



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

IL CARRISTA d'ITALIA

MENSILE - ANNO XLIII - N. 3/4 (227°) MARZO / Aprile 2002

Sped. in abb. postale (COMMA 20/c - ART.2 - legge 662/96) - filiale di ROMA

- **IL FUTURO DELLA NATO**
- **CARRO ARMATO "ARIETE" E CARRI OCCIDENTALI**
- **CIAMPI ALLA FESTA DELL'ESERCITO A TRIESTE**



UNA GIORNATA DELLA NOSTRA VITA

Il 17 marzo, dell'anno in corso, è stato scoperto in S. Michele al Tagliamento un ricordo marmoreo dedicato ai CADUTI Carristi sul campo.

L'opera, espressione visibile di sentimenti profondi è merito dell'impegno e della passione Carrista del Presidente della "Giovane" Sezione dell'ANCI di S. Michele al Tagliamento costituita il 04/03/2001 ad iniziativa dello stesso Presidente Lusin, sostenuto dal Gen. Liccardo, Presidente Regionale del Veneto Orientale. La manifestazione fortemente sentita dai Carristi della Regione Triveneta ha visto la partecipazione numerosissima di quanti, lontani nel tempo, o vicini ed alle armi, desideravano intensamente "di mettere su casa". Una casa che ospitasse il patrimonio dei ricordi di un passato comune dove raccogliersi, per mantenere viva, e trasmettere a figli e nipoti un tratto di cammino della loro vita. Una parte, che pur lontana e sfumata, non si è cancellata e a volte, incalza nel silenzio, per riportare nel presente la serietà dei riferimenti, il calore delle amicizie, il valore immutabile di una stagione che fu degna di essere vissuta.

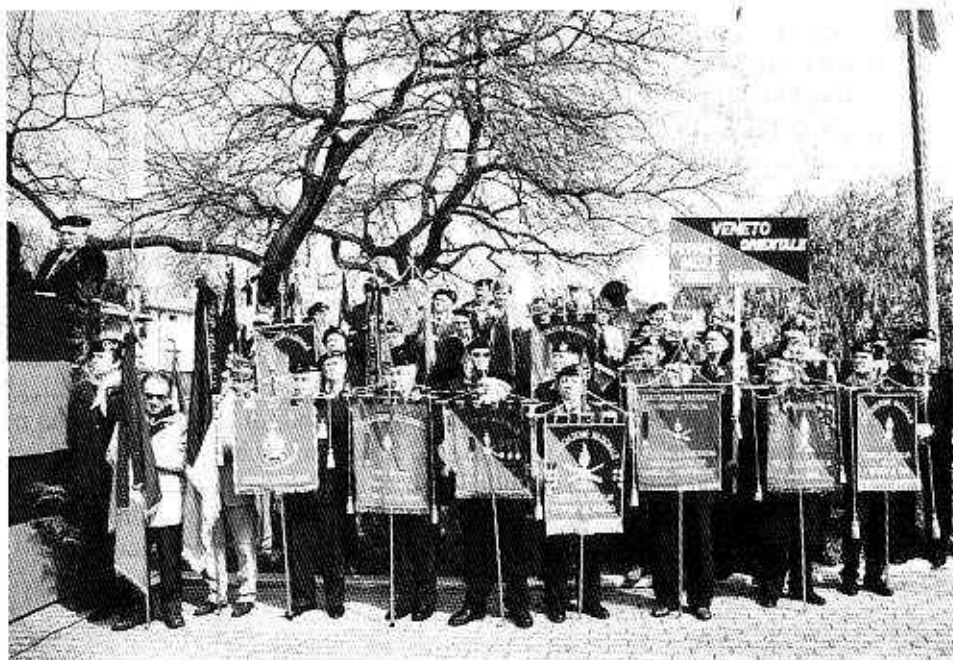
Il 17 marzo in una giornata luminosa per trasparenza di cielo e splendore di sole, generosamente offerta dagli Dei ebbe luogo un incontro commosso e memorabile. Un incontro, un abbraccio tra Carristi di ieri e di oggi, con la popolazione straordinariamente partecipe, che si arricchì, nel suono delle campane,



nella vicinanza accogliente della Chiesa, nella presenza benedicente del parroco e soprattutto nelle alte toccanti parole di Monsignor Ennio CECCO (un autentico vecchio Arietino), di significati intimi, comuni, preziosi. C'era una platea specialissima di soldati vecchi e giovani, di famiglie, di figli, di nipoti, di padri, di madri, di nonni, di soldati, che ritrovarono, con un nodo alla gola ed un senso di fierezza l'orgoglio ed il possesso delle loro radici e dei campi fioriti del loro fu-

Il Ten. Gen. Ficuciello ed il Gen. C.A. Del Pozzo con i Presidenti delle Sezioni di S. Michele, Lusin e di Manzano, Gregorutti

turo. Fra anime semplici, da lontano, dall'ignoto, che è più incisivo del reale, ascoltammo una FAVOLA, forse un sogno, qualcosa vissuto, tra la veglia e il sonno, quando anima e spirito vagano in regioni sconosciute e lontane. Si creò pur nel soffuso intendere di cose intime e sacre un momento MISTI-



Labari allo scoprimento del monumento ai caduti carristi



Monumento "Ai Carristi caduti per la Patria" a S. Michele al Tagliamento (VE)

CO. Una vicinanza naturale fra persone diverse per storia ed età, unite forse per poco, ma tenacemente, come allo scoccare di un lampo all'avvicinarsi di due nuvole cariche di energie.

Certamente la manifestazione si realizzò e fu possibile perché l'organizzazione fu ottima. Accurata nei dettagli, collocando ogni particolare esecutivo, nel tempo e nello spazio con precisa sequenza e cadenza. Gli imprevisti possibili furono valutati e risolti. Tutto quello che poteva e doveva succedere in effetti SUCCESSE, e successe bene nel momento giusto.

Questo riguardò la tecnica dell'organizzazione, ma ciò non sarebbe stato sufficiente se fatti e parole non fossero stati illuminati e coordinati da un desiderio forte e forse inconscio di far rivolgere gli occhi di tutti verso lontani paesaggi, a persone che verso quei luoghi dirigevano il passo per ritrovare

antiche vicende e concluse speranze.

Tutto ciò, attinente al mondo dello spirito appartenne, e voglio sottolinearlo, all'opera compiuta, del Carrista Lusin che seppe raccontare, a se stesso e a noi convenuti una storia commovente, vaga ma precisa, di cui ognuno dei presenti si sentì proprietario di un tempo, di un'ora, anche di un solo momento. Ognuno di noi ritornò EQUIPAGGIO, le sue orecchie vibrarono all'ordine "MONTATE MOTORI". Ognuno ritrovò la solitudine ed il cameratismo della cabina di combattimento, con la mente ossessivamente pronta ed attenta, gli occhi fissi allo spazio, al terreno disponibile, ai limiti o agli inviti al cammino impetuoso e deciso. Con le mani ed i riflessi pronti agli interventi sui comandi di pilotaggio, di fuoco, di comunicazione. Ognuno al Suo posto, ognuno con la sua sorte. Conosciuta solo a Dio, padre benevolo e misterioso sempre vicino ai soldati ed ai bambini. Quelli sempre più a rischio.

Passò così, una bella giornata

della nostra vita che ci restituì traendole dal passato ore lontane ed importanti. Così io credo lo vissero quanti erano presenti. Così spero possano vederle ed immaginarle quanti presenti non furono.

Grazie a Lusin che ci ha fatto vivere come spettatori ed interpreti una storia corale e bellissima.

Grazie a Noi tutti che in questa giornata abbiamo espresso con grande spontaneità una identità perenne ed indistruttibile.

Finché saremo così uniti nell'anima, indifferente a miti che non ci appartengono, a nomi e colori che ci rimangono indifferenti, saremo e continueremo ad essere Carristi, fedeli al ricordo di quelli che dietro di noi camminarono e ci donarono, perché ne fossimo ricchi, gloriose, tradizioni e memorie, che non saranno mai "IN VENDITA" o collocate in polverose e vecchie bacheche.

VIVA L'ITALIA
VIVA I CARRISTI

Gen. C.A. Enzo Del Pozzo

PRESIDENZA NAZIONALE

Con molto piacere riporto per la nostra Rivista la cortese e comprensiva lettera inviata dal Gen. Gianfranco Ottogalli Capo di SME in merito alla presenza in cerimonia d'onore di Carristi armati di lance. Sono rasserenato su queste equilibrate parole del vertice del nostro Esercito che assicurano la salvaguardia dell'“identità dei carristi”.

Gen. Enzo Del Pozzo



*Il Capo di Stato Maggiore
dell'Esercito*

Prot. N. 1027/031-1904

Roma, 8 marzo 2002

Caro Presidente,

mi riferisco alla Sua lettera del 30 gennaio scorso, con la quale esprime particolare rammarico per l'uso di lance di Cavalleria da parte di un reparto del 4° reggimento carri in occasione di una recente cerimonia.

Al riguardo, desidero rassicurarLa che, nella particolare circostanza, l'iniziativa del predetto reggimento era volta, in piena buona fede, solo ad evidenziare l'appartenenza della Specialità Carristi all'Arma di Cavalleria.

L'episodio può essere considerato isolato, in quanto per il futuro, nelle manifestazioni o cerimonie che vedranno tra i propri protagonisti i reparti carristi, questi continueranno a impiegare l'armamento individuale tipico delle Truppe Corazzate. Ciò nel prioritario rispetto di quelle Tradizioni che – come ho avuto modo di affermare più volte – costituiscono patrimonio irrinunciabile della Forza Armata.

Con l'auspicio di aver fugato ogni dubbio in materia, colgo l'occasione per inviarLe i miei più cordiali saluti.

Con viva simpatia

Gianfranco Ottogalli

Generale di Corpo d'Armata
Enzo DEL POZZO
Presidente dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia
Via Sforza, 8
00184 – R O M A

Egregio Direttore,
sono un capitano di cavalleria di linea, transitato nella specialità carristi nel 1999.

In un primo momento ho avuto qualche riluttanza nell'accettare il nuovo incarico. Come potevo comandare un reparto su carri se, fino a poco tempo prima, ero stato addestrato ad essere un caccia-carri? Come potevo accettare di buon grado una mitragliatrice ed un cannone sul fregio al posto delle nobili lance?

Nella mia mente ed in tutto il mio corpo non riuscivo ad accettare tutto ciò.

Come potevo dimenticare Raffaele Cadorna, Ettore Rossi Passavanti, Francesco Baracca e quanti altri avevano partecipato con le loro gesta nel rendere gloriosa l'Arma di Cavalleria, e verso i quali tutti i miei superiori mi avevano spinto all'emulazione?

Come dimenticare Isbuschenski, Pozzuolo del Friuli e quante altre cariche effettuate nelle guerre più disperate dai generosi lancieri, dragoni e cavalleggeri?

Pensavo e ripensavo che dense nubi oscure si stavano accalcando sul mio capo e che la cavalleria era, forse, soggetta ad un malefico sortilegio che tentava di snaturalizzarla, pensavo che tutto quello a cui fino ad allora avevo ispirato la mia ragione d'essere militare, o meglio cavaliere, stava crollando sotto i colpi della globalizzazione e della totale conformizzazione.

Il diciassette settembre del 1999 uscii con le lacrime agli occhi e nel cuore dal gloriosissimo Reggimento dei "Lancieri di Novara" per entrare afflitto nel 132° Reggimento Carri.

Non fu facile accettare tutto ciò, ma con il passare dei giorni, con l'incalzare degli eventi, con il parlare e conoscere i carristi ho imparato ad amarli, ho imparato ad amare le loro tute blu ed ho conosciuto la loro storia: El-Ala-

mein, Tobruck e tante altre località dove grande fu il loro sacrificio e la loro gloria; ho imparato a conoscere eroi come Salvatore Zappalà, i fratelli De Carli e quanti altri hanno scritto a lettere di fuoco il valore dei carristi.

Ed oggi mi rendo conto di quanto fossero infondati i miei timori, perché con il mio trasferimento nulla mi è stato tolto dai carristi. Anzi, mi sono state donate nuove energie e nuovi motivi per essere orgoglioso di far parte di questo Esercito. Una cosa soltanto voglio ora chiedere a tutti i carristi ed ai cavalieri d'Italia: non bisogna rinnegare le proprie origini ma accettare gli uni dagli altri quanto di glorioso c'è nei nostri reparti, in modo da far nascere una nuova e più gloriosa Arma di Cavalleria.

Questo nel pensiero che la nostra fedeltà è al tricolore comunque esso sia definito nelle dimensioni, che le Medaglie d'Oro sono d'oro per tutti e chi le ha ricevute, sicuramente nell'estremo sacrificio, non si è posto il problema di essere carrista, cavaliere, alpino o fante.

Viva la Cavalleria con le lance e con i carri!

Viva l'Esercito italiano!

Cap. c (li) Luca Di Fazio

Cordenons 26.03.2002

Caro capitano,

ho letto attentamente la sua lettera e mi compiacco con lei che finalmente, nonostante le sue ingiustificate riflessioni negative sul cambio di Reggimento da "Lancieri di Novara" a 132° carri, ha capito, anche se con ritardo, che doveva essere onorato di fare parte di un Reggimento (CARRI) glorioso, la cui bandiera è decorata di Medaglia d'oro al Valore Militare.

Con l'occasione voglio sottolineare che un Ufficiale deve essere prima fiero di appartenere

all'Esercito italiano, indipendentemente dall'arma di appartenenza, poi per spirito di corpo alla Specialità cui appartiene.

Infine le ricordo che è opportuno e necessario rispettare le proprie e le altre identità. Nella fattispecie nei Reggimenti carri non ci devono essere le lance perché esse appartengono solo alla cavalleria, bensì solamente l'armamento individuale tipico delle truppe corazzate. L'episodio accaduto recentemente ove alcune compagnie di un reggimento carri venivano dotate di lance non deve più avvenire. Ciò nel prioritario rispetto di quelle tradizioni che, come ha affermato il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito nella sua lettera che è stata pubblicata nel presente numero dalla Presidenza Nazionale, costituiscono patrimonio irrinunciabile della Forza armata.

I carristi sono oggi, per ragioni di intercambiabilità di comando, una specialità della Cavalleria e non la cavalleria, come furono in passato per ragioni tecniche una specialità dell'artiglieria, poi per utilità d'impiego una specialità della fanteria.

Sia quindi fiero di appartenere al glorioso 132° Reggimento carri che è inquadrato in una Brigata altrettanto gloriosa che è l'ARIE-TE. Cordialità.

* * *

Sig. Direttore,
sono la figlia di un ex carrista, Villani Edoardo di Castenaso (BO).

Avrei bisogno di avere l'indirizzo della Vs filiale di Bologna.
Grazie anticipatamente e saluti.

Marilena Villani

Cara Signora,
Le comunico l'indirizzo della nostra Sede di Bologna come da Lei richiesto e il nominativo del

CONSIGLIO NAZIONALE

VERBALE DEL CONSIGLIO NAZIONALE DEL GIORNO 23 FEBBRAIO 2002

N. 48

Il giorno 23 febbraio dell'anno duemiladue alle ore 10,00 presso i locali della Presidenza Nazionale dell'Associazione Carristi d'Italia si sono riuniti i membri del Consiglio Nazionale in Assemblea Ordinaria.

Sono presenti o rappresentati per delega:

1. Gen. C.A. Enzo DEL POZZO - Presidente Nazionale,
2. Gen. C.A. Francesco DE VITA - Vice Presidente Nazionale,
3. Gen. C.A. Mario BUSCEMI - Consigliere Nazionale,
4. Col. Franco GIULIANI, Segretario Generale e Amministratore Gen.le.
5. Ten.Col. Bruno ANGELINI, rappresentato dal Cap.le Mario Gibelli, Presidente Regione Piemonte,
6. Cap.le Mario GIBELLI, Presidente Regione Lombardia,
7. Gen. C.A. Giuseppe PACHERA, rappresentato dal Col. Carmelo Napoleone Puglisi, Presidente Regione Veneto Trentino AA,

8. Gen. B. Luigi LICCARDO, Presidente Regione Veneto Orientale,
9. Gen. B. Michele LAURITA, rappresentato dal Gen. Giuseppe Ferrari, Presidente Regione Friuli Venezia Giulia,
10. Ten. Col. Tomaso SCIELZO, rappresentato dal Cap.le Mario Gibelli, Presidente Regione Liguria,
11. Gen. B. Giorgio FILIPPINI, Presidente Regione Toscana,
2. Cap.no Gianfranco NERI, Presidente Regione Umbria,
13. Gen. B. Giuseppe FERRARI, Presidente Regione Lazio,
14. Gen. C.A. Gregorio LUCIA, rappresentato dal Gen. B. Ippólito Gassirà, Presidente Regione Campania,
15. Gen. C.A. G. Battista GAMBARDELLA, rappresentato dal Gen. B. Giuseppe Ferrari, Commissario Straordinario Regione Puglia,
16. Serg. Michele VELTRI, Commissario Incaricato Regione Calabria,

suo Presidente che potrà contattare liberamente.

Sezione ANCI di Bologna
Via Beniamino Gigli, 10
40137 Bologna
Tel. 051/441485
Pres.: Serg. GUAZZI GIORGIO

Augurandomi che quale figlia di un Carrista Ella potrà entrare presto nella nostra famiglia.

* * *

Egregio Direttore,
sono il carrista C.M. Negro Luciano del "7° Btg. CARRI M. O. DI DIO" segretario e collaboratore del presidente della sezione A.N.C.I. di Torino.

Per prima cosa porgo un caloroso saluto a tutti Voi: Presidente, Vice-Presidente, Direttore, Consiglieri e Collaboratori tutti. Complimenti per il sito internet e per la vostra operosa attività. Sono molto rammaricato perché non si è fatto

il "Calendario Carrista 2002" e pur conoscendo i motivi di tale decisione chiedo che per il 2003 si trovi una soluzione e quindi si possa riavere il nostro calendario, magari prenotandolo, pagandolo anticipatamente e anche ad un prezzo maggiore.

Questo, secondo me è un modo per dire che i carristi esistono ancora e ricordare quelli che sono caduti in guerra e non.

Scrivo questa mia per chiedervi l'indirizzo del Carrista Bianchi Beniamino, autore dell'articolo apparso sulla rivista n° 1/2 (226°) gennaio/febbraio 2002; in cui chiede notizie del mio Glorioso 7° Btg. detto anche "7° Michigan".

Sono molto legato al suddetto battaglione, infatti tutti gli anni partecipo alla grande festa del raduno, si ricordano tutti i caduti e anche il Cappellano della Caserma di Vivaro barbaramente martirizzato in una notte di alcuni anni fa e morto dopo circa quattro mesi.

Inoltre io raccolgo tutto quanto è inerente al 7° Btg.: stemmi, medaglie, crest, ricordi, ecc. ecc.; non di meno l'amicizia di tutti i Carristi, Ufficiali e Sottufficiali.

Ringraziando della Cortese collaborazione porgo distinti saluti.

Carrista C.M. Negro Luciano

Via Salasco n°12
10099 - San Mauro Torinese (TO)

Caro Negro,

La ringrazio per le parole di compiacimento per il nostro operato.

Per quanto riguarda il calendario del 2003, Le assicuro che faremo il possibile per pubblicarlo, sperando che i carristi di fede come Lei possano completare l'abbonamento alla Rivista per l'anno in corso. Le riferisco inoltre che il Carrista Bianchi Beniamino, che ha scritto l'articolo che abbiamo pubblicato, abita in Via A. Ghezzi, 12 - 24069 Trescore Balneario BG.

Sono inoltre presenti, senza diritto di voto, il Presidente del Collegio Nazionale dei Probiviri, Ten. Col. Pietro Zamataro e i membri del Collegio Nazionale dei Sindaci Cap. Giovanni Zanetti, Ten. Rodolfo Fiorino, Cap.le Magg. Carlo Nicolò Todde.

Presidente del Consiglio è il Gen. C.A. Enzo Del Pozzo, Relatore e Segretario il Col. Franco Giuliani.

Assistenti: S.Ten. Mario Lucianetti

M.M."A". Francesco Maglie.

Il Presidente essendo intervenuti o rappresentati per delega n.16 membri del Consiglio su complessivi 23, dichiara validamente costituita la riunione del Consiglio Nazionale ed apre la discussione sul seguente ordine del giorno.

- 1) Saluto ed introduzione lavori da parte del Presidente Nazionale;
- 2) Approvazione bilancio 2001 ed approvazione bilancio di previsione spese anno 2002
Relatore: Amministratore Generale;
- 3) Rivista "Il Carrista d'Italia" Relatore: Direttore Responsabile;
- 4) Disamina Situazione Generale Sodalizio (Regioni - Province - Sezioni). Programmazione per potenziamento Associazione;
- 5) Rinnovo cariche sociali Presidenza Nazionale;
- 6) Eventuali e varie.

Il Presidente Nazionale prende la parola e rivolge un saluto affettuoso ai partecipanti e passa ad esaminare la situazione presente dell'Associazione e le prospettive per il futuro. Sottolinea la convinzione personale e profonda che l'Associazione debba conservare l'attuale identità anche nel futuro respingendo qualsiasi possibilità di confluenza dell'Associazione nell'Arma di Cavalleria che di fatto costituirebbe una "Annessione" totale destinata a sancirne la fine spirituale e Storica. Ciò rimane obbligo preciso nei confronti dei carristi del passato che con sacrificio, sangue ed opere crearono un'identità gloriosa dei carristi conquistata in otto anni di guerra, quanti ne trascorsero dal 1934 - Hammanlei - al 1942 - El Alamein, la cui sintesi è espressa dalle 47 medaglie d'oro, 409 d'argento e 611 di bronzo che splendono sul nostro medagliere.

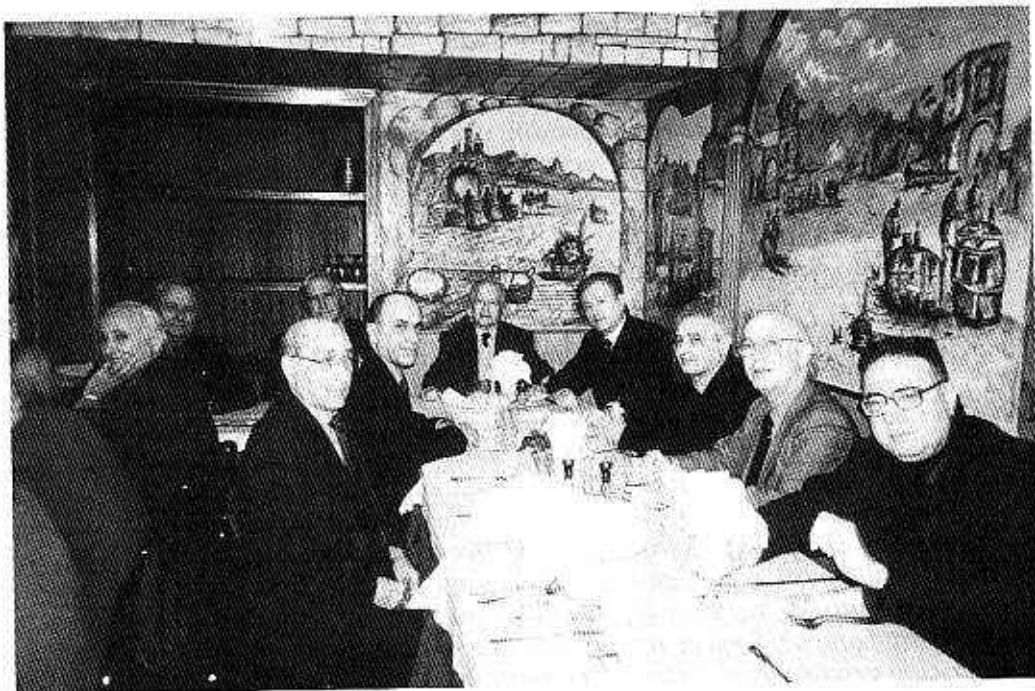
Il Presidente ha

ricordato poi che la questione fondamentale rimane la conservazione dell'identità dei carristi e la custodia delle memorie e delle tradizioni e non il futuro dell'Associazione come Ente.

Ad avviso del Presidente ove la fine naturale degli associati decretasse la fine dell'Associazione, ciò costituirebbe solo un evento temporale ineluttabile che non farebbe sparire la storia meravigliosa dei carristi. Questa storia rimane nel ricordo dei fatti, dei sacrifici e dei riconoscimenti, con pagina insopprimibile della storia e delle glorie dell'Esercito italiano.

Il Presidente ha invitato a raccogliersi finché ciò sarà possibile a difesa del nostro patrimonio spirituale raccolto dal passato che tutti i protagonisti ancora viventi hanno l'obbligo di consegnare al futuro. Infine il Presidente ha sottolineato la superficiale e vana tendenza dei carristi alle armi di identificarsi con la Cavalleria. I carristi nella cavalleria costituiscono un potenziale determinante che non hanno il diritto di regalare, come non hanno né dovere né diritto di armarsi di lance. Ciò ha valore solo di "mascherata". Le lance sono tradizioni e vanto della Cavalleria a cavallo. Il vanto e l'onore dei carristi sono le "umili e democratiche" tute blu che indossarono con orgoglio in terre lontane ed in particolare sul teatro operativo del nord Africa.

Il Presidente ha concluso tributando un doveroso e convinto apprezzamento al Col. Franco Giuliani che con un impegno appassionato e costante, che supera qualsiasi dovere di collaborazione e di servizio, mantiene in vita il sodalizio nei suoi molteplici incarichi di Segretario Generale, Amministratore Generale, Presidente della Sezione Nazionale "Babini", Direttore del Museo storico dei carristi e di Direttore della Rivista che dà la vita e la voce dell'Associazione.



zione e dei carristi tutti.

Il Col. Giuliani nella sua qualità di Amministratore Generale, dopo avere distribuito a tutti la documentazione contabile (bilancio 2001 e previsione 2002) e la relazione del controllo eseguito con esito positivo dal Collegio dei Sindaci, prende la parola ed illustra dettagliatamente tutte le voci di spese sostenute nel 2001 e quelle di previsione per



l'anno 2002. I membri del Consiglio accolgono di buon grado l'operato dell'Amministratore ed approvano all'unanimità il bilancio consuntivo 2001 e quello di previsione per il 2002.

Vengono così esauriti i primi 2 argomenti di cui all'O.d.G.

Al punto 3 all'O.d.G. il Col. Giuliani nella sua qualità di Direttore della Rivista "IL CARRISTA D'ITALIA" rappresenta la necessità di aumentare il numero degli abbonati, in quanto la tiratura del periodico, che ha subito una considerevole diminuzione, non compensa i costi da sostenere. Per tale ragione si è dovuto eliminare la stampa del Calendario. All'uopo consiglia ai Presidenti di Regione di contattare i Comandanti dei Reparti in armi esistenti nelle vicinanze di ogni regione affinché collaborino a fare iscrivere i loro carristi al nostro Sodalizio all'atto della cessazione dal servizio.

Il Col. Giuliani riferisce che nella sua qualità di Presidente della Sezione Nazionale "Babini", riservata al personale in servizio, ha contattato i comandi delle Brigate Ariete, Centauro, Pozzuoli del Friuli, Folgore, 1° FOD, ed in particolare i loro Reggimenti, ottenendo l'elenco del personale carrista (ufficiali e sottufficiali) facenti parte dei citati reparti che ammonta a 400 unità, il quale sarà contattato per l'invito all'iscrizione alla "BABINI". Ciò non toglie però che questo personale possa anche iscriversi alle sezioni periferiche pur essendo in servizio.

L'importante che la maggior parte dei carristi in servizio facciano parte della nostra Associazione.

In considerazione di ciò il Col. Giuliani consegna l'elenco nominativo dei carristi eventualmente da contattare anche da parte delle Sezioni periferiche interessate.

L'Assemblea approva all'unanimità la condotta da

seguire in merito al potenziamento del Sodalizio presso i reparti in armi da parte di tutte le Sezioni.

Al 4° punto di cui all'ordine del giorno, riguardante la situazione associativa e il potenziamento del Sodalizio, il Presidente, dopo una breve introduzione passa la parola al Col. Giuliani che ha elaborato una pregevole documentazione sull'argomento.

Il Col. Giuliani distribuisce a tutti una documentazione dettagliata suddivisa per Regioni, preceduta da una breve relazione sulla situazione associativa, con vari suggerimenti e 10 proposte che illustra ai convenuti, tendenti al miglioramento ed al potenziamento del Sodalizio, che si possono così sintetizzare: eliminazione delle Sezioni inattive, potenziamento di quelle attive con gemellaggi per ridurre le spese di gestione, contatti con i reparti in armi che sono quelli che possono portare nuovi Soci, partecipazioni assidue alle cerimonie e manifestazioni militari, nomina di presidenti di Sezione validi, concentrazione delle presidenze regionali, provinciali e sezionali (il presidente della sezione capoluogo più attiva di Regione deve essere anche presidente regionale), operare più assiduamente per mantenere vivi i nostri valori, ricordare ai Soci l'obbligatorietà dell'abbonamento alla Rivista (non si può essere Soci senza essere abbonati alla Rivista).

Tutte le proposte discusse sull'argomento vengono approvate all'unanimità tranne quelle riguardanti l'unificazione delle quote associative che per ragioni locali si lascia la facoltà ad ogni singola Sezione di stabilirne l'entità fermo restando il pagamento, uguale per tutti, dell'abbonamento alla Rivista di Euro 14,00 l'anno.

Viene concordato che il documento presentato dal Col. Giuliani, dovrà ritornare alla Presidenza Nazionale, debitamente aggiornato nelle parti di compe-

tenza, con particolare riferimento al numero dei Soci paganti. Ciò per il censimento associativo.

Viene inoltre stabilito all'unanimità che i presidenti regionali e di sezione che sono inattivi, devono essere sostituiti.

Il Gen. Ferrari suggerisce l'opportunità di svolgere attività promozionali a mezzo sito internet e l'incremento della vendita dell'oggettistica dell'Associazione. Inoltre propone di evitare raduni nazionali a scadenza biennale e favorire riunioni locali anche a

scopo conviviale. L'assemblea ne prende atto e il Presidente si esprime favorevolmente. Al 5° punto di cui all'O.d.G. il Presidente prende la parola comunicando che in marzo ci saranno le elezioni per il rinnovo delle cariche Sociali della Presidenza Nazionale e che chiunque si può presentare per il rinnovo e il bene dell'Associazione.

Al 6° punto non essendoci argomenti da trattare il Presidente alle ore 12,45 dichiara chiusa la riunione, del Consiglio.

PRESIDENZA NAZIONALE 2002-2003-2004 (ELEZIONI CENTRALI)

NELLE VOTAZIONI TENUTESI IN TUTTA ITALIA PER LE CARICHE CENTRALI (TRIENNIO 2002-2003-2004) IL GENERALE DI CORPO D'ARMATA ENZO DEL POZZO È STATO RICONFERMATO PRESIDENTE NAZIONALE, IL COLONNELLO FRANCO GIULIANI E IL GENERALE DI BRIGATA GIUSEPPE FERRARI ELETTI VICE PRESIDENTI NAZIONALI.

Irisultati completi delle votazioni per la nomina delle cariche Nazionali del Sodalizio carrista per il triennio 2002-2003-2004, sono riportati nel riquadro a fianco.

Si rileva anzitutto che nella carica di Presidente Nazionale viene riconfermato il Generale Del Pozzo, eletto per la settima volta consecutiva. Ciò significa che gli elettori, che rappresentano tutti gli associati, hanno rinnovato la loro stima e fiducia al Gen. Del Pozzo che ha sempre sostenuto con dignità ed orgoglio l'Associazione, meritandosi da parte di tutti lodevoli apprezzamenti, in particolare per le continue battaglie da lui sostenute con lo Stato Maggiore per il mantenimento dell'identità carrista e dei suoi valori.

Sono stati eletti due nuovi vice presidenti nazionali, il colonnello Giuliani e il generale Ferrari, conosciuti molto bene nell'ambito del Sodalizio Carrista ove hanno ricoperto vari incarichi di prestigio. Nella carica di Amministratore generale, lasciata dal Colonnello Giuliani, è subentrato il Tenente Adolfo Fiorino, già facente parte del collegio nazionale dei sindaci.

CARICHE NAZIONALI PER IL TRIENNIO 2002-2003-2004

I - Cariche centrali

Presidente Nazionale :	Gen. C.A. Enzo Del Pozzo
Vice Presidente Nazionale:	Col. Franco Giuliani (Vicario)
Vice Presidente Nazionale:	Gen. Br. Giuseppe Ferrari
Consigliere Nazionale:	Gen. C.A. Mario Buscemi
Consigliere Nazionale:	Gen. Div. Emiddio Valente
Consigliere Nazionale:	Gen. Div. Paolo Toscano
Amministratore Generale:	Ten. Adolfo Fiorino

II - Collegio Nazionale dei Sindaci

Presidente:	Cap. Giovanni Zanetti
Membro:	Ten. Giancarlo Ciaralli
Membro:	Cap.le M. Carlo Todde

III - Collegio Nazionale dei Probiviri

Presidente:	Ten.Col. Pietro Zamataro
Membro:	Ten. Giorgio Saracco
Membro:	S.Ten. Gennarino Camponi

RICORDATI I MORTI DELLA "RISIERA" E LE VITTIME DELLE "FOIBE"

Il Capo dello Stato, a Trieste per la festa dell'esercito, ricorda che la vicenda degli ebrei internati dai nazisti nella risiera di San Saba per essere poi avviati ai campi di sterminio e quella degli italiani gettati, vivi o morti, nelle foibe carsiche dai comunisti titini, appartengono a due storie diverse, maturate in differenti contesti; e che entrambe le vicende - ugualmente tragiche e ugualmente esecrabili - hanno diritto a un loro posto specifico nella memoria nazionale. Tutti comunque devono essere ricordati con lo stesso rispetto.

Il Comune di Trieste, in proposito, ha annunciato che il 25 aprile, data per la celebrazione della liberazione, saranno ricordati i morti della "Risiera" e l'11 maggio le vittime delle "Foibe".

rono circa 25 mila prigionieri e ne furono uccisi tra i tremila e i cinquemila, che furono bruciati nel forno crematorio costruito all'interno nell'aprile del 1944, e fatto saltare dopo un anno di utilizzo intensivo la notte tra il 29 e il 30 aprile del 1945 quando Trieste fu liberata. Oggi la Risiera è monumento nazionale.

finirono anche vittime di vendette tra vicini di casa o tra concittadini, una pulizia etnica feroce e sbrigativa. Difficile quantificare il numero di coloro che furono "infoibati". Il conto fatto dagli storici e da chi ha tramandato anche oralmente, di padre in figlio, le stragi, oscilla tra le duemila e le ottomila vittime. Anche a Ba-



LA RISIERA

La Risiera di San Saba era un insieme di stabilimenti per la pilatura del riso, diventata l'unico campo di sterminio italiano dopo la costituzione della Repubblica fascista di Salò che cedette ai nazisti i territori di frontiera, tra cui Fiume, Trieste e Udine. Verso la fine del 1943 i tedeschi organizzarono nella Risiera un campo per lo smistamento dei prigionieri ebrei, comunisti e slavi verso i lager di Dachau, Auschwitz e Mauthausen. Per Trieste transita-

LE FOIBE

Le foibe di Basovizza sono cavità sotterranee del Carso, dall'imboccatura stretta e dal fondo via via più largo. Nella primavera del 1945 sono state usate dai partigiani comunisti jugoslavi, fedeli a Tito, e da una parte di contadini slavi, per uccidere o seppellire migliaia di cittadini italiani: nemici politici fascisti, ma non solo. Nelle foibe

Ciampi alla Festa dell'Esercito a Trieste con il ministro Martino, il consigliere militare Biraghi e i capi di Stato maggiore della Difesa Mosca Moschini e dell'Esercito Ottogalli.

sovizza, dopo anni di polemiche, ora c'è un monumento che ricorda le atrocità commesse dai partigiani jugoslavi del maresciallo Tito.

CARRO ARMATO "ARIETE" E CARRI OCCIDENTALI

Ritengo opportuno fare conoscere questo articolo del Generale carrista Giancarlo Pascarelli che qualche anno fa fu pubblicato sulla "Rivista Militare" e che oggi è ancora attuale perché i programmi da lui esposti sulla linea carri italiana e su quella delle nazioni occidentali e degli Stati Uniti sono ancora in corso di realizzazione.

Mi è sembrato quindi opportuno informare i nostri lettori delle considerazioni molto interessanti per i carristi esposte dal Gen. Pascarelli che ho avuto modo di conoscere nel suo precedente prestigioso incarico di Capo dell'Ufficio Mobilità tattica dello Stato Maggiore dell'Esercito.

La pubblicazione dimostra che i carri armati, come ho più volte affermato in miei precedenti articoli, sono la struttura portante di ogni esercito.

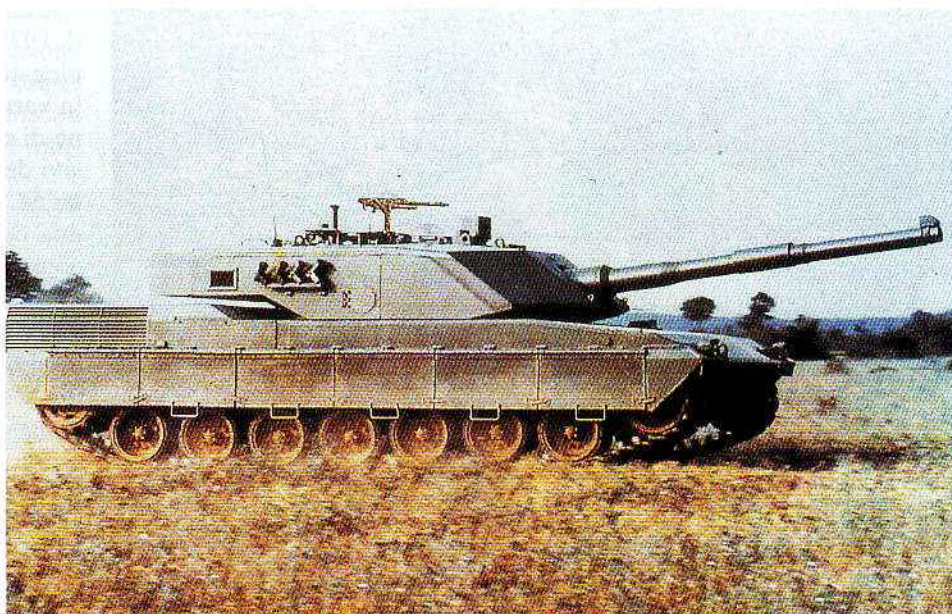
L'articolo è stato corredato dalla nostra redazione di tutte le fotografie dei carri citati.

Franco Giuliani

PREMESSA

La nuova situazione geostrategica con la mutata percezione della minaccia, gli accordi CFE (Conventional Forces in Europe) con le concordate riduzioni quantitative delle Forze, la generalizzata crisi economica con le disastrose conseguenze finanziarie rappresentano alcune delle argomentazioni troppo spesso chiamate in causa per mettere in discussione scelte e programmi vitali per la Forza Armata, ali-

Uno dei primi esemplari di serie della più recente versione dell'americano «Abrams» l'M1A2



mentando nel contempo una "naturale" logica delle "contraddizioni".

Carro «Ariete» armato con bocca da fuoco da 120 mm ad anima liscia

In tale contesto, mentre si parla di futuri eserciti ridotti ma equipaggiati con sistemi d'arma moderni, perdendosi in ampie disquisizioni sulla contrapposizione teorica qualità-quantità, è balzato improvvisamente agli onori della cronaca il carro armato "Ariete", non solo come sistema d'arma di per sé, ma anche come elemento di un programma di sviluppo a più lungo termine.

È proprio per svelare questo "oggetto misterioso" e inquadrarlo nelle giuste prospettive di una pro-

grammazione aderente e coerente con scelte operative oggi sicuramente valide come ieri, che appare doveroso, attraverso la storia dell'"Ariete", cercare di dare una risposta concreta a coloro che ancora si pongono l'interrogativo sul futuro del carro armato nel nuovo contesto geostrategico mondiale.

ANALISI DI UNA SCELTA

Lo Stato Maggiore dell'Esercito, alla fine del 1983, nel fare il punto





Prototipo del tedesco «Leopard 2-II»

sullo stato di avanzamento dei programmi connessi con gli obiettivi fissati in sede di ristrutturazione della Forza Armata (1975), evidenziò - nel settore dei carri armati - l'esistenza di notevoli carenze qualitative destinate, senza provvedimenti "adeguati", a compromettere nel tempo l'efficacia di un elemento di primaria importanza per l'efficienza dello strumento militare.

La Forza Armata, infatti, poteva contare su un parco, esclusi i 480 obsoleti "M47", di 300 "M60" e di 920 "Leopard 1", introdotti in servizio rispettivamente nel quadriennio '65-70 e nel periodo '71-83 (tab. 1). Considerato che il carro armato, come qualsiasi altro sistema d'arma, è soggetto alla rigida legge dell'invecchiamento, e tenuto conto che la vita operativa di un mezzo non supera mediamente 25 anni (quella tecnica è spesso sensibilmente inferiore specie per la componentistica elettronica), il problema di impostare un'attività di rinnovo ciclico del parco diventava attività di primaria importanza.

Era in sintesi il tempo delle scelte programmatiche decisive e non più rinviabili, spinti anche da una realtà internazionale in costante evoluzione nella quale i carri di 1ª generazione avevano già lasciato il posto a quella che veniva indicata come 2ª generazione.

In Germania il "Leopard 2", continuazione ideale e tecnica delle molteplici versioni del carro "Leopard 1", confermava ed affermava una preminenza industriale in Europa allineando ed armonizzando in maniera sistematica e secondo consolidate priorità i tradizionali parametri della formula tattica (potenza di fuoco, mobilità e protezione). Si imponeva il calibro 120 ad anima liscia supportato da un sistema di condotta del tiro ogni tempo in grado di gestire in maniera automatizzata tutta la sequenza del puntamento e tiro; si raggiungevano potenze dei moto-propulsori, dell'ordine di 1500 CV e si esploravano, nel contempo, nuovi tipi di corazzatura spaziata per assicurare un

maggiore livello di sopravvivenza del personale.

È da precisare che tra il 1972 ed il 1974 vennero realizzati ed impiegati circa 20 prototipi destinati, in varie forme, alla sperimentazione di complessivi e sottocomplessivi del "Leopard 2". In Gran Bretagna, intanto, fallito il tentativo di una coproduzione con i tedeschi, continuavano gli studi sul "Challenger", con lo scopo di dimostrare che il cannone da 120 mm rigato, prodotto dalla *Royal Ordnance Factory*, avrebbe garantito una maggiore precisione e che il diverso ordine di priorità conferito ai parametri della formula tattica del carro (potenza di fuoco - protezione e mobilità) non avrebbe compromesso la validità del mezzo.

Mentre oltreoceano gli Stati Uniti con il motore a turbina del carro "Abrams M1" introducevano una novità che sembrò al momento troppo rischiosa tecnologicamente e complessa da supportare logisticamente, i francesi apportavano significativi miglioramenti ai carri "AMX 30" (sistema di tiro, moto-propulsore, sospensioni e munizionamento) e puntavano decisi al carro di 2ª generazione avanzato "Leclerc".

In tale panorama l'Italia, con una linea carri limitata alla 1ª generazione e quindi di concezione superata ed in progressivo decadimento tecnico, ha esplorato tutte le opzioni possibili per un rinnovo ciclico del parco.



Un prototipo del carro armato britannico «Challenger 2»

Tra queste, scartati per motivi di "complicazioni" logistiche il carro statunitense, l'inglese "Challenger" per una diversa concezione tattica (basso rapporto potenza/peso e tipo di munizionamento con carica di lancio separata) ed il fran-

zate quelle soluzioni ritenute più fattibili e vantaggiose sotto il profilo costo/efficacia:

- l'acquisto diretto all'estero del carro "Leopard 2";
- la coproduzione dello stesso in Italia;



Un carro «Leclerc» in movimento

cese "Leclerc" per il costo (circa 9 miliardi) ed i rischi legati allo sviluppo di un mezzo ancora in fase prototipica, venne maggiormente approfondito il carro tedesco "Leopard 2", dal momento che le precedenti esperienze industriali nazionali (coproduzione del "Leopard 1") ne avrebbero agevolato una eventuale produzione su licenza.

Nell'affrontare l'intera problematica sono state, pertanto, analiz-

- l'adozione di un mezzo nazionale, tendente alla 2ª generazione.

La prima soluzione, pur vantaggiosa per semplicità di attuazione e validità operativa, è apparsa non accettabile in quanto avrebbe comportato esborso di capitale all'estero e sarebbe stata penalizzante sul piano industriale, politico-militare, tecnologico e logistico.

Anche la seconda soluzione è risultata non conveniente soprattutto perché avrebbe perpetuato la sudditanza tecnologica e logistica

(rifornimento ricambi) dalla Germania e, di conseguenza, avrebbe ostacolato la crescita dell'Industria nazionale, privando quest'ultima di valide ragioni per far convergere gli sforzi e le potenzialità e per cimentarsi nelle attività di studio e di sviluppo per le future generazioni di mezzi corazzati.

Peraltro, sarebbe stato impossibile partecipare ad un programma di collaborazione europea alla pari per la 2ª generazione, dal momento che i Paesi maggiori produttori (Germania e Gran Bretagna) avevano superato la fase di sviluppo ed avevano avviato l'introduzione in servizio dei carri di detta generazione.

La terza soluzione fu giudicata la più accettabile in quanto:

- sul piano operativo, consentiva di realizzare un mezzo maggiormente calibrato alle missioni affidate al nostro Esercito;
- sul piano tecnico-industriale, offriva all'Industria nazionale la ragione di fondo per concentrare le proprie potenzialità e per praticare la via del Consorzio (FIAT IVECO/OTO MELARA) come raggruppamento credibile ed impegnato al massimo per riuscire nell'impresa;
- sul piano logistico e tecnologico, consentiva di svincolarsi dal monopolio venutosi a creare (Club Leopard) in materia di ricambistica e di avvalersi del contributo delle industrie collaterali operanti nel settore per la realizzazione e l'utilizzazione in proprio di complessivi e sottoassiemi critici;
- sul piano finanziario, comportava costi inferiori rispetto alle forme di acquisto diretto e di coproduzione, non solo riferiti alle forniture di per sé, ma soprattutto per le incidenze sulle attività di mantenimento per il futuro.

La soluzione nazionale, inoltre, su un piano più generale, consentiva all'Industria nazionale di acquisire conoscenze scientifiche indi-



Carri armati tedeschi Leopard 2A5

spensabili per proporsi come partner paritetico in ambito internazionale ove erano stati già avviati gli studi del futuro carro di 3ª generazione.

In sintesi, le scelte relative al potenziamento della linea carri sono state ispirate a criteri sia di gestione equilibrata del parco per un'adeguata risposta sul piano operativo, tecnico e logistico, sia di decollo delle potenzialità industriali nazionali consolidate attraverso la produzione su licenza, da non considerare più quale soluzione ottimale.

PROGRAMMA CARRO ARMATO "ARIETE" 1 E 2

"Ariete 1"

Nella sua impostazione concettuale il carro "Ariete 1" non pretende di prospettare soluzioni innovative e rivoluzionarie ma si presenta come un mezzo di 2ª generazione aggiornata, rispondente alle esigenze operative nazionali, con soluzioni che fanno riferimento allo stato dell'arte nei vari settori tecnologici, suscettibile peraltro di recepire significativi miglioramenti per mantenere la sua validità ben oltre il 2000.

La *potenza di fuoco* è garantita da una bocca da fuoco autoforzata ad anima liscia da 120/44 mm stabilizzata su 2 assi con organi elastici del tipo coassiale ed otturatore a cuneo a scorrimento verticale.

Il sistema di condotta del tiro è tra le realizzazioni più avanzate in assoluto.

È composto da un periscopio panoramico autostabilizzato, con capacità diurne/notturne, che consente al capocarro la sorveglianza del campo di battaglia in ogni condizione di visibilità con carro in movimento, indipendentemente dalla posizione della torretta. Il cannone dispone di un congegno con linea di mira indipendente, anch'esso stabilizzato ed integrato da un sistema di telemetria laser e un apparato IR Termico per il puntamento e tiro notturno.

Il sistema di tiro è gestito automaticamente da un calcolatore balistico digitale in grado di elaborare i dati forniti da molteplici sensori che rilevano le condizioni del momento in relazione al munizionamento impiegato.

La *mobilità* è assicurata da un gruppo motopropulsore diesel sovralimentato da 1300 CV, accoppiato ad un sistema di trasmissione idromeccanico che garantisce continuità all'azione propulsiva dei cingoli sterzata durante ed il raggiungimento delle prestazioni richieste in ogni condizione di impiego.

Il rapporto potenza/peso si aggira intorno ai 24 CV/t ed è pienamente in linea con le prestazioni della "concorrenza".

Nell'affrontare il problema della *protezione* sono stati considerati tutti gli aspetti relativi sia alla corazzatura sia alla capacità di sopravvivenza ricercando un giusto compromesso tra prestazioni spesso in contrasto tra di loro (maggiore potenza, maggior peso e minore mobilità).

La corazzatura è composta (acciaio, metacrilati polimerici, ceramiche, kevlar) e risulta efficace contro proiettili ad energia cinetica e chimica.

Alcuni sistemi ausiliari per la protezione NBC, antiesplorazione e contro la minaccia laser, contribuiscono a conferire al carro una sicurezza indiretta più che adeguata.

Il lungo processo di ricerca e sviluppo avviato sin dal 1984 ha portato alla realizzazione, per motivi di ordine finanziario, di soli 6 prototipi, un numero ben lontano da quelli realizzati dall'Industria tedesca per il "Leopard 2".

I prototipi sono stati sottoposti, a partire dal 1986, a prove sperimentali di ogni tipo per valutare l'affidabilità dei vari sottoassiemi e individuare tutti i possibili malfunzionamenti per eliminarli in fase di produzione.

In questo processo di adeguamenti continui e successivi alle esigenze operative che man mano si prospettavano, sono stati individuati e decisi alcuni miglioramenti riferiti ad un aumento della protezione diretta

mediante corazzature aggiuntive ed all'installazione di un sistema di brandeggio elettrico della torretta, che garantisce maggiore precisione e rapidità di tiro.

Tali modifiche potranno essere apportate al modello base senza difficoltà durante la produzione e sono in perfetta sintonia con le tendenze e gli ammaestramenti emersi nel corso della Guerra del Golfo.

"Ariete 2"

L'"Ariete 1" impostato sul modulo dei carri fine anni '70 ("Leopard 2" e "Abrams M1A1"), che resteranno ancora in servizio per molti anni, è da considerare oggi pienamente attuale.

Per quanto riguarda il futuro tutti i principali Paesi hanno già definito le loro linee di sviluppo. In tale contesto anche lo Stato Maggiore dell'Esercito ha deciso di avviare, in parallelo allo sviluppo dell'"Ariete 1", gli studi per il suo naturale successore: l'"Ariete 2".

L'"Ariete 1", infatti, per quanto migliorato nel corso degli anni non potrà essere considerato un carro da continuare a produrre ancora nel post 2000, ferma restando la piena utilizzazione degli esemplari già introdotti in servizio per quell'epoca.

È pertanto necessario prevedere fin d'ora che l'"Ariete 2" subentri all'"Ariete 1", atteso che, qualora lo sviluppo dell'"Ariete 2" abbia andamento favorevole, il nuovo carro potrebbe subentrare all'"Ariete 1" anche prima del completamento dei 200 esemplari programmati nel corso degli anni '90.

In particolare, gli aspetti più rilevanti delle linee evolutive definite dagli altri Paesi possono essere così riepilogati:

- gli Stati Uniti hanno avviato un programma di conversione dei carri "Abrams" del tipo M1 in M1A2 ad un ritmo di 240 carri/anno;
- l'Esercito francese ha ordinato i primi 68 carri "Leclerc". Il costo stimato del carro è di circa 30 milioni di franchi (9 miliardi di lire);
- la Gran Bretagna continua l'introduzione del "Challenger 2" e con-

temporaneamente migliora il "Challenger 1";

- la Germania ha avviato un programma di miglioramenti sul "Leopard 2" orientati ad elevare la protezione passiva e incrementare la potenza e l'efficacia del fuoco intervenendo sul munizionamento, sulla bocca da fuoco e sul sistema di tiro;
- anche altri Paesi occidentali quali Spagna, Turchia e Grecia, pur meno dotati di risorse finanziarie e tecnologiche hanno comunque avviato, in varie misure, programmi di potenziamento del parco carri esistente, incrementando soprattutto la precisione e la capacità di puntamento e tiro.

La stessa Russia, che in base ai negoziati CFE (Conventional Forces in Europe) e per ragioni economiche ha dovuto rallentare i ritmi di produzione dei propri carri, non ha comunque rinunciato a perseguire livelli qualitativi elevati.

In aderenza agli indirizzi perseguiti da tutti i principali Paesi, le prestazioni del nuovo mezzo italiano, pienamente delineate nei Requisiti Militari, proiettano nel futuro quanto già realizzato nel carro "Ariete 1" che deve quindi essere considerato *"piattaforma di sviluppo"* indispensabile per consentire l'acquisizione delle necessarie capacità produttive e realizzative da parte dell'Industria nazionale.

Innovative le caratteristiche generali dell'ARIETE 2:

- equipaggio di 3 uomini, che consentirà di ridurre il volume utile per l'equipaggio a beneficio di una maggiore protezione e di una sagoma più ridotta;
- elevata potenza di fuoco, assicurata da un cannone da 120 mm allungato e, in prospettiva - secondo gli orientamenti tecnologici perseguiti in ambito internazionale - da un cannone da 140 mm;
- sistema di caricamento automatico;
- elevata mobilità, assicurata da un gruppo motopropulsore in grado di erogare potenze superiori a 1500 CV e da sospensioni di tipo idropneumatico idonee ad assicu-

Tab. 1

INTRODUZIONI TEMPORALI LINEA CARRI			
ANNO	TIPO	M60	LEOPARD
1965		78	
1966		22	
1969		95	1 (*)
1970		105	
1971			73 (*)
1972			122 (*)
1973			
1974			1
1975			16
1976			193
1977			213
1978			78
1979			50
1980			73
1981			1
1982			36
1983			54
1984			7
1985			1
1986			
1987			
1988			1
(*) Produzione tedesca			

rare al personale un elevato comfort oltre che a facilitare le operazioni di puntamento e tiro;

- sistema di tiro autostabilizzato di tipo avanzato, con camera termica ad alte prestazioni e con capacità di interventi su più bersagli che possono essere memorizzati;
- protezione diretta e indiretta, rivolta a tutto il mezzo allo scopo di impedire di essere visti, se visti di non essere colpiti, se colpiti di non essere distrutti. Corazzature spaziate, compartimentazione del munizionamento, attivazione di sistemi di autodifesa contribuiscono alla sua definizione nella forma massima possibile;
- infine, parametro fondamentale che caratterizzerà le generazioni più avanzate dei carri futuri, la "Gestione delle Informazioni" a

mezzo moduli elettronici integrati e interfacciati mediante un BUS-DATI digitale cui fanno capo tutti i principali sensori.

In tal modo sarà possibile da parte del capocarro ottenere in tempo reale tutti gli elementi di base necessari per una rapida decisione e contemporaneamente fornire all'equipaggio le notizie indispensabili per interventi sempre più rapidi e precisi. In atto questo sistema è previsto solo sul carro francese "Leclerc" ma in tale direzione sono orientate le attività di ricerca e sviluppo da parte di tutti i principali Paesi costruttori di carri.

Da rilevare che le caratteristiche del nuovo carro statunitense M1A2, che configurano un mezzo all'avanguardia, sono simili a quelle previste per l'"Ariete 2" (tab. 2).

Preso così atto dell'opportunità di apportare i necessari miglioramenti è tuttavia indispensabile procedere per gradi. Sospendere il programma "Ariete 1" in attesa che si completi lo sviluppo dell'"Ariete 2" comporterebbe ritardi incolmabili in una attività produttiva già sospesa dal 1983, con l'introduzione in servizio dell'ultimo "Leopard 1" di coproduzione.

È altresì necessario tener presente che l'Industria deve poter *evolvere anche su base sperimentale*, perfezionando progressivamente - come avviene ovunque, anche con i veicoli commerciali - i mezzi già in produzione. È impensabile che uno studio solo teorico dia luogo, in tempi brevi, ad un prodotto perfetto e non suscettibile di ulteriori miglioramenti. È questa una realtà che ogni apparato industriale - anche non militare - ben conosce, ed alla quale i carri armati non possono sottrarsi.

OBIETTIVI PROGRAMMATICI

La politica perseguita dallo Stato Maggiore dell'Esercito nel settore dei carri armati è legata e condizionata in sintesi da due fattori contrastanti che richiamano anch'essi quella logica delle contraddizioni enunciata in premessa.

Il primo, di carattere operativo, impone la necessità di sostituire subito un parco costituito da carri, tutti della 1ª generazione, che hanno già da tempo superato la vita tecnica e operativa (gli "M60") o che progressivamente la stanno raggiungendo ("Leopard 1"), fino ad "azzerare" completamente l'intera componente corazzata a partire dai primi anni del 2000 (tab. 3).

È da precisare, in proposito, che tutti i "Leopard" in servizio nell'Esercito italiano sono in configurazione base e quindi mai sottoposti a processi di miglioramento - anche solo parziale - con riflessi pertanto negativi sia sulle attività di mantenimento sia sui costi che diventano sempre più in-

MIGLIORAMENTI	M1A2	ARIETE 2
ACQUISIZIONE OBIETTIVI		
- miglioramento della stazione di fuoco del capocarro (ICWS) visione su 360°.	SI	SI
- Camera termica indipendente per il capocarro (CLTV). Visione termica indipendente per la sorveglianza.	SI	SI
- Telemetro laser indipendente per il capocarro.	NO	SI
- Localizzazione degli obiettivi. Display con posizione e distanza degli obiettivi.	SI	SI
- Stabilizzazione su due assi della visione primaria del cannoniere (GPS).	SI	SI
- Telemetro ottico come strumento ausiliario (non rilevabile).	NO	SI
LETALITÀ		
- Miglioramento dell'armamento. Munizionamento migliorato e speciale per affrontare la nuova minaccia.	SI	SI
- Capacità di ricerca e distruzione (grazie al CITV).	SI	SI
- Caricamento automatico della b.d.f..	NO	SI
COMANDO E CONTROLLO		
- Nuovi display e più rapide informazioni per l'equipaggio.	SI	SI
- Migliorato sistema radio. Comunicazioni in voce/digit.	SI	SI
- Display elettronici per Comando e controllo. Riduzione delle comunicazioni a voce.	SI	SI
- Configurazione per futuri miglioramenti.	SI	SI
SOPRAVVIVENZA		
- Miglioramento della corazzatura.	SI	SI
- GPS, ICWS ed altri significativi miglioramenti.	SI	SI
- CITV. Ulteriore capacità di sorveglianza.	SI	SI
- Sistema radio migliorato. Trasmissione digitale, codificazione.	SI	SI
AFFIDABILITÀ		
- Nuovo sistema elettronico.	SI	SI
- Sistema di autotest.	SI	SI
- Unità di controllo elettronica digitale per le prestazioni e la gestione del gruppo motopropulsore.	SI	SI
- Sistema di brandeggio elettrico della torretta.	NO	SI
MOBILITÀ		
- Visore termico per il pilota (DTV).	SI	SI
- Position Navigation System (POS/NAV).	SI	SI

sostenibili (tab. 4).

Il secondo parametro, anch'esso prioritario specie nel contesto attuale, è quello finanziario, legato ad una disponibilità nel settore dell'investimento imprevedibile ed in continua flessione. La programmazione

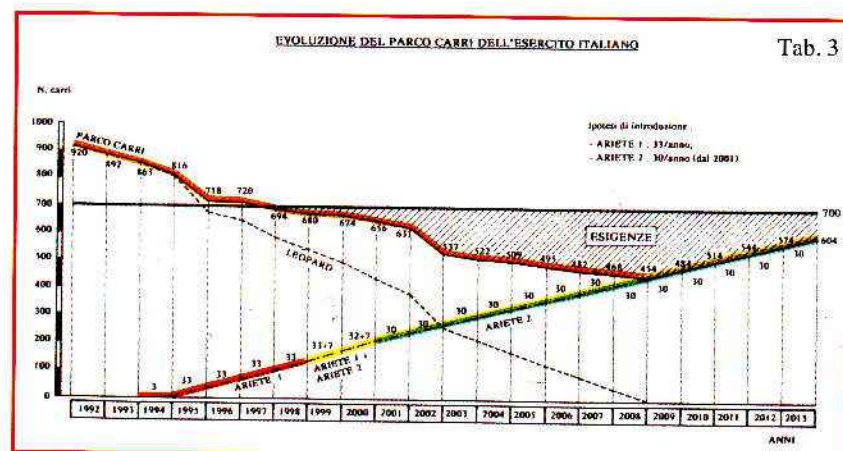
finanziaria e quella operativa sono pertanto strettamente legate e debbono tener conto di queste due realtà "limite".

L'introduzione dell'"Ariete" 1 e 2 rappresenta il livello più basso per assicurare un minimo di operatività

alle forze corazzate italiane, anche in vista degli impegni internazionali già assunti, fermo restando che gli ultimi "Leopard 1" dovranno comunque superare la veneranda età di 30 anni prima che si realizzi l'obiettivo di avere in servizio 700 carri "Ariete" 1 e 2 (numero che rappresenta solo il 40% della "vecchia" linea di 1.700 carri).

Tale cadenza costituisce altresì il livello di guardia per una dimensione produttiva di sopravvivenza che combini per l'Industria funzionalità ed economicità nella linea di montaggio.

Eventuali slittamenti programmatici aumenterebbero ancora il "vuoto operativo" che in questi anni si è venuto a determinare nel settore, privando di fatto la Forza Armata di una componente irrinunciabile per la sua credibilità dal momento che dovrebbe fare affidamento su mezzi, che raggiungerebbero, presumibilmente, i 40 anni di servizio prima di essere radiati. Non è infatti prevedibile - per motivi finanziari - di subentrare con produzioni in quantità "massicce" (100-200 carri/anno) qualora, dopo



tante attese, si prendesse una decisione improvvisa e tardiva.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Malgrado l'attuale combinazione di fattori politici, operativi ed economici sembri indicare una prevalenza di situazioni conflittuali a "bassa intensità" da affrontare con forze più "leggere", tutte le principali Nazioni occidentali continuano ad ammodernare e potenziare qualitativamente la propria linea carri, pur ac-

cettando una certa riduzione numerica, con soluzioni che, ancorché non rivoluzionarie concettualmente, tendono a garantire una efficienza e operatività sempre maggiore (tab. 5).

Da questa rapida panoramica non è difficile concludere che il carro armato, quale sintesi di potenza di fuoco, mobilità e sopravvivenza, continuerà in futuro a rappresentare elemento irrinunciabile per Forze Armate destinate ad operare in un contesto internazionale.

Non a caso anche in Somalia si è sentita la necessità di disporre di

LEOPARD 1 - SVILUPPO

Tab. 4

A1	A2	A3	A4	A5	CARRI ITALIANI	
					200	720
• torretta fusa	• torretta fusa rinforzata	• torretta saldata	• come A3	• come A3	• torretta fusa (A1)	• torretta fusa rinforzata (A2)
• corazzatura aggiuntiva (1° tipo) + paratie copricingolo	• senza corazz. aggiuntiva + paratie copricingolo	• corazz. (tipo 2) + paratie copricingolo	• corazz. (tipo 2) evoluto + paratie copricingolo	• corazz. aggiuntiva (2° tipo) + paratie copricingolo	• //	• //
• impianto tiro convenzionale	• come A1	• come A1	• Emes 12 A1	• Emes 18	• impianto tiro convenzionale	• impianto tiro convenzionale
• visore notturno IR	• visore notturno IL	• come A2	• come A2	• camera termica	• visore IL (A2)	• visore IL (A2)
• impianto NBC normale	• impianto NBC compatto	• come A2	• come A2	• come A2	• impianto NBC (in corso montaggio tipo comp.)	• impianto NBC compatto
• b.d.f. senza stabilizzazione	• come A1	• come A2	• b.d.f. stabilizzata	• come A4	• //	• //
• peso 41,8 t	• come A1	• 45,7 t	• come A3	• 45,9 t	• come A1	• come A1

L'ONORE MILITARE È UN PATRIMONIO NAZIONALE

Giovedì 2 marzo 2002, presso il Circolo Ufficiali delle Forze Armate, il Generale Gualtiero Stefanon ha tenuto una conferenza sulla battaglia di El Alamein che, quest'anno, celebra il suo sessantesimo anniversario. L'argomento, che comprendeva la commemorazione del Colonnello Paolo Caccia Dominioni di Sillavengo nel decimo anniversario della sua scomparsa, ha richiamato nelle sale di Palazzo Barberini in Roma un folto pubblico. In particolare, era presente la moglie dello scomparso ma indimenticato Ufficiale del Genio, numerose Autorità militari e molti giovani.

La descrizione dell'evento bellico, che conclude, unitamente alla di poco successiva battaglia di Stalingrado, la fase della seconda guerra mondiale favorevole alle truppe italo-tedesche, è stata chiara, lucida, precisa fino al dettaglio e, a tratti, commovente. La commemorazione del Colonnello Paolo Sillavengo (così Paolo Caccia Dominioni volle essere sempre indicato nei suoi documenti di Ufficiale) è stata altrettanto efficace ed ha consentito di ripercorrere l'itinerario umano di questa eccezionale persona: gentiluomo per nascita, soldato per vocazione, ingegnere e architetto per professione, scrittore per innate capacità e illuminato benefattore per alto senso del dovere e amor di Patria.

Della terribile battaglia e dell'uomo che vi prese parte in posizione subordinata, ma non secondaria, si è scritto in numerose pubblicazioni specializzate e sicuramente i nostri lettori, alcuni dei quali hanno vissuto quell'evento, ne sanno molto. E', quindi, bene evitare la descrizione di avvenimenti noti e dedicare la nostra attenzione ad alcune riflessioni che derivano dall'aver ascoltato l'interessante rievocazione di quei lontani accadimenti.

**Carri Armati italiani M11
in Africa Orientale**

In questi ultimi anni, sta riemergendo dal tempo il ricordo dell'impegno sostenuto dalle nostre Forze Armate durante il secondo conflitto mondiale, prima che la guerra, dopo l'Armistizio dell'8 settembre 1943, diventasse "di popolo". E' buon segno che così sia, perché è tempo che i giovani conoscano l'intero sviluppo di quel drammati-

non ebbe mai ampia pubblicità e risonanza popolare?

La risposta è complessa e meriterebbe molto più spazio di quanto queste note lo consentano. Accontentiamoci di una semplificazione, riferendoci a ciò che la battaglia di El Alamein rappresenta nel più grande contesto dell'intera guerra.

Nell'ultima decade di ottobre del



El Alamein - Sacrario italiano

co evento che vide i nostri nonni e/o padri combattere, prima, una "guerra perduta" e, poi, una "guerra vinta". Oggi, dunque, acquista interesse la guerra perduta. Era ora, dato che coloro che la ricordano da vivi sono ormai ridotti a pochi sopravvissuti.

Ma perché solo ora e dopo così tanto tempo, durante il quale la pur larga quantità delle testimonianze

1942, a El Alamein, tra il mare e la depressione di El Qattara erano schierate le armate che avrebbero combattuto la battaglia decisiva: l'armata di Rommel e l'armata di Montgomery. Il rapporto di forze era di circa 3 a 1 in favore degli inglesi e dei loro alleati.





Carri Armati italiani M13/40 in Africa Settentrionale

Gli italo-tedeschi avevano centinaia di chilometri di deserto alle spalle, disponevano di rifornimenti sempre inferiori al fabbisogno e si alimentavano con gallette, scatolette e sabbia. L'acqua era poca, calda e, spesso, putrida. E tutto ciò durava da mesi. Gli alleati distavano poche decine di chilometri dalla mitica città di Alessandria, disponevano di rifornimenti abbondanti, mangiavano bene e molti di loro potevano bere anche birra fresca.

Quando iniziò la battaglia, alle ore 20.40 del 23 ottobre 1942, fu subito chiaro, ove non lo fosse stato già prima, l'esito dello scontro, ma nessuna delle nostre Unità arretrò di un palmo e quei soldati, dopo giorni di inenarrabili sacrifici e cruenti combattimenti, furono superati soltanto se morti, gravemente feriti o, comunque, impossibilitati a combattere. Fu una gara di abnegazione, coraggio ed eroismo tra prodi e non è possibile stabilire una classifica del valore profuso.

Per quanto ci riguarda, i Carristi, con i loro carri, furono quasi tutti inghiottiti dalla battaglia e, spesso, scomparvero verso est, sempre all'attacco, in nuvole di fumo e di fuoco. I pochi superstiti incrementano in modo irrilevante la statistica dei sopravvissuti.

I soldati, tutti senza distinzione

di bavero, non commisero errori. Dovevano combattere e lo fecero come meglio non avrebbero potuto.

E fu così su tutti i fronti dove i nostri soldati furono impiegati fino all'Armistizio e, successivamente, fino al 25 aprile 1945, quando le vicende della guerra assunsero gli aspetti diversi che conosciamo.

Il carattere del soldato italiano non muta al mutare delle situazioni. Lo si trova, coerente a se stesso, sui fronti africani, russi e balcanici, prima, e su quelli italiani, poi. La differenza tra comportamenti combattivi da celebrare e comportamenti da lasciare nell'ombra non l'ha fatta il soldato italiano, l'hanno voluta coloro che, privilegiando interessi di parte o cavalcando opportunità ritenute più favorevoli, hanno privato i più giovani del bene della conoscenza.

Ed eccoci alla risposta che stavamo cercando: il ricordo, finalmente celebrato su ampia scala, dell'impegno profuso dalle Forze Armate nella "guerra perduta" è necessario per completare il quadro del valore militare nazionale, perché senza una memoria completa non vi può essere verità.

Dalla polvere dei sessant'anni di storia che stanno per concludersi, riemerge, allora, una dignità militare intatta che ci appartiene, perché proviene dal sacrificio e dal sangue dei nostri predecessori. E ciò sia detto senza alcuna enfasi, ma sommamente con la pacata fermezza della ragione, dopo aver riscontrato incontestabili dati di fatto. Sia detto anche che tale considerazione è lontana da qualsiasi intenzione di glorificare la guerra che rimane, e deve rimanere, un atto umano riprovevole e da evitare.

Finora, questi valori e questa dignità sono stati oggetto di commento quasi esclusivamente durante le celebrazioni militari, confidando nella speranza di far sopravvivere la storia nella memoria dei giovani di leva. Ora, però, nella certezza che la leva cesserà di esistere a breve termine, è bene alimentare la memoria di tutti i cittadini. L'onore militare è un patrimonio nazionale.

Giuseppe Ferrari



Carri Armati italiani L3 in Africa S.

PILOTA DEL DESERTO

Ringrazio l'amico Franco Bianchi, vogliam dire, di avermi dato in omaggio, tempo fa, il suo interessante volumetto contenente la vicenda, anzi la tremenda avventura, da lui vissuta in guerra, dal titolo "Nel deserto-Africa Settentrionale 1941-45": coinvolgente storia che ho potuto leggere solo in questi giorni.

Un testo semplice e scorrevole, ben costruito, un diario ricco di fatti vissuti in prima persona dal giovane Carrista Bianchi, ufficiale del 132° Reggimento Carristi della Divisione Corazzata Ariete. Un testo di cui voglio parlare perché commuove e fa riflettere.

Sulle battaglie degli italiani in Libia e Cirenaica la bibliografia è vasta. Gli storici hanno analizzato e scritto molto, ma delle vicende personali di un combattente di prima linea, duramente e drammaticamente vissute, non credo sia facile trovare un documento altrettanto vivo e sconvolgente come quello del Bianchi, fatto stampare in pochi esemplari dall'autore per i familiari e gli amici, non essendo stato recepito dall'editoria italiana per una più vasta diffusione. La narrazione si legge senza pause. In attesa dell'attacco, nell'immensità angosciata del deserto, emergono anche fatti minori, considerazioni, riflessioni, osservazioni, ma poi arriva la descrizione della battaglia, dei ripiegamenti tattici, delle avanzate con tante giovani vite sacrificate e feriti imploranti.

Bir el Gobi: "Sono sette ore di lotta cruenta e accanita, sette ore di fuoco distruttore e di carne straziata, sette ore d'inferno per giungere al premio di vedere gli inglesi fuggire sconfitti" così scrive il Bianchi che non dimentica di ricordare le perdite spaventose subite anche dai mitici Battaglioni Giovani Fascisti presenti in quella zona di operazioni. La figura del leggendario colonnello Enrico Moretti è presente nel ricordo dello scrittore, essendone stato collaboratore, in quei frangenti, per incarichi speciali e pericolosi nel deserto. Pilota del deserto, appunto, come lui si è definito.

La narrazione continua senza tregua fino ad arrivare al capitolo "Bir Hacheim".

Un caposaldo, attorno al quale truppe inglesi, indiane, francesi e uomini della Legione Straniera (anche italiani) attendono i nostri carri. L'inferno è là. La paura è sovrana ma si va avanti. Si spara con una intensità spaventosa. Le mine distruggono i carri uno dopo l'altro. Scrive il Bianchi: "La scena è terrificante, le grida dei compagni rimasti prigionieri nelle bare infuocate e la rabbia per l'impossibilità di soccorrerli, di salvarli da quella morte atroce, rimarranno nella mia mente un ricordo angosciosamente indelebile."

In quella battaglia Bianchi cade ferito, è gravissimo non sa se vivrà ma è sereno. Viene catturato semiparalizzato. Tralascio tutto quanto egli scrive sulla durissima prigionia in Egitto. Solo un episodio: quattromila prigionieri di guerra italiani, allo stremo, del Campo 306, nella notte di Natale del 1944 durante la messa e l'esecuzione del "Va pensiero sull'ali dorate" di Verdi, da parte di una piccola



orchestra combinata alla meno peggio per l'occasione, si abbandonano alla commozione irrefrenabile e a un pianto senza vergogna.

Arriva finalmente l'agosto del 1945. Franco Bianchi viene imbarcato a Porto Said e ritorna in Italia come invalido di guerra, ma pur sempre prigioniero. Arriva a Napoli dove un soldato inglese (anche qui!) gli punta il mitra alla schiena e viene rinchiuso nuovamente in un campo di prigionia. Poi viene definitivamente rilasciato e consegnato ad un centro militare italiano di raccolta. Nuove avventure per non dire tribolazioni, ma per fortuna di solo carattere burocratico. Infine l'imbarco sul cacciatorpediniere Garibaldi che lo porterà a Genova. Da qui si trasferisce in treno a Voghera dove un gruppo di partigiani armati lo accoglie all'uscita della stazione per una perquisizione personale. Indossava ancora la gloriosa divisa militare, miseri resti, non disponendo di altro vestito. "E' l'ultima manifestazione di accoglienza che ricevo prima di abbracciare i miei" conclude Bianchi.

Anche l'estensore della presente relazione desidera concludere elencando non solo i mezzi motoristici, ora da museo, che il Bianchi nomina man mano che racconta: i carri M13/40, gli autocarri Fiat 15 ter e Lancia 3 RO, le moto Gilera 500, le potenti autoblindate del Nizza Cavalleria, ma soprattutto i nomi degli eroici compagni che egli ricorda e dei personaggi da lui incontrati in quell'inferno: Sandro Tremarini, Angelo Nicolosi, Lojodice, Romersa, d'Anna, Roberto Roselli, Carlo Lupi, il col. Rossi, il col. Anselmo Buttafuochi, Celeste Casanova, Italo Ciabotti, Fausto Callegaro, il gen. Di Nisio, il tedesco Mar. Rommel, il col. Pasquale Prestisimone, Gigino Farina, Giulio Moretto, Gino Bassi, Michele Girardi, Luigi Pistocchi, Diego Morghen, Mario Baggio, Ercolino Buscaroli, Atzori, Dominicali, Vigutto, Pinna, Ultimo Cisotto, Giorgio Morandi, Mario Ballico, Ettore De Palo, Giorgio Cutlica, Francesco Pantano, Carmelo Pavia, Don Tito Giorgi, Francesco Bocchino, Eugenio Ferrari, don Conte, don Piero Brambilla, Nino Gavio, Carlo Lusardi, Galli, Italo Vaglia, Riccardo Noè e tanti altri, come lui scrive.

Auguro a Franco Bianchi di trascorrere ancora molti anni di vita, senza angosciosi e devastanti ritorni di memoria.

Pietro Aguzzi

INCONTRO DI CARRISTI A S. MICHELE

Il 17 marzo 2002 rimarrà una data memorabile per il Comune di S. Michele al Tagliamento.

In un paese colpito duramente nella 2^a guerra mondiale per i molti caduti civili e militari, dove l'Associazionismo in generale e le varie Associazioni d'Arma in particolare, soprattutto alpini ed artiglieri, sono vivi e vitali con molti associati e molte iniziative, una partecipazione così corale non si era mai vista ed il paese intero con tutte le autorità civili, militari e religiose si è unito ai Carristi per celebrare una grande giornata nel ricordo dei propri Caduti.

Lo scoprimento del monumento "Ai Caduti per la Patria" è stata la molla che ha risvegliato gli entusiasmi ed il calore ed i Carristi, che hanno risposto in modo meraviglioso a questo nobile richiamo, hanno fatto il resto.

Moltissimi erano i Carristi in servizio ed in congedo.

I primi erano rappresentati dal Ten. Gen. Alberto Ficuciello, Comandante delle Forze Operative Terrestri Italiane e del Comando Alleato Interforze del Sud, dal Brig. Gen. Mauro Moscatelli, Comandante della Brigata Corazzata Ariete ed inoltre erano rappresentati il 132° Reggimento Carri ed il 32° Reggimento Carri, con Comandanti, Ufficiali, Sottufficiali, giovani Carristi e giovani Carriste, queste ultime quale elemento di novità e di modernità delle Forze Armate Italiane.

L'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, organizzatrice della manifestazione, che rappresentava i secondi, era presente con il suo più alto rappresentante e cioè il Presidente Nazionale Gen. C.A. Enzo Del Pozzo ed inoltre c'erano

i grandi del carrismo, rappresentati dal Ten. Col. Nino Suriani, decorato con due medaglie d'argento al V.M., il fratello della M.O.V.M. Serg. Carrista Bruno Galas e le sorelle della M.O.V.M. Serg. Carrista Rinaldo Arnaldi, assieme ad altri reduci della battaglia di El Alamein e di altri fronti nella seconda guerra mondiale.

Tutti questi nobili personaggi carristi ed i loro congiunti non potevano certamente mancare, perché anche a loro era dedicato il monumento a testimonianza che *"il loro cuore fu più ferreo dei loro carri armati"*.

Molti altri Carristi in congedo erano però presenti con il loro semplice entusiasmo ed attaccamento alla Specialità, provenienti da Pordenone, Manzano, Gorizia, Trieste, Spresiano, Treviso, Venezia, Padova, Rovigo, Melara, Monselice, Colli Euganei, Vicenza, Valdagno, Verona, Vigasio, Cologna Veneta, Trento, Genova e da altre località.

Andando alla memoria e scorrendo nel ricordo le loro facce, come non ricordare la grande pattuglia del Friuli-Venezia Giulia guidata dai Pordenonesi del Gen. Laurita. Regione dove il Presidente di Manzano Paolo Gregorutti è

uno dei leader, che annovera tra gli iscritti della sua Sezione anche il Poeta Vice-Presidente Valdi Costantini, che ha dimostrato la sua bravura anche in questa occasione, leggendo durante il pranzo il frutto del suo ultimo lavoro dedicato ai Carristi.

Dal Friuli-Venezia Giulia con capoluogo Trieste, non si può non correre velocemente alla pattuglia dei Carristi del Trentino-Alto Adige, guidati dall'entusiasta Presidente della Sezione di Trento Alfredo Carli. Fin dal primo incontro di questi Carristi con quelli di S. Michele è nata una simpatia reciproca ormai rafforzata in tante occasioni ed in tanti raduni. Per consolidare e rendere tangibile l'affetto e l'amicizia, questi cari amici, hanno consegnato durante la manifestazione una bella "Targa ricordo", che i Carristi di S. Michele sono stati onorati di ricevere e che verrà collocata in bella mostra, nella Sede della Sezione. Non mancherà l'occasione per ricambiare questo nobile ed apprezzato gesto ed i Carristi di S. Michele prima o poi scenderanno in massa a Trento.

Il Gen. C.A. Giuseppe Pachera oltre ad essere il Presidente del Trentino Alto Adige, lo è anche del Veneto Occidentale ed è riusci-



Onori ai Carristi Caduti

to a portare i Carristi delle provincie di Verona e Vicenza, guidati dal veterano Cav. Francesco Bonazzi e dalla "recluta" in abiti civili Col. Giampietro Massignani, che facevano bella mostra di sé con un magnifico pullman ed un grande cartello che indicava "Verona".

Il Veneto Orientale, invece, con l'attivo ed inesauribile Presidente Gen. Liccardo, era presente con ben due pullman: uno proveniente da Padova e l'altro proveniente da Rovigo, guidati dalla bandiera dei Carristi Italiani Ten.Col. Nino Suriani, come sempre sostenuto dalla preziosa collaborazione di Adriano Beggio, Segretario di Sezione e grande organizzatore. Questa regione era rappresentata da parecchie altre Sezioni con i loro Presidenti Gazzola, Momo, Bottaro, Merlin ed anche da carristi decorati. Per non essere da meno dei veronesi, oltre ai classici labari avevano un grande cartello rossoblù che indicava "Veneto Orientale - Ferrea mole ferreo cuore".

Un tocco di interregionalità veniva dato dalla presenza ufficiale del rappresentante della Lombardia Cav. Pietro Aguzzi, che considerato la relativa ragionevole distanza con la Sezione di Brescia, strappava un impegno formale ai Carristi di S. Michele per un nuovo incontro sulle rive del Garda.

Oltre a tutti questi era ovviamente presente la giovane Sezione di S. Michele al Tagliamento, composta per quattro quinti da Carristi locali e per un quinto da carristi provenienti da Milano, Torino, Genova, Treviso, Venezia, Pordenone, Bologna, Ragusa ed altre parti d'Italia. I Carristi più lontani risultano iscritti alla Sezione di S. Michele, perché amici di quelli locali che hanno prestato assieme il servizio militare e che sono stati rintracciati nell'ultimo anno.

A questo proposito due sono i

I Generali Moscatelli, Pachera, Ficucello, Del Pozzo ed il Presidente della Sezione di S. Michele, Lusin, durante la S. Messa. In seconda fila il Gen. Liccardo Presidente ANCI del Veneto Orientale



Carristi Sezione S. Michele - Lusin, Remati, Minardi e Stival, della 14^a Compagnia del 132° Reggimento Carri, con il loro Comandante Gen. Spagna

gruppi che si sono parzialmente ricomposti dopo molto tempo. Il primo che fa capo a Querel Lino e Catto Luigino, i quali hanno ritrovato dopo 33 anni i loro amici Carristi della 2^a Compagnia del 4° Reggimento Carri e che si compone di undici persone più il loro Comandante di quel tempo Gen. Zorzi, ed il secondo che fa capo al Presidente di Sezione Luigi Lusin e che si compone di cinque carristi (Lusin, Remati, Stivali, Minardi, Levati) della 14^a Compagnia del 132° Reggimento Carri, più il loro Comandante di quel tempo Gen. Spagna, che si sono rivisti dopo 38 anni dalla fine del servizio militare.

Il ritrovarsi e ricordare vecchi episodi ormai cancellati dal tempo e riscoprire vecchie e profonde amicizie legate al più bel periodo della vita, ha procurato a tutti emozioni forti, e di per sé già gratificante per giustificare la mole di lavoro che è stata alle spalle.

Tutte queste persone dopo la cerimonia solenne di scoprimento del monumento si sono recate al Ristorante dove la festa più gioiosa, affettuosa, cordiale ed un po' anche goliardica si è protratta fino a tardi.

L'orchestrina, oltre alla musica anni '60, suonava ogni tanto l'Inno dei Carristi e tra balli, canti, scambio di targhe ricordo, lotteria con ricchissimi premi consegnati addirittura da Charlot, discorsi, ricordi, abbracci e... qualche lacrima, si concludeva la giornata con grande dispiacere ma con l'impegno di ricreare altre occasioni affinché la festa... continui.

Luigi Giovanni Lusin
Presidente Associazione
Carristi di S. Michele
al Tagliamento



17 MARZO 2002 – LA SEZIONE CARRISTA DI SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO ONORA I CARRISTI CADUTI PER LA PATRIA

Il 17 marzo 2002 sarà una data memorabile per la Sezione carrista di San Michele al Tagliamento che, con l'inaugurazione del Suo monumento "Ai Caduti per la Patria", ha celebrato solennemente il 1° anniversario della sua costituzione.

L'opera è costituita da una base con il nostro motto: "Ferrea mole - Ferreo cuore" e consta di tre elementi che la caratterizzano e precisamente:

- un cingolo, una ruota motrice e due rulli di sostegno, parti tutte originali,
- una lapide con le scritte: "AI CARRISTI CADUTI PER LA PATRIA" "IL LORO CUORE FU PIU' FERREO DEI LORO CARRI ARMATI"
- un busto in bronzo del CARRISTA DEL DESERTO.

Presenti e partecipanti alle varie cerimonie della giornata: le sorelle della medaglia d'oro sergente carrista Arnaldo Rinaldi, cui è intitolata la locale sezione, il fratello della medaglia d'oro Galas, il Sindaco della città dr. Flavio Maurutto, il Gen.le di C.d'A. Enzo Del Pozzo, il Ten. Gen.le Alberto Ficuciello Comandante della FTASE, il Gen.le Moscatelli Comandante la Brigata Corazzata ARIETE, ed i Comandanti del 32° e 132° Reggimenti Carri, con un gruppo di sottufficiali e carristi in servizio, nonché una rappresentanza dei Carabinieri e della Guardia di Finanza, i Presidenti Regionali Liccardo, Pachera, Aguzzi e Laureto, tutti i labari del Veneto e Friuli Venezia Giulia, i Presidenti delle locali Associazioni d'Arma con i loro vessilli, oltre 400 carristi delle suddette Regioni fra i quali vanno ricordati il Gen.le Di Gennaro, carrista da sempre ed il pluridecorato Ten. Col. carrista Suriani reduce di El Alamein, nonché

circa un migliaio di abitanti della zona.

Il programma della giornata è stato attuato integralmente ed in particolare dopo la S. Messa solenne; tutti convenuti in corteo, preceduti dalla banda municipale, hanno raggiunto l'ex sagrato della chiesa di via Don Bosco dove è sorto il monumento da inaugurare.

La cerimonia ha avuto inizio con l'alzabandiera cui sono seguiti lo scoprimento e la benedizione dell'opera.

Successivamente il Presidente della sezione Sergente carrista Lusini ha letto un vibrante e beneaugurante messaggio di saluto e di apprezzamento del Presidente della Repubblica ed ha rivolto un breve indirizzo di ringraziamento a tutti. Sono seguiti le allocuzioni del Sindaco, Del Gen.le Ficuciello e del Gen.le del Pozzo, Presidente nazionale ANCI.

E' stata, quindi, deposta una corona d'alloro al Monumento stesso con gli onori militari ai caduti, resi da un picchetto armato di carristi in servizio.

Con questa toccante cerimonia si è conclusa la parte ufficiale di una intensa giornata curata nelle varie fasi con impeccabile regia dal Vice Presidente Regionale Magg. Bertola.

E' seguito in



Alcuni carristi della Sezione di S. Michele che hanno realizzato il monumento

un gran Ristorante della zona, un luto pranzo per oltre 400 persone, allietato dal suono di una scelta orchestra e quindi l'estrazione, di numerosi e ricchi premi.

Durante un intervallo del pranzo il Gen.le Liccardo ha preso la parola per elogiare l'opera del Presidente LUSINI cui va il merito di avere ideata ed organizzata, con entusiasmo e dedizione, una così splendida giornata; giornata che, coinvolgendo carristi di più Regioni, ha assunto quasi dimensioni di un raduno interregionale ed ha dimostrato la vitalità di un Sodalizio sorto da appena un anno e che, solido e fiorente, primeggia fra le sezioni ANCI di tutta Italia.

Luigi Liccardo



Carristi della Sezione di S. Michele con il Gen. C.A. Del Pozzo, il Ten. Gen. Ficuciello ed il Gen. Spagna

UNA GIORNATA DI VALORE....

Sabato 19 gennaio presso la caserma "V.Babini" sede del 4° Reggimento carri, si è svolto il raduno regionale dell'UNUCI. L'incontro, oltre a perseguire una delle finalità dell'associazione che è quella di mantenere aggiornato il personale che ha lasciato il servizio attivo sulle nuove realtà della Forza Armata, è stato un'occasione per rinsaldare quello spirito basato sulla comunanza di valori che deve essere sempre presente nelle unità e legare indissolubilmente il passato al presente per marciare uniti verso il futuro.

La giornata è cominciata alle ore 09.30 con la deposizione di una corona presso il monumento ai Caduti della caserma, seguita dalla celebrazione della S. Messa.

I radunisti si sono quindi riuniti presso il cinema dove il Magg. Andreani, Comandante del 20° btg. Carri, ha tenuto una breve conferenza di presentazione nella quale sono stati illustrati i recenti cambiamenti che hanno interessato il Reggimento dal punto di vista ordinativo e in merito all'acquisizione dei più moderni mezzi ed armamenti. Notevole è stato l'interesse dei partecipanti, principalmente nei riguardi del Carro Armato Ariete, come testimoniatore dalle numerose e pertinenti domande che sono state poste al termine dell'esposizione.

La giornata si è poi conclusa con un pranzo presso la sala convegno della caserma nel corso del quale alcuni Ufficiali del reggimento si sono uniti ai radunisti dando vita ad un piacevolissimo convivio. Ricorrenze

come questa hanno evidenziato ancora una volta lo spirito con il quale gli Ufficiali in congedo vogliono sentirsi parte integrante dell'Istituzione, aggiornandosi e recependone i cambiamenti con animo aperto ed intelligenza, senza anacronistici preconcetti.

A tal proposito, particolarmente significativo ed applaudito è stato l'intervento del Gen. Delio Costanzo, stimato Ufficiale di fanteria carrista, a conclusione del pranzo che ha sottolineato lo spirito che accomuna le vecchie e nuove generazioni



ni e quando, con impeto e senza remora, ha comandato la "carica" per il brindisi finale in onore del recente inserimento della specialità carristi nell'Arma di Cavalleria.

Col. Lucio Rossi Beresca
Comandante 4° Rgt. carri

17 MARZO 2002

In questa meravigliosa sala c'è una festa di gala, tanti carristi in adunata per questa splendida rimpatriata.

Da San Michele al Tagliamento siamo arrivati più di quattrocento, Lusin, il Presidente della Sezione, fortemente scosso dall'emozione.

Tutto lo staff dirigenziale di questo incontro conviviale rappresenta il "non plus ultra" dei carristi "tota pulchra"

Enzo Del Pozzo, Presidente Nazionale, Alberto Ficuciello, Comandante Generale, Mauro Moscatelli, Brigadiere e Sbernadori col fido alfiere

Oltre i triestini ed i manzanesi ci sono i goriziani ed i pordenonesi. Pure dalla Lombardia c'è una nutrita compagnia.

Con i Generali Liccardo e Pachera si parla di fede Carrista vera anche se, la nostra specialità con la Cavalleria campar dovrà.

Or ricordiamo le medaglie d'oro conquistate con decoro. A Tomba, Mittica e Suriani dedichiamo un battimani.

Oggi a S. Michele al Tagliamento

è stato inaugurato un monumento. Davanti alla chiesa, sul sagrato il busto carrista è nel posto adeguato.

C'è una scritta per quelli che non son più tornati: "Il loro cuore fu più ferreo dei loro carri armati".

Nei pressi c'è un capitello dell'alpino col cappello, c'è l'ancora del marinaio ed un cavaliere sul cavallo baio.

Ad El Alamein che battaglia per tener alto il nome Italia, ma contro un nemico potente e superiore mancò la gloria, non l'onore!

L'attaccamento alla Patria ed ai valori ci ha portato a molte guerre e molti dolori. Esperienze negative vissute che per nulla al mondo van ripetute.

Il Carrista seppur battagliero vuole la pace nel mondo intero, anche se certi terroristi non la pensan come i Carristi!

Qui da S. Michele mandiamo un segnale che in guerra, anche chi vince sta male e lasciamo ai posteri un mondo migliore salutandoli: "Ferrea mole ferreo cuore".

Costantini Valdi
Vice Presidente Sezione Carristi di Manzano

MATRIMONIO CARRISTA

Ecco in sintesi la cronaca del matrimonio tra Mario e Simona; matrimonio carrista a tutti gli effetti. Mario (lo scrivente) è un ex pilota 54/A di M60 del 3° B.T.G. "MO. GALAS" Tauriano di Spilimbergo e da poco Vice presidente A.N.C.I. della Sez. Provinciale di Brescia.

Sabato 1 Settembre 2001 ore 11.00

La giornata è coperta da nuvole che minacciano una imminente pioggia, eppure sul sagrato della chiesa di "San Andrea piccolo" c'è un via vai di persone e di cose. C'è chi è vestito elegante e chi è vestito sportivo, tutti lì in attesa di qualcosa. Uno dietro l'altro arrivano in piazza, si guardano in giro in cerca di volti conosciuti per scambiare un saluto e due parole sul tempo. Inevitabilmente tutti gli sguardi vengono attratti dal flusso di automobili provenienti dalla strada statale. Regna una atmosfera di attesa e curiosità.

La chiesa di stile romanico risale al XII secolo, eretta a pochi metri dal golfo di Maderno inserito nello splendido lago di Garda. Per la sua costruzione sono stati utilizzati bassorilievi e varie pietre provenienti da un ancor più antico santuario pagano, luogo di culto dei nostri antenati romani. Frontalmente alla facciata della chiesa è eretta una colonna che sostiene il Leone di San Marco simbolo di Venezia, un frangente della storia del piccolo paese. La gente del luogo chiama la chiesa "San Andrea piccolo" per distinguerla dalla chiesa parrocchiale che dista poche decine di metri, anche essa consacrata a San Andrea.

Mancano pochi minuti alle 11, ed ecco arrivare lo sposo. "L'emozione era molta, ma i volti ed i gesti degli amici intervenuti sono bastati per migliorare le cose".

Dopo qualche minuto arriva una vecchia sfavillante Jaguar. E' la



sposa accompagnata dal babbo.

Alcuni invitati sostengono di aver raccolto una frase che lo sposo si lasciò sfuggire sotto voce: "Che Bellezza!". A voi capire se l'apprezzamento era rivolto alla automobile d'epoca o alla sposa... bando gli scherzi.

E così ebbero inizio le cose...

Il reverendo parroco di Maderno con i reverendi sacerdoti convenuti hanno iniziato la cerimonia. Una cerimonia semplice e familiare come nelle caratteristiche degli sposi.

La chiesa era piena di gente.

"Mentre i sacerdoti celebravano la Santa Messa la mia attenzione fu rapita da una strana sensazione. La curiosità era molta e per soddisfarla mi girai all'indietro per quantificare sommariamente quanta gente c'era. La tecnica era semplice: quantificare mediamente il numero di persone per ogni banco moltiplicandolo per il numero degli stessi. Ho iniziato così a scrutare velocemente tutti i volti dai banchi più vicini alle persone in piedi in fondo alla chiesa ma non sono riuscito nel mio intento; infatti non ho calcolato un numero di persone ma ho



rivisto in pochi istanti un film lungo 30 anni e più. In quei volti fermi ed attenti ho rivissuto la mia vita, le mie esperienze, le mie radici, le mie passioni, il mio futuro..."

Tutti al lavoro!... Sacerdoti, testimoni, il coro ed eccoci alla promessa di matrimonio e lo scambio degli anelli. Per tutti è grande l'emozione. "Eccoci giunti al momento più importante che tutti aspettavano. Mentre gli sposi leggevano la formula di rito le campane suonavano le 11.30"

E così la cerimonia volge al termine.

Ci siamo ritrovati al ristorante "Cucina Mantovana" di Raffa.

Sul tavolo degli sposi era presente lo stupendo carro armato realizzato interamente a mano, donato con il cuore dai carristi di Montichiari. Tra una portata e l'altra, gli amici colleghi di lavoro hanno voluto festeggiare ed esprimere la loro gioia formulando un simpatico contratto sindacale con gli sposi: "Un grosso assegno incassabile ad una singola clausola... la nascita del settimo figlio".

L'allegria e la cordialità tra gli invitati aumentava, malgrado il tempo all'esterno si fosse scatenato in un nubifragio.

Il vice presidente della sezione di Brescia (ricordiamoci che era lo sposo), sentita l'opinione del presidente onorario della stessa ed in collaborazione con il presidente della sezione di Montichiari hanno pensato di ricordare il nostro sodalizio carrista anche in questa bella occasione, consegnando alla sposa un simbolo carrista: il basco nero. Naturalmente sia la sposa che tutti gli altri invitati non sospettavano nulla.

Durante il pranzo le due sezioni con tutti i carristi convenuti si sono portati vicino al tavolo degli sposi ed hanno richiesto un solo minuto di silenzio ed attenzione.

Come nelle migliori cerimonie ha preso la parola il presidente di Montichiari. Il suo intervento è iniziato salutandogli invitati a nome dei carristi e simpatizzanti della sua sezione. Di seguito ha volu-

to ricordare l'amicizia che lega gli sposi alla sua sezione, raccontando aneddoti dai precedenti raduni della sezione. Infine ha introdotto alla parola il vice presidente di Brescia.

Anche il vice presidente di Brescia nell'introduzione del breve intervento ha salutato tutti gli intervenuti a nome del presidente di Brescia ed degli altri consiglieri della sezione provinciale che non hanno potuto partecipare. Inoltre ha riportato i saluti e gli auguri di tutti i carristi italiani a nome del presidente nazionale Gen. Del Pozzo (grazie ancora della sua lettera e telegramma). Continuando ha ricordato che il matrimonio appena svolto era un "matrimonio carrista", si è perciò chiesto alla giovane sposa di entrare nella grande famiglia rosso-blu accettando un simbolo della nostra specialità: il Basco. La consegna si è svolta in un ambiente di festa e gioia ma con la giusta attenzione e rispetto da parte di tutti. Non si è voluto in nessuna maniera ridicolizzare l'associazione ed i carristi, ma al contrario ricordare che i carristi sono persone; uomini che con grande passione, senso di sacrificio e nella semplicità svolgono con fierezza il proprio dovere. Una parte dell'opinione pubblica per superficialità e poca conoscenza pensa all'uguaglianza carristi = carri armati = guerra e violenza. Non vale la pena rispondere perché noi sappiamo che la realtà è ben diversa.

Lo spirito carrista è stato raccolto.

La giornata continua...

Dopo il pranzo le classiche fotografie ed una visita ad alcuni amici che non hanno potuto partecipare. Si conclude alla sera con un rinfresco per tutti gli amici, conoscenti e parenti.

E' circa mezzanotte quando l'ultimo amico ha lasciato il rinfresco. Quella lunga giornata tanto attesa e preparata si sta lentamente spegnendo. Gli sposi sono rimasti soli. Decidono di fare un

ultimo brindisi sulla riva del lago, al chiarore delle luci dei paesi che si specchiano e sotto un tetto di stelle. Quel lento e costante movimento d'onde sulla spiaggia di sassi sembra cullarci dopo l'allegro "trambusto" delle voci di festa che ci hanno accompagnato in tutta la giornata. Quante storie questo lago ha raccolto... da quella sera ne ha una in più da raccontare.

Lentamente passa una pattuglia di Carabinieri. Chissà cosa avranno pensato nel vedere due ragazzi vestiti da sposi con una bottiglia di spumante in mano sul lungo lago deserto di una notte di fine estate; certamente avranno sorriso. Mentre noi inconsciamente abbiamo sentito la nostra gioia tutelata da chi molte volte deriso ci aiuta.

Gli sposi si ritirano nella loro nuova abitazione ed ecco un'ultima sorpresa. La porta era sbarrata da un nastro rosso blu ed ai piedi sullo zerbino una forbice.... Ebbene qualcuno ha pensato: "Se questo era un matrimonio carrista, di conseguenza è l'inizio di una nuova famiglia carrista". La conclusione più logica "Quella era una casa carrista perché non inaugurarla come nelle migliori tradizioni". Gli sposi l'hanno fatto.

E' passato qualche mese, il nastro tagliato raccolto in due fiocchi è ancora al suo posto sull'ingresso della casa carrista di Marco e Simona. A chi è nuovo ospite della casa vedendo i colori rosso blu sorge spontaneo domandare: "A che squadra di calcio tifate? Rosso blu può essere il Bologna oppure Genoa oppure....?"

E così nasce il racconto di quel giorno e della fierezza di appartenere alla famiglia rosso blu; il rosso blu carrista.

Volutamente non ho voluto citare i nomi, perché tanti sarebbero da ricordare e farei torto ad alcuni. Solo un grande ringraziamento a tutti i carristi che sono intervenuti e a chi non ha potuto farlo, ma erano lo stesso vicini a noi.

Mario Bona

FINE ANNUNCIATA DELLA NOSTRA "SPECIALITÀ"

In data 18 maggio 2002 fermiamo ancora le macchine per dare ai nostri lettori questa allarmante notizia e ci scusiamo quindi del ritardo che subirà la pubblicazione del secondo bimestre.

Su uno dei più importanti quotidiani di Roma "IL MESSAGGERO" in prima pagina e a pagina 14 del 18/05 a cura di Carlo Mercuri viene scritto: "Carro armato addio, la Difesa manda in pensione i "TANKS", dopo cento anni il carro armato si arrende". Riuscirà il carro armato a sopravvivere fino al 2020?

Nell'articolo appare un'intervista al Ministro della Difesa Antonio Martino, il quale dichiara che il carro armato è un simbolo del passato, un modo di concepire l'attività bellica che non trova ormai più riscontri nel presente. Quindi è l'ora di abbandonarlo. Il Ministro sostiene: "La Difesa ha bisogno di più - intelligence - e di nuove tecnologie per fare fronte a minacce globali e diversificate rispetto al passato. In questa ottica il carro armato serve a poco e non credo andrà oltre il 2020".

Al Sig. Ministro rispondiamo che è ovvio che tutto nelle forze armate ed in particolare nella componente corazzata sta cambiando e che solo le nuove tecnologie potranno stabilire quando il carro armato sarà sostituito e con che cosa o se sarà il caso di tenerlo con opportuni miglioramenti. Sono oggi certamente allo studio molti progetti per trovare mezzi più veloci e più leggeri per lo sfruttamento del successo sul terreno di battaglia ed in particolare sulle autoblinda del futuro, dove forse l'energia elettromagnetica prenderà il posto dell'acciaio delle blindature e il Laser sopprimerà la polvere da sparo. Negli Stati Uniti sono in studio futuri veicoli (future combat vehicle) che forse sostituiranno il carro armato, ma sempre corazzati saranno e i carristi sopravviveranno sui nuovi mezzi. Quindi non è la morte del carro armato, ma la sostituzione di questo con altro mezzo più moderno e più utile sul campo di battaglia del futuro.

Come afferma il Gen. Buscemi, sempre nell'intervista di Carlo Mercuri i carristi sono passati già in Cavalleria, ove i loro mezzi oggi sono le blindo, e cioè i futuri carri armati. In proposito riteniamo che è improprio chiamare il "Centaur", in dotazione ai reparti di cavalleria, una blindo, bensì un carro

armato con ruote, perché tranne i cingoli ha tutte le caratteristiche di un carro armato da battaglia (MBT).

Per concludere, a nostro avviso, il carro armato non morirà. Sarà diverso ma sarà sempre un corazzato.

Vogliamo sottolineare inoltre che nei Paesi NATO non si parla di fare morire il carro armato, bensì di migliorarlo. La Francia, la Germania, gli Stati Uniti producono oggi carri di Terza generazione e non pensiamo abbiano intenzione di mandarli in pensione.

Quindi è inutile fare allarmanti previsioni che rammaricano coloro che con i carri hanno dato su tutti i fronti gloria all'Italia. Eventuali informazioni dovrebbero essere date non con soddisfazione come appare nel contenuto dell'articolo in questione ma con rammarico.

Al Generale Buscemi che afferma: "all'interno delle Forze Armate italiane c'è stato sempre un certo - freddo - nei confronti della componente corazzata", dobbiamo dire: sì è vero, però è altrettanto vero che i vertici delle Forze Armate italiane e specificatamente dell'esercito non hanno mai fatto qualcosa per dare la giusta importanza ai corazzati come invece hanno fatto gli altri eserciti, importanza meritata per-

ché, come la storia dimostra, il carro armato è sempre stato il mezzo di terra determinante per la risoluzione dei conflitti (esempi ce ne sono tantissimi e molto recenti).

Il Generale PATTON, ufficiale di cavalleria, lasciò il cavallo e prese il carro armato diventando un ufficiale carrista che ha avuto importanti incarichi (he was an Armour officer who held important commands), noi carristi lasceremo il carro e prenderemo il cavallo (blindo) e diventeremo cavalieri forse con importanti incarichi.

Quindi riteniamo sia più opportuno "OGGI" dire: "il carro armato in futuro potrà essere sostituito con altro mezzo più sofisticato e moderno e non "ADDIO" ad esso".

Noi carristi dell'Associazione Nazionale carristi d'Italia che siamo i custodi del valore e del grande supporto di operatività che il carro armato ha dato all'Esercito italiano, diciamo orgogliosi che difenderemo sempre la nostra "Specialità" anche se rimarremo: "L'ultimo avamposto del "Carrismo italiano".

Col. Franco Giuliani
Vice Presidente Nazionale
Associazione Carristi d'Italia

2 GIUGNO FESTA DELLA REPUBBLICA

Mentre stiamo per andare in macchina oggi, 12 maggio 2002, leggiamo sul quotidiano romano "IL MESSAGGERO" un articolo a pagina 8 sulla parata militare del giorno 2 giugno, a cura del giornalista Carlo Mercuri, il quale nel descrivere i passi dello svolgimento della sfilata dedicati, come ha voluto il Presidente della Repubblica, a Garibaldi, El Alamein e Cefalonia, si esprime per il secondo argomento così:

"La battaglia di El Alamein sarà raffigurata dai paracadutisti della - Folgore - in uniforme storica, che sfilano anche sui carri del deserto della Seconda Guerra Mondiale".

Vogliamo precisare all'autore dell'articolo che i carri storici appartengono ai carristi, i quali, specialmente sul fronte di El Alamein, hanno combattuto con grande valore,

onore e gloria, come lo dimostra la Storia.

Quindi se sfileranno i carri storici dovranno avere equipaggi, anch'essi in uniforme storica, formati da carristi e non da paracadutisti, con tutto il rispetto per loro.

È bene che coloro che scrivono su fatti storici sappiano che quando si parla di El Alamein è opportuno citare anche i carristi che sono stati tra i più grandi protagonisti di questa sanguinosa e gloriosa battaglia.

Riservandoci di fare i dovuti reclami a chi di competenza, ci auguriamo che nella prossima parata del 2 giugno ai fori Imperiali di Roma i carristi con i loro carri (storici) vengano ricordati e non si faccia come lo scorso anno che questi furono ignorati (specialmente i carri storici).

F.G.

FIGURE DA RICORDARE

CARLO LOCCA PRESIDENTE SEZIONE DI GENOVA

E' con profondo cordoglio che annunciamo la scomparsa del Presidente della Sezione.

Egli ha sempre collaborato fedelmente, con costante entusiasmo ed attaccamento ammirevole alla vita della Sezione.

Per tutta la vita conservò appassionato e tenace lo spirito e l'impegno del-

le fiamme rosso blu. Con affetto ebbe cura di persone, nella sua opera di volontariato, meritandosi un alto riconoscimento dai cittadini del Suo quartiere. Ricordiamolo con orgoglio e rimpianto perché fu l'esempio vivo ed ammirevole di "NOI". Ciao Carlo.

Tomaso Scielzo

DALLA SEZIONE DI MONZA

Ci ha lasciato dopo breve malattia il Generale Carrista Guido PETRI, era nato a Trento 79 anni fa, monzese di adozione ai suoi funerali era presente tutta la Monza della cultura, del volontariato, tutte le associazioni d'arma erano accanto alla amatissima moglie.

Una Monza che ha pianto la perdita di un grande uomo esempio di signorilità e umiltà, addio caro Generale, ci hai insegnato tanto e lo ricorderemo per sempre. 21/03/2002

Carlo Mantegazza

DALLA SEZIONE DI MONSELICE

Il giorno 11/02/02 prematuramente è mancata all'affetto dei suoi cari la Sig.ra Barbara di anni 33 figlia del Socio Carr. NAI Guglielmo. Al dolore del padre e familiari si uniscono il Direttivo ed i Soci della Sezione.

I. Merlin



17 MARZO 2002

PRIMO ANNIVERSARIO SEZIONE CARRISTA DI SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO

Il decano
della
Specialità,
Gen.
Ficuciello,
passa
in rassegna
ai carristi
del
Sodalizio



Monumento
ai carristi

Consegna
targa ricordo
al Gen. Del Pozzo
da parte
del Sindaco
Sig. Maurutto

