



Rivista dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia

# Il CARRISTA d'ITALIA

N. 310 gennaio/febbraio/marzo 2022

## PRESENTAZIONE DEL CARRO ARMATO STORICO **FIAT 2000**

70° Anniversario Fondazione  
Associazione Nazionale Carristi d'Italia



in collaborazione con



**IVECO**  
DEFENCE VEHICLES

**7-8 MAGGIO 2022  
PARCO ESPOSIZIONI  
NOVEGRO**



Rivista dell'Associazione  
Nazionale Carristi d'Italia

ANNO LXIII

310 - gennaio febbraio marzo 2022

**Direttore**

Sabato Errico

**Direttore Responsabile**

Marco Celli

**Redazione**

Via Sforza, 8 - 00184 Roma

Tel. 06 4826136

redazione@assocarri.it

www.assocarri.it

**Impaginazione e stampa a cura di**

Freemindediting Srls

www.freemindediting.it

**Spedizione:** Poste Italiane S.p.A.

Sped. in abb. postale 70%

Roma Aut. C/RM/01/2016

**Condizioni di cessione:**

Distribuita ai Soci che sono in regola con il

versamento della quota sociale annuale

L'importo deve essere versato sul

c/c postale n. 13152004 intestato a:

A.N.C.I. Ass. Naz. Carristi d'Italia

Via Sforza, 8 - 00184 Roma

**LA COLLABORAZIONE È APERTA A TUTTI**

Gli elaborati inviati, anche se non pubblicati, rimangono di proprietà del "Carrista d'Italia". La direzione si riserva, a termini di legge, di modificare e ridurre gli articoli quando necessario e/o per esigenze tipografiche di spazio. Non è consentita la riproduzione anche parziale di testi e foto senza l'autorizzazione dell'editore. Gli articoli ed i servizi rispecchiano il giudizio ed il parere degli autori che li firmano e se ne assumono la responsabilità. La collaborazione con la rivista è a titolo gratuito. I collaboratori a qualsiasi titolo non vengono remunerati. © Tutti i diritti riservati.

I testi e le foto devono essere inviati ESCLUSIVAMENTE all'indirizzo

e-mail: [redazione@assocarri.it](mailto:redazione@assocarri.it) nei seguenti formati:

testi in word.doc, foto in jpg o tiff

Non inserire foto nei testi ma inviarle singolarmente.

I testi non conformi NON SARANNO PUBBLICATI.

# SOMMARIO

- 1 Editoriale del Presidente Nazionale
- 2 Il processo di allargamento della NATO
- 9 Capire e comprendere: videoconferenza di cultura carrista
- 10 Il Generale Camporeale lascia il Comando del COMFORDOT e assume quello delle Forze Operative Nord
- 12 Uno Sherman a S. Anna d'Alfaedo
- 16 Collaborazione con la "Croce nera d'Austria"
- 17 Sezione Carristi di Treviso: decennale della ricostituzione
- 18 Tessera ad honorem ai famigliari di Giovanni De Michel
- 19 Modellismo e raccolte museali
- 20 Monumento ai Caduti Carristi

## STORIA

- 28 CCCXII Battaglione misto carri dell'Egeo
- 32 Carri leggeri italiani in Russia
- 37 Monte Sabotino: una memoria oltre i confini
- 49 Il cuore antico (e italiano) dell'aliscafo a idrogeno

## CARRI ARMATI E TECNOLOGIA

- 50 I veri colori dei corazzati della 1ª Guerra Mondiale
- 51 Il carro armato: piccola guida tecnica (terza parte)
- 54 Il carro M 3A3 Stuart "Recce"

## RUBRICHE

- 21 Attività delle Forze Armate
- 25 Attività delle Unità Carri
- 57 Lettere alla redazione
- 58 Pensieri e ricordi carristi
- 63 Attività delle Sezioni
- 70 Hanno spento i motori
- 72 Libri

## HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO

Giuseppe Asero, Mario Bona, Carlo Borello, Ottavia Cardinali, Alfredo Carli, Andrea Caso, Rocco Ciccarella, Andrea Cionci, Paolo Crippa, Giorgio Cuccu, Catello D'Aniello, Ettore Fasciani, Elisa Federici, Vittorio Gallo, Alfredo Grasso, Daniele Guglielmi, Beatrice Harrach, Graziano Maron, Vincenzo Meleca, Marco Meneghini, Piero Parlani, Mario Pieri, Franco Pontara, Giovanni Pulci, Francesco Ristori, Domenico Schipsi, Carmine Scritore, Ottavio Sillitti, Massimo Sorani, Fabio Sorini, Dino Stangherlin, Matteo Cornelius Sullivan, Giocondo Talamonti, Antonio Tallillo, Dario Tiveron, Marco Tomasicchio, Achille Vitali, Pierluigi Zaramella, Agostina D'Alessandro Zecchin.



Cultura Carrista è un termine che raccoglie il nostro pensiero, le nostre azioni e un certo modo di essere che si ispira alla memoria storica e si estrinseca attraverso un preciso stile militare, quale espressione dei valori rosso blu e di un grande senso di appartenenza.

Divenuto ricorrente nell'ambito dell'Associazione Carristi, con il termine "cultura carrista" noi carristi di oggi ci siamo fatti carico di questo tempo, ci sentiamo dei vecchi ma pure nuovi spadaccini di idee, senza protagonismi, e vogliamo essere i legittimi referenti e divulgatori di questa cultura.

Con grande passione, abbiamo ricercato e messo in atto delle azioni e delle attività concrete per mantenere viva l'attenzione sull'importanza della nostra Specialità, ritengo con giustezza di vedute, nel momento in cui, costatati gli

accadimenti in corso, ci si rende conto di averne bisogno.

Ciò detto, vorrei presentare qui alcune fertili realizzazioni, dichiarando in premessa la nostra gratitudine a coloro che ne sono stati i promotori e gli artefici. Ad essi va il mio ringraziamento, per l'ammirabile dedizione e lo straordinario entusiasmo.

Abbiamo organizzato, condiviso e partecipato a due cicli di incontri di cultura carrista "Sulle nostre Tracce", basati su video-conferenze tenute da scrittori, esperti e ricercatori, soci e non soci. Il primo ciclo è stato svolto nel periodo marzo-giugno 2021 ed ha riguardato alcuni argomenti di ricerca storica, gli aspetti tecnici della riprogettazione del primo carro armato italiano FIAT 2000 e la presentazione di tre volumi riguardanti la storia della specialità carristi.

Il secondo ciclo di undici conferenze, tenuto da gennaio a marzo 2022, è stato incentrato sulla presentazione di interessanti pubblicazioni a cura dei rispettivi autori, molti di questi preziosi ed infaticabili collaboratori di questa Rivista. Un aspetto interessante di quest'ultimo ciclo di conferenze è stato quello della presenza diretta dei familiari di alcuni caduti e reduci carristi, sia come autori del libro sia come partecipanti all'attività. Non si è trattato quindi di presentazioni di tipo accademico bensì di momenti di condivisione di conoscenze, ricordi ed esperienze.

Si è trattato quindi di un contesto costruito con un lavoro di preparazione accurato, in cui è prevalso lo sforzo di ricercare una situazione che faccia rivivere la memoria storica e che permetta di trasmettere, in varie forme di diffusione, proprio quello che spesso si ha bisogno di leggere o di ascoltare.

Questi temi di cultura carrista si legano e trovano riscontro nei contenuti della nostra Rivista, che di questa cultura è il principale veicolo. In essa raccogliamo e ospitiamo gli scritti autorevoli di esperti, le notizie sulle attività svolte dai reggimenti carri e pure i più semplici avvenimenti nell'ambito delle nostre sezioni, con l'auspicio di suscitare nei lettori un analogo sentire e un'urgenza della necessità di conoscere.

Sentire intimamente l'appartenenza ad un reparto carri e ad una caserma, luogo di vecchie amicizie e di ricordi, voler realizzare un proprio museo, recuperare e restaurare un carro storico sono anch'esse espressione di cultura carrista, in altri termini percorrere *le nostre tracce*.

Ci sentiamo oggi in un momento favorevole, fatto di una molteplicità di idee feconde, di una forza attrattiva verso la ricerca storica e di intenti edificanti volti a suscitare sempre più gli interessi conoscitivi ed il senso di appartenenza ai Carristi.

Con questo spirito ed in nome della cultura carrista, ci avviamo a celebrare il 70° Anniversario della fondazione dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia ed a presentare il carro armato storico FIAT 2000, unitamente al Museo delle Forze Armate 1914-1945 e all'Associazione Raggruppamento SPA, grazie anche al sostegno ed alla cortese collaborazione di IVECO Defence Vehicle e del Parco Esposizioni Novegro.

Generale di Divisione (ris.) Sabato Errico



# IL PROCESSO DI ALLARGAMENTO DELLA NATO

di **SABATO ERRICO**

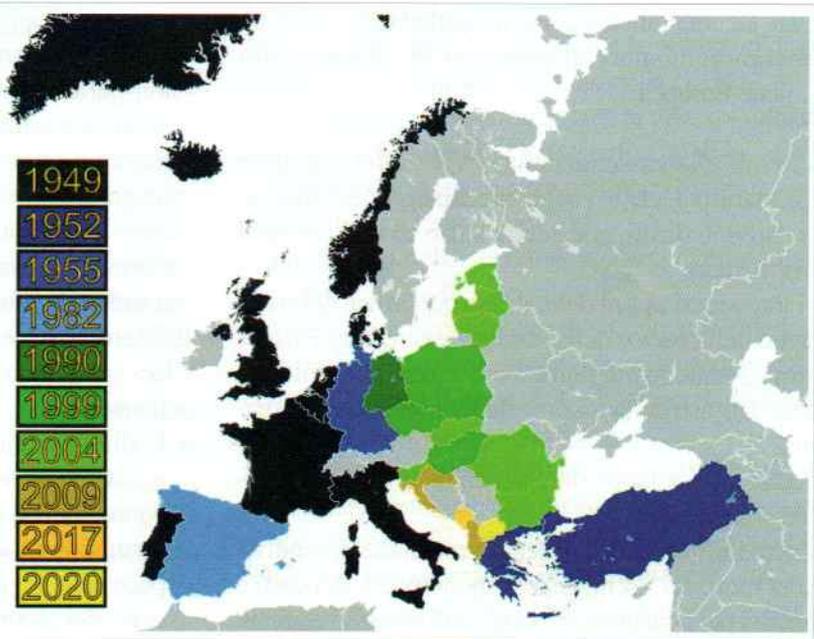
*I recenti avvenimenti in Ucraina hanno posto l'accento sul tema dell'allargamento dell'Alleanza Atlantica. Le discussioni sulla specifica tematica hanno fatto emergere, a volte, una vaga se non scarsa conoscenza dell'argomento, sia nei pubblici dibattiti sia da parte degli organi di stampa, soprattutto in merito alla procedura di adesione alla NATO, ai requisiti richiesti ai paesi aspiranti ed alla relativa tempistica per l'accesso definitivo. In sostanza, l'adesione alla NATO ovvero al Patto Atlantico, che è un trattato difensivo, impone un percorso lungo e complesso e non è affatto legato al semplice intendimento o volontà espressa da una nazione. Diconoscere volutamente tali meccanismi potrebbe apparire un pretesto.*

## Premessa

Il Trattato del Nord Atlantico fu firmato a Washington nel 1949, all'indomani della Seconda guerra mondiale. Lo scopo dell'Alleanza era quello di assicurare la pace in Europa, promuovere la cooperazione tra i suoi membri e salvaguardare la loro libertà - tutto ciò nel contesto della lotta contro la minaccia posta all'epoca dall'Unione Sovietica. Nell'arco di oltre 70 anni di vita, l'Alleanza ha subito una radicale trasformazione che, grazie alla politica di "open door", ha visto passare i suoi Paesi membri dagli originari 12 firmatari a 30 aderenti.

Ciò premesso, con il presente opuscolo si intende fornire una panoramica sull'allargamento dell'Alleanza Atlantica, evidenziandone i meccanismi e le procedure, che impongono ai paesi aspiranti all'adesione l'adozione di uno specifico programma di riforme interne, al fine di poter raggiungere gli standard richiesti dall'Alleanza.

Date	Country	Enlargement
18 February 1952	 Greece	First
	 Turkey	
9 May 1955	 Germany	Second
30 May 1982	 Spain	Third
3 October 1990	German reunification	
12 March 1999	 Czech Republic	Fourth
	 Hungary	
	 Poland	
29 March 2004	 Bulgaria	Fifth
	 Estonia	
	 Latvia	
	 Lithuania	
	 Romania	
	 Slovakia	
	 Slovenia	
1 April 2009	 Albania	Sixth
	 Croatia	
5 June 2017	 Montenegro	Seventh
27 March 2020	 North Macedonia	Eighth



I 18 Paesi che si sono aggiunti ai 12 firmatari originari dal 1949 al 2020

## Generalità sull'allargamento della NATO

L'articolo 10 del Trattato di Washington stabilisce che:

*“Le Parti possono, con accordo unanime, invitare ad aderire a questo Trattato ogni Stato Europeo in grado di favorire lo sviluppo dei principi del presente Trattato e di contribuire alla sicurezza della regione dell’Atlantico settentrionale”.*

Sulla base del citato articolo 10, nel periodo dal 1949 al 2020, 18 Paesi si sono aggiunti ai 12 firmatari originari: *Belgio, Canada, Danimarca, Francia, Gran Bretagna, Islanda, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Stati Uniti*, portando a 30 il numero complessivo dei membri dell’Alleanza Atlantica.

L’ampliamento dei Paesi membri della NATO ha avuto il seguente sviluppo temporale:

- 18 febbraio 1952, adesione della Grecia e della Turchia;
- 9 maggio 1955, adesione della Repubblica Federale di Germania;
- 30 maggio 1982, adesione della Spagna;
- 28 settembre 1995, pubblicazione dello Studio sull’allargamento della NATO;
- 12 marzo 1999, adesione di Ungheria, Polonia e Repubblica Ceca;
- 29 marzo 2004, adesione di Bulgaria, Estonia, Lettonia, Lituania, Romania, Slovacchia e Slovenia;
- 1° aprile 2009, adesione di Albania e Croazia;
- 5 giugno 2017, adesione del Montenegro;
- 27 marzo 2020, adesione della Macedonia del Nord.

In tale quadro, la *policy* NATO di “*open door*” ha consentito ad alcuni Paesi Partner dell’Alleanza di integrarsi nella

comunità euro – atlantica, con il risultato di migliorare la sicurezza collettiva e di favorire la stabilità nell’area dei Paesi membri.

## Lo Studio sull’allargamento della NATO

A seguito del Vertice NATO di Bruxelles (1994), gli aspetti relativi alle ragioni ed alle modalità delle future adesioni all’Alleanza furono esaminati nell’ambito dello “*Studio sull’allargamento dell’Alleanza*” elaborato nel 1995.

In sostanza, lo studio evidenziava come l’allargamento dell’Alleanza poteva contribuire al rafforzamento della stabilità e della sicurezza nell’area euro-atlantica. In sintesi, l’allargamento doveva:

- rafforzare la tendenza verso l’integrazione e la cooperazione in Europea, sulla base della condivisione dei valori della democrazia;
- incoraggiare e sostenere le riforme democratiche, incluso il controllo civile e democratico sulle forze armate;
- favorire modelli e forme di cooperazione di consultazione e di ricerca del consenso che caratterizzano le relazioni tra gli attuali Alleati e promuovere le relazioni di buon vicinato, di cui potranno beneficiare anche i paesi non-membri;
- accrescere la trasparenza nella pianificazione della difesa e nei bilanci militari, incrementando quindi la fiducia tra gli stati, e rafforzare la tendenza all’integrazione e alla cooperazione in Europa;
- consentire all’Alleanza di contribuire maggiormente alla sicurezza europea e internazionale e sostenere le attività di mantenimento della pace sotto l’egida dell’ONU e dell’OSCE;

- rafforzare ed ampliare il legame transatlantico;
- essere complementare al processo di allargamento dell'Unione Europea.

Lo studio sull'allargamento della NATO, oltre a definire gli scopi, stabiliva anche i seguenti principi dell'allargamento relativi ai diritti, alle adempienze ed agli obblighi dei nuovi membri:

- unire i loro sforzi ai fini della difesa collettiva, del mantenimento della pace e della stabilità, evitare ogni disputa internazionale in cui potrebbero essere coinvolti ed astenersi dall'uso della forza nelle loro relazioni internazionali;
- contribuire allo sviluppo di relazioni internazionali pacifiche ed amichevoli;
- mantenere l'efficacia dell'Alleanza mediante la condivisione dei ruoli, dei rischi, delle responsabilità, dei costi e dei benefici per assicurare gli scopi e gli obiettivi comuni.

In relazione ai suddetti principi, gli stati che sono coinvolti in conflitti etnici o in controversie internazionali per motivi territoriali rivendicazioni irredentistiche o controversie giurisdizionali interne, devono impegnarsi a risolvere tali situazioni con mezzi pacifici, attenendosi ai principi dell'OSCE, prima di poter diventare membri.

La risoluzione di tali dispute costituisce un fattore determinante perché uno stato ottenga l'invito ad aderire all'Alleanza.

La relativa decisione, assunta dall'Alleanza sulla base del consenso e senza interferenze da parte di Stati non membri, deve tenere conto della capacità dei paesi interessati a contribuire militarmente alla difesa collettiva, al mantenimento della pace e alle altre nuove missioni dell'Alleanza, nonché della capacità di contribuire alla sicurezza alla stabilità dell'area euro-atlantica.

Nell'ambito dello studio, viene attribuita una rilevante importanza agli aspetti militari, in particolare alla capacità di partecipare alla difesa collettiva dell'Alleanza in accordo all'Art. 5 del Trattato, alla capacità operativa e all'interoperabilità delle loro forze, alla possibilità di ospitare e far stazionare le forze di altri stati membri sul proprio territorio, al contributo all'incremento delle capacità operative dell'Alleanza, inclusa la mobilità strategica. Inoltre, ciascun membro deve assicurare che le forze alleate possano transitare o stazionare nel proprio territorio in caso di rinforzo, esercitazione e gestione delle crisi.

L'intendimento dell'Alleanza era quello di mantenere la sua credibilità in termini di capacità militari soprattutto attraverso la difesa collettiva: un principio chiave del processo di allargamento, di cui i nuovi membri possono beneficiare, ma devono anche provvedere a contribuire ad essa.

Sulla base di tale principio, venivano offerte agli Alleati tre forme di partecipazione alla difesa collettiva della NATO:

- piena partecipazione alla struttura militare integrata e al processo di pianificazione della difesa;
- non-partecipazione alla struttura militare integrata, ma piena partecipazione al processo di pianificazione della difesa, con limitata cooperazione con la struttura militare integrata in alcune aree definite;
- non - partecipazione alla struttura militare integrata e al processo di pianificazione, ma limitata cooperazione con la struttura militare integrata.

Il Segretario Generale della NATO pro-tempore Willy Claes sottolineava così i sei punti chiave delle conclusioni dello studio:

- a. L'allargamento della NATO non è diretto contro alcun paese, o contro alcuna minaccia specifica. La NATO continuerà ad essere una alleanza puramente difensiva, il cui scopo fondamentale consiste nel salvaguardare la pace nella regione euro atlantica e nel garantire la sicurezza dei propri membri.
- b. I nuovi membri beneficeranno di tutti i diritti e assumeranno tutti gli obblighi previsti per i paesi membri del Trattato di Washington e dovranno accettare i principi, le politiche e le procedure approvati da tutti i membri dell'Alleanza, fin dal momento del loro ingresso.
- c. Con lo sviluppo dell'allargamento, il Consiglio di Cooperazione del Nord Atlantico e il Partenariato per la Pace continueranno a costituire elementi vitali per l'instaurazione di una stretta cooperazione di sicurezza in Europa, sia per i paesi che si propongono di aderire, sia per quelli che in un primo tempo aderiranno, o che non aderiranno affatto.
- d. L'adesione di nuovi membri all'Alleanza sarà un processo parallelo a quello dell'Unione Europea e lo completerà. Un'ampia convergenza finale dell'appartenenza dei paesi europei alla NATO, all'Unione Europea e all'UEO avrebbe effetti positivi per la sicurezza europea.
- e. Le decisioni a proposito dell'allargamento saranno prese dalla NATO. L'operazione consisterà in un processo graduale, deliberato e trasparente e comporterà un dialogo con tutti i paesi partner interessati. Non esiste alcun elenco fisso e rigido di criteri. L'allargamento verrà deciso caso per caso, e qualche paese potrà conseguire l'adesione prima degli altri. Nessun paese al di fuori dell'Alleanza Atlantica potrà opporre veti, o avere diritti di ingerenza sul processo e sulla decisione che sarà assunta.
- f. Gli Alleati ritengono che l'invito a nuovi paesi ad entrare nell'Alleanza accrescerà la sicurezza dell'Europa intera, compresa la Russia

Con la presentazione dello Studio sull'Allargamento, la NATO proseguiva nel suo graduale programma: si erano ufficialmente stabiliti i termini del "come", mentre rimanevano aperte le questioni del "chi" e del "quando".

Due questioni che, per il momento, la NATO non aveva alcuna intenzione di affrontare.



## Il Piano d'Azione per l'Adesione alla NATO (Membership Action Plan - MAP)

A seguito della riunione del Consiglio Atlantico svoltasi a Washington il 23-24 aprile 1999, furono diffuse le modalità e le procedure da seguire da parte dei Paesi Partner intenzionati ad avviare un dialogo con l'Alleanza, in vista di una futura adesione quali membri della stessa.

Tali modalità erano contenute nel cosiddetto *Membership Action Plan (MAP)*, che presuppone l'intensificato dialogo individuale sulle questioni relative all'adesione.

La partecipazione al MAP è basata sull'auto differenziazione, non prevede alcun intervallo per tale decisione, né alcuna garanzia di una adesione finale.

Il Piano d'Azione per l'Adesione, che è una manifestazione pratica della politica della "porta aperta", è suddiviso in 5 capitoli. Questi sono:

- I. Questioni politiche ed economiche
- II. Questioni militari e di difesa
- III. Questioni relative alle risorse
- IV. Questioni relative alla sicurezza
- V. Questioni giuridiche

Nell'ambito di ciascuno di questi, il MAP identifica le questioni che potrebbero essere esaminate (l'elenco non è esaustivo) e descrive i meccanismi attraverso cui la preparazione per una possibile futura adesione può essere meglio effettuata.

La lista delle questioni individuate per tale valutazione non costituisce un elenco dei criteri per l'adesione ed è previsto che comprenda quelle questioni che i paesi candidati stessi hanno identificato quali materie che essi desiderano trattare.

A ciascun paese candidato è richiesto di stabilire un programma nazionale annuale sulla preparazione ad una possibile futura adesione, indicando gli scopi e gli obiettivi della sua preparazione e che contenga specifiche informazioni sulle misure che verranno prese, sulle autorità responsabili e, ove necessario, un calendario dell'attività relativa a specifici aspetti di questa preparazione.

È consentito agli aspiranti di aggiornare il piano sulla base delle proprie esigenze e capacità di condurre le riforme interne programmate. Tale piano costituisce una base per consentire all'Alleanza di seguire i progressi dei candidati e per fornire loro valutazioni di riscontro.

In tale contesto vengono condotte periodicamente specifiche riunioni nel formato Paesi membri+1 (Paese candidato) sia in ambito Comitato Politico ad alto livello, competente per la direzione e il coordinamento, sia in ambito Consiglio Atlantico.

### Capitolo I – Questioni politiche ed economiche

Ai paesi candidati viene offerta la possibilità di esprimere

la propria volontà e capacità di assumere gli impegni derivanti dal Trattato di Washington e le pertinenti disposizioni dello Studio sull'allargamento della NATO.

I futuri membri devono adeguarsi ai principi fondamentali enunciati nel Trattato di Washington quali la democrazia, le libertà individuali ed altre pertinenti disposizioni che figurano nel suo Preambolo.

Al momento dell'adesione, ai Paesi candidati viene richiesto di:

fornire il proprio contributo di sforzi per la difesa collettiva e per la salvaguardia della pace e della sicurezza;

contribuire alla efficacia dell'Alleanza condividendone le responsabilità, i costi e i vantaggi;

ricercare in buona fede il consenso su tutte le questioni;

partecipare pienamente al processo di consultazione e decisionale dell'Alleanza sulle questioni politiche e quelle relative alla sicurezza che interessano l'Alleanza;

impegnarsi a perseguire la politica di apertura dell'Alleanza in conformità con il Trattato di Washington e le dichiarazioni al Vertice di Madrid e di Washington.

I candidati sono inoltre chiamati a fornire, su base annua, informazioni sullo stato della loro economia, inclusi i principali dati macroeconomici e di bilancio, come pure quelli pertinenti agli sviluppi della loro politica economica.

### Capitolo II – Questioni militari e di difesa

La capacità dei paesi candidati di contribuire militarmente alla difesa collettiva e alle nuove missioni dell'Alleanza e la loro volontà di impegnarsi in graduali miglioramenti delle loro capacità militari costituiscono dei fattori essenziali da considerare nel determinare la loro idoneità per l'adesione alla NATO.

I nuovi membri dell'Alleanza devono essere pronti a condividere i ruoli, i rischi, le responsabilità, i vantaggi e gli oneri della sicurezza comune e della difesa collettiva. In tale contesto, è richiesto che essi approvino la strategia dell'Alleanza come esposta nel Concetto strategico e in altre dichiarazioni ministeriali.

Tutti i meccanismi della NATO, istituiti per valutare le forze dei paesi partner per operazioni a sostegno della pace a guida NATO e la partecipazione dei paesi partner ad esercitazioni e operazioni NATO/PfP, sono volti a valutare il grado di interoperabilità e la gamma di capacità delle forze dei candidati.

### Capitolo III – Questioni relative alle risorse

I nuovi membri dell'Alleanza devono impegnare sufficienti risorse di bilancio che consentano loro di fronteggiare gli impegni derivanti dalla possibile adesione. I programmi nazionali dei candidati devono creare le necessarie strutture per predisporre e attuare i bilanci della difesa che rispondono alle priorità della difesa stabilite. Inoltre,

devono prevedere dei sistemi di formazione per familiarizzare il personale con le pratiche e le procedure della NATO, allo scopo di prepararlo ad una possibile futura partecipazione alle strutture dell'Alleanza.

#### *Capitolo IV – Questioni relative alla sicurezza*

I candidati, al momento dell'adesione, devono aver attuato sufficienti controlli e procedure per garantire la sicurezza delle informazioni più sensibili, come previsto dalla politica di sicurezza della NATO.

A tale riguardo, l'Alleanza ha istituito dei corsi specifici che sono organizzati, su richiesta, per i paesi candidati sulla sicurezza del personale, la sicurezza fisica, dei documenti, industriale e quella informatica.

#### *Capitolo V – Questioni Giuridiche*

Per essere in grado di assumere gli impegni relativi all'adesione, i candidati devono esaminare e prendere conoscenza delle appropriate disposizioni legali e degli accordi che regolano la cooperazione all'interno della NATO. Ciò consente ai candidati di comparare la compatibilità della loro legislazione nazionale con quelle norme e regole della NATO.

Per quanto attiene strettamente alla capacità di partecipazione alla difesa collettiva, in nuovi membri devono assicurare la possibilità che le forze dei paesi Alleati possano stazionare e transitare sul loro territorio senza particolari vincoli di legge. In sostanza, la legislazione interna deve consentire l'applicazione dell'Accordo sullo Status delle Forze NATO (NATO SOFA).

In tale contesto, i nuovi membri, in seguito al completamento delle relative procedure, aderiranno al Trattato Nord Atlantico (Washington, 4 aprile 1949) e a tutti gli accordi, protocolli e convenzioni stipulati e ratificati dai Paesi membri dell'Alleanza.

### **Il processo di adesione**

Una volta che gli alleati hanno deciso di invitare un paese a diventare un membro della NATO, ufficialmente invitano il paese ad iniziare i colloqui di adesione con l'Alleanza. Questo è il primo passo del processo che porterà all'adesione formale.

I principali passaggi del processo sono indicati di seguito.

#### **1. I colloqui di adesione con un team della NATO**

Questi colloqui si svolgono presso la sede della NATO a Bruxelles e riuniscono gruppi di esperti della NATO e rappresentanti dei singoli invitati.

Il loro scopo è ottenere una conferma formale dagli invitati in merito alla loro volontà e capacità di rispettare gli obblighi e gli impegni politici, legali e militari connessi con l'adesione alla NATO, come previsto nel Trattato di Wa-

shington e nello Studio sull'allargamento della NATO.

I colloqui si svolgono in due sessioni con ciascun invitato. Il risultato finale di queste discussioni è un calendario che deve essere presentato da ciascun invitato per il completamento delle necessarie riforme, che possono continuare anche dopo che questi paesi sono diventati membri della NATO.

#### **2. Gli invitati inviano lettere di intenti alla NATO, insieme al calendario per il completamento delle riforme**

Nella seconda fase del processo di adesione, ciascun Paese invitato conferma la propria accettazione degli obblighi e degli impegni di adesione sotto forma di lettera di intenti da parte del Ministro degli Esteri indirizzata al Segretario Generale della NATO, contenente il calendario delle riforme che il paese deve attuare.

#### **3. I protocolli di adesione sono firmati dai paesi della NATO**

La NATO prepara quindi i protocolli di adesione al trattato di Washington per ciascun invitato. Questi protocolli sono in effetti emendamenti o aggiunte al Trattato che, una volta firmati e ratificati dagli Alleati, diventano parte integrante del trattato stesso e consentono ai paesi invitati di diventare parti del trattato.

#### **4. I protocolli di adesione sono ratificati dai paesi della NATO**

I Governi degli Stati membri della NATO ratificano i protocolli, in base alle loro procedure nazionali. La procedura di ratifica varia da paese a paese.

#### **5. Il Segretario Generale invita i potenziali nuovi membri ad aderire al Trattato Nord Atlantico**

Una volta che tutti i paesi membri della NATO notificano al governo degli Stati Uniti d'America, depositario del Trattato di Washington, la loro accettazione dei protocolli di adesione al Trattato del Nord Atlantico dei potenziali nuovi membri, il Segretario Generale della NATO invita i nuovi paesi ad aderire al Trattato.

#### **6. Gli invitati aderiscono al Trattato Nord Atlantico conformemente alle loro procedure nazionali**

#### **7. Dopo aver depositato i loro strumenti di adesione presso il Dipartimento di Stato degli Stati Uniti, gli invitati diventano formalmente Membri della NATO**

Attualmente, sono in corso relazioni con la Bosnia e Erzegovina e la Georgia per l'ingresso nel Membership Action Plan (MAP)



## Trattato Nord Atlantico - Washington, DC - 4 aprile 1949

*Gli Stati che aderiscono al presente Trattato riaffermano la loro fede negli scopi e nei principi dello Statuto delle Nazioni Unite e il loro desiderio di vivere in pace con tutti i popoli e con tutti i governi. Si dicono determinati a salvaguardare la libertà dei loro popoli, il loro comune retaggio e la loro civiltà, fondati sui principi della democrazia, sulla libertà individuali e sulla preminenza del diritto. Aspirano a promuovere il benessere e la stabilità nella regione dell'Atlantico settentrionale. Sono decisi a unire i loro sforzi in una difesa collettiva e per la salvaguardia della pace e della sicurezza. Pertanto, essi aderiscono al presente Trattato Nord Atlantico:*

### **Articolo 1**

Le parti si impegnano, come stabilito nello Statuto delle Nazioni Unite, a comporre con mezzi pacifici qualsiasi controversia internazionale in cui potrebbero essere coinvolte, in modo che la pace e la sicurezza internazionali e la giustizia non vengano messe in pericolo, e ad astenersi nei loro rapporti internazionali dal ricorrere alla minaccia o all'uso della forza assolutamente incompatibile con gli scopi delle Nazioni Unite.

### **Articolo 2**

Le parti contribuiranno allo sviluppo di relazioni internazionali pacifiche e amichevoli, rafforzando le loro libere istituzioni, favorendo una migliore comprensione dei principi su cui queste istituzioni sono fondate, e promuovendo condizioni di stabilità e di benessere. Esse si sforzeranno di eliminare ogni contrasto nelle loro politiche economiche internazionali e incoraggeranno la cooperazione economica tra ciascuna di loro o tra tutte.

### **Articolo 3**

Allo scopo di conseguire con mag-

giore efficacia gli obiettivi del presente Trattato, le parti, agendo individualmente e congiuntamente, in modo continuo ed effettivo, mediante lo sviluppo delle loro risorse e prestandosi reciproca assistenza, manterranno e accresceranno la loro capacità individuale e collettiva di resistere ad un attacco armato.

### **Articolo 4**

Le parti si consulteranno ogni volta che, nell'opinione di una di esse, l'integrità territoriale, l'indipendenza politica o la sicurezza di una delle parti fosse minacciata.

### **Articolo 5**

Le parti convengono che un attacco armato contro una o più di esse in Europa o nell'America settentrionale sarà considerato come un attacco diretto contro tutte le parti, e di conseguenza convengono che se un tale attacco si producesse, ciascuna di esse, nell'esercizio del diritto di legittima difesa, individuale o collettiva, riconosciuto dall'art.51 dello Statuto delle Nazioni Unite, assisterà la parte o le parti così attaccate intraprendendo

immediatamente, individualmente e di concerto con le altre parti, l'azione che giudicherà necessaria, ivi compreso l'uso della forza armata, per ristabilire e mantenere la sicurezza nella regione dell'Atlantico settentrionale. Ogni attacco armato di questo genere e tutte le misure prese in conseguenza di esso saranno immediatamente portate a conoscenza del Consiglio di Sicurezza.

Queste misure termineranno allorché il Consiglio di Sicurezza avrà preso le misure necessarie per ristabilire e mantenere la pace e la sicurezza internazionali.

#### **Articolo 6<sup>1</sup>**

Agli effetti dell'art. 5, per attacco armato contro una o più delle parti si intende un attacco armato:

contro il territorio di una di esse in Europa o nell'America settentrionale, contro i Dipartimenti francesi d'Algeria<sup>2</sup>, contro il territorio della Turchia o contro le isole poste sotto la giurisdizione di una delle parti nella regione dell'Atlantico settentrionale a nord del Tropico del Cancro;

contro le forze, le navi o gli aeromobili di una delle parti, che si trovino su questi territori o in qualsiasi altra regione d'Europa nella quale, alla data di entrata in vigore del presente Trattato, siano stazionate forze di occupazione di una delle parti, o che si trovino nel Mare Mediterraneo o nella regione dell'Atlantico settentrionale a nord del Tropico del Cancro, o al di sopra di essi.

#### **Articolo 7**

Il presente Trattato non pregiudica e non dovrà essere considerato in alcun modo lesivo dei diritti e degli obblighi derivanti dallo Statuto alle parti che sono membri delle Nazioni Unite

<sup>1</sup> Modificato dall'art. 2 del Protocollo di adesione di Grecia e Turchia al Trattato Nord Atlantico (22 ottobre 1951).

<sup>2</sup> Il 16 gennaio 1963 il Consiglio Atlantico ha preso atto che tutte le disposizioni del Trattato Nord Atlantico concernenti gli ex-Dipartimenti francesi di Algeria sono decadute a decorrere dal 3 luglio 1962.

o la responsabilità primaria del Consiglio di Sicurezza per il mantenimento della pace e della sicurezza internazionali.

#### **Articolo 8**

Ciascuna parte dichiara che nessuno degli impegni internazionali attualmente in vigore tra essa e un'altra parte o uno stato terzo è in contraddizione con le disposizioni del presente Trattato e si obbliga a non sottoscrivere alcun impegno internazionale in contrasto con questo Trattato.

#### **Articolo 9**

Con la presente disposizione le parti istituiscono un Consiglio, nel quale ciascuna di esse sarà rappresentata per esaminare le questioni relative all'applicazione di questo Trattato. Il Consiglio sarà organizzato in maniera tale da potersi riunire rapidamente in qualsiasi momento.

Il Consiglio costituirà quegli organi sussidiari che potranno essere necessari; in particolare istituirà immediatamente un Comitato di difesa che raccomanderà le misure da adottare per l'applicazione degli articoli 3 e 5.

#### **Articolo 10**

Le parti possono, con accordo unanime, invitare ad aderire a questo Trattato ogni altro Stato europeo in grado di favorire lo sviluppo dei principi del presente Trattato e di contribuire alla sicurezza della regione dell'Atlantico settentrionale. Ogni Stato così invitato può divenire parte del Trattato depositando il proprio strumento di adesione presso il governo degli Stati Uniti d'America. Il governo degli Stati Uniti d'America informerà ciascuna delle parti del deposito di ogni strumento di adesione.

#### **Articolo 11**

Questo Trattato sarà ratificato e le sue disposizioni saranno applicate dalle parti conformemente alle loro rispettive norme costituzionali.

Gli strumenti di ratifica saranno de-

positati appena possibile presso il governo degli Stati Uniti d'America, che notificherà a tutti gli altri firmatari l'avvenuto deposito di ciascuno strumento di ratifica.

Il Trattato entrerà in vigore tra gli Stati che lo hanno ratificato non appena le ratifiche della maggioranza dei firmatari, incluse le ratifiche di Belgio, Canada, Francia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Regno Unito e Stati Uniti saranno state depositate ed entrerà in vigore nei confronti degli altri Stati dalla data del deposito delle loro ratifiche<sup>3</sup>.

#### **Articolo 12**

Dopo dieci anni dall'entrata in vigore del Trattato, o in ogni momento successivo, le parti, se una di esse lo richiede, si consulteranno allo scopo di sottoporre a revisione il Trattato, prendendo in considerazione i fattori che a quel momento potranno influire sulla pace e sulla sicurezza nella regione dell'Atlantico settentrionale, ivi compreso lo sviluppo di accordi sia globali che regionali conclusi conformemente allo Statuto delle Nazioni Unite per il mantenimento della pace e della sicurezza internazionali.

#### **Articolo 13**

Trascorsi vent'anni dall'entrata in vigore del Trattato, una parte può cessare di esserne membro un anno dopo che la sua notifica di denuncia sia stata depositata presso il governo degli Stati Uniti d'America, che informerà i governi delle altre parti del deposito di ogni notifica di denuncia.

#### **Articolo 14**

Il presente Trattato, i cui testi inglese e francese sono egualmente autentici, sarà depositato negli archivi del governo degli Stati Uniti d'America. Copie debitamente autenticate saranno trasmesse da questo governo ai governi degli altri Stati firmatari.

<sup>3</sup> Il Trattato è entrato in vigore il 24 agosto 1949, dopo che tutti gli Stati firmatari ebbero depositato i loro strumenti di ratifica.

# CAPIRE E COMPRENDERE

Il 2° Ciclo di video-conferenze di Cultura carrista dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia - Anno 2022

di **Ottavia Cardinali**

**T**anti, più che onorevolmente, in questi due anni di emergenza sanitaria, che oramai sembrano datare il prima e il dopo, hanno reagito sperimentando situazioni con cui accorciare la distanza e trasmettere, comunque, il calore della relazione, della compresenza.

Tra queste spiccano i due Cicli di Video-Conferenze A.N.C.I. nel 2021 e 2022. Anche quest'anno, infatti, abbiamo potuto gioire delle Videoconferenze "Sulle nostre tracce - Incontri di Cultura carrista", grati alle Sezioni A.N.C.I. di Firenze, Verona e Zeccone, sotto l'egida del Presidente Nazionale A.N.C.I., Gen. D. Sabato Errico, al Direttore dell'iniziativa Cap. Mauro Somigli e Presidente della Sezione Carristi di Firenze "M.O. Chiamenti", al conduttore della Cabina di Regia Col. Maurizio Parri, ai Relatori tutti. Siamo già lì alle 20:30, impazienti che la cabina di regia ci faccia entrare per iniziare una nuova avventura, per ritrovare i volti degli Amici, per ascoltare ed apprendere. Vista e udito pronti. Ma anche il cuore per nutrirci di Storie, di Valore, di Onore e di Lealtà: bisognosi, affamati come non mai di questo.

Dapprima, la felicità dell'incontro, la battuta, lo scherzo, il dialogo informale, che seguono anche la conclusione, allorquando c'è pure modo di scambiarsi comunicazioni di servizio e di confronto. Tutta l'Italia rappresentata, le sue cadenze.

Poi, il campanello di inizio richiama al silenzio. La tromba all'adunata del picchetto armato. La musica del genere cosiddetto epico, crescente, scelta all'uopo per introdurre le gesta che verranno narrate. Il buio della Sala, in cui annullare tutto intorno e tuffarsi, cadendo nell'abbraccio sicuro del sapere e di tutti i convenuti. Ammirazione e stima assolute. Organizzazione perfetta: i contenuti, i relatori, la sapienza, la vivezza del clima, anche emotivo, profusa, la capacità comunicativa, tanto da rimanerne ammaliati. Ipnottizzati. Orgogliosi. E la commo- zione, non dissimulata, di relatori e pubblico, laddove il sapere non è solo "parlato" ma "sentito". Dove le circostanze descritte non sono solo "viste" ma "guardate", dove la descrizione di esse e l'ascolto di esse è anche "farsi carico e prendersi cura" di quelle Storie. Capire nel senso intellettuale e comprendere in quello spirituale.

Qui i due concetti si fondono e legano indissolubilmente, perdendo i contorni dell'uno e dell'altro.

Il nostro Presidente Nazionale, infaticabile autore e studioso, ricercatore, promotore e ricettore di specialisti e cultori, divulgatore in occasioni pubbliche, sulla prestigiosa Rivista "Il Carrista d'Italia" e ovunque ve ne sia occasione. Accogliente nell'ouverture e nel finale di queste splendide opere.

Nonostante il mezzo informatico, che potrebbe complessizza-

re l'impegno, penalizzare la vicinanza, la partecipazione, l'attenzione, l'empatia (e non è mai accaduto). La bravura degli organizzatori è stata tanto più moltiplicata ed efficiente.

Nessun problema tecnico o subito risolto. Nessuna sbavatura. Il Col. Parri perfettamente vigile, acutissimo e sincrono nell'intervenire, moderare gli interventi, trasmettere le immagini, finanche quelle non programmate e da lui sapientemente reperite *hic et nunc*.

Il Cap. Somigli, il cui eloquio è tanto pacato quanto effervescente è l'intelletto. Di lui, rispettosamente, mi sia consentito dire che la scelta del luogo da cui si collegava "una baita sulle colline toscane", i cui legni erano visibili alle sue spalle, è altresì caratteristica precipua della sua genialità.

La cura puntuale nel caricare gli incontri anche su YouTube per dare la possibilità agli assenti di vederli e ad altri di rivederli, espressione della generosità nel donare i contenuti anche alla platea "non addetta" della piattaforma web.

La preparazione inesauribile è costituita non solo da profondo studio e costante aggiornamento, ma dalla passione da cui è alimentata e che contagia gli uditori, dettata da storie anche vissute direttamente o trasmesse attraverso amati congiunti che furono presenti.

Nelle Videoconferenze troviamo relatori straordinari, che mai lesinano il loro sapere o le risposte, e gli uditori a rinfocolare con le loro conoscenze, esperienze e quesiti. Ed ecco lì gli organizzatori ad integrare sempre gli argomenti con altri ancora attinenti, poiché come i relatori mai si adagiano o trascurano il sapere, ma lo sfidano sempre. Gli argomenti, sebbene studiati con altissima dovizia, ne richiamano di ulteriori, traslando così la materia. All'infinito.

Tutto ciò hanno di vincente questi Incontri, perché non hanno nulla di cattedratico, accademico nel senso pedante, spocchioso, soporifero, trito. Hanno il sorriso sincero, invitante di tutti. La capacità di coniugare la chiarezza, la sintesi, la semplicità espositiva (non facili, si badi) alla solennità, profondità e dramma dei temi trattati.

Ed a riguardo dello straordinario impegno, sovviene l'aggettivo "vulcanico", a riprova della potenza della Cultura e di come la stessa rappresenti una potente arma di combattimento.

**You Tube**

Nel canale Youtube della Sezione di Firenze sono disponibili alla visione tutte le videoconferenze



*Il Generale di Corpo d'Armata Salvatore Camporeale, Decano dei Carristi in servizio, ha ceduto il comando della Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito, in data 8 aprile 2022, ed ha assunto il comando delle Forze Operative Nord, il 20 aprile. Il Congresso Nazionale dell'A.N.C.I. e tutti i Carristi d'Italia rivolgono il loro deferente saluto al Generale Camporeale, augurandogli un proficuo lavoro e le migliori fortune, che sono anche le nostre.*

**Il Presidente Nazionale A.N.C.I.**



Il Gen. C.A. Salvatore Camporeale

## IL GENERALE CAMPOREALE CEDE IL COMANDO DEL COMFORDOT

**L**'8 aprile 2022, presso la Caserma "Arpaia" della Cecchignola in Roma, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Pietro Serino, la cerimonia di avvicendamento nella carica di Comandante della Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito (COMFORDOT), tra il Generale di Corpo d'Armata Salvatore Camporeale e il parigrado Carlo Lamanna.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito ha espresso la sua più profonda gratitudine al Generale Camporeale, che lascia il suo incarico dopo oltre due anni di attività "per quanto fatto in questo periodo di comando alla guida del COMFORDOT, dando continuità e guardando sempre avanti alle sfide future. La mia gratitudine va anche agli uomini e alle donne del COMFORDOT e di tutti gli enti alle sue dipendenze per il loro quotidiano impe-

gno nel formare il futuro dell'Esercito. Nell'area della formazione non sono ammesse "rivoluzioni", ma solo "evoluzioni". Infatti, la formazione del personale, di tutte le categorie e di tutti i gradi, è qualcosa che deve crescere sul passato". Il Generale Serino ha concluso l'intervento rivolgendosi al suo personale "in bocca al lupo" al Generale Lamanna, al quale spetta il compito di continuare a valorizzare ed esaltare le potenzialità e le capacità del COMFORDOT, e ringraziando tutti i militari dell'area formazione per l'entusiasmo e la dedizione profusa nel lavoro quotidiano.

Il Generale Camporeale, nel suo indirizzo di saluto, ha rivolto parole di ringraziamento per l'impegno dimostrato nelle molteplici attività che hanno coinvolto il personale del Comando e degli Enti dipendenti durante il proprio mandato. Ha inoltre affermato: "La formazione e l'addestramento, per essere all'altezza dei tempi, impongono attenzione per le tradizioni, intuito, modernità di pensiero e spirito critico: requisiti irrinunciabili per dominare il presente e anticipare il futuro". Al nuovo Comandante ha formulato i migliori auguri di buon lavoro per l'incarico.

Fonte Stato Maggiore Esercito



## AVVICENDAMENTO AL COMANDO DELLE FORZE OPERATIVE NORD

Il 20 aprile 2022 alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Pietro Serino il Generale di Corpo d'Armata Roberto Perretti ha ceduto il comando al parigrado Salvatore Camporeale.

Il passaggio delle consegne è avvenuto presso l'area addestrativa del Cellina-Meduna (Pordenone), al termine dell'esercitazione "Lamarmora 22", condotta dalla 132<sup>a</sup> Brigata corazzata "Ariete" che ha schierato, per la circostanza, le Permanent Training Companies (PTC) di reggimenti alle sue dipendenze, oltre ad assetti specialistici e unità di supporto.

Il Generale Perretti, che aveva assunto il Comando delle Forze Operative Nord il 24 febbraio del 2020, ha così voluto tracciare un bilancio di questo periodo. *"L'esercitazione che ha preceduto questo momento di cessione del comando ben rappresenta la filosofia e la visione del mio periodo di comando. La ragion d'essere dell'Esercito è la difesa armata della Patria e, in tempo di pace, l'addestramento ne è la principale attività. I concorsi ad altre Istituzioni, gli interventi non armati sono compiti importantissimi ma non la priorità per la Forza Armata. Dobbiamo evitare che un errato messaggio giunga al nostro personale. Strade Sicure, i concorsi non operativi, i trasporti emergenziali sono un doveroso ed essenziale contributo alla comunità, ma non sono la mission delle nostre unità come ben stigmatizzato dal Signor Capo di SME recentemente".*

Rivolgendosi quindi ai Comandanti e Sottufficiali di Corpo ha proseguito: *"Portate il mio grato ringraziamento alle vostre unità e Comandi. Quanto abbiamo realizzato è merito loro: le Forze Operative Nord sono una realtà multicentrica, le unità non sono "periferiche" ma il centro che sviluppa una capacità operativa, territoriale ed infrastrutturale; l'essenza delle unità sono i Soldati (donne e uomini dai vari gradi*



*ma tutti Soldati), i cui valori etici, morali e la purezza d'animo sono la forza che - se e solo se - dotata di materiali e mezzi moderni ed efficienti, e di un corpo normativo ed un quadro giuridico idoneo, possono assicurare al Paese la capacità di difendersi."*

Il Generale Perretti ha quindi rivolto al Generale Camporeale l'auspicio di buon lavoro, augurandogli di raggiungere, durante il suo periodo di comando, importanti e prestigiosi traguardi.

Il Comando Forze Operative Nord è un Alto Comando multifunzione dell'Esercito con sede alla Caserma "Oreste Salomone" di Padova, le cui origini risalgono all'agosto del 1860 con la costituzione del V Corpo d'Armata.

Conta circa 14 mila effettivi, inquadrati in un Comando Divisione ("Vittorio Veneto"), 3 Brigate da combattimento ("Ariete", "Folgore" e "Pozzuolo del Friuli"), 5 Comandi Territoriali (CME "Emilia-Romagna", "Friuli Venezia Giulia", "Abruzzo-Molise", "Marche", "Umbria") e 5 Reparti Infrastrutture (5°

di Padova, 6° di Bologna, 7° di Firenze, 12° di Udine e Sez. Staccata Autonoma di Pescara). Ha un'area di responsabilità e di intervento distribuita su 7 Regioni amministrative e 41 Province, con una struttura che attribuisce ad un unico Comandante le funzioni nei settori operativo, territoriale ed infrastrutturale. Nel suo indirizzo di saluto, il Generale Camporeale ha ringraziato il Capo di SME *"Per la fiducia accordatami affidandomi il Comando delle Forze Operative Nord. Una nuova sfida che affronto con la stessa, immutata passione con la quale ho iniziato la mia vita di Soldato. Al mio predecessore, il Generale di Corpo d'Armata Roberto Perretti, certo di interpretare i sentimenti di tutto il personale delle Forze Operative Nord, rivolgo il mio più sincero grazie per quanto fatto, con l'impegno a proseguirne la lungimirante azione di comando. Auguri sinceri per le più belle e meritate soddisfazioni dopo tanti anni dedicati, senza risparmio di energie, all'Istituzione"*.

*Fonte Stato Maggiore dell'Esercito*

# IL CARRO ARMATO SHERMAN FIREFLY HYBRID dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia

L'Associazione Nazionale Carristi d'Italia ha creato, nel tempo, il Memoriale dei Carristi, che è una raccolta ed una esposizione diffusa di carri storici, cimeli, oggetti, cippi e monumenti. Tra i carri storici, figura il carro armato Sherman Firefly Hybrid, unico esemplare esistente sul territorio nazionale, acquisito a suo tempo dalla Sezione Carristi di Verona. Il carro venne posizionato in territorio di Sant'Anna di Alfaedo come monumento ai Carristi. Sulla base dello Statuto e del Codice Civile, la Presidenza Nazionale ha in carico i beni mobili ed immobili e, pertanto, ad essa risale la responsabilità di assicurare il mantenimento ed il decoro dei mezzi storici in dotazione.

Pertanto, considerato lo stato di manutenzione e trattandosi di un pezzo raro, il carro armato Sherman è stato recentemente prelevato dalla posizione in cui si trovava e trasferito presso una ditta specializzata per essere sottoposto ai necessari lavori di pulizia, recupero e restauro, sotto la direzione ed a cura del Museo delle Forze Armate 1914-1945, che ha comunicato la propria disponibilità ad assumersi interamente l'onere delle lavorazioni. Inoltre, avendo reperito sul mercato un motore originale, oltre al restauro, il carro sarà reso marciante, anche in relazione alla sua valenza storica, essendo come detto l'unico esemplare di quel modello.

In considerazione del valore affettivo e simbolico che il carro ha rappresentato e rappresenta per i Soci della Sezione di Verona e la comunità di Sant'Anna d'Alfaedo, sarà posizionato sullo stesso piedistallo un altro manufatto, a simboleggiare il monumento ai Carri-



## UNO SHERMAN a S. Anna d'Alfaedo

di **Agostina D'Alessandro Zecchin e Antonio Tallillo**

S. Anna d'Alfaedo, un bel paesino in provincia di Verona, era conosciuta anche per un significativo monumento ai carristi, di forte impatto visivo perché vi era presente un carro armato vero e proprio, più precisamente uno Sherman.

Si tratta di quello che si può definire un pezzo raro. La sua storia è lunga e complicata, cecheremo di ricostruirla per quanto possibile, essendo passati molti anni dalla realizzazione del monumento. Un passo indietro, per chi non lo sapesse. Lo Sherman americano fu uno dei carri armati iconici della Seconda guerra mondiale. A testimonianza della sua validità complessiva stanno i 46.380 esemplari completati da ben 10 fabbriche negli Usa dal 1942 in poi. Le versioni operative furono una dozzina, tra esse cinque presentavano un cannone più potente. La sola Inghilterra ed altri paesi del Commonwealth ne ricevettero ben 17.181. Il carro visibile fino a poco tempo fa a S. Anna appartiene ad un'ultima versione dello M4 del 1942, quella apparsa a 1943 inoltrato che presentava uno scafo a piastre saldate che però aveva la parte frontale ottenuta per fusione (come per lo M4A1) e saldata alle altre; non per nulla fu chiamata Hybrid. Questa particolare versione fu completata in poco meno di 2.100 esemplari al Detroit Tank Arsenal, ma per la verità non fu molto usata dalle truppe americane, bensì da unità inglesi, cominciando dalla 11ª divisione corazzata, da quella delle Guardie e dalla 33ª brigata corazzata. Anche gli Sherman di Sua Maestà furono soggetti a modifiche campali o che comunque nascevano dall'esperienza fatta sul campo. Infatti si tratta proprio di un carro della versione "Firefly" (Lucciola) nata prima della primavera del 1944.



**Nelle due foto:**  
un M4A4 "Firefly" verniciato da poco, coi contrassegni di una 1ª Compagnia e l'M4 l.c. "Hybrid" di un comandante di reparto

Il problema dello Sherman era potere modificarlo in modo da poter rispondere alla minaccia costituita dal carro pesante tedesco Tiger: l'esperienza acquisita nei combattimenti in Tunisia ed in Italia meridionale aveva dimostrato quanto fosse necessario un armamento principale più potente del 75 mm americano. Esisteva dal gennaio del 1943 un ottimo pezzo da '17libbre' (76.2 mm) che era l'unico capace di perforare a grande distanza i più potenti carri tedeschi.

Con l'avvicinarsi del faticoso sbarco in Europa – il D Day – il dipartimento del Ministero forniture inglesi prese in considerazione l'installazione di questa potente arma anticarro sullo Sherman, usando scafi delle versioni I (lo 'ibrido' di cui sopra) e IV (lo M4A4 americano, caratterizzato dallo scafo più lungo ospitante ben 5 motori Cadillac d'automobile). Lo scafo rimaneva fondamentalmente lo stesso, così il motore, di provenienza aeronautica e perciò coi cilindri disposti a stella. Tutta la sistemazione del munizionamento dovette essere rivista e per ricavare spazio si rinunciò al secondo pilota (ma non sempre). La torretta (molte volte dei tipi più recenti, senza portello laterale per l'espulsione dei bossoli) fu leggermente modificata nei supporti del cannone e nella parte posteriore. Infatti la prassi inglese prevedeva la radio in torretta e per montarla (alimentatori compresi) fu studiata una scatola corazzata posteriore, che col suo peso aiutava a bilanciare il pezzo, sul cielo fu ricavato un portello rettangolare per il servente sulla sinistra della bassa cupola del capocarro. Il "17 libbre" fu adattato facilmente, ma aveva un notevole rinculo, inoltre pur avendo modificato la culatta in modo da poterlo caricare da sinistra si registrarono molti infortuni per i serventi, che si trovarono più di una volta col braccio schiacciato fra la culatta e la parete della torretta. Esternamente, non vi erano molte modifiche, la più appariscente era la mancanza della mitragliatrice di scafo, la cui apertura veniva chiusa da una piastra di corazzatura sagomata ad hoc. Dopo la presentazione del prototi-

sti, a ricordo dei reparti carri che si addestrarono nel territorio di Sant'Anna d'Alfaedo, prima della partenza per i fronti di guerra della Seconda guerra mondiale. In tal modo, il sito di Ponte di Veja continuerà ad essere il punto di riferimento per il raduno organizzato annualmente nel mese di giugno, dalla Sezione di Verona. Inoltre, il carro Sherman restaurato e reso marciante potrà essere esibito in occasione di cerimonie organizzate dall'A.N.C.I., inclusa quella annuale a Ponte di Veja. Attraverso la Rivista "Il Carrista d'Italia", la Presidenza Nazionale intende ringraziare:

- il Comune di Sant'Anna di Alfaedo ed il suo Sindaco Prof. Raffaello Camprotrini;
- la Sezione Carristi di Verona ed i suoi associati;
- i rappresentanti della comunità di Sant'Anna d'Alfaedo, Sig. Bruno Lavarini e Dott. Paolo Savioli;
- tutti coloro che si sono adoperati a suo tempo per trasportare il carro dove si trovava, per la passione dedicata e lo spirito con cui hanno assicurato negli anni la vigilanza, la custodia e la cura del mezzo, posizionato all'aperto in una località esterna al centro abitato.

Ringraziamo inoltre il Museo delle Forze Armate 1914-1945 ed il suo Presidente Cav. Giancarlo Marin per la disponibilità e l'impegno che ha voluto assumersi per il restauro e il recupero del mezzo che va ad affiancarsi al carro FIAT 2000.

In questo articolo, è riportata la storia del nostro esemplare raro di carro Sherman Firefly.

*Il Presidente Nazionale A.N.C.I.*



Roma, 4 novembre 1948, schieramento dei "Firefly" del II Battaglione carri (ANCI)

po nel novembre 1943, a partire dal febbraio 1944 parti una produzione in serie, che divenne prioritaria. Inizialmente, furono assegnati in ragione di 1 o 2 carri per plotone, così ogni Regiment in teoria ne aveva 12, poi la maggiore disponibilità grazie al ritmo tenuto dalla Royal Ordnance Factory ne fece equipaggiare reparti. I carri di entrambe le versioni poterono

partecipare in buon numero alle ultime campagne di guerra ed alla fine risultarono essere i migliori messi in linea in quel periodo per via dell'armamento, capace di perforare 120 mm inclinati a 30° ad 1 km. Se la versione numericamente più importante del "Firefly" fu la IV c, subito dopo veniva la I c; entrambe furono usate pure sul terreno d'operazioni italiano. Do-



Lo Sherman quando era monumento nell'area della Caserma Passalacqua di Verona. Nella foto a destra notare i contrassegni del comandante del I Battaglione



po la guerra, un certo numero di essi prestò servizio nel nostro esercito, a partire dal 1948 e sino al 1956. Tra i primi usati, gli Sherman IV c del 1° Reggimento carristi (ribattezzato poi 132°) dell'Ariete che sfilarono il 2 giugno 1949 a Roma.

La versione di cui si parla è, ripetiamo, abbastanza rara, a quanto si sa in Italia ce n'è solo un altro simile, già conservato anni fa alla Caserma "De Michiel" del 7° battaglione carri "M.O. Di Dio" a Vivaro (PN) ed in corso di restauro da parte di un gruppo locale di appassionati del settore.

Un passo indietro...la lunga trafila durata quasi tre anni che portò lo Sherman in questione sino alla zona di Fenile di Campi Levri, nel territorio S. Anna d'Alfaedo (VR) cominciò con una semplice richiesta dell'allora Presidente della Sezione A.N.C.I. di Verona, il carrista Bonazzi Cav. Francesco, al Ministero della Difesa, per "l'acquisto" del 'relitto ferroso' del carro armato Sherman giacente presso la Caserma Passalacqua di Verona in via di dismissione": era il 17 giugno 2003. Lo Sherman in effetti giaceva da tempo nella zona di quella Caserma veronese, privo d'armamento e completamente demilitarizzato, poi in un periodo imprecisato era stato spostato nel cortile della Caserma Archimede Martini, attorno al 1977 sede della Commissione per la visita di leva.

Il 17 dicembre 2003, il Ministero della Difesa inviò la risposta positiva, ma chiedeva "onde poter predisporre il provvedimento di cessione" di ricevere il nulla osta del Sindaco di Verona e che fosse specificato il luogo dove il carro sarebbe stato collocato. A scanso d'equivoci, la risposta si concludeva con la precisazione: "Le spese di trasporto ed il successivo ritiro del materiale saranno a cura e rischio del richiedente".

Così, il 23 gennaio 2004, il Presidente Bonazzi poté comunicare al COMFOTER di Verona che "Il carro sarà sistemato come Monumento Carrista nel Comune di Negrar il cui Sindaco ha dato già da tempo il nullaosta verbale in attesa di disporre di tutti i dati relativi alla sistemazione del futuro Monumento (dimensioni, arredamento urbano, progetto ecc)".

Allo scopo, egli richiese nel contempo di poter visitare il carro nella Caserma Passalacqua assieme al progettista geometra Viviani Otello ed ai carristi Savioli Domenico e Mignolli Remigio, per il futuro ritiro e trasporto.

Il proprietario dell'appezzamento scelto, il carrista Mignolli Remigio, chiese il nulla osta al Sindaco di Negrar nel marzo 2004, ma probabilmente ci fu un ritardo nella risposta e non avendo avuto più notizie, il Ministero della Difesa il 2 novembre dello stesso anno si premurò di far presente alla Sezione A.N.C.I. di Verona che "il materiale in oggetto è ancora disponibile per la cessione". Si ricordò anche di precisare (non c'è traccia che l'avesse fatto prima) che "onde poter dar corso all'iter della pratica è opportuno che pervenga alla scrivente la sottoelencata documentazione" e già di seguito la richiesta per copia dello Statuto A.N.C.I., per il nulla osta della Sede Nazionale A.N.C.I.; inoltre chiedeva se si disponeva di tutte le autorizzazioni previste dalle competenti Autorità di P.S.

Finalmente, poco prima del Natale 2004, il Comune di



L'altro I C "Hybrid" in Italia, quando era nella Caserma De Michiel di Vivaro (PN)

Sant'Anna D'Alfaedo autorizzò il posizionamento del carro armato sul terreno di proprietà del Sig. Mignolli.

Si provvide a richiedere il tutto alla Presidenza Nazionale agli inizi del febbraio 2005 e da quel documento si evince che già da qualche tempo S. Anna ospitava una festa carrista regionale, a ricordo che il paese fu un luogo d'addestramento di alcuni reparti della Divisione corazzata "Ariete". Ribadendo che il carro sarebbe stato ricondizionato ed inaugurato con solennità come vero e proprio monumento carrista, si precisava che le spese di trasporto sarebbero state a completo carico della Sezione di Verona e del Sig. Mignolli. Purtroppo, il nulla osta, ancora agli inizi dell'aprile 2005, non era ancora pervenuto. Pertanto, si poté trasmettere il tutto al Ministero della Difesa solo il 9 maggio 2005, nel medesimo giorno fu chiesta l'autorizzazione al Comandante della Stazione Carabinieri di S. Anna d'Alfaedo, unendo tutta la documentazione. A causa di un dettaglio, la Sezione A.N.C.I. di Verona dovette rielaborare la richiesta per il Sindaco di S. Anna D'Alfaedo. Dopo la deliberazione in Consiglio Comunale del 29 dicembre 2005, per la costituzione del diritto di superficie - per vent'anni, col Sig. Lavarini Bruno, la pratica non procedette molto, tant'è vero che il 19 aprile 2006 il Ministero della Difesa diede una specie di 'aut-aut' alla Sezione A.N.C.I. di Verona. Data la "necessità di cedere al più presto il c.a. Sherman per decongestionare il parco materiali" si concedeva a detta Sezione una proroga di 15 giorni, "altrimenti la pratica sarà archiviata ed il c.a. sarà ceduto ad altro Ente". Dopo un altro paio di passaggi burocratici, il 15 maggio 2006 arrivò la definitiva autorizzazione alla "cessione, a titolo gratuito, di n. 1 c.a. Sherman fuori uso e demilitarizzato a favore dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia - Sezione di Verona". Pare che, sulla base di una valutazione da parte del 2° reggimento artiglieria terrestre "Vicenza", il valore del carro armato si aggirasse su poco più di Euro 1,24. A fronte di questo importo, che nei patti non si doveva versare, stanno circa Euro 2.100 necessari per collocare intorno a quello Sherman il pennone per la bandiera, colonnine e catena, una targa in bronzo, insomma per rendere pienamente presentabile quello che ormai era un Monumento e non più solo un muto ma significativo simbolo dei Carristi.

L'Associazione Nazionale Carristi d'Italia si propone, tra l'altro, di tenere viva la memoria dei Caduti. A tale scopo, l'Associazione sviluppa annualmente dei progetti volti al recupero, restauro e decoro delle sepolture dei carristi Caduti, ubicate nel Cimitero del Verano e sul territorio nazionale, e di altri monumenti e cippi ad essi dedicati. Le risorse finanziarie occorrenti per la realizzazione dei progetti provengono dalle specifiche assegnazioni del Ministero della Difesa e dai contributi volontari offerti dai carristi associati all'A.N.C.I..

Unitamente a questo progetti, da alcuni anni, la Sezione Carristi di Spilimbergo si dedica, con ammirabile passione, alla manutenzione ed al decoro delle sepolture dei militari Austroungarici caduti durante la I Guerra Mondiale, in collaborazione con la Croce Nera d'Austria. Si tratta di un'associazione austriaca fondata nel 1919 che collabora con il Ministero della difesa austriaco con lo scopo di mantenere viva la memoria dei militari caduti nei conflitti mondiali e, a tal fine, censisce i luoghi di sepoltura ed effettua periodiche visite nei cimiteri e nei sacrari militari che contengono spoglie di soldati austriaci, sia in Austria che all'estero. La più alta onorificenza che la Croce Nera austriaca concede a personalità straniere, generalmente per il recupero di salme e/o cimiteri austriaci, è la Grande Croce d'Onore (Grosse Ehrenzei-chen). La Croce Nera d'Austria detiene un legame particolare con i luoghi esteri ove combatterono i propri soldati: ad Arsiero, nel vicentino, in data 5/10/2008 si è svolto il 16° incontro italo-austriaco della pace a ricordo dei caduti e delle vittime civili della Grande guerra, ideato da Mario Eichtha ed attuato in collaborazione con il Comune di Arsiero.

Si riportano qui alcune immagini fotografiche esplicative del risultato del lavoro di ripristino e decoro effettuato su 61 sepolture ubicate nella Provincia di Pordenone, a cura degli associati della Sezione Carristi di Spilimbergo.

La Presidenza Nazionale A.N.C.I.

## SEZIONE CARRISTI DI SPILIMBERGO

### COLLABORAZIONE CON LA "CROCE NERA D'AUSTRIA"

*"Onorare i soldati che sotto ogni bandiera donarono la loro vita per la Patria è per noi un dovere - Il sangue da loro versato non potrà mai essere cancellato [...] Tanti sono caduti, il nostro compito è di non dimenticarli - La loro storia è un patrimonio di valori da lasciare a coloro che verranno".*

Queste sono le frasi citate dal Col. Ret. Dieter Allesch, Comandante di un battaglione di artiglieria corazzata a Graz (Austria) e Presidente Regionale in Styria della "Austrian Black Cross", prestigiosa associazione austriaca fondata nel 1919 che, per conto del Ministero della Difesa della Repubblica d'Austria, cura i luoghi di sepoltura e i Sacrari Militari dove sono sepolti soldati Austroungarici, al fine di preservarne la memoria.

In questo spirito e nella considerazione che tutti i Caduti in guerra, di qualsiasi nazione ed orientamento politico, sono uguali e di pari dignità al cospetto dell'umanità, il Consiglio Direttivo della Sezione A.N.C.I. di Spilimbergo ha assunto la decisione di ridare il giusto decoro alle 61 tombe, identificate nei 7 cimiteri del Pordenonese, con dei lavori di riattamento a fronte del loro evidente stato di abbandono. Nello specifico si tratta dei cimiteri individuati, dopo accurati sopralluoghi, nei Comuni di Porcia, Pasiano di Pordenone, Chions, Frazione di Villotta di Chions, Ghirano, Rivarotta e Cecchini. Grazie alla mediazione del Ten.cr. Marcello Tomasi, attuale Presidente del Comitato per il Sacrario Austro-Ungarico di Follina (TV) e la partecipazione ai lavori di riattamento delle sepolture dei soldati Austroungarici nei sette cimiteri da parte dei nostri associati Mar. Magg."A" Antonio La Fornara, Mar. Magg."A" Demetrio Passante, Mar. Magg."A" Giuseppe Capasso, 1° Mar. Salvatore Bevacqua, 1° Mar. Lgt. Francesco Rignanese, Lgt. Salvatore Patisso, coordinati naturalmente dal nostro Presidente Col. Battista Ronchis, tutte le attività hanno avuto inizio e termine nell'anno 2019. È doveroso evidenziare come tutte le spese effettuate relative ai lavori di ripristino delle 61 tombe siano state onorate dalla Croce Nera d'Austria e, come segno di tangibile ringraziamento per l'egregio lavoro effettuato dai nostri Associati e dal nostro Presidente Ronchis, il Col. Ret. Dieter Allesch abbia espresso l'intenzione di assegnare loro una onorificenza austriaca - Croce Nera.

Mar. Magg."A" Carlo Borello



Prima e dopo gli interventi nei cimiteri di Chions, Porcia, Rivarotta e Villotta





SEZIONE CARRISTI DI TREVISO

## DECENNALE DELLA RICOSTITUZIONE

Il 3 ottobre 2021, la città di Treviso ha omaggiato la Sezione A.N.C.I. di Treviso e Marca Trevigiana nell'anniversario del loro decennale della rifondazione. Emozionante è stato veder sfilare il corteo formato da una dozzina di Labari carristi ed accompagnato da altri vessilli all'interno delle mura cinquecentesche. Il direttivo trevigiano, in quest'occasione, ha fatto conoscere agli intervenuti la chiesa di San Francesco ed ha onorato il Patrono d'Italia qualche ora prima delle celebrazioni Nazionali: gioiello cittadino, l'edificio presenta ancor oggi gli scempi napoleonici (numerosi anelli alle pareti ricordano l'attività di scuderia della chiesa all'inizio del 1800 e numerosi affreschi testimoniano la loro copertura tramite calce), contrapposti al ripristino di quadri e vegliato dalle salme di Pietro Alighieri e Francesca Petrarca sepolti nel luogo di culto soggetto alla funzione liturgica odierna. Con l'indispensabile complicità della polizia municipale locale, il corteo ha raggiunto il vicino monumento dedicato all'Arma di Cavalleria attraversando il "Ponte di Pria", ardita opera di Fra' Giocundo (al secolo Giovanni Monsignori)

nelle arcate del quale, agli inizi del XVI secolo, un complesso meccanismo di chiuse, permetteva alla città di allagarsi, rendendo paludoso il terreno esterno alle mura per alcuni chilometri. Deposta la corona d'alloro ai piedi del monumento e reso gli onori agli ospiti intervenuti, si è proceduto alla consegna delle tessere A.N.C.I. "ad honorem" ai signori Federico Ballao e Francesco Gagno (accompagnato dalla sorella Susanna), rispettivamente nipote di Beniamino Ballao e Figli di Amedeo Gagno, entrambi carristi decorati di M.A.V.M. Con un intervento molto apprezzato, il Presidente regionale A.N.C.I. del Veneto Orientale Dario Tiveron ha ricordato il contributo per il territorio del Sergente Gagno, fondatore nei primi anni del 1960 della Sezione Carristi di Treviso ed in rapida successione di quelle di Spresiano, Monastier e Quartier del Piave; ha inoltre sottolineato lo straordinario lavoro svolto qualche anno dopo dal Tenente Luciano Brichese, fautore del proselitismo rossoblù e principale artefice del ritorno carrista nel territorio epicentro degli ultimi fatti d'arme della Grande Guerra.

Molto apprezzate le partecipazioni di 4 amministrazioni comunali, Treviso con l'assessore Bassetto, Spresiano con il consigliere Barbon, Monastier con il sindaco Moro e San Biagio di Callalta con il primo cittadino, peraltro carrista, Cappelletto. Erano presenti: il Comandante del 32° reggimento carri Colonello Gianluigi Radesco, il Presidente Nazionale Onorario A.N.C.I. Generale C.A. Giuseppe Pachera, il Vicepresidente nazionale Tenente Vittorio Gallo, il Consigliere nazionale Placido Maldì, i rappresentanti delle Associazioni d'Arma di Treviso e Vittorio Veneto, il presidente Enzo Andetta per Treviso ed il segretario Gabriele Prodomo per Vittorio Veneto, i Presidenti regionali A.N.C.I. Ettore Fasciani per il Friuli Venezia Giulia, Giuseppe Pachera per il Veneto Occidentale, Dario Tiveron per il Veneto Orientale ed i Presidenti di Sezione e delle associazioni intervenuti. La giornata si è conclusa presso un ristorante non lontano dal capoluogo Veneto.

*Dario Tiveron e  
Pierluigi Zaramella*



TESSERA AD HONOREM AI FAMIGLIARI DI GIOVANNI DE MICHIEL

## L'EMOZIONE DELLA CONSEGNA

*Lorenzago del Cadore è un piccolo paese, in mezzo alle montagne, in provincia di Belluno, conosciuto perché vi hanno soggiornato Papa Giovanni Paolo II e Papa Benedetto XVI e dove è cresciuto Giovanni De Michiel.*



All'età della leva, contrariamente alla maggioranza dei suoi coetanei reclutati nelle Truppe Alpine, **Giovanni De Michiel**, classe 1915, venne arruolato nei Carristi e successivamente inviato al fronte in Nord Africa e inquadrato nel 132 Reggimento Carri, IX Battaglione dove si distinse per coraggio e valore, riconosciuto con la prima decorazione Medaglia di Bronzo al Valor Militare per aver posto in salvo il carro del suo comandante con il resto dell'equipaggio e successivamente, con il grado di Sergente e ruolo di capocarro, perché riusciva a rallentare l'azione avversa e consentire ad una colonna di Fanti di rientrare incolumi nelle retrovia, gli venne conferita la seconda M.B. V.M. - Africa Settentrionale 21 Novembre 1941 - 21 Dicembre 1941.

Rientrato nel suo paese dopo la prigionia espatriò in Australia con la promessa che avrebbe vissuto gli ultimi anni a Lorenzago, spense i motori in Australia, ma in fede alla promessa venne sepolto nel cimitero di Lorenzago dove oggi riposa.

Carristi per volontà del compianto Vice Presidente Nazionale Ten. Luciano Bricchese, realizzarono una Targa a memoria e, con l'autorizzazione della Amministrazione Comunale, venne posta nell'atrio del Municipio di Lorenzago a imperituro ricordo del Serg. Carrista Giovanni De Michiel.

La tenace ricerca perpetuata da Lilly Sartori e Dennis Ziliotto hanno permesso di rintracciare e contattare la Sig.ra Maria Pia De Michiel che ha accettato l'annessione al nostro Sodalizio per condividere il ricordo che l'affetto che riserviamo ai nostri Decorati tra i quali lo zio paterno Giovanni.

Con una sobria cerimonia, il 16 agosto 2021 nell'atrio del Municipio di Lorenzago, ai piedi della Targa ricordo con accanto esposto il Labaro della Sezione di Belluno, alla presenza del Sindaco Sig. Marco D'Ambros, della Sig.ra Lilly Sartori in rappresentanza del Presidente Regionale A.N.C.I. e del Presidente della Sezione di Belluno Alessandro Manfroi impossibilitato all'ultimo a presenziare, del marito di Maria Pia, Sig. Giorgio De Nardi e del coordinatore dell'evento Ten. Dennis Zilioli, è stata consegnata, a nome della Presidenza Nazionale e di tutti i Carristi, la Tessera ad Honorem alla Sig.ra Maria Pia De Michiel, nipote della duplice M.B. V.M. Serg. Giovanni De Michiel. La Sig.ra Maria Pia ha avuto parole di gratitudine mista a commozione per l'attenzione, il ricordo e gli onori che abbiamo riservato allo Zio e che tributiamo ai Nostri valorosi Carristi, riconoscente per condividere con i Famigliari il nostro affetto.

Il Sindaco Marco D'Ambros ha espresso la riconoscenza e l'orgoglio della comunità per aver ravvivato il ricordo del loro Concittadino e per il gesto verso la Sig.ra Maria Pia, che coinvolge tutti i concittadini e assume un grande valore sull'importanza del ricordo sia della storia sia dei suoi protagonisti verso le future generazioni.

Scrivendo Alessandro Manfroi, Commissario della Sezione di Belluno: "*.. unica pecca della giornata la forzata assenza del Presidente Regionale Dario Tiveron, per motivi di lavoro, e di Alessandro Manfroi per motivi di salute, un altro importante tassello si è aggiunto al nostro sempre più prezioso "mosaico rossoblu" ed è un altro piccolo grande passo verso il nostro futuro, ma con i piedi ben saldi nel nostro glorioso passato*".

L'incontro con i Famigliari dei nostri Decorati rientra nel progetto della Presidenza Nazionale per rintracciarli e condividere con loro i nostri Valori Carristi.

Auguro a tutti Presidenti di Sezione di vivere almeno una volta l'emozione di consegnare una Tessera ad Honorem.

*Ten. Vittorio Gallo*

## MODELLISMO E RACCOLTE MUSEALI NEL SEGNO DEL RICORDO E DELLE TRADIZIONI

La curiosità, un qualcosa di insito nell'essere umano da sempre e che è strettamente connessa con lo sviluppo delle conoscenze, l'ideazione e realizzazione di comportamenti e cose utili e, non ultimo, un viatico per promuovere il ricordo e le tradizioni.

La curiosità alla base delle scoperte, da quelle dell'adolescenza all'età adulta nonché quale ricerca di soddisfazioni legate alla conoscenza e alla padronanza in specifici settori professionali e non.

Nell'adolescenza, erano per dare risposta ai tanti "perché", spesso innescati ad arte da genitori e anziani, per farti crescere bene e sicuro di te.

Da adulti, mossi dal desiderio di conoscere per sapere e migliorare aspetti culturali e professionali, necessari per contribuire allo sviluppo del contesto sociale.

E poi mossi dalla ricerca del passato, nel senso del ricordo e di non disperdere le tradizioni, usi e costumi.

Senza entrare nelle molteplici sfaccettature della curiosità, di certo si può ritenere più che un bisogno un vero e proprio bene per l'essere umano e per la sua vitalità intellettuale.

Una particolare forma di curiosità è quella di molti di noi, militari in servizio e non, verso le vicende storiche, i mezzi e gli armamenti, le uniformi, le forme di propaganda e di comunicazione, i legami con i famigliari e la Società.

Una forma di curiosità che porta ad appassionarsi a dei settori, raccogliere e collezionare dei ricordi, studiare le tecnologie utilizzate, replicare situazioni di vita militare, mezzi e armamenti.

Di qui la realizzazione di musei storici militari e/o la realizzazione di esposizioni museali, quale risorsa per rendere disponibili a tutti e, soprattutto ai giovani e studenti, momenti di storia all'insegna di un impegno e dedizione di chi ci ha preceduti al fine di capire e rendersi conto di cosa è stato. In tal senso le attività socio-culturali promosse dalla Sezione ANCI pordenonese, quali la visita al Museo Storico Militare Vidotto in Jesolo, un risultato di circa 40 anni di continue e attente ricerche storico-militari, riferite ai due conflitti mondiali e alle operazioni internazionali di questi ultimi trent'anni, riguardanti forze armate e corpi armati e non dello Stato, non solo italiani, con una esposizione curata e precisa di uniformi, mezzi, armamenti, dotazioni e documenti, molti rari, con un'appendice riguardante mezzi all'aperto terrestri, aerei e navali; in sintesi un gioiello ben curato e illustrato da Franco Vidotto e dal figlio, a disposizione di tutti, merita.

Altro momento culturale riguarda il modellismo militare, che il Socio Aldo Vignocchi ne ha fatto quasi una ragione di vita, con magnifiche esposizioni delle sue realizzazioni, anche presso la Sede della Sezione e aperte al pubblico nel rispetto



della norme sanitarie vigenti, corredate da presentazioni storiche dei mezzi e particolari tecnologie di riproduzione delle parti, un'attività che attrae e appassiona tutti i visitatori.

Combinata con l'esposizione la presentazione di un filmato, realizzato dai giovani soci Breda e Caserta Federico, sull'evoluzione dei carri armati, frutto di una passionale ricerca storica non comune.

In conclusione, un invito a essere sempre curiosi, a promuovere la ricerca e la conoscenza, quale sistema indispensabile per mantenere vivi ricordo e tradizione, militari e non.

*Ettore Fasciani*



## MONUMENTO AI CADUTI CARRISTI

Il Presidente della Sezione A.N.C.I. di Rovigo dott. Nino Ferruccio Suriani ha voluto fortemente costruire, a suo tempo, in Rovigo un Monumento ai Carristi e ai Caduti di tutte le Guerre. Nato a Rovigo nel 1916, laureato andò in guerra come volontario durante la seconda guerra mondiale in qualità di Ufficiale con specializzazione Carrista e raggiunse il grado di Colonnello. Si è guadagnato sul campo la 1ª Medaglia d'Argento al Valor Militare in aprile del 1941, la seconda medaglia d'Argento in novembre del 1941 e la Croce di Ferro di II° Classe da Rommel, al quale faceva anche da interprete. Nell'ottobre del 1946 fondò il gruppo "I Reduci Carristi d'Africa" con sede in Rovigo, che può essere considerato l'embrione dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia. Nel 2007, la Sezione Carristi di Rovigo è stata intitolata al Tenente MAVM Nino Ferruccio Suriani. Lui volle fortemente il monumento in Rovigo ed incaricò del progetto lo studio tecnico del geom. Graziano Maron di Rovigo, pure lui carrista. Venne realizzato in Via Circonvallazione Ovest, su un parco pubblico alle porte dell'ingresso della via principale di Rovigo (nella foto a destra il giorno dell'inaugurazione).

Il monumento ha una base di ml. 5 x 5 in calcestruzzo su cui poggia un grande masso in trachite. Il masso riporta il motto carrista "Ferrea Mole Ferreo Cuore".

Sopra il masso è posizionato un cingolo originale di un carro armato "Leopard", una ruota dentata, con raffigurato il Cippo Carrista, un soldato con l'elmetto. Durante la costruzione del monumento, all'interno del mozzo della ruota dentata, venne posizionata una bottiglia annegata nella sabbia del deserto di El Alamein. All'interno della bottiglia, si trova anche una per-



gamena che riporta i nomi dell'allora Presidente Dott. Nino Ferruccio Suriani, del progettista Geom. Graziano Maron e dei consiglieri Contato, Maldì e Vaccaro. Sulla base nei due lati del masso, sono posizionati uno scudo con scritto "Ai Caduti di tutte le Guerre" e uno scudo con il simbolo Ariete Carrista. Il Monumento è circoscritto da otto piantoni "Bossoli del cannone del Carro Armato M 60" originali. Sul basso troviamo pure due fari del carro M 60 che durante il crepuscolo illuminano il Monumento stesso. È presente un pennone con la bandiera nazionale issata perennemente. Nel mese di ottobre di ogni anno, la Sezione Carristi di Rovigo celebra presso il monumento la Festa dei Carristi, ricorrenza che coincide con la costituzione del Reggimento Carri Armati (1° ottobre 1927). Per maggiori approfondimenti, si riporta il link per una più approfondita lettura e conoscenza storica degli stessi sul sito Pietre della Memoria: [www.pietredellamemoria.it/pietre/monumento-ai-caduti-carristi-di-rovigo/](http://www.pietredellamemoria.it/pietre/monumento-ai-caduti-carristi-di-rovigo/)

Cav. Graziano Maron

## A CAPUA I SOLDATI HANNO PROMESSO FEDELITÀ ALLA REPUBBLICA ITALIANA

Al 17° Reggimento Addestramento Volontari "Acqui" si grida "Lo Giuro"

### Gennaio 2022

Presso la caserma "Oreste Salomone" sede del 17° Reggimento Addestramento Volontari (RAV) "Acqui", i Volontari in Ferma Prefissata di un anno (VFPI) dell'Esercito Italiano, appartenenti al 2° Blocco del 2020, hanno giurato fedeltà alla Repubblica Italiana.

Alla cerimonia, presieduta dal Comandante della Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Salvatore Camporeale, hanno preso parte autorità civili, militari e religiose locali e i familiari dei giurandi. Al cospetto della gloriosa Bandiera di Guerra del Reggimento, i Volontari hanno suggellato l'atto solenne del giuramento pronunciando la tradizionale formula e cantando all'unisono l'Inno di Mameli, eseguito dalla Fanfara della Brigata Bersaglieri "Garibaldi".

*"Vi siete impegnati solennemente a dedicare il meglio di voi stessi all'Italia.*



*Sono certo che sarete soldati leali e coscienti, servitori dello Stato irreprensibili e disciplinati nonché cittadini esemplari",* sono state le parole del Generale Camporeale rivolte ai giovani soldati del 2° Blocco 2020.

Il Comandante di Reggimento, Colonnello Francesco Maione, durante il suo discorso augurale ha esortato i giurandi a continuare a approfondire lo stesso impegno che ha caratterizzato il periodo formativo trascorso al 17° RAV "AC-

QUT". La formazione del personale militare, nella quale l'Esercito investe importanti risorse e impiega istruttori altamente qualificati, consente alle giovani reclute di apprendere le norme che regolano l'organizzazione militare, di conseguire un'adeguata preparazione fisica nonché di acquisire le conoscenze e le capacità di base e combat proprie di ogni soldato.

*Fonte Stato Maggiore dell'Esercito*

## ONORIFICENZE PER L'ARTIGLIERIA CONTRAEREI DELL'ESERCITO

Presso la caserma "Santa Barbara" di Sabaudia, sede del Comando Artiglieria Controaerei (COMACA) dell'Esercito, si è celebrata il 14 gennaio scorso la cerimonia di consegna della Croce d'Oro al Merito dell'Esercito al Comando Artiglieria Controaerei e la Medaglia di Bronzo al Valore dell'Esercito al 4° Reggimento Artiglieria Controaerei "Peschiera". Contestualmente, è stato celebrato il 107° anniversario della costituzione del primo Reparto Controaerei italiano.

Alla cerimonia, presieduta dal Comandante delle Forze Operative Terrestri di Supporto, Generale di Corpo d'Armata Massimo Scala, erano presenti numerose autorità civili, militari e religiose locali, i Gonfalonieri delle città di Sabaudia e Nettuno e le associazioni combattentistiche e d'arma.

Proprio il Generale Scala ha appuntato le prestigiose onorificenze sulla Bandie-



ra di Guerra del 4° Reggimento e sulla Bandiera d'Istituto del COMACA, congratulandosi con gli uomini e le donne dell'Artiglieria Controaerei e sottolineando l'importanza del loro operato per garantire sicurezza sia in Patria sia fuori dal territorio nazionale.

A conferire ulteriore lustro alla cerimonia, svoltasi nel pieno rispetto delle disposizioni in materia di contenimento dell'emergenza da COVID-19, è stata la celebrazione del 107° anniversario della costituzione del primo Reparto



Controaerei italiano ed il cambio del Drappo della Bandiera d'Istituto del COMACA. Il Comandante dell'Artiglieria Controaerei, Generale di Brigata Fabrizio Argiolas, ha ricordato quel 20 gennaio del 1915 quando, a Nettuno, è stato costituito il primo Reparto di specialità con una struttura organica definita ed alimentata con personale, mezzi e materiali in grado di fronteggiare la nuova e crescente minaccia proveniente dal cielo.

Al termine della cerimonia è stata inau-

gurata un'area adibita a sala museale all'interno della palazzina "De Nobili", contenente numerosi cimeli ed oggetti storici. La sala museale è stata intitolata alla memoria del Generale di Brigata Nicola Gaudiello, Ufficiale di Artiglieria Controaerei, già Comandante di Gruppo

e poi di Reggimento del 17° "Sforzesca", scomparso prematuramente nel 2020.

L'Artiglieria Controaerei, caratterizzata dal continuo aggiornamento tecnologico, necessario per attuare un'adeguata protezione delle forze e delle installazio-

ni da possibili attacchi portati da velivoli ad ala rotante e ala fissa, missili balistici e droni sempre più avanzati, è presente con i suoi assetti in diverse operazioni fuori dal territorio nazionale per la salvaguardia della sicurezza internazionale.

*Fonte COMFOTER Supporto*

## INFOPOINT DELL'ESERCITO AL FESTIVAL DEL FUMETTO DI NOVEGRO

Dopo due anni di stop, riprende il via uno degli eventi più attesi dai giovani, il Festival del Fumetto di Novegro (MI). Il 29 e 30 gennaio scorso il parco esposizioni di Novegro ha riservato 20.000 mq a tutto l'universo del mondo comics, presente con padiglioni espositivi dedicati a fumetti, manga, anime, gadgets di ogni tipo, action figures e abbigliamento. Particolare interesse ha suscitato nei giovani visitatori il padiglione C, dedicato al mondo cosplay, che in molti hanno visitato sfoggiando costumi legati ai più noti personaggi non solo del mondo comics ma anche cinematografico. Nella due giorni dedicata alle



passioni giovanili ha partecipato anche personale dell'Esercito con un info point organizzato dal Comando Militare Esercito Lombardia che ha avuto modo di dare ai ragazzi numerose dettagliate informazioni sugli sbocchi professionali offerti dalla Forza Armata. Grazie alla

presenza di un info team del 1° Reggimento trasmissioni è stato possibile soddisfare le curiosità di moltissimi giovani che hanno dimostrato particolare attenzione alla prospettiva di una carriera con le stellette. Tra i militari presenti anche il 1° Caporal Erika Fasana, ex ginnasta italiana, membro delle squadre che hanno partecipato alle Olimpiadi di Londra 2012 e di Rio 2016, prima ginnasta italiana a salire sul podio dell'American Cup ottenendo la medaglia di bronzo nel 2015. Una preziosa occasione per testimoniare anche l'importanza dello sport d'eccellenza nell'Esercito.

*Fonte Stato Maggiore Esercito*



## ESERCITO E PROTEZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE

**Torino, 8 febbraio 2022**

Ha avuto luogo presso l'Aula Magna di Palazzo Arsenale, sede del Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito, la cerimonia inaugurale della terza edizione del Master Internazionale in "Cultural Property Protection in Crisis Response". All'evento, moderato dal vice Direttore del Master, Giovanna Segre hanno presenziato numerose autorità accademiche, civili e militari tra cui: il Comandante dei Carabinieri Tutela Patrimonio Culturale, Generale di Brigata Roberto Riccardi, il Director of the UNESCO Regional Bureau for Science and Culture in Europe, Ana Luiza Massot Thom-

pson-Flores, il Presidente dell'Istituto Internazionale di Diritto Umanitario (IIHL) e Direttore del Master, Edoardo Greppi, il Direttore dell'area Educazione e Ricerca Scientifica della Fondazione CRT, Luigi Somenzari, il Coordinatore del Programma International Affairs della Compagnia di San Paolo, Nicolò Russo Perez, il Vice Segretario Generale dell'IIHL, Gian Luca Beruto, il Segretario Generale presso il Centro Conservazione e Restauro "La Venaria Reale", Sara Abram ed il Segretario Generale della Fondazione Santagata per l'Economia della Cultura, Alessio Re.

Nel suo intervento di saluto il Comandante dell'Istituto di For-

mazione, Generale di Divisione Mauro D'Ubaldi, ha sottolineato come Il patrimonio culturale, in tutte le sue forme, rappresenta l'identità e la memoria storica dei diversi popoli, esprime valori che vengono universalmente riconosciuti, rappresentando originale testimonianza delle civiltà passate e fungendo da collante tra le diverse generazioni.

Ana Luiza Massot Thompson-Flores intervenendo on line dalla sede di Venezia, ha tratteggiato il mandato dell'Ufficio Regionale dell'UNESCO per la Scienza e la Cultura in Europa. In materia di cultura le principali attività dell'Ufficio si concentrano sulla formazione e lo sviluppo di capacità professionali e istituzionali a favore dei Paesi del Sud-Est Europa, nonché al rafforzamento della cooperazione regionale relativamente alla salvaguardia del patrimonio culturale, alla lotta al traffico illecito di oggetti culturali, alla promozione della diversità delle espressioni culturali e della creatività contemporanea. "Monumenti, opere d'arte, reperti archeologici, sono sempre stati in pericolo, a causa di calamità naturali, traffici illeciti, terrorismo e guerra. In un passato non troppo lontano le Nazioni, la stessa Comunità Internazionale, non disponevano di strumenti giuridici per tutelare l'eredità degli antenati.

Oggi, le cose sono cambiate con l'avvento di nuove agenzie di

cooperazione e coordinamento e con l'entrata in vigore di importanti standard e convenzioni internazionali, ma la strada è ancora lunga", ha affermato il Generale Riccardi.

Infine, il Prof. Greppi, ha illustrato l'obiettivo del Master, che si propone di formare "esperti in protezione del patrimonio", cioè esperti militari e civili nelle più moderne tecniche e metodologie internazionali, secondo gli standard UNESCO, per la protezione del patrimonio culturale. Il Master, in lingua inglese, realizzato dalla Scuola Universitaria Interdipartimentale di Scienze Strategiche (SUISS) dell'Università degli Studi di Torino, si rivolge ai membri delle Forze Armate - italiane e straniere - che si trovano in prima fila nella tutela dei beni culturali, alle organizzazioni non governative - e ai civili in generale - che operano nel settore, con l'obiettivo di diffondere un approccio multidisciplinare anche nella società civile, che si trova a cooperare con enti governativi nella gestione di situazioni complesse. Il corso vedrà interessati rappresentanti del Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito, dalla Brigata Alpina Taurinense, dell'Arma dei Carabinieri e quindici frequentatori provenienti da Brasile, Egitto, Italia, Francia, Libano, Repubblica Dominicana, Slovenia e Ungheria.

*Lgt. Giorgio Cuccu*

## CERIMONIE PER LA "GIORNATA DEL RICORDO"

Il 10 febbraio si celebra la "Giornata del Ricordo", solennità civile istituita con legge n. 92 del 2004 per conservare la memoria sulla tragedia delle foibe e l'esodo di istriani, fiumani e dalmati, costretti ad abbandonare le loro case e le loro terre, a seguito delle vicende occorse lungo il confine orientale nel secondo dopoguerra. A Roma, Padova e Trieste, le cerimonie per conservare e rinnovare la memoria dei Caduti.

A Roma il Sindaco, Prof. Roberto Gualtieri, accolto dal Generale di Corpo d'Armata Rosario Castellano, Comandante del Comando Militare della Capitale, e alla presenza della Presidente del Comitato Provinciale di Roma dell'Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, Prof.ssa Donatella Schürzel, ha commemorato il "Giorno del Ricordo" con una cerimonia all'Altare della Patria.

Nel comune di Padova, presso il Palazzo Moroni, sede del Comune, l'evento, cui hanno presenziato il Sindaco di Padova, Sergio Giordani, il Prefetto della città, Raffaele Grassi, il Comandante delle Forze Operative Nord dell'Eserci-



Roma



Padova



Bassovizza

to, Generale di Corpo d'Armata Roberto Perretti, il Vice Presidente della Provincia di Padova, Vincenzo Gottardo, il Presidente Provinciale dell'Associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, Andrea Todeschini Premuda, assieme alle altre autorità civili e militari e ai rappresentanti delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, ha avuto inizio con l'alzabandiera, posta poi a mezz'asta in segno di lutto, cui ha fatto seguito la deposizione di una corona d'alloro presso la lapide che ricorda i Martiri delle Foibe.

La "Giornata del Ricordo" è stata celebrata anche a Trieste, città simbolo dei tragici fatti del secondo dopoguerra. La commemorazione, cui hanno partecipato le massime autorità civili e militari

cittadine, tra cui il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, e il Prefetto di Trieste, Annunziato Vardè, e il Sindaco della città, Roberto Dipiazza, è stata organizzata dal Comando Militare Esercito "Friuli Venezia Giulia", presso la Foiba di Bassovizza, dichiarata Monumento Nazionale nel 1992 dalla Presidenza della Repubblica.

*Fonte Stato Maggiore Esercito*

## RICOLLOCAZIONE DEI VOLONTARI PROSSIMI AL CONGEDO

Nell'ambito delle iniziative svolte in favore del sostegno alla ricollocazione professionale dei Volontari prossimi al congedo, nel mese di marzo il Sottocapo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Gaetano Zauner, e il Dott. Pier Carlo Barberis, Amministratore Unico della Società "Stati Generali Mondo Lavoro S.r.l.", con sede a Torino, hanno rinnovato oggi un importante accordo di collaborazione che prevede la partecipazione dell'Esercito quale "Partner istituzionale" di diversi eventi/webinar organizzati dalla citata società, concedendo all'Organizzatore l'utilizzo del logo/marchio "Esercito Italiano".

La Società "Stati Generali Mondo Lavoro" si propone di realizzare una serie di iniziative volte a riunire realtà imprenditoriali, istituzioni e professionisti di settori diversi che altrimenti difficilmente si incontrerebbero, proponendo



loro il networking come strumento concreto per lo sviluppo di sinergie funzionali all'innovazione, allo sviluppo e al progresso nel mondo del lavoro.

In particolare, nel 2022 saranno previsti 10 eventi denominati "Stati Generali Mondo del Lavoro" che tratteranno differenti tematiche quali Montagna, Architettura e design, Innovazione, Mare, Cultura, Turismo, Sport, Italia, Agrifood, Cinema più un evento finale che si terrà a dicembre. Saranno previsti, inoltre, 8 eventi denominati Women in charge on tour, dedicati alla leader-

ship al femminile.

Tali iniziative rappresentano, inoltre, una concreta opportunità di sviluppo delle attività di sostegno alla ricollocazione professionale dei volontari prossimi al congedo nel mondo del lavoro civile. L'Esercito, quale maggiore "contributore" del comparto Difesa, attribuisce notevole importanza a tale tematica e ne promuove la visibilità nel mercato del lavoro, al fine di agevolare l'inserimento nelle realtà lavorative italiane dei giovani che dopo l'esperienza "alle armi" rientrano nella società.

L'efficacia e la concretezza di questo rapporto di collaborazione sono evidenziate dalla partecipazione all'evento di rappresentanti della società Autogrill, che ha avviato con la Forza Armata una serie di iniziative nei settori del ricollocazione dei volontari prossimi al congedo e della promozione e marketing.

*Fonte Stato Maggiore Esercito*

## ESERCITO E DIRITTO INTERNAZIONALE UMANITARIO

**Torino, 31 marzo 2022**

Nei giorni scorsi, due team composti ciascuno da un Comandante di sezione e tre Ufficiali frequentatori del 199° Corso "Osare" del Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito di Torino, hanno partecipato alla 20ª competizione sul Diritto Internazionale Umanitario, riservata agli Istituti di formazione militari.

La kermesse, indetta dell'International Institute of Humanitarian Law (IIHL) di Sanremo, ha visto la partecipazione dei giovani Sottotenenti, unitamente a colleghi provenienti dalle più prestigiose Accademie Militari di tutto il mondo, tra cui West Point, Sandhurst, Saint-Cyr, oltre agli istituti omologhi di Georgia, Norvegia, Paesi Bassi e Svizzera, per un totale di 65 allievi suddivisi in team e a loro volta riuniti in squadre miste multinazionali, che hanno rappresentato paesi immaginari coinvolti in un'escalation di operazioni militari internazionali.

I frequentatori, valutati da giudici internazionali, hanno fornito consulenza a un "Joint Operations Commander" (JOC), affrontando la realtà di complesse situazioni geopolitiche e sociali (mantenimento della pace, contenimento della violenza bellica, assistenza umanitaria, protezione dei rifugiati, interdizione delle misure di tortura, protezione dell'infanzia e azioni internazionali di soccorso), e allo stesso tempo, conducendo la prevista operazione militare, in conformità con il supporto tattico ed alla luce dei vincoli dettati dal Diritto Internazionale



Il team della Scuola di Applicazione dell'Esercito

Umanitario.

Di rilievo il terzo posto conquistato dal team misto del Sottotenente Eugenio Pedron.

"La conoscenza del Diritto Internazionale Umanitario è essenziale per i futuri Comandanti dell'Esercito, che devono continuamente adattarsi efficacemente a un contesto globale sempre più eterogeneo. Al militare impegnato in missione è richiesta una preparazione ampia, estesa anche al campo delle scienze politiche, economiche, sociali e giuridiche". Così ha commentato il Generale di Divisione Mauro D'Ubaldi, Comandante per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito.

*Lgt. Giorgio Cuccu*



## 132<sup>A</sup> BRIGATA ARIETE

### ESERCITAZIONE MULTINAZIONALE "ALLIED SPIRIT XIII"

Si è svolta dall'11 gennaio al 1° febbraio, presso la sede del Joint Multinational Readiness Center (JMRC) di Hohenfels in Germania, l'esercitazione multinazionale denominata "Allied Spirit XIII" diretta dal United States Army Europe-Africa (USAREUR-AF) e condotta dal 7° Army Training Command (7ATC), alla quale l'Italia ha partecipato schierando personale della 132<sup>a</sup> Brigata corazzata "Ariete" dell'Esercito, al comando del Generale di Brigata Roberto Banci, e assetti specialistici del Comando Brigata Informazioni Tattiche e del 7° Reggimento Trasmissioni.

L'attività addestrativa ha coinvolto circa 5200 militari provenienti da 15 diverse Nazioni (Germania, Italia, Kosovo, Lettonia, Lituania, Moldavia, Olanda, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Slovenia, Sagna, Turchia, Ungheria e Stati Uniti). L'esercitazione, unica nel suo genere, ha consentito di incrementare il livello di addestramento delle forze appartenenti alla NATO e partners multinazionali, di operare congiuntamente nella gestione di scenari di crisi in ambiente ostile, oltre a testare l'interoperabilità dei sistemi, condividendo procedure e tecniche nella pianificazione e nella condotta di operazioni.



La 132<sup>a</sup> Brigata Corazzata "Ariete" ha sfruttato appieno l'opportunità addestrativa, conducendo simultaneamente attività "Livex", con l'impiego di un plotone carri su base carro C1 "Ariete", principale veicolo da combattimento corazzato dell'Esercito Italiano, ed un'attività di simulazione "constructive CPX" (Command Post Exercise) finalizzata alla verifica delle capacità operative del Posto Comando.

*Fonte Stato Maggiore Esercito*



## 4° REGGIMENTO CARRI

a cura del Maggiore Raffaele Coraggio

### 81° ANNIVERSARIO DELLA BATTAGLIA DI TOBRUK

Il 4° Reggimento Carri, unità pesante alle dipendenze della Brigata Bersaglieri "Garibaldi", ha celebrato il 21 gennaio l'ottantunesimo anniversario della battaglia di Tobruk. A seguito delle eroiche gesta compiute dai carristi in Terra d'Africa durante la battaglia, al Reggimento fu conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare e, pertanto, la ricorrenza coincide con la festa di Corpo dell'Unità.

La sobria cerimonia si è svolta all'interno della caserma "Capone" in Persano alla presenza del glorioso Stendardo da combattimento del 4° Reggimento Carri, del Comandante e di uno schieramento di carristi in armi a ranghi ridotti in un'avvolgente cornice di carri armati C1 Ariete.

Il Comandante di Reggimento, Colonnello Francesco Antonio DOLCIAMORE, durante la sua allocuzione, ha ripercorso le vicende storiche del reggimento, richiamando alcuni momenti dei combattimenti di Tobruk e ricordando l'impegno, il sacrificio e la dedizione di tanti carristi che hanno sacrificato la propria vita e il loro valore che oggi è di esempio per quelli più giovani. Infine a concluso "I nostri predecessori ci guardano da lassù, rendiamoli fieri sempre, non venendo mai meno



al nostro dovere e al nostro giuramento. Solo così, noi daremo il giusto senso alla nostra festa di Corpo e a coloro che hanno tereduto nei valori e nei colori della nostra specialità sino all'estremo sacrificio e che oggi qui ricordiamo".

Il 4° Carri è, tuttora, impegnato in attività di approntamento per l'imminente impiego fuori area, continuando a fornire, al-



trasi, dal 2021 i propri assetti sanitari nella lotta contro la pandemia da Covid-19. Inoltre, prossimamente, sarà impegnato in attività addestrative di specialità finalizzate all'approntamento per un successivo impiego all'estero e in ulteriori attività addestrative peculiari per la specialità su territorio nazionale nonché all'estero.

La cerimonia si è conclusa con lo sfilamento dello Stendardo da combattimento a bordo del carro armato L-3/33, carro storico che fu impiegato dai carristi del 4° in terra d'Africa ed oggi marciante a seguito della grandiosa e appassionata opera di recupero dei meccanici del reparto.

## IL 4° REGGIMENTO CARRI ORIENTA I GIOVANI NELLE SCUOLE

I militari del 4° Reggimento Carri hanno svolto videoconferenze e incontri di orientamento e informazione a favore dei giovani, per l'arruolamento nell'Esercito.

Negli ultimi giorni del mese di gennaio, personale qualificato del 4° Reggimento carri di Persano, unità dipendente della Brigata bersaglieri "Garibaldi", è stato impegnato in un ciclo di conferenze d'orientamento professionale presso alcuni istituti scolastici che si trovano nell'area sud della provincia di Salerno, tra cui l'Istituto Superiore "Ancel Keys" di Castelnuovo Cilento, l'Istituto Superiore "Teresa Confalonieri" di Campagna e l'Istituto Comprensivo di Capaccio-Paestum. Gli incontri si sono svolti sia in presenza sia attraverso le piattaforme informatiche per la didattica digitale integrata (DDI), utilizzate dal Ministero dell'Istruzione.

Durante le varie attività di orientamento l'Infoteam, attraverso il racconto della propria esperienza professionale, ha illustrato le articolazioni delle varie componenti della Forza Armata, nonché le opportunità di arruolamento e gli iter concorsuali per accedere a tutti i profili di carriera, incluso il percorso per l'ammissione alle Scuole Militari.

Al termine degli incontri, agli studenti che hanno partecipato all'attività sono stati consegnati i diari scolastici dell'Esercito 2021/2022. L'attività è stata condotta nel pieno rispetto delle



disposizioni per il contrasto alla pandemia da COVID-19.

Le conferenze d'informazione e orientamento, promosse dallo Stato Maggiore dell'Esercito per gli studenti delle scuole di ogni ordine e grado sono finalizzate, non solo alla presentazione dell'offerta formativa e professionale proposta dalla Forza Armata, ma anche alla diffusione dei valori che i militari rappresentano.



## 132° REGGIMENTO CARRI

### "POWER COMBINED 1-22"

Nello scorso mese di marzo, nel rispetto delle prescrizioni di sicurezza in vigore per il contrasto alla diffusione del COVID-19, si è tenuta la Computer Assisted Exercise (CAX) di complesso minore pluriarma denominata "Power Combined", a guida 132° reggimento

carristi presso il Centro Addestramento Virtual (CAV) della 132° Brigata Corazzata "Ariete", sito nella sede del reggimento in Cordenons.

Scopo principale dell'attività è stato addestrare il comandante di un complesso minore pluriarma e i dipendenti coman-

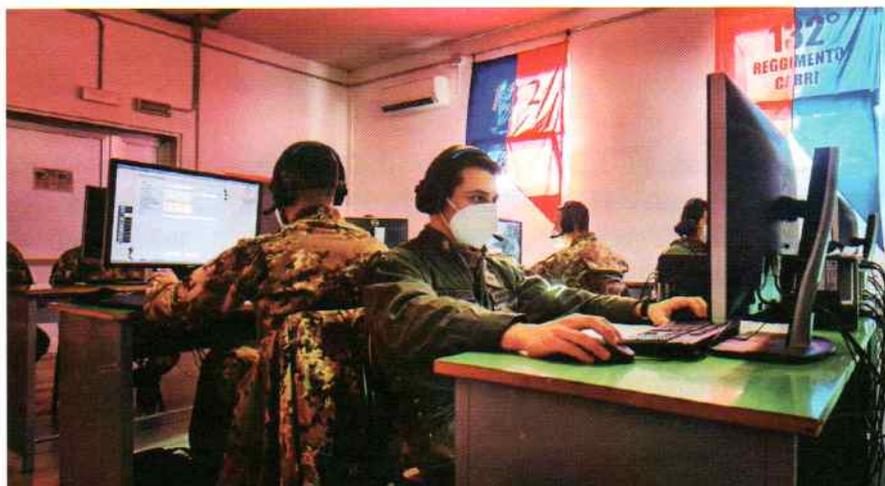
danti di plotone alla pianificazione, emanazione degli ordini e successiva condotta delle principali attività tattiche, impiegando sinergicamente le capacità a disposizione.

Il programma ha visto come evento iniziale la formazione del gruppo di lavoro



composto dal Comandante dell'VIII battaglione carri "M.O. Secchiaroli", dal comandante della 2<sup>a</sup> compagnia carri "El Alamein", permanent training company del 132° reggimento carristi, dai comandanti dei plotoni inseriti nella task organization del complesso minore pluriarma e dai rappresentanti dei team specialistici, come il JTAC (Joint Terminal Attack Controller) e il JFST (Joint Fire Support Team) tratti da tutti i reggimenti della brigata.

Ricevuta la missione dal Comandante del Task Group, il gruppo di lavoro si è immerso in una due giorni di intensa pianificazione conclusasi con la presentazione del concetto d'azione del Complesso Minore alle unità in subordine. Immediatamente dopo è stata lanciata la fase condotta, che si è svolta con l'ausilio del simulatore del campo di battaglia Virtual Battle-Space 3 (VBS3) disponibile presso i locali del 132° reggimento carristi, collegato in remoto con il paritetico sistema in uso al 5° Reggimento AVES "RIGEL" in Casarsa della Delizia, presso cui hanno operato due piloti di A-129 "Mangusta". Diversamente dall'uso consueto, ossia simulatore per equipaggi/squadre tale per cui ciascun "giocatore" esegue il suo ruolo precipuo, in questa occasione il sistema ha simulato l'intero complesso minore nel-



l'esecuzione delle attività tattiche e i comandanti a tutti i livelli, in qualità di player, hanno condotto ciascuno gli elementi della propria unità.

Al fine di rendere realistica l'attività e valutare le reazioni delle unità impegnate, grazie al sistema VBS3 sono state create delle attivazioni coerenti con lo scenario di riferimento, come ad esempio scontri a fuoco con unità nemiche in uno scenario di conflitto ad alta intensità, o problematiche legate alla presenza di civili sul campo di battaglia.

L'evento si è concluso con la discussione sulla reazione alle attivazioni e gli addestramenti da trarre che confluiranno in specifiche Standing Operating Procedures per i reparti della 132<sup>a</sup> Brigata Corazzata Ariete, da implementare

nelle future esercitazioni.

La conoscenza delle procedure e delle potenzialità degli assetti disponibili, la sincronizzazione delle attività e la capacità di esercitare il comando e controllo in tempo reale sono le prerogative essenziali perché un'unità articolata come il complesso minore pluriarma possa avere efficacia in combattimento.

Tutto questo, benché in sede virtuale, è stato sviluppato e testato durante la "Power Combined 1-22", e fungerà nell'arco del 2022 da base concettuale per lo sviluppo di attività addestrative sul terreno, con gli stessi key elements e le relative forze al seguito, a guida del 132° reggimento carristi.

*Fonte Stato Maggiore Esercito*



Carri armati FIAT 3000 del CCXII Battaglione Carri Misto a Rodi

# CCCXII BATTAGLIONE MISTO CARRI DELL'EGEO

*Rodi e le isole Sporadi furono occupate dalle truppe italiane durante la guerra di Libia contro i Turchi nella prima metà di maggio del 1912; il possesso di queste isole permise di assicurarsi delle basi di rifornimento e di controllare i movimenti di armi e truppe dalla vicina costa turca.*

di **Paolo Crippa**

**S**ecundo gli accordi di Losanna, l'Italia avrebbe dovuto restituire le isole del Dodecaneso alla Turchia, la quale però rinunciò a questo arcipelago con il trattato di Sevres del 10 agosto 1920, in favore dell'Italia. In questo angolo di Egeo, che potrebbe sembrare, di primo acchito, strategicamente di secondaria importanza, ma che in realtà è una porta verso il medio oriente, gli alti Comandi italiani mantennero sempre un discreto contingente militare. Il controllo delle isole era affidato alla Divisione di Fanteria "Regina", a reparti di volo e di terra della Regia Aeronautica e da contingenti della Regia Marina, concentrati nella base dell'isola di Lero. Con l'evoluzione abbastanza repentina della specialità carrista, seguita alla Grande Guerra, fu quasi giocoforza inviare mezzi blindati nel Dodecaneso, anche in considerazione dell'importanza che l'arcipelago poteva andare a rivestire nel contesto di un eventuale conflitto internazionale che avrebbe potuto interessare anche i Paesi del Mediterraneo orientale, allora colonie inglesi e francesi.

I primi blindati ad arrivare in Egeo furono molto probabilmente delle vetuste autoblindo Ansaldo lancia 1ZM dei Regi Carabinieri. Nel 1926 infatti l'Arma dei Carabinieri ricevette 34 Lancia 1ZM armate con mitragliatrici FIAT14, che furono inquadrare in un Battaglione Autoblindo, presto disciolto; le autoblindate rimasero in carico, comunque, ai Carabinieri e 2 di esse furono inviate a Rodi, alle dipendenze del Gruppo Regi Carabinieri dell'Egeo. Nel 1936 fu costituita una Compagnia Mitraglieri Ciclisti dei Regi Carabinieri, che incorporò le 2 Lancia; questa Compagnia era organizzata su:

- Plotone Mitraglieri Ciclisti (con 3 motocarrozze armate di mitragliatrice Saint Etienne e 2 motociclette armate con fucili mitragliatori)
- Plotone Ciclisti (con 50 Carabinieri ciclisti e 2 motociclisti)
- Sezione Lancia 1ZM (con le 2 autoblindo).

La Compagnia era stata fortemente voluta dal Governatore dell'arcipelago De Vecchi, ma la sua utilità era indubbiamente scarsa.

In una data non precisata era stato nel frattempo inviato a Rodi un Plotone composto da 4 autoblindo Lancia 1ZM con equipaggi del Regio Esercito, Con l'evolversi della situazione internazionale parve evidente che la presenza di sole autoblindo di vecchia costruzione non era più sufficiente a garantire un efficace supporto di mezzi corazzati alle truppe di presidio nell'arcipelago. Per questo motivo fu costituito in seno al 3° Reggimento Fanteria Corazzata una "Compagnia Carri Speciale per l'Egeo". La Compagnia, al comando dal capitano Fabio Fabi, fu quasi subito trasferita alle dipendenze del 4° Reggimento Fanteria Carrista (20 maggio 1939), per passare successivamente in via definitiva al Deposito Misto Truppe dell'Egeo. Venne inviata a Rodi il 30 marzo 1940 e fu dislocata a Psito, nel centro dell'isola (inizialmente con indirizzo di Posta Militare n° 505R, cioè Rodi, variato in un secondo momento in 505E, per Egeo, nel timore che potesse essere facilmente individuato dallo spionaggio britannico), alle dipendenze della Divisione di Fanteria "Regina". A Rodi, La Compagnia fu così incorporata nel CCCXII Battaglione Misto Carri dell'Egeo, formato dagli scarsi reparti corazzati già presenti sull'isola,



Foto di gruppo del caporale Antonio Fragassi con alcuni commilitoni del CCCXII Battaglione Carristi dell'Egeo (archivio famiglia Fragassi).

cioè il Plotone di 4 autoblindo dell'Esercito e la Sezione Lancia dei Regi Carabinieri; il CCCXII derivava direttamente dal II Battaglione Carri di rottura del 4° Reggimento Carristi.

Nel frattempo (marzo 1940) a Caserta era stata costituita la 3ª Compagnia Carrista di Frontiera, al comando del tenente Pasquale Mele e dipendente dalla G.a.F., Guardia alla Frontiera, con 2 Plotoni di carri armati FIAT 3000B ed un Plotone misto di M21 ed M30. Al momento del suo trasferimento nel Dodecaneso, questo reparto avrebbe dovuto rappresentare la massa di manovra dei reparti carristi dell'arcipelago.

A settembre, con il completamento del trasferimento in Egeo della Compagnia del capitano Fabi, il CCCXII Battaglione Carri Misto (suo nome definitivo), al comando del tenente colonnello Amedeo d'Agello, assunse questa forma organica:

- Compagnia Comando
  - Plotone Esplorante Autoblindo (su 6 Lancia 1ZM)
- 1ª Compagnia Carri L3 (su 8 carri L3)
- 2ª Compagnia Carri L3 (su 8 carri L3)
- 3ª Compagnia Carri L5 (su FIAT 3000)

La Compagnia Carri L5, che altro non era che la 3ª Compagnia Carristi di Frontiera era inizialmente denominata Compagnia Carri M, in quanto i carri FIAT3000 furono considerati



La nave "Porto di Roma" pronta a lasciare il porto di Rodi, stracarica di mezzi corazzati, mezzi a motore, Carristi, Carabinieri e Camicie Nere. Sulla casamatta dei carri L3 spicca il numero del Battaglione "CCCXII" (Arena).

carri medi, sino all'entrata in linea dei carri armati M11/39.

Secondo alcune fonti dal Battaglione dipendevano anche 2 Plotoni autonomi di carri L3, il primo con 4 ed il secondo con 3 carri, dislocati nelle isole minore dell'arcipelago.

### Operazione Merkur

Dopo l'entrata in guerra dell'Italia, i mezzi corazzati presenti nel Dodecaneso non furono mai coinvolti in nessuna azione bellica, ma d'altra parte l'intero arcipelago fu toccato solo marginalmente dagli eventi bellici. L'unica operazione militare a cui furono chiamati a partecipare fu l'occupazione dell'isola di Creta (operazione "Merkur"), progettata e messa in atto dai comandi tedeschi senza che gli italiani ne fossero informati. La decisione di invadere l'isola, infatti, era stata presa da Hitler già nel mese di aprile del 1941, senza coinvolgere gli alleati. I Comandi Italiani però si affrettarono ad offrire appoggio ai Tedeschi, che accettarono dopo alcune resistenze.

Il 28 Maggio il Corpo di Spedizione italiano, partito da Rodi su di una flotta raccogliatrice, sbarcò a Sitia, all'estremità nord-orientale di Creta. L'unità era composta da circa 2.500 uomini: due Battaglioni di fanteria (il I/9° ed il II/10°), la 50ª Compagnia cannoni controcarro da 47/32 e la 3ª Compagnia carri

Nei giorni antecedenti la missione italiana a Creta, si tenne a Rodi un'esercitazione di sbarco, che coinvolgeva i reparti destinati all'operazione. Nella foto, carri leggeri del CCCXII Battaglione sbarcano dalla passerella montata sulla nave fluviale "Porto di Roma", unica adatta a trasportare mezzi a motore.





Il caporale Fragassi a bordo di una motocicletta (archivio famiglia Fragassi)

L3/35 del CCCXII Battaglione Misto Carri al comando del capitano Fabio Fabi, supportati da due Compagnie di Marinai, reparti di Camicie Nere e Carabinieri. L'unità, dopo lo sbarco, partì alle ore 12 del 29 Maggio, sbaragliando i gruppi armati della resistenza cretese che tentavano di ostacolare l'avanzata ed il 30 maggio i carri italiani occuparono il bivio di Ierapetra, incontrandosi alcuni reparti tedeschi motorizzati. Il 31 maggio le truppe italiane raggiunsero gli obiettivi stabiliti per poi giungere, insieme ai tedeschi, al porto di Ierapetra, il 31 maggio. Le operazioni militari sull'isola si conclusero il giorno dopo con il pieno successo delle forze dell'Asse e la cattura di oltre

17.500 soldati del contingente Alleato.

A Creta rimase un contingente di Carristi con un numero non precisato di carri L3 (probabilmente 6), che andarono a formare il 51° Plotone Carri Armati.

Il capitano Fabio Fabi fu insignito di Croce di Guerra al Valor Militare con la seguente motivazione:

*“Comandante di una compagnia carri armati L in un complesso ciclo operativo conduceva il proprio reparto con perizia e decisa volontà. In numerose ardite puntate raggiungeva gli obiettivi indicatigli eliminandone le successive resistenze avversarie. (Isola di Creta, 28 maggio 4 giugno 1941)”*

### L'Armistizio, la prigionia, la R.S.I.

Nel 1942 il comando del CCXII Battaglione fu affidato al tenente colonnello Iunio Masini e nel luglio dello stesso anno il sottotenente Giovanni Furetti subentrò al tenente Mele alla guida della Compagnia Carri L5. Con il passare del tempo molti dei carri del Battaglione, specie quelli più vetusti come i FIAT 3000, divennero inutilizzabili a causa di guasti non riparabili per la mancanza di pezzi di ricambio, riducendo così gradualmente la capacità operativa del reparto. La mobilità sulle isole fu comunque sempre difficoltosa: il già scarso carburante veniva molto di frequente venduto illegalmente da alcuni ufficiali italiani ai civili greci.

L'organizzazione del CCCXII fu di conseguenza mutata e, per ovviare alla carenza di mezzi corazzati, fu costituita una Compagnia Celere Mista con gli equipaggi rimasti privi di carri, al comando del capitano Pasquale Candida. L'ultimo avvicendamento del reparto si ebbe a metà del mese di giugno del 1943, quando dall'Italia giunse il Plotone Bersaglieri Autoblindato dell'Egeo. Questa unità era stata costituita il 1° settembre 1942 per essere assegnata, con una dotazione teorica di 4 autoblindo AB41, alla futura Divisione Corazzata “Giovani Fascisti”; dirottato a Rodi il 13 giugno 1943, il Plotone ricevette in conse-

Imbarco dei mezzi corazzati sulla “Porto di Roma” prima della partenza per Creta (Benvenuti - Colonna).



gna le vecchie Lancia 1ZM.

L'Armistizio dell'8 settembre 1943 giunse inaspettato anche nel Dodecaneso e le truppe là dislocate, ricevuti ordini contraddittori, reagirono in maniera differente. Dopo attimi di indecisione, alcuni reparti tentarono una minima reazione, ma non si ebbero scontri significativi; come altre unità, il CCCXII non prese parte a scontri contro i Tedeschi, ma consegnò le armi. Il 9 settembre gli equipaggi delle autoblindo Lancia incendiarono i proprio mezzi lungo la strada per Rodi, per tema che cadessero in mano tedesca. Il Battaglione fu così sciolto l'11 settembre, dopo la resa di tutte le unità italiane al Comando Piazza tedesco di Rodi. Ma anche in questo remoto angolo dell'Egeo l'Armistizio aveva diviso le coscienze. Una limitata parte dei Carristi chiese ed ottenne di poter continuare le ostilità accanto a quelli che considerava i veri alleati, cioè i Tedeschi. Con i carri presenti nell'isola di Rodi, presumibilmente non più di una dozzina, fu formato il 1° Plotone Carri Armati, con un organico di 1 ufficiale e 135 tra sottufficiali e militari di truppa. Il Plotone era aggregato al "Reggimento Italiano Rodi" ("Italienisch Rhodos Regiment"), inquadrato nella Sturmdivision Rhodos. Il Reggimento era composto in prevalenza dai reparti di Camicie Nere della Divisione "Regina", ai quali si erano uniti i legionari della Milizia Nazionale di Sicurezza Nazionale, dislocati nelle isole Sporadi e Cicladi, e circa 1.900 militari del disciolto Regio Esercito. Il Reggimento non prese parte a scontri a fuoco per mancanza di nemici, svolse prevalentemente compiti di polizia e si arrese, con la guarnigione tedesca dell'isola di Rodi, il 5 maggio 1945 agli Alleati, con una cerimonia tenutasi nel tardo pomeriggio di quel giorno.

La maggior parte dei Carristi, invece, fu fatta prigioniera ed internata in lager, che si trovavano in diverse località dell'isola (complessivamente nell'intero arcipelago furono imprigionati 42.000 soldati italiani). Vista la difficoltà a provvedere alle necessità di un così gran numero di prigionieri di guerra, una

parte di essi fu evacuata in nave, ma molti di essi persero la vita a causa dell'affondamento del naviglio; per ovviare all'impossibilità del trasporto via mare, circa la metà dei prigionieri fu trasportata in Germania con aerei da trasporto JU52. La più grande tragedia del mare fu quella del piroscafo "Oria", a bordo del quale si trovavano più di 4.000 internati italiani. La nave affondò nella notte tra l'11 ed il 12 febbraio 1944, dopo avere urtato uno scoglio, a poche miglia dalla costa greca, trascinando con sé la quasi totalità dei prigionieri imbarcati, tra cui alcune decine di Carristi del CCCXII. Il resto dei soldati italiani fedeli al Re venne inquadrato da prigioniero nei Bau Battalion (Battaglioni lavoro); solo il termine della guerra pose fine alla prigionia di questi soldati italiani.

A Creta, mentre i tedeschi si apprestavano ad occupare l'intera isola, il CLXI Battaglione "M" Camicie Nere d'Assalto, là dislocato insieme alla Divisione "Siena" ed a personale della Regia Marina, si schierò immediatamente con le forze armate germaniche, insieme al personale delle batterie costiere. Fu costituita così la "Legione Italiana Volontari Creta", al comando del tenente colonnello Gianoli. Grazie all'afflusso di personale della Divisione "Siena", che desiderava continuare a combattere con i tedeschi, ed all'opera di recupero di materiale militare abbandonato dalla disciolta Divisione, il CLXI Battaglione "M" poté rimanere autonomo e riuscì a costituire una Compagnia Corazzata (tratta direttamente dal 51° Plotone Carri Armati), che fu dislocata a Retymno, con una forza di 22 uomini. Il Battaglione, che formalmente faceva parte della Guardia Nazionale Repubblicana, affrontò alcuni attacchi nemici provenienti dal mare e, soprattutto, dall'aria, patendo anche i disagi legati all'isolamento ed alla scarsità di viveri. La Legione "Volontari Italiani Creta" depose le armi il 4 maggio 1945, insieme alle unità tedesche. Per i militari italiani fedeli alla Repubblica Sociale, che si trovavano nel Dodecaneso, si aprì così un lungo periodo di prigionia in Kenia.

Carri L3 del CCCXII Battaglione funsero da avanguardia delle truppe italiane per tutta la durata delle operazioni a Creta (Tallillo)



Un militare tedesco ispeziona le autoblindo lancia 1ZM abbandonate (e probabilmente incendiate) dagli equipaggi del Plotone Autoblindo sulla strada verso Rodi il 9 settembre 1943.



# Carri leggeri italiani in Russia

## 1941 - 1942

di **Paolo Crippa**  
**Andrea Antonio Tallillo**

**L**a disastrosa campagna sul fronte orientale condotta dal Regio Esercito vide una partecipazione d'unità corazzate veramente esigua ed esse non poterono che conseguire risultati di ben poco valore pratico. Si trattò in tutto di solo tre reparti, due di cavalleria ed uno di bersaglieri, equipaggiati con mezzi leggeri che non potevano assolutamente competere coi carri armati sovietici, oltretutto in fortissima inferiorità numerica e perciò inadeguati in ogni caso al confronto, nel grandioso conflitto che si stava consumando.

Anche se, tecnicamente, non si tratta di equipaggi carristi, tuttavia si può ritenere a buon titolo che essi abbiano ormai meritato il rispetto che merita ogni combattente italiano che abbia usato gli stessi pochi ed ormai superati mezzi, in mezzo a mille difficoltà, fronteggiando sempre un avversario ricco di dotazioni e macchine, per di più appoggiate dall'aria in modo soverchiante.



Il IV Squadrone "Novara" del Gruppo "San Giorgio" schierato per una cerimonia, prima del 1940

### Carri L3 del Gruppo "San Giorgio"

Dalla fine dell'ottobre 1933, il 19° Reggimento "Cavalleggeri Guide" di Parma divenne un'unità meccanizzata, uno dei suoi Gruppi Squadroni venne trasformato in Gruppo Squadroni Carri Veloci, fungendo da centro addestrativo e per prove. Dal gennaio al giugno 1934, nacquero tre Gruppi, il I "San Marco", il II "San Giusto" ed il III "San Martino", inizialmente su 3 Squadroni di 13 carri ciascuno. Da fine novembre 1934 si era anche deciso l'inserimento di uno Squadrone carri Cv 33 - il 5° su 15 mezzi - nell'organico di ciascun Reggimento cavalleria, partendo dai reggimenti 1° "Nizza", 14° "Alessandria" e 6° "Aosta", ma entro l'ottobre del 1938 detti Squadroni - solo sei in tutto - furono sciolti e restarono 'di cavalleria' solo i tre reparti completati nella primavera del 1935 per le Divisioni Celeri ed alcuni reparti minori. Il corpo di spedizione per l'Albania nel 1939 comprendeva un buon numero di carri leggeri - 134 tra i Battaglioni VIII e X del 31° Reggimento e 63 - dei quali 5 in versione radio - del III Gruppo Carri Veloci (ribattezzato "San Giorgio" ed alcuni del 2° Reggimento bersaglieri. Il reparto era comandato dal maggiore Musti ed era diviso tra lo Squadrone Comando (sottotenente Lovati) con 9 carri e 4 Squadroni di 13 carri ciascuno:

I "Delle Armi" - (capitano Nenna) - II "Medaglie D'Oro" (tenente Domenichelli) - III "Savoia" (tenente Piccioli) e IV "Novara" (tenente Flamini)

Fece parte della quarta ondata, che prese terra nel porto di Santi Quaranta (Porto Edda), proseguendo per Argirocastro e poi Tepeleni, attraverso la stretta di Mulina. Fu poi di stanza in Bosnia fino a metà del 1941, sostituendo in seguito il II / 31° a Spalato.

Quando il 10 luglio 1941 cominciò a partire il CSIR verso gli immensi spazi del fronte orientale, unica unità corazzata mobilitata per esso era il III Gruppo Squadroni



Il CV35 nella versione dotata di radio del comandante del reparto nei Balcani nel 1941.

A destra trasferimento al fronte di un plotone di CV 35 del reparto, in mezzo ad un'autocolonna che da esso torna.



Corazzati "San Giorgio", inserito nella 3ª Divisione Celere "Principe Amedeo d'Aosta. Il Gruppo era organizzato su 4 squadroni ed equipaggiato solo con 53 carri leggeri L3 (delle tre versioni principali 33, 35 e 38). Il Gruppo – era rientrato da poco in Italia, alla propria sede di pace di Verona, nella caserma di Via Don Nicola Mazza, dopo aver partecipato, anche se solo per un breve periodo, alla campagna di Jugoslavia. Il reparto raggiunse per via ferroviaria, dopo 25 giorni di viaggio, la località di Borsa in Ungheria e proseguì verso Botosani, nella Moldavia rumena, un tragitto di 200 km effettuato su cingolo. Agli inizi di agosto i mezzi del Gruppo "San Giorgio" presero parte alla cosiddetta "Battaglia dei due fiumi" (10 agosto – 26 settembre 1941), una grande e classica manovra effettuata da reparti tedeschi per intrappolare unità sovietiche tra i due fiumi Dneestr e Bug. Per le truppe italiane del CSIR fu la prima e ad essa partecipò la Divisione "Pasubio"; il Gruppo "San Giorgio" sostenne un'azione di sfondamento – assieme ad un Kampfgruppe tedesco - nei pressi di Jwanovka il 23 settembre, mentre, dopo aver perso i suoi primi 5 L3 in uno scontro a Saderokowka, il 26 contribuì a respingere un tentativo di contrattacco sovietico a Zaritschanka. Lo stesso reparto rimase aggregato alla Divisione "Pasubio" anche durante le operazioni su di un fronte di 50 km che portarono alla presa del villaggi di Galushkowka ed alla vittoria di Petrikowka, tra il 28 ed il 30 settembre, durante la battaglia di Stalino che aveva come obiettivi anche i centri minerari di Gorlowka e Rykowo e la stazione di Trudeway, il grande sbocco dell'oleodotto del Mar Caspio. L'assedio subito a Nikitowka dal 6 al 12 novembre 1941 mise veramente a dura prova il reparto, che contava ormai solo una quarantina di carri e di essi pochi efficienti. Il Gruppo "San Giorgio" perse parte anche alla tristemente celebre "Battaglia di Natale".

I reparti del CSIR furono investiti da un poderoso attacco condotto da due divisioni di cavalleria (35ª e 68ª) e 4 di fanteria (74ª, 136ª, 265ª e 296ª) sovietiche, le truppe italiane riuscirono a contenere l'impatto nemico, ma a prezzo di gravissime perdite. Il rigido clima invernale contribuì a mettere fuori uso gli

ultimi carri armati sopravvissuti ed i militari del Gruppo "San Giorgio", ormai appiedati, furono fatti confluire nel Raggruppamento "Musino", formato da un gruppo dei Lancieri di Novara", una batteria d'artiglieria motorizzata dell'8º Reggimento, un Battaglione di Bersaglieri e due Battaglioni di Pontieri. Questo reparto di formazione, che contava poco più di 1.300 uomini combattè nel saliente di Izyum, per aiutare la 17. Armee tedesca, in seguito allo sfondamento del fronte operato dai sovietici per 100 km tra fine gennaio e fine febbraio del 1942. I pochissimi carri L3 ancora efficienti erano in realtà inutilizzabili per mancanza di ricambi. Il "San Giorgio" dopo essersi acuartierato in una linea difensiva dai capisaldi costituiti da vari villaggi, aspettò la bella stagione. Essendo ormai privo di efficienza e non essendo possibile riequipaggiarlo, da metà luglio del 1942 iniziò a tornare in Patria.

### Carro L6 e il LXVII Bersaglieri corazzato

Nonostante i suoi limiti, ed a causa della mancanza di ben altri mezzi, lo L6/40 ebbe la ventura di comparire anche sul fronte orientale. I carri erano quelli del LXVII Battaglione Bersaglieri Motocorazzato, costituito a Siena verso la fine del febbraio 1942, coi mezzi del Battaglione gemello LXVIII e personale del 5º e 18º Reggimento Bersaglieri. Il reparto era strutturato su un Plotone Comando e dalla 1ª e 2ª Compagnia (ex 2 e 3ª Compagnia del 18º Reggimento), di 5 plotoni ciascuna, ognuno con 5 carri, per un totale di 58 mezzi. Alcuni di essi erano della versione Centro Radio, assegnati in ragione di un paio al Plotone Comando. Si trattava di carri di serie, dotati di una seconda radio ricetrasmittente (RF 2 CA) in aggiunta alla RF 1 CA di normale dotazione. Per montarla si sacrificava parte della dotazione di munizioni da 20 mm di bordo, la portata era comunque insufficiente nelle reali condizioni d'impiego e le radio necessitavano di frequenti cambi di valvole. Esternamente, la versione era riconoscibile per la seconda antenna posta sul retro della sovrastruttura. La fase della mobilitazione fu laboriosa, prevedendo un ciclo di addestramento a San Quirino



Passaggio di un ponte del Genio da parte di un CV 33, riconoscibile dalle piastre saldate e non imbullonate.  
A destra L6 dei bersaglieri, nella versione Centro Radio, prima della partenza per la Russia.

(PN) con la temporanea assegnazione alla Divisione Corazzata 'Centaurio'. Era invece sorta la necessità di sostituire i carri L3 del Gruppo Carri L 'San Giorgio' sul fronte orientale. Il LXVII Battaglione, al comando del maggiore Bartolucci arrivò in zona d'operazioni verso la metà del luglio 1942. Per il lungo spostamento, il piccolo ingombro frontale dei mezzi aveva permesso il trasporto anche sul pianale di autocarri medi come il Fiat 666. Assegnato alla 3ª Divisione Celere PADA (Principe Amedeo Duca D'Aosta), era nella zona di Novo Gorlovka attorno alla metà di agosto, dopo un percorso di quasi 100 km effettuato su cingolo fino ad arrivare al Donetz. Da Novo Gorlovka si ripartì all'alba del 25 agosto, arrivando nelle prime ore del pomeriggio a Tarassovka. Il reparto, assieme al 5º Reggimento alpini, era destinato ad attaccare la dorsale di Quota 222.4 (Jagodnij). Verso le 9, la 2ª Compagnia (tenente Albanese) ricevette l'ordine di mettersi in movimento per portarsi in una località vicina, e prepararsi ad effettuare un contrattacco, mentre la 1ª (capitano Ottaviano) continuava la messa a punto dei mezzi. Nel pomeriggio alcuni ufficiali effettuano una ricognizione a piedi spingendosi oltre la linea italiana. L'ordine era che la Compagnia carri, in due gruppi e attraverso due differenti itinerari, raggiungesse quella quota, seguita da un Battaglione del 5º alpini su quel terreno accidentato ma senza difficoltà per i carri. Ma passò la notte e la mattina seguente, e l'ordine non fu confermato. A fine agosto, due plotoni della 2ª Compagnia, con 12 carri in tutto, appoggiarono il Battaglione 'Vestone' del 6º Reggimento Alpini, contribuendo a bloccare un attacco sovietico a Jagodnij. I risultati furono discreti, pur registrando 4 carri perduti ed altrettanti gravemente danneggiati. A quanto pare, non ci furono poi altri scontri degni di rilievo e men che mai contro corazzati avversari. Intanto, la 1ª Compagnia venne impiegata il 1 settembre nel settore di Bolskoj in supporto al Battaglione alpini 'Val Chiese' con un attacco che si concluse con l'occupazione delle

Quote 236.7 e 209. Tre plotoni erano stati fatti partire da punti diversi, col compito di occupare le alture antistanti che dividevano in una zona precisa la nostra linea del Don. Ma mentre il plotone centrale era giunto al suo obiettivo, battendo la resistenza nemica e distruggendo una batteria controcarro, gli altri due plotoni sui lati erano stati bloccati da reparti nemici. In quel frangente, gli alpini, date le loro caratteristiche d'impiego, non avevano potuto essere di molto aiuto, in un'azione il cui esito era determinato solo dalla mobilità e dalla potenza di fuoco. I reparti avversari, pur sorpresi inizialmente, avevano rioccupato le quote con attacchi concentrici. Le perdite per i carri bersaglieri erano state di 3 carri perduti, 4 uomini caduti e 3 feriti. Il più grave era un ufficiale capocarro, che però fu portato subito indietro e che grazie ad un aereo tedesco atterrato espressamente in zona fu portato poco dopo all'ospedale di Voroshilovgrad.

Dal 2 all'8 settembre, la Compagnia fu spostata a Obelitze, poi in zona a nord ovest di Rubaskin ed infine – in parte, col Comando della 1ª Compagnia e due plotoni carri – in zona sud di Quota 208.4, come riserva. Dopo la fine del mese, truppe romene vennero a dare il cambio al LXVII Battaglione ed a mano a mano che venivano fatte le consegne, il LXVII si riuniva a circa 20 km ad ovest nella zona di Werchmashai, con la 2ª Compagnia ad una decina di km ad ovest di Werchkrusilin. Dopo una ventina di giorni fu rilevata da truppe romene e venne destinata ai primi di novembre ai dintorni di Sagrebalovka, una trentina di km ad ovest di Bogucar, riunendosi a molti altri reparti della Divisione Celere. Il trasferimento fu molto faticoso, specie per un improvviso e vertiginoso calo delle temperature e per la prima neve. Col termometro a -20°, ci vollero molti sforzi per rimettere in movimento i motori degli L6, unica nota positiva la distribuzione di indumenti invernali ottimi ed in gran numero. A novembre, il reparto venne ritirato dalla linea per riorganizzarsi. Potè partecipare attorno al giorno 20 ad



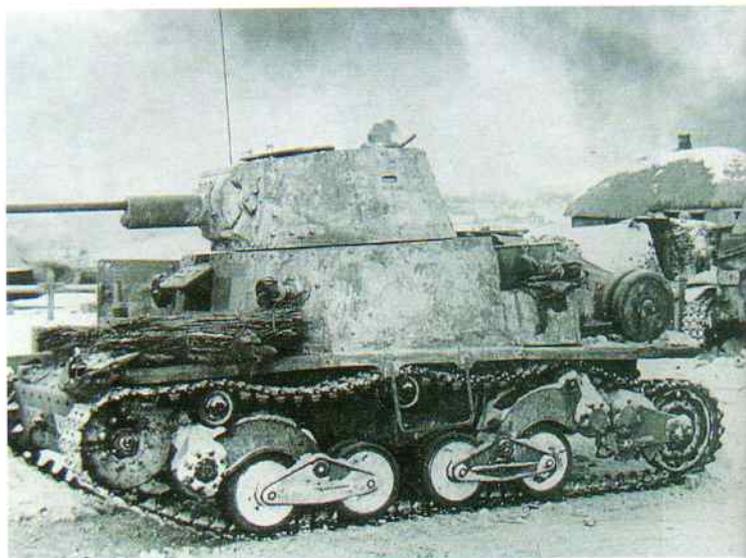
L'avvicinamento al fronte, per gli L6, fu effettuato anche a bordo di autocarri pesanti Fiat 666.  
A destra un L6 del LXVII Battaglione bersaglieri, con la mimetizzazione campale in questo caso incompleta.

un combattimento nella zona di Meskov, in appoggio al 318° Reggimento tedesco di fanteria; in quell'episodio i capicarro, non potendo usare il cannocchiale di puntamento, sempre appannato, né il periscopio, né poter girare le torrette in quanto s'era gelato il grasso delle loro corone di rotolamento, dovettero fare pieno affidamento sui loro piloti, che perlomeno avevano un iposcopio a disposizione, per puntare grossomodo verso i reparti nemici e colpirli.

L'11 dicembre, assieme ai semoventi L40 del del XIII Gruppo Cavalleria Alessandria venne fatto tornare in prima linea, al centro del lunghissimo settore tenuto dall'ARMIR in un tratto rimasto scoperto, in appoggio alle divisioni italiane di fanteria 'Cosseria' e 'Ravenna' già sotto pressione. I carri efficienti erano ben pochi, meno di una ventina, a causa della mancanza di rifornimenti e pezzi di ricambio, ed appoggiati solo da 22 cannoni tedeschi. La 1ª Compagnia coi suoi 13 carri dopo il combattimento di Dubowkoff il 16 dicembre ebbe l'ordine di ripiegare su Krasni e di porsi alle dipendenze della Divisione di fanteria 'Cosseria'. Vi arrivò priva di 4 carri, rimasti fermi per gravi avarie. A mezzogiorno del 18 dicembre, con soli 8 carri si diresse verso Saki. A 500 metri a sud di quel paese organizzò una linea di resistenza, coi carri disposti ad intervalli di 150 - 200 m uno dall'altro e con l'aiuto di squadre di genieri, 4 mitragliatrici Breda 37 e 2 mitragliere da 20 mm sulla sinistra; il comando era stato preso dal maggiore Irandi della 'Cosseria'. Dopo due ore di combattimenti notturni, le squadre di genieri, prive di munizioni, ripiegarono nel paese, soggetto ad un bombardamento aereo verso le 2 e che fu evacuato dai difensori tedeschi. I carri, con le munizioni al minimo, ripiegarono su Iwanowka dopo la perdita di 3 di essi danneggiati e quella di 3 feriti ed 11 congelati di 2° grado tra i loro equipaggi. Il ripiegamento su Krasni, che pur distava solo 15 chilometri, avvenne in condizioni terribili e molto lentamente, a causa della neve alta e dell'impossibilità di far partire i cin-

que carri a disposizione, a parte un paio che servirono a trainare gli altri. I cavi in dotazione si erano rivelati deboli, si dovette arrangiarsi 'all'italiana' letteralmente annodandoli alla meno peggio i carri si unirono fortunatamente ad un autocarro della 'Cosseria' che faceva lo stesso percorso. Dopo un'ora si raggiunse una colonna di truppe ferma, nella quale vennero trovati altri 5 L6 di un altro plotone. Arrivata a Krasni, la Compagnia ebbe prima l'ordine di disporsi a difesa del fronte a nord del paese, poi dopo poche ore se ne ordinò l'abbandono, distruggendo prima i magazzini della Sussistenza. Gli equipaggi ne approfittarono per 'salvare' sigarette, scatole di tonno e scatolette di sardine e carne, coperte e scarpe, accatastando tutto dentro e sopra i mezzi, prima di far saltare in aria tutto. Dopo alcune tappe di una terribile marcia notturna, si arrivò alle 10.30 del 18 a Kantemirowka, con solo due carri, usati per trasportare feriti e congelati. All'alba del 19 Kantemirowka brulicava di truppe, messe in allarme dall'arrivo sopra una collina sovrastante di due carri armati sovietici T 34, che si misero a colpire a cannonate gli edifici della stazione.

Nel frattempo, il 16 dicembre la 2ª Compagnia, ridotta ad un plotone, ed il Comando Battaglione erano a Gadjušchye e non poterono affrontare un attacco preceduto da carri sovietici alle 6 del giorno successivo, ripiegando verso Kantemirowka, dove alle prime ore del 18 furono investiti da un altro attacco corazzato. A Gadjušchye si segnalò il sergente marconista Giorgio Dell'Amico, che dopo aver cercato di riparare il suo carro targato 'Re To 4050' dovette sabotarlo, aprendosi comunque la via tra una pattuglia nemica in arrivo. Il 19 dicembre alle 8 i carri incolonnati vennero presi sotto al fuoco dei carri avversari, privi di ordini si mossero verso Bedowok, sempre tallonati dai carri sovietici. Gli L6 poterono sostare per qualche ora a Bedowok per la manutenzione dei mezzi: ultimo episodio conosciuto la difesa del ponte 'REX' sul Donetz a Wessalajogora, con gli ultimi corazzati efficienti. In pratica, nessun L6/40



Carri del reparto, con in evidenza la mimetizzazione, semplice fango applicato sul colore giallo sabbia di base.  
A destra due dei carri del Comando Battaglione, abbandonati alla loro sorte durante il dicembre del 1942.

riuscì a tornare in patria. Il reparto partì per l'Italia il 22 marzo 1943, accasermato al Deposito di Siena venne poi sciolto lo 8 luglio dello stesso anno.

È difficile dare un sereno giudizio sull'impiego dello L6/40 su quel lontano fronte, era in ogni caso inferiore ai mazzi avversari di pari classe e la sua mobilità non ottimale non lo rendeva adatto neanche all'esplorazione. In più, il comando del reparto, prima di partire per il fronte orientale, aveva già segnalato che i cavi di traino erano eccessivamente deboli, ma senza esito. Colpisce poi la falceria di guasti al famigerato 'giunto a scatto del magnete'. Non deve avere impressionato i tecnici sovietici, che pure esaminarono una mezza dozzina di carri catturati, in vari stadi d'efficienza e completezza, sin dalla tarda estate del 1942. Un carro di quel reparto di Bersaglieri è stato conservato sino ai giorni nostri, ed è ancora in buono stato. Di recente è stato restaurato almeno a livello della presentabilità, ma riverniciato non correttamente. E sì che la documentazione su quei carri è abbastanza fitta.

L'ultimo superstite del reparto, ancora conservato nel grande Museo russo di Kubinka, restaurato nel 2018, anche se non correttamente.



#### DALLA RELAZIONE DEL TENENTE ALBANESE

*Comandante della 2ª Compagnia carri del LXVII*

Il 31 agosto 1942, la 2ª Compagnia Carri ebbe l'ordine di dividersi nei due plotoni e Comando di Compagnia e mettersi a disposizione del Battaglione Vestone (6º Alpini) per un'azione offensiva da effettuarsi su Quota 236.2 e 209.6, ad ovest di Bolschoj. L'attacco delle tre Compagnie del Vestone cominciò alle 15 del 1º settembre, dopo una brevissima preparazione d'artiglieria, con partenza su Quota 228. Il 1º plotone carri aveva il compito di sorpassare la compagnia di sinistra ed eliminare eventuali resistenze lungo la direttrice dell'attacco, nonché dirigersi su Quota 236.2. Dopo pochi minuti il plotone raggiunse un caseggiato chiamato "Ferma 4", dove sostò per riorganizzarsi, procedendo subito dopo verso Quota 236.8. Il plotone carri d'avanguardia perse un carro ma proseguì, nei pressi dell'obiettivo si svelò una batteria d'artiglieria nemica che fu eliminata, ma poi partì un forte contrattacco russo che costrinse una compagnia d'alpini a ritirarsi sulla posizione di partenza. Il 2º plotone venne inviato su Quota 209,6 per cooperare con una Compagnia d'alpini che non era riuscita a proseguire. Superato il caseggiato "Ferma 4" il plotone subì una forte reazione controcarri e la perdita di 3 carri ed il danneggiamento di un altro.

I carri superstiti proseguono, ma arrivati nei pressi dell'obiettivo, vedendo la Compagnia alpini di sinistra ritirarsi e quella di destra che non riusciva ad arrivare, ripiegarono sulla posizione di partenza. Le perdite furono di 8 carri in tutto, oltre a 8 caristi. Ad azione terminata con 3 carri ed equipaggi volontari si tornò nella zona contesa e si riuscì a recuperare un carro armato immobilizzato.

**Bibliografia** *Gli autoveicoli da combattimento dell'esercito italiano* Ufficio Storico SME 2002 - *Carro L3; Carri Veloci; Carri Leggeri derivati* GMT Gruppo Modellistico Trentino 2004 - *Carro L6/40; Carri leggeri, semoventi, derivati* GMT - Gruppo Modellistico Trentino - 2007 e 2019.

MONTE SABOTINO

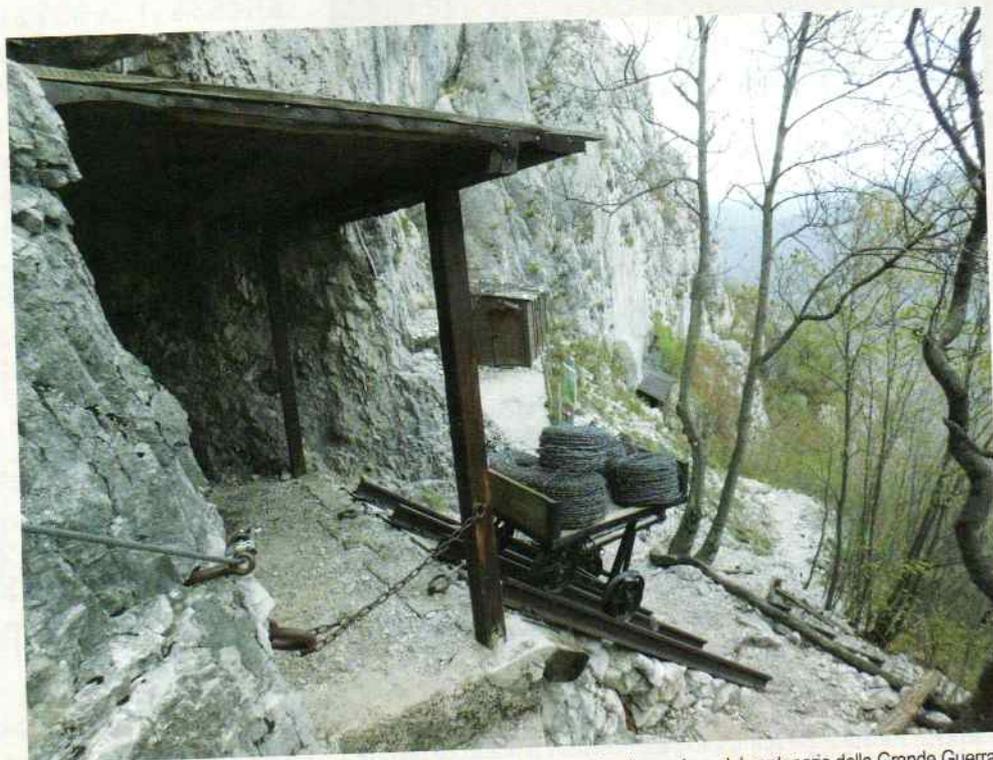
# UNA MEMORIA OLTRE I CONFINI

## Nel centenario dell'istituzione della zona sacra

di **Marco Meneghini**

Il Monte Sabotino, posto a sovrastare Gorizia, è senz'altro fra i luoghi più evocativi degli sforzi bellici compiuti dall'Esercito Italiano nel corso della propria storia. Le sanguinose offensive della Grande Guerra sul fronte dell'Isonzo, videro il Sabotino come uno dei punti cruciali da controllare per permettere l'avanzata italiana all'interno dell'Impero austro-ungarico. Il Sabotino, si ritrova nei nomi di vie e piazze in quasi tutte le città e paesi d'Italia. Addirittura gli è stato dedicato un intero paese, di nuova fondazione: Borgo Sabotino, nel comune di Latina.

La ricerca che presentiamo è stata pubblicata sulla rivista "Opera Ipogea Journal of Speleology in Artificial Cavities" 1-2/ 2011 - Rivista della Società Speleologica Italiana Commissione Nazionale Cavità Artificiali. Atti VII Convegno Nazionale di Speleologia in Cavità Artificiali - Urbino, 4 - 8 dicembre 2010 ex Collegio Raffaello - Piazza della Repubblica.



Apprestamenti difensivi ricostruiti nell'occasione del centenario della Grande Guerra.

Molti altri campi di battaglia vengono ricordati nella toponomastica, ma il Sabotino, assieme ad alcuni, pochi altri, ha una particolarità: è uno dei quattro siti, assieme al Monte Pasubio, al Monte Grappa, e al Monte San Michele, sul Carso, ad essere stati dichiarati "Zona Monumentale" con il Regio Decreto 29 ottobre 1922, del quale, nel 2022, ricorre il centenario<sup>1</sup>. Quindi, luoghi scelti per essere il più alto simbolo della vicenda bellica italiana, ma fra questi la Zona Sacra del Sabotino assume un ulteriore significato, essendo stata abbandonata nel periodo fra la fine della Seconda guerra mondiale e la fine della Guerra Fredda, trovandosi esattamente sul confine italo-jugoslavo, in zona militare: interdetta alle visite e non mantenuta, ma mai dismessa, fino al suo recupero nei giorni nostri. Il ripristino è ancora parziale, ed è stato attuato prevalentemente sulla parte slovena del monte, in occasione del centenario della Grande Guerra, permettendo di nuovo la visita guidata di gallerie, trincee e camminamenti e fruendo di un punto di ristoro, nell'ambito del *Sabotin Park Miru* - Parco della Pace del Sabotino.

La parte italiana attende ancora il vero decollo di un progetto di valorizzazione, che si auspica prossimo visto l'interesse riscosso dal sito e la possibilità di sviluppo di importanti progetti di collaborazione transfrontalieri. Con questo auspicio si vuole qui ricordare la figura di Mario Muto, anima del Centro Ricerche Archeologiche e Storiche nel Goriziano, scomparso nel 2018, studioso del Sabotino e della sua storia, promotore ed esecutore materiale di scavi archeologici e di lavori di ripristino<sup>2</sup>, la cui perdita è sicuramente, purtroppo, fra i motivi princi-

1 Ulteriori approfondimenti si trovano in Mantini M., "La Zona Monumentale del Monte Sabotino", Gaspari, Udine, 2021.  
2 Badoglio G., Muto M., Olmi W., "Itinerari segreti della Grande Guerra nel Goriziano. L'anima del Sabotino", Gaspari, Udine, 2013.



**Blocco anticarro** usato per sbarrare la strada del Sabotino in uno scontro tra la Difesa Territoriale Slovena e l'Esercito Popolare Jugoslavo il 30.06.1991, e oggi trasformato in un monumento a celebrazione dell'indipendenza della Slovenia.

pali di un mancato completamento della valorizzazione dell'area. È grazie a lui si che si sono potuti svolgere gli studi e le ricerche riassunti nell'articolo che viene proposto di seguito, ed è alla sua memoria che vorrei dedicarne la pubblicazione su "Il Carrista d'Italia".

In questa sede, si vuole proporre l'analisi di uno degli aspetti peculiari della Grande Guerra sul Sabotino, ovvero le gallerie realizzate in diverse fasi e per differenti esigenze: ricovero e protezione alle truppe, anche nel corso di pesanti bombardamenti; posizionamento di artiglierie con postazioni di sparo;

approccio e avvicinamento al coperto in fase offensiva. La collocazione di tali strumenti difensivi ed offensivi nella viva roccia, se ci si fa caso, precorre il periodo successivo, dove parte del compito che prima era svolto esclusivamente dagli ipogei, venne affidato ai carri armati, che videro la loro nascita ed i primi impieghi nella parte finale del conflitto.

Sul Sabotino di oggi, le forze corazzate vengono evocate anche dalla presenza di alcuni blocchi anticarro<sup>3</sup> che furono collocati dai combattenti della Difesa Territoriale Slovena lungo la strada che porta alla cima del monte, per fermare i carri dell'esercito jugoslavo nella guerra d'indipendenza della Slovenia nel 1991. I blocchi sono stati riutilizzati come monumento per ricordare anche quest'ultimo conflitto, che ha segnato la storia del Sabotino.

<sup>3</sup> Notizie specifiche sul sito: [www.kamra.si/it/collezioni-digitali/goriska-brda-kojsko-na-ovinku-za-sabotin/](http://www.kamra.si/it/collezioni-digitali/goriska-brda-kojsko-na-ovinku-za-sabotin/)

## SVILUPPO STORICO E ANALISI TIPOLOGICA DEGLI IPOGEI MILITARI DELLA GRANDE GUERRA DEL MONTE SABOTINO

Il monte Sabotino, è uno dei più importanti campi di battaglia della Prima guerra mondiale sul fronte dell'Isonzo. Gli apprestamenti fortificatori realizzati dagli eserciti italiano ed austro-ungarico dal 1915 al 1917, comprendono imponenti ed interessanti gallerie scavate nella roccia calcarea, che sono state oggetto di un progetto di ricerca speleologica del Centro Ricerche Carsiche «Seppenhofser» di Gorizia volto alla loro studio, nell'ambito della disciplina della speleologia in cavità artificiali. Le ricerche speleologiche effettuate permettono di tentare un'analisi tipologica delle cavità, che consente una lettura dello sviluppo delle esigenze tattiche e dell'attività fortificatoria in caverna in due anni e mezzo di guerra sul fronte dell'Isonzo.

### Inquadramento geografico dell'area

Il Monte Sabotino, 609 metri di quota, sovrasta a settentrione la piana di Gorizia: si sviluppa in direzione NW-SE ed è uno dei primi rilievi delle Prealpi Giulie, posto allo sbocco della valle dell'Isonzo, sulla riva destra del fiume.

Ci troviamo al limite nord-orientale d'Italia, in Friuli - Venezia Giulia (comune e provincia di Gorizia), alla frontiera con la Slovenia. L'area oggetto della presente relazione ricade fra i due Stati ed è fortemente caratterizzata, nelle sue caratteristiche geografiche e storiche, dalla presenza del confine di Stato; molti dei toponimi citati in seguito sono bilingui (Italiano e

Sloveno).

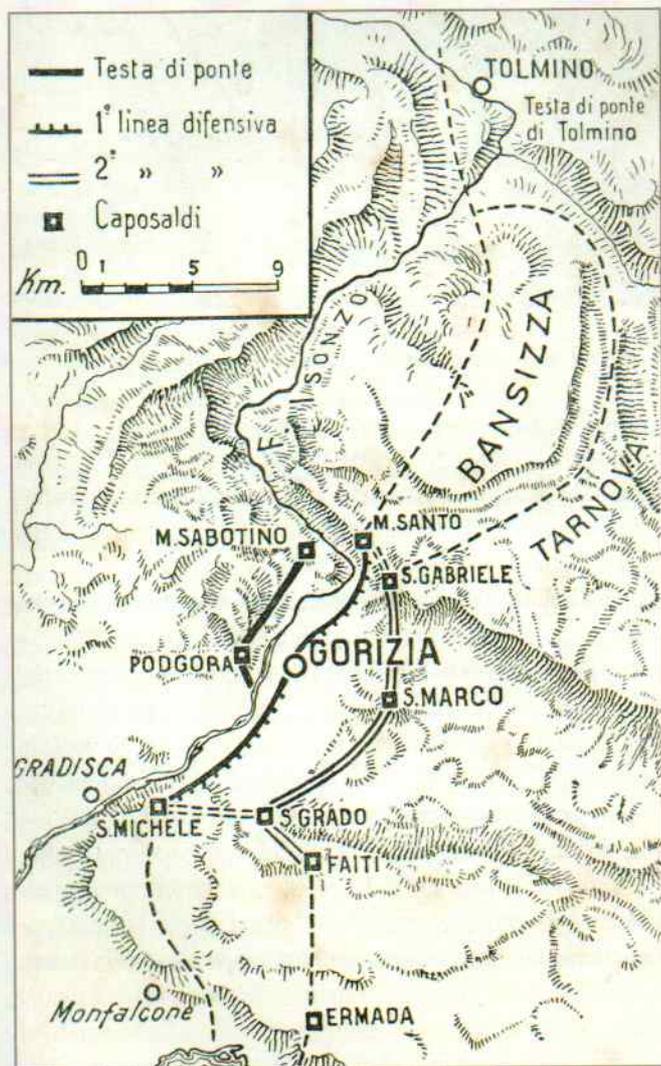
Il versante sud-occidentale del Monte Sabotino digrada dolcemente in direzione della città di Gorizia, mentre quello nord-orientale precipita a picco nella valle dell'Isonzo; il paesaggio si è mantenuto particolarmente integro nei suoi aspetti naturalistici, archeologici e storici per l'interdizione dell'area, dichiarata zona militare, dal 1947 al 1991.

Il Monte Sabotino è collocato in una posizione di alto valore strategico: da esso, la vista può spaziare senza alcun ostacolo dalle Alpi Giulie al mare Adriatico, dominando la sottostante valle dell'Isonzo, privilegiata via di comunicazione verso nord, e tutta la piana di Gorizia, compreso lo sbocco della larga valle del Vipacco, il passaggio che nei secoli passati rivestì un ruolo fondamentale nei collegamenti con l'Oriente.

All'estremità sud-est della cresta sommitale del Monte (a 535 metri di quota), che domina l'imbocco della valle dell'Isonzo, vi sono i resti dell'eremo del San Valentino, recentemente restaurati. Il complesso, meta in passato di numerosi pellegrinaggi, viene datato fra i secoli XVII e XVIII ma fu eretto su strutture militari più antiche (STOK, 2005); esso venne soppresso nel '700 per volere dell'Imperatore d'Austria Giuseppe II e cadde in stato di abbandono. Ma la pagina più importante, tragica e dolorosa del Monte Sabotino venne scritta nello scorso secolo ed è quella che ha mantenuto le maggiori evidenze sul territorio, fra cui le numerose caverne artificiali scavate nel suo sottosuolo nel corso della Prima guerra mondiale.

## La Grande Guerra 1915 - 1918

La condotta strategica del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito Italiano, gen. Luigi Cadorna, prevedeva che lo sforzo offensivo contro l'Austria fosse concentrato principalmente sul fronte dell'Isonzo. Gorizia, in territorio austro-ungarico, fu uno degli obiettivi principali della campagna di guerra e venne conquistata, dopo sei offensive, il 9 agosto del 1916.



Le linee difensive austriache della città di Gorizia.  
(Da "Sui campi di battaglia del medio e basso Isonzo". TCI, 1927)

Come già accennato, la posizione strategica del Monte Sabotino ebbe un ruolo fondamentale nella guerra combattuta sull'Isonzo: la morfologia del territorio circostante Gorizia creava delle condizioni particolarmente favorevoli per la sua difesa.

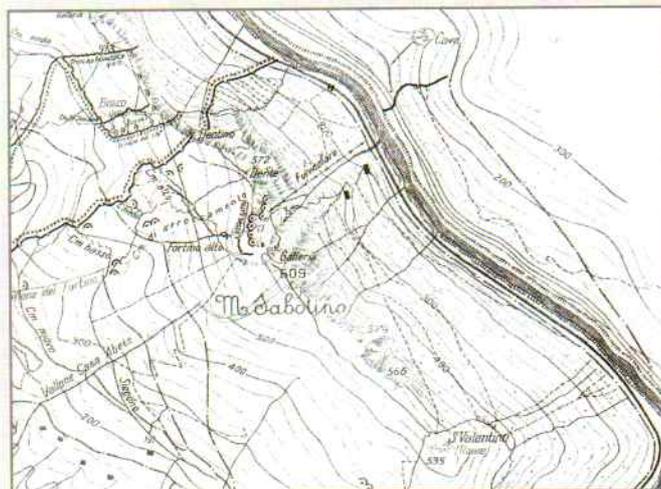
Le alture ad est e a sud della città erano dei «*bastioni di una fortezza naturale, di cui l'Isonzo è il fosso*», mentre al di là del fiume, sulla riva destra, i rilievi del Calvario (Podgora), di Oslavia e, appunto, del Sabotino costituivano «*un corpo avanzato*» che sembrava fatto apposta per la difesa della città da un attacco da ovest (U.S.S.M.E., 1919; LODI, 2005).

Il possesso di Gorizia era quindi garantito dal controllo di queste colline e montagne, dove gli Austriaci si erano attestati a

difesa, in posizioni elevate, e contro le quali si diressero gli attacchi italiani, trasformandole nel teatro di cruciali quanto terribili combattimenti. La situazione si sbloccò appena quando gli Italiani riuscirono a conquistarle, prendendo di conseguenza la città.

La vittoria non fu risolutiva per il conflitto, che durò per altri due anni, e fu di carattere più morale e politico che non strategico, in quanto gli Austriaci si attestarono su una seconda, solida linea difensiva, lungo altre dorsali montuose a breve distanza da Gorizia: il Monte San Gabriele, il Monte Santo, il Vodice e, verso sud, la dorsale del Fajti divennero i nuovi campi di battaglia dove gli Italiani furono costretti ad attaccare nuovamente, con progressi territoriali spesso minimi, puntando ad un logoramento dell'avversario che ebbe il suo apice nel settembre del 1917, dopo l'undicesima battaglia dell'Isonzo, quando si registrò la massima penetrazione italiana nel territorio dell'Impero austro-ungarico. Gli Austriaci, consci di non poter reggere un altro urto offensivo, chiesero aiuto all'alleato tedesco il cui concorso fu determinante nello sfondamento di Caporetto (ottobre 1917) che comportò la ritirata italiana fino al Piave, cambiando completamente la situazione ed allontanando definitivamente il fronte di combattimento da Gorizia e dal Sabotino.

L'evoluzione delle vicende belliche determinò profondamente, com'è ovvio, lo sviluppo dell'attività fortificatoria sul Monte Sabotino e la dislocazione degli apprestamenti difensivi epigei ed ipogei e delle vie di comunicazione.



Sistemazione difensiva del Sabotino il 6/8/1916, con le linee austriache ed italiane.

Fino alla conquista italiana, le linee trincerate dei contendenti erano poste perpendicolarmente alla dorsale del monte, e scendevano a valle partendo dal cosiddetto Dente di quota 572, a nord della vetta. In seguito, quando la linea del fronte si spostò oltre Gorizia e l'Isonzo, in pratica dirimpetto al Sabotino, cavee e trincee vennero scavate con continuità lungo l'intera cresta per un tratto di più di due chilometri, non tralasciando la realizzazione di alcuni complessi di gallerie cannoniere per l'artiglieria e ricoveri - deposito verso valle, sul versante sud-ovest. I fatti di Caporetto, come altrove sul fronte, portarono ad



Nicolò Gavotti, secondo da destra, con altri ufficiali.  
(Per gentile concessione del Centro per le Ricerche Archeologiche e Storiche nel Goriziano)

un precipitoso abbandono delle postazioni, che sono rimaste praticamente immutate fino ad oggi.

Gran parte del lavoro di scavo sul Sabotino nella Prima guerra mondiale è da attribuirsi agli Italiani, che adattarono secondo le proprie esigenze le gallerie della difesa austriaca in modo tale da stravolgerne completamente, alle volte, la morfologia originaria (Gariboldi, 1926).

Gli Austro - Ungarici iniziarono i lavori per la difesa del Sabotino già prima dell'inizio della guerra con l'Italia (Marras, 1933).

Gli ipogei scavati dagli Austriaci, raggiungevano in totale appena 250 metri di lunghezza a fronte dei quasi tre chilometri delle gallerie realizzate, soprattutto in seguito alla conquista, dagli Italiani (Gavotti N., 1925). I confronti però risultano del tutto falsati per le differenti esigenze dei due eserciti nello svolgimento del conflitto: per gli Austriaci vi era principalmente una necessità di difesa e di protezione per le truppe ed i servizi, garantendo sicure e veloci vie di transito sotterranee; gli Italiani, invece, dovevano ricoverare un maggior numero possibile di fanterie prima dell'attacco ed alloggiare al sicuro le artiglierie, per le successive battaglie.

Le difese austriache, nonostante l'apparente esiguità delle opere sotterranee, erano tutt'altro che deboli: per un simile baluardo difensivo era stata prevista un'organizzazione tale da poter permettere all'Arciduca Eugenio, responsabile del fronte sud-occidentale Imperial - Regio, in visita allo schieramento Imperiale nei primi giorni di guerra, di definire il Sabotino "imprendibile" (Gariboldi, 1927). In ogni caso, il principale fattore di questa inespugnabilità era che il Sabotino poteva essere spazzato in lungo e in largo dalle artiglierie austriache, dislocate attorno alla città e perfettamente coordinate da un "efficiente sistema di osservatori" (Sema, 1995. *La Grande Guerra sul fronte dell'Isonzo*, Libreria Editrice Goriziana, pag. 127) che potevano bloccare agevolmente qualsiasi assalto in un terreno



La funicolare del Sabotino costruita dagli Austriaci durante la Grande Guerra.  
(Per gentile concessione del Centro per le Ricerche Archeologiche e Storiche nel Goriziano)

così scoperto.

Da parte austriaca, il Monte era presidiato da forze di fanteria in numero sicuramente non massiccio: inizialmente, due battaglioni e mezzo del 30° reggimento di fanteria «Schoedler» (LODI, 2005).

Una precisa descrizione delle opere del Sabotino viene fornita dal Marchese Nicolò Gavotti, ufficiale dell'Arma del Genio del Regio Esercito Italiano, nel suo volume "La guerra del mio gruppo all'Austria" del 1925. Egli fu l'ideatore ed il costruttore della rete di gallerie italiane sia prima che dopo la conquista, sfruttando al meglio le particolarità del terreno e le caverne già scavate in precedenza dagli Austriaci.

Membro di una nobile famiglia di Albissola Superiore (Savona), fu uno dei sostenitori del concetto che prevedeva un grande numero di capaci caverne da utilizzarsi sia per l'offesa (postazioni per artiglieria sotterranee) ma soprattutto per la difesa, modificando così l'approccio stesso alla guerra nel settore del "Basso Isonzo".

Egli giunse sul Sabotino nel novembre 1915: personalità estrosa, carismatica e intraprendente, fu grazie alla sua immane e decisiva opera fortificatoria che molti dei più importanti successi bellici italiani furono possibili (Scrimali, 1997; Gavotti G.M., 2008).

Egli dispose di una forza autonoma, denominata "Gruppo Lavoratori Gavotti", costituita da due compagnie del Genio, (la 310°, ex 10°, del 3° Reggimento, a cui si aggiunse la 305° del 1° Rgt.) e da Centurie di Lavoratori della Milizia Territoriale, questi ultimi soldati delle classi più anziane di richiamati, con compiti di manovalanza: in tutto, un massimo di 2500 uomini (Gavotti N. 1925; Scrimali 1997).

Il sistema difensivo Austro - Ungarico, come si è detto, aveva il suo fulcro sulla cresta del Sabotino, fra le posizioni cosiddette del "Dente" e "Dentino", a qualche centinaio di metri a nord-ovest della vetta: si arrivava ad esso con un sentiero che, par-

tendo dalla valle dell'Isonzo, dove passa tuttora la ferrovia della Transalpina, usata in tempo di guerra per i rifornimenti ed i rincalzi, percorreva un canalone ben defilato, fino alla sommità del crinale.

Parallelamente al sentiero venne costruita una cremagliera per il trasporto in quota dei materiali.

Le infrastrutture erano completate dalle tubazioni per l'acqua, che veniva pompata dal fiume fino in vetta e dai cavi dell'energia elettrica, prodotta dalle pale di pontoni galleggianti mosse dalla corrente dell'Isonzo (Gariboldi, 1927).

Il canalone sul rovescio del Monte era perfettamente defilato e protetto dalla vista e dai colpi dell'artiglieria italiana; qui gli Austriaci realizzarono numerose baracche per l'alloggiamento delle truppe e scavarono delle caverne, ampie, non molto lunghe e articolate, dove insediarono i comandi, i servizi e le cucine (tutte cavità dislocate in Slovenia, identificate con le sigle SA48, SA49, SA53, SA54, SA55 e dalla SA81 alla SA85). Fra queste, vi era la caverna della stazione di arrivo della teleferica (SA53) e la stazione delle pompe di sollevamento dell'acqua dal fiume; la cavità principale, e più lunga, era una galleria passante che collegava gli alloggiamenti al "Trincerone" posto sull'altro versante, ovvero la difesa basilare del Sabotino dove si schieravano le fanterie austriache. Questa cavità, denominata "Grande Traversa" (Gavotti N., 1925) e in seguito "Galleria dell'Acqua" (Gariboldi, 1927; Galante, 1939) conteneva una cisterna per l'acqua tuttora visibile (SA 48).

Nella trincea principale, le truppe rimanevano ben protette da una serie di ulteriori ricoveri sotterranei, ognuno generalmente per una cinquantina di uomini, ma capaci di contenerne fino a centocinquanta (Marras, 1933; Galante, 1939) con posti di vedetta a prova di bomba.

La posizione del Sabotino veniva pure sfruttata per dominare e colpire con l'artiglieria le linee italiane sottostanti, in particolare il settore di Oslavia; sulla cresta sommitale, vi erano una caverna adibita ad osservatorio ed una postazione sotterranea per un cannone di piccolo calibro, tutte cavità inglobate nei lavori di modifica eseguiti dagli Italiani dopo la conquista.

Due piccole caverne, segnate sulle carte topografiche dell'epoca (U.S.S.M.E., 1919) erano invece posizionate sotto i resti dell'eremo del San Valentino e servivano per ricovero e deposito di munizioni per due lanciabombe austriaci lì posizionati (MENEGHINI, 2001).

Dette opere erano quindi efficientissime e formidabili a detta degli stessi militari italiani (Gavotti N., 1925; GARIBOLDI, 1927). In ogni caso, gli Austriaci limitarono lo scavo delle gallerie al "minimo possibile, minimo necessario", scavando senza i "martelli pneumatici", di cui non erano dotati: una prova di ciò è la sezione trasversale della Grande Traversa (SA48), indicata dal Gavotti in 1,50 m di altezza per 1,00 di



Il San Gabriele e l'Isonzo da una galleria cannoniera del Sabotino.  
(Fotografia dell'autore)

larghezza (Gavotti N., 1925 cit. pp. 96-98): insufficiente sia per camminare in posizione eretta ma soprattutto per permettere agevolmente l'incrocio di due colonne di uomini.

Fu forse anche un'eccessiva fiducia degli Austriaci nell'efficacia delle proprie opere di fortificazione che permise agli Italiani la presa del Sabotino, nell'agosto del 1916 (Gavotti, cit. p. 95); ma il fattore principale del successo italiano fu il paziente e poderoso lavoro, durato mesi, di avvicinamento alle trincee nemiche con la fortificazione del terreno, scavando caverne per dare sicuro ricovero alle forze d'assalto fin sotto le linee austriache, in modo da prendere di sorpresa i difensori.

Le opere furono immani. Nicolò Gavotti, nelle sue memorie, individua quattro periodi nella realizzazione delle fortificazioni del Sabotino: il primo, dal maggio a novembre 1915, caratterizzato da sanguinosi ed inutili assalti, e da una sistemazione del terreno da parte italiana del tutto inadeguata e precaria; il secondo, chiamato "Badoglio", quando appunto il tenente colonnello Pietro Badoglio prese il comando della zona di operazioni dell'alto Sabotino, adoperandosi alacremente per la realizzazione degli importanti e indifferibili lavori di ricovero e di approccio; il terzo periodo, dopo l'agosto del 1916 con lo scavo delle cannoniere, in modo particolare sul tratto di cresta nord, per addivenire alla conquista Vodice (avvenuta nella decima battaglia dell'Isonzo nel maggio del 1917); il quarto, in cui le fortificazioni in caverna, concorsero nei tentativi di conquista del San Gabriele<sup>2</sup> e nella presa del Monte Santo (undicesima battaglia, agosto 1917), fino allo sfondamento avvenuto a seguito della battaglia di Caporetto in cui il Sabotino venne abbandonato.

I primi colpi di artiglieria italiana caddero sul Sabotino già dal pomeriggio del 24 maggio 1915, mentre reparti di fanteria, risaliti i rilievi del Collio, attaccarono la dorsale da NW verso

<sup>1</sup> Nel progetto di catalogazione della cavità del C.R.C. Seppenhofner, in collaborazione con il Centro per le Ricerche Archeologiche e Storiche nel Goriziano, le cavità sono state identificate con un'apposita sigla riportante le iniziali del nome del monte seguite da un numero progressivo.

<sup>2</sup> Il Monte San Gabriele, caposaldo cruciale nella difesa arretrata di Gorizia, fu teatro dei peggiori combattimenti del settore e non venne mai espugnato.



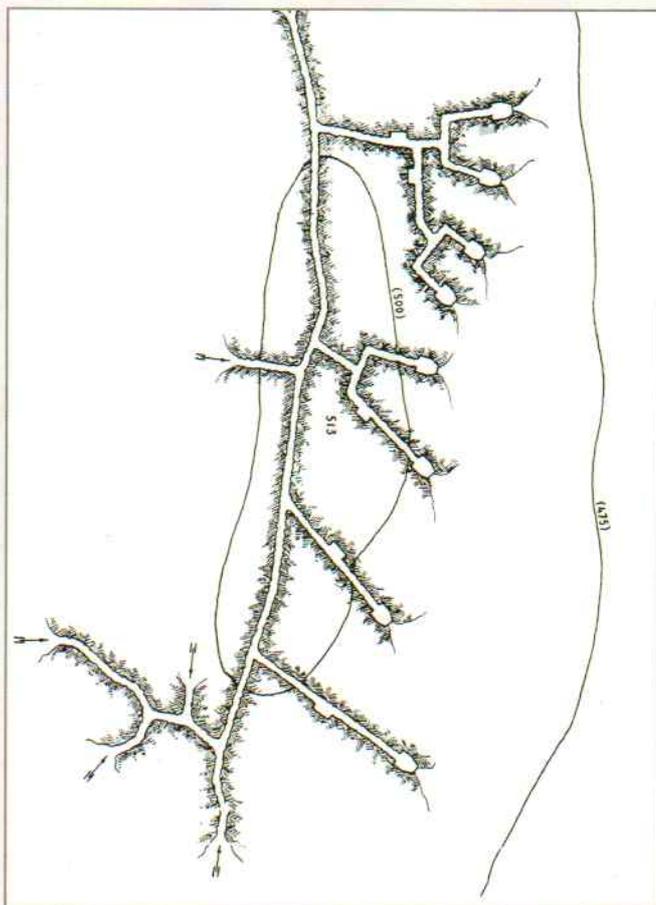
Soldati del "Gruppo Lavoratori Gavotti" scavano una caverna.  
(Per gentile concessione del Centro Ricerche Archeologiche e Storiche nel Goriziano).

SE, venendo respinti dalle forze austro-ungariche ivi attestate. Gli attacchi lungo questa direzione si ripeterono per quindici mesi (Galante, 1939), ma, come si è visto, ad un certo punto si ebbe un cambio di metodo che determinò la tanto attesa svolta.

Dall'inizio della guerra al novembre 1915 (e cioè nel primo sbalzo offensivo e nelle prime quattro battaglie dell'Isonzo) (Galante, 1939) le fanterie italiane sul Sabotino non andavano a combattere, ma a farsi massacrare (Sema, 1995): un'inutile sequenza di assalti in massa, in cui gli attaccanti non potevano contare che su difese improvvisate, trincee protette da muri a secco, e dovevano percorrere diverse centinaia di metri su un terreno completamente scoperto prima di raggiungere il "Trincerone" nemico, protetto da reticolati che avrebbero dovuto essere neutralizzati con poco efficaci pinze tagliafilari, visto che il fuoco delle artiglierie non riusciva a debellarli completamente (Marras, 1933).

Nel novembre 1915, dopo la quarta battaglia, che vide alcuni reparti italiani raggiungere le linee austriache per essere subito neutralizzati, i Comandi italiani si resero conto che era necessario affrontare la situazione più organicamente.

Il generale Montuori, comandante della 4<sup>a</sup> Divisione, che presidiava il Sabotino, promosse la realizzazione di uno strutturato sistema di opere offensive, ideate e proposte dal suo Capo



Pianta della galleria denominata "Batteria Picetti", risultato dell'ampliamento di una delle gallerie scavate dagli Italiani per la conquista.  
(Da Gavotti N., "La guerra del mio gruppo all'Austria", 1925)

di Stato Maggiore, il tenente colonnello Pietro Badoglio. Per realizzare tutto ciò, venne chiamato sul posto appunto il Gavotti, evidentemente già considerato uno dei migliori specialisti nella realizzazione di opere ossidionali per la nuova guerra di posizione (Gavotti N. 1925; Scrimali 1997).

I lavori iniziarono alla fine del 1915, coordinati direttamente da Badoglio: il piano, prevedeva un avvicinamento progressivo alle linee austriache.

Vennero scavate una fitta rete di trincee, profondi camminamenti coperti e, soprattutto, caverne e gallerie: le due più lunghe a quota 513 ("prima e seconda galleria Badoglio" - Gavotti, N. 1925), che vennero ribattezzate dai soldati il "Castello Incantato" ed il "Duomo" per la loro complessità e tortuosità (Scrimali, 1997).

Gli italiani erano così giunti a pochissime decine di metri dalla trincea avversaria dell'alto Sabotino, con ricoveri sotterranei capaci di due battaglioni a ridosso del nemico. Un'ulteriore galleria, trincee e camminamenti vennero scavati anche più a valle, nella località detta dei "Massi rocciosi" (Marras, 1933; Scrimali, 1997).

Accanto a ciò, una minuziosa osservazione e raccolta di informazioni aveva permesso di ricostruire le posizioni nemiche, con la precisa ubicazione delle caverne. Il tutto fu completato dall'addestramento delle fanterie ad avanzare contemporanea-

mente al fuoco di sbarramento dell'artiglieria (Marras, 1933): la nuova tattica prevedeva che quest'ultima, contrariamente a quanto fatto sino ad allora, non rallentasse il tiro al momento dell'attacco.

Così non si lasciavano tempi morti nell'assalto, nei quali gli Austriaci avrebbero potuto prendere posizione nelle trincee, facendo invece in modo di "intrappolare i difensori colti di sorpresa" (Sema, 1995).

Si sarebbe anche utilizzata per la prima volta massicciamente la bombarda, arma a tiro curvo che si rivelò risolutiva nel demolire in maniera finalmente efficace i fili spinati.

Tutto era ormai pronto per la sesta battaglia dell'Isonzo, che cominciò il 4 agosto del 1916: lo schieramento italiano vedeva dislocata sul Sabotino la 45<sup>a</sup> Divisione. L'attacco al Monte venne organizzato in tre distinte colonne: la prima, al comando del colonnello Badoglio, doveva procedere lungo la linea di cresta; la seconda al centro (gen. Gagliani, poi, ferito, sostituito da De Bono) e la terza alle falde del Monte (comandante Boetti). Da parte austriaca, il Sabotino era presidiato dal III battaglione del 37<sup>o</sup> reggimento Landwehr<sup>3</sup> (Marras 1933; Lodi, 2005) di stanza a Gruž - Gravosa, nella Dalmazia meridionale (Croazia) nei pressi di Dubrovnik (Ragusa), regione nella quale venivano reclutati i militari che lo componevano, di nazionalità quasi totalmente serbo - croata (Offelli, 2001). Questo reparto aveva avvicinato i precedenti qui stanziati; data la delicatezza delle posizioni da presidiare, la scelta dei difensori non era stata fatta a caso.

I soldati dalmati erano rinomati per il loro spirito combattivo, tanto che nell'esercito I.R. "il termine dalmata, Dalmatiner, divenne sinonimo di tenacia e resistenza nonché di singolare accanimento difensivo", e tanto più se il nemico da combattere era l'Italia. Si aggiunga a ciò, che il 37<sup>o</sup> Landwehr, anche se era considerato a tutti gli effetti un'unità di fanteria, in caso di guerra era impiegato come reparto da montagna (Acerbi, 1991).

L'attacco italiano scattò alle quattro del pomeriggio del sei agosto 1916, dopo otto ore di devastante bombardamento, che aveva fra gli obiettivi più importanti gli imbocchi delle caverne (Marras, 1933).

Per espugnare la cima del Monte, era previsto che l'assalto delle fanterie di Badoglio doveva compiersi in due ondate ravvicinate: la prima doveva "provvedere a bloccare caverne e camminamenti, paralizzarne la difesa ed annientarla"; la seconda doveva procedere lungo la cresta, scavalcare il primo nucleo d'assalto e procedere fino all'Isonzo passando per il S. Valentino e S. Mauro (Gariboldi, 1927).

Il piano riuscì perfettamente e con una velocità impressionante: in soli quaranta minuti la vetta venne raggiunta e i soldati italiani proseguirono per gli obiettivi prefissati. Come previsto, gli Austriaci non ebbero nemmeno il tempo e il modo di uscire dalle formidabili caverne, dove rimasero bloccati e vennero sopraffatti.

3 La Landwehr era la difesa territoriale austriaca. Quella ungherese era detta Honvéd (OFFELLI, 2001)

Diversa la situazione delle altre due colonne d'assalto al Sabotino: se quella centrale, anche se più lenta, raggiunse i suoi obiettivi, congiungendosi con la prima al costone che dal San Valentino scendeva a San Mauro, (SCRIMALI, 1997), la terza, a valle, non riuscì a sfondare, incontrando "gravi difficoltà" (Galante, 1939). Alla sera del 6 agosto, gli Italiani controllavano tutta la cresta del monte, ma il versante nord era ancora minacciato dal nemico, che manteneva alcune posizioni presso il gruppo di caverne del Dente (il nucleo principale degli ipogei prima descritto), compresa una delle gallerie. Il giorno successivo le truppe austro - ungariche sferrarono due disperati contrattacchi, che non ebbero esito e l'8 agosto ripiegarono oltre l'Isonzo, sulla seconda linea difensiva.

Avvenne che un nucleo di soldati austro - ungarici era rimasto asserragliato in una delle gallerie passanti del sistema difensivo della vetta e continuava a resistere. Si riporta qui un passo del volume *La conquista del Sabotino*, del generale Giuseppe Venturi, comandante della 45<sup>a</sup> Divisione<sup>4</sup>:

«Nell'alto Sabotino però rimaneva ancora la galleria del 609 in possesso degli Austriaci che vi si difendevano tenacemente fino dal giorno 6 [agosto, NdA]. Essi trinceratisi entro la caverna tortuosa, che rendeva inutile il tiro di una mitragliatrice posta all'imbocco, fulminavano chiunque si avvicinasse. Fu possibile snidarli solamente il giorno 8 accendendo bidoni di petrolio all'ingresso orientale della galleria che fu invasa da un fumo asfissiante. Per qualche ora gli Austriaci resistettero, ma poi uscirono, prima gli ufficiali e poi la truppa, ad uno ad uno con le mani alzate ed erano tanti che non sembrava possibile potesse contenerli la galleria» (Venturi, 1925, p. 139).

L'episodio, viene narrato in toni decisamente più drammatici da Fritz Weber<sup>5</sup> (Weber, 1967), che dà per morti nell'incendio tutti gli occupanti delle caverne, ma sembra più plausibile il resoconto di Venturi, che, essendo fra uno degli attori protagonisti della conquista del Sabotino ebbe di certo a sua disposizione rapporti dettagliati ed informazioni dirette.

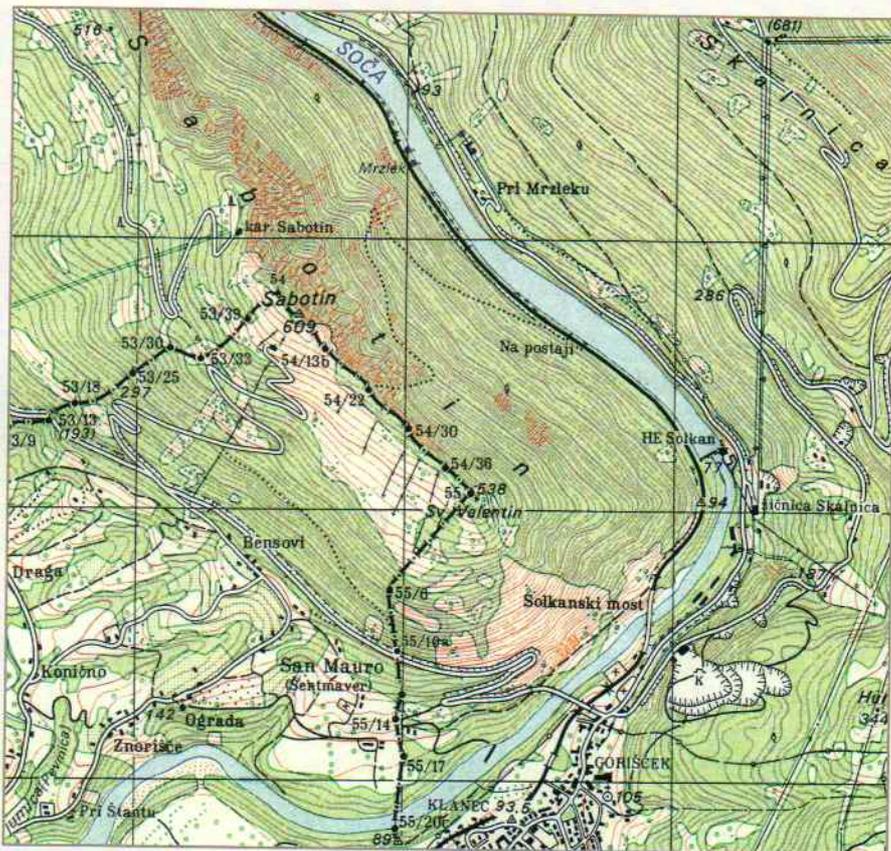
La resistenza nelle gallerie del Sabotino può dimostrare l'ostinazione ed il valore dei soldati Dalmati dell'Impero asburgico, e come questi cedettero sopraffatti dal terribile cannoneggiamento italiano e dal fattore sorpresa piuttosto che dalla loro scarsa combattività.

Un evento analogo, ma caratterizzato da una resistenza più breve, viene riportato anche per l'avanzata nel basso Sabotino, ai "Massi rocciosi", dove gli Austriaci bloccati nelle caverne, furono debellati dagli Italiani con i "lanciafiamme" che costrinsero "il nemico ad arrendersi" (Marras, 1933 cit. p. 74).

Una volta raggiunte le nuove posizioni, gli Italiani non persero tempo a fortificarle a loro vantaggio, sfruttando quanto già predisposto dagli Austriaci. Il Sabotino era diventato una posizione dominante sui nuovi obiettivi da raggiungere, oltre l'Isonzo:

4 Venturi G., 1925. *La Conquista del Sabotino*, Stab. Tip. V. Bolla & figlio, Finalborgo (SV), p. 139.

5 «Le fiamme divamparono, un fumo acre, corrosivo, si diffuse nell'aria. Il Sabotino bruciava. Bruciava fin nelle viscere. Alla fine, niente si mosse più nelle caverne...» (Weber, *Dal Monte Nero a Caporetto*, pp. 224-226)



Imbocco della caverna comando settore austriaco, con tabella esplicativa della Zona Sacra (Foto dell'autore).  
A destra l'attuale assetto territoriale del Sabotino, con il confine fra Italia e Slovenia. (Carta topografica 1:25.000 dell'Esercito Federale Jugoslavo).

il Kuk 611, il Monte Vodice, il Monte Santo, il San Gabriele e la Bainsizza, ovvero la seconda linea difensiva dove si era attestato l'esercito asburgico dopo la ritirata da Gorizia.

Austriaci ed Italiani si trovarono così dirimpetto, a cavallo della valle dell'Isonzo, e questo fu lo scenario delle successive cinque cruente offensive italiane e della drammatica ritirata dopo lo sfondamento di Caporetto.

Dopo la conquista italiana, quindi, il Sabotino andava fortificato per due motivi: innanzitutto per dislocare in maniera ottimale il maggior numero di artiglierie possibili, nonché per creare una seconda linea difensiva lungo tutto il fronte dell'Isonzo, per arginare un eventuale contrattacco nemico.

Per fare tutto questo, c'era la persona giusta, dotata di "fattiva genialità" (Gavotti G.M., 2008) che non attendeva altro se non di mettersi in moto: Nicolò Gavotti effettuò un primo sopralluogo sul terreno appena conquistato, da solo, già il sette agosto del 1916, con una situazione ancora non del tutto stabilizzata, e si mise immediatamente e febbrilmente all'opera, con tutto il suo "Gruppo Lavoratori".

Nel suo volume di memorie, egli elenca espressamente tredici cavità principali da lui realizzate sul Sabotino (anche se, in realtà, sono di gran lunga più numerose), per un totale di cinquantasei pezzi di artiglieria incavernati, e due chilometri e mezzo di gallerie, compresi gli ampliamenti e modifiche di quelle realizzate dagli Austriaci e dagli Italiani prima della conquista. Venne anche realizzato un camminamento in trin-

cea, dal Dente fino al San Valentino, lungo il quale vennero scavati numerosi ricoveri e caverne passanti (Gavotti N., 1925) per la fanteria.

Gavotti diede alle singole caverne i nomi dei suoi subalterni incaricati di realizzarle: Rosan, Baraldi, Veronese, Bianchi, Picetti, Gaffuri, Baù, Marolla, riportandone, sul suo libro di memorie, le planimetrie che però appaiono spesso discordanti con la realtà, come avviene, ad esempio, per la Galleria delle Otto Cannoniere (SA46), associata da Gavotti ai nomi di Gaffuri, Bellorio e Baraldi. Addirittura intere importanti gallerie sembrano essere del tutto ignorate, come la "Galleria Armata" (SA49), o la "Galleria dei Piccoli Calibri" (SA51), fra le più importanti dell'intera area. Sembrano addirittura esserci molte cavità in più che non vengono neanche citate da Gavotti stesso.

Queste discrepanze possono essere spiegate con il fatto che il progetto iniziale di Gavotti, che il medesimo riproduce nel suo volume, in realtà subì delle varianti in corso d'opera: lo stesso suo modus operandi si ritiene fosse legato da schemi rigidi, per seguire piuttosto un progetto di massima suscettibile di variazioni a seconda delle mutate esigenze tattiche, della situazione operativa e dei mezzi a disposizione per scavare.

Si può supporre che le modifiche vennero apportate dai diretti esecutori dei lavori, ai quali lo stesso comandante lasciava larghi margini di autonomia (Gavotti, 1925, cit. p. 104), oppure furono dovute ad ordini diversi ricevuti da altri ufficiali in loco,

di grado superiore o direttamente competenti, ad esempio, nell'impiego dell'artiglieria.

Si aggiunge a ciò che Gavotti, nel 1917, divenne Responsabile dell'Ufficio Lavori basso Isonzo, stanziando il suo quartier generale alla sella di Dol (oltre l'Isonzo, fra le pendici del Monte Santo e del San Gabriele), da dove seguiva anche i lavori di fortificazione dei siti che venivano man mano conquistati, in particolare del Vodice e del Kuk, e che quindi la sua diretta presenza sul Sabotino si ridusse senz'altro di molto, se non del tutto.

Le maggiori realizzazioni ipogee dopo la conquista italiana furono eseguite lungo il crinale in direzione NW, in particolare concentrandosi in un tratto di circa un chilometro, da quota 507 alla vetta a quota 609 (ci si trova in territorio sloveno).

In questo tratto di cresta le opere sono poderose, con sviluppi che arrivano ai 650 metri della cannoniera detta "Picetti", risultato della trasformazione della "prima galleria Badoglio": gallerie lunghe, dagli ambienti articolati ed ampi ma soprattutto complete.

Si evidenzia una notevole differenza fra le gallerie della porzione di cresta a nord - ovest della vetta e di quelle del tratto fra la quota 609 e l'eremo del San Valentino. Queste ultime, che oggi si trovano a metà fra Italia e Slovenia, sono meno sviluppate e presentano in alcuni casi le sezioni interne dei cunicoli molto strette, segno evidente che diverse non furono completate.

Per questioni di tempo e di risorse, vennero evidentemente date altre priorità, ed i lavori furono bruscamente interrotti dalla ritirata dopo l'offensiva austro - tedesca di Caporetto.

Gavotti aveva affidato i lavori attorno alla vetta e fino al San Valentino a degli ufficiali particolarmente fidati, in particolare il tenente Marolla ed il sottotenente Giolli, che operavano talmente in libertà da costituire un "ente autonomo o semi indipendente", autonomatosi "Gruppo Alto Sabotino", con il beneplacito, del tutto fuori dagli schemi formali del Regio Esercito, del comandante medesimo (Gavotti, 1925).

Il reparto, che lavorava sempre alla luce del giorno sotto il tiro di artiglieria nemico, a detta di Gavotti, operò con particolare perizia, grazie alla capacità di comando dei suoi ufficiali.

Esso era formato da elementi della 305° compagnia del 1° Reggimento che lasciò una targa in una delle gallerie sotto i ruderi dell'eremo del San Valentino (Scrimali, 1997), e da alcune Centurie della Milizia Territoriale. Questi ultimi vennero addestrati all'uso delle mine per scavare in roccia, di solito di competenza dei genieri. E fu proprio questa la causa dell'unico militare caduto del "Gruppo Alto Sabotino", un centurione della territoriale che, caricando una mina, la fece inavvertitamente esplodere.

In ogni caso anche in questo tratto di vetta furono dislocate artiglierie, con postazioni in perfetta efficienza, e soprattutto degli osservatori: uno con posto telefonico nella SA3 (CA 333 FVG GO, "Galleria dell'Osservatorio"), ricostruito negli anni '20 e compreso nel percorso della Zona Sacra che venne rea-

lizzata in seguito (Meneghini 2001, 2002; Di Labio, 2004).

Un'importante cavità di quest'area è la SA6 (CA 336 FVG GO - "Galleria italiana 1° sul Monte Sabotino"), particolarmente complessa, ampia e addirittura molto ben rifinita con elementi decorativi in cemento al suo interno. (Meneghini 2001-2002; Piteo, 2003; Di Labio, 2004).

La sua funzione di comando con osservatorio è chiara, viste le caratteristiche, ed un'epigrafe a pavimento "8° Divisione" dà un chiaro indizio di come potesse essere stata il centro da dove venivano dirette le operazioni di attacco al Monte Santo: un settore affidato, nel 1917, a questa grande unità (Baj - Marcario, 1933).

Assieme alle fortificazioni dell'alto Sabotino, furono costruite due cannoniere più in basso, che puntavano a sud - est, sul monte San Marco e sulle alture del Carso dove si erano spostate le nuove linee austro - ungariche.

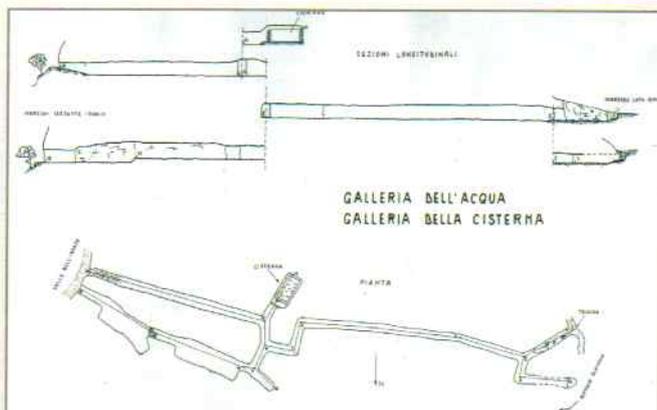
Una di queste è la SA 42 (CA 807 FVG GO Cannoniera italiana 7° sul monte Sabotino), presso il III tornante della nuova strada militare italiana, detta "Batteria Bau" (Gavotti, 1925), realizzata per il 2° Rgt. Artiglieria Pesante Campale dotato di quattro cannoni da 105 mm. Un'altra cavità per quattro pezzi da 105 (Batteria Rosan), scavata in loc. Villa Vasi a San Mauro (pendici del Sabotino), venne con ogni probabilità ritombata nel corso dei lavori di costruzione della cosiddetta "strada di Osimo".

Le offensive italiane continuarono con la settima, ottava e nona battaglia dell'Isonzo, fra il settembre e l'ottobre del 1916, con attacchi che interessarono le alture a sud della città, (San Marco e dorsale Fajti - Trsteli). In seguito, con la decima offensiva (maggio 1917) che vide la presa del Vodice ed il Kuk 611, e con l'undicesima (conquista del Monte Santo e dell'Altopiano della Bainsizza), si verificò la massima penetrazione italiana nel territorio dell'Impero austro - ungarico. Il contributo delle batterie del Sabotino fu sicuramente determinante nei successi italiani, anche in settori che non si trovavano nelle immediate vicinanze, come il Carso.

### La Zona Sacra del Sabotino

La volontà di celebrare la vittoria, talvolta anche a scopi propagandistici, e di ricordare i cari caduti, fu un aspetto che venne considerato dagli eserciti belligeranti già nel corso del conflitto. Gli Austriaci, già nella primavera del 1916 prendevano in considerazione il mantenimento di apprestamenti difensivi della cima del Sabotino a scopo museale (Marras, 1933; Sedmak, 2005). Le cose andarono diversamente, e furono gli Italiani, a partire dagli anni venti, ad istituire una Zona Sacra sul Sabotino ripristinando gran parte delle trincee e delle caverne e collocando numerosi cippi commemorativi dei vari reparti che qui combatterono e dei militari decorati con onorificenze sul campo, analogamente a quanto fatto per la Zona Sacra del San Michele, sul Carso, o del Pasubio, fra Veneto e Trentino.

6 Per l'attuale assetto viabilistico del monte Sabotino, vedere di seguito nella relazione la parte dedicata alla storia più recente, dopo la Seconda guerra mondiale.

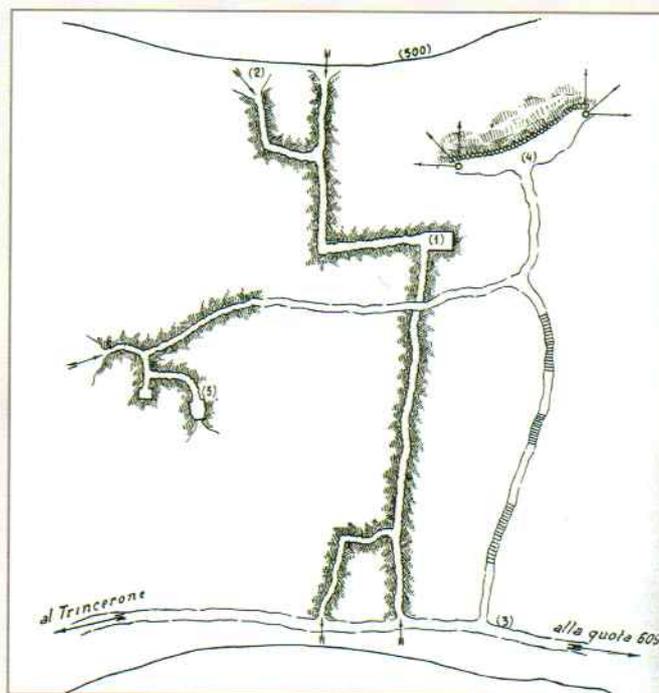


La Galleria dell'Acqua oggi - SA 48.

(Rilievo 2005, grafica M. Tavagnutti, Centro Ricerche Carsiche "C. Seppenhofen", Gorizia).

La Galleria dell'Acqua prima dell'esecuzione dei lavori di adattamento da parte italiana. Vi sono comunque delle incongruenze nella planimetria.

(Da Gavotti N., "La guerra del mio gruppo all'Austria", 1925)



Vennero anche erette tre grandi piramidi in blocchi di pietra, a base triangolare ed alte diversi metri, poste in direzione NW rispetto alla vetta (quota 609 m), che indicano i punti di partenza delle tre colonne d'attacco che presero la cima nell'agosto del 1916.

L'atto della conquista era rimarcato da un complesso bronzeo con tre lupi a celebrare i Fanti della Brigata Toscana, e da una lapide che riportava i versi di D'Annunzio scritti per l'occasione: «Fu come l'ala che non lascia impronte, il primo grido avea già preso il monte», celebranti un'azione fulminea ma che non accennavano minimamente ai sacrifici ed alla minuziosa e paziente preparazione che la precedettero e la seguirono.

Un piccolo edificio, raggiungibile dalla ex strada militare italiana che saliva dal Collio, serviva da punto di ristoro e di partenza per le escursioni e da abitazione per il custode del sito, il reduce di guerra Sisto Sbaiz, che faceva da guida ai visitatori. All'interno del fabbricato, era allestito un piccolo museo con cimeli, fotografie e carte topografiche, fra cui una che indicava gli itinerari tracciati per la visita al Monte Sabotino, segnalati sul posto da frecce di diverso colore dipinte sulla roccia (Gariboldi, 1927; E.N.I.T., 1931; Galante, 1939): queste sono ancora oggi visibili all'interno delle gallerie, assieme a molte targhe esplicative dell'epoca, realizzate in cemento, che però riportano indicazioni storicamente erranee (Gavotti N., 1925).

Gavotti criticò aspramente il modo in cui venne allestita la Zona Sacra, soprattutto a causa di clamorosi errori che furono commessi nell'attribuire le origini delle varie opere: il camminamento che conduceva al San Valentino, sulle nuove tabelle di indicazione venne indicato come "austriaco", anche se fu scavato nel 1917 dal gruppo di Gavotti. Lo stesso avveniva

per una galleria osservatorio (Gavotti N., 1925).

La Zona Sacra del Monte Sabotino vedeva moltissimi visitatori, con cerimonie e commemorazioni, fino alla Seconda guerra mondiale, quando gli eventi bellici e, in seguito, la situazione legata al tracciamento del nuovo confine Italo - Jugoslavo, ne comportarono l'abbandono.

La frontiera fra i due Paesi sancita alla fine della Grande Guerra venne spostata molto più ad occidente, a lambire la città di Gorizia che rimase in Italia, e lasciando in Jugoslavia molti siti teatro di combattimenti nella Prima guerra mondiale: il Monte Santo, il Vodice, il San Gabriele, il San Marco e l'Altopiano della Bainsizza.

La ben nota posizione strategica del Sabotino ne comportò la militarizzazione, ma senza favorire nessuno dei due stati confinanti; la frontiera venne fatta passare sulla linea di cresta, dalla cima a quota 609 fino all'eremo del San Valentino, lasciando in territorio italiano gran parte del versante sud - occidentale.

Dal paese di San Mauro, in Italia, venne realizzata una strada militare, molto ripida e tortuosa con i tornanti numerati progressivamente, che conduceva sino alla caserma del presidio italiano, fatta costruire quasi in vetta.

Alla Jugoslavia rimase invece lo scosceso versante nord - orientale, a picco sull'Isonzo, assieme alla parte nord - ovest del Monte, quella delle battaglie per la conquista del 1915 - 1916, e con essa il nucleo principale della Zona Sacra e molte delle principali e più note cavità. La casa del custode venne trasformata in alloggio per le guardie confinarie.

Il blocco era destinato a durare a lungo, ma non per sempre: un nuovo stravolgimento della geografia politica riguardò il territorio di Gorizia e quindi il Sabotino.

Il crollo dei regimi comunisti dell'Europa orientale a partire

dalla fine degli anni '80 portò ad un ridimensionamento della presenza militare nel nord – est italiano.

Nel 1991, il cambiamento in atto coinvolse anche la Jugoslavia: la Slovenia, la repubblica jugoslava che confinava con l'Italia, dichiarò l'indipendenza: fu l'ultimo atto per la smobilitazione delle strutture militari al confine, i presidi del Sabotino vennero ritirati ed il Monte ritornò ad essere nuovamente praticabile, con iniziative atte alla fruizione turistica del sito, attuate soprattutto in Slovenia.

Nel 2007, l'entrata in vigore del trattato di Schengen per il confine italo – sloveno, permette la libera circolazione delle persone attraverso la frontiera: sono così ulteriormente incrementate le possibilità di studio delle affascinanti peculiarità del Sabotino e di frequentazione di un luogo unico per molteplici aspetti.

### Analisi tipologica delle cavità rilevate

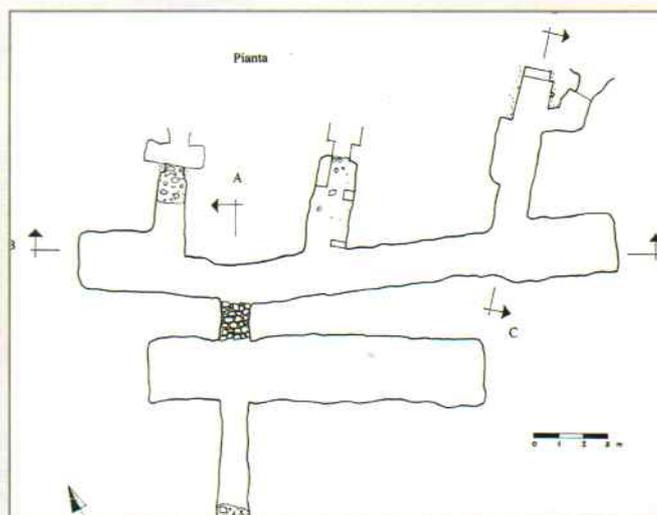
Il C.R.C. "C. Seppenhof" di Gorizia, collabora fattivamente con il Centro per le Ricerche Archeologiche e Storiche nel Goriziano dal 1997, occupandosi del rilevamento delle cavità artificiali della Grande Guerra del Monte Sabotino. Tale attività ha portato finora al censimento di ottantacinque opere ipogee, distribuite su un fronte lungo più di due chilometri. Le cavità si trovano sia in territorio italiano che sloveno, e addirittura su entrambi, e sono attraversate dalla linea di confine (Meneghini, 2001 – 2002).

Gli ipogei dislocati in Italia sono stati registrati presso il Catasto Regionale delle Cavità Artificiali della Società Speleologica Italiana del Friuli – Venezia Giulia (Di Labio, 2004; Meneghini, 2008). I lavori di catalogazione sono tuttora in corso, ma il quadro d'insieme delle realizzazioni ipogee sul Monte Sabotino può già considerarsi delineato.

La maggior parte delle cavità è distribuita lungo la linea di cresta; l'aspro versante sull'Isonzo vede solamente la presenza delle gallerie austro - ungariche concentrate nel canalone che sale dal fiume (quindi in un'area circoscritta prossima alla sommità del rilievo), invece sul versante sud occidentale del Sabotino si ha la presenza di poche cavità sparse, ma di estrema importanza tattica.

Stando alla tipologia, le cavità possono essere suddivise, di massima, in due gruppi: le gallerie scavate per l'artiglieria (quindi offensive), intese sia come alloggiamento per i cannoni che come osservatori (in genere D.4, postazioni di sparo, secondo la classificazione della Società Speleologica Italiana - Cappa G., 1999), e le cavità ricovero. Al primo gruppo appartengono gli ipogei più ampi ed articolati di realizzazione italiana, (anche se non mancano piccole postazioni in caverna), e che risultano collocati in genere lungo tutto il crinale, con alcune eccezioni, come la già citata cannoniera al 3° tornante, SA46.

Le poche significative cavità classificabili come "di transito", di cui alla tipologia D.2 dell'albero della S.S.I., sono oggi pressoché irriconoscibili, se si esclude, in parte, la "Galleria



L'ipogeo SA2 costituisce un caso di utilizzo misto per postazione di sparo e per alloggio di un consistente numero di soldati di fanteria.

(Rilievo e grafica di Marco Meneghini, Centro Ricerche Carsiche "C. Seppenhof", Gorizia).

dell'Acqua", SA 48, austriaca; le altre sono identificabili come quelle fatte realizzare da Badoglio e poi riadattate a cannoniere dal Gavotti (SA 68 ed SA70, Cannoniere italiane 12° e 14° sul Monte Sabotino).

Il secondo gruppo più significativo sono invece le cavità adibite ad alloggiamenti truppe e, secondariamente, a deposito, come i ricoveri del centro logistico austriaco nel canalone (da SA 53 a SA55 e da SA82 a SA 85), alle quali si aggiungono le due cavernette, sempre austriache, per i lanciabombe sotto il San Valentino (CA 803 ed 804 FVG GO, SA 38 e 39).

Nel camminamento profondo dalla vetta al San Valentino, si trovano invece le cavernette italiane destinate ad accogliere le truppe di fanteria eventualmente impiegate in caso di difesa vicina del Sabotino: una serie di piccoli ricoveri, a distanza regolare fra loro, che si conclude nei ruderi dell'eremo, sotto i quali si sviluppa un breve e stretto complesso di cunicoli, fulcro della difesa del caposaldo stesso (SA35, galleria 1° presso il San Valentino, CA 800 FVG GO).

Questo gruppo di cavità fa parte dei lavori di fortificazione affidati da Gavotti ai suoi sottoposti Marolla e Giolli, che rimase incompleto.

Altre cavità – ricovero si trovano lungo la strada Podsenica – San Valentino, cioè quella che oggi conduce al posto di ristoro sloveno: anche qui caverne poco profonde, classificate con le sigle fra la SA 57 e la SA 66. Tutto il versante ovest del Sabotino è costellato di cavità di questo genere, ma merita una nota particolare la SA34, Cavernetta 2° sul Monte Sabotino, CA 577 FVG GO (Meneghini, 2001-2002; Di Labio, 2004).

Posta nei prati del versante sud ovest, ben lontana dalle trincee della linea di cresta ed apparentemente scollegata dal contesto della linea difensiva, in realtà si tratta di una riserretta munizioni sotterranea di una postazione per un cannone da 75 mm italiano posta in piazzola esterna.

Ulteriori caverne, probabilmente austriache, si trovano in loca-

lità Villa Vasi, a San Mauro, dove era un comando di battaglione asburgico (USSME, 1919, cartografia): sono le SA 43, 44 e 45 (Di Labio, 2004; Meneghini 2008).

Le tipologie indicate nel lavoro di accatastamento sono quelle prevalenti della cavità nell'aspetto attuale. Gli scopi di utilizzo dell'epoca possono in realtà identificarne di molteplici: ogni postazione di sparo infatti può essere considerata sempre anche un ricovero per i serventi ai pezzi ed un deposito di munizioni (D.5 e D.6), ma questi usi rimangono del tutto a margine

di quello principale. C'è da segnalare comunque, sul Sabotino, un caso particolare: quello della SA2, Cannoniera italiana 2° sul Monte Sabotino, CA 332 FVG GO. Essa si trova presso la cima a quota 609 e presenta sia i caratteri di una postazione di sparo per l'artiglieria, con un'apertura verso l'Isonzo, sia quelli di un ricovero di prima linea a causa di un'ampia sala interna, capace di molte decine di uomini (Meneghini 2001-2002, Di Labio, 2004).

#### Bibliografia:

- Acerbi E., 1991 - *Le truppe da montagna dell'esercito Austro - Ungarico nella Grande Guerra 1914 - 1918*. Gino Rossato Editore, Valdagno, pp. 104-105.
- Baj - Macario G., 1933 - *Kuk 611 - Vodice - Montesanto (1917)*. In *Prima di Caporetto. La decima e l'undicesima battaglia dell'Isonzo*. A cura di Sergio Chersovani, Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2007, pp. 65, 234.
- Cappa G., 1999 - *La struttura organizzativa in seno alla S.S.I.: Commissione Cavità Artificiali e Catasto; cenni all'attività in Italia e nel mondo*. Quaderni didattici della Società Speleologica Italiana, Genova, vol. 4, Ricerche speleologiche in cavità artificiali, pp. 19-20.
- Di Labio E., 2004 - *I dati sintetici. Dati catastali - Friuli Venezia Giulia*. Opera Ipogea, Genova, anno VI, n. 2-3, pp. 27 - 45.
- E.N.I.T., 1931 - *I campi di battaglia - Il Sabotino*. Ente Nazionale Italiano per il Turismo, Roma (OPUSCOLO INFORMATIVO TURISTICO).
- Galante E., 1939 - *Dal Sabotino al Calvario*, Stabilimento Tipografico e Librario Giovanni Paternolli, Gorizia pp. 27-29; 37-48; 55-93.
- Gariboldi I., 1926 - *Le grotte di guerra*, da: Duemila grotte, quarant'anni di esplorazioni nella Venezia Giulia - T.C.I., Milano. Ristampa anastatica, 1984, Trieste pp 147; 152.
- Gariboldi I., a cura di 1927 - *Sui campi di battaglia del medio e basso Isonzo*, Touring Club italiano, Milano pp. 11-12; 19-35; 71; 79-90.
- Gavotti N., 1925 - *La guerra del mio gruppo all'Austria*, Roma pp. 87-120.
- Gavotti G.M., 2008 - *Nicolò Alberto Gavotti, Ufficiale del Genio, ideatore delle fortificazioni in caverna*. Quaderni savonesi, Istituto Storico della resistenza e dell'Età Contemporanea di Savona, Savona, anno XIII, n. 9, pp. 77 - 82.
- Lodi P., 2005 - *Storia recente: la Grande Guerra*, Atti del Convegno «Sabotino: un tesoro da riscoprire, valorizzare e rispettare», Gorizia 28 gennaio 2004, Club Alpino Italiano - Gorizia, Slovensko Planinsko Društvo, Gorizia pp. 37 - 39.
- Marras E., 1933 - *Collana di monografie storiche sulla guerra del 1915 - 1918. Vol. 4 - Sabotino*. Ministero della Guerra. Comando del Corpo di Stato Maggiore. Ufficio Storico. Roma, pp. 21, 22, 24
- Meneghini M., 2001 - *Il Monte Sabotino e le sue cavità militari: primi risultati delle ricerche del gruppo «C. Seppenhofen»*. Opera Ipogea, Genova, anno II, n. 3, pp. 53-55.
- Meneghini M., 2002 - *Nota preliminare sulle cavità artificiali del Monte Sabotino (Gorizia)*. Atti del V° Convegno Nazionale sulle Cavità Artificiali, Osoppo (UD) 28 aprile - 1 maggio 2001, Club Alpinistico Triestino, Trieste pp. 333-342.
- Meneghini M., 2008 - *Situazione aggiornata del Catasto Nazionale delle Cavità Artificiali della Società Speleologica Italiana*. Atti VI° Convegno Nazionale di speleologia in cavità artificiali, 30 maggio - 2 giugno 2008, Napoli, Opera Ipogea, anno X, n. 1/2 - 2008, p. 249.
- Offelli S., 2001 - *Le armi e gli equipaggiamenti dell'esercito Austro - Ungarico*. Vol. 1, Gino Rossato Editore, Valdagno, pp. 54.
- Piteo M., 2003 - *Sui campi delle dodici battaglie. Itinerari in Italia e in Slovenia*. Edizioni Della Laguna, Mariano del Friuli (GO), pp. 31-40.
- Scrimali A. & F., 1997 - *Prealpi Giulie - Escursioni e testimonianze sui Monti della Grande Guerra*. Vol. 1, Edizioni Panorama, Trento, pp. 18-45.
- Sedmak D., 2005 - *Dietro la linea del fronte*, Atti del Convegno «Sabotino: un tesoro da riscoprire, valorizzare e rispettare», Gorizia 28 gennaio 2004, Club Alpino Italiano - Gorizia, Slovensko Planinsko Društvo, Gorizia pp. 51 - 54.
- Sema A., 1995 - *La Grande Guerra sul fronte dell'Isonzo*. Libreria Editrice Goriziana, Gorizia pp. 169 - 228; 365 - 441.
- Stato Maggiore dell'Esercito Italiano - Ufficio Storico, 1919 - *Relazione Ufficiale Italiana - L'Esercito italiano nella Grande Guerra 1915 - 1918*, Istituto Poligrafico Zecca dello Stato, Roma.
- Stok S., 2005 - *Relazione su «Progetto Sabotino»*, Atti del Convegno «Sabotino: un tesoro da riscoprire, valorizzare e rispettare», Gorizia 28 gennaio 2004, Club Alpino Italiano - Gorizia, Slovensko Planinsko Društvo, Gorizia pp. 55 - 57.
- Venturi G., 1925 - *La Conquista del Sabotino*, Stab. Tip. V. Bolla & figlio, Finalborgo (SV), p. 139.
- Weber F., 1967 - *Dal Monte Nero a Caporetto. Le dodici battaglie dell'Isonzo*. Gruppo Editoriale Mursia, Milano pp. 224 - 226.

**Marco Meneghini** è nato a Gorizia nel 1973, pratica la speleologia da quasi trent'anni. Specializzato nelle cavità artificiali, si interessa particolarmente agli ipogei della Grande Guerra del fronte dell'Isonzo e del Trentino, dove vive dal 2003.

È membro della Commissione Nazionale delle Cavità Artificiali (CNCA) della Società Speleologica Italiana, all'interno della quale ha ricoperto la carica di Curatore del Catasto Nazionale delle Cavità Artificiali dal 2004 al 2018. Sempre nel 2004, con la collaborazione della Società Alpinisti Tridentini, ha promosso l'istituzione del Catasto Regionale CA del Trentino Alto Adige della S.A.T. ed S.S.I., che ha curato fino al 2018.

È socio del Centro Ricerche Carsiche "C. Seppenhofen" di Gorizia, di cui è stato Presidente dal 1997 al 2003.

Autore di numerose pubblicazioni, anche su riviste di tiratura nazionale, ha partecipato a programmi di ricerca speleologica in ipogei artificiali in Italia e all'estero, fra i quali spiccano i progetti sul Monte Sabotino e sulla Valle dello Judrio fra il Friuli - Venezia Giulia e la Slovenia, e la partecipazione a due spedizioni in Giordania finalizzate allo studio delle cavità antropiche nell'area di Shawbak, presso Petra, con le Università di Firenze e de L'Aquila. È laureato in Beni Culturali - Indirizzo archeologico, presso l'Università degli Studi di Trento.

Da sempre, appassionato di storia militare.

# Il cuore antico (e italiano) dell'aliscafo ad idrogeno

di **Andrea Cionci**

A fine marzo 2022, è stato messo in cantiere dall'azienda californiana Boundary Layer Technologies un nuovissimo aliscafo portacontainer. Il suo nome è Argo e l'obiettivo è quello di innovare radicalmente il trasporto merci aereo (e non solo), almeno nelle rotte commerciali intra-asiatiche. In più, il suo carburante è l'idrogeno verde e garantisce prestazioni di gran lunga superiori in confronto ai mezzi tradizionali, con un'autonomia di 1.500 miglia nautiche (2.780 km)

Basti pensare che Argo arriva a 40 nodi (74 km/h): quasi il doppio di una classica nave cargo. C'è da dire che è molto piccolo, con la sua lunghezza di 33,5 metri, ma la capacità di carico da 200 tonnellate è paragonabile a quella di un aereo trasporto B747-400F.

Certamente, la sua velocità oggettiva non è paragonabile, ma, grazie alle ridotte dimensioni, si può avvantaggiare enormemente coi tempi logistici: ad esempio, può attraccare in qualsiasi porto riducendo i tempi di sosta a sole due ore, invece dei tre giorni richiesti col trasporto tradizionale, quindi alla fine, tra un aereo cargo e l'aliscafo a idrogeno non correrà molta differenza nei tempi di consegna.

Un'invenzione geniale quella dell'aliscafo, la cui carena con ali portanti sommerse ne consente il sollevamento sopra la superficie dell'acqua: maneggevolezza, stabilità e, soprattutto, velocità con minore consumo energetico. Anche se non lo sa quasi nessuno, non vi stupirà apprendere che tale invenzione è tutta italiana e la si deve al milanese Enrico Forlanini (1848-1930), fratello del più noto pneumologo Carlo, due volte candidato al Nobel.

Ufficiale del Regio Esercito, inventore, pioniere dell'aviazione, ingegnere e imprenditore... forse una qualifica più consona potrebbe essere quella di "si-



Aliscafo Argo. Sotto l'idroplano del 1910 di Forlanini (nel riquadro)



gnore del vento e dell'acqua": la sua formazione fu militare, nel Genio, arma nella quale davvero fiorì il genio italiano grazie alle risorse che la forza armata metteva a disposizione delle menti scientifiche più brillanti dell'epoca. (Per rendersene conto basta visitare il Museo del Genio di Roma).

Non è un caso che, nel 1870, il tenente Enrico Forlanini poté utilizzare le officine del Genio di Casale Monferrato per portare avanti i suoi studi sulle eliche, tanto da inventare il prototipo dell'elicottero. Sette anni più tardi, il primo elicottero metallico dotato di motore si alzerà fino a 13 metri nei Giardini pubblici di Milano compiendo un breve volo controllato, concluso da una lenta discesa.

Forlanini metteva a punto le sue magie in una grande vasca idrodinamica che aveva costruito appositamente, dove sperimentava il comportamento nei fluidi di ali e carene. I suoi studi lo condussero a realizzare l'"idroplano", progenitore dell'aliscafo: per la prima vol-

ta, un battello riusciva a sollevarsi completamente dall'acqua raggiunta una certa velocità. Un po' come avveniva per i biplani e i triplani dell'epoca, che, come sappiamo avevano più ali sovrapposte, anche l'idroplano utilizzava un complesso di ali parallele di grandezza decrescente. Con lungimiranza ed esperienza tutta militare, l'inventore guardava all'idroplano anche come a una sorta di "simulatore" ante litteram per i piloti aeronautici: il mezzo avrebbe consentito loro di impraticarsi con la fluidodinamica senza rischi per loro stessi e per i velivoli.

Il primo aliscafo fu varato nel 1905, con motore a scoppio da 70 CV, ma insoddisfatto delle prestazioni, Forlanini adottò un motore a vapore da 25 CV, rimpiazzato, nel 1910, con uno da 100 CV che poteva trasportare sei persone. Le prime dimostrazioni furono sul Lago Maggiore e nel Tirreno, davanti a Fiumicino. Nel 1911, la strada era ormai segnata e l'aliscafo non avrebbe più ripiegato le ali.

# I veri colori dei corazzati della Prima Guerra Mondiale

## e Mephisto, l'unico A7V giunto ai giorni nostri

*Contrariamente a quanto generalmente si pensi, la fotografia a colori ha origini lontane con l'autocromia, brevettata dai fratelli Lumière nel 1903, un procedimento fotografico basato sulla sintesi additiva.*

di **Matteo Cornelius Sullivan**

L'autocromia, detta anche autochrome, che era un processo fotografico molto costoso, rimase in auge fino agli anni '30 del XX secolo, quando fu soppiantata dai sistemi fotografici basati sulla pellicola. Grazie ad alcuni fotografi e a collezionisti di fotografie come il banchiere francese Albert Kahn (1860-1940) che le hanno conservate, queste straordinarie e rare immagini a colori vengono in aiuto anche a chi si interessa di corazzati, difatti ancora oggi le possiamo contemplare e studiare. Le pochissime autocrome con soggetti di carri armati della Prima Guerra Mondiale sono state scattate da celebri fotografi come Paul Castelnau (1880-1944) e Frédéric Gadmer (1878-1954), che era al servizio di Albert Kahn, e a cura dei fotografi del "Comitato Americano per la Francia Devastata"; Sostanzialmente tutte queste autochrome sono state scattate dopo la fine di quel conflitto. Tra queste immagini, i carri armati dipinti con mimetismi policromi, mostrano colori forti, come rossi e gialli, accompagnati sempre da vari toni di verdi, stesi nettamente, senza sfumature e, nel caso dei corazzati francesi, si nota che le chiazze di colore sono addirittura contornate da linee nere, un concetto simile al mimetismo introdotto dai tedeschi con l'ordine N. 91/366 firmato da Ludendorff il 7 luglio 1918 che prevedeva la pitturazione dei materiali bellici in tre colori, con linee nere tra un colore e l'altro atte a spezzare, visivamente parlando, le forme dell'oggetto per renderlo più difficilmente identificabile e individuabile. Queste immagini di carri armati, quasi tutti distrutti e quindi rimasti sui campi di battaglia perché più difficili da spostare, hanno una certa importanza anche per il fatto che la maggioranza dei corazzati di quel conflitto giunti ai nostri giorni, hanno subito ricolorazioni nel dopoguerra, quando ancora in servizio per manutenzione o per adeguamento ai nuovi schemi mimetici, o per via di restauri che in molti casi hanno cancellato le tracce originali dei mimetismi d'epoca; Un'eccezione è però "Mephisto", uno dei pochissimi A7V costruiti dai tedeschi in risposta ai carri armati



L'A7V "Mephisto" all'Australian War Memorial. Canberra, 2016.

inglesi e francesi, e l'unico di quel tipo ad essere giunto ai giorni nostri. "Mephisto", catturato da parte dei soldati australiani del 26° Battaglione di Fanteria, fu in seguito trasportato a Brisbane, in Australia, e poi esposto al Queensland Museum dove si trova tutt'ora e, parlando anni fa (2003) con alcuni dei volontari che lo restaurarono nel 1987, appresi che per il restauro utilizzarono gli stessi colori del carro al momento della cattura, e gli stessi metodi utilizzati da quei militari dell'epoca per stendere il colore, che era steso utilizzando stracci e scope, stendolo, e in parte mescolandolo, direttamente sulla superficie del corazzato. Unica piccola pecca di quel restauro è che la posizione e la forma delle macchie generate per quel sistema mimetico, non è più la stessa. "Mephisto", di cui però ci sono giunte fotografie originali dell'epoca solo in bianco e nero, è anche l'unico carro armato delle Prima Guerra Mondiale ad esser sopravvissuto in Australia allo smantellamento dei corazzati di quel periodo, finalizzato al recupero dell'acciaio effettuato durante la Seconda Guerra Mondiale per fabbricare nuove armi.



A7V "Mephisto" recuperato dal campo di battaglia. Francia, 1918



Carro armato inglese MK. IV Female (Femmina) con insegne tedesche, Marna, Francia, 1919-1922 circa.

# IL CARRO ARMATO

## PICCOLA GUIDA TECNICA

di Mario Pieri - terza parte

**N**ella puntata precedente abbiamo approfondito la trattazione sulla corazzatura di un carro armato, realizzata in acciaio o in altre leghe e metalli, come l'alluminio e il titanio. Si è altresì visto che le corazze possono essere classificate in funzione della loro natura, iniziando dal tipo introdotto per primo:

1. piastre in acciaio non trattato;
2. piastre in acciaio indurito superficialmente;
3. corazze in acciaio fuso;
4. protezioni composite o stratificate;
5. corazze reattive e attive.

Le prime due categorie furono per molti anni le uniche utilizzate dall'industria dei mezzi militari. La terza vide un rapido sviluppo di pari passo con la corsa agli armamenti della seconda guerra mondiale, basti pensare al T-34 e ad altri corazzati sovietici e al carro M4A1 Sherman statunitense; oggigiorno la fusione di elementi grandi dimensioni come scafi e torrette non è più in uso nell'industria dei veicoli militari in quanto porta con sé molte criticità produttive senza fornire una maggiore difesa rispetto alle piastre assemblate tra loro.

È noto che all'aumentare dell'efficacia delle armi controcarri – cannoni, ma anche lanciarazzi, lanciagranate e altro, che vedremo più avanti – per molto tempo l'unica soluzione è consistita nell'aumentare lo spessore delle corazze. Per evitare che, con questo criterio, un carro armato diventasse troppo grosso e pesante, tanto da pregiudicare la sua operatività, fu necessario studiare altri metodi di protezione.

Una diversa soluzione, efficace e innovativa, fu trovata con la quarta categoria che prendiamo in esame: le corazze composite, dette anche stratificate o multistrato. Queste sono costituite da strati di materiali (come uranio impoverito, ceramica, vetro, plastica, resina, gomma, sabbia compressa) a diversa capacità di assorbimento dell'energia cinetica e chimica dei proiettili. Rispetto alle tradizionali piastre in acciaio hanno il vantaggio di una maggiore robustezza unita a un minor peso; per contro sono voluminose e il loro costo è superiore.

La più nota tra queste è la Chobham, sviluppata sul finire degli anni Sessanta dal British Tank Research Centre di Chobham – luogo da cui prese il nome – nel Regno Unito e impiegata su vari modelli di carri a partire dal decennio successivo. Per estensione, molti tipi di corazzatura multistrato sono oggi conosciuti come Chobham, anche se sviluppati presso altre nazioni. La composizione di queste corazze (dai primi modelli a quelli più recenti, migliorati) è segreta, ma si sa essere basata su vari strati di metallo omogeneo, gomma e altri composti elastici, e soprattutto ceramica, un materiale la cui densità offre una notevole resistenza alla penetrazione. Pertanto, a parità di spessore con una piastra di acciaio balisti-



Il Challenger 2 è un moderno Main Battle Tank in dotazione al British Army. Utilizza come protezione principale le corazzature Chobham, come nel caso di questo esemplare dei Queens Royal Lancers (QRL) fotografato a Bassora, Iraq, nel 2004, nella variante TES equipaggiata con pannelli aggiuntivi e reattivi. (Graeme Main/Ministry of Defence, UK)

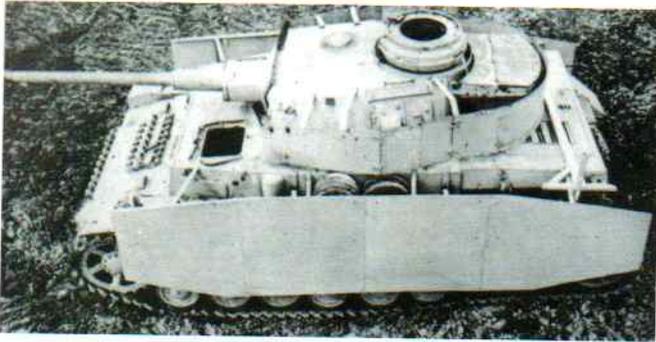


Un carro israeliano Magach 7, dotato di corazzatura composita di progettazione nazionale. Il mezzo di partenza, l'M60 statunitense, si riconosce a malapena. (Bukvoed)



Il sistema TUSK (Tank Urban Survival Kit) del carro M1A2 Abrams statunitense comprende, oltre alle corazzature reattive aggiuntive e alle griglie blindate posteriori a protezione del propulsore, una torretta a controllo remoto e varie apparecchiature elettroniche che potenziano la visione e il controllo del tiro. (US Army)

co, una corazzatura tipo Chobham è in grado di arrestare proiettili di grande potenza, sfruttando in primo luogo la sua grande durezza ma anche la composizione strutturale che riduce, in particolare, gli effetti dei colpi perforanti a carica cava. Ricapitolando: le prime tre categorie della nostra classificazione – descritte nella scorsa puntata – comprendono le corazze, per così dire, più tradizionali, mentre la quarta, appena vista, ha introdotto l'uso di materiali diversi, non solo metalli o leghe.



Un esempio di corazze addizionali distanziate: le Schürzen tedesche della seconda guerra mondiale, installate attorno alla torretta e sui lati dello scafo di un Pz.Kpfw. IV. Contrariamente a quanto molti pensano, questo tipo di corazzatura spaziata era all'inizio destinata a ridurre gli effetti dei fuciloni controcarri dotati di proiettili perforanti tradizionali; solo in un secondo momento si pensò di sfruttarla per proteggersi dalle più pericolose munizioni perforanti a carica cava. (Tank Museum Bovington via D. Guglielmi)



Le forze armate israeliane (Israel Defense Forces, IDF) impiegano su molti loro mezzi vari tipi di protezioni addizionali. Su questo Nagmachon, un veicolo da combattimento corazzato per la fanteria derivato dal carro Centurion, sono montate le griglie blindate. (Cpl. Zev Marmorstein / IDF)

Tutte queste si dicono "passive" per un motivo che ora vedremo.

A partire dagli anni Settanta si ebbe un cambio totale di approccio nella protezione per mezzi da combattimento, ancora una volta nell'ottica già spiegata di aumentarne l'efficacia senza influire troppo sul peso del carro armato, anche a scapito dei costi. Tale cambio avvenne con l'introduzione delle corazze reattive, costituite da elementi di piccole dimensioni fissati sul carro, detti "piastrelle" o "mattonelle". Anche queste protezioni sono adatte nei riguardi dei colpi perforanti, sia quelli a energia cinetica sia – e soprattutto – quelli a carica cava. Similmente alle composite, hanno inoltre il vantaggio di essere più leggere delle corrispondenti corazze tradizionali. E qui si rende necessaria un'ulteriore suddivisione.

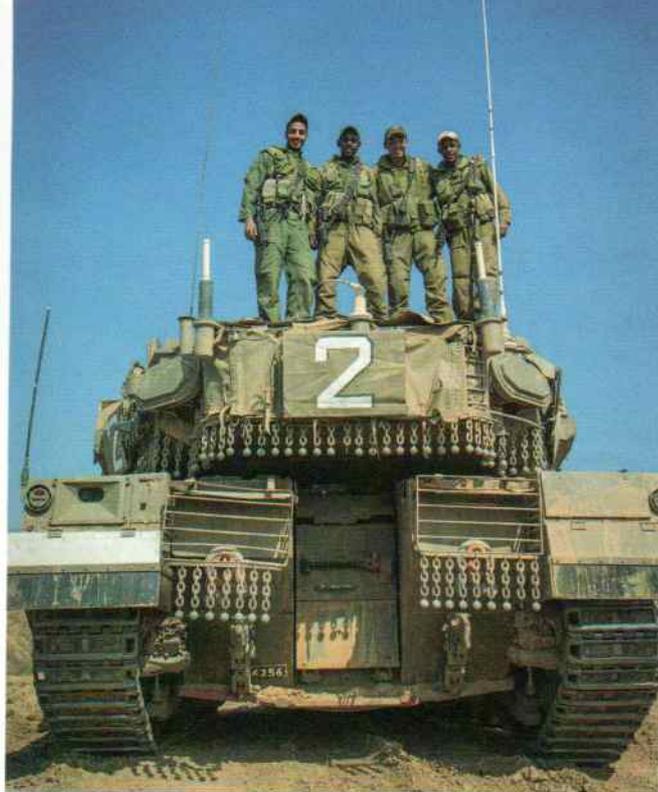
Le più note e diffuse sono le corazze reattive esplosive (Explosive Reactive Armour, ERA), formate da due lastre riempite, appunto, di una sostanza esplosiva che reagisce quando colpita: il conseguente scoppio genera una forza contraria che danneggia e devia il proiettile o addirittura lo distrugge. Tutto ciò è molto pericoloso per il personale non protetto che si trovi

all'esterno nelle immediate vicinanze, quindi le eventuali fanterie a seguito del carro dotato di ERA devono prestare attenzione e mantenere un'adeguata distanza da esso. Anche questo tipo di protezione ha visto, e vede, una notevole evoluzione in funzione dei mutati scenari operativi: si pensi alla guerriglia urbana o a conflitti non tradizionali in cui sono utilizzati ordigni esplosivi improvvisati (IED) e armi controcarri sempre più letali. Va osservato che una "piastrella" reattiva, una volta esplosa perde la sua efficacia e deve essere immediatamente sostituita.

Negli ultimi tempi la tecnologia ha concepito altri modelli tuttora in fase di evoluzione. Due di essi sono la corazza reattiva esplosiva autolimitata (SLERA) e la corazza reattiva non esplosiva o non energetica (NxRA o NERA). La prima è una variante dell'ERA che utilizza una minor quantità di esplosivo ottimizzando ingombri e pesi senza perdere di efficacia. La seconda non è, a rigore, una vera e propria corazza "reattiva" poiché impiega un materiale di riempimento inerte; è comunque in grado di neutralizzare o quantomeno ridurre gli effetti dei colpi; è forse meno efficace delle altre, ma in cambio continua a svolgere la sua funzione anche dopo essere stata colpita una prima volta.

Per concludere questa lunga rassegna presentiamo la quinta e ultima categoria, costituita dalle più recenti corazze attive: queste impiegano una serie di sensori per lanciare un ordigno contro il colpo in arrivo, intercettandolo a poca distanza dal mezzo e limitando o annullando i suoi effetti distruttivi. Si può trattare di un dardo inerte che sfrutta la sola energia cinetica per distruggere o deviare il colpo (proiettile di qualsiasi calibro, razzo, in certi casi anche una bomba da mortaio) oppure di una piccola granata che esplodendo crea un "muro" di schegge di elevata durezza. Le corazze attive appaiono al momento la difesa più potente e forse risolutiva nei confronti di ogni minaccia, ma presentano gli stessi difetti della corazza reattiva, amplificandoli: l'elevato prezzo di acquisto – un sistema di difesa attivo installato a bordo di un veicolo ruotato può costare più del mezzo stesso – e la pericolosità per il personale "amico" presente nelle vicinanze.

Le corazze analizzate sino a questo momento, tradizionali oppure modificate (composite, reattive, attive), fanno parte degli elementi di base di un carro armato: sono infatti considerate già in fase di progetto oppure collocate in occasione di un aggiornamento sostanziale. Tuttavia, durante un conflitto in atto o in situazioni di urgenza, una forza armata dotata di mezzi da battaglia con corazzature rivelatesi insufficienti non può attendere che questi vengano riprogettati; inoltre, si è visto che non sempre è possibile o conveniente aumentare lo spessore dell'acciaio e quindi il peso del veicolo. In molti casi, pertanto, può essere utile potenziare le difese impiegando protezioni realizzate mediante materiali e artifici di vario genere. In casi del genere si ricorre a una protezione addizionale; così è definita qualsiasi misura di salvaguardia che si aggiunge alla corazzatura di base di un mezzo per migliorarne la resistenza alle



Sul retro di questo moderno Merkava Mk IV, anch'esso israeliano, sono ben visibili le catene con pesi all'estremità, il cui scopo è far detonare i colpi perforanti a carica cava lontano dalla corazzatura principale. (Alexi Rosenfeld / IDF)

armi nemiche, soprattutto quelle controcarri. A livello progettuale, poiché le aggressioni possono essere di vario tipo, sono state sviluppate differenti protezioni, come quelle contro gli effetti delle fiamme oppure degli ordigni al neutrone. Le corazze composite e quelle reattive, di cui si è appena parlato, si prestano molto bene a essere impiegate come protezioni addizionali, grazie alla modularità degli elementi che le costituiscono e al loro peso ridotto.

La disponibilità di elementi di protezione adatti a venire aggiunti alla corazzatura di base ha portato, in tempi più recenti, i centri di ricerca militari e le aziende specializzate a realizzare speciali "kit" di adattamento dei carri armati a differenti situazioni belliche e teatri operativi.

Va detto che il montaggio di protezioni addizionali aumenta comunque, anche in maniera sensibile, la massa di un carro armato; di conseguenza, il motore originale potrebbe risultare insufficiente (con un rapporto potenza/peso sfavorevole) e rendere necessario il suo aggiornamento o la sostituzione con un modello che offra maggiori prestazioni.

È possibile che le piastre e gli altri elementi di protezione siano collocati a una certa distanza dalla corazzatura principale: in questo caso si parla di corazze spaziate o distanziate, il cui scopo è quello di diminuire il potere perforante di un proiettile a energia cinetica o di far esplodere la carica cava prima che raggiunga il bersaglio. L'esempio più noto è quello delle grembiature montate dai tedeschi su alcuni carri armati durante la seconda guerra mondiale, le Schürzen: erano lastre di metallo amovibili relativamente leggere e sottili (pochi mm di spessore) montate su telai distanziati dallo scafo. Verso la fine del conflitto furono usate reti metalliche, una soluzione che è evoluta sino alle odierne griglie blindate aggiuntive visibili su alcuni moderni carri armati; in inglese sono chiamate in vari modi: slat armour, standoff armour, caged armour e altri.



Il semovente da 75/18 era un obice autopropulso realizzato sullo scafo del carro armato M13/40. Fu molto impiegato in Africa settentrionale a partire dalla primavera del 1942. Per aumentare la protezione della corazzatura venivano collocati all'esterno sacchi di sabbia e spezzoni di cingolo di ricambio; una soluzione di ripiego, questa, adottata anche da altri eserciti.

Nel dopoguerra e nei decenni successivi i britannici furono molto attivi nello studio delle protezioni addizionali. La Stillbrew (o crew protection package) era formata da piastre corazzate di acciaio al titanio aggiunte sui lati dell'armamento principale e della postazione del pilota sui carri armati britannici Chieftain. Fu installata alla fine degli anni Ottanta come misura d'emergenza per contrastare le nuove armi in distribuzione presso il Patto di Varsavia. La ROMOR, invece, è una protezione addizionale sviluppata dalla Royal Ordnance britannica in vari modelli e forme. I primi consistevano in una corazzatura del tipo reattivo (montata anche su 20 autoblindo italiane Centauro come soluzione d'emergenza per l'impiego in Somalia nel 1992-1994), mentre i successivi comprendono alcune versioni passive, basate sulla ceramica e su altri materiali leggeri ma molto duri.

In guerra, necessità contingenti possono spingere a ricorrere a soluzioni di tipo artigianale o realizzate sfruttando materiali reperibili sul posto. Più o meno tutti i belligeranti si possono trovare a dover improvvisare soluzioni campali di questo tipo; allo scopo vengono utilizzati sacchi di sabbia, maglie di cingolo, rulli di scorta, blocchi di cemento, assi di legno, pietre e anche contenitori collocati attorno alla torretta o allo scafo. L'adozione di protezioni addizionali di circostanza oppure applicate sul campo in un secondo momento continua tutt'oggi, utilizzando grate ed elementi forati (per diminuire i pesi), piastre distanziate, piastrelle reattive, pannelli in ceramica o compositi, catene (agganciate a parti della torretta per far detonare le cariche cave a distanza di sicurezza, come sui carri israeliani Merkava). Per questo motivo molti veicoli sono predisposti sin dall'inizio per ricevere protezioni addizionali all'aumentare della minaccia avversaria; mentre un tempo la presenza di bulloni sulle corazzature poteva far pensare a un assemblaggio del mezzo di tipo antiquato, oggi può indicare la predisposizione per il montaggio di piastre aggiuntive e di tipo evoluto.

*Si ringrazia Daniele Guglielmi per la preziosa collaborazione.*

## Il carro da ricognizione dell'Esercito Italiano M 3A3 Stuart "Recce"

di **Vincenzo Meleca**

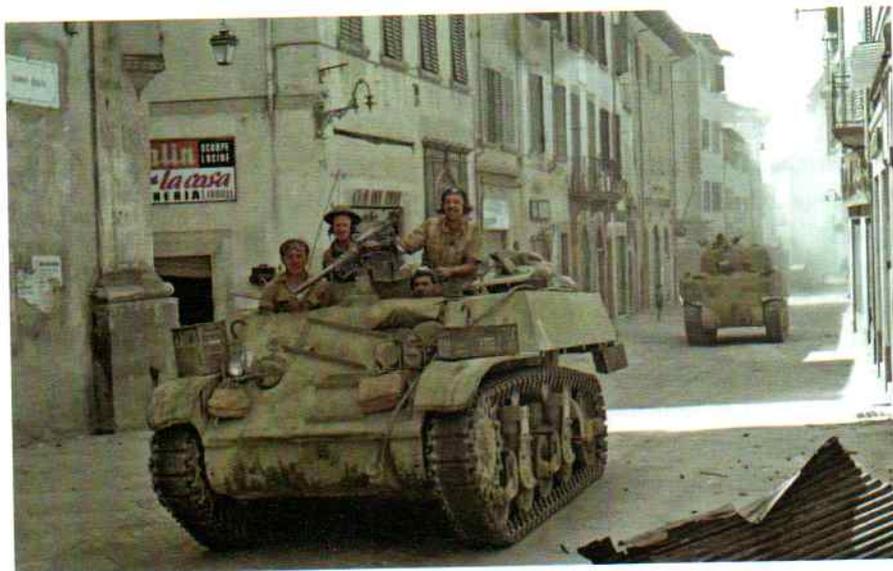
**N**ell'immediato dopoguerra, l'Esercito Italiano ebbe il problema di ricostituire un certo numero di unità carriste e lo risolse utilizzando una variegata gamma di mezzi blindati e corazzati, in gran parte provenienti dai surplus degli eserciti angloamericani, mezzi che via via sostituirono le poche decine di carri e semoventi italiani residuati della Seconda Guerra mondiale. Tralasciando i mezzi blindati e corazzati non da combattimento, come i carri recupero, gettaponte e simili, le unità carriste ebbero dapprima varie versioni del carro medio M4 Sherman e del carro leggero M3/M5 Stuart, modelli che, a partire dai primi anni Cinquanta del secolo scorso, furono sostituiti rispettivamente dal carro pesante M26 Pershing e dal carro leggero M24 Chaffee.

I carri leggeri Stuart dell'Esercito Italiano erano in gran parte residuati bellici, sia nella versione M3A3 (prodotta in 3427 esemplari, era una versione intermedia tra l'M3A1 e l'M5), in buona parte di provenienza britannica e polacca, sia nella più moderna versione M5A1, adottata dall'esercito statunitense.

Fu durante il secondo conflitto mondiale che l'esercito britannico modificò un certo numero di M3A1 e M3A3 rimuovendo la torretta con il cannone da 37 mm e sostituendola con una mitragliatrice da 12,7 e una da 7,62, installate sul tetto dello scafo, la prima in caccia e la seconda in ritirata. Il mezzo fu così convertito in carro da ricognizione ed esplorazione definito "Recce". Visto che l'impiego degli Stuart così modificati era stato positivo, anche l'esercito americano la effettuò, ma non sugli



Uno Stuart "Recce" dell'Anete durante uno sfilamento che risale a prima del 1954, anno in cui la Divisione Ariete sostituì gli A4 Sherman con gli M47 Patton



Arezzo, 16 luglio 1944: uno Stuart "Recce" della 6ª Divisione corazzata dell'Esercito britannico

M3A3, bensì sulla versione più moderna e performante M5, denominata T8E1. Gli Stuart entrarono in servizio con l'Esercito Italiano nel 1948, tanto nella versione M3A3, quanto in quella M5A1<sup>1</sup>, prima presso la neocostituita Scuola di Cavalleria Blindata<sup>2</sup> e successivamente nei plotoni esploratori (ciascuno con 5

<sup>1</sup> Alcuni Stuart furono inoltre assegnati fuori organico ai reggimenti di fanteria 8° "Cuneo", 22° "Cremona" e 78° "Lupi di Toscana". (Cfr. *Mezzi corazzati e blindati dell'Esercito Italiano 1945-2015*, pag. 11). Lo Stuart M3A3 era abbastanza facilmente riconoscibile dal modello M5 per la diversa conformazione della cofanatura motore e per i fianchi dello scafo leggermente inclinati. Un plotone di M3A3 fu utilizzato in Somalia, nell'ambito della missione AFIS (Amministrazione Fiduciaria Italiana in Somalia) dal Corpo di Sicurezza Italiano nel 1950. Cfr. "Il Corpo di Sicurezza della Somalia", Vincenzo Meleca, su <https://www.ilcomodafrica.it/st-meleca-corporosomalia.pdf>.

<sup>2</sup> La Scuola di Cavalleria Blindata venne costituita in Roma Tor di Quinto nel 1946, poi, nel 1951, la Scuola di Cavalleria Blindata si fonde con la Scuola di Carrismo di Forte Tiburtino (Roma), istituita nel 1947, e insieme danno vita alla nuova Scuola Truppe Corazzate di Caserta. Nel 1998 diventa della Scuola di Carrismo in



Roma, 2 giugno 1952: lo schieramento sulla via Cristoforo Colombo di mezzi blindocorazzati. Si intravedono dopo le autoblindo Humber e prima dei carri Sherman quattro Stuart "Recce".



Trieste, 4 novembre 1954: un M 3A3 "Recce" dell'Ariete. Notare che la brigata ha già sostituito gli Sherman con gli M 47.

esemplari) dei due battaglioni carri delle brigate corazzate Ariete e Centauro<sup>3</sup> che li ebbero in carico per pochissimi anni (risulta che l'Ariete li avesse ancora nel 1956 e, in almeno due esemplari, nei primissimi anni Sessanta). Non è certo se, assieme ai carri della versione con torretta armata di cannone, entrarono contemporaneamente in servizio anche quelli della versione "Recce", magari utilizzando alcuni esemplari dell'Esercito polacco che, a differenza di quelli britannici e americani, presentavano la stessa barbetta poligonale visibile in alcune immagini degli esemplari dell'Esercito Italiano. Non è comunque improbabile

Scuola di Cavalleria e Truppe Corazzate, con sede a Lecce, e dal 2000 la Scuola assume il nome di Scuola di Cavalleria, sempre a Lecce.

<sup>3</sup> La Divisione "Ariete II", sciolta nel 1943, viene ricostituita prima come Raggruppamento Corazzato «Ariete» (23 maggio 1948), quindi come Brigata Corazzata «Ariete» (1 giugno 1948), con sede inizialmente in Roma e successivamente in Pordenone, dove troverà la sua sede definitiva, e poi come Divisione Corazzata «Ariete» il 1 ottobre 1952. La Divisione "Centauro II", sciolta il 12 settembre 1943, venne ricostituita come Brigata Corazzata «Centauro» il 1 aprile 1951 diventando, dal 1 novembre 1959, Divisione Corazzata «Centauro».

che alcuni M3A3 ancora in condizioni di sufficiente efficienza, siano stati modificati in Italia presso l'Officina riparazione mezzi corazzati di Bologna.

Sia in un caso sia nell'altro, le due modifiche principali rispetto alla versione standard, consistettero nella rimozione della torretta dotata di cannone da 37 mm, sostituita con l'installazione a cielo aperto di una mitragliatrice Browning M1919A4 da 7,62mm (a sua volta poi sostituita da una mitragliatrice Browning M2HB da 12,7 mm dotata di semplice scudatura anteriore), nonché nell'installazione, attorno al vano circolare dove in origine era situata la torretta, di una barbetta poligonale d'acciaio alta una ventina di centimetri. Il carro manteneva comunque anche un'altra mitragliatrice Browning M1919 da 7,62mm nella prua dello scafo.

Lo Stuart così modificato divenne abbastanza simile ai mezzi che gli Alleati ebbero in dotazione durante la Seconda guerra mondiale, anche nel teatro italiano<sup>4</sup>.

La vita operativa di questo piccolo mezzo corazzato fu molto breve, per il fatto che non solo erano residui bellici (con tutti i conseguenti problemi in termini di usura e di mancanza di pezzi di ricambio), ma che già durante il conflitto avevano evidenziato i loro limiti, soprattutto in termini di armamento e di protezione.

Entrati in servizio con l'Esercito Italiano tra la fine degli anni Quaranta e l'inizio degli anni Cinquanta, già nell'ottobre 1949 se ne evidenziava la totale obsolescenza e inadeguatezza per lo svolgimento dei compiti affidati, suggerendone la sostituzione con mezzi più potenti ed affidabili, come in effetti avvenne con l'M24 Chaffee<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Oltre all'esercito statunitense (che lo denominò T8/T8E) e a quello inglese (dove continuò ad essere soprannominato con il nomignolo di "Honey" per la sua maneggevolezza e agilità), lo Stuart "Recce" fu utilizzato senz'altro anche dalle unità corazzate canadesi, sudafricane, neozelandesi, polacche e francesi.

<sup>5</sup> Rapporto del Comando Brigata Ariete el 20

Profilo di un M3A3 Stuart "Recce" nella configurazione armata iniziale, con la mitragliatrice da 7,62mm, poi sostituita con una da 12,7mm



## CARATTERISTICHE E PRESTAZIONI\*

### DIMENSIONI

lunghezza: 4,53

larghezza: 2,54

altezza 1,65

luce libera: 0,38

peso: dato non disponibile\*

### PRESTAZIONI

velocità massima e autonomia: dati non disponibili\*;

raggio di sterzata: 13,70 m

pendenza max: 57%

gradino: 61 cm

trincea: 1,8

guado: 0,91

5 Rapporto del Comando Brigata Ariete el 20 Ottobre 1949 (Cfr. Gli autoveicoli da combattimento dell'Esercito Italiano Vol. III Tomo II, pag. 267.

### ARMAMENTO

una mitragliatrice Browning M1919A4 da 7,62 mm (oppure una mitragliatrice scudata da 12,7 Browning M2HB mm) sul tetto (in caccia); una mitragliatrice Browning M1919A4 da 7,62 mm nella parte anteriore destra dello scafo e, talvolta, un'ulteriore mitragliatrice Browning M1919A4 da 7,62 mm sul tetto (in ritirata)

Protezione: 25mm (scafo); 12,7 (cielo)

Equipaggio: 4-6 uomini

\*La rimozione della torretta ha evidentemente influito sulle prestazioni e sui pesi, aumentando probabilmente le prime e riducendo i secondi. I dati riferiti al carro M3A3 con torretta (peraltro spesso diversi da fonte a fonte) sono i seguenti: velocità massima: su strada: 65 km/h; fuori strada: 47 km/h; in retromarcia: 15 km/h; autonomia: 192 km (fuoristrada 60 km); pesi: 12,3 t (14 t in ordine di combattimento).



In chiusura di queste note proponiamo due immagini di un modello dell'M3A3 Stuart "Recce" realizzato da Andrea Pellandra, dell'Associazione Modellismo Salento. - Modello e foto di Andrea Pellandra, Photo Courtesy [www.modellismoalento.it](http://www.modellismoalento.it)

Fonti: AA.VV., *Storia dei mezzi corazzati* – Profili, vol. 1, Fratelli fabbri editori, 1976 - Nicola Pignato, Filippo Cappellano, *Gli autoveicoli da Combattimento dell'Esercito Italiano*, Vol III Tomo II, Ufficio Storico dello SME-2007 - Filippo Cappellano e Fabrizio Esposito, *Mezzi corazzati e blindati dell'Esercito Italiano 1945-2015*, Storia Militare n. 24 marzo-aprile 2016, Parte 1\*

## CONSIDERAZIONI SUI CARRI LEGGERI E CARRI MEDI

*Ho letto con vivo interesse l'articolo di Matteo Cornelius Sullivan comparso nel numero 308 (luglio - agosto - settembre) della nostra rivista e ne ho apprezzato la competenza, la varietà delle fonti, l'esame accurato delle qualità dei nostri carri, leggeri e medi, protagonisti della campagna d'Africa Settentrionale (AS) e ne condivido interamente le valutazioni generali.*

In particolare, al di là della condivisibile inadeguatezza del carro L33/35, mi associo al giudizio dell'autore sulla scarsa attendibilità di pareri sulla pericolosità dei rivetti, i quali, secondo certe fonti, quando i carri venivano colpiti, esplodono, ferendo ed uccidendo i componenti degli equipaggi. Colgo invece l'occasione per segnalare che il – peraltro modesto pericolo – che correva l'equipaggio di quel carro per fatti costruttivi del veicolo. Esso risiedeva nel fatto che le "binatè" che costituivano l'armamento degli L33/35 espellevano i bossoli da entrambi i lati delle mitragliatrici. Ed i bossoli, picchiando sulle pareti interne della camera di combattimento, raggiungevano, rimbalzando, le nuche dei carristi dell'equipaggio. Per evitare ai due uomini d'equipaggio le dolorose bruciature da ciò derivanti, il casco carrista, costituito sino ad allora di una semplice calotta, fu allora dotato, in corrispondenza della parte posteriore del casco stesso, di una "veletta" in pelle. Da molti questa appendice fu creduta derivare dalla necessità di protezione dai raggi solari del teatro africano. Ma tutti sanno che i primi impieghi di unità carri leggere avvennero in climi tutt'altro che caldi e solatii (Piccolo San Bernardo ed Albania).

Passerei ora all'interessante disamina che l'Autore fa delle qualità e dei difetti dei carri medi. Il pregio maggiore che attribuisco all'A. è quello di aver consultato la relazione del maggiore Andreani, uno dei primi comandanti del VII carri, documento che, insieme al primo resoconto del comando della div. cor. Ariete, (novembre 1941) è poco conosciuto. Non intendo intrattenere i lettori sulle note manchevolezze tecniche dei carri M, richiamate con accuratezza dall'A. . Preferisco invece intrattenerli su argomenti che Sullivan adombra, e sulle quali mi sento di intervenire più precisamente.

Il primo tema è quello della dottrina d'impiego carrista. Alcuni degli ufficiali carristi interpellati dall'A. ed altri, da me sentiti (per es. il tenente colonnello RO Franco Maghini) hanno riferito che l'addestramento carrista era inteso solo in vista di un impiego a sostegno della fanteria. Tanto è vero che le zone ad destrative furono per lo più individuate in zona collinare: per es., sulle colline di Sona (VR) su quelle di Agnosine (BS), sulle coste del Lago di Iseo. Il combattimento carrista era ignorato e lo fu finché non giunsero i tedeschi in A.S. .

Prova di ciò è, in ogni caso, la sistemazione e la funzione dell'equipaggio sui carri M.

I membri dell'equipaggio erano quattro come su tutti i carri coetanei, ma in torretta trovavano posto il solo capocarro con il servente - caricatore. In tutti i carri di allora in torretta ce n'erano tre, uno dei quali cannoniere. Sul carro M questa funzione era svolta impropriamente dal capocarro, anche se colonnello.

Se ne può dedurre non solo che l'azione di comando, nel suo complesso, dovesse soffrire, ma anche che la concezione tecnico-tattica fosse afflitta da due limitazioni. Certo, la prima di esse derivava dall'incapacità tecnico-industriale di realizzare una torretta più spaziosa che avrebbe comportato un suo peso eccessivo a fronte della debolezza del motore. Ma verosimilmente vi concorse l'errato concetto in base al quale l'azione carrista era concepita quale destinato ad un impiego non molto impegnativo, come poteva essere il sostegno di un attacco di fanteria. Da ciò la funzione del quarto uomo presente sui carri M., il mitragliere di prua. In realtà, tale mansione era effettivamente prevista in tutti i carri, amici e nemici, ma ricorrendo ad un quinto membro nella formazione dell'equipaggio. Da noi il quarto membro (il mitragliere) fu inserito per due motivi. In primo luogo, perché la predetta azione di concorso alla fanteria rendeva la mitragliatrice preziosa: il ricordo del terrore che l'arma aveva seminato nella vicina Grande Guerra era infatti ancora vivo. E poi per il fatto che nello scafo lo spazio abbondava. Nel combattimento carrista d'elezione, quello fra carri, il puntamento invece non può non essere affidato ad un incarico esclusivo, lasciando al capocarro il comando complessivo dell'azione e le necessarie valutazioni d'insieme. Come appunto avvenne in tutti gli altri carri che combatterono in AS nell'uno e nell'altro campo e come avviene da tempo nei carri più moderni.

Più in prospettiva, la descritta insufficienza concettuale del carro M. fu tuttavia figlia in parte della nota ansia di partecipare comunque alla guerra. In realtà, uno studio dello Stato Maggiore Generale, stante l'impreparazione generale al conflitto, presumeva di disporre di uno strumento pronto solo per il 1943. La mia opinione è che tuttavia l'impreparazione generale della nazione non permetta di condividere tale opinione, troppo favorevole. In primis, per ragioni industriali: l'industria italiana trova ancor oggi qualche difficoltà nel produrre motori terrestri di grande potenza e di pari compattezza.

Per non dire delle componenti ancora più complesse della condotta del tiro. Vi concorre inoltre un fatto appena accennato dal Sullivan, e cioè che al tempo della concezione del carro M. in Italia si disponeva di poco più di 300mila persone dotate di patente automobilistica. Il carro dunque, qualunque fossero le sue caratteristiche belliche, destava ammirazione ed orgoglio, lontano com'erano le sue caratteristiche dalla comprensione comune. La prova? Quante fotografie di carristi fieramente appoggiati ad un carro M. avete potuto osservare ed avete ancora in mente, cari lettori?

*Domenico Schipisi*



## ANTONIO TOMASICCHIO IL SOLDATO L'UOMO E IL PADRE

di **Ottavio Sillitti** e **Innocenzo Marco Tomasicchio**

**L** 1° marzo scorso ha “spento i motori” il Generale di Corpo d'Armata Antonio Tomasicchio, classe 1940, nostro Socio dal 2003, cioè da quando era andato in quiescenza.

Insieme al figlio, Col. Innocenzo Marco, anch'egli carrista e Socio A.N.C.I. della Sezione di Civitavecchia, desideriamo farne un ritratto sia dal punto di vista militare, sia umano, che ci aiuti a conoscerlo meglio, per quello che è stato, che ha rappresentato e che ha fatto per l'Esercito, per l'Associazione e per la Sua famiglia.

Il Generale Tomasicchio ha frequentato il 15° Corso dell'Accademia Militare, la Scuola d'Applicazione di Fanteria e Cavalleria, il 93° Corso di Stato Maggiore e Superiore di SM presso la Scuola di Guerra e il 69° Corso di Stato Maggiore presso l'Esercito spagnolo. Ha svolto la sua attività di comando presso l'8° battaglione carri del 132° reggimento carri, il 7° battaglione carri dell'8° Reggimento Bersaglieri, il 10° battaglione carri della Brigata corazzata “Manin”, il 1° reggimento corazzato di Capo Teulada ed è stato Comandante della 132<sup>a</sup> Brigata corazzata “Ariete”.

Ha svolto incarichi di Stato Maggiore quale: Ufficiale Addetto alle Operazioni del Comando Brigata motorizzata “Pinerolo”, Ufficiale Addetto all'Ufficio RESTAV dello Stato Maggiore dell'Esercito, Capo di Stato Maggiore della 32<sup>a</sup> Brigata corazzata “Mameli”, Addetto Militare ed Aeronautico presso l'Ambasciata Italiana a Madrid e Capo del 1° Ufficio del Gabinetto del Ministro della Difesa. Successivamente, ha ricoperto gli incarichi di Capo di Stato Maggiore prima e Vice Comandante poi del 5° Corpo d'Armata e infine Capo Reparto e Vice Direttore del SISMI.

Insignito dell'onorificenza di Grande Ufficiale dell'Ordine al Merito della Repubblica italiana, di Medaglia Mauriziana, di Medaglia al Merito di Lungo Comando e, dal governo spagnolo, di Croce bianca al Merito Militare e di Croce bianca al Merito Aeronautico.

Andato in quiescenza nel 1998, è stato dal 2003, Socio A.N.C.I. della Sezione di Roma, non facendo mai mancare alla Sezione la Sua vicinanza e generosità.

Ma Antonio Tomasicchio non è stato solo questo. Infatti Egli è stato una grande Persona, anche dal punto di vista umano ed è per questo, che cedo la parola, anzi lo scritto a Innocenzo Marco, Suo figlio.

Non ho mai conosciuto davvero papà nella sua veste di Ufficiale, almeno fino a quando non mi sono arruolato. In effetti, fino ai 18 anni conoscevo bene l'uomo, marito affettuoso, padre severo, persona piena di curiosità, di inventiva e soprattutto

di amore per i figli e, più recentemente ricco di attenzioni per gli adorati nipotini e la nuora. Guida entusiasta nelle gite e nei viaggi, sicuro e determinato nel convincere la famiglia ad affrontare insieme ogni nuovo trasferimento e trasloco (11 con me e mio fratello, 17 in totale) ci lascia un grande bagaglio di giovialità, sensibilità, amicizia, passione ed entusiasmo per la vita. Da figlio per me è stato sempre un riferimento sicuro, per la razionalità e lo studio, per la straordinaria capacità di imparare dagli altri e dai propri errori, per il rispetto per chiunque e l'umiltà nel confrontarsi con le persone di ogni rango, ma anche nell'autorevolezza necessaria per contrastare i soggetti presuntuosi e arroganti. In tal senso, si tratta forse del più grande insegnamento che ci ha lasciato: saper distinguere a pelle le persone per bene da quelle da evitare come la peste. Papà è stato estremamente poliedrico, ogni nuova esperienza era un modo per approfondire ed espandere la sua cultura. Sempre viva ed effervescente fino all'ultimo la sua portentosa memoria, sicuramente dote naturale ma anche frutto di una mente in continuo esercizio nelle più svariate attività: arte, pittura, poesia, collezionismo, cinema, letture e viaggi.

Da Ufficiale quindi ho cominciato a conoscerlo meglio, non perché abbia mai avuto rapporti diretti con lui ma per il meraviglioso credito che godeva ovunque fosse passato. Già da Allievo Ufficiale di Complemento presso la Scuola Truppe Corazzate di Caserta, ero spesso citato come il figlio di Tommy. Non so se era un'indicazione precisa da parte sua, ma tutti mi trattavano con grande discrezione, evitando se possibile di mettermi in imbarazzo. Essere figlio d'arte può essere molto vantaggioso ma anche estremamente pericoloso. Per mia fortuna papà si era guadagnato una grande benevolenza a tutti i livelli. Grazie al bene che ha seminato, non solo ho pensato poi di trattenermi e intra-



prendere la via del servizio permanente, ma ho senz'altro potuto godere di riflesso della grandissima considerazione che tanti avevano per lui. Io sono cresciuto tra muri d'acciaio e saggi dei bersaglieri, domeniche pomeriggio al circolo Ufficiali di Aviano, Tauriano, Vivaro, Maniago e così via. Non potevo che appassionarmi alla cultura carrista, fatta di umiltà, sacrificio e tenacia, versatilità e spirito di adattamento, senso pratico e velocità nel prendere la decisione giusta. Quando anch'io ho cominciato a macinare pietre con i Leopard sul Cellina – Meduna, a respirare olio idraulico e gasolio, a togliermi le croste di polvere impastata con l'umidità e il sudore, ho potuto toccare con mano le stesse sensazioni che lui aveva vissuto a bordo di M 47 ed M 60 una trentina di anni prima. Attraverso le attestazioni di stima che ho continuamente ricevuto da parte di tutti, ho mantenuto ed accresciuto il fortissimo stimolo a cercare di essere alla sua altezza, di non deludere le aspettative di chi mi vedeva appunto, come il figlio di Tommy....Spero che la cultura del carrismo possa conservarsi nel tempo anche attraverso il ricordo di chi lo ha conosciuto nei meravigliosi periodi di servizio trascorsi in mezzo a cingoli e motori, spesso oggetto di racconti pieni di nostalgia e di passione. Un ringraziamento affettuoso va a tutti coloro, che insieme a noi familiari, gli sono stati vicino fino alla fine ma anche ai parenti e amici che, per distanza e acciacchi, avrebbero voluto ma non sono potuti venire di persona a porgergli un ultimo saluto. Per ricordarlo con il sentimento che lo ha sempre contraddistinto, trovo particolarmente significativa una poesia accuratamente scelta da mia moglie e da mia madre (tra le numerose inserite in una raccolta che aveva meritato la pubblicazione quale vincitrice di concorso), che abbiamo letto alle esequie e che rappresenta la più efficace sintesi della sua personalità.

Ferrea mole, ferreo cuore.  
Viva i Carristi!



*Ciao Enrico,*

## IL RICORDO DI ENRICO BUCCI

Ti ho conosciuto nel 9 agosto 1996, giornata calda ed unica per me, assumevo il Comando del 132° carri. Tra le prime persone che conobbi c'era un Maggiore che, poco incline alle cerimonie, mi dimostrò la sua determinazione alla collaborazione fattiva ed intelligente. La cosa non la capii subito perché hai ... avevi (!) un carattere chiuso e scevro da ogni forma di protagonismo. Ti ho dovuto conoscere bene per apprezzarne tutti i Tuoi aspetti caratteriali. In buona sostanza non vendevi "aria fritta"! Ci capimmo presto. Gli obiettivi addestrativi Tu li avevi bene in mente, non serviva leggere i SOP del 1° FOD, quelli targati Gen. Vannucchi per intenderci, sembrava li avessi scritti di Tuo pugno. Tra le tue tante qualità ne avevi una che, per me, Ti rendeva unico: disegnavi divinamente e con grande rapidità, anzi pittavi! Capii che nelle attività addestrative alla Direzione Esercitazione non bisognava proporre i tabelloni secondo le norme, ma era possibile far capire quello che era il tema della giornata con uno schizzo che Enrico realizzava come un "pittore", una foto non avrebbe potuto spiegare meglio, le Tue opere d'arte erano "dinamiche". Questo particolare mi pare importante, in quanto per me chi ha il dono artistico ha qualcosa in più rispetto agli altri, un dono che ti permette di entrare positivamente nell'animo del prossimo. Quindi anche se a volte eri silenzioso e chiuso in te stesso, capivo che stavi elaborando qualcosa per realizzare al meglio il Tuo lavoro. Perché la Tua professione era l'attività principale sia in Caserma sia a casa! Poi diventasti Comandante dell'VIII Battaglione carri "M.O. Secchiaroli". Credo che quella nomina, in cui speravi, fosse per te il più grande regalo che l'Esercito Ti potesse fare, non mi sembravi così felice quando il 3 febbraio 2004 assumesti il Comando del Reggimento ... troppe scartoffie per un uomo che gli anfibi li aveva incollati ai piedi e la tuta alla pelle. Cosa dirti, ti ricordo in tutte le attività addestrative a cui abbiamo partecipato ed ai Vespri Siciliani, l'unica foto che mi rimane con te è proprio quella scattata nel 1997 nella Caserma Tukory di Palermo. Per dire chi eri ricordo l'ultima sera a Palermo, prima di rientrare a Cordenons, con altri colleghi passasti la notte (e non immagino con quante sigarette) sotto casa di un Magistrato che aveva ricevuto minacce di morte e non volevi che i suoi figli avessero paura, la Vostra presenza fu apprezzata tantissimo, lo sapemmo il giorno dopo di quella "improvvisata". Tu così eri fatto, se c'era una esigenza si faceva e basta, era lo scopo che determinava le tue azioni. Bravo Enrico, sei stato un modello per molti. Poi abbiamo lasciato il servizio attivo, ma Tu non hai abbandonato la Tua passione per i carri armati ed io Ti voluto nel gruppo di lavoro nel 2017 per il 24° Raduno Nazionali dei Carristi. Firmasti tutte le immagini che servivano per la promozione del raduno, ne riporto una sola, quella che a me piaceva di più, quella che hai difeso con i denti perché nessuno la modificasse, ed avevi ragione: era la nostra firma sul Raduno.

Grazie Enrico, oggi hai spento i motori del Tuo carro senza dirlo a nessuno, come molti hanno scritto in queste ore su FB, sei un Uomo buono ed innamorato più di altri della Tua Professione. Lo hanno detto i Tuoi Carristi, tra questi mi onoro di esserci anche io.

Pordenone, 24 febbraio 2022

*Cr: Andrea Caso*



## LETTERA PER DON MIMÌ

Il 30 maggio del 1973 arrivai al Reparto cui fui assegnato dopo la frequenza della Scuola di Applicazione d'Arma di Torino. Ero emozionato, perché dopo anni di studio finalmente avrei conosciuto quei Reparti in cui avrei svolto con l'entusiasmo dei miei 20 anni la mia professione, ovvero il Carrista. Ma oltre l'emozione c'era anche la preoccupazione di essere idoneo al lavoro per cui mi ero preparato. Una domanda mi assillava: come sarei stato accolto?

Arrivai di pomeriggio e la sera stessa già mi sentivo in famiglia, i Colleghi più giovani facevano a gara per descrivermi la realtà del LXIII Battaglione carri e della Caserma "F.lli De Carli". Bingo, avevo fatto centro. Durante la notte però mi venne ancora un dubbio! I giovani si erano dimostrati contenti della new entry, ma l'indomani come avrebbero reagito i più anziani del Reparto?! Il giorno dopo anche questo dubbio svanì. Tutti mi dimostrarono fiducia e sembravano tutti contenti del nuovo Tenente. Io ero al settimo cielo. Le settimane che seguirono furono tutte un continuo apprendere, incominciavo a capire che senza quei Maestri non sarei andato da nessuna parte!

Tra coloro che mi diedero grande sostegno ci furono i Sottufficiali. Sembrava che fosse arrivato il fratello più giovane! Chi mi insegnava a smontare il motore per le manutenzioni, chi come avviare il carro M47 con il cicchetto (qualcuno ricorderà che non sempre il motore ausiliare riusciva a mettere il moto al motore principale, pertanto con un cicchetto a cui potevo "rubare" il mestiere e quelli meno attenti alle dinamiche del Reparto. Conobbi anche i Sottufficiali, soprattutto quelli più anziani. Don Mimì, nome con cui ben presto imparai a chiamarlo in privato perché mi sembrava più familiare, mi fece capire che con alcuni accorgimenti avrei ricevuto da tutti il sostegno, ma soprattutto, gli insegnamenti che a un giovane Tenente servivano.

Don Mimì mi insegnò tantissimo, soprattutto il tratto umano che in Caserma è necessario avere per ottenere e dare il rispetto a tutti. Mi fece capire che il grado è un elemento necessario in una organizzazione militare, ma il rispetto verso il prossimo è indispensabile per Comandare. Non è il grado che ti dà l'autorità, ma è il rispetto che ti meriti giorno dopo giorno che ti dà il consenso dei collaboratori e dei superiori gerarchici.

Nel tempo ho sempre avuto in mente questa figura di Grande Uomo che avrebbe potuto fare benissimo qualsiasi mestiere ... sarebbe stato ovunque "Don Mimì" ... per fortuna che è stata una pietra miliare all'interno della De Carli.

Ciao Maresciallone, hai spento i motori del Tuo M47, purtroppo! Ti ringrazio per tutto quello che hai insegnato a me e ai tanti Ufficiali e Sottufficiali che si sono avvicinati nella Caserma De Carli. E' la prima volta che ti do del Tu, sono convinto che ti farà piacere. Questa lettera la consegno al "Carrista d'Italia" affinché Ti giunga, perché ho piacere che molti si ricordino del Maresciallo Bellino, ma anche perché non conosco il tuo indirizzo attuale, sarà in Paradiso, ma mi manca il ... C.A.P.!

*Un abbraccio immenso.  
Cr. Andrea Caso*



## RICORDO DEL TEN. COLONNELLO POMPEO GRASSO

*Presidente della Sezione ANCI  
Caltanissetta dal 1960 al 2004*

Pompeo Grasso, nasce il 19 agosto 1918. Si iscrive giovanissimo all'Accademia Militare di Modena, appartenente al 79° Corso. Frequenta la Scuola di Applicazione di Fanteria come appartenente al 10° Corso "Impero" facente parte del Plotone "San Michele".

Partecipa a sei campagne di guerra - 1940 - 1941 - 1942 - 1943 - 1944 - 1945 ed è insignito di due Croci al Merito di guerra. Gli viene tributato un Encomio Solenne dal Comandante dell'89° Reggimento "COSSERIA" con la seguente motivazione:

*"Durante le operazioni di guerra sul fronte occidentale dimostrava coraggio, serenità, coscienza del dovere, capacità tecniche ed organizzative superiori al suo grado, spirito di abnegazione e di sacrificio"*

Fronte Alpino Occidentale, Giugno 1940.

E' altresì insignito del Diploma d'Onore come appartenente al Gruppo di Combattimento "Cremona". Congedatosi nel 1950 con il grado di Capitano, nel 1961 viene promosso al grado di Maggiore della Riserva e nel 1983 viene promosso al grado di Tenente Colonnello.

Nei primi anni '60, costituisce la Sezione Provinciale Carristi di Caltanissetta intitolata al Sergente Maggiore Carrista "Alfredo Zizzi", Medaglia d'Argento al Valor Militare, alla quale darà attivamente impulso e ne sarà il Presidente fino alla data della sua scomparsa avvenuta il 4 marzo 2004.

Si vuole qui ricordare le parole del Presidente della Sezione Provinciale Carristi di Caltanissetta Maggiore Pompeo Grasso in occasione della celebrazione della Battaglia di El Alamein pubblicato sulla Rivista "Il Carrista d'Italia" del Genn.-Febb. 1973 *"un popolo libero - ha detto il Maggiore Pompeo Grasso - ricorda i suoi giorni fausti e quelli infausti, perché sia negli uni che negli altri, ritrova i valori dello spirito e quindi le ragioni della sua esistenza"*.

*Alfredo Grasso*



## RICORDO DEL COLONNELLO CARRISTA NICOLA GORGOGLIONE

Di recente mi è giunta una notizia, che da qualche tempo era nell'aria, che mi ha rallegrato ed in parte mi ha dato un po' di tristezza. Si tratta della promozione a Generale di Brigata in Ruolo d'Onore del mio compianto amico Colonnello Nicola Gorgoglione. È la conclusione definitiva, purtroppo, di una carriera per la quale Nicola si era preparato con gli studi e con la professionalità che lo hanno sempre distinto. Non ho potuto fare a meno di ricordare tutte le volte che ci siamo incontrati, ma ricordo con affetto quando, giovane Tenente, partecipò al raduno regionale carrista da me organizzato presso il Nizza Cavalleria ed in seguito, nel '92, partecipò al raduno Nazionale di El Alamein e così ebbi l'occasione di presentarlo al Gen. M.O.V.M. Marcello Floriani. Con questo, si conclude il ciclo di vita terrena del mio caro amico Nicola, se da lassù mi vede e sa del mio rimpianto di non averlo potuto abbracciare un'ultima volta.

*Piero Parlani*

## 60 ANNI DOPO

Ciao Gianluca, tu forse conosci già la mia confessione sul mio dover rinunciare ad esaudire il desiderio del Colonnello Battisti, Comandante della caserma Zappalà di Aviano, allora in provincia di Udine, nel 1962.

Non è un vanto, ma solo una presa di coscienza, una decisione da prendere lì per lì, con il pensiero alla mia prossima laurea in architettura, strettamente connessa ai sacrifici che la mia famiglia aveva compiuto e supportato, per farmi realizzare un sogno.

Rileggere questo racconto di tanti anni fa, il riandare a quei giorni autunnali molto piovosi e freddi, al mio plotone composto da bravi ragazzi che mi stimavano, certo immeritatamente, mi ha anche commosso.

Beh, si sa, i vecchi hanno sempre pronta una lacrimuccia da spendere nelle situazioni poco onorevoli, pur sentendosi innocenti.

Chi non ha letto questo racconto, lo faccia, e dica pure la sua impressione: lo dedico prima ai colleghi di allora, al Capitano Laurita in particolare, Comandante di Compagnia, allo stesso Colonnello Comandante la caserma, ai pari grado della mia compagnia, al mio equipaggio del mio M47, composto di ottimi soldati ed amici.

Un grazie anche ad Aviano, fino ad allora a me luogo ignoto, per l'accoglienza riservata non solo a me ma estesa a tutti, italiani e americani, e ai suoi abitanti per aver supportato amichevolmente tutti in quel momento non troppo tranquillo per i pazzi propositi dei padroni del mondo; come oggi.

Buona lettura.

*Sten Francesco Ristori alla Zappalà  
dal giugno 1961 al febbraio 1962*

## UNA MANCATA CARRIERA MILITARE

Verso la fine del mese di gennaio del 1962, arrivò il momento di prendere una decisione. Avevo passato diciotto mesi in divisa, prima i dieci mesi da allievo ufficiale alle scuole di Ascoli e di Caserta poi in Friuli, in provincia di Udine, alla Caserma Zappalà di Aviano. Fiero della conquistata stelletta da sottotenente, mi dedicai con molto entusiasmo al servizio e potei anche operare al di fuori di quello per l'intervento del Cappellano, che mi chiese se potevo dare qualche nozione di scrittura e di lettura ad un paio di carristi, ancora purtroppo, analfabeti. Mi ci misi con impegno e, aiutato da un paio di miei colleghi, dedicammo un po' del tempo libero a quel compito, riuscendo nell'intento: così, fummo contenti in tre; il Cappellano, che poteva esimersi dal delicato compito di dover ficcare il naso nelle loro faccende private; loro, perché più liberi di esprimersi con la "morosa" e noi, io per primo, che avevamo utilizzato bene il tempo! Era stato poco, ma mi è piaciuto ricordarlo, perché dette un senso in più, oggi si dice "valore aggiunto", al mio servizio militare peraltro utilissimo in tutte le sue manifestazioni, anche quelle che sembravano "cervellotiche", per la mia formazione: dovrebbe esserci ancora, e forse...

Però qui, devo fare una confessione.

Verso la fine del mese di gennaio del 1962, come dicevo all'inizio, in occasione del colloquio di saluto con il buon Col. Battisti non ebbi il coraggio di rivelargli la vera ragione che influiva tanto sulla mia mancata conferma ad ufficiale alla quale lui sembrava tenere molto e sulla quale mi invitava a riflettere. L'avrei fatto volentieri, ci avevo pensato spesso e non mi sarebbe dispiaciuto affatto; solo che... Lo sapeva soltanto il Cap.no Laurita, Comandante la mia compagnia, che aveva raccolto un mio sfogo in occasione di quattro guadi, due dei quali dovuti eseguire inutilmente ed in breve tempo per la sbadataggine di un Tenente dei bersaglieri, che aveva perduto la campagnola sommersa dal Tagliamento in piena. Ero appena rientrato col plotone dalla riva opposta quando il mio Capitano mi comandò di tornare di là per cercare di recuperare quella campagnola con l'aiuto del mio carro.

Obbedii. Gli inutili tentativi, resi vani anche dal non voler rischiare oltre misura il mio carro, posizionato sull'orlo della buca dove era sprofondata l'auto, mi convinsero a desistere e rientrai al mio reparto, accompagnato dalle proteste di quel Tenente: quindi, dopo aver relazionato il Capitano, gli confessai la mia innata paura dell'acqua che diveniva in quei frangenti "terrore"; ogni volta che dovevo fare un guado, anche se non c'era la piena, dovevo impormi uno sforzo che ormai era divenuto insopportabile.

Questa che rivelo dopo cinquantadue anni, è la ragione che non rivelai al Colonnello; mi dispiacque, ma aveva vinto il Tagliamento!

## MILITE IGNOTO

Ignoto il nome tuo  
 che riceve onori  
 pari ad un re,  
 se non maggiori,  
 la tua gloria non  
 sfiorisce coi poteri,  
 ma come il sangue tuo  
 versato, come il sangue  
 tramandato resiste  
 d'era in era.  
 Degli eroi la Vittoria  
 è sposa fedele,  
 imperitura Fortuna  
 senza bende sparge miele.  
 Ancestrale, sempiterno  
 l'Uomo tu sei  
 giovinetto, scapolo, sposo o padre  
 quanti ti piansero

begli occhi di donna  
 meste lacrime di bimbo  
 caste preghiere materne.  
 Il soldato, il guerriero  
 senza voce, che cantò  
 la musica della guerra  
 requiem dei popoli  
 che, dalla casa polare, un giorno  
 partiron seguendo  
 il sole e la ruota  
 carezzando le bionde  
 messi coltivate, che profumano  
 l'agro divino e grasso  
 di Quirino.  
 Marte tutti v'ha chiamati  
 un giorno, il sole  
 sacrificaste per le  
 interiora della terra,

labirintiche trincee.  
 Fanti d'Italia dai bei volti  
 ora un solo nome vi racchiude  
 poesia ardimentosa e fiera  
 di piombo e rosa.  
 Ricordo, al camposanto  
 dove il monte declivia nel torrente  
 gorgogliante, salutando gli avi miei  
 passavo accanto al funereo talamo  
 d'un soldato, oggi unisco le mie preci  
 a quelle d'una italiana  
 che del marito volle eternare il vigore  
 dedicando  
 alla Patria la sua giovinezza  
 ai campi la sua virilità  
 al Bene l'intera sua vita.

*Beatrice Harrach (anni 22)*

## FOLGORE

Sino, all'ultimo mio  
 Giorno, pur sola  
 Opporrò alla tenebra la  
 Strenua resistenza del  
 Fulmine, che deflagra  
 E squassa la nebbia buia  
 In ascensionale conquista.  
 Fu inghiottito dall'oscurità?  
 Brillò!

*Beatrice Harrach*

## SEZIONE DI BENEVENTO



## COSTITUZIONE DELLA SEZIONE

La Presidenza Nazionale ha il piacere di annunciare la costituzione della Sezione Carristi di Benevento, che si unisce alle due sezioni campane di Caserta e Napoli. La nuova sezione è costituita da 28 Soci fondatori, di cui 15 carristi soci ordinari e 13 soci simpatizzanti.

A seguito delle elezioni svolte recentemente, risultano eletti nel Consiglio Direttivo di Sezione:

Presidente: **Generale di Divisione carrista Attilio Claudio Borreca**

Vicepresidente: **Colonnello carrista Fulvio Amoriello**

Consigliere: **Tenente Colonnello carrista Raimondo Bove**

Consigliere: **Carrista Giovanni Mesisca**

Ha offerto la propria disponibilità, che è stata accolta, ad assumere l'incarico di Segretario di Sezione il **Sergente artiglieria cor. Vincenzo Mottola**.

Accogliamo e salutiamo gli amici Carristi della Sezione di Benevento.

## SEZIONE DI CALTANISSETTA

## ONORI AI CADUTI DAGLI SCOUT DI CALTANISSETTA

Il 7 novembre 2021, la Sezione Carristi e la Sezione Bersaglieri di Caltanissetta, congiuntamente con forte spirito partecipativo, hanno organizzato un breve momento per onorare i Caduti in occasione dei 100 anni della Traslazione del Milite Ignoto all'Altare della Patria, per ricordare il 4 novembre: Festa dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate.

La presenza "significativa" e nutrita dei ragazzi del gruppo Scout è stata un evidente esempio di come si possa sollevare dall'oblio la memoria del sacrificio offerto da chi, prima di noi, ha garantito la pace donando la propria vita alla Patria. Alle ore 17,00 è stata deposta una corona d'alloro al



Monumento ai Caduti della cittadina di Delia (CL).

Alla solennità si sono unite le note del silenzio a cura del trombettiere appartenente alla fanfara di Caltanissetta che ha partecipato con la divisa stori-

ca dei bersaglieri, destando interesse e molta commozione tra i presenti. Nella foto, da notare il fazzolettone di gruppo che porta i colori "rosso e blu".

*Giuseppe Asero e Giovanni Pulci*

## SEZIONE DI CIVITAVECCHIA

## INTITOLAZIONE LUNGOMARE DI CIVITAVECCHIA

Il primo giorno di primavera per la città di Civitavecchia è stato un giorno di festa e di riflessione. Nella Giornata Nazionale a ricordo di tutte le vittime delle mafie, l'Amministrazione comunale tutta ha deciso di intitolare il bellissimo Lungomare della Città ai due grandi simboli della legalità e della lotta alle mafie ovvero i Giudici Falco-



ne e Borsellino, due figure che rimarranno nella storia della vita Italiana. In presenza di centinaia di studenti delle scuole superiori della Città', di tutte le rappresentanze militari e civili si è proceduto all'inaugurazione di un

monumento in onore dei due eroici giudici. Anche la nostra Sezione ha partecipato con orgoglio e ha assistito alla cerimonia e alla lettura di tante lettere e pensieri scritti che gli studenti hanno rivolto ai due giudici e alla

giustizia tutta. Tra tutte le lettere lette, una in particolare è stata scelta dai professori come migliore messaggio rivolto ai giovani e alla popolazione tutta.

*Lgt. Catello D'Aniello*

*"Chi tace e chi piega la testa muore ogni volta che lo fa', chi parla e chi cammina a testa alta muore una volta sola" queste sono le parole di Giovanni FALCONE, che attraverso una frase colma di significato ci fa comprendere che nonostante tutto quello che è già stato fatto in passato, la mafia purtroppo esiste ancora, è radicata in profondità e richiede molti sforzi per essere definitivamente estirpata. Ci sono persone che rimangono in silenzio e si lasciano sot-tomettere dal suo potere, decidendo di non alzare la testa nella convinzione che una persona non faccia la differenza; ma ce ne sono anche altre che al contrario lottano con coraggio per sconfiggere questo male; Falcone, Borsellino e tante altre personalita' come Peppino Impastato, Pino Pu-*

*glisi e Giancarlo Siani hanno scelto di camminare a testa alta, conoscendo i rischi del cammino che avevano deciso di intraprendere.*

*Borsellino diceva che "Se la gioventu' le neghera' il consenso, anche l'onnipotente e misteriosa mafia svanira' come un incubo" dunque ognuno di noi deve lottare per far si che non si ritorni al punto di partenza, poiche' se cio' accadesse significherebbe che tutti coloro che hanno dato la propria vita l'hanno fatto invano.*

*E' importante quindi ricordare che la mafia, come tutte le cose, avra' un fine, quando cio' avverra', pero'.....dipende tutto da noi.*

*Elisa Federici*

**SEZIONE DI GARDA VALSABBIA**

**"SPEGNI IL FUOCO CON IL FERREO CUORE CARRISTA"**

Come tutti noi soci e simpatizzanti Carristi sappiamo, spesso non abbiamo la forza di aiutare le nostre comunità direttamente. Questo sia per il numero esiguo di soci sia a causa dalla età anagrafica non definibile "molto giovane". Poi da non sottovalutare tutte le leggi riguardanti la formazione, l'addestramento, la sicurezza, le assicurazioni necessarie per rispettare le attuali normative in vigore. Nello scorso 2021, abbiamo aperto una sottoscrizione tra alcune Sezioni Carristi senza fare tanta pubblicità, con l'obiettivo di dare una mano concreta alla popolazione se pur in modo indiretto. L'idea era aiutare ad acquistare attrezzature per il servizio tecnico d'urgenza, destinate al Corpo Nazionale Vigili del Fuoco e nello specifico il Distaccamento volontario di Cunettore di Salò - Comando provinciale di Brescia. Il Ferreo Cuore carrista ha subito risposto con il solito generoso slancio, grazie ai soci delle sezioni di Brescia, Monza, Montichiari e Garda Valsabbia. Grazie ai Carristi e simpatizzanti di queste sezioni sono stati raccolti 840 euro ed è stato possibile acquistare:



una motosega, due lance pompieristiche con regolazione getto e portata dell'acqua, due imbragature di sicurezza per operazioni in quota e altro materiale, tra cui generatore elettrico, motopompa e un gruppo da taglio con divarica. Attrezzature fondamentali per il servizio tecnico d'urgenza dei Vigili del Fuoco. Purtroppo, a causa dell'emergenza sanitaria dovuta al

virus Covid non è stato possibile effettuare in presenza dei soci e famigliari, un addestramento VVF con protagoniste queste nuove attrezzature. Un modo semplice, intuitivo ed immediato per dimostrare a cosa siano serviti questi soldi. Inoltre, da non sottovalutare il momento di condivisione tra le realtà associative dei Carristi d'Italia e la componente volontaria dei Vigili del Fuoco, appuntamento per ora accantonato a data da destinarsi e non annullato in modo definitivo. Infine, possiamo affermare che l'operazione "Spegni il fuoco con il ferreo cuore Carrista" ha avuto esito positivo: obiettivo raggiunto!

*Mario Bona*

## SEZIONE DI LECCE

## ATTIVITÀ ASSOCIATIVA



In alto da sinistra:

Festa dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate, riconoscimenti ai soci che hanno svolto il servizio di volontariato presso i centri vaccinali e una rappresentanza presso la Caserma Nacci in occasione del Cambio di Comandante al Reggimento Cavalleggeri Lodi (15°).

## SEZIONE DI MONSELICE

## INCONTRO ANNUALE CON I CARRISTI DELLA SEZIONE



Domenica 5 dicembre 2021, la Sezione Carristi di Monselice – Presidente Cav. Ivano Merlin - ha organizzato la tradizionale festa cosiddetta "degli auguri", con appuntamento presso la Chiesa del Redentore di Monselice per partecipare alla Santa Messa a suf-

fragio dei carristi monselicensi caduti, officiata da Padre Eros Borile dell'Ordine dei Padri Rogazionisti, missionario in Ruanda.

Hanno partecipato all'evento il Vice Sindaco di Monselice - Dott. Andrea Parolo, il Presidente Nazionale del-

l'A.N.C.I. – Gen. D. Sabato Errico, il Presidente Nazionale Onorario – Gen. C.A. Giuseppe Pachera.

Particolarmente significativa e gradita è stata la partecipazione del Comandante del 32° reggimento carri - Colonnello Paolo De Benedetto e del comandante del 132° reggimento carri – Colonnello Antonello Andreottola, unitamente ai Decani dei rispettivi reggimenti.

Presenti anche il Vice Presidente nazionale Ten. Vittorio Gallo e il Presidente Regionale A.N.C.I. C.le Magg. Dario Tiveron, nonché tutte le Sezioni del Veneto Orientale con i loro Presidenti, il Presidente della Sezione di Verona e di Modena Reggio E., soci, simpatizzanti e famigliari.

Al termine della cerimonia religiosa,



dopo le foto di rito, ci siamo recati presso il Ristorante Villa Contarini di Monselice, per il pranzo sociale.

Al termine del pranzo si è svolta la tradizionale lotteria i cui fondi raccolti sono stati destinati al sostentamento della Sezione Carristi di Monselice.

*Il Vice Presidente Dino Stangherlin*



#### SEZIONE DI RAPALLO

## GIORNATA DEL RICORDO DEI MARTIRI DELLE FOIBE

Il 10 febbraio, si commemora la tragedia di tutte le vittime delle Foibe e dell'esodo dalle loro terre degli istriani, fiumani e dalmati nel secondo dopoguerra. (istituita con la legge n. 92/2004)

Ovviamente, data l'attuale situazione pandemica, la cerimonia si è svolta in forma ridotta alla presenza del Sindaco di Rapallo, Carlo Bagnasco il quale ha depresso una corona d'alloro all'ingresso del Cimitero di San Pietro presso il monumento a loro dedicato. Particolarmente toccante il Silenzio suonato dal Corpo Bandistico Città di Rapallo.

Il rappresentante dell'associazione esuli ha ripercorso le vicende che costarono la vita a tanti italiani e causarono l'esilio di intere famiglie e ha ringraziato il primis l'amministra-

zione comunale per voler fortemente ogni anno celebrare questa ricorrenza e poi tutti i partecipanti e in particolar modo gli Alpini che sono sempre stati vicini ai profughi fin dall'inizio dell'esodo. Insieme al primo cittadino e al Gonfalone del Comune, erano presenti Fabio Nardi dell'associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, il vice sindaco Pier Giorgio Brigati, il presidente del Consiglio Mentore Campodonico, una nutrita rappresentanza dell'amministrazione comunale, e di tutti corpi militari dello Stato, mentre per le Associazioni Combattentistiche e d'Arma erano presenti con i rispettivi labari, oltre a noi Carristi, i Bersaglieri, gli Alpini e gli Autieri.

*Cav. Uff. Serg. Carmine Scrimatore*

#### SEZIONE DI ROMA

## MEMORIA DEI CADUTI E DISPERSI SUL FRONTE RUSSO

Nel Giardino dei Caduti sul Fronte Russo in via Cassia a Roma, si è tenuta lo scorso 30 gennaio 2022 l'annuale cerimonia in memoria dei Caduti e Dispersi sul Fronte Russo, in particolare dei caduti nella battaglia della Nikolajewka del 26 gennaio 1943. Alla cerimonia, istituita ben 22 anni orsono, hanno partecipato Autorità militari, civili e religiose. Un picchetto del Reggimento Lancieri di Montebello ha reso gli onori militari unitamente ai Carabinieri in alta uniforme posti a presidio del Sacrario. Un Drappello d'Onore della Polizia Locale di Roma ha depresso una Corona ai piedi del Monumento mentre un

sacerdote benediva i presenti. I 10 rintocchi della Martinella in ricordo delle 10 Divisioni del CSIR-ARMIR in Russia ed il silenzio della tromba del Picchetto d'Onore hanno solennemente concluso la cerimonia. Le Associazioni d'Arma, presenti numerose con i propri Medagliere e Stendardi, hanno abbracciato con la loro presenza e forte commozione i partecipanti alla cerimonia, alla quale hanno preso parte per la prima volta anche i carristi della Sezione di Roma, con il Sergente Massimo Sorani in rappresentanza dei carristi romani.

*Serg. Massimo Sorani*

## SEZIONE DI SERIATE

## GIORNATA DEL RICORDO

Il 10 febbraio scorso, nel piazzale del nostro cimitero di Seriate, si è celebrata "La Giornata del Ricordo", alla presenza del Sindaco avvocato Vezzoli, del Consigliere regionale signor Amaglio, autorità civili e militari, scolaresche, Labaro delle associazioni di Seriate, il Labaro Provinciale del Nastro Azzurro con il presidente carrista Dottor Vito Mirabella.

Durante il saluto, il Sindaco di Seriate ha ricordato quelle atrocità consumate dopo il '45 al confine con la ex Jugoslavia, le vittime innocenti infoibate solo perché "italiani", e la nota di cronaca che ricordava che prima del 10 febbraio, data della legge che sancisce questa ricorrenza, la città di Seriate aveva già ricordato questi tragici eventi e già nel 2004 aveva dedicato una via ai "Martiri delle Foibe".



Gli studenti dell'istituto Superiore Majorana di Seriate hanno letto testimonianze, poesie, brani di poeti, o semplici testimonianze di scampati e profughi dalmati e istriani che brutalmente sono stati privati di tutto: tanti con la propria vita, altri cacciati dalle loro case e dalle proprie terre d'origine. A termine della cerimonia, una Santa Messa a suffragio è stata celebrata da Don Mario Carminati, con la

preghiera dell'Esule letta con voce tremante ed emozionata.

La stessa emozione della settimana scorsa alla stazione ferroviaria di Bergamo per la "Giornata della Memoria" davanti alla lapide al Binario 1 dove partirono senza ritorno i bergamaschi operai della Breda che vennero internati nei campi di sterminio in Polonia.

Ed ancora, il pellegrinaggio presso l'aiuola nel palazzo comunale sempre di Bergamo dove 14 bambini ebrei furono raggruppati per poi internarli senza ritorno ad Auschwitz.

Alle due cerimonie i Carristi di Seriate portano la solidarietà e il pensiero doveroso a queste povere vittime che la "bestia umana" non gli ha risparmiato....

*Serg. ACS Achille Vitali*

## VOLONTARIATO

Nella mattinata del 12 febbraio scorso, il Capo Dipartimento Nazionale della Protezione Civile Fabrizio Curcio ha visitato qui nella bergamasca alcuni luoghi simbolo utilizzati per le vaccinazioni, incontrando le autorità e i preposti che assieme ai volontari prestano servizio in queste strutture per l'emergenza Covid 19.

Nell'arco di un anno, sono state prestate più di sessantamila ore di servizio da parte di noi volontari nei vari HUB vaccinali della zona, come il centro di Azzano, Dalmine, Chiuduno e il più importante quello dell'Ospedale Papa Giovanni XXIII e molti altri aperti per questa emergenza.

Se però consideriamo le svariate ore di servizio prestate dall'inizio pandemia, il calcolo preciso appare complesso, considerato che il numero di volontari impegnato non sempre veniva registrato, stante la pressione connessa con la contingenza in atto. Inoltre, la maggioranza dei volontari



non è iscritta a nessuna delle Associazioni d'Arma, come nel caso della Sezione Carristi di Seriate, ma opera comunque con la stessa abnegazione, offrendo tempo, fatica e abnegazione. Tutti insieme abbiamo vissuto angosce, fatiche ed ansie, ma sempre disponibili e all'altezza del compito a noi assegnato.

*Serg. ACS Achille Vitali*

## SEZIONE DI SPILIMBERGO

## ATTIVITÀ SOLIDALE

Su richiesta del Parroco del Capoluogo Don Giorgio Bortolotto il nostro Presidente Ten. Col. Battista Ronchis, coadiuvato dal Mar. Magg. "A" Demetrio Passante e dal Mar. Magg. "A" Domenico Del Duca, ha provveduto a rimettere a nuovo un locale della Casa della Gioventù: una struttura facente parte della Par-

rocchia dove viene insegnato il catechismo ai nostri bambini. Il risultato del lavoro svolto è stato "superlativo" così Don Giorgio Bortolotto ha esclamato ringraziando i Carristi della Sezione per la fattiva collaborazione.

*Mar. Magg. "A" Carlo Borelo*

## SAN SEBASTIANO



Il 23 gennaio 2022, è stata celebrata la Santa Messa nella Chiesa parrocchiale del Comune di Dignano (UD) in onore del Patrono della Parrocchia e della Polizia locale nonché di tutti gli Alpini che "sono andati avanti". La Sezione ha presenziato alla cerimonia, a seguito di invito da parte del Capo Gruppo Alpini di Dignano Luciano Persello, con il Presidente Ten.Col. Battista Ronchis, il 1° Lgt. Salvatore Patisso con il Labaro ed il Mar. Magg. "A" Demetrio Passante. Presente il Sindaco Vittorio Orlando, accompagnato dal Gonfalone del Comune portato da uno degli alpini presenti. Un sobrio rinfresco ha posto poi termine alla cerimonia organizzato dal gruppo Alpini di Dignano.

Mar. Magg. "A" Carlo Borello

### SEZIONE DI TERNI

## "CARRISTI PER SEMPRE"

Riunirsi con gli amici carristi per un aperitivo, o per una cena a Terni è ormai una consuetudine e un piacere in voga da qualche tempo. Quest'anno ci si è ritrovati presso il Bar in piazza Frankl per uno stuzzichino prima della cena, un momento di condivisione per stimolare l'appetito, ma soprattutto per farsi gli auguri e per programmare una stagione 2022 ricca di eventi.

Il Presidente ha aperto la riunione citando una frase presa dal libro dei Carristi di Maurizio Parri: "Essere carristi significa già di per sé essere un po' speciali. Un po' particolari e, in un certo senso, unici, irripetibili e per questo preziosi..." ed ha continuato su come viveva il carrista "viveva sul carro e per il carro, i carri erano dei libri aperti che si studiavano, ognuno aveva un'anima' diversa, ma venivano conosciuti uno ad uno". Il senso di queste riunioni è quello di formare una comunità viva che facendo tesoro del passato intende trasferire ai giovani studenti gli insegnamenti ricevuti che hanno forgiato una classe dirigente. Non mancano poi nei nostri incontri le storie delle nostre esperienze. Eccone una. "Dopo i tentativi di entrare in Accademia e nelle forze armate come ufficiale, per ridurre i tempi di attesa, decisi di partire per soddisfare quanto prima gli obblighi di leva.

Arrivò, quindi, la cartolina verde con l'obbligo di presentar-

## RINNOVO CARICHE SOCIALI

Presso il cinema-teatro Parrocchiale di Spilimbergo il 25 febbraio 2022 si è svolta l'assemblea dei soci della Sezione. Sono state confermate tutte le cariche in atto, a partire dal Presidente Col. Battista Ronchis, il Vice Presidente Col. Maurizio Menegazzi, il segretario 1° Lgt. Salvatore Patisso e i consiglieri Mar. Magg. "A" Carlo Borello, Mar. Magg. "A" Demetrio Passante, Mar. Magg. "A" Leonardo Garruto e Mar. Magg. "A" Bruno Cinque.

La convocazione dei soci è stata altresì l'occasione per trattare ai presenti, da parte del nostro Presidente Ronchis le varie attività svolte nel corso dell'anno e di rendicontare, con l'ausilio del Segretario 1° Lgt. Salvatore Patisso il consuntivo di tutti i movimenti finanziari.

Molto gradito è stato il tempestivo apprezzamento del Presidente Nazionale Associazione Nazionale Carristi d'Italia Gen. D. Sabato Errico alla notizia della riconferma delle cariche sociali della nostra Sezione, sottolineando che questo risultato è un riconoscimento della fiducia ed una evidente attestazione di stima da parte degli associati ed in particolare sua personale.

Mar. Magg. "A" Carlo Borello

mi alla Scuola Truppe Corazzate di Lecce. Avevo 26 anni. La sera della partenza si instaurò un clima di malinconia: a cena nessuno parlava, senza parole mamma, di solito molto loquace e Papà che cercava di nascondere qualche lacrima. Andai a piedi alla stazione senza che nessuno della famiglia mi accompagnasse, per evitare che il distacco ci rendesse ancora più tristi. Al binario n.2 in partenza per Roma, mi sentivo quanto mai solo, ma ad un tratto, con bandiere rossoverdi, con strumenti musicali e canti in segno di festa ed allegria, arrivarono gli amici del Bar di Cesare Battisti. Non vi dico quello che provai. La gente si chiedeva chi fosse il personaggio che godeva di quella popolarità da stadio.

Si strinsero tutti intorno a me e la cosa mi fece estremamente piacere. Il viaggio da Terni a Roma passò in fretta, ma si trasformò in un incubo da Roma a Lecce. Arrivai alla stazione di Lecce alle 8.30 circa, dove c'era in attesa il camion militare per raccogliere le reclute. Non fui oggetto della loro attenzione forse per l'età rispetto agli altri.

Quando mi avvicinai dicendo che dovevo svolgere il servizio militare mi fecero accomodare sul cassone di dietro. Alla fine della raccolta, dopo l'arrivo di altri treni, ci contammo nell'ordine in cui eravamo seduti uno, due... (ognuno di noi era un numero). Eravamo una venticinquina.

Fummo prima portati alla caserma "Trizio" per le visite mediche e per le informazioni sulla vita militare, poi alla Caserma "Nacci". Mi assegnarono al 37.mo corso per allievi capocarro M47, per poi confluire nella nona compagnia, secondo plotone. Nella nona compagnia fra i carristi c'era di Terni Severini Serviliano, e qualcun altro concittadino appartenente al corpo dei Cavalieri. Diventammo tutti amici. Ci venne assegnata la camerata e la branda e un istruttore che ci apparve subito molto autoritario. Quando, la prima sera ascoltammo la tromba del silenzio, insieme a tanti altri, non nascosi le lacrime. Avevo un posto letto in un castello. I letti

a castello erano distribuiti su sei campate di una camerata. Nel letto avvertii subito la sensazione del freddo, le lenzuola erano umide, le tolsi per lasciare, a contatto con il corpo, le coperte. La mattina si accesero le luci e al comando deciso del sergente "ritti" ci ponemmo tutti sull'attenti...". Che sensazioni particolari ripensare a quei giorni: non puoi mai renderti conto di un qualcosa se prima non la provi. Nonostante i disagi la vita del carrista, in ogni tempo, è sempre piena di entusiasmo, voglia di fare, passione...

Giocondo Talamonti

## SEZIONE DI TRENTO



### IN MEMORIA DEL SERG. BRUNO GALAS M.O.V.M.

Anche quest'anno, l'emergenza sanitaria generata dall'ennesima variante del virus SARS COV2 ha di fatto impedito che l'81° anniversario della morte del sergente carrista Bruno Galas, Medaglia d'Oro al Valor Militare, fosse ricordata con una cerimonia pubblica. Gli amici lettori di questa rivista hanno imparato a conoscere delle sue eroiche gesta tanto dalla viva testimonianza del fratello Giuseppe prima e dei nipoti Renzo e Marialuisa oggi, come anche dai nostri semplici ricordi che in occasione di ogni anniversario (3 gennaio) proponiamo all'attenzione di chi ci legge. Il segno che questo giovane trentino ha lasciato nella storia è anche oggi vivido, così come le sue gesta possono ancora insegnare molto anche oggi a quei gio-

vani che faticano a vedere prospettive nel futuro, oggi offuscato da timori e incertezze, ma a loro rappresentiamo che nemmeno in quel momento storico (1941) per Bruno Galas c'erano grandi prospettive, in pieno teatro operativo di guerra d'Africa. Qui citiamo con il dovuto rispetto le parole del professor Pietro Carmina, vittima del recente, drammatico crollo di Ravanusa, professore di filosofia e storia, quando, andando in pensione due anni fa, aveva lasciato uno scritto ai suoi studenti ove esortava: "Non siate spettatori, ma protagonisti della storia che vivete oggi". Con questo spirito quindi consegniamo a tutti voi il ricordo di Bruno Galas, giovane protagonista della storia passata.

Il Presidente - Serg. Alfredo Carli

## SEZIONE DI XXII BATTAGLIONE CARRI "SERENISSIMA"

### IL GIORNO DEL RICORDO

La cerimonia che si è svolta a Basovizza il 10 febbraio 2022, quest'anno è stata graziata dal gelo di anni addietro, ma a causa del COVID è mancata la folla. Attorno alla lastra metallica che chiude l'imboccatura della Foiba si sono stretti in religioso silenzio famigliari delle vittime, rappresentanti della Associazioni dell'esodo, Associazioni Combattentistiche e d'Arma fra le quali non potevano mancare i labari delle sezioni del XXI Btg. Carri "Serenissima" e Trieste seguiti da un numero ridotto di Lagunari a causa dell'entrata contingentata al Sacrario.

In apertura di cerimonia, i rappresentanti delle istituzioni (il presidente Fvg Massimiliano Fedriga, il prefetto Annunzio Vardè e il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza) hanno depresso una



corona di fiori sul Monumento, seguiti dai rappresentanti delle associazioni degli esuli.

L'arcivescovo Giampaolo Crepadi, dopo la benedizione, ha ricordato tre sacerdoti martiri: Franco Bonifacio, Lojze Grozde e Mitoslav Bulesic, uno italiano, uno sloveno e uno croato ai quali il prelado ha dedicato una preghiera.

Il presidente della Lega Nazionale Paolo Sardos Albertini ha ripetuto le sue linee portanti: "le violenze di fine

guerra vanno lette come effetto del comunismo jugoslavo che colpì le vittime italiane ma anche slovene e croate. Basovizza, quindi, potrebbe diventare un luogo comune di memoria di questi fatti". Il sindaco Dipiazza ha definito il "negazionismo" lo stadio supremo del genocidio. Contro i "negazionisti" si è pronunciato anche il presidente Fedriga. Ha poi citato le parole del Presidente Mattarella: "La giornata del Ricordo deve dare inizio ad una stagione nuova fondata sulla verità, sul dialogo e sull'incontro. Ricordare la tragedia del confine orientale è un impegno di civiltà che può diventare seme di pace e crescita civile". Nel contempo però si deve fare un'accusa ferma al "Totalitarismo".

1° Capitano Fabio Sorini



Il socio **Ten. Alberto Bosio** della Sezione di Brescia ha spento i motori prematuramente. Lo abbiamo accompagnato nel suo ultimo viaggio alla presenza del Labaro della Sezione e da un picchetto d'Onore, tra i quali anche alcuni suoi compagni di corso. Riposa in pace Alberto.

Carr. Franco Pontara



Un altro carrista del Grande Equipaggio ha spento i motori, il **Generale Enrico Bucci**, già Comandante del 132° reggimento carri. Ravennate di nascita, buona parte del servizio lo ha prestato in "Ariete", partecipando a tutte le attività operative sul territorio nazionale e all'estero, sempre con quell'entusiasmo e altruismo, peculiari del carrista di razza. Terminato il servizio dopo un periodo a Vittorio Veneto, rimanendo a vivere a Cordenons, si è dedicato alla vita Associativa nel volontariato e nella Sezione Carristi di Pordenone, partecipando attivamente agli impegni sociali, non ultimo il raduno nazionale a Pordenone nel 2017. Un fraterno amico che ci lascia per il paradiso dei carristi, il cui ricordo rimarrà sempre vivo in chi ha avuto il privilegio di conoscerlo e condividere con lui bei momenti di carrismo.



La Sezione Carristi di Segnano annuncia con grande dolore che il 14 novembre 2021, dopo una breve malattia ha spento definitivamente i motori il **Carrista Rocco Dalla Zeta**. Iscrittosi nel 2019 ha sempre partecipato con orgoglio a tutte le manifestazioni della Sezione. Alla Sig. Teresa e al figlio Gianluca, rinnoviamo le nostre più sentite condoglianze.



Il Presidente della Sezione Carristi di Benevento, Gen. D. Attilio Claudio Borreca, comunica con profondo dispiacere che il **Carrista Armando Leone** di anni 65 di Apice (BN) ha "spento i motori" a causa di un male incurabile, il 9 aprile scorso. Armando, amico d'infanzia del Presidente Nazionale A.N.C.I., è stato uno dei quattro carristi che ha partecipato alla prima riunione preliminare per la costituzione della Sezione di Benevento, tenutasi ad Apice il 12 novembre 2021, e si era iscritto all'Associazione. Aveva prestato il servizio di leva presso la Scuola Truppe Corazzate di Caserta.



Gianfranco Neri, uno di noi, "...ho appreso con profondo dispiacere- parole del Presidente dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia Gen. D. (ris.) Sabato Errico- della scomparsa del nostro amato e stimato Capitano Gianfranco Neri...". Il 21 marzo, è mancato all'età di 81 anni, il **Cap. Gianfranco Neri**, Cavaliere della Repubblica, a cui hanno reso onore le Sezioni di Mestre-Venezia, Belluno, Cosenza, Zeccone (PV), Civitavecchia, Brescia, Pordenone, Friuli, Roma e Regione Sicilia inviando mail di sincere condoglianze alla famiglia composta dalla moglie e da due figli maschi, di cui uno Ufficiale carrista, e da una ragazza. I carristi di

Terni sono stati presenti alla cerimonia con il Labaro della Sezione. Al termine della Messa, il Tenente Gianni Troiani ha letto la Preghiera del Carrista, mentre tutti i presenti l'hanno ascoltata restando in piedi. Conosciuto e stimato da tanti, non solo nella sua comunità, Gianfranco Neri, lavorava nel settore edile come imprenditore ed era impegnato nel sociale presso l'Associazione ex allievi di Don Bosco in qualità di Presidente, carica ricoperta per oltre trent'anni. A loro ha dedicato buona parte del suo tempo libero, in modo incondizionato e disinteressato. La disponibilità verso gli altri è stato il valore che ha ispirato le sue azioni. In tanti si sono stretti attorno al dolore dei familiari per l'inaspettata scomparsa, testimoniando tutta la propria vicinanza. Gianfranco Neri ha frequentato il 36° Corso Allievi Ufficiali presso la Scuola Truppe Corazzate di Caserta e dopo la nomina a Sottotenente viene assegnato al 182° Reggimento Fanteria Corazzata "Garibaldi" di stanza a Sacile (PN). Collocato in congedo al termine del servizio di 1° nomina, dopo due richiami, ha raggiunto il grado di Capitano. Ha ricoperto incarichi nell'ambito dell'A.N.C.I. come Presidente Regionale dell'Umbria e membro del Consiglio Nazionale. Un uomo orgoglioso dell'appartenenza alla Sezione dei carristi di Terni che ha contribuito, in modo significativo, a far crescere. Nulla ha potuto contro la malattia. E i motori si sono spenti.

Giocondo Talamonti



Lo scorso 26 dicembre, ci ha lasciati il nostro socio **Carrista Alfonso Peterlini**, di anni 77. Per tanti anni, ci ha condotto con i suoi pullman a raduni e ad eventi carristi in tutta l'Italia, ai quali egli ha sempre partecipato con vero spirito carrista. Lascia nel dolore i figli e i nipoti mentre a noi rimangono i ricordi di un amico sincero e affidabile che ora ha spento i motori della sua vita terrena, per continuare a viaggiare libero nei cieli eterni.

*Il Presidente Sezione di Trento - Serg. Alfredo Carli*



Lo Spilimberghese ha perso purtroppo un altro carrista. Ha infatti spento i motori all'età di 77 anni il **Mar. Magg. "A" Carlo Trivoli**. Giunto nel 1968 a Tauriano nella Caserma "Forgiarini" ed effettivo prima al 5° battaglione "M.O. Chiamenti" e poi al 32° Reggimento carri "Ariete", ha sempre svolto con passione l'incarico di "addetto alle trasmissioni radio" per andare poi in quiescenza nell'anno 1993. I funerali hanno avuto luogo il 14 marzo 2022 nel Duomo di Spilimbergo alla presenza, oltre a quella dei famigliari, anche di una folta delegazione di nostri associati con il nostro Presidente Col. Battista Ronchis, il Labaro listato a lutto portato dal Lgt Salvatore Patisso e una rappresentanza militare del 32° Reggimento Carri. Profonda emozione ha suscitato, in Duomo, il momento della lettura da parte del nostro Presidente Col. Battista Ronchis di una lettera, da lui scritta, in ricordo del carrista ed amico di molti Carlo Trivoli e della successiva lettura della Preghiera del Carrista. Con il suono del silenzio, sul piazzale antistante la chiesa, è stata consegnata alla famiglia la Bandiera tricolore che era posta sulla bara. Il Presidente dell'A.N.C.I. Sezione di Spilimbergo, il Consiglio Direttivo e tutti gli associati formulano le più sentite condoglianze alla famiglia per la immatura salita al cielo del compianto Carlo.

*Mar. Magg. "A" Carlo Borello*



"L'amore della famiglia, la gioia del lavoro, il culto dell'onestà, furono il cardine della sua vita" il socio della Sezione di Treviso **Carrista Danilo Pio Verona** all'età di 73 anni ha spento i motori il 17 Luglio 2021 dopo 4 anni di serrata lotta condotta con forza e positività contro una malattia che alla fine ha avuto il sopravvento. Classe 1947 tra il '66 e il '68 prestò servizio ad Aurelia (vicino Civitavecchia) nel 1° Rgt Bersaglieri. Dopo la leva assieme al fratello aprì un'attività di officina meccanica sia per macchine operatrici che per trattori agricoli, attività condotta con grande passione tanto che i suoi clienti potevano contare sul suo aiuto a qualsiasi ora e giorno, festivi compresi.

La sua voglia di vivere il tessuto sociale lo portò ad essere consigliere prima e assessore poi ad Annone Veneto suo paese natale, 10 anni Presidente e poi collaboratore instancabile e generoso consigliere dell'associazione ricreativo-culturale S. Osvaldo di Loncon, componente direttivo AVIS e a "tempo perso" conduceva una sua cantina dove produceva dell'ottimo vino. Alle esequie il sagrato e la chiesa di Loncon (frazione di Annone Veneto) erano gremiti di amici riconoscenti convenuti per l'ultimo saluto; sul finire della cerimonia, dopo aver letto la "Preghiera del Carrista" e alla presenza del Labaro della Sezione Carristi di Treviso e della M.T., il Presidente di Sezione Pierluigi Zaramella accompagnato da altri carristi ha formulato alla moglie Clara, ai figli Barbara e Luca e ai nipoti le più sentite condoglianze.



Dopo una lunga malattia, il 31 gennaio 2022, confortato dall'affetto dei suoi cari, alla età di 82 anni, il **Generale Giovanni Zarbo** ha spento definitivamente i motori. Lascia la moglie Giovanna e il figlio Giuseppe. Ufficiale carrista autentico per vocazione ha scalato tutte i gradini della gerarchia alternando a periodi di comando previsti, e non, senza peraltro tralasciare la frequenza di impegnativi corsi di preparazione e aggiornamento professionale. Ha conseguito la laurea in scienze strategiche. Le numerose benemeritenze concesse gli stanno a testimoniare le partecipazioni alle operazioni di pace in Libano 2 nel 1983 con il 67° Montelungo con l'incarico di Vice Comandante e una volta a quelle di Ordine pubblico denominate "Vesperi Siciliani" nei settori di intervento di Palermo e di Caltanissetta, quale Comandante del 4° Reggimento carri "Passalacqua".

È stato anche Presidente della sezione carristi di Legnano per otto anni e Priore della contrada di San Domenico della Città di Legnano. I funerali, celebrati presso la chiesa di San Domenico in Legnano hanno visto la partecipazione di parenti, amici, colleghi. Inoltre erano presente la Bandiera dell'Associazione di Legnano, la Bandiera del club Rotary, la Bandiera della contrada di San Domenico, i Labari della sezione carristi di Legnano e della sezione dei bersaglieri di Legnano.

Al termine delle esequie è stata letta la preghiera del carriola e particolare emozione hanno destato, le note del silenzio che si sono propagate solenni tra le navate della Basilica. Con lui, oltre ad un affezionato e assiduo socio, la sezione ANCI di Legnano perde un carissimo amico di cui certamente serberà un indelebile e grato ricordo. Alla Signora Giovanna, al figlio Giuseppe rinnoviamo le nostre più sentite e profonde condoglianze.

*Mar. Magg. "A" Ciccarella Cav. Rocco*

## BRUNO BALDINOTTI Omaggio al Caporal Maggiore M.A.V.M.



La storia si identifica con il tempo e riporta gli accadimenti nella loro dimensione e diffusione. Sulla storia della Seconda guerra mondiale sono stati scritti migliaia di volumi, quello che accadde all'interno e nei pressi di un carro armato M 13/40, colpito durante un combattimento, è soltanto un piccolo pezzo di una storia di più grande portata. Dunque, questo scritto tratta della morte eroica, esemplare, foriera di un senso compiuto, di un dovere assolto da parte di un giovane carista e di un suo commilitone caduti in combattimento durante la Difesa di Roma, a settembre 1943. Una Associazione militare di specialità possiede una maggiore e più spontanea propensione ad occuparsi delle piccole storie dei suoi Caduti, anzi vi è pure l'opportunità di riversare nello scritto il sentimento di appartenenza e le proprie emozioni, che aiutano a rendere più fertile lo scopo di una lettura.

In questo libro, la giovane vita del carista Bruno Baldinotti del IV Reggimento Carri, pur nella sua brevità, prende forma attraverso i ricordi della sorella Anna e diviene abitata dal senso e dal valore di un eroismo degno di memoria.

Rivolgo un sincero ringraziamento ed un vivissimo apprezzamento per questo lavoro, realizzato con grande passione, che riporta alla memoria l'immenso sacrificio di un giovane e semplice equipaggio carri M13/40, di cui si onora la storia dei Caristi.

Gen. D. Sabato Erico - Presidente Nazionale ANCI

## EROI NEI GIORNI DEL CAOS di Ernesto Bonelli



Gli avvenimenti di Roma nel settembre del '43, e soprattutto la mancata o compromessa difesa della Capitale, furono causati da "colpa di uomini e non fatalità di eventi", com'ebbe a scrivere nel 1960 il generale Ugo Tabellini, all'epoca comandante della Divisione "Piave", schierata l'otto settembre a difesa del settore nord-est di Roma, o invece, come di recente affermato nell'ipotesi di alcuni studiosi di storia. "tutto avvenne sulla base di

un accordo segreto stipulato da Badoglio ed emissari del Quirinale con il Maresciallo Kesserling, responsabile del Comando Tedesco del Sud, inteso a consentire al Re ed al Capo del Governo di ripiegare verso il meridione"? Ad oltre settant'anni di distanza, nonostante le più accese polemiche e le più aspre diatribe che si sono avute sullo specifico argomento, non si è riusciti ancora a fare completa chiarezza su un momento così drammatico della nostra storia e del quale, purtroppo, si ha ancora una visione troppo condizionata da valutazioni strumentali di parte. Ne è la riprova il fatto del sistema-Sardegna che, in quei tragici momenti, ebbero invece un ruolo da protagonisti nel cercare di contrastare il nuovo avversario. Se ancora non sono state chiarite le cause di quanto avvenne, gli effetti però sono certi ed incontrovertibili e nessuno potrà mai smentirli. A Roma, nello sbando generale e nelle incertezze di quei tragici giorni, solo la Divisione Granatieri di Sardegna, con alcuni reparti a lei dati di rinforzo, seppe costantemente tener chiaro il proprio dovere e lo fece fino in fondo, con gran prezzo di sangue. Senza arrendersi mai e continuando a combattere anche nei momenti in cui la preponderanza avversaria costringeva al ripiegamento. Il merito dei Granatieri e del loro comandante, il generale Gioacchino Solinas, in quell'occasione, non fu solo quello di salvare l'Onore delle Armi italiane, ma ebbe l'effetto pratico di impegnare per tre giorni impor tanti forze tedesche che, altrimenti, sarebbero state destinate a contrastare lo sbarco alleato di Salerno. Quindi, l'azione disperata ed eroica dei Granatieri di Sardegna non fu solo una difesa simbolica della Capitale che, fra l'altro, per motivi facilmente intuibili non poteva essere condotta ad oltranza, ma ebbe anche una precisa valenza operativa in termini più prettamente militari. E questo i cittadini romani lo sanno e i più anziani lo ricordano bene. [...] La gente della Garbatella, della Montagnola, della Pisana, della Magliana, di Cinecittà, della Cecchignola, di San Giovanni, di Porta San Paolo, del Colosseo e di tutte le altre zone di quell'arco ideale che va da Via Boccea alla Via Collatina sa benissimo quanto i Granatieri, i Lancieri, i Caristi, gli Artiglieri, i Fanti, i Carabinieri hanno fatto in quelle tragiche giornate e come lo hanno fatto. [...]

Gen. C.A. (ris.) Mario Buscemi (da "Il Granatiere")

## TRACCE DI MEMORIA



"Tracce di Memoria - La Grande Guerra in Montozzo, Tonale e Presena" è frutto di un lavoro pluriennale condotto da Michele Ravizza, realizzato con l'obiettivo di ripercorrere le trincee e i sentieri della Grande Guerra. La pubblicazione si compone di tre parti: libro con fotografie storiche, di cui molte inedite, volume tascabile con 17 itinerari corredati da caratteristiche tecniche, altimetrie e planimetrie e carta storico-escursionistica con riportati sentieri e i punti di interesse della prima linea italiana e austriaca. Per info: micheleravizza@gmail.com - 328 4263918 - Euro 35,00

## RUOTE NEL DESERTO

di Toni Vendrame e Aldino Bondesan



Il volume, incentrato sulla storia degli Autieri del Regio Esercito in Africa Settentrionale e sulle problematiche della mobilità e della logistica in quel teatro, trattando antologicamente una vasta serie di argomenti in buona parte inediti, si compone di due parti. La prima parte illustra le infrastrutture del territorio, con approfondimenti sulla navigazione desertica e sulla cartografia della regione. La seconda parte, tratteggia l'organizzazione logistica e le caratteristiche dei mezzi impiegati in Africa Settentrionale fino al termine della campagna. Completano il testo un elevato numero di schede di approfondimento storico e tecnico e numerose foto dell'epoca, molte delle quali inedite.

## FOTORICORDI DI UN GIOVANE CARRISTA

di Antonio Talillo



Un vantaggio, per gli appassionati e studiosi dei due conflitti mondiali, è che si tratta di guerre molto documentate, dove non sono mancati i fotografi, sia 'di mestiere' che dilettanti. Ormai sono passati così tanti anni che molto probabilmente è raro ormai trovare immagini inedite, ne sono state perse molte sia per vicende belliche che per semplice degrado od incuria. Tutt'al più, non perdendo mai occasione di parlare senza pudore del nostro pallino di ricercatori storici - anche se non patentati - si trovano ancora persone disposte a darci ascolto: Si arriva a cercare nelle cosiddette "cose vecchie che un giorno butteremo via" trovando per veri e propri "colpi di fortuna" quel che cerchiamo. È un po' la storia dell'album di fotografie dal quale è nato questo libro.

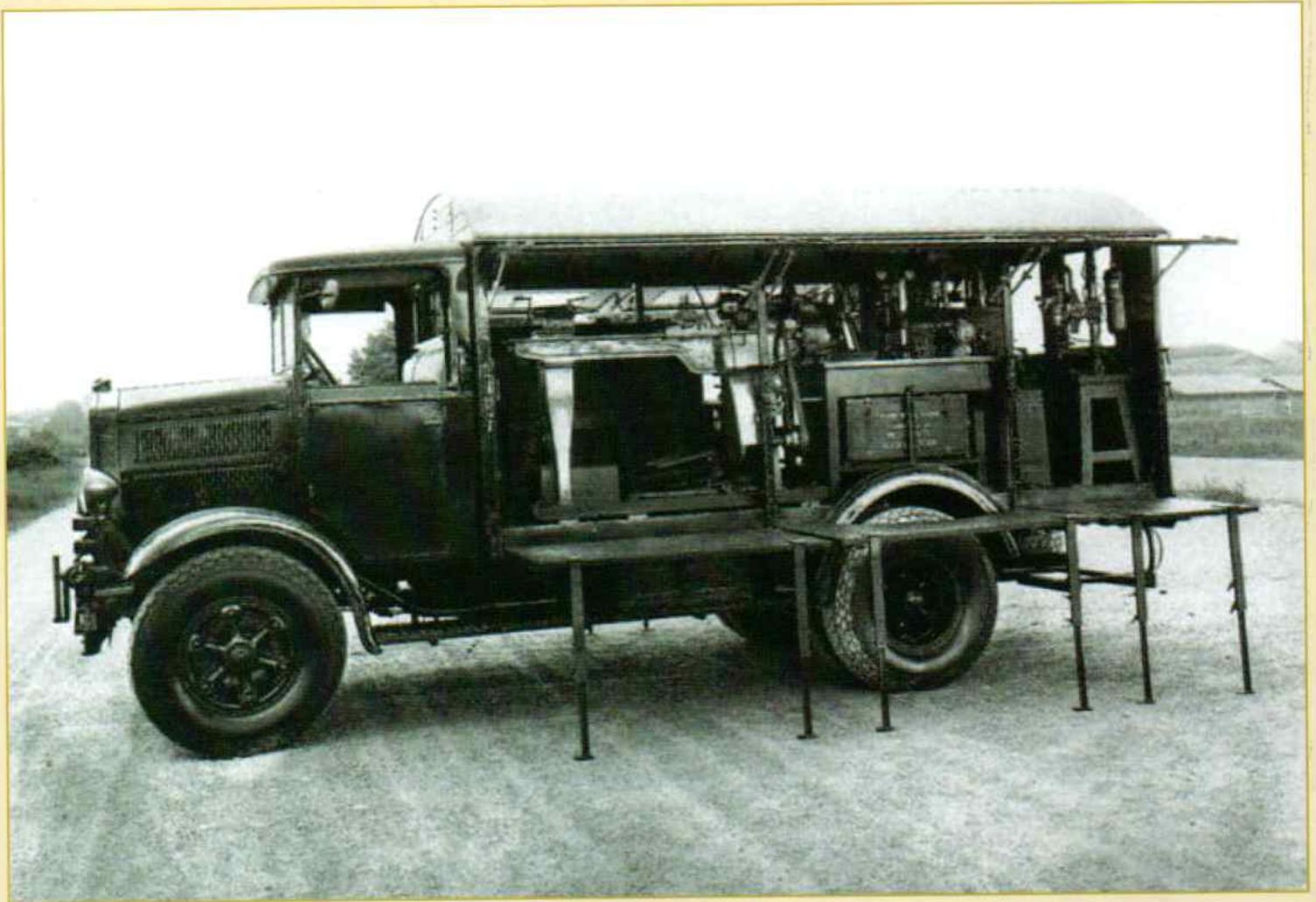


25 MARZO 1973 Ricordo del Giuramento degli Allievi del 154° Corso nel 50° Anniversario dell'ingresso nell'Accademia Militare di Modena del Generale di Divisione Sabato Errico (anno 1972)



## GIURANO GLI ALLIEVI DEL 154° CORSO (d)





Carro Officina del 1° battaglione Automotoblindo in Africa Orientale



Officina del 1° battaglione Automotoblindo in Africa Orientale a destra Guido Gugliemi del 1° battaglione Automotoblindo a Gondar