



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

IL CARRISTA d'ITALIA

MENSILE - ANNO XLV - N. 9/10-11/12 (242°/243°) SETT./OTT. - NOV./DIC. 2004

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



TRISTI COMMIATI

Pino Rampa, Generale, Carrista, ottimo soldato, pieno di entusiasmo e di vitalità, ci ha lasciati in una malinconica mattina del 4 agosto u.s..

Rampa non era solo un magnifico carrista, da ricordare solo perché si è separato da noi. Era il Comandante della 6ª Compagnia Carri, dell'indimenticabile II Battaglione che unitamente al 1º costituì nel lontano 1949, il rinnovato e glorioso 132º Carri, dell'allora Brigata Corazzata Ariete.

Era dunque uno dei capitani che diedero vita ad ormai lontani miti del Reggimento, nel tempo in cui viveva, operava, sognava, ai piedi dell'austero monte Cavallo, montagna sacra di Noi di quel tempo.

Pino ha ricevuto dagli Dei, la morte del giusto. E' partito, nel primo mattino, in serenità, chiudendo gli occhi nel sonno, senza rimpianto, passando nell'infinito o nel nulla.

I Suoi ultimi anni, nessuno lo sapeva, sono stati dolorosi e sofferti. Prima un incidente automobilistico, poi un progressivo e irreversibile trauma cardiaco hanno limitato, immobilizzato, una vitalità particolarmente esuberante ed estrovertita. Quattro by pass, continui accertamenti, interventi Lo costrinsero infine a vivere per più di un anno muovendosi in un girello. Il destino a volte è spietatamente crudele e si diverte a togliere lentamente agli uomini le caratteristiche che diedero impulso alla loro vita. Di questo io ed altri colleghi ed amici non ci siamo mai accorti. La Sua voce fino al termine della Sua fatica rimase allegra, sonora, ironica, piacevole. Sembrava che avesse assunto a motto della Sua vita questo pensiero che vidi scritto sulla prora di una barca di pescatori napoletani: "SEMPRE INVIDIA E MAI PIETA'".

Pino, dove ora cammina, certamente in un tempo luminoso, senza limiti, senza incertezze, senza preoccupanti scadenze, mi dice nel silenzio dei miei pensieri, che è contento che io Lo riporti tra noi e non Lo lasci solo in momenti transitori, per noi oscuri, ed ignota conclusione del mistero esistenziale delle nostre anime.

Mi piace salutarLo così nel tempo, nei luoghi e nella cornice che ci fu più cara, fra i 27 capitani ed i 168 sottufficiali che furono la ricchezza spirituale e la presenza umana degli equipaggi e degli specializzati che posero il loro cuore nei 150 Carri M47, nei 6 Carri del Plotone Esploratori, nei Carri recupero, e negli au-

toarticolati per trasporto su strada. Tutto ciò è ormai lontanissimo e ne siamo separati da quello che uno scrittore definì: "La sottile linea d'ombra". Una linea che in età differenti si pone nella vita di ognuno. La linea che separa i giorni in cui dicevamo: "domani farò" da quelli in cui si dice "mi ricordo". Quella linea separa per noi il tempo di una realtà che ci sembrava quasi eterna, dal presente della nostalgia. Apro la casaforte dei miei preziosi ricordi, trovo



Pino Rampa

e mi soffermo sulle cartoline illustrate che mi vengono dal tempo che fu. Il mio primo ricordo di Rampa, coincidente con il nostro incontro risale ad un giorno lontano e felice. Il primo giorno da Comandante di Reggimento nell'ottobre del 1958. Appena assunto il Comando, senza perdere un minuto, mi dedicai alla conoscenza approfondita degli uomini e dei materiali dei tre battaglioni. Volli cominciare dai reparti più lontani e così, alle 14 del pomeriggio mi misi in macchina e partii diretto al lontano poligono di Valbruna dove si trovava quale reparto incaricato della gestione logistica la 6ª Compagnia comandata dal nostro Pino. Arrivai sul luogo verso le ore 16 di un nebbioso autunno e raggiunta la casermetta riservata al personale, pensai di conoscere gli uomini. Trovai un silenzio, quasi sacro che incuteva rispetto, sottolineato dal russare sommesso di qualcuno. Tutti i

carristi sistemati, spartanamente in brande che s'incrociavano in un pittoresco disordine, dormivano il sonno dell'innocenza, avvolti nelle rimpianti coperte di casermaggio. Giunto nell'ultima stanza trovai il Cap. Rampa che dormiva fra i Suoi subalterni, come un eroe tra i defunti compagni di una

gloriosa battaglia. Svegliai con delicatezza il nostro Pino che si mise sull'attenti, pur nel ristretto spazio a Sua disposizione dichiarando con voce tonante: "Cap. Rampa, Comandante della 6ª Compagnia Carri", al che io replicai educatamente: "No Cap. Rampa ex Comandante della 6ª Compagnia". Passò poi il tempo scandito da giornate di instancabili attività con il Pino in un certo senso in quarantena finché un giorno, fu ordinato, dall'alto, uno scambio di Capitani tra il Reggimento Carri ed il Reggimento Bersaglieri. Naturalmente fu designato Rampa che si presentò al Col Stegagnini carissimo ed entusiasta Comandante del glorioso 8º Bersaglieri che così Lo accolse: "Sono molto lieto di riceverla e apprezzerò la Sua collaborazione perché sono sicuro che Lei è uno dei migliori capitani



1958. La 6ª Compagnia carri del II Battaglione del 132º Reggimento carri comandata dall'allora Capitano Rampa al poligono di Valbruna

per sempre in un giorno qualunque di agosto di quest'anno. Lo congedarono con una cartolina gialla, uguale a quella che tanti anni fa lo aveva chiamato a servire la Bandiera. Lui, sull'attenti, nel letto come quel giorno a Valbruna, se ne è andato senza protestare: cose che succedono in servizio. Ora Te ne sei andato lontano Capitano Rampa e passeggi sereno con le persone care che Ti hanno preceduto, tranquillo con i Tuoi ricordi fra le verdi colline dell'infinito. Certamente il Padre Celeste affettuoso, non è severo, con tutti i suoi figli - anche gli spensierati, gli allegri, i vagabondi, i temerari - nei quali Egli riconosce la fiamma viva della creazione. Quel Padre - Gli chiedo scusa per la confidenza - Lo ha visto partire dall'alto del Monte Cavallo: una bella montagna, sacra, messa in quel posto per essere riferimento e ricordo di gente semplice ed entusiasta.

Il resto delle memorie rimane nel cuore di tutte le persone che a Pino hanno voluto bene. Per suggellare questi pensieri mi piace ripetere queste parole dedicate un tempo a un altro Carrista scomparso:

**“Siamo stati compagni di strada,
abbiamo seguito le stesse stelle,
amato gli stessi luoghi,
ascoltati gli stessi silenzi”.**

Addio Pino, un abbraccio

Enzo Del Pozzo

del 132º”, al che il Pino che oltretutto era pronto e spiritoso rispose: “Sig. Colonnello s’immagini che se io ero uno dei migliori capitani il Col. Del Pozzo mi mandava qua”.

Tanti ricordi, un mare di emozioni ci univano e sulle rive di quel mare oggi grigio, triste, mi piace incontrarLo, per ringraziarLo di moltissime cose. Di piccole cose, che ritornano come cartoline illustrate, spedite da una vacanza felice, come rondini, messaggeri di primavera che tornano fedeli ad un tetto preferito. Con queste cartoline ritrovo persone, giorni, azioni che illuminano una rinnovata, lontana, bellissima favola. Una favola inventata da noi, che potevamo raccontarci nelle sere solitarie, verso la fine di un lungo cammino. Quel cammino che per Pino si è fermato



*Il gruppo tattico
sul Tagliamento al comando
dell'allora
Ten. Col. Pino Rampa*

Egregio Direttore,

il sottoscritto Siena Andrea pilota carro in congedo dal 1989 con attestato di benemerenzia firmato dal gen.le Giannattasio e con il grado di caporale, desidero ricevere informazioni su una eventuale iscrizione all'Associazione stessa. Grazie. Distinti saluti.

Andrea Siena

Signor Siena,

per l'iscrizione alla nostra Rivista potrà fare capo alla Sezione carristi più vicina alla sua residenza. Le comunichiamo che la Redazione della nostra Rivista "Il Carrista d'Italia" è in Roma in Via Sforza, 8 - Tel. 06/4826136. Ci scriva, saremo ben lieti di averla tra i nostri associati.

Distinti saluti.

* * *

Carissimo Direttore,

complimenti per la bella veste tipografica della Rivista da Te diretta e grazie per avermi pubblicato il mio scritto e per avermi inviato una copia della Rivista.

Ho letto con piacere l'articolo del Presidente nazionale "vite perdute", finalmente qualcuno si ricorda di quei militari camicie nere della Tagliamento!

Grazie ancora e a presto!

Ettore Puglia

Caro Puglia,

grazie per le tue parole di compiacimento per la Rivista che ho l'onore e il piacere di dirigere. Puoi sempre inviarmi i tuoi articoli che provvederò a pubblicarli perché di grande interesse. Ricordandoti con grande stima e simpatia. Un abbraccio e cari saluti.

* * *

Gentile Colonnello,

mi chiamo Giovanni Correale e sono un collezionista di vecchi cimeli militari, quali cappelli, medaglie,

stemmi, elmetti e simili.

Mi scusi se La disturbo, ma la passione mi spinge a tentare anche questa possibilità. Le sarei grato se potesse dare un po' di pubblicità al mio annuncio tra gli iscritti all'Associazione, magari esponendo in qualche bacheca, e/o tra le persone a cui Lei reputi opportuno, e, meglio ancora se possibile, pubblicandolo (anche in forma più succinta) sulla rivista "Il Carrista".

Capisco che forse è difficile reperire qualcosa di quello che cerco, ma tanti ancora oggi questi oggetti li gettano via, mentre in diversi casi alcuni ex-combattenti o loro familiari hanno preferito cedere (in regalo od anche in vendita) questi oggetti a me, piuttosto che ad altri - addirittura loro parenti -, proprio perché erano certi che io li avrei apprezzati e conservati meglio di questi ultimi, sia per motivi di interesse collezionistico, sia per motivi "affettivi" familiari (mio padre era un ufficiale di fanteria, decorato e mutilato dell'ultima guerra, fronte russo, altri miei zii ufficiali delle varie armi).

Le comunico i miei numeri telefonici:

casa: 06.5503198

Via E. Nathan 102 - 00146 Roma

uff.: 06.67599249

cell. 3487749479

La ringrazio fin d'ora per la Sua pazienza e, mi auguro, anche per la Sua collaborazione.

Mi scuso per il disturbo - spero minimo - arrecatoLe e La saluto cordialmente.

Giovanni Correale

Caro Signor Correale,

ammiro la sua passione e le pubblico il suo scritto con indicata in calce la sua reperibilità, augurandole che questo suo appello possa ottenere i risultati da lei voluti.

Ho rilevato però che ella, quale appassionato di oggettistica militare non è iscritto al nostro Sodalizio e tantomeno abbonato alla nostra Rivista "Il Carrista d'Italia", il cui costo è abbastanza basso: Euro 15,00 all'an-

no. La invito pertanto ad abbonarsi, troverà negli articoli pubblicati cose che senz'altro le interesseranno.

Spero di averla presto tra i nostri associati. Cordiali saluti.

* * *

Spett.le Direzione,

oggi 1° ottobre, festa dei Carristi, volevo organizzare con gli amici di Catania una semplice Celebrazione, ma mi sono accorto che siamo rimasti veramente in pochi. A tal proposito vorrei esprimere alcune considerazioni.

L'Associazione Militare, a mio parere, ha bisogno di una svolta innovativa. Infatti, dopo i combattenti ed i reduci, finita la leva l'alimentazione di nuovi soci è diventata problematica.

Ora, in considerazione delle note ristrettezze economiche e delle scarse risorse delle Sezioni, vorrei dare il mio modesto contributo con le seguenti proposte:

ASSOCIAZIONE MILITARI IN CONGEDO ESERCITO ITALIANO

Istituire, a livello centrale, un'unica Associazione lasciando a livello locale una sola Sezione che raccolga in sottosezioni le esistenti organizzazioni di Arma e di Specialità.

LOCALI

I comandi, sia a livello centrale che locale, dovrebbero ospitare a titolo gratuito la nuova Sezione in locali annessi o esterni alle caserme! Qualora disponibili cedere in comodato d'uso anche, i mobili e le attrezzature di ufficio ormai non più in uso perché obsolete o esuberanti. Nelle località non sedi di Comandi la nuova Associazione si dovrebbe far carico della sede.

TESSERAMENTI

All'atto del congedo iscrivere a titolo gratuito, almeno per il primo anno, il militare alla Sezione viciniera alla residenza eletta. Sarà cura della Sezione Locale contattare i conge-

danti ed inserirli nelle attività giornaliere.

COMPITI

Oltre i compiti istituzionali la nuova Associazione potrebbe:

- fare propaganda a favore dell'arruolamento nell'Esercito;
- per i giovani provenienti dalla ferma annuale e/o breve aiutarli ad inserirsi nel mondo del lavoro, nel volontariato, nella Protezione Civile, nella Riserva dell'Esercito etc. con un qualificato supporto;
- per gli Ufficiali, Sottufficiali e Truppa già in spe: fornire consulenza operativa alle varie organizzazioni civili di volontariato;
- inserirsi nelle Organizzazioni Sportive per un supporto logistico specializzando la collaborazione secondo le nostre specialità: Cavalleria per gli Sports Equestri, Carristi per l'Automobilismo etc.

In estrema sintesi, l'Associazione, libera dai vincoli gerarchici, non sarà sicuramente un circolo o un dopolavoro ma diventerà un organismo in grado di fornire Servizi utili sia per l'Esercito che per i Soci stessi.

Resto a disposizione per operare concretamente per una rinascita.

Catania, 1/10/01

Giovanni Galano

Caro Galano,

ho letto attentamente la sua lettera, le devo però comunicare che tutto quello da lei proposto è stato già preso in considerazione dalla Presidenza Nazionale, la quale tuttora lotta per il potenziamento del Sodalizio con nuove iniziative e particolari accorgimenti per invitare i carristi in congedo a prendere parte attiva all'Associazione che altro non è che la continuazione del servizio prestato nella Specialità ed in particolare il mantenimento dei nostri valori, i quali dovrebbero essere sempre comunicati ai giovani soprattutto a livello periferico e cioè dalle Sezioni A.N.C.I.

Le garantisco però che il suo scritto è stato preso in considerazione ed alcune sue proposte saranno attuate.

Grazie e cordiali saluti.

UNA RIUNIONE IMPORTANTE SUI CORAZZATI

Devo alla cortesia del cav. Valentino Pisani, Presidente della Sezione Ancì di Piacenza e combattente carrista DOC (ma pure artiglieriere e cavaliere), la segnalazione di un saggio di Ferruccio Botti edito dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito probabilmente nel 1993 nella collana Studi Storico Militari. Sono circa cinquanta pagine interessanti perché raccontano con acume ed ampia documentazione la genesi e lo sviluppo del carrismo italiano quale si presentò nella seconda guerra mondiale. Mi sforzerò di riassumerli sia ripetendone le conclusioni essenziali sia traendone qualche personale considerazione di vecchio carrista sulla cui pelle di giovane e ignaro sottotenente quegli avvenimenti in qualche modo si ripercossero.

Il saggio si intitola "I generali italiani e il problema dei corazzati. La riunione tenuta dal generale Pariani il 23 e 24 novembre 1937 sul carro armato e i suoi riflessi".

Non vorrei passare per Catone il censore quale gratta gratta è che si interessa di storia specialmente militare perché vi è sempre la tentazione di insegnare a Napoleone come avrebbe dovuto comportarsi dalle parti di Waterloo o a Rommel in quel di El Alamein. In realtà la storia è maestra ma gli scolari normalmente non imparano nulla e non sarà certamente un povero untorello a rimproverare ai padri gli errori magari peggiori che lui stesso avrebbe fatto se per assurdo si fosse trovato al loro posto.

E' indubbio che come carristi e tanto più come corazzati entrammo in guerra male armati e male addestrati. Perché?

Negli anni fra le due guerre mondiali e specialmente dopo gli anni trenta il pensiero militare fu fervido e intrigante sull'onda dei nuovi mezzi che la tecnica offriva, in particolare carri ed aerei, e delle tensioni internazionali non certo orientate alla pace.

In Italia, anche in presenza di una politica governativa chiaramente espansiva se non aggressiva, il concetto di difesa era tabù e si riteneva che solo l'offensiva, magari al seguito di una guerra non dichiarata, fosse l'unica attuabile.

Purtroppo, riconosciute o meno, esistevano due enormi palle al piede: l'esiguità delle risorse economiche nazionali di tutti i tipi e la frontiera alpina. Si poteva ben parlare di offensiva, massa, sorpresa ed altre piacevolezze, ma le Alpi, dove pure la prima guerra mondiale si era combattuta, erano sempre lì con le loro strette valli dominate ad ovest dalle fortificazioni francesi e le risorse nazionali erano troppo misere per essere paragonabili con quelle delle principali potenze europee. Quindi, ammesso che politica e pensiero fossero nel giusto, non esistevano né le risorse né il terreno per mettere in atto quanto era pensato e previsto.

Per colmo di sventura mentre la politica si riempiva la bocca di

In questo quadro devono essere visti storicamente i mezzi e gli ordinamenti adottati che in definitiva rappresentano la sintesi della tecnica, delle risorse, e del pensiero militare di allora.

Nel 1930 nasce la Divisione celere, complesso abbastanza discutibile di autoportati, cavalli, ciclisti, motociclisti, artiglieria quasi motorizzata e carri Fiat 3000 e poi L33 destinato ad agire di sorpresa (dove e quando?). Il carro veloce è dichiaratamente un mezzo di montagna ausiliare della fanteria ed è destinato ad agire autonomamente solo nell'assalto finale. Nonostante tutto è già un progresso verso la auspicata motorizzazione e meccanizzazione dell'Esercito in contrasto con forti tendenze conservatrici non solo italiane. Scrive nel 1930 Aldo Valori, scrittore di cose militari di molto rilievo, che "il concetto di guerra meccanizzata sostenuto da popoli ricchi e ampiamente dotati di macchine e carburanti non è fascista e non è neppure, in certo



Mediterraneo e il pensiero militare di "guerra di rapido corso", proprio quel fronte, dove la guerra almeno per noi si risolse, era negletto. Forse perché il pensiero di capi e gregari era eurocentrico ed ancorato, consciamente o inconsciamente, alla prima guerra mondiale; forse perché si pensava che migliaia di chilometri di sabbia fossero solo terra di cammelli. Ma sta di fatto che proprio laddove carri ed aerei, massa e sorpresa potevano estrinsecarsi, mancò l'applicazione di quella politica e di quel pensiero.

senso, italiano". No comment.

Nel 1935 il carro L3 dà buone prove specialmente nello scacchiere somalo e con qualche difficoltà nel settore eritreo dove a Dembequinà una compagnia carri veloci, isolata e senza accompagnamento della fanteria è distrutta dagli abissini. Le conclusioni che si traggono sul mezzo impiegato sono tuttavia positive, nonostante i palesi difetti tecnici e operativi, ma si dimentica che il nemico non ha mezzi analoghi.

Nel 1936, in piena guerra etiopi-

ca, è costituita una Brigata moto-meccanizzata su un reggimento bersaglieri autotrasportato, due battaglioni carri d'assalto con sessantadue carri veloci, due gruppi di artiglieria motorizzati da 75/27 mod. 1911, un plotone misto genio.

Tenuto conto della dottrina e della disponibilità di mezzi del tempo l'unità appare abbastanza equilibrata ma ovviamente lontanissima da un eventuale impiego in terreni desertici.

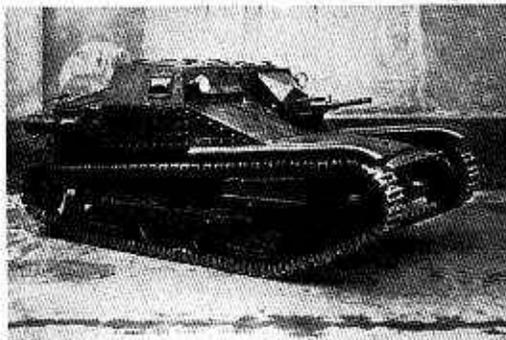
Ma il tempo è quello della leggerezza in nome dell'offensiva ad ogni costo e, diciamo pure, delle misere risorse economiche e finanziarie. Leggeri sono i carri, leggera la Divisione binaria in preparazione, leggeri tutti gli ordinamenti come se l'azione offensiva non avesse bisogno di una netta superiorità di forze e di fuoco e di una costante alimentazione operativa e logistica.

Ma già nel 1935 la Germania stava costituendo le sue Panzer Division con adeguata potenza di fuoco, di forze e logistica e con il previsto diretto supporto della aviazione. Questo, ahimè, quasi dimenticato dalla dottrina italiana dove procedure e sistemi di trasmissione erano completamente negletti, non aggiornati e sperimentati. E va detto che la cooperazione tra le tre Forze Armate italiane era impresa ardua perché in pratica ognuna pensava ed agiva per proprio conto.

Nello stesso Esercito la suddivisione fra le varie Armi (dotte e non dotte, a cavallo e a piedi) era particolarmente sentita con riflessi non sempre positivi...

La Germania peraltro aveva di fronte le pianure del nord e del centro Europa e alle spalle una formidabile industria e risorse economiche grandiose e quindi vi potevano nascere i Guderian che la Italia montana ed economicamente derelitta non poteva certo produrre.

Nel 1937 la guerra di Spagna non serve molto a chiarire le idee perché i carri russi da nove e da undici tonnellate sono male impiegati e condotti, pieni di difetti meccanici e pur con un pezzo da 45 risultano nel complesso inferiori ai nostri carri L3 con equipaggi di gran lunga superiori per addestramento e



Il carro leggero L3 realizzato dall'Ansaldo fu prodotto in varie serie per l'Esercito Italiano e conobbe anche un notevole successo all'estero. La foto mostra un esemplare destinato all'esercito brasiliano armato con mitragliatrici Madsen.

capacità operativa. Tuttavia i limiti dei nostri carri L sono ormai evidenti, tanto che nessun esercito adotterà, come carro base, qualcosa di simile ad essi.

Ma proprio nel 1937 con la costituzione di due Brigate corazzate (un reggimento carrista di 134 carri su un btg. carri L e due btg. carri medi di rottura, un reggimento bersaglieri su due btg. autoportati e un autoreparto di autospeciali "dovunque", due cp.c/c da 47/32 e una cp. c/a da 20 autocarreggiate, una cp. mista genio) il passo avanti è notevole. Purtroppo non vi è in organico artiglieria, i carri di rottura da otto tonnellate, poi divenute undici, con cannone da 37/40 in casamatta, arriveranno solo nel 1940 e gli auto speciali "dovunque" non arriveranno mai. Si ripete ancora una volta la desolante distinzione fra buone intenzioni e realtà di cui si rende conto la stessa normativa che assegna alla Brigata il compito normale di aprire una breccia su una fronte ristretta con una penetrazione di limitata profondità e

con il sostegno di fuoco delle G.U. laterali e superiori. Pure qualcosa si muove se già nel tardo autunno del 1937, forse sulla scia di quanto si fa all'estero, qualche voce si alza per proporre di rafforzare la Brigata con artiglieria in proprio e per accelerare il miglioramento dei mezzi. Proposte da cui sarebbero necessariamente conseguiti la trasformazione della Brigata in Divisione e l'allargamento dei suoi compiti.

In questo quadro organico e normativo il Capo di Stato Maggiore convoca il 23 e 24 novembre 1937 una riunione di cinquantotto generali di C.A. e di Divisione per conoscere la loro opinione sui carri armati in risposta a cinque quesiti (fiducia sul loro impiego, rispondenza dei carri in dotazione, possibilità di impiego in piccole formazioni, opinioni sul loro impiego a massa, se tale massa dovrebbe avere l'artiglieria in proprio).

E qui conviene aprire una parentesi. Riunioni siffatte non erano mai state indette dopo la sconfitta del 1866, nata dal contrasto tra Cialdini e Lamarmora, ed erano in voga a Cadorna, come del resto a Napoleone e Federico II, certo nella convinzione che o si sarebbe deciso di non decidere oppure sarebbero prevalsi i conformisti, i parolai o gli estremisti.

Tale opinione e tale prassi non sembrano essere condivise dagli anglosassoni in virtù della loro abitudine a lavorare per gruppi di lavoro. In materia non sembra che con tutti i loro difetti e i loro ritardi abbiano perso molte guerre. Se dovessi esprimere il mio modesto parere direi che riunioni simili, non consigli di guerra, dovrebbero essere più numerose, organizzate e solo con potere consultivo ed informativo perché a decidere deve essere sempre e comunque il Capo dopo aver valutato interventi ed interlocutori.

Non si dovrebbe infatti mai rinunciare, specie in fase di preparazione, alla conoscenza reciproca, alla collaborazione, alla critica co-

struttiva e a una osmosi tra capi e dipendenti sempre nel rispetto delle decisioni finali di chi comanda. In proposito su un giornale militare è apparso in questi giorni un editoriale del Generale Riva il quale lamenta l'insensibilità delle Autorità militari alle proposte e ai consigli degli ufficiali in quiescenza che nell'Esercito hanno passato una vita. Al contrario Autorità civili e politiche rispondono sempre e con molta gentilezza (forse per ragioni elettorali?). Ma il generale Riva non si è accorto che il giorno dopo la quiescenza il suo parere conta come il due di coppe e che i vecchi barbogi, giustamente o no, danno fastidio ai giovani rampanti?

Chiusa la parentesi.

La riunione del 23 novembre inizia con una lunga e circostanziata esposizione del generale Pariani sull'argomento in discussione con idee comprensibili per i tempi, le risorse e le circostanze anche se incrinata da molti dubbi e da errori di valutazione.

Innanzitutto egli annuncia che sono in dotazione il carro L 33/35 e allo studio un carro da assalto da sette tonnellate armato di mitragliatrice e un carro di rottura da undici tonnellate (sarà l'M 11/39). Sono in progetto tre Divisioni corazzate con molti carri, una aliquota di fanteria e una dosatura minima di artiglieria da campagna quindi in fondo, in nome della leggerezza di moda, una Brigata più robusta di quella in atto. Rimane invariato il compito di rottura e limitata penetrazione ed è escluso qualsiasi impiego a largo raggio sul modello tedesco. Le nuove unità corazzate dovrebbero essere idonee ad agire soprattutto al di fuori dei confini nazionali, in colonia e in teatri europei non montani.

La lungimiranza di Pariani inciampa peraltro sul carro MII che dovrebbe avere il cannone in casamatta per evitare un ampliamento della carreggiata, elemento negativo in terreni montani e soprattutto sembra dimenticare proprio quello che si sta facendo al di fuori dei

Carri leggeri Ansaldo da 3 t. Per la caratteristica configurazione geografica del territorio italiano veniva data particolare importanza alla mobilità dei mezzi in zone montagnose.



confini: i tedeschi con le loro poderose forze corazzate, dove tutto è meccanizzato, con il supporto stretto della aviazione; gli inglesi che in Egitto conducono manovre con potenti forze corazzate, costituite da reparti carri muniti di cannone, pur senza il concorso della fanteria; i francesi ormai orientati all'offensiva con larga disponibilità di carri armati di cannone.

Nel complesso Pariani vede l'impiego dei carri a piccole masse (ma la Divisione Corazzata dovrebbe averne in organico circa quattrocento e dovrebbe essere sdoppiabile in due Brigate), è favorevole ai carri veloci o d'assalto in dotazione, ha sempre presenti le ragioni economiche che impediscono soluzioni più avanzate e in linea con quelle straniere, non vede la blindatura della fanteria e della artiglieria e minimizza il supporto aereo. Con queste premesse come si poteva agire in terreni fuori d'Italia?

La discussione successiva a cui partecipano gran parte dei presenti non porta elementi particolarmente interessanti e preveggenti sul futuro dei carri armati.

Quei generali avevano tutti l'esperienza della prima guerra mondiale e in parte della Etiopia e della Spagna. Qualcuno aveva partecipato alle recenti manovre in Sicilia dove i carri erano stati impiegati come partito rosso, cioè nemico, con opinabili risultati. Nessuno di essi aveva comandato reparti carristi perché i pochi che avevano tale esperienza erano di grado infe-

riore a Generale di Divisione e pertanto non ammessi alla riunione. Soltanto il generale Bastico in Spagna aveva avuto ai suoi ordini i carri L3 che a suo schietto parere non avevano dato buona prova: per molteplici limitazioni operative e meccaniche che solo la valentia dei carristi italiani avevano potuto superare.

Nel complesso gran parte dei generali, ma non tutti, dimostra fiducia nei carri armati. Quasi la totalità è contraria ai carri leggeri veloci o d'assalto. I più nonostante le premesse di Pariani sono fissati sull'impiego in terreni con caratteristiche simili a quello nazionale e quindi con unità non superiori al battaglione assegnate ai Corpi d'Armata. Numerosi sono i sostenitori della artiglieria in proprio, nessuno parla della aviazione né della mobilità fuori strada della fanteria e della necessità di migliorare armamento e corazzatura dei carri, nessuno accenna alla logistica.

L'orientamento generale è per la Brigata corazzata, eventualmente raddoppiabile in una Divisione i cui compiti appaiono abbastanza vaghi. Tutti parlano di massa ma il concetto è strettamente legato al numero dei carri, non alla loro potenza e velocità come potrebbe suggerire a qualcuno il concetto di massa della fisica classica. Insomma è un caleidoscopio di opinioni, troppe e troppo diverse per poter essere qui elencate, con qualche punto fermo e molti dubbi ma senza quel colpo d'ala preveggente

quasi sicuramente impossibile in uomini che potevano solo misurarsi con le loro esperienze e con la realtà del territorio nazionale. La discussione d'altronde ha i suoi limiti nei quesiti iniziali che ignorano elementi essenziali come i collegamenti, la logistica, i mezzi di trasporto e di azione delle altre armi. Si parla sempre di carri e si dimentica che i carri devono operare in un contesto a loro simile. Forse sono troppi gli interlocutori diretti e forse sarebbe stato necessario in base al loro numero e alla loro



esperienza suddividerli in commissioni con qualche "tecnico" di supporto su argomenti specifici come richiedeva la complessa materia. Comunque tutti purtroppo sono lontani con la mente dalle sabbie dell'Africa Settentrionale per quanto si debba riconoscere che le idee prevalenti sulla limitazione delle possibilità dei carri armati in terreni non piani avrebbero avuto conferma nelle operazioni sul fronte occidentale, in Grecia e nella stessa campagna d'Italia condotta dalle truppe alleate.

Resta da chiedersi quale esito abbiano avuto in pratica le idee e le opinioni della riunione del 1937. Qualcuna certamente è stata recepita ma non molte se già nell'anno successivo 1938 lo Stato Maggiore emana uno Stralcio sulla Divisione corazzata nel quale si esclude la possibilità che le G.U. corazzate possano compiere azioni di rottura contro robuste posizioni difensive ma soltanto contro forze non saldamente organizzate e si dà atto della loro importanza in azioni manovrate e in profondità.

La futura Divisione dovrebbe avere carri medi e pesanti, bersaglieri motociclisti e autoportati, artiglierie semoventi e pesanti camionali, reparti minori di autoblindo,

genio, controcarri e contraerei e finalmente i Servizi divisionali. Insomma vi è già in luce la Divisione corazzata su quattro battaglioni carri L3, due battaglioni bersaglieri autoportati e uno motociclisti, due gruppi autotrainati da 75/27 e reparti minori di altre Armi e Servizi per un totale di 184 carri, 24 pezzi da 75/27 autotrainati, 8 cannoni da 47/32 e 16 da 20 autoportati, 581 automezzi e 1170 motomezzi.

Con queste armi e con questo organico le tre Divisioni corazzate inizieranno la guerra dopo essere state inglobate per un certo periodo in un Corpo d'Armata Corazzato nella breve vita dell'Armata del Po. Nessuna di esse fu dislocata in Libia prima della guerra.

Nel 1940 i carri armati medi e pesanti, le artiglierie semoventi, le autoblindo, i mezzi blindati per il trasporto dei bersaglieri, i mezzi di collegamento e del genio, il supporto dell'aviazione erano ancora scritti nel libro dei sogni e nelle velleità imperiali o giacevano nelle spire di una burocrazia tecnica senza tempo.

Dove, come e perché abbiano operato le tre Divisioni corazzate con questo organico, come e quando i loro poveri mezzi siano stati ag-

giornati è storia in buona parte eroica, pagata a caro prezzo dai corazzati e che esula da questa trattazione.

A sessanta anni di distanza potrebbe essere facile criticare la miopia dei responsabili militari di allora ma come già detto non vi era esperienza in merito, la politica roboante e velleitaria del tempo, alla quale i militari stessi si dovevano adeguare, era basata su illusioni e lontana da ogni realismo economico e pratico. Va semmai addebitata ai militari la sottovalutazione della

quarta sponda mediterranea, la scarsa comprensione della necessità di stretta cooperazione con le altre Forze Armate e, quello che è più grave, il ritardo nel capire che i carri armati sono elemento fondamentale ma non il solo dei corazzati perché accanto ad essi vi devono essere fanterie, artiglierie, trasmissioni, genio e servizi adeguati per capacità di movimento e possibilità di protezione.

D'altronde se analoga riunione con quesiti simili fosse indetta in tempi attuali, quale sarebbe la risposta? Gli attuali capi dicono di saper parlare l'inglese, hanno una visione più ampia e realistica della situazione nazionale e internazionale e hanno la fortuna di non aver fatto la guerra che potrebbe portare a distorsioni nel loro pensiero. Ma in tempi nei quali, attenuata ma non scomparsa la minaccia nucleare, con e senza la Nato, l'impiego dei corazzati oscilla tra la massa dell'ultima guerra del Golfo arabo e le più prosaiche e ristrette operazioni di polizia militare nei Balcani, quale sarà il materiale, l'ordinamento e l'impiego futuro dei mezzi corazzati?

I cinesi dicono che fare profezie è facile se si esclude l'avvenire.

Giuseppe Pachera

RICORDATO IL 77° ANNIVERSARIO DELLA SPECIALITÀ

(dalla Sezione romana)

Sabato 9 ottobre 2004, presso il Museo Storico della Fanteria, nell'area dedicata ai carristi, la sezione romana dell'Associazione nazionale Carristi d'Italia ha celebrato il 77° anniversario della fondazione della specialità. La mani-

folta presenza di carristi in servizio tra i quali, per tutti, si ricordano il Brig. Gen. Politano ed il Brig. Gen. Colavalle. Particolarmente gradita ed apprezzata è stata la presenza di ex combattenti, oltre ai già citati Gen. Del Pozzo e Gen. Valen-

La cerimonia ha avuto inizio con la S. Messa al campo officiata da Don Leonardo, Cappellano militare della Brigata meccanizzata Granatieri di Sardegna. Molto apprezzata la sua omelia che con accenti vibrati, facendo riferimento ai con-



cetti universali della pace, ha evocato lo spirito umanitario che anima i soldati italiani e che li fa apparire agli occhi dell'opinione pubblica quali operatori e custodi della pace. Il rito religioso è stato celebrato nel suggestivo e raccolto

festazione, favorita anche da una bella giornata di sole, ha visto la partecipazione di un nutrito gruppo di soci, familiari e simpatizzanti, in tutto circa settanta persone, a conferma della favorevole linea di tendenza emersa già con l'analogo incontro dello scorso anno. Erano presenti: il Presidente Nazionale Gen. Del Pozzo, il Vice Presidente Nazionale Col. Giuliani, il Gen. Buscemi, il Gen. Tobaldo, il Gen. Otti, il Gen. Fiore, il Gen. Valente, il Gen. Di Francesco e il Gen. Zanlungo. Quest'anno si è avuta



anche una

te: il Gen. Nenchia, il Ten. Col. Zamaturo, il cap.le magg. Tulli e il cap.le magg. Pucciotti.

spazio che ha come cornice l'imponente scenario costituito dalle antiche mura di Roma e che, per le



realizzazioni effettuate, la dislocazione dei cimeli, delle memorie e delle lapidi commemorative costituisce una toccante sintesi della storia e della vita dei carristi. A rafforzare questo spirito di sacralità, erano presenti, ai lati dell'altare, il medagliere della presidenza nazionale ed il labaro della sezione dedicato alla Medaglia d'Oro Cap. Piccinini caduto ad El Alamein.

Al termine del rito religioso, ha preso la parola il presidente nazionale che, con toccanti parole, ha riaffermato e tenute vive le tradizioni e le memorie

della Specialità carrista. In particolare, ha osservato che, nonostante i mutamenti avvenuti negli ultimi anni, a cominciare dalla collocazione ordinativa, i carristi - ricchi di un passato glorioso conquistato con il sacrificio, il sangue e le opere in guerra e in pace - sono rimasti e si sentono sempre carristi. Ha, quindi, invitato tutti i presenti a non mutare questa loro vera essenza, ma, anzi, a conservare, senza affievolimento e senza incertezze questa ricchezza che è soltanto dei carristi e che nessuno potrà mai togliere loro.

La manifestazione, che è stata anche motivo di incontri e di ricordi che hanno coinvolto tutti emotivamente, ha avuto un festoso epilogo con un sobrio e gradito rinfresco offerto a tutti gli intervenuti. Durante il rinfresco, il presidente della sezione di Roma ha espresso l'auspicio di rivedere nuovamente tutti, magari ancora più numerosi, in occasione dello scambio degli auguri per le festività natalizie.

Bruno Battistini



ESERCITAZIONE SMARDAN 2004 DEL 4° RGT. CARRI

Il 04/10/2004, presso il poligono di Smardan (Romania), con una semplice cerimonia, è iniziata ufficialmente l'attività addestrativa in bianco ed a fuoco del 4° RGT CARRI, in cooperazione con alcuni reparti della F.A. Rumena.

La cerimonia è iniziata con l'alza bandiera di entrambe le nazioni, di seguito il trasferimento del comando dei reparti Rumeni, da parte del Ten. Col. PISU Emilian, C/te del 284 BTG CARRI della 282 Brigata Meccanizzata di Smirdan, al Col. Emilio Sen, Comandante del Gruppo Tattico.

I reparti Rumeni, passati sotto il comando del Col. Sen sono i seguenti:

1 Cp carri; 1 Gruppo del genio; 1 Pl. di fanteria; 1 Pl. mortai; 1 Pl c/c; 1 Cp Trasmissioni, per un totale di circa 300 militari Rumeni.

L'impiego dei militari italiani in territorio non nazionale, impegna un elevato numero di uomini e mezzi:

20° btg carri su 4 cp carri; 1 cp ccsf del 4° rgt car; 1 cp dell'11° rgt Bers.; 1 Pl del rest ariete; 1 pl del 7° rgt trasmissioni; 1 pl del 10° genio guastatori; 1 pl rest trasmissioni; 1 nucleo del 33° tra-



smissioni guerra elettronica.

Proiettare all'estero tali forze, ha richiesto un grande impegno organizzativo ed umano. Infatti gli uomini ed i mezzi sono arrivati in Romania utilizzando al massimo i mezzi di trasporto a disposizione, treni, aerei.

Le finalità e gli obiettivi dell'esercitazione in Romania sono:

- Completare l'attività addestrativa e quella a fuoco di alcune unità giunte da poco al 20° btg

carri, impiegando al massimo le potenzialità, le tecnologie che l'Ariete (carro in dotazione) offre.

Un'esperienza del genere non capita tutti i giorni. Come non capita tutti i giorni poter operare fianco a fianco, con mezzi e uomini di altre nazioni, per elevare la professionalità di entrambi. Tutto questo, i carristi del 20° BTG CARRI sono consapevoli, per questo la motivazione e l'entusiasmo, è impresso sui loro volti.

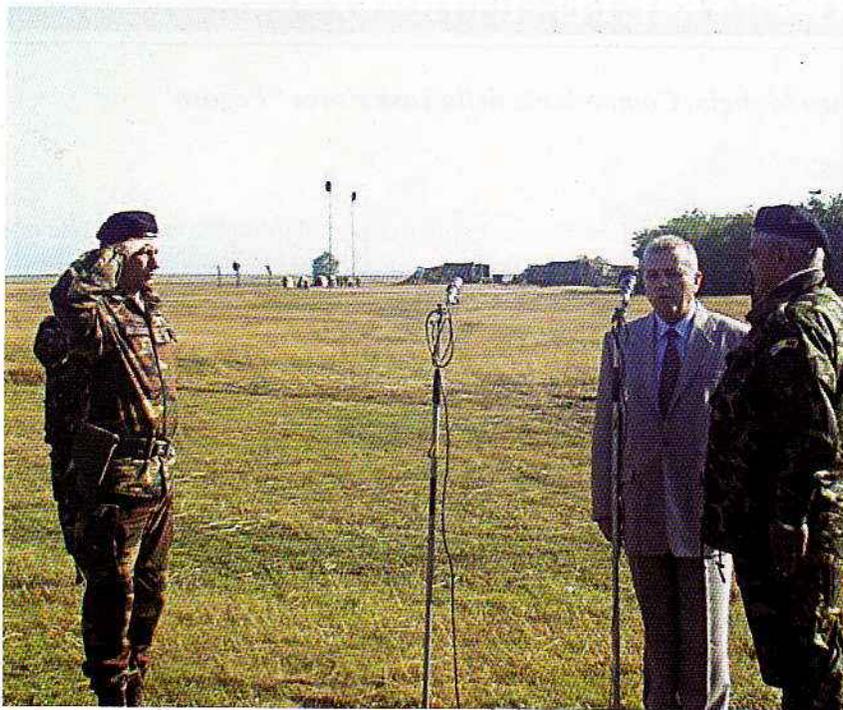
Oltre a mantenere l'operatività dei militari Italiani e Rumeni, l'importanza di questo evento è lo scambio di esperienze, approfondire a tutti i livelli procedure Nato, per poter operare e cooperare al meglio nelle missioni multinazionali con i paesi Alleati.

* * *

L'addestramento dei carristi del 20° BTG CARRI continua, ma sotto la divisa vi è un cuore ed una sensibilità.

Da qualche anno alcuni militari, sono in contatto con le Suore di Gesù Redentore, rappresentate, in Romania, da Suor Maria Michela





Martiniello, e, riconosciute sotto il nome di Fundația "VICTORINE LE DIEU". Esse gestiscono due case di bambini abbandonati e mamme in difficoltà (ragazze madri) a ONEȘTI e SLĂNIC MOLDOVA, provincia di Bacău.

Le peripezie e le difficoltà con cui si confrontano le Suore sono tante, come anche le storie, le più disperate, dei tanti bambini che ho conosciuto.

Il volontariato tra i militari è molto sentito, lo hanno dimostrato anche in occasione di questa attività addestrativa, portando quella parte di umanità che ci contraddistingue in tutto il mondo.

Molti tra di loro hanno adottato a distanza un bambino, ma la generosità dei carristi non si ferma qui, infatti, in occasione del campo d'arma in Romania, prima di partire dall'Italia, si sono mobilitati coinvolgendo gli abitanti ed alcuni commercianti di Pordenone, sede del Comando Brigata Ariete, ma non solo, molti cittadini di Bellinzago e di Oleggio che hanno partecipato attivamente e con passione alla raccolta di alimenti ed abiti da consegnare ai bambini di ONEȘTI.

Così il giorno 08\10\2004, alla presenza della stampa locale, del

Comandante del 4° RGT CARRI, Col. Emilio SEN e del C/te del 284° BTG CARRI della 282ª Brigata Meccanizzata Ten. Col. PISU Emilian, a Smardan, una località poco distante da GALATI (Romania), è stato consegnato il materiale raccolto in Italia a Suor Michela venuta per quell'occasione accompagnata anche da alcuni bambini.

Ricambiando l'ospitalità, Suor Michela ha invitato il Comandante del 4° RGT carri ed i suoi volontari di "solidarietà" a trascorrere una giornata con i bambini di cui si occupano le suore nella cittadina di Slănic Moldova, a 30 Km da Onești.

Per loro è stata una giornata trascorsa all'insegna della spensieratezza e dell'allegria, allietata soprattutto dalla musica della Fanfara dell'11° Reggimento Bersaglieri esibitasi nel parco della cittadina.

Ognuno di noi desidererebbe che i momenti belli non terminassero mai, anche questa giornata si vorrebbe far durare in eterno, questo è quanto leggevo sul volto e negli occhi dei bimbi, che mi accingevo a salutare, e questo era quello che sentivo nel mio cuore.

Sicuramente Suor Michela e le altre sorelle, dopo la nostra partenza, hanno cancellato quel velo di malinconia, con l'abilità che solo le "mamme" delle SUORE DI GESU REDENTORE hanno per i propri figli di Onești e di Slănic Moldova.

Piero Angelo De Ruvo



I CARRI "ARIETE" IN IRAQ

Intervista al Ten. Lorenzo Mangia, Comandante della Task Force "Pegaso"

Nassiriya (Iraq), 4 luglio 2004 - "Si guida sdraiati, come una macchina da Formula 1. E' la Ferrari dei mezzi corazzati". A parlarci, sembra che questo tenente ventiseienne di Lecce non abbia mai desiderato fare altro in vita sua, anche se guidare un carro armato da 53 tonnellate a prima vista non sembra un mestiere allettante. Eppure Lorenzo Mangia ne è proprio entusiasta. Il tenente carrista Mangia è il comandante del plotone dei carri Ariete giunti a Nassiriya nei giorni scorsi, preceduti da mille polemiche sulla missione di pace fatta con i carri armati e con i cannoni.

Ma al Tenente Mangia, salentino come la maggior parte dei suoi uomini, è stato affidato il comando della Task Force "Pegaso", ovvero della riserva tattica del Contingente terrestre italiano in Iraq. Si tratta di una compagnia di formazione alle dirette dipendenze del Generale Comandante, il Brigadier Generale Corrado

Dalzini, in Patria Comandante della Brigata di Cavalleria "Pozzuolo del Friuli", ma anch'egli appartenente ai carristi.

La Task Force "Pegaso" è formata dal plotone carri del 32° Reggimento carri, da un plotone dell'8° reggimento bersaglieri equipaggiati con i nuovi veicoli corazzati da combattimento "Dardo" e da un plotone di cavalleria di linea con le ormai note blindo "Centaurio". A queste si aggiungono le aliquote logistiche specializzate per il mantenimento dei mezzi corazzati. La forza della "Pegaso" si aggira intorno alle 70 unità. Di certo si tratta di una compagnia che tutti vorrebbero avere!" dice il Ten. Mangia.

Polemiche nelle quali, ovviamente, il giovane ufficiale non vuole entrare. "Quello che posso dire - afferma il tenente, parlando con l'Ansa - è che l'Ariete è la prima volta che esce dall'Italia per una missione. E il

fatto che sia capitato a noi, al mio plotone, ci rende orgogliosi, fieri e onorati. Tutto il resto non ci riguarda". Misura le parole il tenente Mangia. Ufficiale d'Accademia, dalla quale è uscito nel 2001 già con la specialità di carrista, è stato assegnato a Tauriano (Pordenone): 32° Reggimento carri, 3° Battaglione carri "Galas", 1ª Compagnia "Leoni di Bardia", in memoria della guerra in Africa Settentrionale, nel 1940, in cui i 13 carri armati della 1ª Compagnia del 3° battaglione,



Veicolo Corazzato da Combattimento (VCC) "Dardo"

e i loro equipaggi, furono annientati nella battaglia di Beda Fomm, durante la Seconda guerra mondiale. "Li comandava il tenente Castellano e a lui è intitolato uno dei nostri carri Ariete", spiega Mangia, che conosce tutto di quell'episodio. "Ognuno di loro - dice "loro", parlando dei carri, come se si trattasse di persone viventi, di amici suoi - ha il nome di uno dei nostri eroi morti in guerra". Il tenente ("come tutti i carristi") è fortemente attaccato al mezzo che gli è stato assegnato e, in questo caso, a tutti quelli del suo plotone.



Un carro Ariete nella nuova livrea mimetica dei mezzi tattici dell'Esercito Italiano

Ne descrive le caratteristiche, la potenza di fuoco del cannone da 120 millimetri, l'agilità - nonostante l'enorme stazza - che lo rendono impiegabile in quasi ogni contesto. E si vede che avrebbe voglia anche adesso di mettersi ai comandi e di farsi un giro. "E comunque la mia speranza, come credo quella di tutti - dice Mangia - è che non ci sia la necessità di impiegare l'Ariete e che tutto continui così, in modo tranquillo. Anche perché questo vuol dire che l'obiettivo della nostra missione, che è una missione di pace, si sta realizzando".

L'utilizzo di questo mezzo, così come quello dei Dardo, è previsto solo in caso di "effettiva necessità": in linea di massima, si dovrebbe ricorrere agli Ariete per riportare la calma in una situazione pesante, come quelle già vissute ad aprile e a metà maggio dai militari italiani. Il tenente Mangia auspica che quegli incidenti non si ripetano e, comunque, spiega che il carro armato può essere utile anche come semplice deterrenza: "E' enorme e incute paura. Spesso basta soltanto questo per far scappare i "cattivi". Con gli M 60 in Somalia e con i Leopard, in Bosnia e in Kosovo, è andata così. "Comunque noi siamo calmi e motivati. Faremo quello che c'è da fare". Il morale mio e del mio

personale è alto, la gente è sveglia, reattiva, e si è subito creata l'indispensabile amalgama (più di quanto io stesso mi aspettassi, specie tra carristi e i bersaglieri i nostri fratelli di sangue). "Per ora siamo usciti già tante volte in ricognizione ma a bordo dei VM 90 e, a breve, faremo un'esercitazione di complesso minore corazzato.

I carri armati Ariete sono arrivati a Nassiriya in due scaglioni, il 19 e il 21 giugno. Erano partiti circa due settimane e mezzo prima dal porto di Monfalcone, dove erano stati imbarcati e avevano raggiunto il Kuwait. Poi, via terra, su mezzi gommati, hanno raggiunto Camp Mittica, il quartier generale dell'Italian task force: "qui come teatro operativo è un ambiente nuovo per il carro Ariete e la gente non aveva la minima idea di come fossero fatti. Così abbiamo avuto qualche problema iniziale a muoverci all'interno del compound perchè (lo dice ri-

Nuovo Complesso traino Astra SM 88.50 TIM 8x8 recentemente assegnato ai reggimenti carri della brigata Ariete.



dendo sotto i baffi che non ha) come ci muoviamo facciamo danni!!!”.

Adesso i carri Ariete sono parcheggiati in un'apposita area, dove gli equipaggi possono effettuare le attività manutentive ordinarie. I carristi - che saltano all'occhio per la loro tuta verde, ignifuga, che quasi sempre indossano rispetto alla normale mimetica - li vedi

a tutte le ore, sotto il sole, armeggiare attorno, sopra e dentro i loro carri Ariete: “Sono i controlli giornalieri che facciamo anche in Italia. Ogni equipaggio è responsabile del proprio carro e tra noi si è quasi



sempre in gara a chi ce l'ha più pulito ed efficiente, per essere sempre pronti a muovere”. Noi carristi siamo fatti così.

a cura di Maurizio Parri

UN GENERALE CARRISTA AL COMANDO DEL CONTINGENTE ITALIANO IN IRAQ

Nato a Imperia il 9 dicembre 1952, il generale Dalzini ha conseguito il diploma di maturità classica presso il liceo Cristoforo Colombo di Genova. Ha frequentato il 155° corso dell'Accademia militare di Modena nel biennio 1973-75 e della Scuola di applicazione di Torino nel biennio successivo.

Nel 1977, promosso tenente nella specialità carristi, è stato assegnato al 4° battaglione carri di Solbiate Olona (Varese), dove ha ricoperto gli incarichi di comandante di plotone, comandante di compagnia e capo sezione OAI (operazioni, addestramento, informazioni).

Nel 1987-1988, nel grado di capitano, ha frequentato il 112° corso di stato maggiore, al termine del quale è stato trasferito all'ufficio generale di pianificazione e programmazione finanziaria dello stato maggiore dell'Esercito.



Nel 1990-1991, nel grado di maggiore, ha frequentato il 112° corso superiore di stato maggiore, al termine del quale ha conseguito

il titolo di Scuola di Guerra, ed è stato riassegnato presso lo Stato Maggiore dell'Esercito nell'ambito dell'Ufficio ordinamento.

Promosso Tenente Colonnello, ha comandato nel 1993 il 1° battaglione del 67° reggimento corazzato e nel 1994 ha assunto l'incarico di capo sezione ordinamenti nazionali presso lo stato maggiore della Difesa.

Promosso colonnello ha comandato nel biennio 1998-1999 il Distretto militare di Roma e, a partire dal 1° novembre 1999, ha ricoperto l'incarico di capo ufficio organizzazione delle forze presso lo stato maggiore dell'Esercito.

In data 1° gennaio 2003 è stato promosso Brigadier Generale. Ha conseguito la Laurea in Scienze Strategiche presso l'Università di Torino. E' coniu-gato con la dottoressa Stella Severini (medico chirurgo) e ha un figlio, Jacopo.

FESTA DEI CARRISTI A "LA COMINA" DI PORDENONE

Le Sezioni del Veneto Orientale hanno partecipato in massa (circa un centinaio di Carristi) alla spettacolare manifestazione che si è svolta il 2 Ottobre 2004 a "La Comina" in occasione dell'anniversario della costituzione della "Specialità Carrista" organizzata in modo impeccabile dal Comandante della 132ª Brigata Corazzata "Ariete" Brig. Gen. Gianmarco Chiarini.

La grande adesione è stata possibile per opera dei Gen. Liccardo, Presidente della Sezione di Padova e assente per motivi di salute, che, con il suo instancabile e personale interessamento, mediante la capillare diffusione del programma, ha fatto organizzare il viaggio con un pullman per i carristi delle Sezioni di Monselice e Colli Euganei.

Hanno partecipato inoltre con i rispettivi labari le Sezioni di Rovigo, di Melara, di Venezia Mestre, di Mirano e di S. Michele al Tagliamento.

È stato per molti di noi, "reduci di Aviano", un commovente quanto entusiasmante ritorno al giovanile passato con l'emozionante "muro d'acciaio" di cui fummo i primi registi ed attori. Una nota triste, per noi avanti negli anni, è stata nel trovarci sempre più soli, a ranghi sempre più ridotti per il naturale corso della vita e sentirci quasi sconosciuti, ma sempre sulla breccia animati dal sempre grande "spirito carrista".

Al termine del ricco "vin d'honneur", sempre apprezzato per le sue abbondanti prelibatezze, anche se per molti di noi sarebbe piaciuto di più il tradizionale e aggregante "rancio carrista", alcuni "reduci di Aviano" hanno manifestato il desiderio col pullman di passare davanti alla vecchia caserma "Zappalà" per rivedere i luoghi della nostra giovinezza... che delusione dopo le recenti trasformazioni strutturali...! Ogni ulteriore commento è superfluo...

Ma per non terminare così presto la giornata, piacevole occasione di incontri, i presenti espressero il desiderio di

visitare qualche luogo caratteristico della zona. Per soddisfare questo desiderio il Magg. Bertola, Presidente Regionale del Veneto Orientale, li condusse alla visita delle "Fonti del Livenza" ed al famoso "Gorgazzo" nel Comune di Polcenigo.

Altra grande delusione...! I gorghi impetuosi dell'acqua sorgiva, che erano motivo di grande suggestione, sono scomparsi lasciando posto a delle pozze di acqua sporca e stagnante. Anche l'aspetto del luogo è cambiato. La discutibile

strutturazione turistica ha cancellato da quei luoghi l'atmosfera poetica e naturale che li distingueva, tranquilla meta di incontri romantici.

Ma a confortarci delle delusioni ci ha pensato il Presidente della Sezione di Monselice Merlin con una squisita sorpresa: dal cassone del bagagliaio dei pullman, coadiuvato dal Segretario

Bortolami e dall'instancabile animatore Serg. Borsato della Sezione di Padova, sono comparsi sui tavoli del parcheggio al Gorgazzo, dotato anche di comode panchine, squisiti salami, soppresse, formaggi, uova sode ecc..., il tutto annaffiato con squisito "vin de casa".

E così, come si suole dire, finito a "tarallucci e vino", si sopperò al mancato "rancio carrista" con grande allegria e consolidamento dei legami di amicizia e mille promesse di ritrovarci ancora e spesso a rivivere una giornata così piena di emozioni, nello "spirito carrista" sempre vivo.

Giancarlo Bertola

CAMBIO DI COMANDO ALL'ARIETE

19 novembre 2004

Sabato 13 novembre 2004 alle ore 10,30 circa a Pordenone, alla presenza di Autorità Civili e Militari, c'è stata la cerimonia del passaggio delle consegne tra il Brig. Gen. Gian Marco Chiarini ed il pari Grado Roberto Ranucci -



subentrante, al comando della 132ª Brigata Corazzata "Ariete".

Il Colonnello Guglielmo Gustato, Comandante il 32º Rgt. Carri, munito del proprio stendardo di combattimento, assumeva il comando dello schieramento formato dalla fanfara della 132ª Brigata Ariete, da un Btg. di Formazione di Carristi e da un secondo Btg. Misto - Carristi e Bersaglieri -. Con lo schieramento in "Presentat-Arm", faceva il suo ingresso nella Piazza d'Armi il Gonfalone del Comune di Cordenons, decorato della Medaglia di bronzo al valore militare, seguito dai gonfaloni dei Comuni di Casarsa, Maniago, Spilimbergo, Vivaro e Zoppola, i cui sindaci o delegati erano presenti in tribuna.

Seguivano quindi il labaro del nastro azzurro della Sezione Provinciale di Pordenone e di Associazioni Combattentistiche e d'Arma - per i carristi sfilavano i labari delle province di Udine e Pordenone nonché quelli delle sezioni di S. Michele al Tagliamento, S. Daniele del Friuli e Manzano.

Il Comandante del 1º Comando Forze di Difesa di Vittorio Veneto - Ten. Gen. Gaetano Romeo, accompagnato dai Comandanti della Ariete - uscente e subentrante, passava in rassegna i reparti schierati. Dopo brevi allocuzioni del Gen. Chiarini che ringraziava il personale della Brigata per il lavoro svolto con umanità e professionalità soprattutto in quel di Nassirija e del Gen. Ranucci che si diceva orgoglioso di subentrare nel comando di questa Grande Unità, pren-

deva la parola il Ten. Gen. Romeo che ringraziava il Sottosegretario all'Economia Marino Contento, presente in Tribuna, sempre sensibile ai problemi dell'Ariete. Ringraziando il Gen. Chiarini per il lavoro svolto, informava i presenti che lo stesso sarebbe andato a ricoprire un importante incarico presso lo Stato Maggiore dell'Esercito. Augurava poi al Gen. Ranucci, subentrante, ogni prosperità nel comando di questa prestigiosa brigata.

Consegnava quindi al 1º Mar. Angelo De Murtas un encomio semplice, per aver quest'ultimo bloccato uno scippatore e recuperata la refurtiva mentre alla guida della propria vettura si recava a prestare servizio. A questo punto, intanto che si scioglieva lo schieramento, si era tutti invitati a partecipare

alla seconda fase della cerimonia, cioè al cambio di denominazione della Caserma che ci ospitava, da Mario Fiore a Pietro Mittica, denominazione quest'ultima data pure al Quartier Generale della Missione Antica Babilonia a Nassirija, quando erano colà presenti il Comandante Gen.



Chiarini ed il suo Vice Gen. Ranucci. Una Caserma di Motta di Livenza prenderà la denominazione "Mario Fiore".

La Vedova del Maggiore Pietro Mittica - medaglia d'oro al valor militare - accompagnata dal nipote Luca, che mostrava le decorazioni del nonno, inaugurava la relativa lapide, benedetta da un Cappellano Militare, mentre lo "speaker" ne leggeva il contenuto.

Questo grande soldato, inquadrato nel 4º Rgt. Carristi, si

guadagnava la medaglia d'oro per fatti d'armi, in Africa del Nord nel gennaio 1941. Nel proseguo del racconto, lo "speaker", ricordava che per oltre 50 anni il Mittica ha vissuto a Pordenone dove è mancato il 9 dicembre 2003 all'età di 88 anni.

Con un po' di tristezza unita ad orgoglio, terminata la Cerimonia si era tutti invitati ad un "Vin d'Honneur" nei locali della Caserma "Mittica".

Franco Galante

SANT'ANNA DI ALFAEDO

FESTA DI MONTAGNA

Dobbiamo a Maria Lina, Domenico e Paolo Savioli (e fidanzata) se da cinque anni, ogni anno, è possibile partecipare ad una grande festa tra i monti veronesi in ricordo dei carristi del 32° carri "Ariete" che proprio su queste alture venivano a fare i loro tiri prima di partire per la zona di operazioni.

Il cap. magg. Tomba, unico presente fra i carristi di allora, ha potuto indicarci la selletta sopra i 1300 metri sotto il Corno d'Aquilio dove faticosamente salivano i carri per sparare, dopo che i carristi si erano accantonati nelle stalle e nelle malghe del luogo. Altri tempi e altri luoghi apparentemente strani per chi doveva andare in Africa, ora ma non allora!

Un bel monumento e una lapide davanti a Casa Savioli ricordano quegli avvenimenti.

Domenica 13 giugno la cerimonia è iniziata sul Monte Loffa, antichissima sede di popolazioni neolitiche, dove ancora sorge l'antica chiesa romanica del paese e il vecchio monumento ai Caduti della prima guerra mondiale, ancora bello e suggestivo con l'altare, un'arcata e un cippo al culmine di un'alta scalinata tra due pezzi di artiglieria da campagna.

Purtroppo il monumento è stato abbandonato da tempo e c'è voluto il coraggio e il personale lavoro dei coniugi Savioli per renderlo accessibile e degno della presenza del centinaio di persone convenute da ogni parte del Trentino e del Veneto, su invito della bravissima famiglia alla quale va naturalmente la più viva gratitudine.

La S. Messa nella chiesa è stata officiata dal parroco del luogo Don Claudio Savio, conosciutissimo an-

che perché Vice Direttore di Telepace, trasmittente regionale e vaticana. Il discorso commemorativo dopo la posa di un mazzo di fiori sul monumento è stato affidato al Generale Pachera. Non è bastato, perché i Savioli hanno previsto una cerimonia successiva nella loro casa davanti al monumento ai caduti con alzabandiera, discorsi e benedizione del bravissimo Don Claudio (futuro monsignore, vescovo e cardinale negli auguri dei presenti) e aperitivo finale. In particolare sono stati ricordati gli amici recentemente scomparsi che vennero qui prima di partire per la guerra.

Il tutto sembrava concluso nella trattoria del Ponte di Veia dove si è mangiato benissimo, i discorsi si sono sprecati e, per gli amanti del bello e del suggestivo, il famoso ponte naturale, reperto naturale unico, sarebbe potuto bastare. Niente affatto. Ancora inviti a Casa Savioli per un dopo pranzo, tanto per finire. In tal modo abbiamo ripiegato in letizia, e il tempo meteorologico ci è stato propizio, i nostri labari trentini, polesani, veneziani, padovani e veronesi con i Presidenti e Segretari e tutti coloro signore, carristi e amici presenti a tanta festa di cui ci scusiamo non citare il nome perché sarebbero davvero troppi.

Verona 10 settembre 2004

Francesco Bonazzi

LA 6ª COMPAGNIA CARRI "BISONTE" CELEBRA I 40 ANNI DALLA SUA FORMAZIONE

Cosa può mai indurre una quarantina di persone attempate a partire dai posti più disparati della penisola per trascorrere insieme un fine settimana nei dintorni di Roma?



Deve certo trattarsi di una motivazione profonda e intensamente sentita se han deciso di muoversi dall'estremo sud della Sicilia come dalle province di Torino ed Udine per riabbracciarsi il 10 Settembre a Zagarolo (Roma). Di questo sono capaci i Carristi della 6ª Compagnia Carri "Bisonte".

Ma, prima di procedere, è bene dare qualche ragguaglio. Nel Settembre del 1964 pervenivano alla 6ª Compagnia del 31º Reggimento Carri "Centauri" di Bellinzago Novarese, dalla Scuola Truppe Corazzate di Caserta, i "pacchetti equipaggio" del secondo scaglione.

Durante la loro permanenza nella Compagnia fino alla fine di Giugno del '65, i "Bisonti", oltre ad acquisire un elevato livello addestrativo, sviluppavano un notevole cameratismo ed un sincero affetto reciproco che si protrava ben oltre il giorno del loro congedo. A rinsaldare tali legami contribuivano la serena ed illuminata azione del Comandante il II Battaglione Carri, il Ten. Col. Giuseppe Ochner, nonché la giovanile baldanza del Comandante la Compagnia, il Cap. Guglielmo Magro.

Alla fine degli anni '80, il già maturo Carrista Adriano Crema, partendo da un elenco dei "Bisonti" redatto al momento del loro congedo, intraprendeva una certissima quanto titanica azione di recupero dei vari componenti la Compagnia. La sua azione era coronata da successo per cui un primo gruppo poteva incontrarsi nella caserma di Bellinzago già il 26 Maggio del 1990. Il contributo di alcuni volenterosi nella ricerca dei commilitoni ha portato, nel tempo, alla completa ricomposizione dei ranghi della compagnia, incluso il Comandante del Battaglione. Particolarmente attivo nel recupero dei colleghi si è dimostrato il Carrista Carmelo Rizza, siciliano di Modica, che ha fisicamente "battuto" le regioni meridionali d'Italia con risultati più che lusinghieri.

Dal 1990 i componenti della 6ª Compagnia Carri "Bisonte" si sono ritrovati in altre occasioni fra cui il 5 ottobre 2002 per assistere alla poderosa manifestazione Carrista di Bellinzago Novarese. Con tali premesse, la ricorrenza del quarantesimo anniversario della Compagnia, non poteva essere trascurata e i "Bisonti" hanno risposto con entusiasmo al richiamo del loro Capitano, ora pittorescamente ridefinito "Capobranco".

Primo fra tutti l'ottantaquattrenne Gen. (Ris) Ochner che, supplendo con lo spirito alla ridimensionata efficienza fisica, ha tenuto con entusiasmo il passo del

"branco" di cui è da tutti ritenuto il componente anziano e la guida morale. Al raduno erano presenti anche le mogli e non è mancato chi si è portato anche i nipotini.

Il programma della riunione è stato portato a conoscenza dell'Ufficio ROC dello Stato Maggiore Esercito, che ha gentilmente fornito dei gadgets per i partecipanti. Anche il Presidente della Repubblica, in segno di saluto alla 6ª Compagnia Carri, ha fatto pervenire tramite il suo Consigliere Militare, un Tricolore che, in futuro, sarà per i "Bisonti" il simbolo attorno a cui stringersi per confermare la loro fede carrista e il loro intento di continuare ad essere degni cittadini Italiani.

Il raduno è stato una splendida occasione per rinfocolare il quarantennale spirito carrista dei "Bisonti", per approfondire l'amicizia che oramai lega anche le loro famiglie e per cementare l'affetto che, sorto fra di loro nelle camerate e nei campi di addestramento del 31º Reggimento Carri, si è mantenuto vivo e sentito per ben quarant'anni.

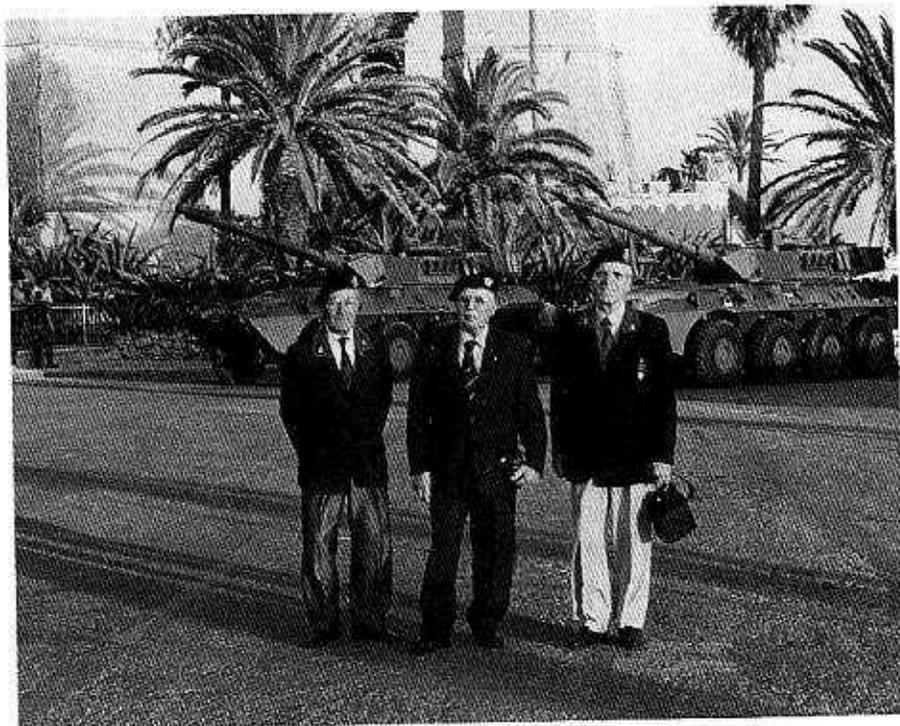
La riunione ha anche avuto un risvolto turistico. Approfittando della vicinanza della cittadina a Zagarolo, il gruppo ha raggiunto Tivoli per una esauriente visita guidata di Villa d'Este e delle rovine di Villa Adriana.

Lago Patria (NA), 9 ottobre 2004

Guglielmo Magro

CORAZZATI A S. MARIA AL BAGNO

Il 22 luglio u.s., nella marina di S. Maria al Bagno, in una incantevole scenografia, tra sole, mare, palme e mac-





stose tracce di storia, si è svolta la cerimonia del giuramento dei VFA del 6° Blocco, organizzata dalla Scuola di Cavalleria.

Due Blindo "Centauro", complete di equipaggio, facevano bella mostra all'ombra delle "Quattro Colonne", resti di una cinquecentesca torre di difesa costiera.

Molte le autorità intervenute, tra cui il Col. Carrista Silvestro Maccariello, Comandante pro-tempore della Scuola di Cavalleria, in assenza del Magg. Gen. Vladimiro Alexit-

ch, in missione in Iraq, ed il Sindaco della Città di Nardò - dr. Antonio Vaglio - nel territorio della quale ricade la ridente cittadina di S. Maria al Bagno. Il momento più suggestivo di tutta la serata è stato quello della lettura, da parte del Colonnello Maccariello, della formula del giuramento, seguita dal corale "Lo Giuro!" gridato all'unisono dai VFA, nel momento magico, in cui il sole era ormai quasi scomparso in mare per cercare... anche lui un po' di refrigerio.

Giuseppe Leo

FESTEGGIATO IL PRESIDENTE REGIONALE GEN. LUIGI LICCARDO

Come è ormai consuetudine da tempo, nel mese di maggio, un folto numero di affezionati carristi della Sezione di

Padova, si è riunito in un noto Ristorante, per partecipare e festeggiare il novantottesimo (98°) compleanno del proprio Presidente Luigi Liccardo.

È un rito che si ripete ormai da anni, che ci consente di vivere una giornata veramente particolare ed allegra che ci prepara con tranquillità ai festeggiamenti del centenario



Padova. Il Gen Liccardo con la gentile si-

considerata la sua "ferrea mole" e la voglia di vivere e di godersi la vita.

Auguri ed "ad maiora" Generale.

Alfio La Rosa

Padova, 2004

.....
**FIDENZA - CERIMONIA CARRISTA DEI
CADUTI DEL 9 SETTEMBRE '43**

La locale Associazione Carristi, domenica 12 settembre, ha voluto ricordare degnamente, con una cerimonia commemorativa, il sacrificio di quei dieci soldati del 433° Btg. Carri caduti il 9 settembre '43 a Parma e Piacenza e che ritengo doveroso elencare:

Corratella Lorenzo, Dallaquila Franco, Dimeo Guglielmo, Giavazzoli Francesco, Jovino Franco, Manazza Antonio, Piacentini Acetille, Sampaolo Roberto, Strepponi Giuseppe, Villari Franco.

A perenne memoria di questi carristi nel 1974 è stato inaugurato un Monumento, nella centralissima P.zza Garibaldi, che dallo scorso anno è stato posizionato secondo un piano generale di riqualificazione e riprogettato dagli arch. Gilioli e prof. Allegri, secondo parametri e concezioni più moderne e avanzate.

La cerimonia ha avuto inizio alle 10,15 presso il Municipio con il ricevimento di autorità, delegazioni, membri di associazioni e con l'esecuzione concertistica della Banda Municipale.

Alle 10,40 si è formato il corteo e raggiunto il monumento si è proceduto all'Alzabandiera, agli Onori ai Caduti, deposizione della corona, rievocazione del fatto storico e S. Messa in S. Pietro a suffragio dei caduti e deceduti.

Alle 12,30 si è conclusa la cerimonia con il pranzo sociale-conviviale durante il quale è stata attribuita una targa al Cav. Carlo Censi per la sua militanza alla sezione.

Altri due riconoscimenti sono stati consegnati al Cap. Giuseppe Barbagallo a ricordo della consorte Zemira Araldi ed al sig. Angelo Prati a ricordo della sorella Giannina ved. Germanino che tanto bene fecero alla nostra associazione.

Alla cerimonia hanno presenziato il sindaco rag. Giuseppe Cerri con vari assessori e consiglieri, l'ing. Massimo Tedeschi, rappresentanti della Compagnia e Stazione C.C., Polizia Municipale, associazioni varie con labari: A.N.C.R., A.N.P.I., Artiglieri, Bersaglieri, Carabinieri, Polizia di Stato, P.A., A.V.I.S., A.I.D.O. e naturalmente tanti carristi.

Spiccavano le associazioni di Modena con la qualificata presenza del Presidente Regionale per l'Ermilia Romagna Mauro Baraldi e del suo segretario, la sezione di Monza ca-

peggiata dal valido Presidente Carlo Mantegazza, le sezioni di Parma, Bologna, Ravenna, Piacenza.

Numerosi sono giunti gli attestati di simpatia e amicizia che ci legano alle sezioni di Biella, Rovigo, Valdarno, Seriate, Monselice, Alessandria, Voghera che per forza maggiore non hanno potuto intervenire alla riuscita e bella cerimonia.

Fernando Bergamaschi

.....
**RINNOVO CARICHE SOCIALI 2004-2006
SEZIONE DI FIDENZA (PR)**

Il giorno 12 settembre 2004 alle ore 16,00 nella sede sociale di P.zza Pontida 14, sita in Fidenza, alla presenza del Comitato elettorale, si sono svolte le operazioni di scrutinio per il rinnovo delle cariche sociali per il 2004-2006. In base ai risultati conseguiti, risulta riconfermato il Direttivo uscente nelle seguenti persone:

1. BERGAMASCHI Ten. Fernando - Presidente
 2. ZECCA Cav. William - Vicepresidente
 3. SFORZA Carr. Italo - Vicepresidente
 4. ABATI Carr. Renato - Segretario
 5. LOMMI Cav. Gianni - Revisore Conti
 6. AGRIMI Cav. Gennaro - Consigliere
 7. MAMI Carr. Gino - Consigliere
 8. CACCIALI Serg. Silvio - Consigliere
- ARMANINI Carr. Franco - primo dei non eletti

Gianni Steconi

.....
DA CATANIA

Il giorno 1° ottobre 2004 i Carristi di Catania si sono riuniti nella Caserma Sommaruga sede del 62° Reggimento Fanteria "Sicilia" per partecipare alla Cerimonia del "Giuramento di Fedeltà alla Repubblica" dei militari del 9° Blocco V.F.A., e nel contempo festeggiare il 77° Anniversario della Costituzione della Specialità Carrista.

Durante la Cerimonia il Comandante del Reggimento Col. f. t. SG. Gino Bordigoni con viva sorpresa e compiacimento di noi carristi presenti, ha passato in rassegna il Reparto al suono del nostro Inno "Siamo Carristi, tempra d'Eroi...".

Ci siamo commossi, chissà da quanto tempo non sentivamo questa marcia Militare a noi tanto cara.

Catania, 2 ottobre 2004

Giovanni Galano

RICORDATA LA BATTAGLIA DI EL ALAMEIN

Si è svolta ad El-Alamein la commemorazione della grande battaglia, nella ricorrenza del suo Anniversario.

La cerimonia, organizzata dallo Stato Maggiore Italiano, si è svolta

Hanno partecipato circa trecento persone, che hanno assistito alla Messa celebrata dal Cappellano della Marina Militare Mons. Antonio Vigo.

Durante la Messa il Carrista Puc-

ciotti ha dato lettura della preghiera del soldato. Successivamente Bottaro ha ricordato la battaglia, rievocandone i momenti salienti, facendo rivivere i terrificanti bombardamenti e i combattimenti a distanza ravvicinata di centinaia di carri armati, protrattisi senza sosta, notte e giorno per ben 12 giorni.

Bottaro, che comandava una Compagnia in appoggio alla Divisione Paracadutisti "Folgore", ebbe 24 soldati caduti, tutti comportatisi da veri eroi: le salme di alcuni di loro riposano nel Sacrario Italiano.

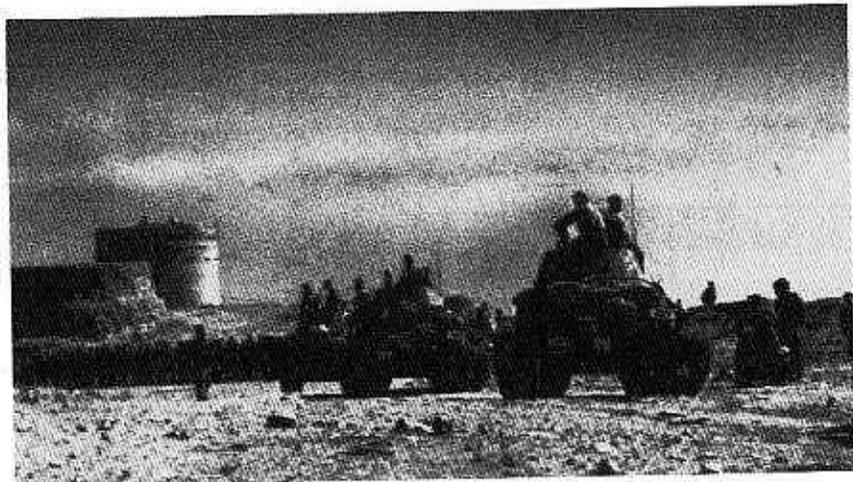
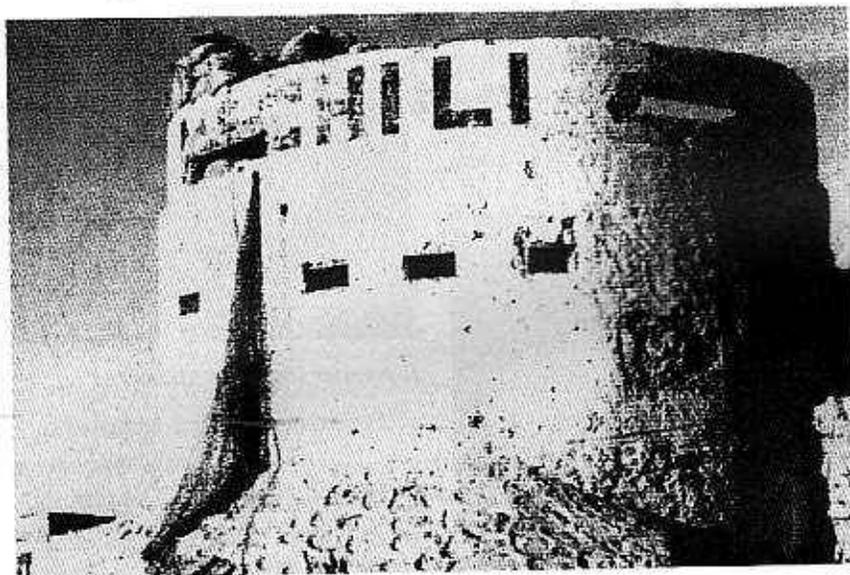
Infine Bottaro ha letto alcuni brani del libro da lui scritto dal titolo "Il vento del deserto", riguardanti le fasi salienti della battaglia, suscitando l'interesse e, possiamo dirlo, la commozione degli astanti, per la partecipazione emotiva all'epica battaglia.

Luigi Tulli

all'interno del Sacrario dei soldati caduti in combattimento.

Il Governo era rappresentato dall'Ambasciatore d'Italia in Egitto, Antonio Badini e dal Console Generale d'Alessandria Mario Vinci. Presenti i generali Corrado Dalzini ed Enzo Bertoni nonché, per il governo Egiziano, il generale Comandante della Regione di Marsa Matruk.

La rappresentanza dell'Associazione Carristi era costituita da tre reduci della battaglia, il S. Ten. Alighiero Bottaro e i caporali maggiori Giovanni Pucciotti e Luigi Tulli.



STORIA DI UN APPASSIONATO CARRISTA

Siamo lieti di pubblicare questo articolo tratto dal giornale locale di S. Stefano Magra (SP) "LA GAZZETTA", riguardante la vita di un carrista di grande fede ed affezionato socio della nostra rivista, il Cap. le Magg: Franco Ratti

UN UOMO E IL SUO CARRO ARMATO

Il racconto della vita di Franco Ratti, nel quale si intrecciano i ricordi dolorosi della guerra, la grande passione per i motori e una non comune abilità nel creare modelli con la ceramica.

Questa è una storia semplice ma intensa, simile a quella di molti della generazione che ha fatto la guerra, quella generazione di ragazzi che nati nei primi due decenni del secolo scorso vissero l'infanzia e la giovinezza negli stenti di una vita povera, fatta di privazioni, di sacrifici e di fatica, per poi divenire uomini fra il 1940 e il 1945 sui campi di battaglia d'Africa e d'Europa.

Italo Franco Ratti, classe 1918, è nato ed ha vissuto a Santo Stefano Magra (SP), piccolo paese nell'entroterra ligure, dove ancora oggi risiede nella sua casa fra fotografie, libri e riviste di guerra, di storia e d'auto. In una vetrina della sala è gelosamente conservata una collezione di modellini in ceramica di automobili d'epoca, carri armati e autoblindo, tutti autocostruiti.

Nel garage, vicino alla moderna Lancia Y, il posto di riguardo è occupato da una Fiat 600 prima serie del 1955 e da una Moto Guzzi 250 Airone Sport del 1954.

Insomma, tutto quel che si vede testimonia il ricordo del passato e la passione per il mondo dei motori e della meccanica, passione che si intuisce venire da molto lontano.

Franco iniziò, infatti, a guidare, appena dodicenne, la Fiat 509 del servizio pubblico del paese, quindi trascorse la giovinezza a manutenzionare, pulire, riparare e guidare le successive auto che il proprietario di tale servizio acquistò in seguito: una Citroen 6/7 posti, una Chevrolet ancora con le ruote a raggi in legno, una Fiat Balilla ed infine una Bianchi S5.

Intanto era accaduto che in una calda sera d'estate del 1936 dalla piazza del paese era transitata, non annunciata, un'autocolonna militare. Una motocicletta Frera precedeva una Balilla

scoperta, dietro seguivano alcuni piccoli carri armati che procedevano veloci, fra lo sferragliare dei cingoli, suscitavano l'interesse di tutti i presenti. Franco, vedendo per la prima volta quei mezzi così particolari, piccoli, scattanti e di linea avveniristica se confrontati alle contemporanee automobili, rimase particolarmente colpito e affascinato. Non fece in tempo a domandarsi quale potesse essere il sistema di guida, quello di trasmissione o di frenatura che uno di questi si fermò in panne. Subito accorse, come altri ragazzi, per vederlo da vicino. Un uomo in tuta blu con casco, occhiali e le mani sporche di grasso stava già arrembiando sul motore per far ripartire il mezzo, gli occhi dei presenti erano tutti su quel soldato, un carrista, e sul suo carro armato: entrambi, loro malgrado, stavano esercitando, soprattutto sui più giovani, un fascino tutto particolare. Dopo poco il mezzo fu riparato e ripartì velocemente, e mentre lo osservava allontanarsi Franco sentì un tuffo al cuore. Fu subito amore a prima vista.

In quel momento neppure immaginava che con quel mezzo, da lì a poco tempo, avrebbe vissuto gli anni più duri della sua vita.

Carrista del 31° Reggimento

Nel marzo del 1939 Franco partì soldato e fu assegnato al 31° Reggimento Carri della Divisione Corazzata *Centauro*. Tale Reggimento era dotato di carri armati leggeri denominati *L 3/33*, simili a quelli che tre anni prima erano transitati dal suo paese. Sembrava uno scherzo del destino, fortunatamente non era così: da lì a pochi giorni iniziò prima le lezioni teoriche e successivamente quelle pratiche per ac-



Franco Ratti con il carro L3/33

quisire l'ambita abilitazione di pilota carri.

Fu una esperienza esaltante, le soddisfazioni che il pilotaggio di quei piccoli carri dava a coloro che per qualità personali, passione e competenza riuscivano a sfruttarne le caratteristiche meccaniche erano certamente uniche. Si trattava, infatti, di mezzi veloci, scattanti, robusti e capaci d'inimmaginabili doti acrobatiche. Basti pensare che, quando caricati sugli autocarri, la manovra di discesa poteva essere effettuata saltando giù dal cassone mentre l'autocarro stesso era ancora in movimento. Erano, in sintesi, carri che dovevano essere pilotati con decisione, sensibilità e indole sportiva.

Non a caso il libretto d'uso e manutenzione del carro recitava: «Il pilota del carro armato è l'espressione del combattente più completo. Sono pertanto doti indispensabili e inscindibili: l'intelligenza, per saper discernere con prontezza il migliore sfruttamento del carro in relazione alla natura del terreno d'operazioni, l'ardire, per affrontare con risolutezza e decisione qualunque situazione, anche la più rischiosa, e la calma, per mantenere il giusto equilibrio anche nei momenti più rischiosi, calma che il più delle volte è fattore di successo. La perizia del pilota si dimostra nel superare ostacoli, che pur non essendo di grande effetto, impongono al carro le sue massime

prestazioni e conseguentemente richiedono al pilota un accorto sfruttamento dei vari organi del carro stesso».

È la guerra!

Nell'autunno del 1939 il 31° Reggimento fu inviato in Albania e da qui, all'alba del 28 ottobre 1940, quando l'Italia dichiarò guerra alla Grecia, i suoi carri furono tra i primi a varcare il confine ellenico. Franco, con il suo carro "L", era fra questi. Oltrepassato il ponte di Perati, che sarebbe stato poi testimone del valore degli alpini della *Julia*, si addentrò seguendo i carri della sua Compagnia, la 6ª del 31° Battaglione, in territorio nemico.

Era appena cominciata la campagna di Grecia, che si sarebbe rivelata molto dura, e che sarebbe costata ai carristi della Centauro sacrifici e sangue.

Dopo una iniziale avanzata le truppe italiane furono fermate, e i Greci, approfittando delle avverse condizioni climatiche e della conoscenza del territorio, passarono al contrattacco. Fu in questi frangenti che l'impegno dei carristi e dei loro piccoli ma efficienti carri "L" raggiunse il massimo sforzo. Impiegati in avanguardia durante l'avanzata e in retroguardia nel ripiegamento, contribuirono in maniera determinante a tenere sempre le forze avversarie a debita distanza, permettendo alle nostre fanterie, soprattutto nell'ultima fase dei combattimenti, un'ordinata ritirata.

Nella campagna di Grecia Franco fu decorato di una Croce al Valor Militare, giacché partecipò ad una azione per il recupero di un carro che era rimasto ribaltato nelle linee nemiche. L'azione fu così descritta nel Diario Storico del 31° Reggimento, diario che attualmente è conservato presso l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito: «1.1.1941: alle ore 2, dopo intensa preparazione della nostra artiglieria,

SCHEDA CARRO FIAT ANSALDO L3/33

| | |
|----------------------|--|
| Tipo di carro | leggero |
| Equipaggio | due uomini (pilota e mitragliere) |
| Peso | 3500 kg |
| Armamento | mitragliatrici calibro 8 |
| Motore | Fiat tipo 14/35 4 cilindri a benzina, 43 HP |
| Velocità | 42 km/h |
| Superamento ostacoli | gradino 60 cm, trincea 145 cm, guado 70 cm, pendenza max 45% |
| Autonomia | 150km |

ria, reparti del 14° Fanteria attaccano quota 287. Alle ore 2,15 entra in azione il battaglione carri che si porta ad alcuni chilometri oltre il bivio di Klisura. Il nemico tenta di ostacolare la nostra azione dapprima con il fuoco di armi automatiche e di bombe a mano, poi con le artiglierie e i pezzi anticarro. Mentre imperversa il duello di fuoco, il tenente Ripandelli, il caporal maggiore Cerra ed il carrista Ratti tentano di recuperare il carro ivi rimasto ribaltato nella notte precedente. L'operazione, a causa dell'oscurità, della difficile posizione del carro e del fuoco nemico riesce oltremodo pericolosa, ciò nonostante viene tirato sulla strada e quindi rimorchiato nelle nostre linee alle ore 4. La quota 287 viene conquistata, il battaglione ad azione compiuta si riporta a quota 209, meno un plotone che rimane a sbarramento al bivio di Klisura».

Nei successivi tre anni di guerra, trascorsi sempre in Grecia, Albania e Jugoslavia, Franco partecipò ad altre pericolose azioni ma, per sua fortuna, una buona stella vegliò sempre su di lui permettendogli di superare indenne quei brutti momenti. Purtroppo, invece, molti altri suoi colleghi ed amici

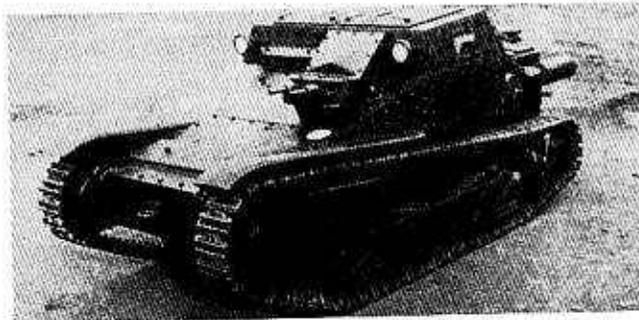
ebbero sorte avversa, e seguendo leggi non scritte che richiedevano obbedienza alla Patria e rispetto dell'onore militare, lasciarono la loro vita dentro a quei piccoli carri infuocati. Quando l'8 settembre l'Italia proclamò l'armistizio, i carristi della 6ª Compagnia dei 31° Battaglione erano ancora in Jugoslavia, dove

stavano continuando le operazioni a fianco dell'allora alleato germanico. L'armistizio, così com'era stato scritto, in quella situazione e in quella regione, in pratica li abbandonava al loro destino. Franco percepì subito quanto la situazione fosse tragica: erano lontani da casa, senza ordini precisi e in un territorio ostile nel quale le unità tedesche, a cui l'Italia aveva voltato le spalle, erano presenti in gran numero. Fortunatamente la 6ª Compagnia Carri era comandata da un valente ufficiale, il Ten. Ripandelli, il quale godeva della stima di tutti i suoi carristi. Egli parlò ai suoi soldati in modo franco e sincero, disse che aveva deciso di continuare la guerra al fianco dei tedeschi, aggiunse che chi voleva seguirlo era libero di farlo. La quasi totalità dei suoi soldati, decidendo autonomamente, lo seguì e già dalla mattina del 9 settembre 1943 la 6ª Compagnia Carri aveva fatto la sua scelta.

Dopo alcuni mesi trascorsi sempre in terra balcanica, nei quali i carristi dei 31° ebbero ancora morti e feriti in scontri a fuoco con il nemico, nel mese di febbraio del 1944 furono inviati in Germania al campo di Musiingen, dove si stava costituendo la Divisione Alpina *Monterosa* della Repubblica Sociale Italiana.

Un incarico di prestigio, un'automobile meravigliosa

A Musiingen i carristi, nonostante fossero tutti esperti soldati e veterani di guerra ricominciarono l'addestramento come semplici reclute. Franco fu assegnato al reparto cambi e differenziali, dove frequentò



Uno dei primi prototipi di carro leggero realizzato dall'Ansaldo.

nuovamente un corso di scuola guida. Anche l'istruttore germanico riconobbe le sue qualità e al termine del corso gli assegnò il massimo dei voti sia nelle prove teoriche che in quelle pratiche.

Tale lodevole risultato consentì a Franco di essere scelto quale autista del Generale Carioni, già designato futuro comandante della Divisione Monterosa. Era questi un ufficiale di gran prestigio, che aveva già fornito eccellenti prove di valore sia nella prima



Agordat (Eritrea). Carri armati L3 nel secondo conflitto mondiale.

che nella seconda guerra mondiale.

Nel luglio del 1944 la Divisione rientrò in Italia, e Franco, alla guida di una Fiat 1100 6/7 posti color sabbia con a bordo il generale Carloni ed il suo ufficiale d'ordinanza, procedeva alla testa della colonna che si avvicinava al Brennero. Nei pressi del confine la colonna si arrestò per qualche istante, e tutti provarono l'immensa emozione di camminare nuovamente, dopo tanti mesi, sul suolo della Patria.

Ma la Patria era già offesa e dilaniata dalla guerra civile, e quelli a venire sarebbero stati per Franco, per gli alpini della *Monterosa* e per i tanti altri soldati della RSI, anni estremamente duri e privi di gioia, poiché spesso si sarebbero trovati a combattere non tanto l'invasore, come avrebbero creduto, ma i loro compatrioti che militavano nelle formazioni partigiane.

La *Monterosa* si schierò sul fronte ligure: il generale Carioni era in continuo movimento, ispezionava giorno e

notte le truppe, le postazioni e i comandi minori. Franco guidava veloce e senza tregua le diverse Fiat 1100 o 1500 che aveva a disposizione, sempre pronto ad assecondare i desideri e gli ordini del suo comandante.

Un giorno il tenente Masserotti Benvenuti da Modena lo chiamò, e gli disse che avrebbe dovuto provare una nuova autovettura che era stata requisita a Genova ed assegnata al generale. Quando vide l'auto Franco rimase esterrefatto, si trattava di una splendida convertibile che non conosceva, di produzione americana. Era una Mercury, giovane marca del gruppo Ford, di colore blu scuro, imponente e lussuosa: gli sembrò bellissima.

Quando la provò rimase allibito, il suo potente motore a 8 cilindri a V con valvole laterali di 3900 cc erogava oltre 90 cavalli, era accoppiato ad una trasmissione a tre marce e consentiva di oltrepassare i 150 km/h: davvero nulla a che vedere con le auto che aveva guidato fino a quel momento.

Con la Mercury iniziò a percorrere le strade della Liguria di levante e della Garfagnana, ed era un'auto così prestigiosa da suscitare l'invidia degli stessi generali tedeschi. Franco la guidava e ne curava la manutenzione, come sempre, con impegno, professionalità e affetto. Solo quando pioveva doveva fare attenzione giacché sul bagnato la tenuta di strada non era delle migliori.

Un giorno, mentre era fermo a Genova nei pressi della stazione Brignole, notò un elegante signore che girava attorno alla Mercury osservandola con sguardo rapito. Si avvicinò, e il signore si presentò: era il figlio del proprietario dell'auto, un noto e facoltoso armatore genovese della famiglia dei Nasturzo al quale, appunto, l'auto era stata requisita.

Il colloquio fu breve, l'uomo raccontò a Franco che il padre era riuscito ad importare la Mercury dagli Stati Uniti poco prima dello scoppio delle ostilità, poi gli chiese se sapeva come poterla riavere alla fine della guerra, e

infine espresse la sua felicità per il fatto che l'auto fosse tenuta molto bene. Per rimarcare tale stato d'animo, l'uomo chiamò il cameriere di un vicino locale e fece portare una bottiglia di spumante che offrì a Franco quale riconoscimento per la sua cura quasi maniacale per una automobile di cui non era neppure il proprietario.

Molti altri eventi videro Franco coinvolto assieme al suo Generale, non ultimo uno scampato agguato da parte dei partigiani, che all'ultimo momento sospesero l'azione poiché stava transitando una donna in bicicletta, e giustamente gli assalitori non vollero coinvolgerla. La guerra terminò il 25 aprile del 1945, e solo quel giorno Franco si tolse la divisa grigioverde che, ornata con le stellette del Regio Esercito o il gladio della RSI, aveva indossato per oltre sei anni. Nulla aveva da rimproverarsi, si era comportato con coscienza seguendo la bandiera del 31° e della *Monterosa*, nella buona e nell'avversa fortuna.

La tragedia della guerra aveva comunque colpito anche la sua famiglia: uno dei suoi fratelli minori, Silvio, partigiano delle brigate *Giustizia e Libertà*, giovane colto e valoroso, era morto mesi prima militando dalla parte opposta alla sua.

Corazze e ruote a raggi in ceramica

Gli anni della ricostruzione furono assai duri. Franco cominciò subito il lavoro e, nel contempo, riprese ad effettuare il servizio pubblico, prima con una Fiat 1500, poi con una 1100 ed infine con la più moderna 1400. Nonostante la situazione economica non fosse certo florida cercò di mantenere viva la fiamma della sua passione per le auto, e si recò in più di una occasione a veder passare la Mille miglia, o all'autodromo di Monza per assistere al Gran Premio d'Italia. Ebbe tempo di partecipare anche ad una competizione motociclistica nella città di La Spezia, con una Gilera otto bulloni.

Alla fine degli anni '50 fu assunto in uno stabilimento che operava nel settore dei refrattari dove si lavoravano argille e materiale ceramico. Con esse, nel tempo libero, Franco iniziò la

realizzazione di modellini di carri armati e automobili. Come primo modello volle riprodurre il suo indimenticato carro L 3/33, e il risultato fu sorprendente: man mano che la creta prendeva forma comparivano il piccolo scafo, i cingoli, la casamatta, le mitraglie. La cosa lo rese così felice che da quel giorno, affinando sempre più le tecniche costruttive, si dedicò alla realizzazione di tutti i modelli di carri armati e autoblindo nazionali costruiti nell'intervallo tra gli anni '30 e '70.

Passò successivamente alla realizzazione delle automobili degli anni '20 e '30, per aggiungere poi anche quelle degli anni '50 e '60. Ad oggi Franco ha realizzato oltre 80 modelli tra carri armati, autoblindo, autocarri, autovetture da strada e da competizione. Molti di questi modelli sono stati donati a musei e collezionisti privati, ma la gran parte è conservata nella sua abitazione. Numerose sono le mostre e i concorsi di modellismo a cui ha partecipato, e altrettanto numerosi i premi ricevuti. Scriveva, nel febbraio 1995, la rivista specializzata *Modelli Auto*, riferendosi alla Lancia D 24 realizzata da Franco a partire da quella del Conte Zanon: «Scoperto il materiale con cui sono realizzati, la ceramica, non resta che l'ammirazione (...) siamo di fronte a creazioni uniche, realizzate con cura e passione. Ci ha favorevolmente sorpreso la resa del modello prima della verniciatura, in quanto si colgono meglio i particolari e la finezza della lavorazione».

Questo ed altri riconoscimenti sono stati per Franco motivo di grande soddisfazione, soprattutto perché sentiva riconosciuto il suo operato, frutto della immensa passione per le sue auto e per i suoi carri.

Ancora alle leve di un carro L

Ma la soddisfazione più grande Franco l'ha assaporata alla metà degli anni '80 nella caserma Babini di Bellinzago Novarese, a quel tempo sede della 31^a Brigata Corazzata *Centauro*. Lì, nelle officine del 101^o Battaglione Carri, fu amorevolmente restaurato un carro L 3/33 che da decenni era parcheggiato, immobile, come monumento all'ingresso. Terminato il restauro l'allora comandante, il tenente

MODELLI DI FRANCO RATTI DAGLI ANNI '60 AD OGGI

Automobili

Alfa Romeo 1750 GS *
Alfa Romeo SRL
Alfa Romeo P2
Alfa Romeo P3
Alfa Romeo Coloniale
Alfa Romeo 8C 2300
Alfa Romeo tipo Monza
Alfa Romeo Alfetta 159
Auto Union tipo C
Bugatti C.P. 34 *
Duesenberg JS 34
Fiat F2 *
Fiat 508 S Coppa d'Oro
Fiat 508 C Coloniale
Ferrari 500 F2
Ferrari 246
Ferrari 250 GTO
Ferrari 250 Testarossa
Ferrari 166 MM
Jaguar C-Type
Lancia-Ferrari D50
Lancia D24
Lancia B24 *Superamerica*
Maserati 8C 2500 TA
Maserati 8CL
Maserati 250F
Mercedes W196 "Carenata"

Mercedes W196
Vanwall monoposto
WW Maggolino Cabriolet

Carri Armati

Carro Fiat 2000
Carro Fiat 3000*
Carro Carden Loyd
Carro L 3/33 *
Carro L 3/33 lanciafiamme
Carro L 6/40
Carro M 11 /39
Carro M 13/40 *
Carro Celere Sahariano
Carro Semovente da 75/18 *
Carro P 40 *
Carro Stuart M3
Carro Crusader
Carro M47 Patton *
Carro Leopard I *
Carro Leopard IA1

Autoblindo/Autocarri

Lancia IZ *
SPA AB 41
Fiat 633 + carrello trasporto *

* in più esemplari o scale

colonnello Gorgoglione, volle che ad effettuare la prima prova motori fosse un carrista veterano della guerra. La scelta cadde su Franco, il quale con immensa commozione dopo oltre quarant'anni si ritrovò nuovamente alle leve di pilotaggio. Quando salì a bordo tutto intorno si fece silenzio, con i più giovani incuriositi e il maresciallo che aveva curato il restauro con l'aspetto di un padre in sala parto: in lui, emozione e preoccupazione si sposavano in ugual misura. Quando Franco accese il motore, il carro si mosse con un piccolo balzo in avanti. Poi, fra l'entusiasmo dei giovani carristi, i due vecchi, Franco e il carro "L", iniziarono ad effettuare spericolate manovre, veloci derapate, sorprendenti giravolte. Per tutti fu una vera e propria sorpresa, e molti parevano chiedersi: «Ma non è questo il carro che spesso abbiamo sentito chiamare "scatola di sardine"? E com'è possibile che dopo quasi cinquant'anni possa compiere ancora si-

mili manovre?».

Naturalmente i vecchi carristi, sia quelli presenti con lo spirito che guardavano dall'alto dei cieli, sia quelli presenti con il corpo, non si stupirono né si scomposero molto. Loro, infatti, sapevano che piccole e modeste corazzate unite a cuori d'acciaio avevano già dato, in guerra, risultati sorprendenti.

Oggi, a ottantasei anni, Franco vive attorniato da figli e nipoti, con il cuore rivolto al passato, alle auto della sua giovinezza, al suo carro "L", agli amici caduti sui campi di guerra.

Fra questi ricordi, quelli che maggiormente però gli fanno sentire la nostalgia di quegli anni sono la bella e veloce Mercury e il suo carro L 3/33, targato Regio Esercito 2278. Ancora oggi, se chiude gli occhi, può sentire il rombo del potente 8V o lo sferragliare dei cingoli che rotolano, in una corsa senza fine, sulle strade bianche della Grecia, della Jugoslavia e dell'Albania.

FIGURE DA RICORDARE

DA TORINO



La sezione A.N.C.I. di Torino annuncia, con profondo dolore, l'imatura perdita del colonnello c. (cr) in spe LUIGI PALAZZINI a seguito di un incidente automobilistico. Il colonnello proveniva dal 197° corso dell'Accademia di Modena ed ha comandato il 1° Btg. della Brigata Centauro ed il 33° Rgt. Carri della Brigata Ariete.

La sezione di Torino perde così un attivo socio ed il sottoscritto un caro amico.

Torino 14 novembre 2004

Piero Parlani

DA ROMA



La sezione A.N.C.I. di Roma annuncia, con profonda tristezza, la scomparsa del socio simpatizzante Dott. GIORGIO SARACCO, classe 1926, deceduto il 19 giugno 2004 a

Roma. Giovannissimo ha partecipato alla guerra di liberazione 1944/1945 meritando per il suo comportamento la croce di guerra. Il dott. Saracco, pur non essendo carrista, ha sempre manifestato un grande amore per le mostrine rosso-blu in memoria di suo padre pioniere della specialità, essendo stato il primo ufficiale carrista a conseguire il 27 luglio 1927, presso il "Centro Formazione carri armati" l'idoneità a pilotare carri armati Fiat 3000 in servizio militare. Il brevetto, che è stato concesso con verbale "n. 1", è custodito, per gentile concessione del figlio, nei locali della sezione insieme con i ricordi e i cimeli che ci sono più cari. Iscritto all'associazione dal 1984, si è sempre dedicato con impegno e passione, all'attività della sezione partecipando attivamente a tutte le manifestazioni associative, durante le quali indossava con fierezza il basco carrista ed il copri bavero con i colori rosso blu. Socio affezionato ed amante della fotografia, non mancava mai di immortalare con ottimi servizi fotografici le riunioni organizzate dalla sezione. Lo ricorderemo sempre con affetto e simpatia

per il suo generoso senso di vicinanza alla specialità e per la sua spiccata cordialità. I carristi della sezione di Roma partecipano al dolore della consorte Sig.ra Maria Pia ed esprimono le più sentite condoglianze.

Bruno Battistini

DA FIRENZE



Il caro ed indimenticabile amico Sergente ROBERTO BONGINI è deceduto, in Firenze, alla fine di ottobre, lasciando in tutti noi un vuoto incolmabile. «È stato un uomo

di grandi virtù umane e civili, un imprenditore onesto e capace, un Carrista di razza che ha dimostrato sempre un'incrollabile attaccamento alla nostra Specialità ed alle Istituzioni. Ci mancherà il Suo sorriso dolce, il Suo tratto signorile e pacato e la sua disponibilità nei confronti di tutti». Con queste parole il nostro Presidente Regionale ha voluto ricordarlo, durante il rito funebre, nella Chiesa di Badia a Ripoli a Firenze. Roberto Bongini ha preso parte, nelle file del 31° Reggimento Carristi, alla guerra in Grecia ed Albania, al suo rientro in Patria, dopo un periodo di servizio in Veneto, con altri amici Carristi ha costituito, in Firenze, la Sezione Carristi nel cui ambito ha sempre svolto appassionata attività associativa.

Addio caro amico Roberto, sentiremo tanto la Tua mancanza ed abbassiamo i nostri Labari per rendere omaggio alla Tua degna figura di Uomo, di Cittadino e di Soldato.

Gorgio Filippini

DA PADOVA



Un altro grave lutto ha colpito la sezione di Padova. Ci ha lasciato il socio caporale carrista cav. ANTONIO ZUCCONI. Iscritto al Sodalizio dal 1986 ha sempre partecipato a tutte le

nostre iniziative ed ai nostri programmi.

Collaboratore affezionato e fedele ha ricoperto per alcuni anni la carica di segre-

tario della sezione, carica disimpegnata con attività e zelo non comuni.

Amico di tutti e da tutti apprezzato per le sue doti di mente e di cuore ha lasciato un ricordo che non sarà facile cancellare. Ai funerali svoltisi nella Basilica di Montetortone ad Abano Terme era presente, con il presidente regionale, un folto gruppo di soci delle sezioni di Padova, Monselice e Colli Euganei con i relativi labari.

Luigi Liccardo

DA COSENZA

Commemorato, a Paola, l'Agente Antonio Bandiera

A Paola, città di S. Francesco, centro importante del Tirreno cosentino, presso il Commissariato di Pubblica sicurezza, è stato ricordato il 24 settembre 2004 l'Agente ANTONIO BANDIERA caduto nell'adempimento del proprio dovere.

Oltre alle Autorità civili, militari e religiose, era presente la madre dell'Agente caduto e alcuni familiari.

Il Questore di Cosenza, dott. Marino, dopo una breve allocuzione, ha posto una corona d'alloro sotto la lapide che ricorda l'Eroe.

Il gruppo dei carristi cosentini, con il proprio Labaro, ha reso il dovuto omaggio ad Antonio Bandiera.

Anita Garibaldi al Vallone di Rovito

Suggestiva cerimonia, ieri 25 sett., all'Ara dei Fratelli Bandiera nel 160° Anniversario della loro fucilazione, presso il Vallone di Rovito di Cosenza.

Presenti i sindaci di Cosenza e Rovito con i Gonfalonieri dei rispettivi comuni, il Questore di Cosenza, il rappresentante l'Amministrazione Provinciale, le Associazioni Combattentistiche e d'Arma con i propri Labari.

Ha porto il saluto della città il sindaco di Cosenza, poi la "celebrazione" da parte del col. Serra che ha fatto la storia della Spedizione dei Bandiera e dei loro Compagni, nella Calabria insorta contro i Borboni.

Ha concluso gli interventi Anita Garibaldi ricordando il bisnonno Giuseppe e l'apporto determinante dei calabresi alla costituzione dell'Italia Unita.

Numerosa la partecipazione dei Cosentini.

Michele Veltri

NOTIZIE DALLA FAMIGLIA CARRISTA

VALOROSO CARRISTA RICEVE L'ONORIFICENZA DI "CAVALIERE AL MERITO DELLA REPUBBLICA"

Quale Presidente della Sezione A.N.C.I. di Asti, con orgoglio e vanto, voglio comunicare a tutti i Carristi d'Italia, che il nostro più caro e stimato Socio, GIOVANNI CARPIGNANO, valoroso Combattente delle cruenti battaglie di Tobruk ed El Alamein in terra d'Africa nel 1942, con Decreto del 2 giugno 2004, Gli è stato conferito, dal nostro Presidente della Repubblica, l'Onorificenza di Cavaliere dell'Ordine "Al merito della Repubblica Italiana".

Giovanni Carpignano nasce in Calliano d'Asti il 2 ottobre 1921, il 13 gennaio 1942 è inviato in Africa Settentrionale quale cap.le magg. Pilota dei carri M 13 - L3, con il 132° Rgt. Div. Ariete. Partecipa con onore e senso del dovere alle sanguinose battaglie Cirenaiche, finché, il 6 novembre

1942, viene catturato ad El Alamein dalle Forze nemiche.

Ricevuti gli Onori delle Armi, viene internato prigioniero in Egitto. (Quanto sopra dall'Archivio Storico di Genova). Il 4 novembre 2003, riceve, durante la celebrazione della Festa delle Forze Armate, la Croce di Guerra di Prima Classe ed il Titolo Onorifico di Sergente.

Oggi, finalmente, dopo 62 anni da

ONORIFICENZE

conferite su proposte di altre Amministrazioni:

Sezione di Padova

Generale di Brigata LUIGI LICCARDO, nominato Commendatore O.M.R.I. su proposta del Nastro Azzurro.

Sezione di Novara

Sergente Maggiore GIOVANNI STROZZI, nominato Ufficiale con D.P.R. in data 27 dicembre 2003 dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana.

quegli eventi bellici, dove il Carpignano, ha lasciato tutto il suo Equipaggio, a bagnare col Sangue, quelle terre aride ed infuocate, con la nomina a Cavaliere della Repubblica, riceve il giusto grazie dall'Italia tutta; a lui, le nostre più vive felicitazioni anche a nome di tutti i Carristi d'Italia e di quanti gli vogliono bene.

Calliano (AT), 7-10-2004

Felice Merlin

ANNIVERSARI

Sezione di Asti

Nel settembre u.s. i coniugi MERLIN FELICE e donna Lucia hanno festeggiato il loro cinquantesimo anniversario di matrimonio. Originari polesani si sono sposati il 15 settembre 1954. Dalla felice unione sono nati due figli: Carla e Stefano.

I carristi della Sezione di Asti, Torino, Biella, Novara e della Presidenza Nazionale augurano loro ancora tanta felicità ed ogni bene.

IN BREVE

SICUREZZA DI QUARTIERE

Dal 7 maggio u.s. sono scesi in strada altri 700 poliziotti e carabinieri di quartiere. Con i 1.200 che già sono operativi da un anno fanno in tutto 1900. Altri 300 prenderanno servizio entro la fine dell'anno, cosicché all'inizio del 2005 avremo 2.200 operatori attivi per la tutela di 479 quartieri nelle 103 province italiane. Ma l'obiettivo è quello di schierare entro la primavera del 2006 circa 6000 poliziotti e carabinieri in più di mille quartieri.

Questi tutori dell'ordine a difesa dei cittadini, garantiranno alla gente il diritto di non avere paura, scongiureranno solo con la loro presenza l'attività dei malintenzionati.

Sono equipaggiati con la pistola di ordinanza, un manganello e un telefono cellulare palmare che è a tutti gli effetti



un piccolo computer in grado di immagazzinare dati e informazioni da utilizzare nello svolgimento del servizio.

Ad essi viene affidata una limitata area nella quale vengono impiegate sempre le stesse persone, in modo da stabilire un rapporto fiduciario con i cittadini della zona assegnata e offrire così sicurezza.

LA STELE DI AXUM TORNERÀ IN ETIOPIA

Finalmente l'irritante problema della stele di Axum si sta risolvendo. La stele che 67 anni fa venne trasferita a Roma dall'Etiopia, della quale da tempo Addis Abeba ne reclama la restituzione, ritornerà ad Axum nella primavera del prossimo anno.

Ciò è stato concordato con il primo ministro etiopico Meles Zenawi in occasione della sua visita a Roma del 18 novembre ultimo scorso. È stato tenuto conto che la stele è un monumento simbolico dell'identità nazionale dell'Etiopia, come hanno affermato gli esperti.

Per trasportare la stele da Roma ad Axum si ricorrerà ad un Antonov 124, il più grande aereo da trasporto del mondo. Saranno compiuti sei viaggi per riportare in Patria i vari tronconi.

ATTIVITÀ CARRISTE

PORDENONE, 13 novembre 2004

Cambio di Comando all'Ariete



Il Br. Gen. Gian Marco Chiarini (cedente) e il Br. Gen. Roberto Ranucci (subentrante) alla cerimonia di passaggio delle consegne.

Il Ten. Gen. Gaetano Romeo, Comandante il 1° Comando Forze di Difesa di Vittorio Veneto, massima autorità militare presente, durante la sua allocuzione.



SANT'ANNA DI ALFAEDO (VR), 13 giugno 2004

Commemorazione della stele del Carrista del deserto



Il Presidente Regionale, Gen. C.A. Giuseppe Pachera, con i carristi delle regioni venete alla manifestazione tra i monti veronesi, luogo di esercitazione dei reparti del 32° Reggimento carri.



Il Gen. Pachera con i rappresentanti delle sezioni con i labari davanti alla stele rendono gli onori ai Caduti carristi.