.M.) destinata all'Eritrea, e 322[^], comandata dal **Capitano Vincenzo SCHETTINI** (M.B.V.M.) destinata ad ADDIS ABEBA.

Le prime due cifre del numero distintivo delle due compagnie ricordavano il reggimento di provenienza. In quel lontano scacchiere fu inviata anche una *compagnia speciale carri d'assalto* su 24 carri L 3 mobilitata dal 3° Reggimento Carristi di BOLOGNA. Anch'essa fu divisa in due compagnie denominate 1[^], al comando del **Tenente Roberto GENTILE** (M.B.V.M.) e 2[^], al comando del **Tenente Nicola ASTENGO** (M.A.V.M.). Queste quattro compagnie entrarono a far parte della riserva generale divisa fra ADDIS ABEBA e DESSIÈ.

La 321[^] *compagnia carri* M e la 1[^] *compagnia carri* L operarono accoppiate pur non riunite in un reparto organico. La 321[^] *compagnia* partecipò il 31 gennaio 1941 al combattimento del MONTE KOBEN presso CASSALA fu poi distrutta presso AGORDAT verso la fine del successivo mese di marzo. Il fatto d'arme di

AGORDAT, senza alcun dubbio uno scontro modesto se rapportato a tanti altri della II Guerra Mondiale, va ricordato in particolare a memoria dei Carristi che vi combatterono con la serena determinazione e la fermezza già tante volte messe in luce nelle campagne di guerra in Africa Orientale. A proposito del loro comportamento, il Comandante della 42^a brigata coloniale che ad AGORDAT combattè fianco a fianco con i carri, scrisse:

«L'azione dei Carristi italiani è stata una delle più belle di tutta la Campagna. I comandanti erano disposti al sacrificio pur di salvare l'onore della giornata.» ⁽⁷⁷⁾

Il 31 Gennaio 1941, ad AGORDAT gli italiani si scontrarono contro i carri *Mark II "Matilda"* inglesi che apparvero di sorpresa sul campo di battaglia. La compagnia del Capitano Chisari ingaggiò un combattimento ravvicinato che risultò complicato per via del cannone in casamatta che obbligava i piloti a continue manovre per tenere il pezzo in punteria. Il fuoco dei carri inglesi colpì i nostri carri. Secondo la testimonianza del **Tenente Giovanni MOLINO** (M.A.V.M.), comandante del 3° plotone della 321^a, il Capitano Chisari fu ferito a morte al capo da una pallottola di mitragliatrice poiché, per dirigere la manovra dei suoi plotoni, si era sporto dalla botola del suo carro⁽⁷⁸⁾. Anche il suo pilota, **Caporal Maggiore Mario CAPEZZALI** (M.A.V.M.), fu ferito alla testa. Il Comando della 321^a compagnia carri M passò al Tenente Roberto Gentile che, come detto, era il Comandante della 1^a compagnia carri L. Nella battaglia, i Carristi, constatata l'impotenza dei loro colpi contro le spesse corazze dei carri inglesi, tentarono

⁽⁷⁷⁾ Archivio Ufficio Storico SME n. 1524: Luzziani trad. e note di alcuni capitoli di "The Tiger Strike".

⁽⁷⁸⁾ Durante la II Guerra Mondiale furono molti i comandanti di reparto carri a trovare la morte per essersi esposti dalle botole dei loro mezzi. Non si trattava, come qualcuno ha scritto, di un atto di spavalderia, né di eccessivo fervore, né di insofferenza alla "clausura del carro", ma di una esigenza dei comandanti che esponendosi al fuoco avversario compivano un atto cosciente e responsabile. Chiusi all'interno dei mezzi, spesso privi di radio, quei comandanti non avevano alcuna possibilità effettiva di controllare lo svolgimento dell'azione la manovra dei carri gregari.

più volte di fermarne la progressione speronandoli. Ma i loro carri furono sempre centrati dal fuoco avversario. Tra i più valorosi si ricorda il nome del *Carrista Luigi BICEGO* (M.B.V.M.) che nello scontro subì una gravissima ferita. Ciononostante egli riuscì ad uscire dal proprio carro in fiamme. Accortosi che un gruppo di altri Carristi feriti era caduto prigioniero del nemico, incurante del tremendo dolore, ingaggiò una colluttazione con la sentinella che li sorvegliava riuscendo a liberare i colleghi, ma rimase ucciso.

Dopo un combattimento protrattosi dalle 07.00 del mattino alle 12.30 si concludeva il primo ed unico scontro fra corazzati nello scacchiere dell'Africa Orientale nella II Guerra Mondiale ed il sacrificio della 321^a era compiuto.

Le relazioni ufficiali menzionano distrattamente la partecipazione della 321^a compagnia alle operazioni in quel lontano scacchiere, ma a testimonianza del generoso contributo offerto da quel piccolo reparto rimangono le motivazioni delle ricompense al V. M. concesse ai suoi Carristi per la battaglia di AGORDAT :

- M.A.V.M. alla memoria: al *Capitano Alfio CHISARI*, al *Caporale Mario Emilio COMPAGNONI*, Carrista Luigi Bicego e Caporale Mario Capezzali;
- M.A.V.M.: *Tenente Vincenzo GIOIA*, *Sottotenente Giovanni MOLINO*, *Caporal Maggiore Enzo FORONI*;
- M.B.V.M. alla memoria: *Caporale Maggiore Diego FIORI* ;
- M.B.V.M.: Tenente Roberto Gentile., che ebbe anche una seconda M.B.V.M per la battaglia di CHEREN.

Si ha inoltre notizia, e varrebbe la pena confermarla, che alla fiamma della 321^a compagnia carri M 11/39 fu conferita, sul campo, dal Vicerè di Etiopia Amedeo di Savoia Duca d'Aosta una M.B.V.M..

La 322^a compagnia carri M 11/39 fu invece impiegata insieme ad una Sezione Autonoma Autoblindo Fiat 611, piccolo reparto anch'esso formato da Carristi, al comando del *Tenente*

Gastone CAMURRI (M.A.V.M.)⁽⁷⁹⁾, nella conquista del SOMALILAND e si distinse ad HARGHEISA, il 5 agosto 1940, a DAHARBORUC, l'11 e a LAFARUC il 17. Nelle operazioni che seguirono subì molte perdite ad opera dei Sudafricani e cessò di esistere pochi giorni dopo il 22 maggio 1941, travolta dal nemico a SUDDU. A quanto è stato possibile sapere, il reparto ebbe un Ufficiale ferito, 3 Carristi caduti e 5 feriti.

Anche tra i Carristi della 322^a *compagnia carri M* vi furono molti decorati al Valor Militare: **Caporal Maggiore Ferildo BELTRAME** (M.A.V.M.), **Carrista Scelto Aminta BENANTI** (M.A.V.M. alla memoria), **Sergente Angelino VIOLA** (M.B.V.M.) ma tutti gli effettivi della compagnia dettero prova del solido ed irruente carattere carrista⁽⁸⁰⁾. Purtroppo la 322^a *compagnia carri M* fu inserita, insieme alla sezione autoblindo *Fiat 611* ed ad uno *squadrone carri veloci*⁽⁸¹⁾, in un *raggruppamento motorizzato* posto al comando di un Ufficiale del Corpo Automobilistico che, pur animato da grande coraggio, non aveva alcuna esperienza sull'impiego dei corazzati. Inoltre, poiché il raggruppamento non aveva alcun servizio, ogni reparto doveva fare fronte autonomamente alle proprie esigenze logistiche.

Africa Settentrionale 1940-41

Sbarcando in Libia l'8 luglio 1940, aprirono l'avanguardia dei Carristi africana il *I battaglione carri M*, comandato dal **Maggiore Vittorio CEVA** (M.A.V.M.) ed il *II battaglione carri M* 11/39, comandato dal **Maggiore Eugenio CAMPANILE** (M.B.V.M.).

⁽⁷⁹⁾ Anche questo piccolo e sconosciuto reparto di Carristi ebbe i suoi eroi: **Carrista Aldo LOCATELLI**, **Caporal Maggiore Nicolò PIZZINOTTO** e **carrista Luigi VENTURI** (tutti C.B.V.M.) mentre il **Sergente Maggiore CORRADETTI** venne promosso Maresciallo sul campo.

⁽⁸⁰⁾ Si legga, al riguardo, l'opera citata di Patrizio TOCCI.

⁽⁸¹⁾ Squadrone carri veloci "Cavaliere del Neghelli" (su 12 carri L 3/35) comandato dal Tenente Rinaldini. Questo piccolo reparto di carri veloci andò distrutto nella notte tra il 12 e 13 maggio 1941 a Dadaba ad opera di reparti sudafricani.

Entrambi i battaglioni erano già appartenuti del 32° Reggimento che, insieme con il **Colonnello Pietro ARESCA** (O.M.I.) ed aliquote del comando del 32°, erano passati a far parte del 4° Reggimento *Carristi*, da tempo mobilitato ed inviato anch'esso in Africa. La forza complessiva dei due battaglioni carri M 11/39 ceduti dal 32° al 4° Reggimento carri ammontava a 600 uomini, 72 carri, 56 automezzi, 37 motocicli e 76 rimorchi che si andavano ad aggiungere ai 324 carri L 3/35 già presenti in Libia.

Intanto, per effetto della mobilitazione, il XX *battaglione carri d'assalto "Randaccio"* comandato dal **Capitano Mario RUSSO** (M.A.V.M. - Comando Truppe della Tripolitania) creava il LX *battaglione carri d'assalto* per la Divisione di fanteria "*Sabratha*" e il LXI *battaglione carri d'assalto* del **Tenente Colonnello Leopoldo SBROCCHI** (M.B.V.M.) per la Divisione di fanteria "*Sirte*"; il XXI *battaglione carri d'assalto "Trombi"* (Comando Truppe della Cirenaica) creava il LXII *battaglione carri d'assalto*⁽⁸²⁾ per la Divisione di fanteria "*Marmarica*" e il LXIII *battaglione carri d'assalto* per la Divisione di fanteria "*Cirene*".

Dall'Italia affluì, dal 4° Reggimento *fanteria carrista*, il IX *battaglione carri d'assalto "Guadagni"*⁽⁸³⁾ fu assegnato alla Divisione di fanteria "*Libica*". Quest'ultimo fu semidistrutto il 16 giugno 1940 con la colonna del **Colonnello Lorenzo D'AVANZO** (M.O.V.M.).

⁽⁸²⁾ Del LXII *battaglione carri Leggeri* faceva parte il **Sottotenente Fulvio JERO** (M.O.V.M.): «Ufficiale carrista di singolare valore, avuti i carri del suo plotone inutilizzati dal fuoco nemico e visto occupato un caposaldo che comprometteva la resistenza del battaglione di fanteria al quale era assegnato di rinforzo, chiedeva l'onore con pochi carristi rimastigli di guidarli al contrassalto per la rioccupazione del caposaldo. Ferito appena allo scoperto, continuava nel suo slancio generoso, rincuorando i fanti. Ferito una seconda volta, si gettava sul nemico, ingaggiando una lotta corpo a corpo. Falcitato a bruciapelo da una raffica di mitra, cadeva sul posto riconquistato, consacrando col suo sacrificio la fratellanza delle tradizioni eroiche del fante e del carrista d'Italia. Bardia (A.S.), 3 gennaio 1941».

⁽⁸³⁾ Del IX *battaglione carri L* faceva parte il **Tenente Marcello FLORIANI** (M.O.V.M. per i combattimenti del 21 gennaio 1941), destinato a diventare, nel dopoguerra, Comandante del 132° reggimento carri, della Divisione Corazzata Ariete e Comandante Generale della Guardia di Finanza.

a.m.) nel corso di una ricognizione ove morì anche il D'Avanzo, che aveva lasciato il Comando del 4° Carristi per accorrere al fronte. Per la creazione di questi battaglioni erano stati impiegati i carri L 3 immagazzinati in colonia e personale mobilitato. Al comando di questi battaglioni neo-costituiti furono purtroppo designati Ufficiali che non avevano mai appartenuto alla specialità Carristi.

I carri M 11/39 del 4° carristi ebbero il loro battesimo del fuoco il 5 agosto a SIDI EL AZEIZ. Furono questi i primi reparti a varcare il confine egiziano, nel settembre di quell'anno e a raggiungere SIDI EL BARRANI e MARSA MATRUK per immolarsi più tardi, rispettivamente, in terra egiziana ed a TOBRUK.

Il 29 agosto 1940, tutte le unità carri disponibili in Libia prima distribuiti tra le varie divisioni con un criterio contrario ad ogni norma di impiego dei corazzati, furono riunite nel "**Comando Carri Armati della Libia**" agli ordini dell'esperto **Generale Carrista Valentino BABINI** (O.M.I. e M.A.V.M.) che abbiamo visto operare in Spagna. Tale comando si articolava in:

- *I Raggruppamento Carristi*, agli ordini del **Colonnello Pietro ARESCA** (Comandante del 4° Reggimento carri - O.M.I.), formato dal *I battaglione carri M*, e dai *XXI, LXII e LXIII battaglione carri d'assalto*;
- *Il Raggruppamento Carristi*, agli ordini del **Colonnello Antonio TRIVIOLI** (M.A.V.M.), formato dal *II battaglione carri M* (meno una compagnia), e dai battaglioni carri d'assalto *IX, XX, e LXII*. Il Colonnello Trivioli caduto il 3 febbraio successivo a MARAUA fu sostituito dal **Tenente Colonnello AUTORI**.
- *un battaglione misto carri armati* formato dalla compagnia carri M 11/39 sottratta al *II battaglione* e dal *LX battaglione carri d'assalto* ed il *V battaglione carri d'assalto "Venezian"* proveniente dal *1° Reggimento Carristi* di VERCELLI.

Il *III battaglione carri M 13/40*, comandato dal **Tenente Colonnello Carlo GHIOLDI** (M.A.V.M.), proveniente dall'Italia forte di 37 carri M 13/40 suddivisi tra le due compagnie, che si aggiungevano ai 417 carri di vario tipo presenti in Libia, arrivò a BENDARSI a fine settembre 1940 e iniziò una intensa attività addestrativa in previsione dell'impiego.

Nel frattempo, presso la sede del reggimento a Verona, era

in fase di approntamento anche il *IV battaglione carri M*, inizialmente destinato all'Africa Settentrionale. Tuttavia, nell'imminenza dell'apertura della campagna contro la Grecia, questo battaglione fu inviato in Albania ove sbarcò il 15 novembre 1940. Intanto giunse a BENGASI, proveniente dall'Italia dove era stato mobilitato dal 32° Reggimento, il *V battaglione carri M 13/40*, comandato dal *Tenente Colonnello Emilio IEZZI* (M.A.V.M.), anch'esso forte di 37 carri suddivisi tra le due compagnie in organico.

Sia il *III battaglione carri M* sia il *V battaglione carri M* furono incorporati come battaglioni autonomi nella "*Brigata Corazzata Speciale*", insieme al 4° Reggimento Carristi. Tale Brigata si era costituita il 25 novembre 1940 nella zona di MARSA LUCCH, per ordine del Comandante Superiore delle Forze Armate Italiane in Africa Settentrionale, ed era comandata dal Generale Babini. Per la scarsa dimestichezza nell'impiego delle unità carri da parte degli alti comandi anche i due battaglioni più modernamente equipaggiati del nostro Esercito continuarono ad essere impiegati per aliquote, in modo frammentario in supporto alle azioni delle Divisioni di Fanteria ivi operanti e senza tener conto che i Carristi, giunti da poco in teatro, avevano potuto effettuare scarsissimo addestramento sul carro *M 13/40* di recentissima acquisizione ed ancor grezzi e difettosi perché appartenenti ai primi lotti di produzione. I carri infatti venivano prodotti, assegnati ai reparti che venivano quasi immediatamente avviati al fronte senza consentire il necessario addestramento del personale, in massima parte costituito, per quanto riguarda gli Ufficiali, da complementi cui era stato impartito presso le scuole una frettolosa, parsimoniosa e quindi carente, formazione di base. Senza contare che i carri medi presupponevano l'attuazione di procedimenti d'impiego e la padronanza di tecniche di comando assai diversi da quelli previsti per le unità carri d'assalto. Le differenze non riguardavano soltanto le caratteristiche tecniche dei due mezzi, ma anche la fisionomia organica dei reparti che li equipaggiavano. La lacuna più evidente era costituita dall'assenza di apparati radio che costringeva gli equipaggi degli *M 11/39* e dei primi esemplari di carro *M 13/40* a comunicare tra loro per mezzo di bandierine o a gesti. La radio poteva non essere indispensabile per le minori unità

di Fanteria e Cavalleria era invece assolutamente necessaria per i Carristi.

Il 9 dicembre 1940, ad ALAM NIBEIWA, il *II battaglione carri M* investito dall'attacco di unità britanniche su carri *Matilda* tentarono il contrattacco, ma la situazione, già senza speranza, fu aggravata dal fatto che, mancando le radio, una compagnia non capì i segnali ottici e ritardò il movimento. I segnali con bandierine consentivano esclusivamente lo scambio di ordini essenziali: *alt, avanti, indietro, a destra, a sinistra, rallentare, accelerare*. Niente di più. Tra i 37 carri del *III battaglione carri M*, pare che soltanto i tre carri comando fossero quelli dotati di radio.

L'11 dicembre 1940 la Brigata corazzata speciale, malgrado dovesse ancora essere completata e malgrado dovesse ancora ultimare l'indispensabile addestramento, fu messa a disposizione della 10^a Armata con soltanto il *LX battaglione carri d'assalto* ed il *III battaglione carri M*. A partire dal giorno 11, intanto, la Brigata veniva ancora una volta smembrata dai comandi superiori e le sue componenti sottoposte ad un ingiustificato logorio che non teneva alcun conto delle caratteristiche tecniche dei carri. Il 12 dicembre 1940, due compagnie del *III battaglione carri M* furono inviate a SOLLUM e poi a SIDI AZEIS e la restante all' HALFAYA e poi ad AIN EL GAZALA per difendere le retrovie di TOBRUK.

La 1^a compagnia del *III battaglione carri M*, comandata dal **Tenente Elio CASTELLANO** (M.A.V.M. e C.G.V.M.), rimase a disposizione della piazzaforte di BARDIA. Il *V battaglione carri M* fu avviato a DERNÀ per unirsi alla Brigata del Generale Babini soltanto il 16 gennaio successivo. Durante i lunghi spostamenti, costretti a muovere su cingoli per la mancanza di rimorchi adeguati, i carri *M 13/40* subirono moltissime avarie e la loro disponibilità nell'ambito dei due battaglioni si ridusse in modo drastico. Gli *M 13/40* dei primi lotti di produzione avrebbero evidenziato tutti i loro limiti tecnici costituiti da difetti alle pompe, consumi difformi tra carro e carro, autonomia inferiore a quella dichiarata dal fabbricante, rapida usura del motore costantemente sotto sforzo, fragilità della corazza. Le pompe, in particolare, erano di fabbricazione italiana, e furono sostituite con pompe tedesche *Bosch* negli esemplari dei lotti di produzione successivi. Tutti fatti che dimostrano il ritardo che si era accumulato a causa delle

indecisioni con cui in Italia si era affrontato il problema della comparsa del carro armato nel ventennio precedente lo scoppio della guerra, problema che ci si era ostinati a voler risolvere nell'ambito delle vecchie Armi dell'Esercito e che forse postulava un approccio più coraggioso. La situazione era difficile ed il 19 dicembre le autorità italiane disposero quindi l'immediato invio in Libia di tutti gli *M 13/40* disponibili al momento in Italia.

Il 23 gennaio 1941 la *Brigata Corazzata Speciale* fu dislocata in zona SCEBIB EL GHEZZE (a sud del quadrivio di EL MECHILI) e ricevette l'ordine di frenare provenienze avversarie tendenti a tagliare l'interno dell'altopiano cirenaico. In corrispondenza di tale quadrivio si ebbero i primi scontri fra carri. Il giorno 24, dapprima il *V*, poi il *III battaglione carri M*, furono lanciati contro l'avversario avanzante su EL MECHILI con una cinquantina di carri e nonostante i difetti dei loro mezzi riportarono una vittoria mostrando reattività ed intraprendenza. Sette carri italiani e dieci avversari rimasero sul terreno mentre il nemico ripiegava. Altri scontri si ebbero a BIR SEMANDER ove l'*11° Ussari* inglese, unità esplorante della *7^a Divisione Corazzata Britannica*, perse 8 autoblindo. Alle nostre unità il nemico opponeva i suoi reparti corazzati più esperti. L'avversario, potentemente armato ed imbaldanzito dalla propria superiorità numerica e qualitativa, riprese l'avanzata.

La Brigata del Generale Babini mantenne il contatto con l'avversario sino al 26 gennaio, quando per sottrarsi all'avvolgimento da parte della *7^a Divisione Corazzata inglese*, ripiegò lungo la carovaniere MECHILI- BIR MELEZ - ANTELAT che i carri percorsero per la prima volta in quell'occasione. Il *III* ed il *V battaglione carri M* si spinsero nell'interno del deserto percorrendo l'impervia carovaniere per 220 km sino ad AGEDABIA che raggiungevano riuscendo a precedere l'avversario che avanzava invece lungo la litoranea alla conquista della Cirenaica.

Nei giorni 5, 6, 7 e 8 febbraio 1941, a cavaliere della via Balbia, fra il Km. 60 ed il Km. 35 da AGEDABIA (BEDA FOMM) la battaglia divampò furiosa fra le centinaia di carri e autoblindo inglesi della *IV Brigata* e dell'*11° Ussari* ed i superstiti del *III* e del *V battaglione carri M*. Il duello fu impari e sanguinoso. I carri dei due battaglioni si batterono nel tentativo di assicurare il ripiegamento delle fanterie e delle artiglierie italiane che procedevano lungo la

via Balbia e la costa verso sud per sfuggire all'aggiramento da parte del *XIII Corpo d'Armata britannico*. Tutti i carri del *III* e del *V battaglione* furono distrutti o immobilizzati: la metà degli equipaggi cadde sul campo o rimase ferito, ma l'avversario fu comunque arrestato ed interruppe ad AGEDABIA la sua avanzata. A BEDA FOMM il *III* e *V battaglione carri M* attaccarono infine affiancati alle ore 08.00 del 7 febbraio 1941 i reparti della *Brigata Fucilieri Sudafricana*. L'ultimo carro fu fermato presso il Posto Comando di quella Brigata. Con ciò il *X Corpo d'Armata Italiano* aveva perso la battaglia ed il nemico catturò 130.000 soldati italiani! Se la *Brigata corazzata speciale* del Generale Babini avesse potuto disporre anche del *VI battaglione carri M 13/40* e del *XXI battaglione carri M*, impiegati irrazionalmente dai comandi superiori, le sorti della giornata forse sarebbero state diverse.

Ma evidentemente gli alti comandi in Libia non erano ancora avvezzi alla guerra motorizzata perchè altrimenti si sarebbe potuta adeguatamente sfruttare la temporanea parità qualitativa e quantitativa con i carri avversari. Come già accennato, il 19 dicembre dall'Italia era stato dato l'ordine di far affluire in Libia tutti i carri *M 13/40* disponibili nei magazzini. Il 22 gennaio 1941 giunse a BENGASI, proveniente dal 33° *Reggimento Carristi* di Parma, il *VI battaglione carri M 13/40* con i suoi 37 carri. Affluirono in colonia anche altri 36 carri *M 13/40 "sfusi"* con cui i Comandi superiori ebbero la bella pretesa di riconvertire *tout-court* il *XXI battaglione carri d'assalto*, comandato dal **Capitano SACCHITANO**, semplicisticamente sostituendone i carri *L 3/35* con i 36 carri *M 13/40* appena giunti a BENGASI. Nel tentativo di dar subito corso a questa discutibile decisione, il *XXI battaglione* aveva lasciato i suoi carri leggeri a TOBRUK ed era corso in tutta fretta a BENGASI per "montare" sugli *M 13*.

Il *VI* e *XXI battaglione carri M*, quest'ultimo, senza avere avuto nemmeno il tempo né di ambientarsi né di addestrarsi all'impiego del tipo di carro appena ricevuto in consegna, furono immediatamente immessi in battaglia nei pressi di SOLLUCH e, fatto più grave, furono sottratti dal Comandante della 10^a Armata al Generale Babini che - di fatto - non poté impiegarli con criteri Carristi per aumentare le forze della sua Brigata.

Il destino dei due battaglioni era perciò segnato. Il mattino

del 6 febbraio il Generale Babini disponeva ancora di 16 Ufficiali e 2300 uomini, 24 carri del *V battaglione* e di 12 del *III*, in retroguardia. 24 pezzi di artiglieria, 18 pezzi controcarro, 320 autocarri e altri mezzi minori. Arrivato il momento decisivo, alle ore 13 di quel giorno, a una cinquantina di chilometri da AGEDABIA, gli M 13/40 del *V battaglione* si scontrarono con corazzati britannici sopraggiunti da oriente. In loro aiuto intervenne il *III battaglione*. Gli inglesi, ripiegando, perdettero tre carri e lasciarono dei prigionieri. Alle 16 i carri del *III*, appoggiati dalle batterie del *12° artiglieria*, intervennero nuovamente con successo in aiuto ad un'altra colonna della *10^a Armata* attaccata da una ventina di carri inglesi. Durante il movimento dell'Armata, molte colonne erano intanto rimaste intrappolate tra BEDA FOMM e il mare. A sbarrare il passo una ventina di carri *Cruiser* inglesi. Dopo aspri combattimenti, soltanto quattro M 13/40 del *VI battaglione* carri M, caduto nell'agguato dei *Cruiser* britannici, si salvarono. Fu così distrutto il *VI battaglione* carri M, formato dal *33° Reggimento Carristi* di PARMA, passato al Deposito del *32°* di VERONA e sbarcato in Libia soltanto ventiquattro giorni prima!

I carri del *XXI battaglione*, in ritardo e tagliati fuori da un campo minato steso nel frattempo dal nemico, non riuscirono a contribuire allo sforzo. Verso le prime ore del 7 febbraio, anche a causa della già ricordata mancanza di radio, la lotta perse ogni coordinamento frantumandosi in combattimenti slegati ed episodici e al comando, perduta ogni speranza, non restò che arrendersi. La nostra *10^a Armata* lasciò così sul campo ben 101 dei suoi M 13/40, 39 dei quali appartenuti in gran parte allo sfortunato *XXI battaglione*. Intanto dall'Italia, completato il proprio approntamento, stava affluendo la Divisione Corazzata "*Ariete*" con il suo *32° Reggimento Carristi*.

Il *32° Carristi*, agli ordini del *Colonnello Alvise BRUNETTI* (M.A.V.M.), s'imbarcò sulla Nave da carico "*Marco Polo*" a NAPOLI il 22 gennaio 1941 e sbarcò a TRIPOLI il 24, insieme al resto della Divisione Corazzata "*Ariete*" e proprio nello stesso giorno in cui i battaglioni carri *III* e *V* che lo avevano preceduto, combattevano vittoriosamente ad EL MECHILI.

Il Reggimento, ordinato su *I, II e III battaglione* carri *L* rispettivamente agli ordini dei *Tenenti Colonnelli Andrea*

RISPOLI (M.B.V.M.) ed **Enrico MARETTI** (O.M.I., M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), sarà poi comandante del 132° Carristi) e del **Maggiore Giuseppe MANGANO** (M.B.V.M.), visse subito la sua breve tormentata vita africana, scrivendo pagine memorabili di eroismo. Ai tre battaglioni carri leggeri si affiancava il *VII battaglione carri M 13/40* comandato dal **Tenente Colonnello Alberto ANDREANI** (M.O.V.M.) sbarcato a TRIPOLI l'11 marzo successivo per unirsi al resto del 32° reggimento.

In seguito, al Reggimento si unirono l'*VIII battaglione carri M 13/40*, formato a ROMA in seno al 4° Reggimento Carristi e comandato dal **Capitano Corrado CASALE DE BUSTIS Y FIGAROA** (M.A.V.M.)⁽⁸⁴⁾ e più tardi, dal 21 luglio 1941, anche il *IX battaglione carri M 13/40*⁽⁸⁵⁾ comandato dal **Tenente Colonnello Anselmo BUTTAFUOCHI** (M.A.V.M. a.m.).

Oramai i carri d'assalto erano divenute comparse insignificanti della Guerra ed i nostri reggimenti si apprestavano ad essere interamente equipaggiati con *carri medi*. Il 14 febbraio 1941 il Reggimento si trasferì nella zona di MISURATA.

Si preparava l'offensiva Italo-Tedesca per la riconquista della Cirenaica. Dopo un breve periodo di ambientamento e di addestramento nella zona Sirtica, nel marzo del 1941, il 32° si schierò con le altre unità dell'*Ariete* nella zona di BIR CAHELA - BIR HADDADIA, per garantire il fianco e il tergo del corpo d'armata tedesco comandato dal celebre Generale tedesco **Erwin ROMMEL** a partire dal 6 febbraio 1941. Non era un impiego dinamico, ma le esigenze operative del momento imponevano tale operazione. Tende, armi, carri, automezzi, erano sparsi e seminterrati per

⁽⁸⁴⁾ Nobile napoletano, di raffinata educazione, molto religioso e insieme assai scanzonato. Ufficiale in servizio permanente, con una lunga permanenza in Africa, contraddistinto da una scrupolosa cura dei particolari, tenace e coraggioso.

⁽⁸⁵⁾ Il IX battaglione ebbe origine dalla trasformazione del XI battaglione carri d'assalto "*Gregorutti*" di Udine, del 3° Reggimento Carristi e si era costituito a BRACCIANO dove, all'inizio del 1941, il personale effettuò il corso di specializzazione per il passaggio sui nuovi carri M 13 che ricevette nella caserma di CASELECCHIO. Dopo un periodo addestrativo in Friuli, partì per il Nord Africa imbarcandosi a TARANTO sul piroscafo "Saturnia".

proteggersi dall'offesa nemica e dall'asprezza delle condizioni ambientali. Insufficienza qualitativa e quantitativa di mezzi, impiego non sempre adeguato, terreno operativo fra i più inospitali della terra, misero a dura prova l'impeto dei Carristi del 32° che però furono sempre animati da spirito combattivo.

La controffensiva di Pasqua trovò i Carristi del 32° pronti alla battaglia. MARADA e MARSA EL BREGA furono occupate mettendo in fuga i reparti meccanizzati nemici; AGEDABIA fu riconquistata. Mentre le fanterie divisionali puntavano verso TOBRUK. L'*Ariete* fu lanciata il 6 aprile 1941 a tagliare la ritirata al nemico, che, avendo sgomberato AGEDABIA, BENGASI e BARCE, avrebbe certamente tentato di raggiungere, con il grosso delle sue forze il confine egiziano per la seconda volta. Ebbe così inizio l'inseguimento che portò a compiere in tre giorni 220 km di marcia nell'interno del deserto. Alle rabbiose reazioni del nemico che, con ripetuti contrattacchi, tentava di impedire l'accerchiamento, si univa un ghibli di inaudita violenza. Problematico l'orientamento, difficili i collegamenti e i rifornimenti, frequenti gli incontri con i campi minati, dura la resistenza cui erano sottoposti uomini e macchine. Alle difficoltà naturali e alle continue offese terrestri da parte di un nemico pratico del deserto e perfettamente organizzato, si aggiungeva l'offesa aerea. Ma nulla e nessuno sembrava poter fermare l'*Ariete* che, di giorno e di notte, superando ogni avversità, vincendo ogni insidia, travolgendo ogni resistenza avversaria, conquistò tutti gli obiettivi assegnati.

EL MECHILI e OKRUNA furono raggiunte, aggirate e superate, le difese di TOBRUK anch'esse aggirate, e la sera di Pasqua salutava l'ingresso del 32° a EL ADEM a sud est della piazzaforte nemica. Terminava così la prima parte delle operazioni per la riconquista della Cirenaica nella quale, per la prima volta, Carristi, Bersaglieri e artiglieri corazzati cooperarono fianco a fianco. Al nemico, che aveva dovuto sgomberare in tutta fretta la Cirenaica sotto l'impeto delle nostre forze corazzate, non restava ormai che il possesso della piazzaforte di TOBRUK, munitissima per imponenti lavori effettuati in alcuni mesi di occupazione. Il 14 aprile il Generale *Rommel* decise di attaccare la piazzaforte. La direttrice centrale di attacco, la rotabile EL ADEM - TOBRUK, venne affidata all'*Ariete*. I reparti della Divisione, già affluiti EL ADEM e

cioè il 32° Reggimento carrista, un battaglione Bersaglieri, un gruppo di artiglieria corazzata e una compagnia cannoni da 47/32, si prepararono ad affrontare le fortissime posizioni nemiche. Il 1° maggio ebbe inizio la battaglia di rottura.

Di fronte ad un nemico enormemente favorito dalle posizioni fortificate, Carristi, Bersaglieri ed Artiglieri combatterono fianco a fianco con sovrumano coraggio, dando finalmente vita a quella efficace e brillante cooperazione tattica che doveva diventare il pilastro basilare della futura dottrina dei corazzati. Reagendo con fuoco preciso al tiro controcarro del nemico, infilando con perforanti le feritoie delle opere, contromanovrando per sventare le sortite dei mezzi corazzati avversari, lanciandosi coraggiosamente dove si apriva anche un piccolo varco, duellando col nemico, in una lotta senza quartiere, i Carristi del 32° portarono avanti i loro cingoli sino a travolgere le posizioni nemiche. Dalle piazzole cominciarono ad uscire i primi prigionieri, meravigliati - come essi stessi dichiararono - che i carri italiani fossero riusciti a penetrare in una cintura fortificata da essi ritenuta invulnerabile.

Ma non vi era tempo per pensare, per riordinarsi, per ricevere rinforzi! Decine di batterie avversarie vomitarono acciaio, seminando morte e distruzione, interrompendo i collegamenti, mettendo a dura prova la resistenza dei nostri reparti mentre, appoggiati da mezzi corazzati, alcuni battaglioni australiani portarono un contrattacco di inaudita violenza che travolse in un primo tempo la nostra linea più avanzata. Sotto la guida del comandante del reggimento, i Carristi del 32° trovarono la volontà per risorgere. Il pilota colpito a morte veniva sostituito dal marconista, al capocarro ferito subentrava il servente, equipaggi di carri colpiti balzavano a terra combattendo, pistola in pugno, contro gli assalitori. Gli eroismi non si contarono più! Il *Tenente Colonnello Enrico MARETTI* (O.M.I., M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), intrepido soldato, rincuorava con la parola e con l'esempio i suoi Carristi.

Manovrando ripetutamente, investendo il nemico da più lati con il fuoco di tutte le armi e con l'urto travolgente dei cingoli, i Carristi del 32° decisero con il loro valore e con il loro sacrificio le sorti di quella tremenda battaglia. Il nemico tentò una estrema reazione, ma fu l'ultima, prima di volgere in fuga lasciando sul

terreno centinaia di morti e di feriti, armi pesanti, carri immobilizzati. Gravi anche le perdite in uomini e mezzi, tributo eroico dei Carristi italiani alla dura lotta che assunse l'aspetto irrealistico di impresa leggendaria.

"ME VIVO NUMQUAM ERIPIERIS"⁽⁸⁶⁾ aveva scritto un carrista dotto sul suo carro ricordando l'incisione sulla Durlindana, la spada del Paladino Orlando eroe di Roncisvalle. E così fu: che veramente in quegli scontri durissimi, le fiamme rosso-blu tennero fede al loro motto.

Dopo i durissimi combattimenti per l'assedio di TOBRUK, occorreva curarsi le ferite, riorganizzarsi, rimettersi in piena efficienza. I resti gloriosi del Reggimento, uomini stremati da 40 giorni di lotta senza quartiere, carri ancora recuperabili dopo le tremende battaglie, furono avviati nella zona del VILLAGGIO BERTA. A testimonianza del sacrificio offerto serenamente alla Patria restarono ad AGEDABIA, ad EL MECHILI, ad OKRUNA, a TOBRUK, a BARDIA, le bianche croci dei cimiteri di guerra cui fecero corona i relitti dei carri colpiti o bruciati, divenuti spesso bare d'acciaio per i valorosi Carristi del 32°.

Il primo ciclo operativo condotto in Africa Settentrionale dalla Divisione Corazzata *"Ariete"* si concludeva dimostrando che i corazzati erano diventati i protagonisti della moderna battaglia e che, per avere qualche possibilità di successo, era necessario impiegare i carri in modo unitario cadenzando il ritmo del combattimento delle altre componenti sulle loro esigenze. Intanto l'*"Ariete"* si andava riorganizzando.

Nel frattempo, si era deciso di potenziare le nostre Divisioni corazzate dotandole di un secondo reggimento Carristi, interamente equipaggiato di carri M 13/40.

Nasceva così, il 1° settembre 1941 in zona di operazioni, nella zona di ELNET LASGA, lungo la pista BERTA EL MECHILI, il 132° Reggimento Carristi⁽⁸⁷⁾ che ricevette dal 32° i *battaglioni carri M*

(86) *"Con me vivo non sarai tolto"*.

(87) La compagnia Comando del 132° Reggimento carri si formò a Roma, in seno al 4° Reggimento, il 1° giugno 1941, fu trasferito in Africa Settentrionale e si unì

13/40 VII, VIII e IX.

Il comando del nuovo reggimento fu affidato al *Tenente Colonnello Enrico MARETTI* (O.M.I., M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.) già comandante del *II battaglione carri d'assalto* del 32°, poi ferito e sostituito interinalmente dal *Maggiore Luigi PINNA* (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.) e poi definitivamente avvicendato dal *Colonnello Paolo FORMENTI* (M.B.V.M.) che, una volta rientrato in Patria, comanderà anche il 31° carristi sino al settembre 1943.

A fine agosto, il Colonnello Brunetti fu destinato ad assumere il comando del 3° Reggimento Carristi di BOLOGNA ed il comando del 32° Reggimento, rimasto con i soli battaglioni carri leggeri, fu assunto dal *Tenente Colonnello Amedeo D'AIELLO DI SANT'IRENE* (M.A.V.M.).

Pur meno potente nei mezzi, il 32° forte della sua esperienza africana e dell'entusiasmo mai sopito dei suoi gregari, continuò ad essere elemento prezioso in seno alla Divisione corazzata "*Ariete*" fianco a fianco col Reggimento gemello.

BIR EI GOBI - SIDI OMAR - SIDI REZEGH - EL ADEM - AIN EL GAZALA, tappe di duri scontri, videro ancora riflettere il valore dei Carristi del 32°. Altro sangue fu versato. Ancora 79 giovani vite furono immolate alla Patria. Gli ultimi combattimenti avevano ormai ridotto il 32° a pochissimi carri, logorati dalle lunghe ed estenuanti marce.

Il 31 dicembre 1941 i superstiti furono portati al VILLAGGIO CRISPI. L'8 gennaio 1942 fu deciso lo scioglimento del Reggimento e il rientro in Patria dello Stendardo cosa che avvenne in febbraio.

In Africa Settentrionale restavano comunque un migliaio di Carristi del reggimento con una settantina di Ufficiali tutti concentrati nel "*Centro di Istruzione Carristi*" al Comando del *Tenente Colonnello Antonio D'ERRICO* (M.A.V.M.). Tale Centro,

ai battaglioni assegnatigli il 1° settembre successivo. Il reggimento inquadrò inizialmente i battaglioni citati nel testo che furono via via sostituiti dal X comandato dal Maggiore Luigi PINNA (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.) proveniente dal 133° Reggimento Carristi, e dal XIII comandato dal *Tenente Colonnello Renzo BALDINI* (C.G.V.M.) e formatosi a Siena nel Deposito del 31° Reggimento carri.

inizialmente posto alle dipendenze della 133^a Divisione Corazzata "Littorio", era organizzato nel VILLAGGIO CORRADINI presso l'Oasi di HOMS, ed ebbe il compito di occuparsi dell'addestramento e del perfezionamento del personale ed anche di "serbatoio di alimentazione" a favore di tutte le unità carriste operanti in Africa Settentrionale.

Nel frattempo il 132° affrontava i primi cimenti di guerra. Dopo un breve periodo di addestramento il 132° Reggimento raggiunse la Divisione corazzata "Ariete" a BIR HACHEIM e poco dopo il 18 novembre 1941, ebbe il battesimo del fuoco nella zona di BIR EL GOBI dando subito prova di valore, di saldezza, di addestramento e di elevato spirito di sacrificio. In quel combattimento caddero, fra gli altri, il *Tenente Angelo MURER* (M.A.V.M. a.m.), il *Tenente Attilio COLLI* (M.A.V.M. a.m.), il *Sottotenente Benito FABBRI* (M.A.V.M. a.m.), del IX battaglione carri M.

Il 23 novembre, due compagnie del IX battaglione carri M furono inviate in zona BIR BU CREMISA e furono attaccate da elementi corazzati nemici. La lotta durò sino a sera fino alla distruzione dell'avversario ed il Colonnello Maretti poteva scrivere nella sua relazione che:

«Anche in questo combattimento i Carristi hanno dimostrato una superba volontà aggressiva ed un senso di attaccamento al mezzo, spinto sino al sacrificio più sublime».

Successivamente, il 132° partecipò ai vittoriosi combattimenti di SIDI REZEGH (dal 29 novembre al 1° dicembre 1941) e di Q. 204 di AIN EL GAZALA (dal 13 al 15 dicembre 1941), distinguendosi ancora una volta per ardore ed audacia e pagando un elevato tributo di sangue.

Dopo un brevissimo periodo di riordinamento, il 132° prese parte alle prime operazioni per la riconquista della Cirenaica (dal 21 al 29 gennaio 1942) che si conclusero con la rioccupazione di BENGASI durante le quali il VII battaglione carri M si immolò gloriosamente. Il Tenente Colonnello Buttafuochi, caduto sul campo di battaglia il 23 gennaio, venne sostituito al comando del IX battaglione carri M dal *Tenente Colonnello Pasquale PRESTISIMONE* (M.O.V.M. e M.B.V.M.).

Dopo tale ciclo operativo, il 132° si riorganizzò in vista dei nuovi cimenti che l'attendevano ed in sostituzione del *VII battaglione carri M*, ricevette il *X battaglione carri M*⁽⁸⁸⁾, al comando del **Maggiore Luigi PINNA** (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.) proveniente dal 133° *Reggimento Fanteria Carrista* ed appena giunto dall'Italia.

Intorno alla metà del mese di maggio, 1942 lo schieramento, delle Forze dell'Asse in Cirenaica si stendeva - dopo la correzione effettuata dall'ala meridionale in aprile (sbalzo della zona MECHILI alla zona SEGNALI NORD) - lungo una linea immaginaria con andamento nord-sud che partendo dalla zona costiera compresa fra TMIMI e AIN EL GAZALA si addentrava sino all'altezza dei SEGNALI NORD. La protezione del fianco destro contro eventuali minacce da sud, via deserto, era effettuata da truppe dislocate sulla direttrice SEGNALI NORD-MECHILI.

Il nemico fronteggia con uno schieramento ad analogo andamento nord-sud che partendo dalla zona costiera compresa fra TMIMI e AIN EL GAZALA si protendeva verso sud fino, ad avvolgere ad arco la posizione di BIR HACHEIM.

Tutto lo schieramento era protetto da numerosi banchi di mine su più ordini. Immediata sentinella sul fianco sinistro (dopo che nostri pattuglioni costrinsero nell'aprile il nemico a ritirare le forze mobili dal TENDERGER) era la posizione di BIR EL GOBI ad immediato sostegno di BIR HACHEIM.

Il 132° *Reggimento Carristi*, forte dei suoi tre battaglioni carri M *VIII*, *IX* e *X*, risultava schierato insieme a tutte le forze dell'“*Ariete*” nella zona di SEGNALI NORD front ad est. Il *Reggimento* era pronto all'urto con i suoi 169 carri. Uomini partecipanti all'azione 87 Ufficiali, 245 sottufficiali e 1437 uomini di truppa.

Il 26 Maggio 1942, alle ore 14.00, il dispositivo d'attacco entrò simultaneamente in azione. Il concetto della fase offensiva

⁽⁸⁸⁾ Il X battaglione carri era stato formato dal 1° *Reggimento Carristi* di Vercelli e da questo assegnato al 133° *Reggimento Carristi* all'atto della sua costituzione.

prevedeva di sfruttare in pieno le capacità d'urto e di movimento delle Divisioni "*Ariete*", "*Trieste*", 121[^], 15[^], 90[^], per aggirare rapidamente da sud tutto lo schieramento avversario fino a penetrare, dopo avere smantellati i capisaldi meridionali, nel cardine del dispositivo avversario compreso fra ACROMA ed il QUADRIVIO TRIGH CAPUZZO, TRIGH HACHEIM. Nel far ciò occorreva mantenere il contatto coi *Corpi d'Armata* X e XX e mantenere crescente la pressione costiera e quella mediana del fronte sì da rinchiudere l'avversario nelle braccia di una grande tenaglia.

Il 132° carristi, all'alba del 27 Maggio, venuto a contatto col caposaldo di RUGBET EL ATASC (6 Km. a sud di BIR HACHEIM) tenuto da truppe indiane, marciò compatto di spiriti, impareggiabile di entusiasmo alla sua prima ora di battaglia. Deciso come nel novembre 1941 a BIR EL GOBI. Due battaglioni in linea, l'*VIII* ed il *IX*, ormai veterani, ed uno di seconda schiera, il *X* per la prima volta al fuoco.

La lotta fu durissima. Il nemico agguerrito. Fu necessario snidarlo dalle buche in cui era appiattato con le sue armi. Il largo impiego degli anticarro rese difficilissimo il compito degli attaccanti.

Dopo qualche ora di serrato combattimento i carri giunti alle minime distanze travolsero letteralmente i difensori. I cingoli stritolarono le armi nelle postazioni. Le perdite da parte nemica in uomini, in armi e automezzi furono fortissime. Nelle nostre file notevoli i vuoti. Lo stesso Comandante del Reggimento rimase ferito. Ma non bisognava dare tregua all'avversario che, sorpreso, in pieno non aveva avuto il tempo di rendersi esattamente conto dell'arditezza della manovra dell'asse. L'*Ariete* con 124 carri del 132° Carristi puntò rapidamente insieme ad altre forze alleate su BIR HARMAT costeggiando, il margine orientale dei campi minati. Immediati obbiettivi dell'Alto Comando consistevano nel prevenire nei movimenti il grosso delle forze corazzate avversarie tenute in raccolta nella zona di AL ACROMA, impedendogli di scegliersi il luogo dell'urto o quanto meno di predisporvisi adeguatamente; nel guadagnare, attraverso il possesso del TRIGH CAPUZZO, la via di comunicazione idonea ad una sicura e sollecita alimentazione della lotta con rifornimenti e servizi e, infine, saldare all'altezza del TRIGH CAPUZZO, lo schieramento dei *Corpi*

*d'Armata XXI e XX con la grande ala marciante costituita dall'Armata corazzata tedesca e dal XX Corpo d'Armata motorizzato Italiano. Nei combattimenti del 27 maggio furono feriti lo stesso Colonnello Maretti sostituito al comando dal Maggiore Pinna poichè anche il Tenente Colonnello Prestisimone, che nel fatto d'arme meritò la M.O.V.M., era stato gravemente ferito e che fu poi sostituito al comando del IX *battaglione carri M* dal *Maggiore Cesare LASAGNA* (M.B.V.M.). Nella stessa giornata offriva la sua giovane vita il *Caporal Maggiore Carrista Giovanni SECCHIAROLI* (M.O.V.M. a.m.) dell' VIII *battaglione carri*.*

Nella giornata del 28 maggio, il Reggimento, superando i campi minati sulla sinistra si portava in zona di BIR HARMAT e il 29 maggio su DAHAR EL ASLAGH da dove fronteggiava, secondo un ampio arco, i quadranti nord-ovest e nord-est del QUADRIVIO TRIGH CAPUZZO - TRIGH HACHEIM in possesso del nemico. Anzi, il X *battaglione*, superando il TRIGH CAPUZZO circa a 8 Km. a ovest del quadrivio, si portò, insieme ai bersaglieri ed alle artiglierie, a cavallo dello SGHIFET ES SIDRA, onde sorvegliare anche da nord, il TRIGH ENVER BEY.

Il saldo possesso del TRIGH CAPUZZO a occidente del quadrivio delineava ampie e sicure possibilità logistiche lungo la direttrice MTEIFEL EL CHEBIR-BIR TEMRAD-TMIMI.

Iniziava per il Reggimento quella che si potrebbe chiamare la battaglia del QUADRIVIO CAPUZZO-HACHEIM, lotta aspra, durissima protrattasi ininterrottamente per oltre quindici giorni. Il 29 maggio cadeva, sul campo di GOT EL UALEB, il *Capitano Icilio CALZECCHI ONESTI* (MOV.M a.m.).

L'avversario accentuava la sua pressione sul lato ovest e sud di un grande quadrilatero i cui vertici erano AIN EL GAZALA, il DAHAR EL ASLAGH, EL ADEM, ACROMA. Gli sforzi del reggimento, reiterati gravarono sul fronte del quadrivio con un'intensità serrata. Dovizie d'artiglierie, larghi impieghi di mezzi corazzati in buona parte dell'ultimo tipo di fabbricazione americana impressero alla lotta un carattere di estrema tensione anche perché era indispensabile un successo, uno sfondamento in quello scacchiere per piombare alle spalle di forti aliquote dell'Asse che tenevano serrate in un cerchio inesorabile la 50^a Divisione

Britannica nella zona a sud ovest del quadrivio per le truppe golliste del forte trincerato di BIR HACHEIM.

La mattina ed il pomeriggio del 30 Maggio il nemico tentò l'impossibile per infrangere lo schieramento dei nostri carri. Gli equipaggi animati dallo spirito più generoso e dalla Presenza del Comandante ritornato sul campo, furono impareggiabili, tennero duro, reagirono meravigliosamente. Il nemico dovette ritornare sulle posizioni di partenza lasciando sul terreno un centinaio di carri. Frattanto la zona immediatamente a nord del quadrivio veniva di ora in ora potenziata dall'avversario con attrezzature campali.

Lo scontro di RUGBET EL ATASC-BIR HACHEIM fu un momento memorabile della vita del 132° Reggimento e la data del 27 maggio fu scelta per celebrare la festa di Corpo del reggimento.

Mentre l'“*Ariete*” faceva buona guardia al quadrivio e le forze corazzate alleate tedesche procedevano con operazioni a vasto raggio per sospingere in quel punto le forze corazzate nemiche. Questa attività di raccolta delle forze avversarie rese sempre più forte la pressione sul fronte dell'“*Ariete*” che rappresentava un po' il fondo del sacco.

Nella notte tra il 4 e 5 giugno mentre, venivano effettuati con circospezione alcuni movimenti per la correzione del fronte divisionale, il nemico, imbaldanzito dalla supposizione che si trattasse nient'altro che di uno sganciamento dettato dall'esaurimento, iniziava un'infernale fuoco d'artiglieria seguito alle prime luci dell'alba da un attacco in forze di carri e fanterie.

Nonostante le perdite subite dai fanti colti in spostamento, gli eventi non concessero grandi vantaggi al nemico. I carri dell'“*Ariete*”, dopo durissima lotta, riuscivano a contenerlo passando immediatamente al contrattacco.

La linea che il Reggimento di propria iniziativa, durante la notte, aveva portata in posizione più arretrata (q. 76 di BIR ASLAGH) onde permettere, attesa la conformazione del terreno, il massimo sfruttamento di tutte le armi, veniva, durante la notte del 5, sospinta verso nord-est su posizioni altrettanto favorevoli.

L'abilità manovriera di ogni Comandante di reparto, la decisione degli equipaggi guadagnarono il successo. Il nemico che lasciò sul terreno 23 carri, dei quali molti di grosso tonnellaggio,

dovette imparare che la dovizia dei mezzi non può decidere della lotta se non è integrata da una ferma volontà di vittoria.

L'azione di contrattacco iniziata dall'"*Ariete*", coordinata con l'azione concentrica delle Divisioni Corazzate Germaniche e appoggiata dall'intervento metodico e distruttore di poderose ondate di *Stukas*, culminava nel pomeriggio del 6 giugno nella completa disfatta del pur fortissimo contingente di truppe motorizzate nemiche.

Nella giornata del 10, forze nemiche che durante la giornata dell'8 giugno avevano realizzato le premesse per effettuare un avvolgimento da sud, dovettero rinunciare a ogni tentativo di sfondamento. Battuti costantemente in campo aperto, distrutti nei loro campi trincerati (50^a Div. indiana a RUGBET EL ATASC e Brigata gollista di BIR HACHEIM) compresero allora che la partita desertica era, per il momento, definitivamente compromessa. Non solo, ma una decina di giorni dopo, dovettero accorgersi con amarezza di aver lanciate troppe forze in quella seconda battaglia della Marmarica, comprese le riserve. Il 14 giugno i carri sloggiarono definitivamente gli inglesi dal quadrivio ed il 16 abbandonavano il DAHAR EL ASLÀGH per dirigere a nord-est verso BIR EL GOBI. Mentre il fragore della lotta si allontanava, sul DAHAR EL ASLÀGH ormai silenzioso, trovarono riposo i numerosi Carristi caduti. Di loro parlò il Bollettino n. 731 del Quartier Generale delle Forze Armate. Di oltre 80 carri fra colpiti ed avariati che rimanevano a vegliarli, molti, non combusti dal rogo, attendevano che altri infaticabili Carristi dalle abilissime mani donassero ancora animo al motore, voce al cannone, per altre battaglie.

Il 19 giugno, mentre il 132° Reggimento insieme alla gran parte delle forze corazzate tedesche si trovava 20 Km; a nord-est di BIR EL GOBI, in piena fase di inseguimento, giunse repentinamente l'ordine di invertire la rotta.

In serata i carri erano in contatto con la cinta esterna della piazzaforte di TOBRUK. All'alba del 20 i tre Corpi d'Armata italiani ed il Corpo d'Armata tedesco iniziarono l'attacco alla piazzaforte. Nostri reparti appoggiarono l'opera dei guastatori e dei fanti finché sfruttando una falla aperta da un reparto tedesco, entrarono nella cinta fortificata prendendo da tergo i fortini n. 50 e n. 53. Il

giorno 21, ultimato brillantemente il compito di rastrellamento affidatogli, spezzate le residue resistenze di altri fortini isolati, il Reggimento intraprendeva la marcia d'inseguimento. Marcia che pur provandolo severamente nell'efficienza dei mezzi a causa dell'enorme usura, doveva condurlo alla fine di giugno, sia pure con pochi carri, alle posizioni della zona di EL ALAMEIN.

Per le gravi perdite subite, e per il logoramento conseguente al lungo inseguimento del nemico fino a EL QATTARA (21 giugno - 3 luglio 1942) anche l'VIII battaglione dovette essere sciolto. Inviato alla base di EL DABA per riordinarsi, dopo soli 10 giorni, il 15 luglio 1942, costituito dai soli Battaglioni IX e X, il 132° Carristi ritornò in linea.

Ai primi di agosto ricevette, in sostituzione dell'VIII battaglione carri, il *XIII battaglione carri M 13/40*, appena giunto dall'Italia, comandato dal **Tenente Colonnello Renzo BALDINI** ⁽⁸⁹⁾.

Dal 31 agosto al 6 settembre fu impegnato in durissimi combattimenti nella zona di EL QATTARA e dal 23 ottobre al 4 novembre nella grande battaglia di EL ALAMEIN. Durante il ripiegamento in territorio libico (5 -30 novembre) si prodigò generosamente in azioni di retroguardia, assolvendo, a prezzo di gravissime perdite, i compiti affidatigli.

Il 1° dicembre 1942, il 132° *Reggimento Carristi*, duramente provato dai combattimenti sulla linea di EL ALAMEIN, fu disciolto. Con quanto ne restava fu costituito il 132° *Reggimento controcarri "Ariete"* che continuò valorosamente la lotta per tutto il ripiegamento, fino al fronte tunisino.

Parallelamente alle vicende nordafricane del 132° occorre riferire di quelle del 133° Reggimento Carristi della Divisione Corazzata "*Littorio*".

Il trasferimento in Africa Settentrionale del 133° Reggimento Carristi avvenne con tutta la Divisione "*Littorio*". I movimenti, a partire dal gennaio 1942, subirono perdite in mare di uomini e di mezzi, che falciarono il XII battaglione carri al

⁽⁸⁹⁾ Il XIII battaglione carri M, era stato formato a VERONA dal Deposito del 32° Reggimento Carristi.

Comando del *Maggiore Cesare LASAGNA* (M.B.V.M.). Le prime aliquote della "*Littorio*" giunsero in Africa Settentrionale dove, in un clima di confusa fretta, sotto l'incalzare degli avvenimenti, ebbe inizio, ancor prima del completamento dell'afflusso, una vera e propria "cannibalizzazione" della grande unità:

- il 12 gennaio il X *battaglione carri M*, al comando del *Maggiore Luigi PINNA* (M.A.V.M.)⁽⁹⁰⁾ passarono alla Divisione Corazzata "*Ariete*";
- il 27 gennaio la "*Littorio*" fu posta alle dipendenze del Comando della Tripolitania, ed assunse alle dipendenze il Centro Istruzione Carristi ed un Raggruppamento di Guardie alla Frontiera;
- il 15 febbraio la "*Littorio*" ebbe il compito di costituire un Raggruppamento Celere Africa Settentrionale;
- il 24 febbraio anche il personale della compagnia c/a del 133° Carristi passò all' "*Ariete*";
- il 3 marzo il XI *battaglione carri M*, del *Maggiore Gabriele VERRI* (M.A.V.M.) cedette all' "*Ariete*" ben 42 autotraini per il trasporto di carri armati;
- il 18 marzo giunsero in A.S. il Comando del 133° Carristi e la 1^ Compagnia del XII *battaglione carri M*. I carri si portarono ad HOMS. I nuclei carri di riserva dell'XI e del XII furono assegnati all' "*Ariete*";
- il 2 aprile l'XI *battaglione carri M* venne ceduto alla Divisione "*Trieste*".

Il 1° maggio anche la 2^ compagnia del XII *battaglione carri M* raggiunse HOMS, costituendo così il primo reparto della "*Littorio*" operante in quel Teatro.

Il 31 maggio Supercomando Africa Settentrionale chiede di comunicare lo stato di efficienza della divisione per il suo impiego. Con questa domanda la "*Littorio*" viene ufficialmente posta alle dipendenze del XX *Corpo d'Armata*. Costituita, al momento da due battaglioni del 12° *Reggimento Bersaglieri*, da due compagnie del LI

⁽⁹⁰⁾ Il motto del X *battaglione carri* era "*NON MOLLARE*".

battaglione carri M⁽⁹¹⁾ del **Tenente Colonnello Salvatore ZAPPALÀ** (M.O.V.M., M.A.V.M., M.B.V.M. e 3 C.G.V.M.) nel frattempo giunto dall'Italia per sostituire il X battaglione carri ceduto al 132°, da una batteria da 100/17, partecipa ai primi di giugno all'azione finale sui rovesci di TOBRUCH. A metà mese, lanciata in precarie condizioni logistiche all'inseguimento dei britannici in ritirata, la divisione è raggiunta dal *XII battaglione carri M*, ora al completo, e dal *III gruppo corazzato "Lancieri di Novara"* su carri L 6.

La divisione, articolata su due scaglioni, uno avanzato di Bersaglieri e uno di manovra di carri, partecipa alla conquista di MARS MATRUH. In questa azione il Tenente Colonnello Zappalà, Comandante del *LI battaglione carri M*, cadde eroicamente alla testa dei suoi carri meritando la M.O.V.M. alla memoria.

Alla fine del mese superata FUKA dove poté rifornirsi, il 133° fu raggiunto dal *IV battaglione carri M*, al comando del **Tenente Colonnello Rocco CASAMASSIMA**, giunto dall'Italia proveniente dal 31° Carristi, per sostituire l'*XI battaglione carri M* ceduto alla "Trieste". Il 133° Reggimento, finalmente riunito, partecipò alla prima azione manovrata in direzione nord-est che iniziò il 1° luglio 1942 sui rovesci di EL ALAMEIN. In quei giorni le forze italo-tedesche vennero a contatto con le difese dell'avversario appoggiate ad EL ALAMEIN.

La linea di arresto dell'avversario, non ancora del tutto irrigidita, aveva l'aspetto di un arco semiteso con la convessità verso occidente. La freccia era costituita da una linea equatoriale di rilievo da est ad ovest su cui si ancoravano i capisaldi già predisposti di DEIR EL SHEIN, EL RUWEISAT, ALAM EL HALFA. Al largo di questa linea, che proteggeva il fianco meridionale della difesa britannica, erano schierati, ad est e sud-est, grandi unità corazzate predisposte alla contromanovra.

Dal 30 giugno al 3 luglio 1942 venne attuata una manovra aggirante, analoga a quella di AIN EL GAZALA, con origine a sud e

⁽⁹¹⁾ Il motto del *LI battaglione carri* era "A COLPO SICURO", lo stesso motto del *DLIV gruppo semoventi* da 75/18 in forza al Reggimento Artiglieria della Divisione Corazzata "Littorio" in Africa Settentrionale.

direzione generale nord/nord-est. I tre battaglioni carri del 133° *"Littorio"* parteciparono a questa prima impegnativa azione a massa, che impose un perdite di mezzi e di uomini assai rilevanti. Il XII *battaglione* rimase con soli 7 carri, il LI ne perse più di 20; anche il IV subì gravi perdite di cui non si conosce con precisione l'entità.

In queste azioni il *Capitano Mario GIUPPONI* (M.A.V.M.) morì al comando della 2ª compagnia del XII *battaglione carri M*, meritando la ricompensa al V.M..

Il 5, il 10, l'11 ed il 14 luglio i battaglioni carri del 133° continuarono ad opporsi, unitamente a reparti corazzati germanici, ai violenti contrattacchi degli inglesi. Nella tarda sera del 15 parteciparono a duri combattimenti per la rioccupazione dei capisaldi di DEIR EL SHEIN e di EL RUWEISAT.

Fino al 27 luglio proseguì con intensità la violenta azione difensiva inglese, che si concluse con l'irrigidimento e l'organizzazione del fronte di EL ALAMEIN. Per tutto l'agosto le unità italo-tedesche, pur sottoposte all'incalzante e predominante azione aerea avversaria, si potenziarono, armonizzarono procedimenti e capacità di azioni, preparandosi ad un futuro su cui poneva un'ipoteca terribile, il tempo; a favore dei britannici, a sfavore delle truppe italo-tedesche.

Il 30 agosto scattò l'ora dell'ultima possibilità. Il XX Corpo d'Armata italiano, composto dalle Divisioni *"Ariete"*, *"Littorio"* e *"Trieste"*, unitamente alle Divisioni del Corpo tedesco d'Africa (21ª e 15ª corazzate, con la 90ª leggera) era pronto ad iniziare quella che venne poi chiamata la battaglia di ALAME EL HALFA.

Nella giornata di dura prova, la *"Littorio"* si presentò con struttura quantitativamente completa anche se qualitativamente inferiore in termini di prestazioni dei carri. Ai superiori mezzi dell'avversario (*M 4 Sherman* ed *M 3 Grant*, con pezzi da 75 e capacità d'intervento a partire dai 1500 metri), si opponevano sempre i nostri carri M 1 dotati del loro modesto armamento il cui tiro era efficace a non meno di 800 metri.

A questa generosa azione, condotta con fortissima disperata volontà da tutte le unità, mancò la fortuna, la sorpresa, lo spazio. Furono tre giorni, nel corso dei quali estesi ed imprevedibili campi minati *"i giardini del diavolo"*, come li definì il

Capitano Dino CAMPINI, ultimo e valoroso Comandante del *IV battagliaione carri M*, ritardarono, oltre l'accettabile, la progressione delle unità avversarie. L'aviazione nemica dominava il cielo pressoché incontrastata il che le consentì non solo di individuare ogni direttrice di movimento e prevedere ogni contromossa.

La "*Littorio*" tuttavia - avvenimento ignorato - unica grande unità italiana, riuscì a raggiungere, unitamente alla 90^a divisione leggera germanica la zona di ALAMEL HALFA a 20 Km. dal mare. Questo momento magico non fu sfruttato dal Generale *Rommel*, in quanto, oltre alle incidenze operative, la disponibilità di carburante non consentiva di continuare spregiudicatamente l'azione.

Nel settembre e nell'ottobre tutte le attività furono rivolte al completamento dell'organizzazione della linea di EL ALAMEIN, alla più appropriata ripartizione delle forze, in fronte e profondità, per contenere, assorbire, arrestare, il sicuro grande attacco inglese. Le forze di fanteria italo-tedesche furono articolate in due settori:

- XXI *Corpo d'Armata*, settore nord; dal mare alla depressione di EL MIREIR inclusa;
- X *Corpo d'Armata*, settore sud: dalla predetta linea a QARET EL HIMEIMAT.

Le forze motocorazzate erano articolate in due blocchi:

- "*Littorio*" e 15^a corazzata germanica nel settore nord;
- "*Ariete*" e 21^a corazzata germanica nel settore sud.

La battaglia ebbe inizio il 23 ottobre e si scatenò con straordinaria violenza. Ebbe, in un primo tempo, vicende alterne e dopo un tentativo fallito di sfondamento a sud, i britannici concentrarono il loro sforzo principale a nord con cinque divisioni di fanteria del XXX *Corpo d'Armata* sostenuto dalla 1^a e 10^a Divisione del X *Corpo corazzato*. La "*Littorio*", come si è detto, era schierata a sostegno proprio di quel settore, ove venne spesa, nel corso della battaglia, tutta la capacità operativa delle nostre riserve motocorazzate.

In dieci giorni i carri del 133° *Reggimento Carristi* furono tutti distrutti, fino all'ultimo equipaggio. In quei frangenti cadde il **Capitano Vittorio PICCININI** (M.O.V.M.) che, «*caduti i tre quarti degli ufficiali e lo stesso comandante di battagliaione, lo sostituiva e, coi carri superstiti, benché il suo fosse stato colpito, incalzava arditamente*

l'avversario. Gravemente ustionato, ferito alla gola ed al petto e con un braccio stroncato, non desisteva dall'azione alla quale, imperterrito, imprimeva rinnovato vigore col suo eroico esempio... confermando anche tra i suoi carristi, le salde virtù di comandante capace e valoroso..». Il IV Battaglione chiuse la sua partecipazione alla grande battaglia con 30 caduti, 36 dispersi e arsi nei carri, 49 feriti, per un totale di 115 perdite, su una forza complessiva di meno di 200 uomini. Il Tenente Colonnello Dino CAMPINI così concluse la storia del IV, nel suo libro *"I giardini del diavolo"*: «Il IV non venne accerchiato e nemmeno sopraffatto e nel luogo della sua fine il nemico non era venuto avanti. I suoi uomini erano soldati che avevano superato il comune coraggio, raggiungendo la fase dell'audacia fredda e ragionata, la più difficile. Erano limpidi, valorosi, capaci di soffrire».

Pari sorte toccò al XII battaglione carri che il 27 ottobre contrattaccò, ripristinando la situazione sull'importante caposaldo di KIDNEY, il 1° novembre ad est di TELL EL AQQAQIR, ridotto a 7 carri, continuò a contrattaccare; il 2 novembre il XII battaglione carri M non esisteva più.

Il LI battaglione carri M, di cui sono scarse le notizie, combattè valorosamente a EL RUWEISAT tra il 23 ottobre e il 5 novembre e scomparve anch'esso inghiottito nella sua ultima battaglia.

Altri gli eroi di quelle giornate furono il **Sottotenente Pietro BRUNO** (MOVIM a.m.), del X battaglione carri M, che il 3 novembre 1942, alla testa del suo plotone, in azione di ricognizione offensiva, attaccato da numerosi mezzi corazzati avversari ingaggiava il nemico sopperendo all'esiguità numerica con abili, temerarie manovre. Portata a compimento la delicata missione, nonostante una seria ferita alla spalla destra, rifiutò d'essere avviato alla base in previsione del nuovo impiego del suo reparto. Il giorno successivo, impegnato ancora una volta in aspri scontri contro soverchianti forze corazzate, sostenne il formidabile urto pur essendo ancora minorato fisicamente. Prescelto per proteggere la manovra di sganciamento del X battaglione carri M, si lanciava decisamente col suo plotone, rinforzato da una sezione di

semoventi, sul fianco del dispositivo avversario incitando gli equipaggi con serenità e fermezza a “NON MOLLARE”⁽⁹²⁾ ed a serrare ancor di più la lotta. Investito varie volte dalla violenta reazione di fuoco avversario, insistette decisamente nella manovra riuscendo ad infliggere gravi perdite al nemico. Ferito alla fronte da una scheggia di granata, rimase al suo posto di Comando persistendo nella disperata azione, fino a che il suo carro non fu colpito in pieno.

Negli stessi frangenti, anche il *Tenente Luigi PASCUCCI* (M.O.V.M. a.m.), al comando di una compagnia del *XIII battaglione carri M*, sosteneva con indomita fermezza il compito di proteggere il fianco sinistro dello schieramento del *132° Reggimento Carristi* ormai pressoché accerchiato dalla dilagante massa di mezzi corazzati avversari. Conscio della necessità di arginare, anche per poco tempo, l'avanzata dell'avversario, nonostante l'infernale bombardamento, e incurante della schiacciante superiorità del nemico, alla testa degli undici carri superstiti si avventò in mezzo alla formazione avversaria costringendola ad arretrare in disordine e con gravi perdite, seguito dall'emulazione dei suoi eroici carristi. Il campo della cruentissima lotta non restituì le loro spoglie, ma rimasero i dilaniati relitti dei loro carri a testimoniare la disperata, ma generosa impresa che consentì il ripiegamento degli altri reparti del reggimento.

Scende in campo il 31° Centauro

Nell'autunno del 1942 il *31° Reggimento Carristi*, al Comando del *Colonnello Gaspare RAFFO* (M.B.V.M. e C.G.V.M.) raggiunse la Tripolitania. sbarcata in Libia, la Divisione non era ancora in possesso di tutti i suoi elementi ed aveva visto impiegare le sue unità in modo frammentario, in diversi combattimenti. Durante il primo periodo il *31° Reggimento Carristi*, compreso tra le

⁽⁹²⁾ Era proprio questo il motto che il Maggiore Pinna aveva dato al X battaglione carri M.

forze del “Gruppo di combattimento Centauro”, partecipò ai combattimenti ad est di EL AGHEILA, nei quali i *battaglioni carri M XV e XVII* ottennero elogi dal Maresciallo d'Italia Bastico e del Maresciallo tedesco *Rommel*. Nel marzo 1943 il reggimento fu inserito nello scacchiere tunisino dove il 31° *Reggimento* arginò sui caposaldi di EL GUETTAR, l'urto delle colonne corazzate anglo-americane resistendo per ben 12 giorni di durissimi combattimenti a TEBESSA-KASSERINE, contro il fianco destro del II Corpo d'Armata Americano. Il 12 aprile seguente il reggimento fu disciolto ed i suoi reparti superstiti andarono per qualche tempo a far parte della 21^a divisione corazzata tedesca per poi essere anch'essi sciolti il 20 aprile successivo.

Il Fronte Tunisino

Il I° e il CXXXVI° battaglione controcarro su semoventi da 47/32, su due compagnie raggiunsero la Tunisia nel novembre 1943 e furono accorpati nel XXX Corpo d'Armata⁽⁹³⁾.

Lo sbarco e la difesa della Sicilia - estate 1943

È luogo comune ritenere che le vicende di guerra della compagine carrista si siano tutte svolte al di fuori dei confini nazionali. L'eco delle battaglie fra corazzati scatenatesi nel deserto del Nord Africa fu tanto grande da offuscare in qualche modo la partecipazione dei Carristi alle operazioni in Sicilia nel luglio del 1943.

La battaglia per la difesa della Sicilia dallo sbarco anglo-americano venne infatti sommersa dai tumultuosi avvenimenti politici apertisi con la caduta del regime fascista e, subito dopo,

⁽⁹³⁾ Anche 11 semoventi da 47/32 del 5° squadrone del 15° Raggruppamento Esplorante Corazzate (R.E.C.) “Cavalleggeri di Lodi” furono inviati a Bengasi nel novembre 1942, e raggiunsero rapidamente anch'essi il fronte tunisino.

dalla firma dell'armistizio. Anche in quella tutt'altro che trascurabile battaglia vi sono le tracce profonde lasciate dai nostri cingoli e in quei giorni tragici emersero ancora una volta le qualità eroiche della Specialità, che anche qui seppe affrontare consapevolmente la lotta disperata contro i potenti mezzi avversari.

Con i loro scarsi mezzi, i Carristi seppero rimanere fedeli al motto coniato dal Colonnello Babini pur nella certezza che non si trattava più di vincere una battaglia persa in partenza, ma di difendere l'onore del Soldato Italiano.

La lotta che le Forze Armate Italiane sostennero in Sicilia in quella lontana estate durò ben 38 giorni e fu accanitissima se si pensa che lo sbarco in Sicilia fu la seconda più imponente operazione offensiva organizzata dagli Alleati nel corso della II Guerra Mondiale. Soltanto con l'invasione della Normandia, intrapresa undici mesi dopo, essi riuscirono ad impiegare un numero maggiore di uomini⁽⁹⁴⁾. Se si considera che un analogo numero di giorni fu sufficiente a sbaragliare la Polonia, e la Francia intera, ci si rende conto dello sforzo sostenuto dalle Forze Armate Italiane.

Alla vigilia dello sbarco anglo-americano le unità Carristi dislocate in Sicilia erano costituite, dal punto di vista organico, dal 131° Reggimento Carristi, su I e II battaglione carri Renault R 35, due compagnie carri Fiat 3000, il XII battaglione carri L "Cangialosi", da sempre stanziato a PALERMO e da tre battaglioni semoventi da 47/32 su scafo L 6/40, tutti e tre mobilitati dal 33° Reggimento Carristi di PARMA.

Esaminata dal punto di vista dei materiali, la situazione era davvero drammatica. Al riguardo, va sottolineato che già nel Promemoria prot. n. 5300 del 10 marzo 1943⁽⁹⁵⁾, il Generale Roatta,

⁽⁹⁴⁾ Nella fase iniziale dell'operazione Husky furono sbarcate ben otto divisioni contro le cinque sbarcate nel corso della corrispondente fase in Normandia; la flotta navale riunita per Husky fu in realtà la più gigantesca della storia mondiale.

⁽⁹⁵⁾ Riportato da Emilio Faldella, op. cit., pag. 423.

all'epoca comandante della 6^a Armata⁽⁹⁶⁾, nel tratteggiare molto realisticamente la situazione in Sicilia, riferendosi al 131° Reggimento Carristi, affermava che esso era equipaggiato con «*carri francesi di preda bellica, antiquati, male armati, lenti e senza pezzi di ricambio*». Si pensi che l'efficienza di questi carri era assicurata tra mille difficoltà, per iniziativa dei Comandanti di reparto che erano riusciti persino a far costruire pezzi di ricambio dalle officine dell'isola. Sempre il Generale Roatta, riferendosi poi alle due compagnie carri Fiat 3000 non aveva remore a definire tali mezzi “*antidiluviani*”.

La gravità della situazione non era certo mitigata dalla presenza nell'isola di un altro reparto di Carristi, il XII battaglione carri L “*Cangialosi*” del 4° Reggimento Carristi⁽⁹⁷⁾ e neppure dalla disponibilità dei tre battaglioni semoventi da 47/32 le cui armi, sperimentate nel corso delle campagne precedenti in Tunisia e Russia, erano ormai notoriamente insufficienti a contrastare i potenti carri dell'avversario.

Sin dal suo arrivo in Sicilia il 131° Reggimento fu smembrato e i suoi due battaglioni assegnati ciascuno ad uno dei due Corpi d'Armata presenti in quel Teatro. Il CI battaglione carri R 35 del **Tenente Colonnello Massimino D'ANDRETTA** (M.A.V.M. e 3 M.B.V.M.) fu assegnato al XVI Corpo d'Armata.

Il CII battaglione carri R 35⁽⁹⁸⁾ del **Tenente Colonnello Osvaldo MAZZEI** (M.A.V.M.), uno dei protagonisti del primo combattimento carrista a UAL UAL nel 1935, fu invece messo a disposizione del XII Corpo d'Armata.

Il XII battaglione carri L di PALERMO era affidato al comando dal **Tenente Colonnello Renato PERRONE** ed aveva alcuni suoi

⁽⁹⁶⁾ Alla vigilia dello sbarco, il Generale Roatta fu poi sostituito il 24 maggio 1943 dal Generale Alfredo Guzzoni.

⁽⁹⁷⁾ Il XII battaglione carri era organico al 4° Reggimento Carristi di Roma ed era stanziato a Palermo dal 1936. Esso dipendeva, per l'impiego, dall'omonimo Corpo d'Armata ed alcuni reparti minori del battaglione erano schierati nelle isole Pelagie.

⁽⁹⁸⁾ Le compagnie del CII battaglione carri R 35 (4^a, 5^a e 6^a) avevano come emblemi, dipinti sui lati delle torrette, i semi delle carte da poker.

reparti distaccati a PANTELLERIA e LAMPEDUSA.

Il *IV battaglione semoventi da 47/32*, formatosi il 24 aprile 1942 presso il Deposito del 33° *Reggimento Carristi*, al comando del **Tenente Colonnello Antonio TROPEA**, era in organico alla Divisione di Fanteria “Livorno”.

Il *CCXXXIII battaglione semoventi da 47/32*⁽⁹⁹⁾, al comando del **Tenente Colonnello Giovanni Maria Giacomo ELENA** (M.A.V.M. a.m.) ed il *CXXXIII battaglione semoventi da 47/32*, al Comando del **Tenente Colonnello Vito Gaetano MASCIO** (C.G.V.M.); anch’essi formati presso il Deposito del 33° *Reggimento Carristi* di PARMA rispettivamente il 1° maggio ed il 1° ottobre 1942.

In vista dello sbarco anglo americano, al complesso delle forze di manovra disponibili nella nostra 6^a Armata fu data un’articolazione tattica imbastita per lo più sulle unità Carriste e sui rispettivi Comandi. Furono perciò creati otto “*gruppi mobili*” sei dei quali posti al comando di Comandanti di reparto Carristi.

A seguito di questa disposizione, tutti i battaglioni carristi furono smembrati assegnandone le compagnie ai citati “*gruppi mobili*” che avrebbero costituito le forze di manovra a disposizione dei settori assegnati ai due Corpi d’Armata presenti nell’isola. Soltanto il *IV battaglione semoventi da 47/32*, rimasto sempre organico alla Divisione di fanteria “Livorno”, non fu smembrato.

Al settore del XII Corpo d’Armata furono assegnati i *gruppi mobili* “A”, “B” e “C”. Al settore del XVI Corpo d’Armata i *gruppi mobili* “D”, “E”, “F”, “G” ed “H”.

Il *gruppo mobile* “A”, affidato al comando del Tenente Colonnello Perrone, era formato dalla 4^a compagnia del *CII battaglione carri R 35* insieme alla 1^a compagnia del *CXXXIII*

⁽⁹⁹⁾ Il libro “*Lo sbarco e la difesa della Sicilia*” del Generale Emilio Faldella che fu Capo di SM della 6^a Armata schierata per la difesa dell’isola riporta sempre, per il battaglione semoventi al comando del Ten.Col. Elena, il numero CCXXX, a meno della citazione a pag. 231. dove viene riportato il numero ordinativo esatto CCXXXIII che corrisponde a quello riportato nella documentazione ufficiale rintracciata presso l’Ufficio Storico dell’Esercito. Il CCXXX btg. non è infatti mai esistito.

battaglione semoventi da 47/32. La sua dislocazione iniziale era a PACECO.

Il *gruppo mobile "B"*, affidato al comando del Tenente Colonnello Mascio, era formato dal comando e dalla 3^a compagnia del *CXXXIII battaglione semoventi da 47/32* insieme alla 6^a compagnia del *CII battaglione carri R 35*. La sua dislocazione iniziale era a SANTA NINFA.

Il *gruppo mobile "C"*, affidato al comando del Tenente Colonnello Mazzei, era formato dal comando e dalla 5^a compagnia del *CII battaglione carri R 35*. La sua dislocazione iniziale era a PORTELLA MISIBLESÌ.

Il *gruppo mobile "D"*, affidato al comando del Tenente Colonnello D'Andretta, era formato dal comando e dalla 3^a compagnia⁽¹⁰⁰⁾ del *CI battaglione carri R 35*. La sua dislocazione iniziale era a MISTERBIANCO.

Il *gruppo mobile "E"*, inquadrava oltre ad altri reparti non Carristi, la 1^a compagnia⁽¹⁰¹⁾ del *CI battaglione carri R 35*, comandata **Capitano Giuseppe GRANIERI** (M.A.V.M.) cui fu affidato il comando del gruppo mobile, inizialmente dislocato a NISCEMI.

Il *gruppo mobile "F"*, inizialmente dislocato a ROSOLINI, inquadrava la 2^a compagnia⁽¹⁰²⁾ del *CI battaglione carri R 35* cui era stato sottratto un plotone carri inserito nel *gruppo mobile "G"* dislocato a COSIMO.

Il *gruppo mobile "H"*, il cui comando fu affidato al **Tenente Colonnello Luigi CIXI** (Comandante titolare del 131° *Reggimento Carristi*), inquadrava il comando del 131° *reggimento Carristi*. L'unico reparto carri assegnato a tale *gruppo mobile* era la 2^a *compagnia carri Fiat 3000* con la quale non si poté fare di meglio che impiegarli da bordo di autocarri! Tale gruppo fu inizialmente

⁽¹⁰⁰⁾ L'emblema della 3^a compagnia carri R 35, dipinto sui lati della torretta, rappresentava una folgore.

⁽¹⁰¹⁾ L'emblema della 1^a compagnia carri R 35, dipinto sui lati della torretta, rappresentava un cavallino rampante.

⁽¹⁰²⁾ L'emblema della 2^a compagnia carri R 35, dipinto sui lati della torretta, rappresentava una testa d'ariete.

schierato nei pressi di CALTAGIRONE e poi posto a difesa del vicino aeroporto di SAN PIETRO, qualche chilometro a sud della città , aeroporto che il *gruppo mobile "H"*, nonostante gli scarsissimi mezzi disponibili, difese combattendo fino alle prime luci del 14 luglio.

La 1^a *compagnia carri Fiat 3000* fu messa a disposizione del XII Corpo d'Armata che ne fece interrare i carri in postazioni fisse attorno agli aeroporti del proprio settore.

La 2^a *compagnia del CI battaglione carri R 35* fu impegnata in combattimento, nei pressi di MODICA, nel pomeriggio del 10 luglio per la difesa della penisola di Pachino ed investita, insieme a tutto il *gruppo mobile "F"* da un bombardamento navale. Mezzi motocorazzati inglesi avanzati misero fuori combattimento, ad uno ad uno, tutti i carri R 35 della compagnia. Ingenti le perdite tra i Carristi. Un carro, andato al contrattacco al comando di un valoroso Tenente di cui purtroppo non si seppe il nome, fu colpito ed incendiato. L'equipaggio arse tra le fiamme.

Alle ore 03.45 del 10 luglio, il *gruppo mobile "E"*, al comando del **Capitano Giuseppe GRANIERI** (M.A.V.M.), Comandante la 1^a *compagnia del CI battaglione carri R 35*, ricevette l'ordine di trasferirsi da NISCEMI a GELA. Alle ore 07.00 il gruppo fu fermato nei pressi della città per l'intensa azione dell'artiglieria navale e delle formazioni aeree avversarie. Le sole navi da guerra americane, fra le ore 08.00 e le ore 12,55 del 10 luglio, riversarono sulle forze del Capitano Granieri ben 572 colpi di grosso calibro. La 1^a *compagnia carri* riuscì comunque a penetrare nell'abitato di GELA, ma fu costretta a retrocedere per il fuoco dei mortai e dei pezzi controcarro nemici che riuscirono ad infliggere gravi perdite fra gli equipaggi dei carri quasi tutti colpiti. In quei frangenti, il **Tenente Angelo NAVARI** (M.A.V.M. a.m.) avendo il carro incendiato, continuò nella lotta fino ad immolare la sua giovane vita avvolto dalle fiamme. Constatata l'impossibilità di mantenere le posizioni raggiunte, il Capitano Granieri dovette ordinare al suo *gruppo mobile* di arretrare all'aeroporto di GELA. I resti del *gruppo mobile "E"* furono poi raccolti nella Divisione "*Livorno*". L'impeto combattivo con cui i reparti agli ordini del Capitano Granieri animarono il loro contrattacco fu giudicato superbo dallo stesso avversario.

Sempre il 10 luglio 1943, i 18 carri *Renault R 35* della 3^a

compagnia del *CI battaglione carri*, inizialmente dislocati a MISTERBIANCO, furono spostati con tutto il *gruppo mobile "D"* verso SOLARINO dove giunse intorno alle ore 21.00 schierandosi sul davanti della località. Tale gruppo avanzò poi sul rettilineo che da SOLARINO portava a FLORIDA, preceduto dalla 3^a compagnia. Contemporaneamente, forze motocorazzate inglesi iniziarono a muovere da FLORIDA verso SOLARINO lungo lo stesso rettilineo. L'incontro tra le due opposte avanguardie ebbe luogo alle ore 06.30 dell'11 luglio. La reazione avversaria fu potente e costrinse gli italiani a ripiegare su SOLARINO. La notte sul 12 luglio, quattro carri della 3^a compagnia si lanciarono all'attacco. Il carro di testa, comandato dal *Sottotenente Adamo PROFICO* (M.A.V.M.), incontrò uno sbarramento di mine e saltò in aria nel tentativo di passare. Il secondo carro fu squarciato da un colpo di cannone. Il terzo fu colpito ad un cingolo e ruzzolò per la scarpata. L'ultimo riuscì a passare, mise in fuga un gruppo di fanti avversari, ma fu affrontato da un carro *Sherman* che inesorabilmente lo colpì immobilizzandolo. In quei frangenti si distinse, oltre al già menzionato Tenente Colonnello D'Andretta, anche il *Tenente Franco RODRIGUEZ* (M.B.V.M.) che continuò a combattere sino a che il suo carro non fu incendiato.

Il *IV battaglione semoventi da 47/32*, costituì, in vista dello sbarco, il *gruppo tattico "Carmito"* dato in rinforzo alla difesa costiera del settore del *XII Corpo d'Armata*. I suoi semoventi intervennero prontamente il 14 luglio, insieme a tre carri armati tedeschi, contro un *commando* sbarcato ad AGNONE che aveva sopraffatto le nostre unità costiere. I Carristi riuscirono a respingere il *commando* verso la costa obbligandolo a reimbarcarsi e liberando i prigionieri precedentemente fatti. Successivamente, gli inglesi riuscirono a far sbarcare nella medesima località alcuni carri armati. Il *gruppo tattico* del Tenente Colonnello Tropea sostenne un violento combattimento tra il ponte di PRIMOSOLE e la masseria CODAVOLPE finché fu sopraffatto. In quell'occasione cadde anche l'eroico comandante del *IV battaglione semoventi*. Anche il comportamento di questo battaglione di Carristi fu giudicato

magnifico.

Il CCXXXIII *battaglione semoventi da 47/32*⁽¹⁰³⁾ fu assegnato, in vista dello sbarco, al XVI *Corpo d'Armata* che lo assegnò alla 206^a *Divisione Costiera*⁽¹⁰⁴⁾. I reparti di questo battaglione furono impegnati sulla linea del fuoco sin dalle prime battute. Il 10 luglio 1943, alcuni suoi semoventi parteciparono valorosamente ai combattimenti nella penisola di PACHINO. Si distinsero per valore e coraggio il *Tenente Mario PITTIGLIANI* (M.B.V.M.), il *Sottotenente Renzo BENEDETTI* (C.G.V.M.), ed il *Sergente Vito COLELLA* (C.G.V.M.). I mezzi del CCXXXIII *battaglione semoventi da 47/32* continuarono a combattere per tutta la giornata del 10 luglio nei pressi di NOTO e sempre in quella giornata si segnalò per il suo eroico comportamento il *Carrista Giovanni GRECCHI* (M.A.V.M. a.m.). In quella occasione i due nuclei semoventi in cui si era articolato il battaglione riuscirono a sottrarsi all'accerchiamento. Uno, condotto dallo stesso Tenente Colonnello Elena, prese parte al combattimento di BIVIO GIGLIOTTO e l'altro, composto da soli tre semoventi, al combattimento di PALAZZOLO ACREIDE. Nella giornata dell'11 luglio tre semoventi del CCXXXIII battaglione che, dopo aver combattuto a CASSIBILE avevano ripiegato su PALAZZOLO, furono impiegati nei pressi di SIRACUSA per prendere contatto con forze avanzanti della 51^a *Divisione Britannica*. Nella notte sul 13 luglio alcuni semoventi del battaglione erano di nuovo al BIVIO GIGLIOTTO, giunti da NOTO a rinforzare le forze della Divisione "Livorno".

Molti altri i valorosi tra i Carristi di questo battaglione il cui Comandante trovò eroica fine il 15 luglio 1943 sacrificandosi dopo aver combattuto strenuamente fino alla fine di ogni possibile

⁽¹⁰³⁾ Il libro "Lo sbarco e la difesa della Sicilia" del Generale Emilio Faldella che fu Capo di SM della 6^a Armata schierata per la difesa dell'isola riporta sempre, per il battaglione semoventi al comando del Ten.Col. Elena, il numero CCXXX, a meno della citazione a pag. 231. dove viene riportato il numero CCXXXIII che corrisponde a quello riportato nella documentazione ufficiale rintracciata presso l'Ufficio Storico dell'Esercito.

⁽¹⁰⁴⁾ Da quanto risulta nel libro del Generale Faldella, il battaglione del Tenente Colonnello Elena disponeva di soli 15 semoventi.

resistenza e senza lasciar traccia di sè. Proposto per la massima ricompensa al V. M., gli fu concessa la Medaglia d'Argento.

Nel ricordo di quelle giornate, non potremmo certo tralasciare di menzionare l'eroico **Sottotenente Luigi SCAPUZZI** (M.O.V.M. a.m.) che: *«chiedeva insistentemente ed otteneva di essere trasferito dal Deposito ad un battaglione semoventi da 47/32 destinato in zona d'operazioni. Nella prima fase di un ciclo operativo, assegnato ai rifornimenti di una compagnia assolveva i compiti affidatigli con elevato senso del dovere e spirito d'iniziativa su itinerari intensamente battuti. Successivamente, cadutone prigioniero il comandante, assumeva il comando della compagnia. Durante un combattimento notturno particolarmente accanito, posto a protezione di reparti duramente attaccati eseguiva continue puntate offensive per tentare di contenere l'urto degli assalitori. Esaurite tutte le munizioni di bordo piuttosto che ripiegare, preferiva imbracciare il mitra e col busto eretto fuori dal carro continuava nell'impari lotta. Trovava così morte gloriosa, colpito in pieno petto»*⁽¹⁰⁵⁾.

Oltre a lui furono decorati al V. M. il **Sottotenente Ugo DE CESARE** (M.A.V.M.)⁽¹⁰⁶⁾ decorato perchè a MARZAMENI, nella penisola di PACHINO, il 10 luglio 1943, *«...ardente ed entusiasta, comandante di plotone di una compagnia carri semoventi da 47/32 impegnato contro forze soverchianti corazzate, avuti i carri del suo plotone ed il proprio carro colpiti da granate perforanti, con un morto a bordo ed un altro membro dell'equipaggio ferito, egli stesso gravemente ferito ad un braccio, anziché ripiegare con gli equipaggi superstiti su di una posizione precedentemente stabilita, seguiva a manovrare con eroico sforzo il cannone riuscendo ad immobilizzare due carri nemici e dare così il tempo alla compagnia di riorganizzarsi. Fulgido esempio di eroismo e di alto senso del dovere»*.

⁽¹⁰⁵⁾ Motivazione della Medaglia d'Oro al V.M. concessa al Sottotenente Scapuzzi caduto eroicamente il 22 luglio 1943 mentre proteggeva il ripiegamento di un reparto germanico.

⁽¹⁰⁶⁾ Per le gravi mutilazioni di guerra, Ugo De Cesare lasciò il servizio. Laureatosi in giurisprudenza, divenne avvocato della Sacra Romana Rota, Notaio Paleografo, Professore dell'Università di Napoli e Presidente del Consiglio Notarile di Napoli.

Ed ancora, il *Capitano Franco CALISSONI* (C.G.V.M.), il *Sergente Ezio CARA* (C.G.V.M.), il *Sottotenente medico Roberto GRANELLI* (C.G.V.M.), distintosi nel caposaldo di VILLA PETROSA DI NOTO nel pomeriggio del 10 luglio, ed il *Tenente Guido TOMASONE* (C.G.V.M.).

I gruppi mobili "A", "B" e "C" agirono contro le forze americane sbarcate sulla costa agrigentina, riuniti nel *Raggruppamento mobile "OVEST"*, nel quale era inserito anche il 10° *Reggimento Bersaglieri* ed altre unità di artiglieria.

Il 17 luglio, il *gruppo mobile "B"* era dislocato intorno ad AGRIGENTO. Nella stessa giornata vi fu un consistente sbarco a PORTO EMPEDOCLE ed il nemico dilagò per la strada costiera verso RIBERA e verso RAFFADALI dove il Tenente Colonnello Mascio riuscì a respingerlo con la 6ª compagnia del *CII battaglione carri R 35* e la 3ª compagnia del *CXXXIII battaglione semoventi da 47/32*. Al nemico furono catturati molti mezzi e uomini.

Nella giornata del 18, a sud di CASTELTERMINI, il *gruppo mobile "C"* del Tenente Colonnello Mazzei, riuscì a tener duro contro gli elementi avanzati di una colonna nemica fino alla notte sul 19 quando la colonna avversaria riuscì ad avanzare ma fu comunque fermata da uno sbarramento di Bersaglieri.

Il *gruppo mobile "A"* era stato intanto schierato, con il rinforzo di una batteria di artiglieri, a stazione VILLALBA con il compito di sbarrare la rotabile SANTA CATERINA VILLARMOSA - STAZIONE VALLEDOLMO.

Il 19 luglio si accentuò la pressione del nemico nella zona di RIBERA, a ovest di AGRIGENTO, In particolare fu avvistata una colonna motocorazzata che si dirigeva su CHIUSA SCLAFANI. Il *gruppo mobile "B"* fu allora impiegato per rinforzare lo sbarramento di Bersaglieri ad ALESSANDRIA DELLA ROCCA, mentre il *gruppo mobile "C"* del Tenente Colonnello Mazzei avrebbe dovuto contrattaccare in direzione del ponte sul fiume PLATANI. Nel corso della mattinata del 19 luglio il Tenente Colonnello Mazzei riuscì a respingere per un buon tratto il nemico e poi a sostenersi a circa 6 chilometri a sud di CASTELTERMINI che il nemico non raggiunse prima delle ore 17.00.

Nella sera dello stesso giorno, anche il *gruppo mobile "B"* del Tenente Colonnello Mascio dovette ripiegare fino a sud

dell'abitato di BIVONA, sotto la forte pressione del nemico, ma non senza opporre una strenua resistenza che costò ingenti perdite tra le fila della 6^a compagnia del CII battaglione carri R 35 e la 3^a compagnia del CXXXIII battaglione semoventi da 47/32. Alla vigorosa resistenza opposta dal gruppo mobile "B" diede pure risalto l'Ammiraglio americano Morison che nelle sue memorie scrisse «il gruppo mobile "B", interamente italiano, fece un vigoroso tentativo di fermare l'avanzata⁽¹⁰⁷⁾».

Dall'alba del 20 luglio la pressione si accentuò davanti a BIVONA dove era schierato il gruppo mobile "B". Alle ore 06.00 circa, un primo attacco investì il gruppo mobile "C" a STAZIONE CAMMARATA, ma le forze del Tenente Colonnello Mazzei riuscirono a respingerlo. Un attacco più vasto iniziato verso le ore 09.00 preceduto da una intensa preparazione di artiglieria, si concluse dopo più di due ore e mezza, e soltanto quando il gruppo mobile "C" fu sopraffatto per le gravissime perdite subite. Il pomeriggio seguente il gruppo mobile "B" del Tenente Colonnello Mascio oppose resistenza davanti a SANTO STEFANO QUISQUINA e costrinse reparti della 3^a Divisione Americana ad organizzare un attacco in tre direzioni che, secondo quanto riportato dal già menzionato Ammiraglio Morison, fu iniziato non prima delle ore 13.30 protraendosi, per la strenua resistenza dei nostri, sino alle 17.00.

Il gruppo mobile "A" del Tenente Colonnello Perrone, con la 4^a compagnia del CII battaglione carri R 35 e la 1^a compagnia del CXXXIII battaglione semoventi da 47/32, fu costretto a ripiegare su STAZIONE DI VILLADOLMO dove fu poi attaccato e travolto il giorno successivo.

Grazie al ritardo impartito alle colonne avversarie dalla resistenza dei gruppi mobili "A", "B" e "C" le divisioni di fanteria ebbero modo di arretrare verso Est.

La dimostrazione della determinazione con cui affrontarono la lotta questi tre gruppi mobili cui diedero vita,

⁽¹⁰⁷⁾ Samuel E. Morison, "Storia delle operazioni navali degli Stati Uniti", vol. IX.

principalmente, le tre compagnie del *CII battaglione carri R 35* del *131° Reggimento Carristi* e le tre compagnie del *CXXXIII battaglione semoventi da 47/32* originato dal *33° Reggimento Carristi*, è nella trasmissione di Radio Londra delle ore 18.00 del 20 luglio quando, commentando le operazioni sulla fronte nord di AGRIGENTO, si affermò che l'offensiva delle truppe americane che puntavano a PALERMO era stata ostacolata da due divisioni motorizzate italiane! Il *CII battaglione carri R 35*, che dovette sostenere l'azione del *XII Corpo d'Armata*, destinato alla protezione della Divisione di fanteria "*Assietta*", si sacrificò guadagnandosi la citazione nel bollettino N. 1162 del 31 luglio 1943⁽¹⁰⁸⁾.

Oltre a quelle già segnalate, tra le ricompense al V. M. concesse ai combattenti Carristi in Sicilia si annovera anche il ***Capitano Ugo PORTA*** (M.A.V.M.) impiegato presso il Comando della 6^a Armata.

Corsica 1943

I reparti carristi presenti in Corsica al momento dell'Armistizio erano il *XX battaglione controcarro*, su 2 compagnie, costituitosi nell'ottobre 1942, e dislocato in Corsica nel 1943; ed il *CXXXI battaglione* formato dal deposito del *31° Reggimento fanteria*, anch'esso su due compagnie.

⁽¹⁰⁸⁾ cfr. "Le operazioni in Sicilia e Calabria (luglio-settembre 1943) di A.Santoni, SME Uf. Storico 1989.

CAPITOLO VIII - GUERRA DI LIBERAZIONE

Parma e Piacenza (33° Reggimento Carristi)

Alla data dell'8 settembre 1943, le forze italiane presenti a PARMA ammontavano a circa 6.000 uomini mentre altri 7.000 uomini erano sparsi per la provincia per un totale di circa 13.000 soldati su tutto il territorio provinciale parmense. Tra questi, molti i Carristi essendo la città sede del 33° *Reggimento Fanteria Carrista* allora al comando del **Colonnello Ugo BOLDRINI**.

Oltre alla propria compagnia Comando ed alla Banda Reggimentale, che avevano sede nella caserma della *Pilotta*, il 33° *Reggimento* disponeva del *Comando truppe al Deposito* (2 compagnie, 300 uomini), al comando del **Tenente Colonnello Guido CORNELLI**; del *battaglione specialisti* (4 compagnie, 600 uomini), al comando del **Maggiore Francesco DE FILIPPO**; e di tre *battaglioni addestramento* [il I battaglione (4 compagnie 700 uomini, 2 soli carri L 3) a LANGHIRANO, comandato dal **Maggiore Giuseppe STRACUZZI**; il II (4 compagnie, 400 uomini) nella caserma "*Marcucci Poltri*", comandato dal **Maggiore Cesare PENSATO**; il III (4 compagnie, 3 semoventi di calibro imprecisato) nella caserma "*Castelletto*", al comando del **Capitano Elio MODESTI**. Presso la caserma di *Castelletto*, sempre inquadrati nel reggimento, vi erano una *compagnia mezzi addestramento* (100 uomini. con 2 carri M 13/40, ed un numero imprecisato di semoventi da 47/32); il *reparto riparazione e recuperi* (100 uomini) ed il *reparto reduci* del CCXXXIII *battaglione semoventi da 47/32*, reparto che abbiamo visto tra i protagonisti della difesa della Sicilia (100 uomini).

Distaccati a FIDENZA, nella caserma della *Vecchia Rocca*, inoltre, sempre alle dipendenze del 33° reggimento, vi era, oltre al CCXXXIII *battaglione complementi carri M*, su 4 compagnie, con 10 carri M 13/40 e 2 semoventi da 75/18, comandato dal **Maggiore**

Vencleslao ROSSI (M.B.V.M.) ⁽¹⁰⁹⁾, la 33^a compagnia cannoni da 20 mm comandata dal **Capitano Gaetano MORANO** (80 uomini, 8 cannoni da 20 mm) e la 133^a compagnia cannoni da 20 mm del **Capitano Pinotto MAROGNA** (80 uomini, 8 cannoni da 20 mm).

I fermenti a PARMA iniziarono immediatamente dopo l'annuncio dell'Armistizio dato alla radio alle ore 19.45. Verso mezzanotte i notabili antifascisti in cerca di notizie e di armi, si recarono dal Comandante del *Presidio Militare* che, nel rassicurarli affermando che le truppe tedesche stavano abbandonando la città, ordinò ai comandanti militari di prendere misure per il mantenimento dell'ordine pubblico. Il Colonnello Boldrini propose di far uscire le truppe dalle caserme mettendole in assetto da combattimento. Il Comandante del Presidio, interpellato il *Comando della difesa territoriale di Milano* ribadì l'ordine di limitarsi alle sole misure di ordine pubblico. Nel frattempo alla *Scuola di Applicazione delle Armi di Fanteria e Cavalleria*, che all'epoca aveva sede nel *Palazzo Ducale* di PARMA, il Colonnello Ricci fece predisporre i centri di fuoco per le armi automatiche.

Nella notte tra 8 ed il 9 settembre 1943 un drappello di soldati tedeschi, al comando di un ufficiale, occupò il Municipio. Da qui i Tedeschi intimarono la resa al *Presidio Militare* pretendendo la consegna delle armi entro venti minuti. Alle 01.00 i tedeschi fecero scattare l'operazione *Nordwind* tesa a disarmare e catturare tutte le unità militari italiane. Al comando di Presidio si presentò il Colonnello tedesco *Frey* che, intimando la resa, minacciò di bombardare la città in caso di rifiuto. Il Comandante del Presidio fu costretto ad accettare l'ingiunzione tedesca e fece chiamare i Comandanti del 33° *Reggimento Carristi* e del 19° *Reggimento "Cavalleggeri Guide"*, comunicando loro le modalità per la resa. Dopo l'allontanamento dell'Ufficiale tedesco, il Comandante del Presidio si mise in contatto con il *Comando di Zona*

⁽¹⁰⁹⁾ Il CCCCXXXIII° battaglione si stanziò a FIDENZA dal 1936 fino al 9 Settembre 1943. Si trattava di un battaglione di complementi, costituito da militari in costante fase d'addestramento, dai quali il Comando del Reggimento attingeva per reintegrare i reparti in organico al fronte.

di PIACENZA dal quale dipendevano i due reggimenti, che ordinò di resistere con tutti i mezzi a disposizione.

Sia pure tardivamente, furono perciò prese, a quel punto, tutte le misure necessarie alla difesa della città. Per prevenire le mosse della guarnigione italiana, i tedeschi avevano però già provveduto a bloccare i ponti e a dislocare propri reparti in posizione davanti alle caserme. In particolare, avevano schierato una loro batteria di artiglieria in piazza Garibaldi.

Le ostilità con i militari italiani iniziarono presso la sede centrale delle Poste dove nove soldati, agli ordini di un sottufficiale, resistettero alle intimazioni di un plotone tedesco e anziché arrendersi richiesero rinforzi che giunsero al comando di un subalterno che aveva radunato tutta la forza disponibile in caserma: cuochi, attendenti, scritturali con lo scarso armamento disponibile.

Nel frattempo, i tedeschi, fecero affluire altri rinforzi per circondare le caserme ed i posti di polizia. Trascorso il breve periodo di tregua, vennero sparate due cannonate contro il Palazzo del Governatore, sede del comando di Presidio i cui difensori, dotati del solo armamento individuale, furono costretti alla resa.

Subito dopo, con l'appoggio di un semicingolato, un plotone tedesco attaccò il *Distretto Militare*, la cui guarnigione, anch'essa con le sole armi individuali riuscì comunque a fuggire attraverso un vicino convento. Anche alla caserma del *Castelletto*, sede del *III battaglione addestramento* del *33° Reggimento Carristi*, i tedeschi ebbero la meglio sui reparti accasermati.

Un plotone di tedeschi, rinforzato da due semicingolati si ripresentò quindi alle Poste e tentò di scardinare la serranda di accesso. Lo sparuto e male armato gruppo di nostri soldati reagì riuscendo, con le pochissime bombe a mano disponibili, a distruggere la camionetta e ad incendiare un semicingolato disperdendo gli assalitori. Neppure con l'intervento di un mezzo corazzato i tedeschi riuscirono ad avere ragione della resistenza italiana ed il Palazzo delle Poste cadde in mano tedesca solamente dopo la resa della città.

Alle 03.00 iniziò l'attacco contro la *Scuola di Applicazione* che reagì violentemente tanto che i tedeschi chiesero uomini di

rinforzo appoggiati da un paio di mezzi corazzati. Soltanto alle 07.00 il Comandante della Scuola diede l'ordine di deporre le armi.

Alle 03.30, mentre la situazione nella caserma della *Pilotta* stava precipitando, venne ordinato l'intervento del *CCCCXXXIII battagliaione complementi* di FIDENZA. Il portaordini non riuscì invece a raggiungere il reparto di LANGHIRANO che avrebbe dovuto funzionare da rincalzo e che rimase bloccato nella sua caserma ormai circondata dai tedeschi.

Dei militari presenti in *Pilotta* solo 200 erano armati con moschetti e tre bombe. Il *Tenente Colonnello Fedele MUSA* fece approntare otto camionette per tentare una sortita, ma alle 05.30 i tedeschi riuscirono ad irrompere nella caserma disarmando il personale. Subito dopo, con tempestività, le truppe germaniche disarmarono i Carabinieri della caserma di via Garibaldi catturandone una quarantina. Alle 04.00 si impadronirono della *Cittadella* forzandone l'accesso con un mezzo corazzato.

A quel punto, le uniche forze rimaste ancora in campo erano quelle costituite dalla colonna del *CCCCXXXIII battagliaione complementi carri M* con a disposizione un carro armato M 15 e sette semoventi da 75/18 armati ciascuno di soli 5 colpi. In appoggio alla colonna era aggregata la compagnia cannoni con 12 pezzi da 20 mm montati su autocarri SPA "*Dovunque*". La compagnia carri, al comando del *Tenente Giuseppe RISERVATO* e la compagnia cannoni al comando del *Capitano Pinotto MAROGNA*.

Alle 5,30 la colonna partì da FIDENZA con l'obiettivo di raggiungere il ponte CAPRAZUCCA. L'ordine era di reagire al fuoco di qualunque provenienza. A PONTETARO la colonna fu intercettata da alcuni motociclisti tedeschi. A BARRIERA D'AZEGLIO la colonna svoltò per viale dei Mille e giunta a BARRIERA BIXIO fu fermata da una colonna di camion tedeschi che le sfilarono davanti in modo da guadagnare il tempo necessario per la messa in batteria di alcuni pezzi anticarro. I tedeschi erano così pronti per l'imboscata agli italiani. Un plotone munito di mitragliatrice fu sistemato dietro un muretto fra viale dei Mille e via Volturmo, un secondo plotone munito di cannone anticarro fu posizionato tra via Villetta e via Solari mentre un terzo gruppo con un cannone anticarro si appostò di fianco a Ponte Umberto. I carri sfilarono a BARRIERA

BIXIO diretti per viale Caprera in formazione “da esercitazione”. I due ufficiali in motocicletta si accorsero dei pezzi anticarro, il **Tenente Bruno CORNINI** (M.A.V.M.) puntò quindi verso via Solari, ma dovette tornare indietro perché preso di mira dai tedeschi, il **Tenente RISERVATO** proseguì la perlustrazione verso Ponte Italia fu catturato dai tedeschi. Alle 6,30 il primo colpo di cannone centrò il quarto semovente della colonna incendiandolo. Dell’equipaggio, il **Sergente Annibale JOVINO** si lanciò fuori dal carro, ma fu falciato da una raffica di mitragliatrice; anche il **Carrista STRAPPONI** riuscì ad uscire ma, ridotto ad una torcia umana, morì di fianco al suo carro. Il **Capocarro GRASSI**, anch’egli uscito dal carro, si accasciò ferito poco distante e fu poi soccorso da alcuni civili. Un carro, forse quello del **Sottotenente SEMPRINI** o del **Sottotenente VALENTE**, entrambi sul posto, si avventò contro il cannone controcarro spingendolo giù dalla scarpata. Il semovente del Sottotenente Valente, colpito al cingolo destro, precipitò nel sottostante torrente. Il **Carrista Francesco GIAVAZZOLI** (M.A.V.M.) morì sul colpo.

I carri che riuscirono ad attraversare indenni ponte Umberto e ad imboccare lo Stradone furono tre: quello del Sottotenente Semprini, quello del **Sottotenente BAGNOLI** e quello del **Sergente Maggiore CAVIRANI**. Il primo si arrestò all’altezza di via Passo Buole, il secondo all’altezza di via Vitali ed il terzo poco prima di Barriera Farini. I tre capicarro, dopo che Bagnoli ebbe centrato un controcarro tedesco, decisero di raggiungere la caserma di *Castelletto*. Semprini fu catturato col suo semovente e portato in *Cittadella*, gli equipaggi degli altri due semoventi, entrambi centrati dai pezzi controcarro tedeschi, furono catturati.

Intanto a Barriera Bixio il Maggiore Rossi era rimasto con tre carri superstiti che dispose in modo da poter battere via Spezia, via Solari e via Caprera, i cannoni da 20 mm. vennero posti in batteria attorno ai cancelli della barriera. Il **Tenente Bruno CORNINI** (M.A.V.M.) cercò di raggiungere il Comando della *Pilotta* ma fu ferito dai tedeschi. Intanto il Maggiore Rossi riceveva l’ordine di resistere, con un messaggio scritto del Colonnello Boldrini. La situazione per gli italiani era piuttosto critica: il semovente posto all’inizio di via Caprera fu messo fuori uso, una cannonata – proveniente da via Solari - mise fuori combattimento

un secondo carro piazzato di fianco alla Barriera, gli italiani continuarono a sparare con i cannoni da 20 mm esposti al fuoco tedesco e colpirono un *Marder* tedesco immobilizzandolo. Nel corso dello scontro morì il **Sottotenente VILLARI** ufficiale allievo della *Scuola d'Applicazione* che – impossibilitato a raggiungere la Scuola – si era aggregato alla colonna dei Carristi. Negli stessi frangenti venne mortalmente ferito anche il **Sottotenente MANAZZA** della compagnia cannoni. Alle 07.30 saltava l'autocarro delle munizioni ed alle 08.00 lo scontro ebbe fine⁽¹¹⁰⁾.

Altri caduti del 33° reggimento si registrarono a PIACENZA dove, nella mattinata del 9 settembre, unità corazzate della *Wermacht*, partite dal campo d'aviazione di SAN DAMIANO e dislocate nei pressi di ROTTOFRENO, sferrarono l'attacco alla città lungo la direttrice posta tra il Trebbia e la via Emilia intimando poi la resa al comando del locale Presidio militare. I due ufficiali più alti in grado, il Generale Assanti ed il colonnello Paleari, decisero di resistere, schierando reparti presenti in città fra cui uno del 33° **Reggimento Carristi**. Chiesti rinforzi, ai difensori arrivarono da FIDENZA anche due carri del 33° che, senza esitazione, presero parte allo scontro. Pochi istanti e uno dei due carri venne centrato e reso inservibile. Anche il secondo carro venne poco dopo distrutto da un aereo tedesco uccidendo altri due Carristi. Quattro i caduti del 33° Carristi: il **Sergente Lorenzo CORRATELLI**, il **Caporal Maggiore Franco DALLAQUILA**, il **Sottotente Guglielmo DI MEO** ed il **Caporal Maggiore Roberto SAMPAOLO**.

Piombino (XIX battagliaione carri)

Anche il *XIX battagliaione carri* merita una menzione particolare. Questo battaglione, al comando del **Tenente Colonnello Angelo FALCONI** (M.A.V.M.)⁽¹¹¹⁾, era stato approntato dal Deposito del 31° *Reggimento Carristi* di SIENA. Per un breve

⁽¹¹⁰⁾ Da “*Parma 1943, 8 settembre*” di Mario Zannoni, Parma, PPS editrice, 1997.

⁽¹¹¹⁾ Il motto del XIX battagliaione carri era “UNO PER TUTTI, TUTTI PER UNO”.

lasso di tempo passò alle dipendenze del 33° *Reggimento Carristi* di PARMA perché inizialmente destinato ad alimentare il 133° *Reggimento Carristi* della Divisione corazzata "Littorio" impiegato in Africa Settentrionale. Poi tornò alle dipendenze del 31°. La costituzione del XIX *battaglione carri* fu rallentata dalle grandi difficoltà di approvvigionamento dei materiali e così, il completamento del reparto non fu ultimato prima della metà del 1943. Il XIX *battaglione carri* ebbe l'organico su una compagnia carri M e due compagnie semoventi 75/34 e ricevette i mezzi soltanto nella primavera del 1943. L'organico ammontava a 22 ufficiali e 434 fra sottufficiali e truppa. Con essi ebbe modo di addestrarsi in COLLE VAL D'ELSA e in SAN GIMIGNANO ed il 5 luglio fu assegnato al *Comando Difesa Territoriale* di FIRENZE che ai primi di agosto lo assegnò per l'impiego al settore di PIOMBINO. Qui il XIX si attendò nella pineta di RIMIGLIANO a TORRENOVA. La compagnia carri M, su 20 mezzi, al comando del **Capitano DI GREGORIO**, si tratteneva a PIOMBINO orientata a svolgere compiti di ordine pubblico. La disponibilità di munizionamento era aleatoria: 105 colpi soltanto per i cannoni da 47/40 degli M 15/42 e nessun colpo per i semoventi. Altrettanto critica era la disponibilità di carburante cui comunque, alla vigilia dell'annuncio dell'Armistizio, si riuscì a sopperire mediante la requisizione di alcuni vagoni ferroviari che da alcuni giorni erano in sosta presso la stazione di CAMPIGLIA MARITTIMA.

Il 9 settembre il XIX ricevette l'ordine di schierarsi al completo a PIOMBINO dato che nella mattinata dello stesso giorno alcune piccole unità navali tedesche avevano aperto il fuoco contro le postazioni della nostra Marina poste a protezione del porto. Nella notte fra il 9 ed il 10 settembre due torpediniere tedesche attraccarono alle banchine di PORTO VECCHIO chiedendo d'essere rifornite di carburante ed acqua. Approfittando della disponibilità italiana volta a non creare pretesti per il combattimento, i marinai tedeschi si impadronirono di alcuni punti chiave per il funzionamento del porto disarmando i marinai e la popolazione iniziò a sospettare l'esistenza di un accordo segreto con i tedeschi per l'occupazione della città. Il XIX giunse a PIOMBINO alle ore 18.00 del 10 settembre e si schierò subito a protezione del porto. In prima linea furono disposti i carri M 15, i soli ad avere

munizionamento. Il Capitano Di Gregorio li schierò evitando che fossero visibili dal mare ma in modo tale che potessero intervenire con l'armamento di bordo. Alle 21.30 alcune unità navali tedesche portatesi al largo iniziarono a battere col fuoco la città ed in rapida successione le nostre batterie costiere iniziarono a controbattere. Alle ore 01.00 dell'11 settembre il *Comando di Piazza* ordinò l'esecuzione di un rastrellamento verso le banchine del porto. I tedeschi infiltratisi nel corso della notte stretti tra i mezzi corazzati ed i fanti dei reparti costieri si arresero agli italiani, solo nella parte centrale del dispositivo opposero una resistenza più forte. Ed i carri furono costretti ad impiegare tutto lo scarso munizionamento di cui disponevano per debellare la resistenza tedesca il cui comandante chiese comunque una tregua per parlamentare. Alle 09.00 il comandante tedesco ottenne dal Comandante della Piazza di potersi reimbarcare, con uomini ed armi, entro le 11.30 e lasciare il porto. L'ufficiale germanico espresse al Tenente Colonnello Falconi il proprio plauso per come si erano comportati i Carristi del *XIX battaglione carri* durante l'azione di rastrellamento e repressione. Poco dopo, un ulteriore tentativo di resistenza tedesco, forse dovuto ad una non immediata trasmissione degli ordini da parte tedesca, fu immediatamente stroncato dai Carristi del *XIX*.

Il fuoco delle nostre batterie costiere aveva messo fuori combattimento le unità navali germaniche e la reazione dei reparti a terra e dei carri del *XIX* avevano inciso pesantemente sulle forze tedesche. I Carristi del *XIX* provvidero a recuperare i feriti ed i caduti avversari. Alle 17.00 il *XIX* riprese la via per l'accampamento ove rientrò alle 19.00 circa. A PIOMBINO restavano due plotoni della compagnia carri M. Tornato all'accampamento con il morale alto per i successi conseguiti contro nuovi nemici, un fulmine a ciel sereno colpì il *XIX battaglione carri*. Alle 22.30, infatti, al Tenente Colonnello Falconi fu recapitato l'ordine del Comandante della Piazza, di recarsi con il *XIX* presso PORTO BARATTI e tenersi pronto a consegnare ai tedeschi tutto il proprio armamento. Il Tenente Colonnello Falconi non accettò quest'ordine e comunicò tale sua intenzione ai Comandanti in sottordine. Subito dopo aver dato ordine ai suoi di intensificare la sorveglianza attorno al campo e di tenersi pronti a muovere parti

alla ricerca di informazioni che chiarificassero il da farsi. Scoprì che iniziava lo sbandamento del nostro Esercito e che anche i Carristi lasciati a PIOMBINO avevano ricevuto ed eseguito l'ordine di abbandonare i loro mezzi dopo averli resi inefficienti. Tornato all'accampamento dove, nel frattempo, si erano diffuse le notizie più cupe che avevano ingenerato grande confusione tra gli uomini, si prodigò immediatamente, con calma ed energia, per riprendere in mano la situazione e ristabilire l'ordine. Chiamò a sè gli Ufficiali consigliandogli di mantenersi tranquilli ed ordinando loro di rimanere presso i rispettivi reparti precisando che non avrebbe tollerato il minimo atto di indisciplina. Impartì infine l'ordine di incolonnamento del battaglione in direzione dell'Aurelia. Fermamente intenzionato a non consegnare i carri del suo battaglione ai tedeschi e a non sciogliere il reparto privo di ogni notizia su quanto stava accadendo nel resto del Paese decise di muovere verso SIENA dove aveva sede il Deposito del 31° *Reggimento Carristi* per mettersi a disposizione del Comandante, il **Colonnello Paolo FORMENTI** (M.B.V.M.)⁽¹¹²⁾. Riunì a rapporto il XIX per informare gli uomini delle sue intenzioni. Tutti accettarono le disposizioni del Comandante. Lungo la via per SIENA, il Tenente Colonnello Falconi fu raggiunto da un Ufficiale del battaglione che era riuscito a giungere fino al Comando di Reggimento dove aveva potuto parlare col Colonnello Formenti il quale, in assenza di ordini precisi da parte dei comandi superiori, sconsigliava di portare a SIENA i carri comunque privi di munizioni e dava l'ordine di abbandonarli sul posto dopo averli resi inutilizzabili.

⁽¹¹²⁾ Il Colonnello Formenti fu l'ultimo Comandante del 132° Carristi in Africa Settentrionale.

Roma (4° Reggimento Carristi)

Il 4° Reggimento Carristi partecipò alla difesa della Capitale schierando un *battaglione carri misto* (M 15/42, semoventi ed L 3) di formazione al comando del **Tenente Colonnello Luigi BATTISTI**.

Negli aspri combattimenti di quelle giornate si distinse “*la calotta*” del 4° Carristi tra i membri della quale si contarono molti decorati al V.M.. Tra i valorosi Subalterni del reggimento, ricordiamo il **Sottotenente Carrista Vincenzo FIORITTO** (M.O.V.M. a.m.) che il 10 settembre 1943, sul viale Ardeatino, al comando di un «*plotone carri M. ricevuto ordine di attaccare una forte colonna tedesca, appoggiata da carri e potenti artiglierie, pur essendo certo che l'ardua impresa avrebbe comportato la distruzione dei suoi modesti mezzi, l'affrontava con stoica fermezza, riuscendo in un primo tempo, operando con estrema audacia, ad arrestare l'irruzione del nemico cui distruggeva alcuni pezzi anticarro. Riaccesi aspra la lotta che gli inutilizzava la quasi totalità del personale e dei mezzi, col suo carro più volte colpito, azionato ormai da lui e dal solo pilota, raccoglieva i pochi carri superstiti e alla testa di essi si lanciava nuovamente sull'avversario nel disperato tentativo di interdirlgli la via alla Città... Colpito da una granata che gli asportava il braccio sinistro trovava ancora la forza, prima di esalare l'ultimo respiro, di incitare il suo pugno di eroi a proseguire la lotta. Giovannissimo ufficiale, in un breve periodo di generale smarrimento additava ai più, con l'estremo sacrificio, la via del dovere e dell'onore*». Insieme a lui, nei pressi delle Terme di Caracalla, caddero il **Caporale Bruno BALDINOTTI** ed il **carrista Carlo LAZZERINI**, anch'essi del 4° reggimento Carristi.

Ricordiamo anche il **Tenente Carrista Silvio GRIDELLI** (M.A.V.M. a.m.), che il 10 settembre partecipò con una compagnia carri M alla battaglia di PORTA SAN PAOLO contro i tedeschi. Inviato in ricognizione alla testa di un plotone, nonostante rimanesse ferito da un colpo d'artiglieria nemica, continuò a combattere, finché un nuovo colpo non lo uccise.

Ed il **Sottotenente Carrista Vito MAJOLINO** (M.B.V.M.), comandante di reparto carri M, impegnato nella lotta contro i tedeschi, ebbe il suo carro colpito dal fuoco controcarrro avversario. Ferito, continuava a lottare e, sprezzando ogni rischio,

abbandonava il proprio mezzo immobilizzato per salire a bordo di un altro carro⁽¹¹³⁾.

Insieme al *Tenente Carrista Piero CELLETTI* che il 10 settembre, al Comando di un plotone carri leggeri, impegnato in azioni di contrasto per rintuzzare infiltrazioni di reparti tedeschi, condusse il suo reparto con ardimento così da concorrere efficacemente all'azione svolta dagli italiani. Merita menzione anche il *Sottotenente Enzo DI GIAN SANTE* che, alla testa di un plotone carri L nel corso di azioni volte a contrastare penetrazioni tedesche nel nostro dispositivo, condusse il proprio reparto con sicura perizia e ardimento così da opporsi efficacemente all'azione avversaria. Ed ancora, il *Sottotenente Domenico GRECO*, anch'egli al comando di un plotone carri L, in azione contro i tedeschi con compiti ricognitivi, penetrava nel dispositivo avversario incurante del nutrito fuoco controcarro riuscendo a chiarificare la situazione ed a fornire importanti elementi d'informazione al proprio Comando. Con il suo mezzo si prodigava inoltre nel recupero dei numerosi feriti tra i carristi della compagnia. E l'Alfiere del 4° *Reggimento*, il *Sottotenente Raffaello PARRI* che, sempre il 10 settembre, a PORTA SAN PAOLO, al comando di un plotone carri L adibito al recupero dei numerosi feriti di due plotoni carri M, fortemente impegnati in combattimento contro i tedeschi e con diversi dei loro carri immobilizzati dal fuoco nemico, adempì al suo compito nella zona battutissima dal fuoco controcarro tedesco, prodigandosi senza risparmio né di rischio, né di fatica con abnegazione ed alto spirito di sacrificio, insieme al *Sottotenente Giacomo RUFINI* ed al pilota, *Caporale Carrista Tommaso PASETTI*.

Corsica

In Corsica le forze italiane ingaggiarono immediatamente i tedeschi in combattimento con scontri che si rivelarono perdenti

⁽¹¹³⁾ Bollettino Ufficiale anno 1946, Dispensa 32^, 14 dicembre.

per i tedeschi, come avvenne a BASTIA la notte del 9 settembre 1943. Lì le divisioni "*Cremona*" e "*Friuli*" in coordinazione con reparti francesi sbarcati in Corsica il 13 settembre, si scontrarono a lungo con i reparti tedeschi del presidio corso, rinforzato da reparti della 90° divisione affluita dalla Sardegna. La Corsica fu definitivamente presa solo il 4 ottobre. I Carristi erano presenti nell'isola con un *battaglione carri L*, cui si aggiungeva il XX *battaglione semoventi da 47/32*, formatosi presso il *Deposito* del 32° *Reggimento Carristi* di VERONA ed assegnato alla Divisione di Fanteria "*Friuli*" Vice Comandante della quale era, in quel momento, il **Generale carrista Ugo DE LORENZIS** (O.M.I., M.A.V.M., 2 M.B.V.M.), già conosciuto quale Comandante fondatore del 33° *Reggimento Carristi* e quale Comandante del 31° *Reggimento Carristi* in guerra.

Alcuni documenti riportano la presenza in Corsica anche il CXXXI *battaglione semoventi da 47/32* formato invece dal *Deposito* del 31° *Reggimento Carristi* di SIENA.

Guerra di Liberazione

Nel biennio 1943-1945 l'Esercito Italiano diede un forte contributo alla Guerra di Liberazione, anche in termini di vite umane. Alla data dell'8 settembre, molti militari si diedero alla macchia per sfuggire alla cattura da parte dei tedeschi e andarono poi ad alimentare le bande dei partigiani nelle montagne e nelle città. Molti Ufficiali di tutte le Armi assunsero il comando di molte formazioni partigiane e tra questi Ufficiali molti provenivano dalla specialità Carristi.

Anche i Carristi, perciò, contribuirono al riscatto nazionale ed alla Guerra di Liberazione cui i Carristi parteciparono individualmente militando, numerosi, nelle formazioni partigiane operanti su tutto il territorio nazionale.

A titolo di esempio, si consideri che nella sola provincia di Modena, dove operarono tre divisioni partigiane suddivise in 36 brigate di vario orientamento politico con una forza complessiva di circa 20.000 uomini - all'80 per cento militari ed ex soldati di leva -, circa un centinaio erano Carristi (di ogni grado) presumibilmente

provenienti in gran parte dai ranghi del 3° Reggimento di Bologna e del 33° Reggimento di Parma.

Ne sono testimonianza eloquente le tante ricompense al V.M. tributate ai Carristi d'ogni grado per episodi legati alla Guerra di Liberazione e che legittimamente inorgogliscono la Specialità. La frammentarietà degli episodi non può che essere ricordata attraverso le motivazioni delle ricompense al V.M. concesse ai più eroici testimoni del Dovere Carrista.

Qui ricordiamo il **Tenente Colonnello Alberto ANDREANI** (M.O.V.M.), già comandante del VII battaglione carri M dell'Ariete, che operò in Africa Settentrionale prima nei ranghi del 32° e poi in quelli del 132° che: *«Subito dopo l'armistizio, soldato deciso e fedele, intraprendeva la lotta di liberazione molto distinguendosi per esime doti di animatore e di organizzatore e fornendo, in numerose e difficili circostanze, belle e sicure prove di coraggio. Attivamente ricercato dai tedeschi finiva per cadere, insieme ad un collega, in mani nemiche. Interrogati sulla organizzazione partigiana venivano, a causa del fiero silenzio, sottoposti ad inaudite sevizie che, protrattesi per più giorni, causavano la morte del collega e compagno di martirio che spirava fra le braccia del tenente colonnello Andreani. Per altri sei giorni si protraevano sul vivente le torture senza poterlo indurre a deflettere dal nobile ed esemplare atteggiamento. Ridotto una larva di uomo, pressoché cieco ed ormai mortalmente lesionato, trovava ancora la forza di tenere alta, fra i compagni di prigionia, in un campo di concentramento germanico la fede nell'avvenire della Patria. Zona di Verona, ottobre 1943 - aprile 1945».*

Ed anche il **Tenente Alfredo DI DIO** (M.O.V.M.), del 1° Reggimento fanteria carrista di VERCELLI, che *«...fin dal primo giorno della resistenza fu alla testa del proprio reparto nell'accanita battaglia contro l'oppressore. Organizzò i primi nuclei partigiani e con magnifico ardimento li condusse nell'impari lotta attraverso una serie di audaci imprese. Catturato dal nemico, con sdegnosa fierezza subì i duri interrogatori e, riuscito a farsi liberare, temerariamente riprese il suo posto di combattimento partecipando alle operazioni che, attraverso lunghi mesi di sanguinosa lotta, portarono alla conquista della Vai d'Ossola. In questo primo lembo d'Italia valorosamente conquistato resistette per quaranta giorni con i suoi uomini stremati, affamati e male armati contro forze nemiche di schiacciante superiorità, finché con le armi in pugno incontrò eroica morte alla testa dei suoi partigiani. Valle Strona, settembre 1943; Valle d'Ossola, Vai Vigezzo, Fin nero, settembre -*

ottobre 1944.⁽¹¹⁴⁾ ». Aristide Marchetti, un membro della sua formazione, lo ha così ricordato: «*Sembra un padre, ed è più giovane di noi. Sembra un riflessivo comandante ed è più ardito di noi. Sembra il più gracile e non si riposa mai. È primo, sempre, davanti a tutti, in ogni azione di rischio*».

E come non ricordare il generoso sacrificio del **Sottotenente Francesco TUMIATI** (M.O.V.M. a.m.) nato da una nota famiglia ferrarese che, per seguire le orme del padre, eminente avvocato, si era iscritto alla Facoltà di Legge. Nel 1941 decise di arruolarsi volontario. Mandato in Nordafrica, tornò in Italia nel febbraio del 1942, per seguire presso il 3° reggimento di Bologna un corso per allievi Ufficiali. Promosso Sottotenente, fu assegnato al 32° Reggimento carristi. Fu sorpreso dall'armistizio mentre, con il suo reparto, si trovava a CANTIANO, nella zona montana tra l'Appennino centro settentrionale ed il mare Adriatico. Si diede alla macchia, seguito da un gruppo di suoi carristi e ben presto divenne, con il nome di "*Francino*", il Comandante del distaccamento "*Pisacane*" della Brigata Garibaldi "*Pesaro*". Per otto mesi guidò i suoi partigiani in azioni audacissime. Nel maggio del 1944, durante un massiccio rastrellamento, fu catturato dai tedeschi e sottoposto ad un processo sommario. Sollecitato a tradire i suoi compagni in cambio della propria salvezza, rifiutò ogni compromesso e fu immediatamente fucilato: «... dopo avere strenuamente sostenuto per 18 giorni la cruenta pressione di un poderoso rastrellamento tedesco, cadeva nelle mani del nemico. Sottoposto a rapido giudizio, manteneva il più fiero contegno e, sdegnosamente rifiutando di avere salva la vita a prezzo di vile tradimento, affrontava con la serenità degli eroi il plotone di esecuzione offrendo il petto al piombo nemico che troncava la sua balda giovinezza. Cantiano (Pesaro), 17 maggio 1944».

Anche il **Sottotenente Carrista MARIO ALLEGRETTI** (M.O.V.M.), del 33° Reggimento Carristi, «*Combattente di tempra adamantina, promotore ed animatore della lotta di liberazione, in lunghi*

⁽¹¹⁴⁾ In realtà il Tenente Di Dio cadde presso la galleria di Finero, in Valle Cannobina, nel bergamasco.

mesi di dura guerra partigiana, sempre alla testa della sua Brigata, dava costante prova di eccezionale ardimento. Durante l'aspra battaglia per la difesa di Monte Santa Giulia, si infiltrava audacemente fra le linee nemiche e, dopo avere col fuoco del suo mitra ridotto al silenzio due postazioni di armi automatiche, mentre ne attaccava un'altra, cadeva mortalmente colpito gridando "Viva l'Italia!". Fulgido esempio di sublime eroismo e di ardente amor di Patria. Saltino sul Secchia, 10 aprile 1945.»

Ed, ancora, il **Sergente Rinaldo ARNALDI** (M.O.V.M a.m.) decorato «*Per indomita volontà di fiero italiano, subito dopo l'8 settembre 1943 raccolse intorno a sé tra i monti della terra nativa, i giovani anelanti di redimere la Patria oppressa. Organizzatore instancabile e trascinatore entusiasta, fu l'anima ardente della sua brigata e seppe guidare i suoi uomini in aspri cimenti, rifulgendo per insigne coraggio e per sprezzo del pericolo. Molti perseguitati politici e militari alleati evasi dalla prigionia e braccati dal nemico devono la propria salvezza al suo altruismo ed alla sua abnegazione. Sugli spalti di Granezza, titano insuperabile, sosteneva per lunghe ore aspro combattimento e lanciava i suoi partigiani in temerari assalti. Colpito al cuore si accasciava sull'arma arroventata, leggendario eroe, uno contro mille, non vinto che dalla morte e dalla gloria. Zona Vicentina, 8 settembre 1943 - Bosco Nero di Granezza, 6 settembre 1944».*

Non meno significativo, perchè testimonia che il sentimento patriottico accomunò i Carristi di ogni grado, appare il ricordo del valoroso **Caporale Carrista Alfredo SFORZINI** (M.O.V.M. a.m.), «*Soldato carrista, che all'atto dell'armistizio anzichè arrendersi ai tedeschi passò alla lotta partigiana raccogliendo attorno a sé numerosi compagni accorsi per combattere. Fu organizzatore infaticabile e capo ardimentoso, primo fra i primi in ogni audacia finché, per delazione e tradimento, cadde nelle mani del nemico. Riconosciuto per la sua fama, ebbe addosso sbirri di ogni genere che si illudevano di estorcergli rivelazioni con le torture cui lo sottoposero. Ma seppe tacere e fu condannato a morire di corda. Con le proprie mani si pose il capestro attorno al collo e, dopo aver ringraziato Iddio di avergli data la forza di non parlare, si lanciò nel vuoto dall'autocarro che costituiva l'improvvisato palco del sacrificio. Mirabile esempio di quanto possa lo spirito quando la fede lo sorregge. Cavour, 21 dicembre 1943».*

Sforzini, catturato presso una locanda di CAVOUR e tradotto a SALUZZO e sottoposto a indicibili torture che

comportarono mutilazioni gravissime, seppe sopportare la prova da vero Eroe. Dalla sua bocca non uscì una sola parola e per questo venne condannato a morte. Fu impiccato a CAVOUR, all'angolo di piazza Statuto con via Pinerolo. Egli si pose il cappio al collo con le proprie mani e ringraziato Dio per essere riuscito a non tradire i compagni di lotta, dopo aver gridato "viva la libertà", si lanciò dall'autocarro usato come patibolo consapevole che, con tale suo gesto, avrebbe dato valido incitamento a proseguire la lotta contro gli invasori. I suoi aguzzini lasciarono appeso per 48 ore il corpo del valoroso Carrista partigiano con un cartello al collo che riportava la scritta: "così finisce chi spara ad un tedesco". Col suo limpido e determinato eroismo il Caporale Sforzini divenne simbolo e vessillo di tutti partigiani piemontesi.

Altra figura eroica è quella del **Carrista Gaetano BUTERA** (M.O.V.M. a.m.), caduto alle FOSSE ARDEATINE, che: *«...appartenente ad un gruppo di bande armate operanti sul fronte della resistenza, si distingueva per attività, coraggio ed alto rendimento. Incurante dei gravi rischi cui continuamente si esponeva, portava a compimento, brillantemente, tutte le missioni operative affidategli facendo riflettere le sue doti di ardito combattente della libertà ed assoluta dedizione alla causa nazionale. Arrestato dalla sbirraglia nemica durante un'azione di sabotaggio, sopportava con fierezza nelle celle di tormento di via Tasso le barbare torture inflittele senza nulla rivelare sull'organizzazione di cui faceva parte. Condannato a morte affrontava serenamente l'estremo sacrificio, pago di aver fatto il suo dovere verso la Patria oppressa, con l'olocausto della vita. Roma, settembre 1943 - marzo 1944».*

E come non menzionare anche il **Carrista Mario CELIO** (M.O.V.M. a.m.) che *«.... intrepido combattente attaccava da solo, in diverse occasioni, soverchianti forze nemiche, infliggendo sempre a queste gravi perdite in uomini e materiali. Gravemente ferito veniva catturato e condannato a morte. Riuscito ad evadere riprendeva la lotta, catturato una seconda volta e nuovamente evaso, ritornava a combattere. Nel corso di un'audace impresa da lui organizzata per liberare alcuni partigiani dal carcere in cui erano detenuti, scoperto e circondato dalle guardie armate, apriva contro queste il fuoco abbattendone due e ferendone altre, finché dopo strenua lotta, esaurite le munizioni, veniva per la terza volta catturato. Sottoposto a torture e sevizie teneva contegno fiero e superbo; condannato a morte affrontava il plotone di esecuzione con il coraggio*

degli stoici e la serenità dei martiri più puri. Zona Abruzzese, settembre 1943 - 31 maggio 1944.»

Merita di essere indicato ad esempio anche il **Carrista Mario MUSOLESI** (M.O.V.M. a.m.) che «Comandante di Brigata partigiana, paralizzava con ogni mezzo il transito del nemico nella zona da lui occupata. Animatore instancabile, con la sua formazione rintuzzava vittoriosamente innumerevoli attacchi condotti dal nemico, per oltre un anno, in forze prevalenti. Attaccato infine da schiaccianti forze di SS tedesche, si difendeva disperatamente e cadeva da eroe alla testa dei suoi uomini. CADOTTO DI MARZABOTTO (BOLOGNA), 29 settembre 1944».

Il **Sottotenente Carrista Saverio COEN** (M.A.V.M.) nato a Roma il 5 ottobre 1910, laureatosi in giurisprudenza all'Università La Sapienza e che andò a lavorare presso il negozio di tessuti e di abiti della famiglia, in via del Tritone. Nel 1935, come Sottotenente dei Carristi, partecipò alla guerra d'Abissinia. Di religione ebraica, dopo l'emanazione delle leggi razziali del 1938 fu costretto a vivere in clandestinità. Durante i giorni dell'occupazione tedesca collaborò con il servizio segreto inglese e nel gennaio del 1944 fu arrestato dalle SS in Piazza Colonna e rinchiuso in via Tasso. Trasferito nel carcere di *Regina Coeli*, rinchiuso nel terzo braccio dei detenuti politici, fu fucilato alle FOSSE ARDEATINE il 24 marzo successivo.

Tra i valorosi anche il **Sottotenente Ettore COSENZA** (M.A.V.M.), anch'egli del 33° *Reggimento Carristi*, che dopo l'8 settembre trovò rifugio nella zona di SALSOMAGGIORE dove successivamente entrò in contatto con esponenti della Resistenza. Dal giugno 1944 nella zona di BARDI si unì alle formazioni partigiane della 12^a *Brigata Partigiana "Garibaldi"* e, in agosto, quando si formò la 31^a *Brigata Partigiana*, ne divenne prima il vice Comandante con il nome di battaglia di "*Trasibulo*" assumendone, poi, il comando. Per le alte qualità dimostrate durante questo incarico, alla fine del febbraio 1945 venne nominato comandante della *Divisione Partigiana "Val Ceno"* che inquadrò cinque brigate

operanti nella zona ovest CISA. Nei giorni della Liberazione diresse le operazioni nella "SACCA di FORNIVO"⁽¹¹⁵⁾.

Degna di menzione la vicenda del *Tenente carrista Giovanni SLAVIERO* che dopo aver partecipato col 33° *Reggimento Carristi* alle operazioni belliche svolte sul fronte occidentale, venne trasferito, quale istruttore⁽¹¹⁶⁾, all'Accademia di *Fanteria e Cavalleria* di MODENA e poco dopo fu promosso Capitano. L'8 settembre del 1943 riuscì a sottrarsi alla cattura da parte dei tedeschi che, in forze, avevano occupato l'istituto. Datosi alla macchia, si inserì in una nascente formazione partigiana composta da militari e di giovani renitenti ai bandi di arruolamento emanati dalla Repubblica Sociale. Con il perfezionamento ordinativo ed operativo delle strutture clandestine, costituì una vasta rete informativa, di cui assunse il comando, dapprima alle dipendenze del C.L.N. "*Alta Italia*" con sede a MILANO, successivamente in collegamento diretto, a mezzo radio e staffette con la *Missione Militare Inglese* della *Special Force*, paracadutata sull'Appennino modenese. Fu il periodo di massimo impegno e di grandi rischi, fino a quando, a seguito di una palese delazione, il Capitano Slaviero venne arrestato da elementi della *Guardia Nazionale Repubblicana* che, dopo massacranti torture, lo consegnarono ai tedeschi. Imputato di spionaggio a danno delle Forze Armate Tedesche, fu condannato a morte, ma ebbe salva la vita grazie al deciso intervento del Comando Supremo Alleato che, tramite l'Ufficiale inglese di collegamento presso i reparti partigiani, indirizzò una lettera all'Arcivescovo di MODENA ed al Comando dell'Accademia, annunciando che se Slaviero fosse stato fucilato, la città sarebbe stata bombardata. La lettera, che mise le autorità cittadine di MODENA in allarme, fu trasmessa

⁽¹¹⁵⁾ Nel dopoguerra divenne docente di Lettere classiche al Liceo "G. D. Romagnosi" di Parma, quindi insegnante e Preside al Liceo di FIDENZA. Negli anni '70 fu Direttore dell'Istituto Storico della Resistenza di Parma. Sapiente latinista, è autore di una grammatica latina in quattro volumi.

⁽¹¹⁶⁾ Presso l'Accademia di Modena, il Capitano Slaviero, che fu anche allievo della Scuola Militare di Roma, fu il Comandante della già citata Compagnia Allievi Ufficiali Carristi dell'83° Corso "REX".

dall'Arcivescovo al suo collega di REGGIO EMILIA che la fece prevenire alle autorità militari tedesche.

Terminate le ostilità, in attesa della ricostruzione delle Forze Armate Italiane, il Capitano Slaviero svolse compiti organizzativi, ancora per un anno, a fianco del Governo Militare Alleato di MODENA. Seguì un periodo presso gli organi del Servizio Tecnico a BOLOGNA e poi a VICENZA nei ricostruiti Stabilimenti della Motorizzazione Militare. Promosso Maggiore, rientrò nei reparti operativi e formativi della Specialità Carristi, inizialmente, come Tenente Colonnello, quale Vice Comandante del ricostituito 4° *Reggimento Carristi* a LEGNANO, poi quale Colonnello Comandante del 3° *Reggimento Corazzato "Granatieri di Sardegna"* a PERSANO. Comandante della *Scuola Allievi Ufficiali* di LECCE e, infine, alla *Scuola Truppe Corazzate* di CASERTA dove lo raggiunse la promozione a Generale di Brigata, fu collocato in congedo, per raggiunti limiti di età, col grado di Generale di Divisione¹¹⁷.

A Roma, nei mesi dell'occupazione tedesca, il personale del 4° Reggimento carristi aderì numeroso alle organizzazioni patriottiche clandestine in attività nella Capitale. Uno dei capi principali fu il *Tenente Colonnello Luigi BATTISTI*, che aderì all'organizzazione messa in piedi dal Colonnello Montezemolo. In particolare alcuni degli Ufficiali e Sottufficiali del 4° carri furono infiltrati come informatori della Resistenza nella polizia repubblicana nei cui ranghi operava un piccolo reparto di carri L 3 stanziati presso la caserma del Forte Tiburtino.

⁽¹¹⁷⁾ Fu poi promosso Generale di Corpo d'Armata a titolo onorifico.

ALBO D'ONORE DEI CARRISTI

Le Ricompense al Valor Militare (per le imprese belliche dal 1934 al 1945)

- 9 Ordini Militari d'Italia individuali
- 3 Medaglie d'Oro al V.M. agli Stendardi del 4°, 32° e 132°
Reggimento Carristi
- 42 Medaglie d'Oro al V.M. individuali "alla memoria"
- 4 Medaglie d'Oro al V.M. individuali
- 2 Medaglie d'Argento al V.M. agli Stendardi del 31° e 32°
Reggimento Carristi
- 437 Medaglie d'Argento al V.M. individuali
- 1 Medaglia di Bronzo al V.M. allo Stendardo del 3°
Reggimento Carristi;
- 650 Medaglie di Bronzo al V.M. individuali
- 706 Croci di Guerra al Valor Militare

Il Sacrificio offerto alla Patria

- 4382 Caduti (40% della forza totale)
- 1285 Dispersi (12% della forza totale)
- 3875 Feriti (35% della forza totale)

Le unità organiche impegnate durante la II guerra mondiale

- 32 battaglioni carri d'assalto (in seguito denominati carri L)
- 2 battaglioni carri M 11/39
- 23 battaglioni carri M 13/40, M 14/41, M 15/42 e misti
- 2 battaglioni carri *Renault R 35*
- 1 battaglione carri *SOMUA S 35*
- 10 battaglioni semoventi da 47/32
- 5 compagnie autonome carri *Fiat 3000* (Guardia alla Frontiera)
- 2 compagnie autonome carri *Fiat 3000* (131° Rgt. Carristi)
- 8 compagnie autonome carri d'assalto
- 2 compagnie autonome carri M 11/39
- 3 compagnie autonome carri M 13/40 ed M 15/42)

II PARTE

CAPITOLO IX - IL DOPOGUERRA

La ricostruzione della specialità

Nei mesi immediatamente successivi alla conclusione della guerra, utilizzando i residuati bellici italiani e con qualche surplus alleato, vennero ricostituite piccole unità carri presso qualche comando militare, per la difesa territoriale e il mantenimento dell'ordine pubblico.

Alla fine del 1946 ebbe inizio l'approvvigionamento dei mezzi corazzati ceduti dagli alleati via, via che questi lasciavano la Penisola.

Il compito di raccogliere, riordinare, distribuire tali carri fu affidato al *"Parco Veicoli Corazzati"*, costituito nel 1947 in BOLOGNA nella sede già del 3° *Reggimento Carristi*. I mezzi ceduti dagli alleati erano eterogenei e comprendevano autoblindo, carri *M3 Stuart*, *M4 Sherman*, oltre a vari tipologie di semoventi e mezzi del Genio.

Nel settembre 1947, un primo nucleo di Ufficiali e Sottufficiali, addestrati presso unità alleate, fu riunito a ROMA nella caserma di FORTE TIBURTINO, prima sede del *Reggimento Carri Armati* e sede storica del 4° *Reggimento Carristi*.

Nel 1948, ratificato il Trattato di Pace con le Potenze vincitrici, risorgeva il primo reparto Carristi: il *I battaglione carri* (con sede prima a ROMA e dal giugno 1948 a CASARSA DELLA DELIZIA) al quale seguiva il *II battaglione carri*, con sede a ROMA, nel FORTE DI PIETRALATA. Poco dopo, i due battaglioni vennero riuniti nel *1° Reggimento fanteria carrista* ricostituitosi in ROMA, nel FORTE DI PIETRALATA dal 10 luglio 1948.

Nell'ottobre del 1948, festeggiandosi il ventennale della costituzione della Specialità veniva ricostituita la *"Scuola di Carrismo"* al Comando del *Colonnello Mario PUDDU* (3 M.A.V.M. e M.B.V.M.). Nell'occasione veniva inaugurato nella caserma il primo monumento dedicato ai caduti della specialità realizzato dopo la fine della seconda guerra mondiale.

Nello stesso anno, a PORDENONE, nel palazzo che nel 1941 aveva già ospitato i Comandi delle Divisioni corazzate *"Littorio"* e

“*Centauro*”, si ricostituiva, ma con rango di *Brigata Corazzata*, l’“*Ariete*” affidata al Comando del **Generale Giorgio LIUZZI**⁽¹¹⁸⁾.

La ricostituita grande unità inquadrò dal settembre dello stesso anno il 1° *Reggimento fanteria carrista* che, il 1° aprile 1949, assume la più significativa denominazione di **132° Reggimento fanteria carrista**. Il 28 aprile 1950 il reggimento, con i suoi due battaglioni raggiunse la celebre sede dell’aeroporto di AVIANO, intitolata all’eroica figura del **Tenente Colonnello Salvatore ZAPPALÀ**, dove, sia pure attraverso varie ristrutturazioni, rimarrà ininterrottamente sino al novembre 1995 e che sarà per sempre ricordata come la “*Casa madre dei Carristi*”.

Con l’adesione dell’Italia alla NATO, la ricostituzione della componente corazzata del nostro Esercito subì un forte impulso. Ricevuti in dotazione 800 carri M26 ed M47, nel 1951, dopo un tentativo fallito di costituire l’*Arma Corazzata*, si introdusse, come efficace compromesso, la nuova dizione di “*Truppe Corazzate*”, termine con cui si raggruppavano Carristi e Cavalleria, ma anche la Fanteria meccanizzata (*Bersaglieri in primis*) e l’Artiglieria semovente.

A CASERTA si costituì la **Scuola Truppe Corazzate** (nata dalla fusione tra le Scuole di *Carrismo* e di *Cavalleria Blindata*) e, ad AVELLINO, venne istituito il **Centro Addestramento Reclute per le Truppe Corazzate**.

Il 15 settembre 1951 venne ricostituita, sempre con rango di brigata, la “*Centauro*” che inquadrava il rinato **31° Reggimento Carristi** con un organico iniziale di un battaglione carri, allora stanziata a VERONA.

Dal luglio 1952, entrambe le Brigate corazzate iniziarono ad assumere gradualmente il rango ordinativo di Divisioni corazzate.

Nel 1953 fu costituito, in Sardegna, presso CAPO TEULADA, il **Campo di Addestramento Unità Corazzate** (CAUC) e nel

⁽¹¹⁸⁾ Con il foglio n. 1520/Ord./I del 7 giugno 1948 dello SME, Ufficio Ordinamento, si stabiliva l’elevazione a rango di Brigata del preesistente “Raggruppamento corazzato “Ariete”.

medesimo anno, la **Divisione Corazzata "Pozzuolo del Friuli"**, con sede a CIVITAVECCHIA che, per qualche anno, fu la terza divisione del nostro Esercito. Tale Divisione inquadrò il **4° Reggimento Carristi** ricostituitosi il 1° gennaio 1953 in Roma, presso la città militare della CECCHIGNOLA, in seguito trasferito alla caserma "D'Avanzo" dell'AURELIA. La Divisione Corazzata "Pozzuolo del Friuli", a fisionomia carrista, rimase in vita soltanto sino al 1957 quando venne sciolta per motivi di bilancio; il suo 4° *Reggimento carri* rimase comunque in vita e, assunta la fisionomia organica di reggimento corazzato, fu trasferito a LEGNANO NEL 1958.

Nel 1955 la "Centauro" fu dislocata a Novara.



distintivo della Divisione corazzata "Pozzuolo del Friuli"

Nel 1953, il 132° carristi costituì ad AVIANO il *III battaglione carri* che poco dopo venne però trasferito a VERONA per diventare il *II battaglione* del 31° *Reggimento carri*.

Il 1° gennaio 1953, a PINEROLO, si ricostituì, su carri M 26 *Pershing*, anche il **CI battaglione carri** che rimase a lungo autonomo. Il CI si trasferì nel luglio successivo a VERCELLI e nel 1955, riequipaggiato con carri M 47 *Patton*, giunse a VERONA. Dal 1955 al 1963 questo battaglione fu assegnato al *IV Corpo d'Armata Alpino* alle cui dipendenze il CI battaglione godette sempre di grande autonomia.

Dovendosi addestrare sui terreni di montagna a lunga distanza dalla sede stanziale, il CI costituì un'importantissima palestra di addestramento carrista. Ai maggiori impegni richiesti corrispose infatti, per tutti gli effettivi al battaglione, un maggiore addestramento che poté esprimersi in tutti i settori operativi e logistici. Tra gli effettivi del rinato CI vi fu anche il **Maresciallo Giovanni CONSOLINI** (M.B.V.M.) già incontrato tra i protagonisti del fatto d'arme di UAL UAL nel 1935.

Nello stesso arco temporale, furono costituiti anche il *CIV battaglione carri di supporto* (in LENTA) ed il *CVI battaglione carri di supporto*. Tali battaglioni, non irreggimentati, ed accomunati dalla numerazione romana C, erano sostanzialmente unità territoriali di seconda schiera in supporto delle Grandi Unità destinate alla prima linea.

Nel 1954 il 132° *Reggimento carristi* di AVIANO ricostituì il proprio *III battaglione carri*.

Nel 1955 i battaglioni dei reggimenti carristi riassunsero le numerazioni tradizionali più significative avute nel corso del secondo conflitto mondiale.

Nel 1957 il comando della Divisione corazzata "*Pozzuolo del Friuli*" fu soppresso, ma rimase comunque in vita il 4° *Reggimento Carristi* in essa precedentemente inquadrato.

Nel 1958 i "*Reggimenti Carristi*" cambiarono la loro denominazione divenendo, finalmente, "*Reggimenti carri*".

Partecipazione al Corpo di Sicurezza in Somalia (1950-59)

Nel 1949, mentre presso le Nazioni Unite si perfezionavano i lavori per affidare al nostro Paese l'amministrazione fiduciaria della Somalia, iniziò la non facile preparazione del Corpo di Sicurezza. il cui nerbo doveva essere formato da quattro battaglioni moto-blindati di fanteria, un battaglione moto-blindato, 2 compagnie blindate e due compagnie di Carabinieri.

Dello Stato Maggiore del Corpo di Sicurezza faceva parte anche il *Tenente Colonnello carrista Luigi PINNA* (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.) già più volte citato nelle pagine precedenti.



Stemma del battaglione blindo corazzata della Somalia

Ciascuno dei quattro battaglioni moto-blindati comprendeva uno squadrone blindato. Si ebbero perciò i seguenti squadroni:

- 1° squadrone blindato “Genova” (inquadrato nel 1° *battaglione moto-blindato*, poi dislocato a BAIDOA);
- 2° squadrone Blindato “Novara” (inquadrato nel 1° *battaglione moto-blindato*, poi dislocato a GALLACIAO);
- 3° squadrone Blindato “Piemonte” (inquadrato nel 3° *battaglione moto-blindato* e dislocato a BELET-UEN);
- 4° squadrone Blindato “Gorizia” (inquadrato nel 3° *battaglione moto-blindato* poi dislocato a MOGADISCIO);

Ognuno di questi squadroni era formato da un plotone comando, due plotoni blindo *T17 Staghound* ed un plotone carri *M 3A3 Stuart*. Il personale, tutto volontario, fu tratto sia dall’Arma di Cavalleria sia dalla specialità Carristi.

I Carristi inquadrati negli squadroni dovettero temporaneamente rinunciare alle loro fiamme rosso-blu, ma mantennero intatto il loro spirito di corpo. In nobilissima gara con i Cavalieri, operarono in modo che, concluso il periodo di addestramento, al momento dell’imbarco per raggiungere il Corno d’Africa, i quattro squadroni risultarono perfettamente efficienti nei mezzi, nell’addestramento, nello spirito e nella disciplina. I preparativi per la partenza furono vissuti da tutti con grande entusiasmo ed attesa.

Nel febbraio 1950 il Corpo di Sicurezza raggiunse la Somalia e, dopo il passaggio di responsabilità con le truppe inglesi, iniziò l’opera silenziosa, costante e feconda tipica dei soldati italiani senza misurare le difficoltà ed i disagi.

Nel 1951, per le solite ragioni di economia, fu sciolto il 2° squadrone blindo ed i tre squadroni rimasti subirono un riordino al fine di renderli omogenei: i quattro plotoni carri vennero riuniti nel 4° squadrone, mentre gli otto plotoni blindo vennero suddivisi tra il 1° ed il 3° squadrone.

Dal 1° luglio 1951 il 4° squadrone venne trasformato nella *"1^ compagnia carri armati della Somalia"*, dislocata tra MOGADISCIO e BELET UEN, che riunì nei suoi ranghi il personale carrista cui fu finalmente concesso di indossare nuovamente le fiamme rosso-blu che poterono così cambiare di posto passando dal rovescio del colletto della camicia, dove erano rimaste sempre "segretamente" appuntate, sul davanti del colletto.

Il 1° ottobre 1951, nell'anniversario della costituzione della Specialità, la *compagnia carri armati della Somalia* celebrò la ricorrenza con il tradizionale battesimo dei carri ed agli M 3 *Stuart* del reparto furono attribuiti i nomi di Carristi caduti in guerra. I carri del 1° plotone furono intitolati ai valorosi caduti di HAMANLEI nel 1935 (Sarotti, Occidente, Rossi ed Armini).

Il primo gennaio del 1956, ciò che restava del Corpo di Sicurezza in Somalia venne sciolto ad eccezione di uno dei due Squadroni di Cavalleria, che cessò di esistere il 18 maggio successivo dopo aver ceduto mezzi e materiali ad un similare reparto somalo.

L'apice carrista

Il 2 dicembre 1958, a VISCO, fu ricostituito, inquadrato nel 59° *Reggimento fanteria "Calabria"*, il *LXIII battaglione carri* impiegando il personale ed i mezzi del disciolto *III gruppo squadroni carri* del *Reggimento "Nizza Cavalleria"* (1°). Nel 1964, tale battaglione divenne battaglione autonomo di supporto della divisione di fanteria *"Mantova"*. Nel 1968 fu dislocato a CORDENONS nella caserma *"De Carli"*, lasciata libera dal 32° *Reggimento carri* trasferitosi definitivamente nella nuova caserma di TAURIANO.

Nel 1959 furono ricostituiti:

- in PINEROLO, il XIV *battaglione carri*, assegnato al 22° *Reggimento fanteria corazzata*;
- in FIRENZE, il XIX *battaglione corazzato*, assegnato al 78° *Reggimento "Lupi di Toscana"*;
- in OZZANO EMILIA, il XI *battaglione carri* assegnato alla Divisione di Fanteria "Legnano".

Nel 1960 fu ricostituito il LX *battaglione corazzato*, dislocato ad ALTAMURA e nel 1963 fu ricostituito a Catania il LXII *battaglione corazzato*, assegnato al 62° *Reggimento fanteria "Sicilia"*.

Nel 1963, le Divisioni corazzate si articolarono in due Brigate corazzate ed una meccanizzata. Con questo ordinamento il rango reggimentale e quello di brigata coesistettero. Il 1 marzo 1964 venne ufficialmente ricostituito, a PORDENONE, in seno alla Divisione Corazzata "Ariete", il 32° *Reggimento carri*. Ad esso vennero assegnati il III ed il V *battaglione carri*, nati rispettivamente per trasformazione del CI *battaglione carri* di VERONA, ed il I *gruppo squadroni carri* del *Reggimento "Lancieri di Novara"* (5°) già stanziato nel territorio del comune di SPILIMBERGO.

Nello stesso anno a PERSANO si ricostituì il 3° *Reggimento corazzato*⁽¹¹⁹⁾ assegnato alla Divisione "Granatieri di Sardegna" ed erede del 3° *Reggimento fanteria carristi* di BOLOGNA, diretto discendente del *Reggimento Carri Armati*. Alla ricostituzione di questa particolare unità sovrintese la *Scuola Truppe Corazzate* di Caserta che cedette al rinato 3° reggimento alcuni dei suoi reparti sperimentali e dimostrativi.

Il 3° *Reggimento corazzato* ebbe una particolarissima fisionomia organica (carri-meccanizzati-esploranti-artiglieria) che ne facevano in pratica un raggruppamento tattico precostituito. Il 3°, infatti, inquadrava nei suoi ranghi, oltre al IX *battaglione carri*, il IV *battaglione Bersaglieri*, uno *squadrone esplorante "Cavalleggeri di Alessandria"* e la 7^a *batteria* del 13° *Reggimento di Artiglieria*⁽¹²⁰⁾. A chi ha letto con attenzione le pagine precedenti, non può sfuggire il fatto che la batteria inquadrata nel 3° *Reggimento corazzato*, diretto

⁽¹¹⁹⁾ 3° *Reggimento Fanteria Corazzata "Granatieri di Sardegna"*.

⁽¹²⁰⁾ La 7^a *batteria* era inquadrata nel III Gruppo del 13° reggimento artiglieria.

discendente del *Reggimento Capostipite* della Specialità, era una costola proprio di quel 13° *Reggimento Artiglieria* che, di stanza a ROMA negli anni '20, inquadrò, ai primordi del carrismo, la 1^a *Batteria autonoma carri d'assalto* e da cui continuarono ad essere amministrati, fino al 16 luglio 1923, i 265 Carristi del *Reparto Carri Armati* stanziato al CASTRO PRETORIO di ROMA. I ranghi del rinato 3° *Reggimento* riassumevano quindi tutta la storia della Specialità Carristi.

Nello stesso arco di tempo venne sancita l'integrazione dei Carristi con i meccanizzati e così, i nostri reggimenti, fino ad allora formati esclusivamente da battaglioni carri, inquadrarono anche un battaglione Bersaglieri⁽¹²¹⁾. Il provvedimento suggellò l'antica fratellanza con i fanti piumati da sempre inquadrati nelle Divisioni Corazzate fianco a fianco con i Carristi.

Il 1° gennaio del 1964 la *Scuola Truppe Corazzate* di Caserta assume alle proprie dipendenze la *Scuola Allievi Ufficiali di complemento delle Truppe Meccanizzate* di Lecce, costituita il 1° ottobre del 1963 per trasformazione della *Scuola Unica degli Allievi Ufficiali di complemento*, e prende il nome di *Scuola Truppe Meccanizzate e Corazzate*⁽¹²²⁾.



Stemma della Scuola Truppe Meccanizzate e Corazzate

⁽¹²¹⁾ A seguito di tale integrazione, il 32° carri inquadrò il XXIII battaglione Bersaglieri, il 31° il XXVIII battaglione Bersaglieri, 132° il XXXVIII battaglione Bersaglieri.

⁽¹²²⁾ Nel 1975 la Scuola riprende la sua vecchia denominazione di Scuole Truppe Corazzate mantenendo alle proprie dipendenze la Scuola di Lecce, che assume la denominazione di *Scuola Specializzati delle Truppe Corazzate*, diventando poi, nel 1989, Distaccamento della Scuola Truppe Corazzate di Caserta.

Il 24 maggio 1964, contestualmente alla costituzione del *Reggimento Lagunari "Serenissima"*, fu costituito, a MESTRE, il *XXII battaglione carri* che rappresentava il necessario elemento di manovra del nuovo reggimento. Il 12 ottobre successivo, il *XXII battaglione carri* si trasferì nella caserma di SAN VITO AL TAGLIAMENTO. Equipaggiato inizialmente con carri *M 4 Sherman* ed *M 24 Chaffee* (carri che equipaggiavano il plotone esploratori in organico a tutte le compagnie Comando dei battaglioni della Specialità) ricevette in seguito i carri *M 47 Patton*.

Ancora nel 1964 venne ricostituito in CIVITAVECCHIA, il *VI battaglione carri*, inserito nel *1° Reggimento bersaglieri corazzato* della Divisione Corazzata "*Centauro*".

Nel 1968 i Comandi delle Brigate vennero soppressi ed i reggimenti tornarono alle dirette dipendenze dei Comandi di divisione.

Negli anni '60 la situazione dei carri armati era analoga a quella dei principali eserciti occidentali. Alla fine del decennio si adottò il carro *M 60* con il quale si equipaggiarono inizialmente la Divisione "*Centauro*" e successivamente i cinque battaglioni carri della Divisione Corazzata "*Ariete*", in attesa dell'adozione del carro tedesco *Leopard A1*.

Nel 1974, a CAPO TEULADA, per trasformazione del CAUC, venne costituito il *1° Reggimento fanteria corazzata*, mentre, nel quadro di una più ampia e radicale ristrutturazione dell'Esercito, si rinunciò al livello ordinativo reggimentale - livello ordinativo che, in pace e in guerra, costituisce da sempre la forza spirituale di ogni esercito - per sostituirlo con le Brigate pluriarma.

In seguito ai provvedimenti disposti, dal 1975 al 1991 i reparti operativi della Specialità furono articolati in battaglioni autonomi, inquadrati nelle Brigate corazzate o meccanizzate, ciascuno dei quali fu contraddistinto, a partire da quel momento, da un numero indicativo in cifre arabe anziché romane. Contestualmente, riprendendo un'antica tradizione carrista, ciascun battaglione venne intitolato alla memoria di un Carrista decorato di M.O.V.M.. Ai battaglioni storicamente più

rappresentativi fu affidata in custodia la *Bandiera di Guerra* di uno dei reggimenti storici della Specialità⁽¹²³⁾, agli altri fu concessa una *Bandiera di Guerra* istituita “*ex novo*”.

In tal modo si ebbero:

- 1° *battaglione carri* “M.O. Cracco” a BELLINZAGO NOVARESE, custode della *Bandiera di Guerra* del 31° reggimento carristi, su *Leopard 1*⁽¹²⁴⁾;
- 3° *battaglione carri* “M.O. Galas” a TAURIANO DI SPILIMBERGO, custode della *Bandiera di Guerra* del 32° Reggimento carristi, su carri M 60 A1⁽⁴⁷⁾;
- 4° *battaglione carri* “M.O. Passalacqua” a SOLBIATE OLONA, su carri *Leopard 1*;
- 5° *battaglione carri* “M.O. Chiamenti” a TAURIANO di SPILIMBERGO, su carri M 60 A1⁽¹²⁵⁾;
- 6° *battaglione carri* “M.O. Scapuzzi” a CIVITAVECCHIA, custode della *Bandiera di Guerra* del 33° Reggimento carristi, su M 47 “Patton”;
- 7° *battaglione carri* “M.O. Di Dio” a VIVARO, su M 60 A1;

⁽¹²³⁾ Unica eccezione fu il 62° *battaglione* “M.O. Iero” (Catania) cui fu affidata la bandiera di guerra del 62° Reggimento Fanteria “Sicilia” nel quale era inquadrato il preesistente LXII *battaglione* carri.

⁽¹²⁴⁾ Nel frattempo, alla *Bandiera di guerra* del 31° *Reggimento carri* è stata concessa una M.B.V.C. con la seguente motivazione: «*In occasione di una violenta alluvione si prodigava generosamente, con uomini e mezzi, in difficili ed estenuanti interventi di soccorso alle popolazioni colpite, contribuendo validamente a contenere e ridurre i disastrosi effetti della calamità. Provincia di Vercelli, 2 novembre - 20 dicembre 1968*».

⁽¹²⁵⁾ Alle *Bandiere di guerra* del 3° e 5° *battaglione carri* è stata concessa una M.A.V.E. con la seguente motivazione: «*Direttamente coinvolto nel grave terremoto che colpiva il Friuli, interveniva tempestivamente in soccorso alle popolazioni colpite con tutte le risorse di uomini e materiali. In condizioni di estrema difficoltà e a rischio della propria incolumità per il perdurare delle scosse e dei crolli, si prodigava in un generoso slancio di fraterna solidarietà dei feriti e dei sepolti dalle macerie, contribuendo a ridurre i danni provocati dalla sciagura e ad infondere sicurezza e fiducia nei sinistrati. L'opera svolta ha riscosso il plauso delle Autorità e la gratitudine della popolazione soccorsa e sollevata dalle immediate sofferenza. Friuli, 6 maggio 1976 - 30 aprile 1977.*»

- 8° *battaglione carri “M.O. Secchiaroli”* , custode della Bandiera di Guerra del 132° Reggimento carristi ad AVIANO, su M 60 A1;
- 9° *battaglione carri “M.O. Butera”*, custode della Bandiera di Guerra del 3° Reggimento carristi a L’AQUILA, su M 47 “Patton”;
- 10° *battaglione carri “M.O. Bruno”* 132^, custode della Bandiera di Guerra del 133° reggimento carristi ad AVIANO, su M 60 A1;
- 11° *battaglione carri “ M.O. Calzecchi Onesti”* , custode della Bandiera di Guerra del 33° reggimento carristi a OZZANO EMILIA, su *Leopard* 1;
- 13° *battaglione carri “ M.O. Pascucci”* a CORDENONS, su *Leopard* 1;
- 19° *battaglione corazzato “ M.O. Tumiatì”* a FIRENZE, su M 47 *Patton*;
- 20° *battaglione carri “ M.O. Pentimalli”*, custode della Bandiera di Guerra del 4° Reggimento carristi, a LEGNANO, su *Leopard* 1;
- 22° *battaglione carri “M.O. Piccinini”* a SAN VITO AL TAGLIAMENTO, su *Leopard* 1⁽⁴⁷⁾;
- 31° *battaglione carri “M.O. Andreani”*⁽¹²⁶⁾ a PERSANO (battaglione addestrativo della Scuola Truppe Corazzate);
- 60° *battaglione carri “M.O. Locatelli”* ad ALTAMURA, su M 47 *Patton*;
- 62° *battaglione corazzato “ M.O. Iero”*, erede del 62° Reggimento Fanteria a CATANIA, su M47 *Patton*;
- 63° *battaglione carri “ M.O. Fioritto”* a CORDENONS, su *Leopard* 1⁽¹²⁷⁾;

⁽¹²⁶⁾ Il battaglione blindo-corazzato della Scuola Truppe Corazzate assume tale denominazione e questo indicativo dal 25 settembre 1982.

⁽¹²⁷⁾ Alle Bandiere di guerra del 22° e 63° battaglione carri è stata concessa una M.B.V.E. con la seguente motivazione: «*In occasione del disastroso terremoto che colpiva il Friuli, accorreva prontamente in soccorso delle popolazioni colpite. Prodigandosi con uomini e mezzi in coraggiosi ed efficaci interventi, assicurava ai sinistrati ogni sostegno materiale e morale, in fraterna solidarietà umana e viva testimonianza di alto spirito di abnegazione. Friuli, 6 - 15 maggio 1976*».

- 101° *battaglione carri "M.O. Zappalà"*, custode della Bandiera di Guerra del 131° Reggimento carristi, a BELLINZAGO NOVARESE, su *Leopard 1*.

Per l'attribuzione della numerazione e delle denominazioni dei battaglioni - ora con rango di "*Corpo*" e depositari di *Bandiera di Guerra*, si volle conservare, ove possibile, la numerazione dei battaglioni più rappresentativi delle vicende di guerra assegnando a ciascuno di essi il nome di un Carrista decorato di M.O.V.M., scelto possibilmente tra quelli che avevano combattuto nei ranghi della stessa unità e rappresentando tutte le Campagne di Guerra, compresa, naturalmente, la *Guerra di Liberazione*.

La "smobilitazione" post guerra fredda

Nel 1986 dopo quasi un trentennio di servizio vennero radiati i carri M 47, ormai obsoleti, nel 1993 fu la volta degli M 60 il cui ultimo impiego operativo, protrattosi per circa un anno e mezzo, fu in Somalia nell'ambito dell'operazione "*UNOSOM*".

Sempre nel 1986, per motivi di bilancio, venne soppresso il livello Divisionale e le Brigate passarono alle dirette dipendenze dei *Comandi di Corpo d'Armata* o di *Regione Militare*.

Nella fase terminale della *Guerra fredda*, tra il 1988 ed 1995, al fine di realizzare economie, furono soppressi i battaglioni di CORDENONS (13°), di FIRENZE (19°), LEGNANO (20°), SOLBIATE OLONA (4°), L'AQUILA (9°), CIVITAVECCHIA (6°), SAN VITO AL TAGLIAMENTO (22°) e BELLINZAGO NOVARESE (101°), più tardi, a partire dal 1991, fu sancita la ricostituzione, questa volta su organico mono-battaglione, dei seguenti reggimenti:

- 2° *Reggimento carri* a SAN VITO AL TAGLIAMENTO (sciolto nel 1995);
- 4° *Reggimento carri* a CIVITAVECCHIA (poi trasferito a BELLINZAGO NOVARESE);
- 31° *Reggimento carri* a BELLINZAGO NOVARESE (poi trasferito ad ALTAMURA);
- 32° *Reggimento carri* a TAURIANO;
- 33° *Reggimento carri* ad OZZANO EMILIA;

- 63° *Reggimento carri* a CORDENONS (sciolto nel 1995);
- 131° *Reggimento carri* a PERSANO;
- 132° *Reggimento carri* ad AVIANO (trasferito a CORDENONS nel 1995);
- 133° *Reggimento carri* ad ALTAMURA (sciolto nel 1995 e ricostituito come "unità quadro" a LECCE);
- 62° *Reggimento corazzato* a CATANIA (trasformato in *Reggimento di fanteria* nel 1999);
- 67° *Reggimento corazzato* a SOLBIATE OLONA (sciolto nel 1995);

Il 1° luglio 1991 la Scuola Truppe Corazzate fu spostata da Caserta a Lecce e l' 11 gennaio 1993, nel quadro del riordinamento in atto nel settore scolastico addestrativo dell'Esercito, l'istituto perse le competenze sull'Arma di Cavalleria nel frattempo dotatasi di autoblindo Centauro, assunse la denominazione di "*Scuola di Carrismo*".

I Carristi Oggi

Nel 1998 iniziò, a partire dal 32° *Reggimento carri*, la distribuzione del carro di seconda generazione "*C1-Ariete*" intermente realizzato in nel nostro Paese, con il quale, nell'arco di un quinquennio, si sono equipaggiati anche il 132° ed il 4° *Reggimento carri*, anch'essi inquadrati nella 132° *Brigata corazzata "Ariete"*.

Nel Febbraio 1999 erano rimasti in vita:

- 1° *Reggimento corazzato* a TEULADA (ente addestrativo);
- 4° *Reggimento carri* a BELLINZAGO NOVARESE (operativo, su *Leopard* sino al 2003 poi su carri *Ariete*);
- 31° *Reggimento carri* ad ALTAMURA (operativo, su *Leopard*);
- 32° *Reggimento carri* a TAURIANO (operativo, su carri *C1 Ariete*);
- 33° *Reggimento carri* ad OZZANO EMILIA (operativo, su *Leopard*);

- 62° Reggimento carri “*Sicilia*”, a CATANIA¹²⁸ (operativo, su *Leopard*);
- 131° Reggimento carri a PERSANO (operativo, su *Leopard*);
- 132° Reggimento carri a CORDENONS (operativo, su *Leopard* e poi su carri C 1 *Ariete*);
- 133° Reggimento carri a LECCE (in posizione “*quadro*”).

Nell’ottobre 1998 si è sancito l’inserimento della specialità Carristi nell’Arma di Cavalleria e la *Scuola di Carrismo* di LECCE dopo aver assunto per qualche tempo la denominazione di “*Scuola di Cavalleria e Truppe Corazzate*”, è diventata “*Scuola di Cavalleria*”.

Nel corso del 2000, il 62° Reggimento corazzato “*Sicilia*”, ha assunto la configurazione di Reggimento di fanteria. Nello stesso anno è stato soppresso il 33° Reggimento carri per cui, attualmente, la specialità si articola nel seguente modo:

- 1° Reggimento corazzato a TEULADA;
- 4° Reggimento carri a BELLINZAGO NOVARESE (20° battaglione carri, su 4 compagnie carri C 1 *Ariete*);
- 31° Reggimento carri ad ALTAMURA (1° battaglione carri, su 3 compagnie carri *Leopard* 1);
- 32° Reggimento carri a TAURIANO (3° battaglione carri, su 4 compagnie carri C 1 *Ariete*);
- 131° Reggimento carri a PERSANO (31° battaglione carri, su 3 compagnie carri *Leopard* 1);
- 132° Reggimento carri a CORDENONS (8° battaglione carri, su 4 compagnie carri C 1 *Ariete*).

Le nuove esperienze operative

La fine del lungo periodo della Guerra fredda ha visto accrescere l’impegno dell’Esercito Italiano. Anche la Specialità Carristi è stata coinvolta dal nuovo corso e, a partire dal dicembre

⁽¹²⁸⁾ Nel 1999-2000 fu trasformato in Reggimento di Fanteria.

1992, si sono fatti sempre più frequenti ed intensi gli impieghi dei suoi reparti all'estero.

Ad iniziare dal dicembre 1992, sino al marzo 1994, in turni di tre mesi una Compagnia di formazione del 32° e 132° Reggimento carri della Brigata "Ariete" ha operato in Somalia nell'ambito dell'operazione "UNOSOM" a protezione del contingente italiano.

A seguito di tale impiego, nel 1994, agli Stendardi del 32° e del 132° Reggimento carri è stata conferita una M.B.V.E. con la seguente comune motivazione:

«Il 32°/132° Reggimento Carri ha partecipato con proprie forze, inquadrato nel contingente italiano impegnato in Somalia, alle operazioni di soccorso e protezione alla popolazione martoriata dalla guerra civile. Per circa quindici mesi, operando diuturnamente, in oggettive difficoltà ambientali ed in condizioni di particolare sensibilità operativa, le sue unità hanno sempre evidenziato elevate capacità professionali ed altissimo senso del dovere e dimostrato, in ogni circostanza, la capacità di discriminare la loro reazione, evitando ogni inutile spargimento di sangue. Con i propri mezzi le unità hanno garantito una eccezionale cornice di sicurezza e fronteggiato molteplici emergenze diventando così punto di sicuro riferimento per tutte le forze del Contingente. Chiaro esempio di grande perizia ed estremo valore che ha concorso ad elevare e nobilitare il prestigio dell'Esercito Italiano sia in Patria sia all'estero. Somalia, 29 dicembre 1992 - 15 marzo 1994».

Dal 1995 ad oggi, il 131°, 32°, 132° ed il 4° Reggimento carri hanno tutti più volte portato i rispettivi Stendardi nella ex-Yugoslavia il cui suolo è stato calcato dai cingoli dei carri Leopard A1A5 per partecipare alle Operazioni condotte sotto l'egida NATO in Bosnia-Erzegovina ed in Kosovo.

In tempi più recenti, aliquote motorizzate del 32°, del 4° e del 132° hanno partecipato, in rinforzo al reggimento bersaglieri o al battaglione logistico della Brigata corazzata "Ariete", alle operazioni in Iraq, dove dal maggio 2004 al luglio 2006 è stato inoltre continuativamente schierato, a protezione del contingente italiano, un plotone su carri C1 Ariete i cui equipaggi sono stati

forniti, a turno, da tutti Reggimenti carri della 132^a Brigata Corazzata "Ariete"⁽¹²⁹⁾.

PARTE III

Le Ricorrenze

I Carristi celebrano - tutti insieme - la loro festa di Specialità il **1° ottobre**, data di costituzione del *Reggimento Carri Armati* unità capostipite della Specialità (1927) .

Alcuni reggimenti celebrano, oltre alla festa comune, in date corrispondenti a particolari fatti d'arme od altri eventi significativi, la propria festa di Corpo:

- 1° *Reggimento corazzato*, **15 settembre** (costituzione del reggimento, 1936);
- 3° *Reggimento carri*, **5 gennaio** (Africa Settentrionale, 1941);
- 4° *Reggimento carri*, **21 gennaio** (Africa Settentrionale, TOBRUK 1941);
- 31° *Reggimento carri*, **15 aprile** (Balcani - KOPLIKU, 1941);
- 32° *Reggimento carri*, **8 febbraio** (Africa Settentrionale, BARDIA 1941);
- 33° *Reggimento carri*, **1° ottobre** (costituzione *Reggimento Carri Armati*);
- 131° *Reggimento carri*, **1° ottobre** (costituzione *Reggimento Carri Armati*);
- 132° *Reggimento carri*, **27 maggio** (Africa Settentrionale, RUGBET EL ATASC/BIR HACHEIM 1942);
- 133° *Reggimento carri*, **1° ottobre** (costituzione *Reggimento Carri Armati*).

⁽¹²⁹⁾ I Reggimenti carri delle Brigate avvicendatesi in Iraq hanno partecipato alle operazioni in quel Paese anche fornendo ad altre unità dell'Esercito proprie consistenti aliquote di uomini che sono state impiegate in quel contesto come unità di fanteria motorizzata e/o meccanizzata.

Lo Spirito di Corpo

Si appartiene ad un'Arma o ad una specialità per lo Spirito che ne anima i *Corpi*, spirito che è nell'impiego, ma che nella vita quotidiana si esprime attraverso una miriade di valori, di abitudini, di espressioni formali e sostanziali, di mentalità e di costume, che sono l'essenza e l'anima stessa dei reggimenti.

Col nuovo ordinamento delle Armi combattenti dell'Esercito sancito il 1° giugno 1999 dal Ministro della Difesa dopo 72 anni di militanza nell'Arma di Fanteria la specialità Carristi è transitata nella rinnovata Arma di Cavalleria. Tale passaggio non ha riguardato i soli Carristi alle armi ed i loro mezzi di combattimento, ma anche il ricordo dei Caduti, le tradizioni, le Memorie, il lavoro, i sacrifici, il sangue, la passione e l'entusiasmo di quanti marciarono e credettero nei ranghi, sempre saldi e compatti, dei nostri battaglioni carri.

L'Arma di Cavalleria ha perciò ereditato dalla più antica Arma di Fanteria, l'impegno di onorare e salvaguardare - con eguale generosità e rispetto - il *passato*, il *presente* ed il *futuro* delle tradizioni rosso-blu. Il nuovo ordinamento, pur sancendo il passaggio dei Carristi dalla Fanteria alla Cavalleria, ne ha lasciato non casualmente immutato il nome. In tal modo, il decreto intende stigmatizzare la necessità che siano rispettate e valorizzate, anche in seno alla nuova Arma, le peculiarità e le prerogative della Specialità, il cui retaggio deve essere considerato autentico *patrimonio storico* dell'Esercito e, in senso più ampio, della Nazione.

La natura dei Carristi quale autonoma specialità dell'Arma di Fanteria è consolidata nella storia, nella memoria dei nostri eroi e va salvaguardata. Dell'Arma di Cavalleria, ove oggi sono fieramente inquadrati, i Carristi desiderano mutuare sì l'amore ed il rispetto per le tradizioni senza però confondere le proprie con quelle dei reggimenti della *Cavalleria di linea*.

I Carristi desiderano perpetuare con orgoglio le proprie peculiari caratteristiche: il *culto dei materiali*, la *passione per l'addestramento*, la *semplicità*, l'*innato senso pratico*, la *frugalità dei costumi*, la *duttilità mentale*, l'*irruente intraprendenza*, la *tenacia nel perseguimento dei fini*, la consapevolezza d'essere speciali.

La Fedeltà a sé stessi

Il rispetto delle prerogative tradizionali ha un valore simbolico ed allo stesso tempo una valenza pratica che non possono essere ignorate. Nel nuovo ordinamento, i Carristi desiderano perciò restare orgogliosamente fedeli a loro stessi, rimanendo ciò che sono sempre stati: Carristi. E non è semplice esercizio terminologico il nostro, ma la volontà di non veder messo in discussione il risultato dell'impegno cui, come si è letto nelle pagine precedenti, tanti nostri bravi predecessori hanno dedicato non soltanto il loro entusiasmo, ma anche il loro sangue ed il loro sudore.

Nel ricordo del passato, i Carristi, in genere, rifuggono la *liturgia* e la *ritualità*, ma alimentano il pieno e dovuto rispetto per tutti coloro che li hanno preceduti nel servire in armi, a bordo dei carri, la Patria.

L'efficienza delle moderne unità Carristi non può fare a meno della forza delle Tradizioni della Specialità e delle genuine radici storiche cui i Carristi sentono di appartenere. Non è lecito ignorarle, è odioso sminuirle.

Affinché l'impegno assunto sia ancor più tangibile e visibile, allo scopo di corroborare lo *Spirito di Corpo* dei nostri reggimenti, sono di seguito riassunte le particolarità che ci contraddistinguono e che debbono essere conosciute e comprese da tutto il personale che, ancorché temporaneamente, entra nei ranghi delle nostre unità.

La Forma Mentis

Nel corso della guerra, i Carristi hanno trovato, in innumerevoli circostanze, la capacità di far rendere al meglio quel poco che avevano per mano. Sbaragliati a BEDA FOMM, soprattutto per mancanza di addestramento e sconoscenza dei mezzi da poco ricevuti in dotazione, malamente impiegati da Comandi superiori ancora poco avvezzi a sfruttare le potenzialità dei nuovi sistemi d'arma di cui disponevano, i Carristi seppero rifarsi a BIR EL GOBI, a SIDI REZEGH, a QUOTA 204 di AIN EL GAZALA, a RUGBET EL

ATASCH, a BIR HACHEIM, a DAHAR EL ASLAGH e in cento altri luoghi grazie ad un *addestramento, duro, severo, meticoloso e paziente* con il quale è stato possibile apprendere i segreti della manovra su macchine complesse per combattere contro macchine ancora più complesse.

Il *Tenente Colonnello Enrico MARETTI*, già indimenticabile Comandante di battaglione e di reggimento utilizzò, insieme ai suoi uomini di ogni grado, ogni istante del tempo disponibile per condurre un attento, capillare e definitivo addestramento al combattimento. In tal modo i suoi equipaggi riuscirono a diventare un tutt'uno con la loro macchina. I plotoni si fusero nelle compagnie e queste ultime nei battaglioni che diedero forza e potenza al suo reggimento. La consapevolezza che l'addestramento è indispensabile accompagna ancora oggi, ovunque, il Carrista di ogni grado. L'addestramento carrista è pertanto sempre svolto con *passione, con impegno, con metodo* e con *intelligenza*. Il Carrista vi si applica con *fantasia* e con *perizia* e sempre con *spirito competitivo* curando entrambi i suoi aspetti: quello tecnico-logistico e quello tecnico-tattico.

In operazioni, il Comandante Carrista ad ogni livello, si contraddistingue per l'ampiezza di vedute, per l'apertura mentale, per la scrupolosa organizzazione. La maggiore aspirazione del Comandante Carrista deve essere quella di poter esprimere le proprie capacità di "*condurre*" e "*manovrare*". Il Comandante Carrista si realizza compiutamente nella "*condotta*" e nella "*manovra*", perciò, come un artista quando ha concepito il suo bel dipinto, egli deve sentire prepotente il desiderio di trovarsi dinnanzi alla tela con i pennelli in mano, per mettere in pratica ciò che ha *concepito, pianificato ed organizzato*.

Un'altra severa lezione appresa in guerra riguarda il culto dei materiali. L'equipaggio è il padrone del carro ed il carro è il padrone della vita del suo equipaggio. All'equipaggio spetta approntarlo, accudirlo, condurlo in battaglia. Soltanto attraverso l'incessante pratica quotidiana, l'equipaggio apprende la conoscenza totale del proprio mezzo di combattimento. Per questa ragione il Carrista si impegna oltre ogni limite nella cura del proprio mezzo affinché il carro sia sempre efficiente e risulti sempre possibile impiegarlo, non importa se in addestramento o in

battaglia.

Il carro non si abbandona mai, né lo si chiede in prestito ad altri. Se per cause di forza maggiore si è costretti ad impiegarne uno altrui, questo lo si tratta meglio di quanto si farebbe se fosse il proprio. Il precetto contenuto nel *“Manuale per il pilota del carro L-35”* (Edizione 1940) è sempre valido:

«Egli (il Carrista) cura con amore e passione il suo carro perché in combattimento lo porti sicuro alla vittoria».

Le dotazioni sono parte integrante dell'arma e servono a mantenerla efficiente. Ogni pezzo dell'attrezzatura in dotazione merita la stessa identica cura del carro in sé. Come ogni membro dell'equipaggio è indispensabile agli altri, così lo è ogni parte dell'attrezzatura. Se un pezzo si rompe o viene smarrito, l'equipaggio deve rimpiazzarlo al più presto. Ciò però non deve tradursi nella paura di utilizzare l'attrezzatura o nel sottrarre ad altro equipaggio ciò che si è perso.

A volte può capitare di dover utilizzare un carro diverso da quello normalmente assegnato, ma non dovrebbe mai essere necessario chiedere in prestito ad altri equipaggi i pezzi della dotazione del carro! Ad ogni modo, gli eventuali prestiti vanno considerati come quelli in danaro: si chiedono e si concedono solo se non se ne può fare a meno e si pagano e si esigono immediatamente!

Lo Spirito Competitivo

Essere Carrista è già un primato. Tra i Carristi primeggia l'equipaggio, il plotone, la compagnia, il battaglione più addestrato. Fra tutti prevale chi dispone del maggior numero di carri e di uomini pronti al combattimento. Per i Carristi, gente concreta, capace di interpretare la tradizione in senso fattivo, valgono sempre più i fatti che le parole.

I parametri di valutazione per i confronti e le graduatorie di merito non consiste mai nel numero delle settimane trascorse in caserma, ma - piuttosto - la quantità del carburante consumato; il numero delle esercitazioni svolte; il totale dei colpi sparati e messi a segno; il numero dei cambi cingolo effettuati o l'ammontare dei chilometri percorsi a bordo del proprio carro.

Le Usanze Carriste

Le unità della Specialità celebrano le proprie ricorrenze con cerimonie militari effettuate preferibilmente a bordo dei carri in dotazione. In tal caso, gli equipaggi non imbracciano l'armamento individuale, fatta eccezione per il *Gruppo Bandiera* che impiega l'arma da fuoco individuale corta (pistola).

Ove, per ragioni di spazi disponibili, non sia possibile effettuare le cerimonie con i reparti a bordo dei carri, l'armamento di Ufficiali e Marescialli è costituito dalla sciabola, mentre la truppa impugna *sempre* e soltanto armi da fuoco.

A tutela della genuinità dell'identità carrista, per non confondere il retaggio rosso-blu con le tradizioni altrui, i Carristi non impugnano mai la lancia! In questo modo i Carristi alle armi intendono sottolineare la vocazione alla modernità che ha sempre contraddistinto gli appartenenti alla specialità.

A differenza di quanto fanno i Fanti, nelle cerimonie e nelle parate ove si imbracciano le armi da fuoco individuali, i Carristi non innestano mai la baionetta che tengono sempre innestata nel fodero, appeso al cinturone.

I Colori

L'abbinamento dei colori rosso (scarlatto) e blu, tipico dei Carristi avviene sempre dando la precedenza al blu rispetto al rosso:

- se la partitura è orizzontale od obliqua, il blu deve risultare sempre al di sopra del rosso;
- se la partitura è verticale, il blu deve risultare sempre a destra del rosso;
- nelle coccarde, il blu deve risultare sempre all'esterno.

L'abbinamento dei due colori richiama sia l'antica appartenenza dei Carristi alla Fanteria (rosso), sia quella alle Truppe motorizzate (blu) e, seppur casualmente, anche alla città di BOLOGNA (rosso-blu) che fu la sede definitiva del *Reggimento Capostipite*.

Le Insegne di Reparto

La tradizione delle insegne di reparto risale alle origini della Specialità. Già ciascuno dei cinque battaglioni carri armati inquadrati nel Reggimento Capostipite, aveva in dotazione una insegna triangolare di colore rosso scarlatto, frangiata d'argento e sui cui lati vi era scritto il numero del battaglione e vi era ricamato il fregio dei carristi. L'asta ed il puntale di questa fiamma erano simili a quelli previsti per le Bandiere e gli Stendardi.

Il *I battaglione carri d'assalto della Somalia*, reparto istituito negli ultimi mesi del 1935 di cui si è già parlato nelle pagine precedenti di questo libro, ebbe un suo "*gagliardetto*" composto da un'asta terminante con la riproduzione di un gladio romano ed un drappo rosso-blu frangiato d'oro e caricato dello stemma della Somalia.

Il primo alfiere di quell'insegna, denominata "*fiamma*" fu il *Sergente Camillo MONTANI* che, come si è già detto, fu uno dei protagonisti del primo fatto d'arme cui parteciparono i Carristi. Dal *I battaglione* la tradizione si diffuse presto a tutti i battaglioni della Specialità.

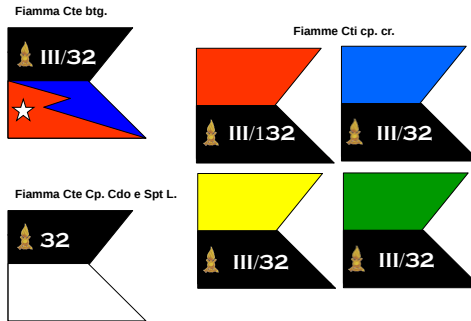
Dopo il 1936 e fino al 1942, ciascun battaglione aveva in dotazione una fiamma triangolare ripartita orizzontalmente in blu e rosso, spesso frangiata d'argento e riportante su un lato il numero indicativo del battaglione, la tipologia dei carri in dotazione e l'eventuale nominativo del reparto.

Ancora oggi i Comandanti di reparto carri dispongono di una propria *fiamma* costituita da un guidoncino in tessuto del colore identificativo del reparto (le insegne dei Comandanti di battaglione sono rosso-blu). Sul drappo delle fiamme è ricamato, oltre al fregio della specialità, l'indicazione numerica del battaglione (in cifre romane, come si faceva prima del 1975) e del reggimento (in cifre arabe).

In passato la *fiamma* era di foggia triangolare, mentre oggi, unica testimonianza del recente inserimento della specialità nell'Arma di Cavalleria, le fiamme hanno dimensione e foggia uguale a quelle delle *banderuole* delle lance di ordinanza in uso nei reggimenti della *Cavalleria di linea*. Tuttavia, a ricordo delle lontane origini artiglieresche (risalenti alla *1ª Batteria autonoma carri*

armati, primo reparto organico di Carristi in seno al nostro Esercito), l'asta cui è fissata la fiamma è costituita da un *asta di scovolo per cannone* e mai dall'asta di una lancia.

L'asta di scovolo simboleggia anche il fattore di efficienza tipico delle unità carri, ovvero il "*culto dei materiali*", presupposto fondamentale della potenza dei reparti carri.



Insegne dei Comandanti di reparto

Le aste sono realizzate in legno e devono risultare scomponibili in tre pezzi uniti da connettori in ottone, a vite. Sull'asta vengono applicate le targhette metalliche - tutte di uguale dimensione - riportanti i nomi degli Ufficiali succedutisi al Comando del reparto, compreso quello in carica. Il nome dei Comandanti che hanno esercitato la loro autorità in combattimento è inciso su placca aurea, gli altri su placca argentea. Le targhette riportano la data di assunzione dell'incarico di ciascun Comandante. All'estremo superiore dell'asta possono essere annodate le medaglie commemorative delle campagne/missioni cui il reparto ha partecipato in configurazione organica.

Lo Stile di Comando Carrista

I Comandanti sono i custodi del *passato*, del *presente* e del *futuro* dei reparti temporaneamente affidati alla loro responsabilità.

Nell'impartire i comandi di "*ordine chiuso*" al proprio reparto, essi non rivolgono mai le spalle ai propri uomini: i Comandanti carristi impartiscono gli ordini guardando sempre negli occhi il personale dipendente, così come si è hanno fatto tutti i loro predecessori.

Il Linguaggio Carrista

Come avvenuto sin dai primordi e su tutti i fronti di guerra, l'ordine di salita sui carri rimane quello tipico dei Carristi, il solo che esprime contemporaneamente tradizione e modernità: "*MONTATE-MOTORI!*".

L'ordine di discesa resta, naturalmente: "*A TERRA!*"

Sin dai loro primordi i Carristi hanno avuto in dotazione "*carri d'assalto*" perchè è nell'assalto che si concretizza il successo dell'azione dei carri. La "*CARICA*", tipico e meraviglioso retaggio della Cavalleria d'altri tempi, non ha alcun senso nell'ambito della Specialità che, pertanto, non condividono tale usanza con i fratelli della *Cavalleria di linea*.

Per tale ragione, in costante collegamento spirituale con i Caduti che costituiscono la gloria dei nostri colori, al termine dell'attacco, i Comandanti Carristi continuano ad impartire l'ordine per l' "*ASSALTO CARRISTA*".

Si obbedisce a tale regola anche in occasione nei festeggiamenti conviviali ove i Carristi brindano sì, ma sempre all'ordine di Assalto, dopo aver eventualmente rievocato i cambi di formazione tipici delle manovre del plotone carri anziché i cambi di andatura delle unità a cavallo.

Per gli stessi motivi, sono da ritenersi completamente estranei alla tradizione Carrista sia l'emanazione degli ordini tipici delle unità a cavallo (tanto se fatta a voce o a mezzo dei relativi segnali di tromba) sia l'uso dei termini o del linguaggio appartenente all'antica tradizione dei reparti a cavallo.

La Distinzione Carrista

Fino al 1945 tutti gli Ufficiali dell'Esercito, a prescindere dall'Arma o Servizio cui appartenevano (truppe appiedate comprese), quando indossavano l'Uniforme di marcia, calzavano - obbligatoriamente - gli stivali con gli speroni. Tali capi di corredo sono quindi distintivi del rango di Ufficiale nella sua generalità e non solo di quelli appartenenti all'Arma di Cavalleria.

Come già accennato, prima dell'avvento della leggendaria *tuta blu*, il personale effettivo ai reparti carri armati utilizzava, analogamente a quanto previsto per tutte le altre truppe motorizzate dell'Esercito (autieri, autoblindisti e trattori d'artiglieria), le medesime uniformi previste per le truppe a cavallo. È per questo motivo che gli equipaggi carri calzavano i parastinchi anziché le *fascie mollettieri*.

Unico tratto distintivo tra i Motorizzati e la Cavalleria era la proibizione di utilizzare gli speroni, divieto giustificato dall'esigenza di non avere impedimenti pericolosi per la propria incolumità quando si operava a bordo delle macchine: gli speroni avrebbero potuto infatti facilmente impigliarsi alle parti meccaniche in movimento con gravi conseguenze.

È per tradizione consolidata, quindi, che gli Ufficiali Carristi calzano gli speroni esclusivamente quando impegnati in attività equestre e mai con l'uniforme di gala come invece usano fare, talvolta, i colleghi della *Cavalleria di linea*.

Il Basco Nero

Benché attualmente esteso, salvo rare eccezioni, a tutto l'Esercito Italiano, il basco nero è - dal 1946 - il copricapo tradizionale dei Corazzati in genere e dei Carristi in particolare.

Il basco nero, di dimensioni medie (né esageratamente piccolo, né esageratamente ampio), va calzato con senso pratico e sobriamente. Di norma, non deve mai essere stirato a guisa di cresta come recente abitudine altrui.

Per quanto riguarda le *gale* del basco, queste devono essere sempre lasciate sciolte, liberamente pendenti sulla nuca. La loro

lunghezza deve raggiungere la base dell'attaccatura dei capelli, senza superarla, la loro larghezza non deve essere eccessiva.

I Carristi Italiani hanno adottato per primi il basco in virtù della praticità di questo capo di corredo e lo calzano anche con l'uniforme da combattimento o con la tuta intera quando non sia prescritto l'uso del caschetto. I copricapo con visiera vengono impiegati solo per le attività militari generiche e comunque solo su specifica disposizione dei superiori e sempre per il solo tempo necessario allo svolgimento di dette attività.

Il basco nero é indossato anche con l'uniforme ordinaria, specie in occasione delle ricorrenze della Specialità. Comunque, pur nel rispetto dei Regolamenti, il buon Carrista tende naturalmente a privilegiare l'uso del basco rispetto ad ogni altro copricapo, specie nelle circostanze in cui ci si trova a contatto con personale militare appartenente ad altre Armi o Specialità e che indossa il copricapo tipico del corpo/specialità di appartenenza.

Il Drago

I Carristi aventi titolo⁽¹³⁰⁾, indossano sempre sulla propria uniforme il distintivo ovale, in oro o in argento, raffigurante il "*Drago alato*" e recante il motto araldico della Specialità. La foggia del distintivo risale all'epoca della II Guerra Mondiale e da allora non è mai stata modificata.

Distintivo dell'Ufficialità

La *sciarpa azzurra* è l'antico simbolo dell'Ufficialità delle Forze Armate italiane. Si tratta di uno dei simboli più antichi poiché essa risale addirittura al 1366. Tuttavia, solo nel 1572 venne resa obbligatoria dal Duca Emanuele Filiberto di Savoia.

⁽¹³⁰⁾ Tutti i piloti ed i Capicarro e Comandanti di minore unità carri che abbiano svolto per almeno sei mesi il loro incarico di comando.

Orgogliosamente fedeli al proprio retaggio, gli Ufficiali Carristi alle armi continuano ad indossare la *sciarpa azzurra* nello stesso modo in cui la indossarono gli antichi colleghi Carristi che portarono in combattimento i propri equipaggi. In segno di continuità, devozione, rispetto e riconoscenza nei confronti degli Ufficiali che li hanno preceduti nei ranghi della specialità, meritando sovente la massima ricompensa al Valor Militare, la Sciarpa si indossa:

- facendola passare *al di sotto* della spallina destra;
- la noce (lasciata sempre integra, mai spezzata) deve essere posizionata leggermente al di sopra dell'angolo superiore destro della tasca inferiore sinistra della giubba, ma senza superare l'altezza del giro vita;
- le frange pendenti devono essere fra loro annodate al di sotto della noce per evitarne lo scorrimento e in modo tale che i pendenti risultino della stessa lunghezza.

La Sciabola

A differenza delle sciabole in uso nelle specialità della Cavalleria di linea, l'elsa della sciabola di Ufficiali e Marescialli Carristi ha *due* fenditure a significare sia l'origine artiglieresca della Specialità sia la lunga e feconda militanza nell'Arma di Fanteria.

Per quanto concerne gli ornamenti della sciabola, esistono alcune differenze con le consuetudini in atto presso i reggimenti della cavalleria di linea di cui è opportuno ricordarsi:

- la dragona è sempre inserita *nell'apposito foro della guardia* anziché alla base dell'impugnatura;
- il cordone della dragona deve avvolgersi con un *doppio giro* intorno al raccordo tra l'elsa e l'estremo dell'impugnatura, realizzando un *nodo* attorno al raccordo stesso;
- i pendagli devono essere applicati agli anelli del fodero della sciabola tramite i *moschettoni* regolamentari;
- l'impugnatura è di norma sagomata e non liscia come lo era per le truppe a cavallo.

L'utilizzo corretto di tutti gli ornamenti della sciabola

simboleggia l'abitudine dei Carristi al puntiglioso rispetto delle norme tecniche che sovrintendono la cura e l'impiego dell'armamento in dotazione.

Custodia e trasporto dello Stendardo

L'Ufficiale *Porta Stendardo* è designato tra i Subalterni del reggimento. L'alto onore della titolarità della carica è un privilegio esclusivo del *Tenente più giovane* fra quelli effettivi al Corpo. Il suo naturale sostituto - esclusivamente per cause di forza maggiore - è il *Sottotenente più anziano*. Il *Porta Stendardo* espleta tale incarico con orgoglio, rivendicando sempre questa sua prerogativa con sana gelosia.

Il Comandante del reggimento si avvale del *Porta Stendardo* per:

- la difesa diretta del vessillo per tutto il tempo in cui questo fuoriesce dall'Ufficio del Comandante;
- la custodia di tutta la documentazione e dei cimeli che riguardano lo stendardo (registri delle firme, drappi e cravatte dismessi ed ogni altro eventuale cimelio);
- manutenzione delle parti componenti lo Stendardo.

Da sempre, per il trasporto dello Stendardo in parata, a piedi o a bordo dei carri, i *Porta Stendardo Carristi* non usano il bicchiere a tracolla, sino al 1945 era inoltre prassi comune smontare il falso calcio dall'asta.

Nelle cerimonie, gli Stendardi dei reggimenti carri affluiscono o sfilano preferibilmente a bordo dei carri in dotazione all'unità o, se disponibili anche per la scorta, a bordo di carri d'epoca, purché questi siano di modello corrispondente a quelli che il reggimento aveva effettivamente in dotazione all'atto della sua costituzione o nel corso delle campagne di guerra più significative cui il Corpo ha partecipato.

Fedele ai più genuini retaggi della propria unità, il *Porta Stendardo* non trasporta mai il vessillo di un Reggimento carri in arcioni, nemmeno in occasione di cerimonie congiunte con le altre specialità dell'Arma di Cavalleria. Non essendo il reggimento mai stato montato, lo sfilamento a cavallo del suo Stendardo non

avrebbe infatti alcun senso e costituirebbe un atto puramente pittoresco.

L'Inno

I Carristi conoscono e cantano le strofe dell'inno tradizionale della Specialità.

La musica e le parole originali dell'inno scaturiscono dalla mente del **Capitano Luigi POLETTI** che volle comporlo per il 3° **Reggimento fanteria carrista**, unità diretta erede del *Reggimento Carri Armati*. L'inno accomuna oggi tutti gli appartenenti alla famiglia rosso-blu.

Di seguito la versione integrale:

SON D'ACCIAIO I CINGOLI POSSENTI,
SON D'ACCIAIO COME I NOSTRI CUOR
CHE CONOSCON TUTTI GLI ARDIMENTI
...E NON SAN COS'È IL TIMOR!

COSA IMPORTA SE IL NEMICO È FORTE?
CON L'ARDORE DELLA VOLONTÀ
IL CARRISTA SA SFIDAR LA MORTE
...E IMPETUOSO AVANTI VA.

NELLA LOTTA CI GUIDANO GLI EROI
I RISORTI CHE VEGLIAN SU DI NOI!

SIAMO CARRISTI (!)
TEMPRA D'EROI (!)
FERREA MOLE E FERREO CUOR

LE FIAMME ROSSE (!)
CHE NOI PORTIAMO (!)
SIMBOLEGGIANO IL VALOR

E LA VITTORIA SAPREMO CONQUISTAR
...E LA STORIA DI NOI DOVRÀ PARLAR!

SIAMO CARRISTI (!)
TEMPRA D'EROI (!)
FERREA MOLE E FERREO CUOR.

SIAMO NATI ALL'ALBA DEL CARRISMO*
E L'ESEMPIO IL CUORE CI FORGIÒ!
DEI FRATELLI IL NOBILE EROISMO
ALLA LOTTA CI TEMPRÒ!

COL SORRISO ANDREMO ALLA
BATTAGLIA
MENTRE MAMMA CI BENEDIRÀ
SFIDEREMO, BALDI, LA MITRAGLIA
QUANDO L'ORA SONERÀ!

CON LA FEDE, NEL CUORE E CON L'ARDIR
NOI GIURIAMO DI VINCERE O MORIR!

SIAMO CARRISTI (!)
TEMPRA D'EROI (!)
FERREA MOLE, FERREO CUOR

LE FIAMME ROSSE (!)
CHE NOI PORTIAMO (!)
SIMBOLEGGIANO IL VALOR

E LA VITTORIA SAPREMO CONQUISTAR
...E LA STORIA DI NOI DOVRÀ PARLAR!

SIAMO CARRISTI (!)
TEMPRA D'EROI (!)

FERREA MOLE, FERREO CUOR.

Il Santo Patrono

Il Santo Patrono dei Carristi rimane la generosa figura di *San Martino*⁽¹³¹⁾, patrono dell'Arma di Fanteria⁽¹³²⁾, non soltanto perché è così da sempre e perché non v'è alcuna ragione per cambiare, ma anche per una certa "*incompatibilità goliardica*" tra San Giorgio, patrono dei reggimenti di *Cavalleria di linea* ed i Draghi, da sempre simbolo dei Carristi Italiani.

La ragione principale di questa devozione sta nel fatto che i Carristi sono gente concreta, genuina e dai costumi frugali che si riconosce più agevolmente nella limpida, umile e schietta figura di San Martino distintosi per un gesto al tempo stesso *generoso, semplice e vero*.

Del resto, i Carristi fanno da sempre dell'altruismo un credo ed un atto di fede:

⁽¹³¹⁾ Martino nacque nel 317 a Sabaria, una città della Pannonia (attuale Ungheria) figlio di un Ufficiale dell'esercito romano. Trasferitosi a Pavia, qui sentì parlare del Cristianesimo che lo coinvolse fino al punto di diventare catecumeno. Il padre voleva che suo figlio diventasse un soldato e così prestò giuramento militare a soli 15 anni. Una notte d'inverno, mentre faceva la ronda, incontrò un povero vestito di stracci, Martino tagliò il suo mantello in due pezzi e ne donò la metà al povero. Per questa azione fu deriso dai compagni, ma la notte seguente, mentre dormiva, gli apparve Gesù rivestito del suo mantello che diceva agli angeli: "**Martino ancora catecumeno, mi ha coperto con questo mantello**". Venne battezzato all'età di vent'anni e giunto ai 40 anni, decise di porre le armi per diventare monaco. Nel 371 essendo morto il Vescovo di Tours, i fedeli di quella città lo acclamarono come loro Vescovo. Il suo episcopato durò 26 anni e la sua fama si sparse ovunque. La morte lo raggiunse nel 397 e le esequie si celebrarono l'11 Novembre.

⁽¹³²⁾ «Con breve Apostolico, il Santo Padre Pio XII ha proclamato il Santo Vescovo Martino di Tours Patrono Celeste di tutta la Fanteria Italiana, accogliendo il desiderio espresso dallo Stato Maggiore dell'Esercito, con l'adesione del Ministro della Difesa, presentato a S. Santità dall'Ordinario militare per l'Italia, S.E. Mons. Carlo Alberto Ferrero.» Questo Atto Pontificio, sigillato con l'anello del Pescatore, porta la data del 24 maggio 1951.

«Il Carrista combatte per altri, per altri vince. Animato da altissimo spirito di cameratismo, deve saper compiere ogni sacrificio per ridurre le perdite delle truppe con le quali opera». ⁽¹³³⁾

La Preghiera del Carrista

***A TE ONNIPOTENTE IDDIO, SIGNORE DEL CIELO E DELLA TERRA, NOI
UOMINI D'ARME, ELEVIAMO LA NOSTRA PREGHIERA.***

***GRAN DIO, CUI OBBEDISCONO IL GHIBLI ED IL SOLE COCENTE, BENEDICI I
CARRISTI CHE RIPOSANO SOTTO LA SABBIA INFUOCATA.***

***DIO DELLA GLORIA, ACCOGLI NELLA TUA PACE LE SPOGLIE DI COLORO CHE,
PRIMA DEL MORTALE SPASIMO, CONOBBERO IL TORMENTO DELL'ARSURA.***

***DIO DELLA POTENZA, ESALTA NELLA TUA GLORIA IL VALORE DEI NOSTRI
CADUTI, TEMPRA I NOSTRI CUORI E RENDILI PIÙ FORTI DELL'ACCIAIO CHE
CORAZZA I NOSTRI CARRI.***

***DIO DELLA PACE E DELLA BONTÀ, BENEDICI LA NOSTRA PATRIA, LE NOSTRE
CASE I NOSTRI CARRI.***

BENEDITECI, O SIGNORE.

Lo Stile, la Sostanza e la Solidarietà

Nel titolo d'onore d'essere Carristi e di servire i gloriosi Stendardi dei nostri reggimenti tutti i Carristi, senza importanza del grado sono pari ed uguali. Così come hanno fatto in tutte le loro cento battaglie, i Carristi procedono sempre idealmente schierati *in linea*, con le stesse possibilità e rischi per tutti: dal singolo carro fino alla compagnia, differenziati soltanto per la responsabilità del Comando e la formazione operativa.

Ufficiali, Sottufficiali e Truppa hanno mescolato, in guerra, il loro sangue. Tutti sono perciò consapevoli che la condivisione

⁽¹³³⁾ Dal “*Manuale per il pilota del carro L-35*” – Edizione 1940.

della fatica non mette mai in pericolo l'Autorità, ma al contrario, la rafforza con l'Esempio che la trasforma in Autorevolezza.

Pertanto, nell'ambito del reggimento, come in campagna così in guarnigione, la superiorità del grado non giustifica mai eventuali privilegi finì a se stessi, ma individua e definisce esclusivamente la suddivisione delle responsabilità, i compiti ed il livello della competenza professionale.

A prescindere dal rango, tutti i Carristi sono perciò usi a condividere, indistintamente, comodità e disagi, non a parole, ma con fatti concreti.

I componenti di un equipaggio partecipano, sempre tutti insieme, alla cura del proprio carro. I capicarro cui è affidato anche l'incarico di Comandante di Plotone partecipano comunque all'attività con il proprio equipaggio.

I Comandanti Carristi sono prima di tutto Carristi fra i Carristi. Ai dipendenti non è quindi mai negato ciò che può lecitamente essere concesso. A bordo del carro ognuno è indispensabile all'altro. Ogni equipaggio è elemento essenziale della potenza di fuoco dell'intera compagnia.

La compattezza e la saldezza sempre dimostrata dai reparti Carristi si concreta volendo con determinazione l'equità e, nel contempo, rifuggendo sempre l'appiattimento e l'iniquità finì a se stessi: l'equità Carrista deve tendere - in sostanza - all'eccellenza.

ROSTER BATTAGLIONI CARRI
(appendice)

A. dal 1920 al 1945

BATTAGLIONI CARRI FIAT 3000

I	Rep. c.a.			
II	Rep. c.a.			
III	Rep. c.a.			
IV	Rep. c.a.			
V	Rep. c.a.			

BATTAGLIONI CARRI VELOCI (CV 29)

Btg. Cr. Veloci	Rgt. c.a.		Codroipo	TC Babini
-----------------	-----------	--	----------	-----------

BATTAGLIONI CARRI D'ASSALTO

I "Ribet"	Rgt. c.a. »	Torino
II "Berardi"	Rgt. c.a. »	Alessandria
III "Paselli" poi XXXI "Cerboni"	Rgt. c.a. »	Monza
IV "Monti"	Rgt. c.a. »	Bolzano
V "Suarez" poi "Veneziani"	Rgt. c.a. »	Trieste
VI "Lollini"	Rgt. c.a. »	Treviso
VII "Vezzani"	Rgt. c.a. »	Firenze
VIII "Bettoia"	Rgt. c.a. »	Roma
IX "Guadagni"	Rgt. c.a. »	Bari
X "Menzinger"	Rgt. c.a. »	Agnano poi Caserta
XI "Gregorutti"	Rgt. c.a. »	Udine
XII "Cangialosi"	Rgt. c.a. »	Palermo
XIII „della Sardegna"	4° Rgt. cr. (1940)	Cagliari
XX „Randaccio"	4° Rgt. cr.	Somalia – Libia
XXI „Trombi" poi XXI "M"	4° Rgt. cr.	Libia
XXII Coralli"		Libia
XXIII "Stennio"		Libia
XXIV "?"		Libia
XXXII „Battisti"		Libia
LX		Libia
LXI		Libia
LXIII		Libia

BATTAGLIONI CARRI M 11- 13-14-15

I	32° rgt. cr.	4° Rgt.cr.	Libia	Magg. Ceva
II	32° rgt. cr.	4° Rgt.cr.	Libia	Magg. Campanile
III	32° rgt. cr.	32° rgt. cr.	Libia 1941	T.C. Ghioldi
IV	32° Rgt. cr.	31° rgt. cr.	Albania	Magg. Giani T.C. Casamassima
V	32° rgt. cr.	32° rgt. cr.	Libia 1941	T.C. Iezzi
VI	33° Rgt. cr.		Libia 1940-41	
VII	32° Rgt. cr.	32°/132°	Libia 1941	T.C. Andreani
VIII	4° Rgt. cr.	32°/132°	Libia Egitto 42	Cap. Casale de Bustis
IX	3° Rgt. cr.	32°/132°	Libia Egitto 42	TC Buttafuochi TC Prestisimone
X	1° Rgt. cr.	133°/132°	Libia Egitto 42	Magg. Pinna
XI		133°/Trieste	Libia Egitto 42	Magg. Verri
XII	33° Rgt.cr.	133° rgt. cr.	Egitto-Tunisia 1942-43	Cap. Bandini Magg. Lasagna
XIII	32° Rgt. cr.	31° rgt. cr.	Egitto 132° Rgt. cr.	T.C. Baldini
XIV		31° rgt. cr.	Tunisia 1943	T.C. Gigliarelli Fumi
XXI			Libia 1940-41	Cap. Sacchitano
LI	31° Rgt. cr.	133° rgt. cr.	Egitto 1942	T.C. Zappalà

BATTAGLIONI MISTI CON SMV (75/18 - 75/38)

XV			Libia-Tunisia 42-43	
XVI	32° Rgt. cr.		Sardegna 1943	
XVII	33° Rgt. cr.	31° Rgt. cr.	Tunisia 1943	
XVIII	33° Rgt.		Sardegna	
XIX (75/34)			Piombino 1943	T.C. Falconi
btg. misto	4° carri		Roma set. 43	T.C. Battisti
CCCXII btg. misto	4° Rgt. cr.		Egeo	
432° btg. compl.				
433° btg. compl.	33° Rgt. cr.		Parma set. 43	TC Venceslao ROSSI
434° btg. compl.				
1° rgt. cr.	Vercelli			

BATTAGLIONI SEMOVENTI CONTROCARRO DA 47/32

	NUMERAZIONE	DEPOSITO	INQUADRAMENTO	TEATRO	COMANDANTE
1	I btg.		D. Superga	Tunisia 1943	?
2	III				
3	IV btg.	33° rgt. cr.	D. Livorno	Sicilia 1943	T.C. Tropea
4	V				
5	IX	?	?	?	?
6	XX btg.	32° rgt. cr.	D. Friuli	Corsica	?

				1943	
7	CI	?	?	Tunisia (?)	?
8	CXXX	?	?		?
9	CXXXI	31° rgt. cr.	133° Rgt.	Corsica 1943	?
10	CXXXII	32° rgt. cr.	D. Ariete	Roma 1943	?
11	CXXXIII (3 cp.)	33° rgt. cr.	6ª Armata	Sicilia 1943	T.C. Mascio
12	CXXXVI	31° rgt. cr.		Tunisia 1943	?
13	CCXXX	?	?	?	?
14	CCXXXII	?	?	?	?
15	CCXXXIII	33° rgt. cr.	6ª Armata	Sicilia 1943	T.C. Elena
16	cp. smv.	4° rgt. cr.	(2 pl. smv.)	Roma Set. 1943	?

BATTAGLIONI CARRI R 35 E S 35

CI	131° Rgt. cr.	6ª Armata	Sicilia 1943	T.C. D'Andretta
CII	131° Rgt. cr.	6ª Armata	Sicilia 1943	T.C. Mazzei
CC (S 35)			Sardegna 1943	Cap. Del Pozzo

B. dal 1948 al 1975

C. dal 1976 al 2006