



Rivista dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia

Il CARRISTA d'ITALIA

N. 317 ottobre/novembre/dicembre 2023

ETERNAMENTE GIOVANI



Poste Ital. SpA - Spedizione in abb. postale - 70% Aut. C/PM/01/2016

Il Carrista d'Italia

N. 317 ottobre/novembre/dicembre 2023



Rivista dell'Associazione
Nazionale Carristi d'Italia

Via Sforza, 8 - 00184 Roma
Tel. 06 4826136
redazione@assocarri.it
www.assocarri.it

ANNO LXVI

317 - ottobre novembre dicembre 2023

■ **Direttore / Legale Rappresentante**
Sabato Errico

■ **Direttore Responsabile**
Marco Celli

■ **Redazione**
Massimo Bettini
Agostina D'Alessandro Zecchin
Fabrizio Esposito
Vincenzo Meleca

■ **Impaginazione e stampa a cura di**
FreemindEditore

■ **Condizioni di cessione**

La Rivista è distribuita in abbonamento postale ai soci in regola con il versamento della quota sociale annuale.

L'importo per l'anno in corso (20 €) può 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 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
- 3 Ultimo saluto al Generale Caso
- 4 Il Generale Buscemi lascia la Presidenza di ASSOARMA
- 5 81° anniversario della Battaglia di El Alamein
- 9 200° anniversario della Scuola di Cavalleria
- 11 Bir el Gobi: la Battaglia raccontata da uno studioso francese
- 19 La guerra dello Yom Kippur
- 24 I carri armati nella filatelia mondiale
- 25 Modi di dire: "passare in cavalleria" e "darsi all'ippica"
- 27 Origine ed evoluzione delle bandiere e nascita del Tricolore
- 34 La nave carrista
- 35 L'impiego di mezzi corazzati nei combattimenti nella Striscia di Gaza
- 37 L'organizzazione logistica di sostegno in operazioni
- 38 Riflessioni operative di un comandante carrista alle armi
- 40 Cosa resta dell'industria degli armamenti terrestri in Italia

RUBRICHE

- 44 Vita dei reparti
- 45 I nostri ricordi
- 54 Vita delle Sezioni
- 58 Hanno spento i motori
- 60 Modellismo
- 62 Le interviste
- 64 Biblioteca carrista

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO

Salvatore Agnello, Tommaso Bonuso, Enrico Bordignon, Attilio Claudio Borreca, Filippo Cappellano, Alfredo Carli, Salvatore Carrara, Ottavia Cardinali, Giorgio Cinti, Catello D'Aniello, Enza De Luca, Stefano Di Giusto, Ettore Fasciani, Marialuisa Galas, Michele Gentile,, Sebastiano Iachello, Luigi Giovanni Lusin, Giovanni Manzone, Maurizio Parri, Piero Parlani, Graziano Piccini, Carlo Scarzanella, Antonio Tallillo, Andrea Tallillo, David Zambon.

Il 2023 è trascorso. Al termine di un anno, è consuetudine concentrarsi su quello successivo. Questa volta per noi Carristi la prassi non è applicabile, dovendo spostare la nostra attenzione sul Centenario della Specialità (1927- 2027), ossia sul triennio che ci separa dalla solenne ricorrenza.

Per iniziare, è necessario definire con quale spirito e visione del futuro intendiamo celebrare questo traguardo ed avviare un percorso di riflessione sul retaggio carrista. Pensiamo ad un secolo di sfide e di progressi segnati dal coraggio e dalla determinazione dei nostri predecessori, al legame profondo con i nostri 100 anni di storia marcata da immensi sacrifici di centinaia di giovani equipaggi distrutti insieme ai loro carri, ai vitali progressi tecnologici, al patrimonio di conoscenze tecnico - tattiche acquisite con determinazione e spese con generosità a favore della meccanizzazione dell'Esercito, alla ricostruzione operosa ed esperta delle unità carri e della grande famiglia dei corazzati del dopoguerra.

A venticinque anni circa dal passaggio dall'Arma di Fanteria a quella di Cavalleria, vogliamo riflettere ed interrogarci sulla nostra identità, con particolare attenzione sugli esiti dell'unione di due storie altamente gloriose. Ovviamente, non intendiamo svolgere una riflessione in solitario, perché il futuro della Specialità non è prerogativa esclusiva dei Carristi "in congedo". E' pur vero che la questione ci sta molto a cuore, ma non è da sottacere che la sua portata è molto più ampia.

Nell'anno del nostro Centenario, intendiamo presentare i frutti del nostro impegno e del tenace lavoro svolto con passione e perseveranza, che si è concretizzato nella costruzione della replica del primo carro armato FIAT 2000 e nell'avvio di quella del carro FIAT 3000. Inoltre, quali organizzatori e produttori di cultura carrista, vogliamo raccontare i contenuti di interessanti ricerche storiche realizzate, tra le quali il volume "unico" in ambito Associazioni d'Arma "A Nessuno Secondi – Le ricompense al Valor Militare ai Carristi d'Italia dal 1927 ad oggi" ... *dove oggi sarà l'anno 2027.*

Vogliamo ripercorrere la storia della nostra Associazione e ringraziare i nostri vecchi Carristi che si sono dedicati ad essa, quelli che hanno spento i motori e che hanno sentito e vissuto con maggiore intensità il senso di appartenenza alla Specialità, i Presidenti Nazionali che si sono adoperati in povertà di risorse e con dedizione silenziosa per la vita e la crescita dell'Associazione, con immensi sacrifici, personali e familiari, spesso poco conosciuti.

Vogliamo unirvi ai nostri reggimenti carri in vita, auspicando che, dopo le drastiche riduzioni organiche degli ultimi decenni, alcune nostre gloriose unità vengano riattivate, in funzione dei nuovi programmi di approvvigionamento indicati dalla Forza Armata, tesi a recuperare il gap cumulato nel settore delle forze pesanti in risposta al mutato scenario internazionale di riferimento. Fiduciosi che tali programmi vadano presto a buon fine, intravediamo la possibilità di ricostituire reggimenti come il 31° carri, disciolto nel 2020 e con esso l'ultima unità in vita della Centauro, decorato di MAVM e non solo. Infatti, riteniamo che il valore e le glorie di una unità non vadano valutate soltanto in termini di ricompense allo Stendardo, ma anche tenendo in giusta considerazione quelle individuali dei suoi effettivi nel tempo. Nel caso del 31° reggimento carri, sono da evidenziare l'Ordine Militare Italia di Francesco De Martini, l'Ordine Militare di Savoia di Ugo De Lorenzis, le 5 Medaglie d'Oro al Valor Militare conferite a Carlo Chiamenti, Giovanni Cracco, Francesco De Martini, Ugo Passalacqua e Salvatore Zappalà, nonché le centinaia di ricompense al Valor Militare riportate nel citato volume "A Nessuno Secondi".

Proiettando lo sguardo sul nostro Centenario, immaginiamo alcune caserme simbolo del carrismo (dalla "Zappalà" di Aviano alla "Babini" di Bellinzago, alla "Ferrari Orsi" di Caserta e così via) animarsi della presenza di centinaia di bravi Carristi che vorremmo veder ritornare nei luoghi della giovinezza e delle vecchie amicizie.

Per il nostro Centenario, si uniranno a noi una parte dei congiunti dei Caduti e Decorati carristi, già le-



gati attivamente all'Associazione quali soci onorari, e le università - da dove partirono volontariamente giovani studenti (Siena, Pisa, Bologna ed altre) per vari fronti di guerra - che hanno voluto rendere omaggio al loro sacrificio conferendo la laurea "*honoris causa*" ai tanti Caduti, inclusi i Carristi.

Tutti insieme, erigeremo - nel Sacrario dei Carristi in Santa Croce di Gerusalemme - una copia in rifacimento della Stele di Mogadiscio del 1936 - che ricorda i primi 10 Carristi Caduti e decorati al Valor Militare, cui seguirono altri 2612, nell'unico luogo "concesso e sinora consentito" in cui furono raccolti con dignità memoriale i pochi cimeli della nostra bella Specialità.

Da oggi al 2027, abbiamo molto da lavorare: una fatica lunga quanto mai ed una sfida avvincente per chi vuole partecipare!

Generale di Divisione (ris.) Sabato Errico



SENTIMENTI... A SEGUIRE

Questo editoriale è stato completato la notte tra il 22 e 23 gennaio. Al mattino, infatti, ci era giunta la mesta notizia del decesso del collega ed amico Generale di Divisione dei Carristi Andrea Caso, del 150° Corso "Montello" dell'Accademia Militare.

Voglio collegare questo passaggio riferito al Centenario alla sua straordinaria persona, rimarcando la seguente inaspettata e particolare coincidenza: alcuni mesi fa, **fu proprio Andrea a proporsi quale responsabile dell'organizzazione del Centenario dei Carristi del 2027**, ipotizzando che venisse svolto nella Città di Pordenone.

Carissimo Andrea, purtroppo Tu sarai uno dei tanti fedelissimi Carristi assenti ma presenti il 1° ottobre 2027, quelli che in silenzio hanno sempre offerto passione e dedizione alla nostra Specialità, superando ostacoli e difficoltà così come avevi scritto: "un Carrista deve combattere sempre". Erano i giorni in cui tu combattevi veramente contro quell'avversario sconosciuto che a volte vince, come ha fatto stavolta, purtroppo, contro la Tua vita.

Giungerai comunque al Centenario con i carri in linea nel fragoroso muro d'acciaio, con a bordo gli equipaggi formati da una schiera di bravi Soldati, artefici di un tempo delle virtù carriste, che "hanno spento i motori" per riunirsi - quel giorno - alla moltitudine di Labari rosso - blu ed a quelli che sono rimasti orfani della Vostra amicizia ed affetto.

Venerdì 26 gennaio, ti accompagneremo per l'ultimo saluto. La Rivista "Il Carrista d'Italia", di cui sei stato un valente collaboratore, intende ricordarti attraverso la pubblicazione del messaggio di saluto che segue, dedicato a Te ed alla Tua famiglia, con limpido affetto e profondo dolore, da uno dei tuoi Comandanti del passato - nei ranghi delle gloriose unità dell'"Ariete" e della "Mantova" - il Generale di Corpo d'Armata dei Carristi Salvatore Carrara.

Parimenti, ci piace riportare il Tuo vecchio articolo "Un Carrista deve combattere sempre" e ricordarti nella rubrica dedicata ai Carristi che "hanno spento i motori", dove un giorno, fiduciosi nel futuro della nostra Associazione e della sua Rivista, ci sarà anche il nostro nome.

Un futuro che dipenderà da chi vorrà dedicarsi ad essa, come Tu hai sempre fatto, confidando anche nel possibile (direi doveroso) impegno a tutti i livelli di quei Carristi che - anche grazie alle fiamme rosso blu - hanno fatto acquisto di tanta gloria.

Sul piano personale, conserverò un vivido ed affettuoso ricordo della Tua figura professionale ed umana, soprattutto per la vicinanza che mi hai sempre dimostrato nel periodo della mia Presidenza, con sincere parole di apprezzamento, di stima e di incoraggiamento. Ma ancor più, per l'intimo sentire dell'onore di aver servito lo stesso Stendardo, quello del glorioso 132° reggimento carri.

Grazie Andrea, i Carristi d'Italia Ti sono immensamente grati e Ti salutano con fraterno e ferreo affetto!



Ultimo saluto al Generale Andrea Caso

Caro Andrea,

ho voluto farti sentire la mia presenza anche in questo tristissimo momento. Voglio che tu abbia ancora una volta la certezza del mio grande affetto. Sei stato per me più di un fratello, sei stato il mio amico con il quale scambiare pensieri e riflessioni e momenti di gioia genuina e quasi infantile. Non posso pensare di non poterti più parlare e sorridere con te. Rivolgo un pensiero e un abbraccio affettuosissimo a Maria Pia, Mario e Claudia, siate orgogliosi di avere vissuto con Andrea che vi ha lasciato una grande eredità spirituale. Ciao Andrea, ciao Genio 2 da Genio 1, come usavamo chiamarci. Mi manchi e mi mancherai sempre. Riposa in pace, il tuo Comandante di Battaglione e di Brigata, ma soprattutto il tuo amico.

Salvatore Carrara
26 gennaio 2024

UN CARRISTA DEVE COMBATTERE SEMPRE!

Voglio condividere con Voi tutti la storia di un Carrista, che conosco bene, a cui un anno fa circa si ruppero, senza apparente motivo, quattro costole e due vertebre!!! La preoccupazione subentrò velocemente perché non si capiva la causa e venne un tremendo dubbio! La persona andò dal medico che dispose gli accertamenti del caso e, con le analisi del sangue, in pochissimo tempo si ebbe una prima valutazione: era necessaria una visita specialistica presso il Centro di Riferimento Oncologico (CRO) di Aviano! L'oncologa accolse il Carrista con molto garbo, ma, con altrettanta fermezza, diagnosticò un cancro al sangue: "mieloma multiplo"! Il ricovero era indispensabile per avviare le cure ... ma ci voleva tempo. Per una quarantina di giorni (tra ospedale e casa) il malato fu sottoposto ad una terapia importante che dette un po' di fastidio, sopportabile rispetto all'enorme dolore che derivava dalle costole fratturate che molto lentamente cominciavano a saldarsi ... ma molto lentamente. L'iter ospedaliero iniziò il 1° settembre ed a fine ottobre si apprezzarono i primi importanti risultati! Psicologicamente la persona non ha mai avuto tentennamenti, perché apprezzava i lenti miglioramenti derivanti dalla terapia. La grande fiducia nei Medici e la professionalità degli Assistenti, soprattutto il loro tratto umano, furono importanti. Un medico disse che solo a fine novembre si sarebbe vista la luce della fine del tunnel. Ci fu un errore di pochi giorni, a dicembre il malato era quasi un'altra persona. In quasi quattro mesi la fiducia nel personale sanitario aveva raggiunto il top. Grazie a loro il futuro era più roseo! Gli elementi importanti dell'iter sono stati la tempestiva diagnosi, la preparazione e la competenza del personale sanitario e, come molti hanno rilevato, il carattere del Carrista che non lo ha mai fatto tentennare. Poi a gennaio i medici dissero che, anche se al limite di età, la persona avrebbe potuto sopportare l'auto-trapianto di midollo osseo. A febbraio quest'ultima fase iniziò con il prelievo del sangue necessario al trapianto, ad aprile ci fu il trapianto e a metà maggio, dopo venti giorni di degenza in isolamento in camera asettica, il malato venne dimesso. Non c'erano più difese immunitarie, scarsa energia e poca voglia di mangiare! A metà giugno si notava già il miglioramento e in poche settimane gli esami dicevano che il tumore aveva perso la battaglia con il Carrista.

Ho descritto questo iter sanitario solo per dare conforto ai tanti ammalati di una malattia "antipatica" che fa paura solo nel nominarla, però si può affermare che ci sono grandi possibilità di superarla! La forza d'animo aiuta moltissimo la terapia ad avere successo. Bisogna combattere ad armi pari con il cancro ... si può vincere! Anche il carattere di un Carrista è una medicina. Bisogna combattere ... mai voltare le spalle al nemico! Sembra opportuno ricordare che in una "ferrea mole c'è sempre un ferreo cuore"! Spero che questo aneddoto riguardi pochi lettori, ma vi prego di dare coraggio alle tante persone che ne hanno bisogno. Il vostro sostegno sarà un valore aggiunto al recupero di chi è meno fortunato.

Carrista Andrea Caso
(anno 2021)

Il Generale dei carristi Mario Buscemi lascia la carica di Presidente Nazionale di ASSOARMA

Subentra il Generale di cavalleria Paolo Gerometta

Il Consiglio Nazionale permanente delle Associazioni d'Arma (ASSOARMA) è la federazione delle Associazioni d'Arma, cui aderiscono 39 Associazioni, e conta complessivamente circa un milione di iscritti. In data 22 gennaio 2024, il Presidente Nazionale in carica, Generale di Corpo d'Armata Mario Buscemi, ha ceduto la responsabilità del Sodalizio, dopo 14 anni di presidenza, al Generale di cavalleria Paolo Gerometta.

L'Associazione Nazionale Carristi d'Italia esprime il suo vivissimo ringraziamento e rivolge un cordiale ed affettuoso saluto al Generale Buscemi, socio della Sezione Carristi di Roma, per l'egregio lavoro svolto.

Nel grado di Capitano, egli ha militato nei ranghi del 132° reggimento carri presso la Caserma Zappalà in Aviano. È stato un assiduo sostenitore delle attività svolte dall'A.N.C.I. ed ha sempre apprezzato la qualità ed i contenuti della Rivista "Il Carrista d'Italia".

Parimenti, i Carristi d'Italia esprimono le proprie vivissime

congratulazioni al Generale di Corpo d'Armata Paolo Gerometta, Presidente dell'Associazione Nazionale Arma di Cavalleria, eletto nuovo Presidente di ASSOARMA. Siamo certi che, grazie alle sue straordinarie competenze professionali e al suo elevatissimo spessore umano, saprà onorare al meglio questo nuovo prestigioso incarico.

Il Gen. C.A. Paolo Gerometta, è stato eletto per il triennio 2024 - 2027 con ampia maggioranza a Presidente di ASSOARMA, costituita nel 1998 al fine di consentire alle singole Associazioni - attraverso un maggior coordinamento interno - di essere ancor più un riferimento credibile in sintonia all'evoluzione degli organismi militari di cui sono espressione viva e propulsiva sul territorio e nella società. Nell'occasione è stato tributato un particolare ringraziamento ed un caloroso saluto al Gen. C.A. Mario Buscemi, che dopo 14 anni ha lasciato la carica ricoperta "con esemplare passione e spirito di sacrificio".

(da www.rainews.it/tgr/lazio/)



Il Gen. C. A. Mario Buscemi, nato a Perugia nel 1935, ha frequentato l'Accademia Militare nel 1954 (capo corso 11°). Parla diverse lingue ed ha scritto numerosi articoli. Ha comandato reparti granatieri, carristi e paracadutisti. Tra i principali incarichi ricoperti, è stato Comandante della Brigata Granatieri di Sardegna, Capo Reparto presso le SME e lo SMD, Comandante del Contingente militare nel Kurdistan iracheno nel 1991 (Operazione Airone), Comandante della Regione Militare della Sicilia (Operazione "Vespri Siciliani"), Ispettore delle Scuole dell'Esercito, Sottocapo di SME (Coordinatore delle Operazioni di pace in Somalia, Mozambico e Albania), Consigliere militare presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Dopo il servizio attivo, è stato anche Magistrato della Corte dei Conti, Commissario Straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e Presidente dell'Associazione Nazionale Granatieri di Sardegna. È laureato in Scienze Strategiche e in Scienze Politiche.



Il Gen. C. A. Paolo Gerometta, Presidente Nazionale in carica dell'Associazione Nazionale Arma di Cavalleria, è nato a Venezia nel 1955. Allievo del 156° Corso dell'Accademia Militare di Modena, in servizio è stato decano dell'Arma di Cavalleria (2014 - 2018) mentre ricopriva l'incarico di Direttore Generale per il Personale Militare della Difesa (PERSONMIL). Tra gli incarichi precedenti, quelli di Capo del I Reparto Affari Giuridici ed Economici dello Stato Maggiore dell'Esercito; Comandante della Brigata di Cavalleria "Pozzuolo del Friuli"; Comandante del Contingente Italiano in Libano e del Sector West di UNIFIL; Capo Ufficio Reclutamento, Stato e Avanzamento dello SMD, Comandante del Rgt. "Savoia Cavalleria" (3°) e Comandante della Task Force "Sauro" nell'ambito dell'Operazione NATO "Joint Guardian" in Kosovo. È stato anche Presidente del Consiglio Centrale di Rappresentanza dei Militari (Interforze). È laureato in Scienze Strategiche e in Scienze Politiche.



81° Anniversario Battaglia di El Alamein

Cronaca di un giorno che non dimenticheremo mai... 21 ottobre 2023

Racconterò questa bellissima esperienza sullo stile “diario di bordo”, usato non solo sulle navi ma anche su molti carri armati, nostri e stranieri.

Ho infatti la fortuna di possedere copia di alcune pagine di quello del Capo Carro di un Tiger II “Konigstiger” (Re Tigre), scritte nel corso della 2ª Guerra Mondiale quando si trovava a Nemours, dipartimento di Senna e Marna nella regione dell'Île-de-France, il 10 maggio 1944.

9 ottobre: il nostro Presidente Nazionale Gen. D. Sabato Errico invia a tutte le Sezioni A.N.C.I. una comunicazione, informando che lo Stato Maggiore della Difesa ha organizzato una visita ad El Alamein in occasione dell'81° anniversario delle relative battaglie e della concomitante inaugurazione della nuova Direzione del Sacrario/Area museale. Il trasferimento è previsto il 21 ottobre 2023 con aereo militare, mentre il programma è in corso di definizione. Viene chiesto di inviare con urgenza, entro il 12 ottobre, i nominativi di eventuali carristi interessati che concretamente abbiamo l'intenzione e la certezza di partecipare, senza titubanze e ripensamenti, in regola con il passaporto e carta d'identità, specificando altresì che alla nostra Associazione erano stati assegnati tre posti e che, in base alle segnalazioni pervenute, la scelta dei partecipanti (più una riserva) sarebbe avvenuta con i criteri di anzianità anagrafica, anzianità d'iscrizione all'Associazione e meriti acquisiti.

Un'occasione di questo genere, cioè recarsi in un luogo per noi “Sacro”, dove i nostri Carristi e tutti i reparti partecipanti soprattutto alla seconda battaglia di El Alamein dimostrarono il loro valore e coraggio, è un'opportunità unica, per cui segnalo la mia immediata ed incondizionata disponibilità insieme al



Tenente Carlo Scarzanella della Sezione di Firenze, Presidente del Comitato Nazionale Assistenza e Propaganda A.N.C.I., e il Tenente Salvatore Agnello della Sezione di Monza.

I giorni successivi sono segnati dall'incertezza della fattibilità della cerimonia, in quanto, come tutti sanno, nel frattempo lo scenario geopolitico è cambiato da un giorno all'altro a causa dell'attacco di Hamas ad Israele del 7 ottobre. Sui media escono notizie addirittura della probabile soppressione della Festa delle Forze Armate prevista in occasione delle Celebrazioni del IV Novembre al Circo Massimo a Roma, poi ufficializzata il 23 ottobre dal Ministro della Difesa Guido Crosetto. Tuttavia, non giungono direttive dallo Stato Maggiore della Difesa in merito all'evento a cui dovremmo partecipare.

18 ottobre: ricevo una telefonata dal mio compagno di corso (99° A.U.C.) Carlo Scarzanella, a stretto contatto con la Presidenza, che mi dice semplicemente “allora si va!” ovvero, come diciamo noi Carristi, “ordine di movimento!”. Segue una mail del nostro Presidente Nazionale, con allegati il programma, dove si prevede il trasferimento con bus militare (partenza ore

05:00 del 21 ottobre da Piazza della Repubblica) all'Aeroporto Militare di Pratica di Mare, l'elenco dei partecipanti in cui le massime autorità sono il Sottosegretario alla Difesa, Sen. Isabella Rauti, con il Sottocapo di Stato Maggiore della Difesa, Gen.C.A. Carmine Masiello, i seguiti sia del vertice politico che di quello militare, le rappresentanze delle Associazioni d'Arma ed il crono programma della giornata.

Avuta quindi conferma della cerimonia, si deve: 1) trovare rapidamente, considerato che dobbiamo arrivare a Roma dalla Liguria, dalla Lombardia e dalla Toscana, un posto dove pernottare la notte prima della partenza per El Alamein e la notte successiva, tenuto conto dell'ora ipotizzata per il rientro in Italia. Questo problema viene risolto in tempi rapidi grazie al fattivo interessamento del nostro Presidente Nazionale, Gen. D. Sabato Errico; 2) prenotare il treno in base agli orari comunicati e questo viene fatto singolarmente senza particolari problemi.

19 ottobre: ecco l'imprevisto... sciopero dei treni dalle 21:00 del giorno 20 ottobre sino alle 21:00 del 21 ottobre... noi tutti abbiamo prenotato il treno per Roma con partenza il 20 ottobre e

quindi questo “sciopero a sorpresa” può metterci tutti e tre in difficoltà. Per fortuna, riesco ad occuparmi di questo contrattempo non semplice, in quanto i treni a lunga percorrenza e quelli veloci erano garantiti ma non i treni locali e/o regionali. Considerato che la Liguria è mal servita dai treni veloci per i limiti imposti dalla sua conformazione geografica, mi sono servito di un treno locale per prendere la coincidenza per Roma, ovviamente non garantito per via dello sciopero, dato che l’orario di partenza non rientrava nelle fasce protette. La mattina della partenza, avuta conferma della soppressione del mio primo treno, prendo la mia auto e vado alla stazione della coincidenza, distante circa una ventina di chilometri. Penserete: “ma cosa vuoi che siano 20 km!?”; in effetti sono pochi ed il tempo di percorrenza non è alto, ma qui da noi in Liguria esiste un altro grande problema... i posteggi! Comunque, giunto a Chiavari, dopo aver girato per circa una mezz’oretta, trovo un posteggio libero a circa un chilometro di distanza, mentre piove copiosamente (stato di allerta arancione), ma riesco ad arrivare in stazione in tempo per prendere la coincidenza, “quasi” asciutto.

20 ottobre: giungo finalmente a Roma Termini dove mi ritrovo con i miei colleghi Carlo e Salvo, arrivati in stazione con treni precedenti, ed insieme ci rechiamo in albergo.

21 ottobre: ore 04:00 sveglia, vestizione e trasferimento a piedi al luogo dell’appuntamento dove saliamo sul bus militare e partiamo verso l’Aeroporto Militare di Pratica di Mare. Giunti in loco, dopo i controlli di routine, saliamo a bordo del nostro aereo un Boeing KC-767A in configurazione combinata, trasporto merci e passeggeri, normalmente utilizzato per impieghi militari e decoliamo all’orario previsto, ore 07:00, con destinazione aeroporto di El Alamein (in lingua araba نيل علي, al-'Alamayn, che significa “due bandiere”, città del Governatorato di Matruh,



nord dell’Egitto sul mar Mediterraneo, 106 km a ovest di Alessandria d’Egitto e 240 km a nord del Cairo). Durante il volo una gradita sorpresa: caffè e colazione serviti dal personale di bordo dell’Aviazione Militare! Affermo “sorpresa” perché per me è stata la prima volta che ho ricevuto la colazione durante un volo militare e vi posso anche garantire che sui C-130 era impensabile.

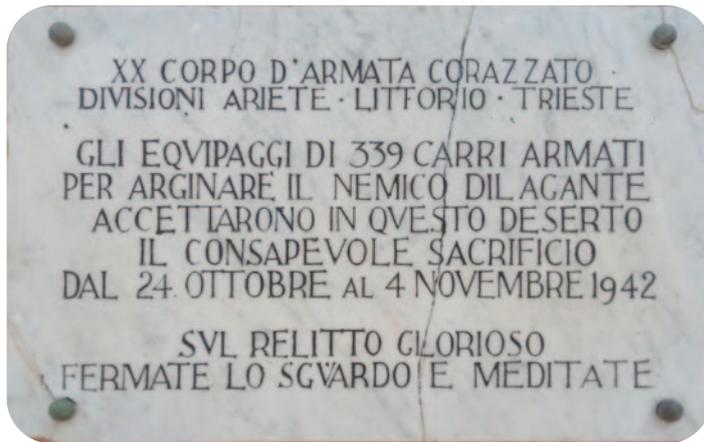
Alle 11:00 circa ora locale, arriviamo a destinazione e sbrigato le pratiche aeroportuali, saliamo su un bus inserito in un convoglio composto da tre auto dedicate al trasporto delle massime autorità politiche e militari con parte del loro staff e cinque auto di scorta, con destinazione il Sacriario Militare Italiano. Mentre ci avviciniamo, si intravede in distanza la torre ottagonale del Sacriario, leggermente rastremata in alto, che si staglia verso il cielo in questa splendida giornata di ottobre. Scendiamo dal bus e calpestiamo quella sabbia del deserto impalpabile, finissima che, quando si alza il vento nonostante qualsiasi protezione tu indossi, si infila da tutte le parti. Si riapre qualche “cassetto” della mia memoria chiuso da tempo, da molto tempo... e mi rivedo la prima volta che sono stato in Iraq, in Afghanistan... penso a quello che ho fatto e visto e per un istante, guardandomi intorno, provo a immaginare cosa possono aver sofferto i nostri soldati in quel contesto, con mezzi e armi total-

mente diverse dalle attuali, alle loro gesta eroiche, alla loro incondizionata fedeltà alla Patria... per un attimo mi ritorna in mente anche Nassiriya, la nostra prima strage di Soldati in tempi moderni... conoscevo Massimo Ficuciello... mi viene da piangere... ma sono diventato così bravo a camuffare le mie emozioni che nessuno, nessuno se ne accorge.

Dopo aver fatto la foto per noi Carristi più significativa, quella con il Medagliere della Presidenza Nazionale A.N.C.I. con alle spalle il Sacriario e la nostra Bandiera che svetta nel cielo azzurro, entriamo nel salone dove vengono deposte davanti all’altare le Corone alla presenza delle nostre Autorità e delle rappresentanze militari egiziane che, per ovvi ed indiscutibili motivi religiosi, lasciano la stanza prima dell’inizio della Santa Messa.

Al termine della Santa Messa prende per primo la parola il Sottocapo di Stato Maggiore della Difesa, Gen.C.A. Carmine Masiello, e conclude il Sottosegretario alla Difesa, Sen. Isabella Rauti.

Due interventi molto sentiti, sia quello del Sottocapo di S.M.D. fatto “a ruota libera” esaltando le virtù, la lealtà, l’amor di Patria dei soldati caduti che rispecchiano le doti “di chi sceglie di fare il soldato”, che quello del Sottosegretario alla Difesa di cui cito testualmente una parte molto significativa: “Da sot-



tosegretario alla Difesa, da senatrice, da cittadina italiana, da patriota sento un forte e profondo sentimento di riconoscenza verso questi uomini coraggiosi. E sento il dovere di ricordarli e di onorarne la memoria.

Il nostro rispetto, la nostra riconoscenza, il nostro essere italiani sono tanto più grandi quanto più non dimentichiamo la nostra storia; quanto più manteniamo la capacità e la volontà di ricordare e tramandare”.

Purtroppo, causa la tempistica ristretta, non riusciamo a recarci a Quota 33. Un grande dispiacere che cerchiamo parzialmente di ovviare chiedendo cortesemente ai nostri due “angeli custodi”, personale dello staff organizzatore che ci guida e ci controlla passo per passo, se invece di salire sul pullman potevamo scendere a piedi lungo il viale che porta all’ingresso, per fare una foto ricordo di fianco al cippo commemorativo della Divisione Corazzata Ariete (132^a), che si trova più o meno a circa 70/80 metri dal Sacrario. Dopo qualche titubanza ci danno l’ok e io, Carlo e Salvo ci incamminiamo verso il cippo passando davanti, a distanza di una ventina di metri circa, a un egiziano vestito con la “kandora”, la tunica completamente bianca che indossano esclusivamente gli uomini, con in mano un telefonino. Arrivati al cippo, ci rendiamo conto che non potevamo farci un “selfie” e dopo aver parlato con i miei due colleghi, tutti un pochino titubanti, vado di chiedere all’egiziano cui erava-

mo passati davanti se cortesemente può farci una foto ricordo. Mi dirigo verso di lui e quando gli sono davanti gli dico nel mio pessimo arabo “As-salam alaykom” (“la pace sia con te” che per noi italiani è più o meno la stessa cosa di dire “ciao” o “buongiorno”), lui mi capisce e mi risponde “wa Alaykumu s-salam” (“su di te sia la pace”) e subito passo all’inglese, non eccezionale ma molto meglio...

Alla mia richiesta se era disponibile a farci cortesemente una foto, risponde “ok, no problem!” con un grande sorriso. Lo ringrazio anticipatamente.

“Thank you very much”, sinceramente, non mi ricordavo come si diceva “grazie” in arabo porgendogli la mano, perchè mi sembra abituato alla presenza di noi occidentali e lui l’ha accettata, stringendomela. Se l’avesse “rifiutata”, avrei fatto un leggero inchino facendo un passo indietro come ringraziamento senza insistere a porgere la mano.

Fatta la foto, continuiamo il percorso verso l’ingresso del complesso dove, una volta raggiunti da tutti i componenti della delegazione, vengono deposte dalle massime Autorità politiche e militari presenti due corone: una al Monumento degli Ascari Libici e l’altra al cippo del Bersagliere, dov’è incisa la famosa ed indimenticabile frase “Mancò la fortuna ma non il valore”. Terminata la cerimonia, risaliamo sui mezzi e ci rechiamo al ristorante/resort Tolip Sunrise di El Alamein, una splendida location a poche centinaia di metri dal mare, per la cola-

zione di lavoro, passando nelle vicinanze del Sacrario Militare Tedesco che intravediamo dal pullman.

Finita la pausa, ripartiamo per l’aeroporto internazionale di El Alamein, dove giungiamo alle ore 17:00 ca. locali in perfetto orario con la tabella di marcia.

Effettuati tutti i controlli di routine aeroportuali, devo dire, senza polemiche, molto, molto “curati e approfonditi”, tenuto conto che saliamo su un nostro aereo militare il quale, tra l’altro, era l’unico volo presente in quella giornata, ci imbarchiamo e ritorniamo in Italia.

Dopo il nostro atterraggio a Pratica di Mare, saliamo sullo shuttle che ci porta al terminal, dove prima di partire, il Sottosegretario alla Difesa, Sen. Isabella Rauti, sale su un sedile davanti a noi e improvvisa un saluto con ringraziamenti a noi delle Associazioni per la nostra presenza e per i valori che rappresentiamo, aggiungendo che avrebbe avuto il piacere di parlare con ognuno di noi per conoscerci meglio ma che, come abbiamo avuto il modo di constatare, stante la ristrettezza di tempi del programma, purtroppo questo non è stato possibile, auspicando in ulteriori future occasioni. Un saluto molto gradito a tutti i partecipanti. La nostra “giornata indimenticabile” termina qui: circa 5.000 km tra andata e ritorno, di cui circa 3.900 di volo; ognuno di noi proveniente da diverse regioni, per vivere questa esperienza che rimarrà per sempre nei nostri ricordi e nei nostri cuori. Questa è l’ultima pagina di questo diario... forse sono stato troppo dettagliato, ma in realtà vi garantisco non troppo, nei particolari e nella descrizione di questa avventura... un mix di fatti, impressioni, vecchi ricordi, pensieri, sensazioni, emozioni... ma queste sono pagine di un diario, il diario di un Carrista scritto con il cuore... con Ferro Cuore.

Onori ai Caduti di El Alamein, viva i Carristi, viva l’Italia!

Magg. Giovanni Manzone

81° ANNIVERSARIO DELLA BATTAGLIA DI EL ALAMEIN. "IL VALORE DEL RICORDO!"

La testimonianza di Carlo Scarzanella e Salvatore Agnello che, insieme al Giovanni Mangione hanno partecipato a El Alamein in rappresentanza dell'A.N.C.I. alle celebrazioni della battaglia

Ho avuto l'onore, insieme ai due colleghi Giovanni Manzone e Salvatore Agnello, di essere designato dal Presidente, Generale Sabato Errico e dalla Presidenza Nazionale quale rappresentante della nostra Associazione a far parte della delegazione dello Stato Maggiore della Difesa che, in data 21 ottobre 2023, si è recata al Sacrario Militare di El Alamein per la celebrazione dell'ottantunesimo Anniversario della battaglia. Una giornata indimenticabile che resterà per sempre nei nostri cuori.

Una giornata nella quale abbiamo portato con grandissimo orgoglio il Medagliere dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia.

La sacralità del luogo mette soggezione, invita alla riflessione e con il pensiero ti fa correre a quei terribili giorni nei quali si svolse una delle battaglie più importanti della seconda guerra mondiale, una di quelle che con tutta probabilità hanno contribuito a cambiare il corso del conflitto.

Molti, troppi giovani morirono in quei luoghi lontani.

Avevano mezzi inadeguati, obsoleti ma non si tirarono indietro e combatterono con coraggio e dedizione in nome della loro patria. Quello era il loro dovere.

E i nostri Carristi ne furono l'esempio più fulgido!

A El Alamein non si celebra la scelta fatta dal Governo fascista né tantomeno si celebra la guerra!

Né peraltro, come qualcuno in malafede pensa, si vuol tentare di dare così una giustificazione alle missioni di pace nelle quali il nostro Esercito è impegnato con grande professionalità, lealtà ed umanità, perché quelle non hanno bisogno di giustificazione, sono espressamente previste dalla nostra Carta Costituzionale.

Preservare la memoria e tramandarla alle generazioni successive è un obbligo morale al quale non possiamo e non dobbiamo sfuggire.

Momenti come questo devono servire, come a suo tempo ebbe a dire anche il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, non solo a rendere doveroso omaggio alle virtù morali ed al coraggio di tanti uomini, ma anche a rafforzare il sentimento di unità nazionale, di attaccamento al nostro Tricolore.

Ricordare quei tragici avvenimenti non è esercizio nostalgico ma, alla luce anche di quanto oggi sta accadendo in varie parti del mondo non lontane dai nostri confini, deve essere monito al non ripetersi di simili accadimenti.

La memoria unisce i popoli, non li divide!

Ten. Carlo Scarzanella

Il 17 ottobre 2023. Una data importante: la data del mio quarantaseiesimo compleanno resa speciale da un invito particolare. Una settimana prima ricevo una chiamata dal Presidente della mia sezione (Monza), Fabio Cazzaniga. Mi comunica che la Presidenza Nazionale deve selezionare 3 soci da mandare con una delegazione ad El Alamein per l'81° anniversario della battaglia. Gli do l'ok per candidarmi e da lì parte un turbinio di emozioni e ansia per l'attesa. Mi comunicano giovedì 12 ottobre che sono stato selezionato a partecipare, non riesco ancora adesso a descrivere le mie emozioni e commozione, consapevole che è un'opportunità unica da vivere in ogni suo attimo. Fino al giorno della partenza per Roma cercavo di non far trapelare il mio stato d'animo. Sono stati giorni in cui ho rivisto per l'ennesima volta il documentario sui ragazzi di El Alamein, rivivere le loro esperienze faceva crescere in me l'ansia e l'emozione, mista alla profonda tristezza e anche un pizzico di rabbia. Arrivati al Sacrario la commozione è stata tanta; trovarmi in un contesto così immenso mi ha fatto sentire come un bambino. Vestire la divisa dell'Associazione, indossare i guanti bianchi, assemblare il medagliere e poi portarlo all'interno della torre ossario, posizionarsi dietro all'altare e da lì leggere alcuni dei numerosi nomi dei ragazzi e fratelli che hanno perso la vita, intervallati da tante scritte "Ignoto"... Credetemi, non è possibile spiegare la commozione provata. Per motivi di tempo non ci hanno permesso di visitare Quota 33 e questo rimarrà un rimpianto; vederla lì e non poterla raggiungere... Da questa esperienza rientro più ricco nello spirito e nel cuore.

Ho conosciuto 2 fratelli Carristi compagni di viaggio con i quali mi sono trovato benissimo. La memoria di quella straordinaria pagina di storia deve essere ricordata e tramandata alle future generazioni, perché il sacrificio di tutte quelle giovani vite non sia solo una pagina di un libro. I ragazzi e i fratelli di El Alamein meritano tutto il nostro Rispetto... Onore a voi... Onore a tutti i Caduti di tutti i conflitti.

Ringrazio l'A.N.C.I., il Presidente Nazionale Generale Sabato Errico, Fabio Cazzaniga, i miei fratelli/compagni di viaggio Giovanni Manzone e Carlo Scarzanella, grazie grazie grazie.

Ten. Salvatore Agnello



200° ANNIVERSARIO DELLA FONDAZIONE DELLA SCUOLA DI CAVALLERIA

Termina a Piazza di Siena la cavalcata del Bicentenario con la cerimonia che celebra i 200 anni della Scuola di Cavalleria

Lo scorso 27 ottobre, nel galoppatoio di Villa Borghese in Roma, si è svolta la cerimonia militare con cui si sono conclusi gli eventi di celebrazione del bicentenario della Scuola di Cavalleria di Lecce.

La Scuola è oggi l'istituto di riferimento per la formazione, la specializzazione, la qualificazione e l'aggiornamento dei Quadri e degli equipaggi delle unità carri e blindate, oltre che per i relativi studi dottrinali e procedurali, avendo ereditato le funzioni della vecchia Scuola Truppe Corazzate di Caserta. Riportiamo le notizie emanate per l'occasione sul sito web dell'Esercito, evidenziando che la nostra Specialità deve e vuole essere un pilastro essenziale della nuova Arma di Cavalleria, nel cui ambito vanno portate e difese tutte le tradizioni, le memorie, la mentalità e la magnifica storia dei Carristi, maturate in un secolo di straordinaria intensità, nel mutuo rispetto di retaggi e modi d'essere di tutte le sue componenti.



Le squadriglie dell'Esercito (due team composti ciascuno da 4 binomi cavallo-cavaliere), impegnate nel viaggio rievocativo dell'anniversario per la costituzione della Scuola di Cavalleria, hanno raggiunto Roma, dopo aver percorso circa 1.500 km lungo due itinerari: uno da Venaria Reale (TO), prima sede della Scuola di Cavalleria, l'altro da Lecce, attuale sede.

La cerimonia del Bicentenario ha avuto luogo presso l'ovale verde del galoppatoio di Villa Borghese, prestigiosa location sede dei più importanti concorsi ippici internazionali che ha fatto da cornice all'evento, ospitando 18 Stendardi delle unità di Cavalleria e tre Reggimenti di formazione i quali, attraverso dimostrazioni a cavallo, hanno rievocato le tradizioni della Cavalleria.





Il Ministro della Difesa passa in rassegna reparti schierati

Alla presenza del Ministro della Difesa, On. Guido Crosetto, del Capo di Stato Maggiore della Difesa, Ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Pietro Serino e il Comandante per la Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Carlo Lamanna, i "cavalieri" dell'Esercito Italiano si sono riuniti a Piazza di Siena per assistere al celebre carosello dei "Lancieri di Montebello" (8°), la prova di ardimiento equestre a cura del Centro Militare di Equitazione e la leggendaria "carica" di un reparto di formazione. Inoltre, a premessa di tutte le attività dimostrative, il "passaggio del cavallo scosso", una delle più evocative tradizioni dell'Arma, ha ricordato tutti i Cavalieri che hanno sacrificato la vita per la Patria.

"200 anni di eroismo da cavalieri, uomini e donne che hanno dedicato la loro vita al servizio del Paese. Sempre con l'umanità che contraddistingue la via italiana di essere militari senza precludere la scelta di diventare eroi. Oggi siamo qui per difendere con ostinazione la forza del ricordo nella Storia e celebriamo una ricorrenza cruciale per i cavalieri che hanno reso grande la Cavalleria".

Ha affermato il Ministro della Difesa Guido Crosetto e ha aggiunto: "La Cavalleria oggi è una moderna componente dell'Esercito con mezzi blindati e corazzati che ne potenziano le capacità di protezione, ma che conserva le tradizioni e lo spirito che l'hanno sempre accompagnata".

Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Pietro Serino, nel salutare il personale impegnato nella cerimonia e tutti gli ospiti convenuti, ha voluto sottolineare: "Oggi celebriamo un aspetto importante: l'amicizia tra l'uomo e il vero protagonista di questa storia: il cavallo! Uno straordinario animale che si è fatto amico, commilitone, compagno d'armi, condividendo con i cavalieri disagi, sudore, fame, paure, ma senza far mancare mai il proprio impegno e, soprattutto il proprio coraggio".

E, concludendo si è rivolto ai "cavalieri" definendoli: "Grandi soldati capaci di andare oltre, servendo tra i primi anche in armi e specialità innovative dove serviva e serve tecnica e coraggio".

"Oggi, la Scuola di Cavalleria - ha detto il Generale C.A. Lamanna - animata da flessibilità culturale e spinta dalle nuove esigenze operative, continua a promuovere e adottare continui perfezionamenti ordinativi, tecnologici e d'impiego, dimostrando di essere parte attiva di un'Istituzione che nel tempo è stata in grado di conciliare le nobili tradizioni secolari con le necessità di rinnovamento."

Fonte www.esercito.difesa.it

PER NON DIMENTICARE...

UN PICCOLO RICORDO!

BRUNO GALAS M.O.V.M.

6 novembre 1919 - 6 novembre 2023

Per motivi anagrafici non ho conosciuto mio zio Bruno, ma nonostante ciò, qualcosa mi lega molto a lui. Un ricordo che mi trasmetteva sempre mia mamma Giulia quando mi parlava di lui, suo cognato. A ogni mia domanda, per sapere di più su mio zio, la sua risposta regolarmente era la stessa: la lunga chiacchierata fatta con lui sotto casa sua, in via Fiume 61 a Riva del Garda.

Bruno aveva già scelto la sua strada di arruolarsi volontario, e mia madre desiderava sapere il perché di questa sua scelta, anche se dentro di lei forse già lo conosceva.

Il motivo di partire volontario, era legato al fatto che la famiglia di mio zio era molto povera e la fame era all'ordine del giorno, arruolarsi significava avere un pasto tutti i giorni.

Ma quando rileggo la sua unica lettera scritta alla mamma il 15 dicembre 1940 (ritrovata tra molteplici documenti archiviati), capisco che non era solo la fame che lo fece partire volontario, ma l'amore per la Patria:

"[...] Cara mamma siate fiera che il vostro Bruno ritorna sano e vittorioso e se il mio destino sarà di dare il mio sangue lo darò volentieri per la nostra Amata Patria, pure di Vincere. Mamma vi prego non piangete per me se avessi da cadere ma io sarò sempre presente a voi e per i miei cari. [...]"

Il 6 novembre 1919 è il giorno in cui è nato Bruno, una data da non dimenticare, come la prossima, 3 gennaio 2024: 83 anni da quando donò il suo sangue per la Patria.

Marialuisa Galas, nipote di Bruno Galas





BIR EL GOBI

LA BATTAGLIA RACCONTATA DA UNO STUDIOSO FRANCESE

Anche all'estero c'è chi si impegna per una obiettiva e necessaria revisione del giudizio critico sul soldato italiano durante l'ultima guerra.

di **David Zambon** traduzione a cura di **Giorgio Cinti**

Quello che segue è uno dei numerosi articoli che l'amico David Zambon (nella foto), professore di Storia e Geografia in un liceo di Nizza, ha pubblicato negli ultimi anni sulle più importanti riviste francesi di storia militare, in merito all'argomento "Italia nella II Guerra Mondiale", del quale è specialista riconosciuto. Il suo scopo, oltre a quello più generale della diffusione della cultura della storia, è stato ed è quello di una obiettiva e necessaria revisione del giudizio critico sul soldato italiano durante l'ultima guerra. Caratteristica comune a questi articoli che cercheremo di diffondere attraverso la nostra Rivista, è una rigorosa ed esauriente ricerca a partire da fonti conosciute e da altre meno note o addirittura inedite, ricerca che sovente ha messo in luce la stantia infondatezza e la squallida disonestà di certi offensivi stereotipi che, per più di settant'anni, hanno offuscato il valore e rattristato la memoria dei nostri combattenti. Ne è risultata una serie di eccellenti ed interessanti saggi, che mi auguro il lettore possa apprezzare anche in questa edizione italiana. Dunque, non resta che augurarvi: buona lettura!

Giorgio Cinti

Fra il 18 novembre 1941 e il 10 gennaio 1942, «Auk»¹, comandante delle forze alleate del Medio Oriente, anticipa l'attacco di Rommel contro il perimetro fortificato di Tobruk, lanciando l'operazione *Crusader*, che provoca la ritirata delle forze italo-tedesche in Tripolitania. La battaglia dà luogo ad uno scontro di carri, di fanteria e d'artiglieria particolarmente violento. Ecco la storia del primo scontro fra i corazzati della divisione «Ariete» e la *22nd Armoured Brigade (22nd AB)*, vista attraverso il prisma delle testimonianze italiane.

Lo scenario

Dopo il 15 novembre 1941, mentre Rommel dà gli ultimi ritocchi ai preparativi per il suo attacco contro Tobruk, alcuni segni premonitori fanno capire che la nuova *8th Army* del tenente generale Sir Cunningham² è sul punto di passare all'azione. Il generale Gambaro, comandante del Corpo d'Armata di Manovra (CAM), se ne preoccupa, e i suoi dubbi sembrano confermati dalle intercettazioni radio e dalla ricognizione aerea, che registra delle forti concentrazioni di veicoli e di corazzati fra Marsa Matruh e la ridotta Maddalena. Informa allora Rommel e il Comando Supremo dell'imminenza di un attacco nemico, ma non raccoglie che i sarcasmi della «Volpe del deserto», che lo rimprovera cordialmente e che non crede ad un'azione in forze.

Allo scopo di prepararsi ad ogni eventualità, il generale d'armata Bastico, che è a capo delle forze italo-tedesche in Libia, ordina che la *132^a Divisione Corazzata «Ariete»* (generale di brigata Balotta) sia impiegata in maniera difensiva nel settore di Bir el Gobi, località di vecchi pozzi ormai asciutti situati in una zona di deprimente piattezza, dove non restano che i ruderi di un fortino ottomano. La posizione non è meno importante, poiché si tratta dell'incrocio di parecchie piste che vengono da tutte le direzioni.

Una volta sul posto, la fanteria autoportata della divisione, ossia l'8° Reggimento Bersaglieri, inizia a sistemare i 14 punti di appoggio previsti da Balotta, destinati ad accogliere cannoni anticarro da 47/32 e mortai da 81 mm, mentre, proprio alle loro spalle, il *132° Reggimento Artiglieria Corazzata*, rinforzato da parecchie sezioni della *Milmart* (milizia marittima), è pronto a sostenerli. Gli artiglieri dispongono, e si tratta di una ben accetta novità, di

¹Soprannome del generale Sir Claude Auchinleck, comandante in capo delle forze britanniche in Medio Oriente.

²La *8th Army* viene creata il 24 settembre 1941. Alan Cunningham è il fratello dell'ammiraglio Andrew Cunningham, comandante della *Mediterranean Fleet*.



Mappa operazione Crusader 19 novembre 1941
(da *Le grandi vittorie dell'Esercito italiano* di G. Bonci e G. Breccia)

200 proiettili da 75 mm a carica cava EP (Effetto Pronto), capaci di distruggere i carri britannici a notevoli distanze. In parallelo a questi lavori, resi difficili a causa delle violente precipitazioni, le pattuglie si danno da fare e rilevano prove evidenti di un attacco imminente.

Il disprezzo di Gott

L'attacco si manifesta infine il 18 novembre. I britannici sperano di liberare Tobruk con una manovra in grande stile, marciando verso Sidi Omar e Gabr Saleh, cercando di attirare le forze meccanizzate nemiche nella speranza di poterle annientare con tutti i mezzi disponibili. Per Cunningham ed il maggior generale Gott, comandante della 7th Armoured Division (7th AD), gli italiani non sembrano rappresentare una minaccia degna di particolare attenzione, e contano di distruggere gli M13/40 di Bir el Gobi altrettanto facilmente come si schiacciano le mosche sulla torta³. È dunque con la più totale disinvoltura, ispirata dalle esperienze dell'operazione *Compass*⁴, che la 22nd AB di Scott-Cockburn viene inviata all'incontro con gli italiani, che si stima si dilegneranno come lepri al primo colpo di cannone...

Le autoblindo dell'11th Hussars fanno da avanguardia, e nel primo pomeriggio vengono scoperte dalla 3^a Compagnia/VII Battaglione del 132° Reggimento Carristi (tenente colonnello Maretti) dell'«Ariete»; subito impegnati, i britannici battono in ritirata. «Verso sera poi», racconta il tenente Enrico Serra⁵, «cosa insolita, una assai nutrita formazione della RAF era venuta a spezzonare le nostre posizioni. Nella notte si ultima-

³Pur soffrendo di parecchi problemi, gli M13/40 non sono inferiori ai Cruisers A 15 Mk VI *Crusader* che costituiscono la punta di diamante delle divisioni corazzate britanniche.

⁴Durante la quale, tutti i limiti del Regio Esercito erano apparsi evidenti.

⁵E. Serra, *VIII/132° Ariete*, in G. Bedeschi, *Fronte d'Africa: c'ero anch'io*, Milano, Mursia, 1979-1988. Cit. p. 87. Serra ha pubblicato le sue memorie in *Carristi dell'Ariete*, Roma, 1979. Serra combatte in seno al plotone comando del battaglione, che si compone di un solo carro.

rono i preparativi. La certezza dell'imminente battaglia accendeva gli entusiasmi. L'alba, grigia e fredda, trovò tutti svegli e pronti alla battaglia. Nell'imminenza dell'attacco nemico la nostra divisione aveva assunto un assai opportuno schieramento con postazioni avanzate di bersaglieri ed artiglierie e, dietro, raggruppato, il reggimento carrista che costituiva la massa di manovra.»

Al mattino del 19 novembre, senza avvertire il tenente generale Norrie, che comanda il XXX Corps, Gott ordina alla 22nd AB di conquistare le posizioni italiane. Si tratta di un errore professionale a più di un titolo: in effetti, trasgredisce gli ordini generali che gli impongono di non disperdere le sue forze, allo scopo di colpire duramente i blindati di Rommel, e così di prenderli in trappola. Quanto alla composizione delle forze da affrontare, il diario di guerra del 4th County of London Yeomanry indica che l'obiettivo è solo una «grossa concentrazione di veicoli da trasporto nemici, con qualche carro e cannone», lasciando supporre che in realtà regni una certa artistica confusione. Peraltro, un rapporto del 15 novembre, trasmesso alla 7th AD, contiene un organigramma preciso dell'«Ariete», anche indicando che si stava spostando verso il quadrivio di Bir el Gobi... In effetti, i tre reggimenti britannici sono dei nuovi arrivati in Africa, e questi «pivelli» mancano d'esperienza: sarebbe proprio per «sgrossarli» che Gott avrebbe deciso di inviarli a farsi le ossa contro gli italiani, sperando di indurirli un po' con poca spesa, prima di affrontare i panzer di Rommel⁶. Questo eccesso di confidenza, mescolato al disprezzo per l'avversario, si rivelerà disastroso.

La battaglia ha inizio di primo mattino, come racconta il tenente Roberto Rosselli⁷: «Verso l'alba del 19 novembre, le avanguardie nemiche vennero a contatto con la prima compagnia del VII Battaglione. Lo scontro fu violentissimo, il cap. Urso, comandante del VII, impiegò anche le altre due compagnie⁸, incominciarono a sfilare le barelle con i primi feriti. I primi morti passarono avvolti in una tela da tenda [...]

Fra i caduti, si trovano il capitano Zanolla e il sottotenente Fabbri. Anche una sezione di cannoni da 75/27 della 6^a Batteria partecipa a questo combattimento di avanguardie, ma i carri dello Squadron H del 2nd Royal Gloucestershire Hussars riescono a piombare alle spalle della 3^a compagnia del VII Battaglione da nord-ovest, distruggendo tre M13/40; gli altri undici carri e i due pezzi da 75/27 battono allora in ritirata.

Al momento dell'attacco britannico, l'«Ariete» è disposta nella maniera seguente: al centro (quota 177) si trova il V battaglione dell'8° Reggimento Bersaglieri rinforzato da una

⁶I.S.O Playfair, *The Mediterranean and the Middle East. Vol. III*, Uckfield, The Naval & Military Press Ltd, 2004. Cit. p. 40.

⁷Da l'*VIII/132° Ariete*, in G. Bedeschi, op. cit., p. 84.

⁸Si tratta, in effetti, dei due ultimi plotoni della 3^a Compagnia.



compagnia divisionaria di 47/32, il II Gruppo del 132° Reggimento Artiglieria Corazzata e tre sezioni di cannoni da 20 mm; a sinistra, il III Battaglione Bersaglieri rinforzato da una compagnia divisionaria di 47/32 e due sezioni di cannoni da 20 mm; a destra, infine, il XII Battaglione Bersaglieri rinforzato dal I Gruppo d'artiglieria. Leggermente indietro, in posizione centrale, si trova la 1^a Batteria da 102/35 della Milmart (tre pezzi), mentre la sezione B della 6^a Batteria della stessa unità è in posizione a meno di 3 chilometri più a nord (due pezzi). Questi cannoni, destinati in origine ad essere installati in fortezza, sono montati su dei camion Fiat 634N. Un aristocratico capitano d'artiglieria, Oderisio Piscicelli Taeggi⁹, così li descrive: «*Alti sugli autocarri, i lunghi 102 erano visibili anche a distanza, tardi a muoversi, quindi vulnerabilissimi, e insomma inadatti al deserto.*¹⁰»

La 22nd Armoured Brigade alla carica

Verso mezzogiorno, in seguito ad errori di interpretazione delle informazioni¹¹ della ricognizione, i 46 Crusader del 2nd Royal Gloucestershire Hussars¹² e i 45 del 4th County of London Yeomanry caricano letteralmente gli italiani, le cui difese, contrariamente a quanto afferma la storiografia ufficiale

britannica¹³, sono ancora lontane dall'essere approntate nella loro totalità. Nel settore tenuto dal III Battaglione dell'8° Bersaglieri, i Crusader arrivano nel momento in cui i soldati italiani stanno prendendo posizione, senza alcuna possibilità di approfittare di un qualsiasi riparo; l'intervento coraggioso e disperato di quattro M13/40 del IX Battaglione, messi subito fuori combattimento, non cambia nulla. Invece, nel settore tenuto dal V battaglione dei Bersaglieri, i Crusader sono «impallinati» dai tiri tesi dei cannoni da 47/32 e da 75/27, senza contare quelli da 102/35 della 1^a batteria della Milmart. «*Erano le dodici e un quarto*», scrive il capitano Oderisio Piscicelli Taeggi, «*e l'allarme non era ancora stato dato che i carri apparvero in amplissimo semicerchio convergendo su Bir el Gobi. Erano più lunghi e più larghi dei nostri, e perciò sembravano anche più bassi, la patina color kaki [...]. Fino dai primi minuti non meno d'una ventina di carri furono fermati al centro, là dove il fuoco convergeva. [...] Qui le posizioni erano state sistemate a difesa da più giorni. Uomini ed armi erano affondati nelle buche da cui spuntavano appena le bocche delle armi e gli occhi dei puntatori. Alcuni carri capitarono fra le batterie senza accorgersene, giravano in tondo alla cieca, resi pazzi da quel fuoco che veniva di sotterra. Uno corse al carreggio e si divertì a rovesciare i trattori, finché una granata lo freddò. Un altro sarebbe caduto nella buca stessa di un pezzo, se una granata, sparatagli a brucia-*

⁹Comandante del I Gruppo del 132° Reggimento Artiglieria dell'«Ariete».

¹⁰O. Piscicelli Taeggi, *Diario di un combattente nell'Africa settentrionale*, Milano, Longanesi, 1972. Cit. p. 37.

¹¹Il grosso dell'«Ariete» è confuso con la 22nd Brigade.

¹²Rispettivamente gli Squadrons F, G, H e gli Squadrons A, B, C.

¹³I.S.O. Playfair, op. cit. p. 40.



pelo, non l'avesse fermato a due metri dalla volata. Le maniglie della torretta furono girate a colpi di mazza. Uscirono prima un ciuffo di capelli biondi, poi due occhi azzurri, poi una mano che stringeva un fazzoletto bianco. Il pilota non uscì. Le schegge della granata e i frammenti della corazza gli avevano fracassato tutte e due le gambe. Era morto¹⁴.»

I cannoni della Milmart si rivelano micidiali alla distanza di 1000 metri, come ricorda Piscicelli Taeggi: «...serviti da personale che si rivelò addestratissimo, furono quel giorno fra i cannoni i signori. Sparavano nel folto degli inglesi le loro lunghe granate mina fatte per ben altre corazze, quelle delle navi.¹⁵» Secondo le stime, non meno di una quindicina di Crusader furono così smantellati da questi potenti cannoni.

Dal suo canto, il 4th County of London Yeomanry si scontra con il XII Battaglione Autoportato dei Bersaglieri, che si difendono con le unghie e con i denti, ma le infiltrazioni sono numerose a causa della preparazione piuttosto incompleta delle posizioni; i tentativi di accerchiamento messi in atto dai differenti squadroni di carri inglesi sembrano sul punto di riuscire: il III Battaglione Motociclisti è spazzato via, mentre il comando di reggimento è tagliato fuori dal resto delle sue truppe, e riesce con difficoltà a raggiungere le posizioni del XII Battaglione. La minaccia di accerchiamento delle posizioni avanzate dell'«Ariete» impone un rapido contrattacco. Questo ha inizio alle 13 e 30, quando le due ultime compagnie del VII e l'VIII Battaglione del 132° Reggimento Carristi al completo sono lanciati nella mischia, allo scopo di tentare di arrestare e poi circondare a loro volta i due reggimenti corazzati britannici. In questo frangente, gli italiani sono meno numerosi dei loro avversari. In effetti, le cinque compagnie lanciate nel contrattacco allineano un totale di 65 M13/40¹⁶. Quanto al IX Battaglione del 132° Reggimento Carristi, resta in riserva, pronto ad intervenire se necessario.

¹⁴O. Piscicelli Taeggi, op. cit. p. 35-36.

¹⁵Ibidem, p. 37.

¹⁶Ciascuna compagnia dispone teoricamente di 13 carri (3 plotoni di 4 carri + 1 carro comando).

Enrico Serra racconta così questo episodio, che dà luogo ad una delle più importanti battaglie di carri di tutta la guerra in Africa Settentrionale: «Il capitano [...] fa agli ufficiali le ultime raccomandazioni sulla manovra. I volti sono sereni come gli animi. «Tocca alla mia compagnia – afferma un tenente romano – essere di testa». Quel tenente cadrà eroicamente nel combattimento, mentre si mantiene col busto fuori dalla torretta per meglio controllare la situazione. La compagnia del tenente romano, la terza, avanza sulla rotta della 22^a brigata corazzata inglese. Dal cannocchiale collimatore ne vedo soltanto il polverone, ma attraverso le comunicazioni radio, posso completare il quadro del combattimento. Il nemico, agganciato, si volge rabbioso contro così audaci assalitori: ritiene, evidentemente, di poterli sommergere con la strapotenza del numero. Ma immediatamente, per evitare l'aggiornamento sulla destra, ci portiamo con la prima compagnia a sostegno della terza, mentre sulla sinistra la seconda compagnia, facendo perno su se stessa, attacca il nemico sul fianco. La manovra eseguita in modo perfetto e con irruenza, sconcerta il nemico, che continua ad avanzare, ma con minor baldanza, poi ondeggia, retrocede, tenta di passare da qualche parte, quindi si sbanda, infine fugge velocissimo, non senza aver lasciato sul terreno più di una trentina dei suoi mostri d'acciaio. [...] Cannonata contro cannonata, giungemmo assai vicini ai carri nemici, ad una distanza di corpo a corpo. Il primo carro nemico che ho visto incendiato lo avevo sulla destra. Ricevette un colpo al motore e subito prese fuoco avvolgendosi di fumo azzurro; si aprì uno sportello laterale, ma nessuno ne uscì. [...] Gli aspiranti prigionieri uscirono dai carri con le mani alzate. Venne avanti un maggiore grande e grosso come un gigante al punto che mi chiedo ancora come potesse farcela dentro al carro. L'inglese mostrò buon viso a cattiva sorte, sorrise ed ebbe parole di ammirazione per i nostri carristi e per i nostri carri. L'elogio del nemico i carristi se lo sono meritato. [...] Un'intera compagnia rimase in combattimento dopo avere esaurite le munizioni: a salti sotto il fuoco gli uomini uscivano dalle torrette per prendere le munizioni dei carri rimasti immobilizzati. I motociclisti seguivano i carri nel combattimento, i feriti si lasciavano abbandonare sulla sabbia, per non impedire ai carri di avanzare¹⁷».

L'artiglieria italiana partecipa al festino

Se i carri si impegnano e si sparano addosso, a volte a bruciapelo, gli artiglieri non sono da meno. La battaglia è a volte intensa e confusa, perché i ruggiti dei motori, lo sferragliare dei cingoli e i colpi degli anticarro, provocano un fracasso assordante, e le nuvole di polvere disorientano i sensi. «Non tutto quello che allora avvenne ricordo», ci dice Piscicelli Taeggi.

¹⁷E. Serra in G. Bedeschi, op. cit., pp. 88-89.

«[...] Il motociclista corre verso di me sobbalzando sul terreno rotto, mi grida cose che non capisco. Il suo elmetto luccica. Un ferito mi guarda. Non ricordo il suo nome, non riconoscerei neanche il suo volto, ho solo nella retina l'angoscia di quei due occhi imploranti sotto l'elmetto. Un sergente carrista ferito, uscito da chissà quale carro sventrato, mi corre zoppicando dappresso. A urla, a cenni, mi aiuta a distinguere i carri dai loro. Ho nel timpano il grido trionfante di un capopezzo: «Ne ho fermato un altro!¹⁸». E al tenente Coglitore di aggiungere: «Il tiro dei nostri fedeli pezzi da 47/32 risulta preciso ed efficace, anche se possiamo notare, con rabbia ed amarezza, che qualche proiettile tracciante-perforante, pur raggiungendo l'obiettivo, slitta sulla corazza d'acciaio [...]. Anche l'artiglieria spara a zero: dal mio posto di osservazione riesco a distinguere le bocche da fuoco da 75/27 in piena attività; la batteria del capitano di artiglieria Morgante [...] si distingue per celerità e precisione di tiro. [...].

Un fantasmagorico intreccio di traiettorie sovrasta le nostre teste, mentre i sibili, le vampate, gli scoppi laceranti delle granate e gli schianti delle bombe dei mortai da 81 offendono le nostre orecchie: la battaglia offre uno spettacolo apocalittico di distruzione e di morte¹⁹». I carristi britannici si battono anch'essi con coraggio e tentano di eliminare i cannoni anticarro. Privati della loro fanteria d'accompagnamento, rimasta indietro, diventano molto vulnerabili. Quanto ai bersaglieri, non cessano di orientare i loro pezzi all'intorno, seguendo il «balletto» dei carri, esposti ai colpi nemici, ma anche a quelli amici che si perdono quando non colpiscono il bersaglio. «Mi giro e vedo dei carri che penetrano le nostre posizioni dalla sinistra e tentano una manovra di accerchiamento», ricorda il sergente Curtarelli, di una compagnia cannoni controcarro dei bersaglieri. «Intravedo il sergente Carbognani apparire e sparire fra due folate di ghibli²⁰. Odo l'abbaiare continuo del suo cannone da 47/32. Un carro è in fiamme... un secondo... il sesto, colpito ai cingoli ma col motore che continua a sferragliare, gli è sopra, prendendo in pieno il sottufficiale e il suo cannone, e prosegue in avanti saltellando in una strana maniera. Il combattimento continua, la situazione è caotica. Ma ecco che gli inglesi indietreggiano, si allontanano. [...] Io mi ricordo di aver risparmiato un carro. S'era piantato dietro una piccola duna, non lasciando apparire che la torretta. [...] Il capocarro è emerso dalla torretta, s'è guardato attorno, poi nella nostra direzione, e s'è messo in marcia verso sud. Il carro è venuto allo scoperto, e avremmo potuto colpirlo facilmente, ma non abbiamo tirato. Perché? Non lo so²¹».

¹⁸O. Piscicelli Taeggi, op. cit., p. 39.

¹⁹A. Coglitore, 8^a Compagnia Cannoni Controcarro, XII/8^o Regt. Bersaglieri. In G. Bedeschi, op. cit., pp. 115-116.

²⁰Il vento del deserto libico.



Lo sfortunato Carbognani è stato letteralmente tagliato in due dal Crusader del capitano Lord Cranley del 4th Yeomanry. Gli artiglieri, che hanno parecchi pezzi letteralmente allo scoperto, non hanno la vita facile, e questo è un eufemismo!

Il tenente Zacchei non risparmia i suoi sforzi e prende dei grandi rischi, tanto che i suoi bersaglieri gli urlano di non esporsi inutilmente. «L'inglese che mi ammazzerà non è ancora nato!», urla per tutta risposta, più per sfida che per convinzione. Zacchei evita allora di giustizia di farsi schiacciare col suo cannone, e riesce ad arrestare il carro lanciando una bomba a mano nella torretta aperta, sotto gli occhi sbalorditi dei carristi britannici, alcuni dei quali, secondo le nostre fonti, fatti prigionieri, vorranno stringergli le mani dopo la battaglia.

La battaglia vissuta dall'interno di un M13/40

Questa battaglia di carri prende l'aspetto di una violenta giostra medievale che oppone cavalieri in armatura. Come quest'ultima, il blindaggio dei carri protegge poco gli uomini, così come narra il tenente Serra: «Il carro comando, in cui mi trovo²², e che è immatricolato R.E.3092, si trova rapidamente in mezzo ad un furioso corpo a corpo. [...] Per meglio osservare le fasi della battaglia, la maggior parte degli ufficiali lasciano aperti i portelloni della torretta e, ogni tanto, invece di utilizzare l'episcopio, che non offre che una visione limitata, mettono fuori la testa. Pur indispensabile, questo sistema è troppo spesso mortale. Ad un certo punto, una scossa ci fa capire che il nostro carro è stato colpito al traverso: un proiettile perforante ha asportato un tubo di scappamento. Niente di grave. Ma un secondo più tardi, un colpo lacerante ci colpisce di brutto. Sento un liquido caldo sul collo: ci passo la mano, e la ritiro sporca di sangue. Mi giro, e ne capisco purtroppo la causa: il perforante a provocato un grosso foro

²¹Il Sergente Curtarelli in D. Vicini, I'8^o Bersaglieri in Africa settentrionale, Bologna, Tamari, 1977 (versione digitale).

²²Serra occupa la funzione di radio-mitragliere del carro comando dell'VIII btg., il cui capocarro è il cap. Casale.

nella torretta, e le schegge hanno ferito alla bocca e al collo il nostro servente²³, un ragazzo di Bergamo, del quale purtroppo non ricordo il nome, come anche il capitano Casale alla testa. Questo sangue è il loro. Il pilota Lucchesi ed io, ficcati nella parte inferiore dell'abitacolo, siamo illesi. Durante ogni scontro, c'è un momento decisivo durante il quale prevale colui che sa resistere un secondo in più dell'avversario, e ne esce vincitore. Casale ha saputo cogliere questo momento e, nonostante una ferita supplementare alla gamba, continua ad avanzare, malgrado una torretta bloccata e un cannone fuori uso. Non dimenticherò mai lo sguardo del servente che vomita sangue: angoscia, disperazione, supplica. Non possiamo fermarci. Ad un certo punto, ho anche pensato che la sola maniera di salvargli la vita sarebbe stato di gettarlo fuori dal carro, sperando che uno dei quattro coraggiosi motociclisti che ci seguono [...] lo recuperi e lo invii all'infermeria. Ed è proprio quello che successe²⁴». Il lavoro di questi motociclisti temerari è tanto pericoloso quanto indispensabile per i carristi. Zigzagando tra i corazzati amici o nemici, presi in mezzo alle lunghe scie blu ed arancio dei proiettili perforanti e delle traccianti delle mitragliatrici, secondo le circostanze fanno funzioni di staffetta, di rifornitori o d'infermieri di fortuna; veri «pesci-pilota» degli M13/40, pagano anch'essi un prezzo di sangue. «Il motociclista Domenico Vago, originario di Como, riesce a ritrovare due carri in avaria, con dei morti e feriti a bordo, e a riportarli alla base», ricorda Serra²⁵.

Ma la battaglia non vede ancora la fine. In effetti, i britannici tentano di rincuorarsi e di raggrupparsi per ripartire all'assalto. Allo scopo di sottoporre l'avversario ad una pressione costante, si sollecita l'artiglieria divisionale, ma invano.

Finalmente, al calare del giorno, uno dopo l'altro i tre reggimenti britannici si ritirano. Allo stesso tempo, il tenente colonnello Maretti piazza il IX Battaglione in allerta; in caso di un nuovo attacco, bisognerà risolversi a farlo intervenire.

Il dilemma è importante, perché si tratta delle ultime riserve disponibili: in caso di fallimento, tutto il dispositivo italo-tedesco sarà minacciato di accerchiamento da sud. «Al crepuscolo,» prosegue Enrico Serra, «ci rendiamo conto che il nemico ha lanciato un nuovo attacco. Si riconosce la nuvola di polvere, caratteristica di una colonna in movimento. Maretti decide di inviare all'attacco tutti i carri disponibili. [...] Il combattimento è breve. Si tratta in realtà di una formazione di camionette britanniche incaricate dei rifornimenti, scortate

da qualche carro e autoblindo, che si dirige verso Tobruk, nella convinzione che il congiungimento sia stato fatto... Anche l'indomani, altre camionette al comando di giovani ufficiali inglesi stupiti, finiranno sulle nostre posizioni per lo stesso motivo²⁶».

Finalmente, il comando britannico, che deve leccarsi le ferite, sospende ulteriori attacchi. La battaglia di Bir el Gobi si è dimostrata uno scacco per loro, e gli italiani ne escono vincitori.

La calma dopo la tempesta

All'indomani della battaglia, anche la divisione «Ariete» deve fare i suoi conti. Il tenente Serra, nostro testimone di riferimento, ha appena partecipato al suo primo importante combattimento. Il suo carro, l'abbiamo visto, è stato colpito in pieno nello scontro e deve essere rimesso in efficienza. «[...] il bravo sergente maggiore Rosa si occupa della riparazione dei carri, e prima di tutto del nostro, rimpiazzando la lastra perforata della blindatura della torretta, con un'altra che viene da un carro fuori uso. Noi ci occupiamo anche di dirigere i prigionieri nelle retrovie, di preparare gli innumerevoli resoconti delle perdite, della situazione dei carri, delle armi, del rastrellamento del campo di battaglia.²⁷» La cifra delle perdite è d'altronde causa di parecchie controversie, tanto dal lato inglese che da quello italiano. La storia ufficiale britannica ammette la perdita di 25 Crusader, ossia grosso modo meno della metà delle rivendicazioni italiane. «Una cinquantina di carri inglesi restano sul campo di battaglia. Altri sono sparpagliati tutto attorno. Io li fotografo. Portano dei nomi come «Encounter», «Crusader»; altri sono degli Stuart americani, altri ancora sono dei carri pesanti Matilda o Valentine, Mark IV e Mark VI. Sono armati, salvo eccezioni, di cannoni da 37 e 40 mm, inferiori ai nostri 47 mm, ma ciò nonostante capaci di perforare le nostre corazze.»

Queste parole suscitano interrogativi, poiché solo i Cruiser Tanks Mk VI Crusader fanno parte dell'organigramma della 2nd AB. L'autore confonde probabilmente più di un combattimento, perché il settore di Bir el Gobi vedrà in effetti la presenza degli Stuart americani e dei carri pesanti britannici menzionati, ma più tardi, nel mese di dicembre...

Ciò non osta al fatto che la cinquantina di carri rivendicati dai carristi e dall'artiglieria dell'«Ariete» siano realistici, poiché al mattino del 20 novembre il brigadier generale Scott-Cockburn informa Gott di non avere a disposizione che la metà dei suoi carri. Le lezioni della battaglia sono presto imparate dagli italiani. Si deve sottolineare, d'altronde, che dopo le disfatte di Graziani, le unità del Duce si sono fatte agguer-

²³Oltre ad un acciaio al nickel di qualità mediocre, le piastre di blindatura degli M13/40 sono imbullonate e non saldate. L'impatto dei proiettili nemici fracassa spesso queste piastre, e i bulloni, sotto la violenza del colpo, si trasformano a loro volta in proiettili mortali per i carristi.

²⁴E. Serra, *Carristi dell'Ariete*, Roma, 1979 (ed. fuori commercio). Cit. p. 35.

²⁵Ibidem, p. 37.

²⁶Ibidem, p. 35.

²⁷Salvo indicazione contraria, le testimonianze che seguono sono di Enrico Serra, op. cit., pp. 35 e seguenti.



rite, e la loro efficacia combattiva è aumentata considerevolmente. Il personale arrivato dalla Madrepatria nella primavera del 1941 (è il caso di Serra), è meglio addestrato, mentre, sul terreno, gli ufficiali imparano parecchio al contatto con i tedeschi, in particolare a livello tattico. Resta la pesantezza della gerarchia nella trasmissione degli ordini, sistema che paralizza le iniziative, provoca degli equivoci e delle lentezze, le cui ripercussioni sulle operazioni possono diventare gravi. Inflessibili sui dettagli secondari, alcuni generali superiori non apprezzano deviazioni dal regolamento, anche quando si tratta di salvaguardare l'integrità fisica dei loro uomini. L'esempio del rinforzo della blindatura frontale degli M13/40 è, su questo punto, significativo: «*La necessità di rinforzare le piastre anteriori con degli spezzoni di cingoli dei carri e dei sacchi di sabbia, ci sembra evidente. Alcuni mesi più tardi si troverà qualche generale per proibire questo inutile armamentario. Sarà obbedito, e poi presto disobbedito*».

E pochi sanno che questa pratica, adottata appositamente, data dall'epoca di Bir el Gobi.

Tre anni più tardi, saranno gli equipaggi degli Sherman che imiteranno gli omologhi italiani, per proteggersi dai cannoni da 88 mm dei Tiger, anche se, concediamolo, l'effetto non è che psicologico...

Infine, l'M13/40, frutto della collaborazione fra l'Ansaldo di Genova (per l'acciaio) e la Fiat di Torino (per la motorizzazione), troppe volte schernito, ha dimostrato di non essere inferiore ai carri britannici della stessa generazione.

«*Sebbene il nostro carro abbia mostrato notevoli carenze che non fanno onore ai suoi progettisti*» dice Serra «*[...] abbiamo potuto constatare che, almeno per l'armamento, era in misura di affrontare i carri inglesi: funzionando a benzina, questi ultimi si incendiavano più facilmente che i nostri*».

L'«Ariete» dichiara 34 suoi carri distrutti e 15 altri danneggiati ma riparabili, che corrisponde più o meno alle rivendicazioni dei carristi britannici.

Per gli italiani, dalla logistica in perpetua difficoltà, il rastrellamento del campo di battaglia permette anche di mettere le mani su numerosi veicoli nuovi e in perfetto ordine di marcia, su viveri, vestiario, su scarponi e calzature adatte al deserto, acqua potabile e carburante di buona qualità.

«*Le scatole di salmone vengono dal Canada, la carne dall'America del Sud e il latte dall'Australia, così come le calde coperte di lana*».

Che differenza con le scatolette, sovente avariate, accompagnate dalle tradizionali gallette rafferme o ammuffite!

Su tutti i fronti, quando paragonano la loro situazione, che sia sul piano dell'armamento, dell'equipaggiamento o dei rifornimenti, i soldati di Mussolini vedono la differenza fra la «guerra dei ricchi» e la «guerra dei poveri»...

Un pesante bilancio umano

Ma la battaglia fra unità corazzate non si riassume solo nello scontro fra mostri d'acciaio. All'interno, combattono degli uomini che, con molto cinismo e appropriatezza, li soprannominano «bare che camminano». «*Siamo preoccupati perché la guerra dei corazzati si è dimostrata particolarmente mortale, al di là dell'immaginabile*», confida Enrico Serra. L'ora del bilancio umano è suonata, ed è penosa: «*Provo una sensazione strana, della quale in parte mi vergogno. Man mano che mi arrivano le notizie delle perdite umane che abbiamo subito, aumenta in me un sentimento di soddisfazione, quasi di gioia, per essere uscito indenne da un tale massacro*.» Se i carristi e gli artiglieri della divisione possono legittimamente annunciare che «*la giornata è nostra!*» – come facevano i condottieri nel Medioevo –, le perdite non sono meno pesanti. Secondo il diario di guerra della divisione, il 132° Reggimento Carristi lamenta 5 morti, 1 disperso e 5 feriti fra gli ufficiali, 11 morti, 45 feriti e 65 dispersi per i sottufficiali e la truppa. Fra gli ufficiali, si contano tre comandanti di compagnia, i tenenti Sobrero, Corradini e Murer. «*Murer e Sobrero, amici inseparabili, sono stati uccisi quasi nello stesso momento, tutti e due colpiti alla testa. Ho avuto l'onore di seppellirli fianco a fianco. [...] È stato sepolto come gli altri, avvolto in un telo tenda. Sulla tomba abbiamo messo un casco da carrista: più tardi, quando ci siamo resi conto che i caschi venivano rubati dagli arabi, o presi come «souvenir» dagli inglesi, li abbiamo rimpiazzati con delle maglie dei cingoli dei carri. [...] Più del 40% dei carri in azione ha avuto a bordo dei morti o dei feriti.*» L'8° Reggimento Bersaglieri conta un pezzo da 75/27 e otto da 47/32 distrutti, così come 10 morti, 18 feriti e 17 dispersi; quanto al 132° Reggimento Artiglieria Corazzata, ha solo 6 feriti²⁸. Le stime dei britannici sono assai fantasiose, poiché annunciano la cattura di 200 uomini, mentre è improbabile che più di 70 uomini siano caduti in loro mano.

Le perdite britanniche non sono conosciute con precisione, ma il diario di guerra del reggimento annuncia la cattura di 6 ufficiali e 31 uomini. Il diario di guerra del 2nd Gloucestershire Hussars annota 11 morti, 19 feriti e 20 dispersi (tutti prigionieri, dei quali un maggiore, un tenente colonnello e due capitani), oltre ad una trentina di carri, cosa che ne ha fatto l'unità la più duramente toccata. Gli altri due reggimenti, il 4th County of London Yeomanry ed il 3rd County of London Yeomanry (quest'ultimo non ha preso parte attiva ai combattimenti) deplorano rispettivamente 8 e 4 carri, così come 26 dispersi (4 dei quali uccisi) per il primo e 6 morti per il secondo (il numero dei feriti non è conosciuto).

²⁸D. Vicini, *L'8° Bersaglieri in Africa Settentrionale*, Bologna, Tamari, 1977 (versione digitale). Vicini riporta il diario di guerra del 132° Rgt. Carri.



Sebbene i soldati non vi abbiano mai fatta allusione, Bir el Gobi rappresenta, in una certa misura, considerando contesto e proporzioni, la rivincita di Beda Fomm. Qui, si è trattato delle ondate di carri britannici che non sono riuscite ad aver ragione dell'avversario, anche se la sorte della battaglia non si è giocata, alla fine, che per poco. «Nell'esaltazione della vittoria, e con la preoccupazione di organizzare i rifornimenti e le misure difensive in caso di un nuovo attacco nemico», dice ancora Enrico Serra, «preso dal torpore per gli sforzi fatti e la mancanza di riposo, non avevo avuto il tempo di rendermi conto della triste contabilità della guerra. Non avrei mai immaginato lo spettacolo che avrei visto l'indomani, in un'alba livida e fredda, quando mi sono recato al cimitero di guerra, approntato durante la notte. [...] Mi sono sorpreso a gridare « quanti morti!». «Non è nulla al cospetto di quello che ci attende», mi rispose il capitano Urso, comandante del VII Battaglione. E questa risposta mi ha colpito come un triste presagio. Ci sono delle parole che non bisognerebbe mai pronunciare in tempo di guerra...».

Questa grande battaglia di carri ha avuto poca eco nella storiografia anglosassone. Qualche linea nella storia ufficiale, qualche altra per mano degli autori più conosciuti (che sono anche i meno obiettivi). Nei «carnet» di Rommel, il periodo dell'operazione «Crusader» è occultato nel loro insieme. Alcuni vi hanno visto una evidente volontà di minimizzare l'azione degli italiani, cosa che non corrisponde al prosieguo degli avvenimenti.

Secondo Serra, «Rommel arriva in persona, sulla sua auto-blindo, un seguito ridotto, l'uniforme impeccabile, le decorazioni e gli occhialoni di mica sul berretto. Una silhouette che ci sarà familiare quando l'«Ariete» passerà ai suoi ordini.»

Altri ancora, in particolare presso i britannici, vedono nella resistenza italiana una vittoria relativa dell'artiglieria «ben trincerata» secondo Desmond Young²⁹, cosa vera solo per un terzo di essa. Queste speculazioni sono rilanciate da Sir Basil Liddel Hart, che parla di «posizione fortificata italiana»³⁰, una totale inesattezza. E se, come afferma il famoso ufficiale britannico³¹, i carristi della 22nd AB sono dei «nuovi venuti nella guerra del deserto»³², questo è anche il caso dei carristi italiani, fra cui Enrico Serra. Infine, nessun tedesco ha partecipato alla battaglia: nessuna «mano tedesca» dietro il successo italiano!

I combattimenti continueranno a Bir el Gobi e altrove, e ritroveremo la divisione «Ariete» a Bir Cremisa il 23 novembre o a Quota 175 il 29. Fra il 2 e il 7 dicembre, poi, saranno i volontari della «Giovani Fascisti» che si faranno valere sui luoghi stessi dove la brigata di Scott-Cokburn è stata sconfitta.

L'autore ringrazia il suo amico Yves Casagrande per il prezioso aiuto nel redigere questo articolo

²⁹D. Young, Rommel, Paris, Marabout Histoire, 1986. Cit. p. 120.

³⁰B. Liddel Hart, *Histoire de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Fayard, 1986. Cit. p. 191.

³¹Specialista accertato della contraffazione storica, anche se la sua opera, presa nel suo insieme, resta apprezzabile.

³²Ibidem.

LA GUERRA DELLO YOM KIPPUR

a cura di **Attilio Claudio Borreca**

Gen. D. (ris) Presidente Sezione ANCI di Benevento e Presidente Regionale ANCI Campania-Molise

Premessa

Il 6 ottobre 1973 doveva essere per tutti gli israeliani un giorno di preghiera per celebrare la ricorrenza dello Yom Kippur, cioè il giorno ebraico della penitenza, che viene considerato come il giorno più santo e solenne dell'anno per l'espiazione dei peccati e la riconciliazione. Ma durante quella giornata non ci sarebbe stato molto tempo per la penitenza. Quella data, infatti, era stata scelta dagli arabi per riscattare l'umiliazione militare subita sei anni prima durante la guerra dei "sei giorni". Così per Israele e tutto il medio Oriente, quel 6 ottobre fu il primo giorno di una guerra destinata a segnare un'importante svolta politica in questo inquieto quadrante del globo. I diciannove giorni di conflitto che seguirono furono ricordati come quelli della guerra dello Yom Kippur, in Israele, e del Ramadan, in tutti i paesi arabi.

Le cause

Le cause del conflitto sono da attribuire principalmente ad uno dei problemi che ancora oggi è irrisolto e che rappresenta uno dei fattori determinanti che ostacolano il processo di pace, e cioè i territori occupati da Israele durante la guerra dei sei giorni (Gerusalemme Est, la Cisgiordania, la penisola del Sinai e le Alture del Golan), guerra che aveva sancito, inoltre, il dominio militare di Israele nell'area medio-orientale. Israele si era trasformata in potenza occupante su un territorio abitato da oltre un milione di palestinesi. I dittatori di Egitto e Siria, rispettivamente Anwar Sadat e Hafez al-Assad, padre dell'attuale dittatore, Bashar al-Assad, portarono i due paesi, che già versavano in una grave situazione economica, alla guerra. Tale decisione fu presa, oltre



Carro armato israeliano attraversa ponte costruito sul canale di Suez

che a seguito di problematiche interne legate al consenso elettorale, anche in conseguenza degli accordi di Oslo, allorché fu deciso di mantenere invariata la situazione dei confini dei territori occupati.

Le operazioni militari

Le operazioni militari presero il via tra mezzogiorno e le due del pomeriggio del 6 ottobre 1973, sul fronte del Sinai, a ovest, dove operavano le forze egiziane, e quello del Golan, ad est, dove agi-

vano le forze armate siriane, appoggiate da unità provenienti da Iraq e Giordania. Sin dalle prime battute del conflitto fu chiaro che molto era cambiato nella strategia degli eserciti arabi, in particolare di quello egiziano, che diede nelle prime fasi della guerra, un'ottima prova di sé.

Il fronte del Sinai.

Su questo fronte, che andava dal Mar Mediterraneo alla cittadina di Suez, operarono la 2^a e la 3^a armata egiziane.



T62 egiziani avanzano nel Sinai



Un T55 fuori combattimento. Dietro, Sherman israeliani.

Le operazioni iniziarono nel primo pomeriggio del 6 ottobre dopo un massiccio attacco, sia aereo che di artiglieria, sulle posizioni israeliane scarsamente organizzate a difesa, realizzate sulla sponda orientale del canale di Suez (linea difensiva Bar-Lev). Non tutti i 32 capisaldi erano presidiati e solo 18 di essi disponevano, nel totale, di poco più di 400 uomini. Poche e inadeguate anche le artiglierie, i carri armati e le unità contraerei.

I 600.000 uomini, invece, delle armate egiziane, con mezzi corazzati e blindati, in pochissimo tempo, riuscirono ad attraversare il canale di Suez e superare la linea difensiva israeliana, ancorché le posizioni fossero situate al riparo di terrapieni di sabbia e terra alti 20 metri e con pendenze notevoli (45°- 60°). Grazie al risolutivo intervento di plotoni del genio, furono aperte 30 brecce nel massiccio terrapieno attraverso le quali transitarono in rapida successione uomini, mezzi corazzati e artiglierie. Nel giro di 24 ore le due armate egiziane furono in grado di realizzare non solo una testa di ponte sulla riva orientale del canale di Suez, ma penetrare in profondità, in alcuni punti fino a 3 chilometri. La rapidità dell'azione, unitamente al coordinamento delle truppe, stupirono tutti e soltanto in seguito si

seppe che ufficiali e soldati egiziani avevano simulato, in appositi campi di addestramento, centinaia di modi diversi per superare le difese del canale. Infatti, la decisione di ricorrere ad un intervento armato, risale al novembre 1972 e quindi lo Stato maggiore del Cairo ebbe la possibilità di pianificare e organizzare l'operazione nell'arco di due anni.

Tuttavia non sarebbe bastata tanta preparazione per sopraffare gli israeliani, se non fosse stata supportata dai nuovi armamenti che l'Unione Sovietica aveva fornito alle forze armate del presidente egiziano Sadat. L'esercito egiziano mise in campo due novità: i missili antiaerei sovietici "SAM" e quelli controcarri della classe "Sagger". I primi aprirono un vero e proprio "ombrello" protettivo sulle forze terrestri che avanzavano oltre il canale e causarono gravi perdite all'aviazione israeliana. I piloti con la stella di David che operavano a bordo di velivoli Phantom si trovarono in grosse difficoltà sia ad alta che a bassa quota. Problemi non meno gravi li ebbero i carristi con i loro carri Centurion e Sherman, distrutti dai fanti egiziani armati con i missili filoguidati Sagger.

Per tutta la durata della guerra, le divisioni corazzate egiziane impiegarono

oltre 1700 carri armati di fabbricazione sovietica: sia i T54/55 armati con un cannone da 100 mm, sia i più moderni T62, dotati del più potente cannone allora disponibile da 115 mm. Le forze corazzate egiziane operavano sul terreno con procedure di combattimento supervisionate da consiglieri militari russi. Tuttavia, la loro tattica di movimento ed ingaggio dei bersagli si dimostrò, soprattutto durante l'offensiva egiziana del 14 ottobre, poco flessibile, così come si rivelò rigida la loro linea di comando, a fronte invece della flessibilità e dell'autonomia decisionale spinta fino alle minori unità da parte israeliana. Questo causò gravi e determinanti ritardi decisionali, che risultarono fatali per le sorti della guerra.

Nel deserto del Sinai, l'IDF (*Israel Defense Forces*) impiegò poco più di 800 carri armati. La linea carri era essenzialmente costituita da:

- M48 Patton modificati con un cannone da 105 mm, lo stesso montato sui carri M60 e M60 A1;
- Centurion di fabbricazione inglese, dotati anch'essi del cannone da 105 mm, che assieme agli M48, si dimostrarono i mezzi più adatti alle sabbie e ai terreni sconnessi del Sinai;
- alcune decine di più moderni M60 ed M60 A1, dotati del citato cannone da 105 mm.

Gli israeliani inoltre impiegarono in modo massiccio unità corazzate delle forze di riserva, usando anche gli antiquati Sherman della seconda Guerra Mondiale che però erano stati adeguatamente modificati e sui quali era installato un cannone di fabbricazione francese "Modele FI" da 105 mm (da alcune fonti risulta che furono oltre 340 quelli che parteciparono ai combattimenti sia sul Golan che nel Sinai). La versione israeliana di questo vecchio ma affidabile carro armato venne denominata Super Sherman.

Al fine di alleggerire la notevole pressione che gli israeliani esercitavano sui siriani sulle alture del Golan, gli egiziani

ni lanciarono, a partire dal 14 ottobre, una robusta offensiva utilizzando quasi tutti i mezzi corazzati disponibili. Durante gli accaniti scontri, gli israeliani avevano individuato un punto debole nello schieramento delle due armate egiziane. La zona prescelta per lanciare la controffensiva era l'estremità settentrionale del Grande lago Salato, dove le due armate del Cairo si congiungevano. Così dopo un pesante bombardamento aereo e di artiglieria, la notte del 15 ottobre, una divisione comandata dal generale israeliano Ariel Sharon attraversò il canale di Suez e creò una testa di ponte. All'alba del 18 le posizioni acquisite vennero consolidate dopo che era stato respinto un ennesimo tentativo da sud della III^a armata egiziana.

Nei giorni seguenti, circa 20.000 uomini e 400 carri armati, sfruttando la testa di ponte, passarono sulla sponda opposta del Canale di Suez e spaccarono in due la linea difensiva egiziana. In tre giorni, dal 14 al 16 ottobre, si erano scontrati circa 1000 carri armati egiziani contro 400 israeliani su una fronte di poco meno di 200 km. Come accennato, decisivi per l'esito dello scontro tra le unità corazzate nel Sinai, furono una catena di comando snella e flessibile e un migliore addestramento ed equipaggiamento delle forze armate israeliane, nonostante la loro inferiorità sia numerica che di disponibilità di mezzi corazzati e unità missilistiche.

Il fronte del Golan.

Dal punto di vista di Tel Aviv, aveva maggiore importanza, almeno a breve termine, il fronte del Golan, dove, alle 14.00 del 6 ottobre, le truppe siriane (anch'esse avvalendosi di consiglieri militari sovietici) avevano iniziato le operazioni offensive. L'area desertica del Sinai, infatti, rappresentava un "cuscinetto" abbastanza profondo da permettere al nemico un'avanzata che non minacciasse direttamente i principali centri abitati di Israele. Al contrario, le alture del Golan aprivano le porte della



Centurion israeliani raggiungono il fronte del Golan

Galilea, ricca e densamente popolata. E pertanto l'offensiva siriana era la prima fonte di preoccupazione per l'alto comando israeliano. Dopo un'ora di forti bombardamenti di artiglieria e sortite di MIG siriani, i primi scontri terrestri sulle alture del Golan si ebbero tra 250 carri armati siriani T55 e T62 e 33 carri israeliani Centurion. La natura morfologica del terreno che obbligava a determinate direzioni di attacco e la presenza di numerosi fossati anticarro unitamente a consistenti campi minati (precedentemente realizzati dagli israeliani in previsione di una possibile offensiva), resero estremamente lenta e difficile l'avanzata.

Gli scontri più duri fra mezzi corazzati si svolsero nella cosiddetta "valle delle lacrime", un piccolo avvallamento a nord della cittadina di Kuneitra. Quando le truppe siriane riuscirono a superare la linea difensiva, gli israeliani erano già riusciti a mobilitare le forze di riserve che, in breve tempo, iniziarono a sferrare numerosi contrattacchi su tutta la linea del fronte. Le prime 36 ore di scontri illusero il leader siriano Assad, il cui obiettivo era di rientrare in possesso di tutto il territorio del Golan perso sei anni prima. Il sogno ebbe breve durata e all'inizio del terzo giorno di scontri, l'esercito di Tel Aviv, potendo

contare anche sulle forze di riserva, diede il via alla controffensiva. I risultati non si fecero attendere e già il 10 ottobre i siriani erano stati ricacciati sulle posizioni di partenza.

A differenza di quel che stava accadendo nel Sinai, dove i nuovi missili controcarro egiziani colpivano inesorabilmente i carristi israeliani, sulle alture del Golan gli eserciti si fronteggiarono sfruttando al massimo la potenza delle unità corazzate. I siriani infatti lanciarono nella mischia i nuovi T 62 di fabbricazione sovietica, che si pensava potessero opporsi con successo ai Centurion con la stella di David.

Nonostante i miglioramenti della tecnologia russa, i Centurion si dimostrarono ancora una volta superiori. Così il giorno 12 le forze israeliane non soltanto avevano respinto il nemico, ma si trovavano in territorio siriano sulla strada che dalla località di Kuneitra porta alla capitale nemica. Il giorno 14, poi, le avanguardie dello schieramento israeliano arrivarono a 35 chilometri da Damasco.

La diplomazia internazionale

Il 22 ottobre 1973 venne approvata la risoluzione numero 338 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite per auspicare un cessate il fuoco, a se-



M 60 A 1 israeliano distrutto

guito di una proposta congiunta di Stati Uniti d'America e Unione Sovietica. La risoluzione "impondeva alle parti in conflitto un cessate il fuoco entro 12 ore dall'approvazione della stessa. La risoluzione venne approvata da quasi tutti i membri del Consiglio di Sicurezza, eccetto la Repubblica Popolare Cinese, che non prese parte alla votazione. Nonostante l'accordo generale in seno al Consiglio, i termini della risoluzione non vennero rispettati, il cessate il fuoco venne rapidamente rotto, ed ognuna delle due parti si affrettò ad ac-

cusare l'altra.

Secondo alcune fonti, le disposizioni della 338 vennero violate dall'Egitto, poiché il Terzo Corpo d'Armata provò a rompere l'accerchiamento in cui si trovava da parte delle forze israeliane. Di fatto l'azione egiziana e l'arrivo al Cairo di aiuti militari sovietici, indusse Israele a stringere ulteriormente la morsa sugli egiziani. Secondo altre fonti furono gli israeliani a non rispettare il cessate il fuoco. Golda Meir era determinata a conquistare tutto il vantaggio strategico possibile prima della fine



Il Primo Ministro Golda Meir e il Ministro della Difesa Moshe Dayan

del conflitto. Di fronte all'incredibile intreccio della linea del fronte in cui si trovavano le truppe, la Meir ordinò un assalto finale e l'attraversamento del Canale di Suez. Ciò spinse di lì a poco l'Unione Sovietica ad un diretto coinvolgimento nel conflitto"¹.

Sadat a sua volta lanciò un appello alle due superpotenze perché ponessero fine alle ostilità con un intervento diretto sul campo di battaglia.

Era la sera del 24 ottobre e improvvisamente sembrò che la situazione internazionale potesse precipitare da un momento all'altro. La mattina del 25 sembrò imminente un intervento sovietico e la risposta americana non si fece attendere. Poco dopo le 11 della mattina, il presidente Nixon diede ordine a tutte le basi militari statunitensi di entrare in allarme atomico. Il mondo era arrivato sull'orlo dell'apocalisse e soltanto la notizia, diffusa in serata, che Egitto e Israele avevano acconsentito al cessate il fuoco, riportava la situazione alla normalità.

I primi negoziati si svolsero in una tenda al chilometro 101 della strada che porta da Suez al Cairo. Dopo 19 giorni di ostilità terminava la quarta guerra arabo-israeliana, un conflitto destinato a influenzare profondamente la storia dei belligeranti e la situazione dell'intero scacchiere mediorientale.

LE FORZE IN CAMPO

Israele

Le forze terrestri israeliani contavano su 2000 carri armati che costituivano il nocciolo duro dell'esercito. Come detto, la tipologia di carri spaziava dal Centurion al vecchio Sherman, passando attraverso gli M48 e M60. Inoltre le forze corazzate disponevano anche di circa 400 carri sovietici T54/55 catturati al nemico durante la guerra dei "sei giorni" e successivamente modificati. Il trasporto delle truppe era garantito da circa 4000 mezzi corazzati/cingolati di

¹https://it.wikipedia.org/wiki/Risoluzione_338_del_Consiglio_di_Sicurezza_delle_Nazioni_Unite

cui un migliaio erano gli M113 americani. Di notevole spessore era l'artiglieria, che vantava un buon numero di semoventi M109, M110 e M107. Gli uomini in servizio effettivo allo scoppio della guerra erano circa 115.000, ma in caso di completa mobilitazione dei riservisti, Israele poteva contare su almeno 300.000 soldati.

Il fiore all'occhiello delle forze armate israeliane era sempre stata l'aviazione, la cui ossatura era costituita da 130 Phantom F-4E e da 230 Skyhawk A-4, entrambi di fabbricazione americana. A questi si aggiungevano 35 Mirage III e 18 Super Mystere B2 francesi, 18 Barak di produzione propria, ma derivati dai Mirage e 75 elicotteri, di cui 25 per il trasporto truppe e 50 AB 204/205.

Egitto

L'armamento e l'equipaggiamento dell'esercito egiziano, forte di 298.000 uomini (800.000 se si contano anche i riservisti), era completamente di origine sovietica. I 2000 carri armati erano in maggioranza T54/55, ai quali si aggiungevano un buon numero di nuovi T62, mentre l'artiglieria contava su circa un migliaio di pezzi di vario calibro. Punto di forza dell'esercito erano comunque le 130 batterie missilistiche antiaeree SAM2, SAM3 e SAM6. L'aviazione metteva in campo 620 velivoli, di cui 250 Mig21 e 180 elicotteri Mi6 e Mi8.

Siria

Circa 120.000 uomini in servizio attivo e 200.000 riservisti rappresentavano l'intero esercito siriano, la cui forza era nei 1400 carri armati T54/55 e T62 e 400 pezzi di artiglieria di vario calibro. Il supporto aereo era garantito da 360 aerei (250 Mig21, 50 Su7 e 60 Mig17) e 50 elicotteri modello Mi4 e Mi8. Rispetto alle forze armate egiziane, i siriani non disponevano di una protezione antiaerea idonea alla situazione. Erano soltanto 12 le batterie missilistiche SAM2 e SAM3 a disposizione di Damasco.

I VERTICI MILITARI

Durante la guerra dello Yom Kippur alla guida dell'esercito israeliano c'era il Tenente Generale David Elazar. Quarantaduenne di origini jugoslave, Elazar era stato nominato Capo di Stato Maggiore delle Forze di Difesa Israeliane due anni prima e nella precedente guerra del 1967 aveva guidato le forze che avevano conquistato le alture del Golan, facendo passare le unità corazzate lungo strade considerate impervie anche per la fanteria. Sul suo conto circolava la voce che fosse capace di smontare e rimontare un intero carro armato. Allo scoppio delle ostilità, momento di maggior crisi, fu affiancato dal suo amico d'infanzia Haim Bar Lev, che aveva ricoperto prima di lui l'incarico ai vertici delle forze armate e aveva concepito l'omonima linea difensiva lungo il canale di Suez. A coadiuvare Elazar e Bar Lev c'era il vice Capo di Stato maggiore, Israel Tal, considerato uno dei più capaci generali e dei più abili comandanti di unità corazzate della storia di Israele.

I Maggiori Generali Ariel Sharon e Shmuel Gonen ricoprivano gli incarichi appena inferiori nella linea di comando. Il primo era stato l'artefice delle truppe aviotrasportate mentre il secondo, comandante in capo del Comando meri-

dionale israeliano, aveva comandato una brigata corazzata durante la guerra dei "sei giorni".

In casa egiziana le redini del conflitto furono tenute dal generale Saad el-Din Mohamed el-Husseiny el-Shazly. Il 16 maggio 1971 il presidente Anwar Sadat nominò el-Shazly capo di stato maggiore delle forze armate egiziane, poiché non era affiliato a nessuna delle forze protagoniste della scena politica egiziana dell'epoca, e per la sua competenza, valore e abilità militare, che aveva ampiamente dimostrato durante la guerra dei "sei giorni" del 1967, ma anche per il ricco background che aveva acquisito grazie ai suoi studi negli Stati Uniti d'America e in Unione Sovietica in scienze militari, nonché la sua lunga e brillante carriera militare.

A capo delle forze armate siriane, con il duplice ruolo di ministro della difesa e capo di stato maggiore dell'esercito, c'era il maggior generale Mustafa Tlass.

Strenuo oppositore della pace con Israele, il quarantacinquenne Tlass si era sempre impegnato per migliorare le dotazioni, gli equipaggiamenti e la dottrina d'impiego dell'esercito di Damasco, ma per sua sfortuna sul Golan non bastò la migliore tecnologia sovietica per prevalere su Israele.



Il generale Ariel Sharon e il ministro Moshe Dayan visitano il fronte.

Sitografia

www.ilpost.it/2012/10/06/la-storia-della-guerra-dello-yom-kippur/ ;
www.co-ex.it/storia_detail/2/LA-GUERRA-DELLO-YOM-KIPPUR/ ;
it.wikipedia.org/wiki/Risoluzione_338_del_Consiglio_di_sicurezza_delle_Nazioni_Unite ;
it.wikipedia.org/wiki/Guerra_del_Kippur .

I CARRI ARMATI NELLA FILATELIA MONDIALE

di **Vincenzo Meleca**

Navigando nel mare filatelico-internetiano, molte sono le immagini di carri armati russi, britannici, statunitensi, francesi e tedeschi, poche invece quelle trovate di carri italiani e per giunta soltanto due su francobolli emessi dalle Poste Italiane. Del Fiat 2000 avevamo già proposto un francobollo libico. Qui ne proponiamo un altro con lo stesso mezzo rappresentato in azione durante la battaglia di Bir Tagreft, battaglia alla quale, anche in questo caso, il Fiat 2000 non partecipò.



In ordine cronologico seguono il Fiat 3000, il CV 3/33 e l'M 11/39, primo carro medio italiano, tutti contenuti in un unico foglio con ben nove carri armati italiani e sei ungheresi emesso non ufficialmente ("Unofficial Edition") dall'Abkhazia, uno staterello di dubbia legittimità giuridica internazionale.



Nella composizione seguente appaiono, nell'ordine, i francobolli con le immagini dell'L 6/40 (sempre dell'Abkhazia), dell'M13/40 (sia in un francobollo del Mozambico, sia, ma in secondo piano e in fiamme, in uno delle Isole Marshall) e, finalmente, il primo francobollo italiano (del 1942) con quello che sembra un M13/40, seppur stilizzato.



Arriviamo così agli ultimi tre francobolli con carri armati italiani, un M14/41 e un P 26/40, entrambi dell'Abkhazia ed il secondo e ultimo francobollo italiano del 1962, in cui il carro è talmente stilizzato da non poter ipotizzare il modello cui era ispirato. Non siamo riusciti a trovare nessun francobollo che rappresenti carri armati di produzione straniera ma utilizzati dal nostro Esercito e con insegne italiane.



MODI DI DIRE

"PASSARE IN CAVALLERIA" E "DARSI ALL'IPPICA"

Tra i modi di dire legati alla cavalleria, con varie accezioni, positive o negative che siano, ve ne sono alcuni piuttosto diffusi nel linguaggio comune, le cui origini però non sono molto chiare. Per altre frasi celebri, si trovano invece spiegazioni diverse, anche se non pienamente convincenti. Ci ha incuriosito, in particolare, l'espressione "passare in cavalleria", forse perché ha riguardato la nostra specialità un paio di decenni or sono quando, non in senso "figurato", se ne decise il transito in seno, appunto, all'Arma di Cavalleria.

A tal proposito pubblichiamo un articolo scritto da Massimo Pittau (1921-2019), professore universitario, linguista e glottologo (www.pittau.it).

Le espressioni «*passare in cavalleria*» e «*darsi all'ippica*» in effetti sono di uso abbastanza frequente nell'odierno parlare italiano ed invece esse non hanno finora trovato un corrispondente spazio nei vocabolari e dizionari della lingua italiana. Senza pretesa di essere stato esauriente nella mia ricerca, è un fatto che ho trovato le due espressioni solamente in questi quattro vocabolari: *lo Zingarelli, Vocabolario della Lingua Italiana*, XII edizione a cura di M. Dogliotti e L. Rossiello, Bologna 1995, editore Zanichelli; *Vocabolario della Lingua Italiana*, Istituto della Enciclopedia Italiana, voll. I-V, Roma 1986-1994; *Grande Dizionario della Lingua Italiana Moderna*, Milano 1998-1999, editore Garzanti; T. De Mauro, *Grande Dizionario Italiano dell'uso*, Torino 1999, editore UTET. Inoltre la spiegazione che questi quattro vocabolari danno delle due espressioni

è in effetti quanto mai stringata e perfino fugace.

La più lunga è quella presentata dallo Zingarelli: «*Passare in cavalleria*, (fig.) di cosa a suo tempo convenuta, non farsene più nulla o, di oggetto materiale, sparire, essere sottratto o non reso». «*Darsi all'ippica*, (fig.) cambiare mestiere, andare a fare qualche altra cosa, usato specialmente in espressioni esclamative, come invito ironico a chi dimostra la propria incapacità in qualche cosa». Ma il fatto più notevole è che nessuno dei quattro vocabolari spende una sola parola per spiegare l'origine delle due espressioni e precisamente la grossa metafora che sta al loro fondo.

Ebbene, la spiegazione dell'origine delle due espressioni è, a mio avviso, la seguente.

Si deve riandare al periodo della Prima Guerra Mondiale. Secondo il suo costume, l'Esercito italiano si presentò

grandemente impreparato alle esigenze della guerra già in corso da circa un anno. Eppure aveva avuto, appunto, circa un anno di preavviso, dato che era quasi certo che sarebbe entrato in guerra, anche se non si sapeva se avrebbe combattuto nella parte della Triplice Alleanza oppure in quella della Triplice Intesa. Il 24 maggio del 1915, l'esercito italiano entrò in guerra dalla parte della Triplice Intesa, avendo mobilitato e mosso anche interi reggimenti di Cavalleria.

L'Arma di Cavalleria aveva ormai fatto il suo tempo e ormai non serviva quasi più a nulla, dato che due sole mitragliatrici – arma già in possesso di tutti gli eserciti europei – avrebbero potuto fermare ed anche distruggere un intero reggimento di Cavalleria.

A maggior ragione, l'Arma di Cavalleria si dimostrò quasi del tutto inutile, quando quasi subito il conflitto europeo



Segmento dell'arazzo di Bayeux

si trasformò in “guerra di posizione”, la quale bloccò milioni di soldati nel sistema complesso delle trincee scavate sul terreno e difese da fossati e da lunghi reticolati di filo spinato.

In queste condizioni tattiche e strategiche al Comando generale dell'Esercito italiano non restava altra soluzione per la Cavalleria: lasciarla nelle retrovie, del tutto estraniata dalle azioni di guerra, nella prospettiva che le azioni belliche si trasformassero da “guerra di posizione” in “guerra di movimento”; cosa che di fatto non avvenne mai nel prosieguo

del conflitto. Pertanto, nella considerazione dei veri combattenti, soprattutto dei fanti delle trincee, gli appartenenti alla Cavalleria erano altrettanti “imboscati”, imboscati da due punti di vista: o per il semplice fatto di appartenere a reparti che erano nelle retrovie, anche parecchi chilometri lontani dalle linee di fuoco, oppure per il fatto di essere “figli di papà”, mandati proprio in Cavalleria al fine di starsene “imboscati”.

E da questo fatto appunto nascevano la forte antipatia e il grande disprezzo che i fanti nutrivano nei confronti dei cava-

lieri e da questa circostanza, per l'apunto, nacque l'espressione «*passare in cavalleria*», col significato originario di “imboscarsi”, “nascondersi” e dopo di “nascondere” e “trafugare”.

L'altra espressione «*darsi all'ippica*» presentava una certa ricercatezza di linguaggio ed insieme mirava ad una finta velatura del suo significato fortemente negativo, ma in realtà questo restava tutto intero: quello di un invito sprezzante e ironico prima ad andarsi ad “imboscare”, dopo ad andare a svolgere una attività di poco o di nessun valore.

Massimo Pittau - articolo pubblicato sulla rivista «Il Governo delle cose» (Firenze 2005)

Se è vero che le armi moderne ormai diffuse nella Prima Guerra Mondiale, insieme al sistema difensivo trincea/filo spinato, rendevano ben difficile - se non anacronistico - l'impiego dei cavalli in combattimento, si può affermare che i reggimenti di cavalleria trovarono contesti operativi ancora accettabili per l'impiego come unità “montate” solo nelle prime settimane del conflitto e in poche altre fasi dinamiche che seguirono.

In Italia, dove, nonostante detta situazione, l'Esercito italiano schierava nel 1915 ben trenta reggimenti di cavalleria, queste fasi si ridussero essenzialmente allo spostamento del fronte dall'Isonzo al Piave nelle due settimane seguenti lo sfondamento di Caporetto e, in direzione opposta, allo sfruttamento del successo nei dieci giorni successivi alla decisiva battaglia di Vittorio Veneto. Se in tutte le altre fasi del conflitto la cavalleria venne mantenuta essenzialmente in riserva nelle retrovie, è vero pure che qualche reggimento venne appiedato e impiegato nelle trincee alla stregua dei fanti.

Inoltre, molti Quadri e militari di quei reparti vennero trasferiti ad altre unità, come per la costituzione di nuovi reparti mitraglieri e bombardieri, reparti di volo, arditi, ecc.. Pertanto, l'assunto alla base del detto in esame andrebbe comunque riconsiderato.

Certo, in quelle poche fasi dinamiche si sarebbero forse potuti sfruttare meglio i mezzi meccanici già disponibili, come le autoblindomitragliatrici, potenziando e sistematizzando il loro impiego e avviando così la meccanizzazione delle forze terrestri.

Ma questa lungimiranza non ci fu e dopo la guerra, le unità di cavalleria mantennero ancora la configurazione “montata”. Solo un decennio dopo, grazie ai neo-costituiti reparti carristi e al supporto addestrativo che questi diedero anche alle altre Armi, si iniziò lentamente ad avviare, con la diffidenza di molti, questa essenziale modernizzazione delle forze di manovra. Ma questa è un'altra storia.

Riguardo poi alla frase “darsi all'ippica”, ci sono altre versioni circa le sue origini, tra cui quella che la farebbe derivare dall'epoca fascista e in particolare da Achille Starace.

Si legherebbe ad un episodio avvenuto nel 1931, quando il gerarca arrivò con un'ora di ritardo a un convegno di medicina al quale avrebbe dovuto partecipare in qualità di rappresentante del Partito Fascista. I medici lo accolsero con qualche protesta, ma Starace si sarebbe giustificato dicendo che era stato alle prese con la sua cavalcata quotidiana, invitando poi la platea a seguire il suo esempio: “Fate ginnastica e non medicina. Abbandonate i libri e datevi all'ippica”.

<https://www.sulromanzo.it/blog/perche-si-dice-darsi-all-ippica>

ORIGINE ED EVOLUZIONE DELLE BANDIERE E NASCITA DEL TRICOLORE ITALIANO

La storia delle bandiere e del Tricolore, simbolo dell'unità ed indivisibilità del Paese e di quel patrimonio di valori e principi comuni solennemente sanciti dalla nostra Carta Costituzionale.

a cura di **Attilio Claudio Borreca**

Gen. D. (ris) Presidente Sezione ANCI di Benevento e Presidente Regionale ANCI Campania-Molise

Origine e primitivo significato della bandiera

Ad iniziare dai più lontani anni della storia, l'uomo ha sempre avvertito la necessità di avere un'insegna che lo identificasse e lo qualificasse, non solo verso i vicini, ma anche nei confronti di coloro che erano più lontani.

Con lo scorrere del tempo tali simboli presero gradatamente ad indicare non più solo un singolo individuo, bensì una comunità, grande o piccola che fosse. Di conseguenza, iniziarono anche a indicare un'autorità o un potere. Che il primitivo uso delle insegne non sia stato originato da esigenze di carattere bellico, ma piuttosto dall'intimo e profondo desiderio di ogni uomo di distinguersi dagli altri e di prevalere sugli altri, è provato anche dal fatto che le insegne, ancorché con notevoli diversificazioni, sono una caratteristica comune della nostra civiltà, presente presso tutti i popoli e tutte le culture. Molte fonti, antichi libri sacri, pitture rupestri, affreschi tombali e quant'altro, ci permettono di ricostruire con buona approssimazione la fattura delle insegne presso i diversi popoli e di constatare le correlazioni esistenti tra la forma dell'insegna e la cultura del popolo che la innalzava. Per fare solo un esempio, nella Bibbia vi sono molti accenni a insegne e vessilli usati dal popolo di Israele. In particolare nel libro dei Numeri si legge *“i figli di Israele si accamparono attorno al tabernacolo, ciascuno sotto il proprio*

vessillo principale e sotto l'insegna della casa paterna”. E ancora, dal libro del profeta Isaia, si legge *“in quel giorno avverrà che la radice di Iesse si leverà a vessillo per i popoli”*.

Con l'affermarsi delle prime civiltà, anche l'antica insegna subisce un processo evolutivo. Essa, quasi sempre posta sulla sommità di un'asta, nella maggioranza dei casi riproduceva un animale che era quello a cui la collettività faceva risalire le proprie origini o aveva concesso la propria venerazione religiosa e di conseguenza, l'insegna iniziò così ad acquisire anche una certa sacralità. In merito, ricordiamo il dio horus per gli egizi e il cinghiale per i celti.

Funzione militare della bandiera

Una trasformazione radicale nella storia di questi distintivi, che iniziarono ad acquisire sempre più una valenza militare, si ha con l'affermarsi della potenza di Roma. Le legioni, unità autonome da combattimento, avevano ognuna una propria insegna, rappresentata da un'aquila, simbolo di Giove, con le ali spiegate e con un fulmine tra gli artigli, che simboleggiava l'onore della legione ma anche la potenza e la maestà dello stato romano. L'asta dell'insegna era munita di puntale per essere piantata in terra e recava lungo il gambo i segni delle onoreficenze di cui il corpo era insignito e alcune targhe sulla quali erano apposte la sigla S.P.Q.R., le iniziali dell'imperatore che



Insegne delle Legioni romane

aveva istituito la legione e infine un quadrato di stoffa di vario colore, che distingueva le diverse legioni, chiamato *vexillum*. Ogni vessillo era custodito con grande cura e i soldati ne avevano sommo rispetto, riverenza e adorazione. Tali insegne, affidate ai *signiferi*, uomini che godevano di un notevole prestigio ed ai quali erano richieste particolari doti di capacità e coraggio, avevano anche un importante impiego tattico. Infatti rappresentavano un costante punto di riferimento per tutti i combattenti nel corso di una battaglia,

sia in attacco che in ritirata. Pertanto credo non sia affatto errato affermare che l'aquila romana può essere considerata la prima vera bandiera della storia dell'umanità, in quanto immagine di uno stato organizzato, con delle sue leggi, una sua forza armata e una collettività civilizzata.

La caduta dell'Impero Romano d'occidente trascinò con sé anche l'idea dell'organizzazione statale e quindi, l'evoluzione dell'insegna da simbolo personale o di gruppo a simbolo di tutto uno stato, si interruppe. E infatti, nel corso del primo medioevo, gli sgarigianti vessilli, che vennero a sostituirsi alle insegne imperiali delle legioni romane, non stavano più ad indicare una organizzazione superiore, bensì unicamente l'appartenenza ad un gruppo legato da interessi comuni, o una potente famiglia che esercitava, a vario titolo, una qualsiasi forma di dominio su un territorio. Nel contempo, anche se con qualche variante, le insegne continuarono ad avere pur sempre una funzione militare. Nell'ambito del Sacro Romano Impero, voluto da Carlo Magno al fine di far risorgere dalle ceneri l'impero dei Cesari, le bandiere iniziarono ad indicare prevalentemente l'autorità imperiale o quella feudale. Divennero quindi simboli di poteri organizzati, lontano però da qualunque concetto di stato o di nazione. Alcune, appartenenti ad eminenti esponenti della nobiltà, venivano fatte benedire dall'autorità ecclesiastica, al fine di conferire ad esse un'aura di sacralità. Su tale scia nasceva l'orifiamma, gonfalone di seta rossa su due o tre punte con stelle ricamate e fiamme d'oro dipinte, che divenne l'insegna dei re di Francia e che stava a significare una incondizionata fedeltà e devozione alla Chiesa.

Nel corso delle crociate, le bandiere videro aumentare di molto la propria

diffusione e importanza. A quelle di terra, la cui valenza restava evidentemente militare, vennero ad affiancarsi quelle inalberate sulle navi. La ripresa del commercio nel Mediterraneo, dopo il rallentamento del periodo medioevale, vide infatti i tanti legni in navigazione dispiegare vessilli di varia foggia, grandezza e colore, che richiamavano immediatamente alla mente il porto, la città o il potentato di provenienza. Esempio significativo è rappresentato dalle repubbliche marinare: le bandiere del naviglio di Genova erano contraddistinte dall'immagine di una croce rossa su fondo bianco, quelle di Venezia dal leone di San Marco, quelle di Amalfi da una croce bianca biforcata su fondo azzurro, mentre quelle di Pisa erano di colore rosso con una croce bianca.

Verso la fine del 1600, allorché gran parte degli stati europei gettarono le basi per la creazione di eserciti non più feudali o mercenari, bensì a carattere nazionale, abbiamo l'affermarsi, in modo massiccio, di bandiere che pur continuando ad indicare l'autorità sovrana, stavano ad identificare anche e soprattutto un reggimento o una qualunque altra unità militare. Attaccata ad un'asta, terminante con una punta a lancia, quelle dei reparti di fanteria vennero denominate colonnelle, mentre quelle dei reparti a cavallo, che erano di dimensioni ridotte, presero il nome di cornette per i dragoni e stendardi per la cavalleria pesante.

La bandiera nazionale

La prima bandiera nazionale, così come oggi la intendiamo e conosciamo, fu originata dalla rivoluzione americana. Nel 1776, allorché i coloni del nuovo continente, con la dichiarazione di indipendenza, intesero affermare la loro autonomia dalla madre-patria, la bandiera da essi adottata non stava più

ad indicare un potere regale o imperiale, bensì una sovranità popolare che poggiava su dei fondamentali e inalienabili diritti. In Europa invece, per giungere ad un vessillo con analoghe peculiarità, si dovette attendere la rivoluzione francese, periodo nel corso del quale quel tricolore bianco rosso e blu, che era venuto a sostituire la bianca bandiera dei borbone, stette ad indicare l'unità del popolo francese, la volontà di combattere l'assolutismo della corona e la raggiunta indipendenza da uno schiacciante feudalesimo di lontane origini medioevali.

Nascita del tricolore

Nel 1796, in relazione all'arrivo in Italia settentrionale di una vittoriosa armata francese al comando di un giovane generale, Napoleone Bonaparte, nell'animo della parte migliore degli italiani si risvegliò quel desiderio di libertà, unità e indipendenza, che doveva trovare la più completa realizzazione con la successiva epopea risorgimentale.

La reazione politica dell'Emilia all'invasione francese era stata molto vivace e Napoleone, deciso a dare gradualmente vita nell'Italia settentrionale ad un organismo statale in grado di proteggere il fianco sud della Repubblica Francese, approvò le rivolte di Reggio e di Modena contro il regime estense ed inoltre incoraggiò gli approcci che i governi provvisori di quelle città avevano stabilito con gli analoghi organismi sorti a Ferrara e a Bologna. A Modena dal 16 al 18 ottobre 1796 si tenne un primo congresso, nel quale i delegati delle quattro città decisero di unirsi in una sola repubblica.

In un successivo congresso a Reggio Emilia, svoltosi dal 27 dicembre 1796 al 9 gennaio 1797, fu data completezza legale e cornice giuridica alle nobili aspirazioni dell'assemblea modenese.



Bandiera della Repubblica
Cispadana 1796-1797

Infatti queste piccole repubbliche si fondevano in una sola superiore entità. Nasceva così, proclamata da una assemblea di deputati, tutti liberamente eletti dal popolo, la Repubblica Cispadana.

Il congresso di Reggio Emilia è fondamentale per la storia della bandiera italiana, in quanto, alcuni giorni prima della fine dei lavori ed esattamente il 7 gennaio, ovviamente del 1797, accogliendo una mozione del deputato Giuseppe Compagnoni, l'assemblea decretò che il vessillo del nuovo stato, sotto il quale i liberi cittadini avrebbero continuato a vivere e le truppe repubblicane a combattere, in difesa dei confini e delle conquiste politiche raggiunte, sarebbe stato il ben noto tricolore. I colori furono disposti in strisce verticali con il verde, in sostituzione dell'azzurro gallico, perché era il colore che simboleggiava la speranza, speranza di un futuro migliore per l'intero popolo italiano. Al centro della fascia bianca, lo stemma della repubblica, un turcasso, circondato da un serto di alloro e ornato da un trofeo di armi. Il turcasso, o faretra, contiene 4 frecce a simboleggiare l'unione delle 4 popolazioni di Bologna, Ferrara, Modena e Reggio Emilia. Le lettere R e C, poste ai lati, sono le iniziali di Repubblica Cispadana.

Nasceva in tal modo, in forma statutaria, quale immagine di uno stato libero quella bandiera destinata a divenire il simbolo di un'espressione morale e spirituale e di un patriottismo, a cui nel corso dell'ottocento, tanti avrebbero fatto riferimento. Anche nella città di Milano, all'arrivo dell'armata francese, le forze democratiche avevano dato vita ad una forma di autogoverno che subito incontrò il favore del Bonaparte. Nel novembre del 1796, tale forma di autogoverno si sublimò in una repubblica, con analoghi intenti e finalità di quella già esistente. Assunta la denominazione di Repubblica Transpadana essa ebbe giurisdizione sull'intera Lombardia.

Al termine di questi avvenimenti le due repubbliche, la transpadana e la cispadana, nel desiderio congiunto del Bonaparte e dei vari governanti locali, si fondevano in una sola realtà politica. Tra la fine di giugno e inizio luglio 1797 nasceva così la Repubblica Cisalpina. La capitale di tale nuova unità territoriale, che comprendeva oltre tre milioni di abitanti, venne posta a Milano. L'11 maggio 1798 il gran consiglio della Repubblica Cisalpina dovendo definire la bandiera dello stato deliberò

che *“la bandiera della nazione cisalpina è formata da tre bande parallele all'asta, la prossima all'asta verde, la successiva bianca, la terza rossa. L'asta è similmente tricolorata a spirale, con la punta bianca”*. Nell'aprile del 1799, mentre il Bonaparte si trovava in Egitto, una nuova coalizione degli stati a vecchio regime riuscì a sconfiggere l'esercito francese. La Repubblica Cisalpina, privata del sostegno delle truppe francesi, fu costretta a capitolare, con il territorio che ritornava sotto il dominio dell'impero asburgico. La rinascita fu poi anch'essa opera del Bonaparte che, tornato rapidamente dall'Egitto e postosi alla testa di una nuova armata, vinse gli Austriaci a Marengo. Con la rinascita della Repubblica Cisalpina, con una superficie più ampia rispetto al passato perché aveva acquisito la provincia di Novara e di Verona fino all'Adige, anche il tricolore, quale simbolo della risorta repubblica e delle sue truppe combattenti, venne ripristinato. Nel gennaio del 1802, Napoleone, ormai console unico, mutò la denominazione della Repubblica Cisalpina in Repubblica Italiana. Sulla scia di tale significativa innovazione il 20 agosto dello stesso an-



Municipio di Reggio Emilia - Sala del Tricolore

no il governo della neonata repubblica italiana deliberò la foggia della nuova bandiera: *“un quadrato a fondo rosso, in cui è inserito un rombo a fondo bianco, contenente un altro quadrato a fondo verde”*. Tale bandiera restò in uso anche quando nel 1805, in seguito alla nascita dell'impero francese, la Repubblica Italiana mutò la sua denominazione in regno. L'unico cambiamento che interessò la bandiera fu che al centro del vessillo fece la sua apparizione l'aquila napoleonica.

Il tricolore e il Risorgimento unione indissolubile

Con il crollo dell'impero napoleonico, nei tre decenni che seguirono il congresso di Vienna (1814-1815) e con il ritorno dei sovrani spodestati sui loro precedenti troni, il tricolore cisalpino, soffocato dalla restaurazione, smise di sventolare sul suolo italiano e fu sostituito dalle bandiere dinastiche e dei ducati. La penisola italiana fu divisa in 10 stati: il regno di Sardegna, il regno lombardo-veneto, il ducato di Parma e Piacenza, il ducato di Modena e Reggio, il ducato di Massa e Carrara, il granducato di Toscana, il ducato di Lucca, lo Stato della Chiesa, la repubblica di San Marino e il regno delle due Sicilie. Il Trentino, il sud Tirolo e la Venezia Giulia tornavano a far parte dell'impero austro-ungarico.

Lo spirito oscurantista che subito venne a prevalere, favorì allora, un pò ovunque, il sorgere di associazioni segrete che si ispirarono a principi liberali. Cioè, a quei principi di libertà, uguaglianza e partecipazione alla vita politica che si erano affermati e diffusi durante il periodo della presenza francese in Italia. Tali associazioni chiedevano essenzialmente la concessione di una costituzione che desse una base legale e giuridica alle loro aspirazioni. Tra tutte, quella in possesso di un pro-



gramma politico più chiaro e meglio delineato fu, indubbiamente, la Giovine Italia di Giuseppe Mazzini. Essa aveva anche un vessillo, i cui colori erano quel bianco, rosso e verde, che già avevano infiammato di amor di patria tanti cuori durante il periodo napoleonico. Così per circa trent'anni e sino al 1848 il vessillo tricolore non fu la bandiera ufficiale di nessuno stato, ma divenne il simbolo di tutti coloro che si batterono per l'unità, l'indipendenza e la libertà d'Italia. Così nei moti del 1817 a Macerata, in quelli del 1820 a Nola, a Napoli, a Messina e a Palermo ma anche durante i processi contro Maroncelli, Pellico e Confalonieri, e nella rivolta in Piemonte nel 1821, così nelle insurrezioni a Modena e nel Cilento; così nei moti del 1831 in Romagna, nelle Marche e un po' dovunque nella penisola. Per un ritorno prorompente nei cieli italiani del vessillo verde, bianco e rosso, bisognerà attendere l'anno che spalancò le porte al nostro Risorgimento e cioè il 1848 che Giosuè Carducci ricorderà come *“l'anno dei portenti, primavera della Patria”*. Infatti, nel mese di aprile, il re Carlo Alberto, dopo una lunga e sof-

ferta indecisione, si decise ad inserire finalmente il proprio esercito nel quadro di quel movimento patriottico che aveva infiammato l'Italia tutta e chiedeva, con voce sempre più insistente, la cacciata degli austriaci dalla penisola. La bandiera adottata per questa guerra, appunto la prima guerra d'indipendenza, sapiente intreccio tra interessi dinastici e patriottici, fu quel tricolore oramai consolidato simbolo di idealità liberali e risorgimentali. Il sovrano di Sardegna, volendo che le motivazioni di tale sua scelta fossero ben chiare a tutti, con un proclama del 23 marzo 1848 ebbe ad affermare: *“per meglio dimostrare con segni esteriori il sentimento dell'unione italiana, vogliamo che le nostre truppe, entrando nel territorio della Lombardia e della Venezia, portino lo scudo di Savoia sovrapposto alla bandiera tricolore italiana.”* Anche negli altri stati della penisola, ove il volere popolare venne ad imporsi a quello dei propri governanti, fu adottato il vessillo verde, bianco e rosso. Il 9 febbraio 1849 veniva proclamata la Repubblica Romana, retta dai triumviri Mazzini, Saffi ed Armellini e, bandiera della repubblica, fu

proclamato il tricolore. E per cinque mesi Roma resistette all'assedio dei francesi, superiori di numero e di mezzi e, attorno al tricolore, 14.000 uomini combatterono sanguinosamente sul Gianicolo. Il fior fiore della gioventù di tutta Italia vi partecipò e molti vi morirono, tra cui Goffredo Mameli di 22 anni, Luciano Manara, Emilio Morosini, Enrico Dandolo e tanti altri.

A Venezia il tricolore, con il leone di San Marco, sventolava sulla repubblica dal marzo 1848; sarà ammainato solo per fame e colera e per gli spietati bombardamenti austriaci dell'anno successivo. Con la duplice sconfitta di Custoza e Novara e la capitolazione di Venezia il 22 agosto 1849, si chiudeva negativamente questo primo tentativo da parte degli italiani di raggiungere la propria indipendenza e unità nazionale. La repressione che fece seguito non cancellò dal cuore e dalla mente degli italiani il desiderio e la volontà del riscatto. Con il ritorno all'antica realtà politica tutti i potentati, regni e ducati fecero sparire, unitamente all'abrogazione delle prerogative costituzionali, anche il tricolore. Il Piemonte fu l'unico stato che, fedele ad un ideale di unità e partecipazione dei cittadini alla gestione pubblica del potere, non intese abolire la costituzione, all'epoca nota come Statuto, né tanto meno il vessillo verde, bianco e rosso. In seguito a ciò, il regno di Sardegna, in un panorama di cupa conservazione e fosca reazione, iniziò a divenire sempre più quel faro di libertà e riscatto, a cui tutti i liberali della penisola guardarono con fiducia e speranza. Di conseguenza, la città di Torino smise così di essere considerata unicamente la capitale dei Savoia, per venire ovunque percepita quale capitale morale dell'intera Italia. Nel 1859, grazie alla lungimirante politica del Cavour, primo ministro del regno sabauda, che era riuscito a gua-

dagnare al piccolo regno di Piemonte l'alleanza del potente impero francese di Napoleone III, si dava inizio ad un nuovo tentativo militare volto ad allontanare l'Austria dall'Italia settentrionale. Tentativo passato alla storia con il nome di seconda guerra d'indipendenza. La bandiera sotto il cui sventolio l'esercito di Vittorio Emanuele II, a favore del quale aveva abdicato Carlo Alberto, vinse gli scontri di Montebello, Palestro, Magenta e San Martino, fu e non poteva che essere quel tricolore mai cancellato dal cielo dei territori dei Savoia. La campagna, nonostante un improvviso ritiro dell'armata francese, voluto da Napoleone III e ratificato con l'armistizio di Villafranca l'8 luglio 1859, si concludeva con l'acquisizione della Lombardia, che entrava così a far parte del regno di Sardegna. In seguito a quest'evento che fece aumentare di molto una già forte volontà popolare, intrisa di spirito patriottico e risorgimentale, anche il granducato di Toscana, le legazioni ed i ducati di Modena e Parma, dopo aver allontanato gli antichi governanti, chiesero ed ottennero di far parte del nuovo grande nascente stato dell'Italia settentrionale. Successivamente, nel 1860, grazie alla spedizione dei mille nelle terre del mezzogiorno e quella delle truppe regie piemontesi in Umbria e Marche, l'Italia cessava di essere "*una semplice espressione geografica*", così come espressamente era stata definita dal Metternich, per divenire finalmente, tra lo stupore e la meraviglia dell'intera Europa, una realtà politica autonoma: l'Italia, anche se priva ancora del Lazio e del Triveneto, era finalmente unita. Il 18 febbraio 1861 si riunì a Torino il primo parlamento italiano e il 17 marzo fu promulgata la legge che sanciva l'avvenuta costituzione del Regno d'Italia. Con il tricolore che sventolava su gran par-

te della penisola, si realizzava quel sogno antico, da secoli inseguito dalle menti più illuminate, di un'Italia unita, libera e indipendente, sogno per il quale tanti avevano lottato, sofferto e sacrificato anche la vita.

Il tricolore nel Regno d'Italia

La proclamazione del Regno d'Italia non determinò alcun provvedimento legislativo a riguardo della bandiera nazionale; tacitamente, con il convinto assenso della classe politica, la bandiera del regno di Sardegna divenne la bandiera del nuovo stato, cioè del Regno d'Italia. Gli abitanti delle nuove province impararono presto a riconoscere nel tricolore con lo stemma sabauda il simbolo dell'unità e dell'indipendenza dell'Italia soprattutto per opera dell'Esercito. L'Esercito, infatti, contribuì moltissimo a rendere familiare la bandiera anche nelle più isolate comunità sia direttamente, attraverso l'opera svolta quotidianamente nei confronti dei giovani alle armi, come l'alfabetizzazione e l'uso della lingua italiana, sia indirettamente con l'esposizione della bandiera nazionale nelle caserme e con lo spiegamento delle bandiere dei reggimenti in occasione di cerimonie e parate militari.

Da quei lontani anni, il diritto acquisito dalla bandiera verde, bianca e rossa, di rappresentare l'Italia dentro e fuori i confini nazionali, non è stato mai contestato ed è sempre rimasto solido, sia giuridicamente che affettivamente. Nel corso dei decenni, decreti, normative e regolamenti, si sono susseguiti per perfezionare forme, misure, dimensioni e contorni, ma i tre colori, simboli di una storia e una tradizione, nella quale gli italiani si ritrovano, si identificano e si riconoscono, sono sempre rimasti inalterati.

Ed al tricolore fece riferimento Vittorio Emanuele III nel proclama rivolto



S.M. il Re sventola il Tricolore dal Quirinale

alle forze armate all'inizio della grande guerra "soldati di terra e di mare! l'ora solenne delle rivendicazioni nazionali è suonata... a voi la gloria di piantare il tricolore d'Italia sui terreni sacri che la natura pose a confine della Patria nostra".

La bella tavola di Achille Beltrame sulla "Domenica del Corriere" raffigurante il sovrano che sventola il tricolore dal balcone del Quirinale, documenta quanto grande fosse la presa emotiva della bandiera nazionale sul popolo. Il proclama del sovrano ebbe poi un riscontro nel comunicato del Comando Supremo delle forze armate del 4 novembre 1918, giorno della fine della 1^a guerra mondiale: "le nostre

truppe hanno occupato Trento e sono sbarcate a Trieste. Il tricolore sventola sul castello del Buon Consiglio e sulla torre di San Giusto".

Il tricolore, nella sua suggestiva ed elegante semplicità, ha così sempre sventolato ininterrottamente sul suolo nazionale, sui pennoni delle nostre navi e si è librato in aria dipinto sulle ali dei nostri aerei. Entità simbolica, costantemente guardata con gioia ed entusiasmo, fiducia e speranza.

La bandiera è stata sempre presente nelle cerimonie pubbliche e istituzionali ed ha anche coperto il feretro del milite ignoto e di tutti quei militari che hanno dato la vita per la Patria.

Il tricolore nella Repubblica Italiana

La proclamazione della repubblica, sorta sulle ceneri di una monarchia dissoltasi tra le fiamme della seconda guerra mondiale, determinò anche il cambiamento della foggia della bandiera nazionale. Il 13 giugno 1946 Umberto II di Savoia, salito al trono per l'abdicazione di Vittorio Emanuele III, lasciò l'Italia e già il 19 il presidente del consiglio dei ministri Alcide de Gasperi, esercitando i suoi poteri di Capo provvisorio dello Stato, firmava il decreto legislativo presidenziale n. 1 che così recitava "fino a quando non venga diversamente deliberato dall'assemblea costituente, la bandiera nazionale è formata da un drappo rettangolare, distinto verticalmente in tre sezioni uguali, rispettivamente dei colori verde, bianco e rosso. Il drappo deve essere alto due terzi della sua lunghezza ed i colori verranno distribuiti nell'ordine anzidetto in guisa che il verde sia aderente all'inferitura".

Il tricolore repubblicano diventa pertanto, come si dice in linguaggio araldico, "pulito", nel senso che la banda bianca centrale è priva del simbolo sabaudo. Le bandiere delle forze armate furono invece definite con il decreto legislativo n. 1252 in data 25 ottobre del 1947.

Allorquando il 27 dicembre 1947, il Capo provvisorio dello Stato, Enrico de Nicola, promulgò la nuova Costituzione, il tricolore ricevette la consacrazione ufficiale nella legge fondamentale dello stato. Infatti l'art. 12 della Costituzione così recita: "la bandiera della Repubblica è il tricolore italiano, verde, bianco e rosso, a bande verticali di uguali dimensioni."

Per quanto riguarda invece le unità militari, da sempre dotate di bandiera di guerra, a quanto già detto va aggiunto che esse rappresentano il simbolo non solo della Patria e dell'unità nazionale, ma anche dell'onore militare del repar-



Bandiera mod.1947 per i reparti dell'Esercito

to. Tali vessilli, inseriti nei gruppi bandiera, costantemente accompagnano le unità che le possiedono anche al di fuori dei confini nazionali, sfilano alla testa degli uomini, sono presenti alle cerimonie e non si inchinano se non alla sola presenza del Capo dello Stato. La bandiera, inoltre, può assumere

un simbolico significato universale, come, allorquando, posta a mezz'asta, è segno di lutto. Esempi significativi sono rappresentati dal giorno della memoria, 27 gennaio, e il giorno del ricordo, 10 febbraio, allorquando in tutte le caserme e edifici pubblici le bandiere sono poste a mezz'asta per onorare rispettivamente il ricordo della shoah e delle foibe.

La bandiera nazionale, proprio perché sacro simbolo, è anche protetta da apposite leggi, le quali comminano gravi sanzioni a coloro che, con atti, gesti o parole, possano arrecare offesa a tale emblema. Essa, da alcuni anni congiuntamente alla bandiera dell'Unione Europea, è esposta permanentemente fuori dagli edifici sedi di pubblici uffici.

Nel ritornare con la mente a quell'orgoglio che prorompente entra nel nostro cuore, allorquando, alzando gli occhi al cielo, cogliamo la fulminea

pattuglia acrobatica dell'Aeronautica Militare, tracciare nell'azzurro i colori della nostra bandiera, mi è gradito concludere evidenziando che oggi il tricolore verde bianco e rosso non sventola più solo ed unicamente sul territorio italiano, perché grazie alle innumerevoli missioni internazionali, in cui le nostre forze armate sono impegnate in tanti paesi del mondo, il tricolore garrisce al vento, in vari continenti, quale simbolo di onore, fratellanza e concordia.

Essa, infatti, nelle tante località ove, in nome di uno sfrenato nazionalismo o una fede religiosa male interpretata, sono stati perpetrati vergognosi crimini, morali e materiali, contro l'umanità, sventola solenne sulla testa dei militari italiani impegnati in una nobile e lodevole attività di aiuto e soccorso, per portare pace, sicurezza e stabilità a popolazioni martorate da anni di guerre e sofferenze. Pertanto, il nostro tricolore che, sul suolo nazionale, tanti cuori ha spalancato alla gioia e alla speranza soprattutto durante il risorgimento e la guerra di liberazione, attualmente, nel mondo, rappresenta la stessa identica luce di fiducia, di speranza e di attesa per il raggiungimento di ideali di civiltà, libertà, democrazia e dignità della persona umana.



Nassiriya (Iraq)



LA NAVE CARRISTA

Sul numero 304 (2020) di questa nostra rivista è stato pubblicato un interessante articolo con lo stesso titolo. In esso veniva descritta Nave “Centauro”, una bella fregata contraddistinta dal numero identificativo F554 che fu in servizio tra il 1953 e il 1985 nella Squadra Navale della nostra Marina Militare. Il vascello, elemento di una fortunata classe composta da altre tre navi gemelle (classe “costellazioni”, a dire il vero i cui nomi erano: “Castore”, “Canopo” e “Cigno”), era stato battezzato con il nome della nostra omonima e gloriosa Divisione Corazzata della quale assunse anche lo storico simbolo. Il motto della nave era - come riportato nel citato articolo - quello della Specialità carristi: *Ferrea Mole Ferreo Cuore*. A distanza di 10 numeri, completiamo quel breve resoconto pubblicando una bella foto del cassero di Nave “Centauro”, con le grandi lettere di bronzo che recitano il motto che essa condivideva con noi Carristi e con la speranza che - prima

o poi - la nostra Marina Militare ci faccia l'onore di varare un'altra bella e fortunata nave cui affidare i nostri simboli e la nostra faticosa parola d'ordine.

Quella di Nave “Centauro” non è tuttavia l'unico legame che i carristi hanno con la Marina Militare, ricordiamo infatti che la base di Tauriano del 32° Reggimento Carri è intitolata dal 1968 al Marinaio Sommergibilista gemonese Arduino Forgiarini, alla cui memoria è stata conferita la Medaglia d'Oro al Valor Militare concessa, “motu proprio”, dal Re Umberto di Savoia. La bellissima e commovente motivazione di quella ricompensa al valore è fusa in una bellissima targa di bronzo donata dalla Marina al 32° carri e posta al lato destro (esterno) del cancello d'ingresso alla caserma.

Credo che a breve troveremo un bel modo per rinnovare quell'antico gemellaggio tra Carristi e Marinai d'Italia.

Dente di Lupo



La torretta e, nella foto in alto, il cassero della nave “Centauro”.



Il berretto della nave “Centauro”.

L'IMPIEGO DI MEZZI CORAZZATI NEI COMBATTIMENTI DELLA STRISCIA DI GAZA

Cenni sulle tattiche delle forze pesanti israeliane nelle attuali operazioni in contesti urbani

di **Vincenzo Meleca**

Dopo l'incursione del 7 ottobre 2023 di molte centinaia di militanti di Hamas nei territori israeliani confinanti con la Striscia di Gaza, l'esercito israeliano si è trovato ancora una volta ad affrontare il problema di come reagire in aree ad elevata urbanizzazione.

Sulla scorta delle esperienze maturate negli ultimi 40 anni, a partire cioè dall'Operazione "Pace in Galilea" del 1982, con l'occupazione del Libano meridionale, Israele ha organizzato l'Israeli Armored Corps, l'unità delle IDF (Israel Defense Forces) che inquadra tutte le unità corazzate dell'esercito israeliano, anche per eventuali combattimenti in centri urbani.

Abbiamo così assistito ad azioni in cui operavano contemporaneamente carri da battaglia, veicoli da combattimento della fanteria e veicoli speciali, tutti mezzi progettati sempre con l'obiettivo prioritario di garantire la massima sicurezza possibile al proprio personale.

Prima di accennare alle tattiche d'impiego, è però necessario descrivere, seppur sommariamente, i principali mezzi utilizzati.

I mezzi corazzati

I carri da battaglia: da quando è entrato in servizio, nel 1979, il Merkava ha rappresentato al meglio il tentativo di salvaguardare l'incolumità dell'equipaggio, in particolare con la collocazione del blocco motore (cioè il gruppo motore-cambio-trasmissione) nella parte anteriore dello scafo, ad ulteriore protezione del pilota e quella delle munizioni nella parte centro-posteriore.

Via via che si sono succedute versioni



Oltre al Merkava in primo piano, dotato di sistema anti-missili ATGM, e di "Shulamit hairs", è visibile in secondo piano un altro Merkava con una griglia anti-droni sopra il cielo di torretta.

migliorate di questo mezzo (attualmente è in servizio il Merkava Mk V "Barak") i sistemi di protezione sono stati implementati, sia quelli passivi sia quelli attivi. Tra i primi citiamo le corazze modulari Kasag, in materiale composito acciaio-ceramico, aggiuntive a quelle spaziate in acciaio; le catene con appese sfere d'acciaio (gli "Shulamit hairs", i "capelli di Shulamit"), a protezione dello spazio tra la controcarena della torretta e la base della stessa; le gabbie ("cope cages") in acciaio per ulteriore protezione contro attacchi dall'alto; la modifica della parte inferiore dello scafo che già dalla versione Mk IV, ha forma a "V", appositamente studiata per disperdere l'energia cinetica derivante dallo scoppio di mine e IED.

Tra i sistemi di protezione attiva ricordiamo le piastrelle esplosive e, già con il Merkava Mk.IV M "Windbreaker", il sistema APS Trophy, in grado di difendere il carro da missili e munizioni circuitanti anticarro, assistito da senso-

ri radar collocati intorno alla torretta.

I mezzi da trasporto e combattimento della fanteria: nei combattimenti che si stanno svolgendo nella Striscia di Gaza, hanno un ruolo importante una serie di mezzi derivanti dalla conversione di carri da battaglia superati, come i Nagmasho't, i Nakpadon e i Nagmachon (ricavati dallo Sho't, versione israeliana del carro da battaglia inglese Centurion) e gli Achzarit (conversione dei carri sovietici T54/55 catturati alle forze egiziane e siriane nei passati conflitti del 1967 e 1973), ma soprattutto dal Namer, ottenuto inizialmente dalla conversione di una quindicina di Merkava delle prime versioni e attualmente prodotti direttamente partendo dalla cellula della versione Mk IV.

Il fatto di avere una protezione balistica identica ai carri da battaglia da cui sono derivati e, nel caso del Namer, anche quasi tutti i sistemi di protezione attiva (compreso il Trophy) del Merkava IV fa sì che essi vengono definiti HAPC (Heavy Armored Perso-



Nagmachon



Un Namer con i fanti appiedati in attesa di passare all'azione. A destra un bulldozer Caterpillar D9T



nal Carrier, mezzi pesanti da trasporto truppe) e HIFV (Heavy Infantry Fighting Vehicle, mezzi pesanti da combattimento per la fanteria).

Mezzi speciali da demolizione: i combattimenti in aree urbane come quelli di Gaza City e Khan Yunis o nel campo profughi di Jabaliya causano molto spesso la distruzione di edifici, le cui macerie impediscono o limitano grandemente all'interno di tali aree la mobilità di ogni tipo di veicolo, ruotato o cingolato che sia. Diventa quindi importante avere dei mezzi che, oltre ad essere in grado di rimuovere le macerie, siano anche in grado di offrire al loro equipaggio un'adeguata protezione. Israele sta utilizzando nella Striscia di Gaza un certo numero di bulldozer Caterpillar D9 e D9T, adattati alle specifiche esigenze dell'esercito israeliano. Pesanti oltre 70 tonnellate, hanno una blindatura in grado di proteggere dal fuoco di armi leggere e dalle schegge di proiettili di artiglieria sia per la cabina di guida, sia per il vano motore, una serie di griglie e lamiere d'acciaio attorno e sopra la cabina di guida, che dovrebbero offrire una buona protezione contro i proiettili di lanciarazzi RPG e simili, e contro le minacce provenienti dall'alto di edifici, come granate e ordigni artigianali incendiari ("cocktail Molotov").

La cabina infine è a tenuta stagna in modo che il veicolo possa operare in aree contaminate da agenti NBC. Sembra che i bulldozer dell'IDF abbiano resistito anche alle esplosioni di mine anticarro e IED.

Le tattiche d'impiego

In linea di massima, l'impiego dei mezzi corazzati nelle aree urbane della Striscia di Gaza avviene soltanto dopo un'accurata raccolta di informazioni ottenute con tutti i vari sistemi di intelligence di cui dispongono i servizi di informazione israeliani (in particolare, il Mossad e l'Aman, il servizio centrale d'intelligence militare delle forze armate israeliane) dall'intercettazione e l'analisi di comunicazioni radiotelefoniche e digitali, all'analisi di immagini e filmati ottenute da droni e satelliti spia, senza dimenticare comunque le informazioni ottenute da agenti sul campo, da persone catturate e finanche dal sistema di Intelligenza Artificiale Gospel (specializzato nella identificazione e selezione dei possibili obiettivi-bersaglio). Una volta ottenute le informazioni, le unità corazzate si sono mosse prima "cinturando" i centri urbani e quindi penetrando al loro interno con piccole unità composte in genere da un paio di Merkava seguiti da uno o due HAPC/HIFV, talvolta con l'intervento di sorveglianza dal-

l'alto di droni.

In caso di attacchi provenienti da centri di resistenza di Hamas, la prima risposta è avvenuta con il fuoco pesante dei pezzi da 120 mm dei carri, seguita, ma soltanto dopo che questi centri sono stati messi (o si è ritenuto che lo fossero stati) a tacere, dall'intervento della fanteria, a questo punto, appiedata.

Metodo abbastanza efficace, ma non privo di rischi, se si pensa ai circa 130 militari israeliani che hanno perso la vita fino a dicembre 2023 proprio in questo tipo di azioni.

Non si hanno invece notizie certe sui mezzi corazzati distrutti o gravemente danneggiati. Nel caso in cui l'accesso ad alcuni obiettivi è diventato difficoltoso a causa delle macerie di edifici (distrutti soprattutto dai bombardamenti aerei), si è assistito all'intervento di bulldozer corazzati D9T, protetti da vicino da uno o due carri Merkava e da altrettanti mezzi pesanti da combattimento per la fanteria, per la creazione di varchi idonei a consentire la ripresa delle operazioni.



Un HAPC Namer fra due Merkava

L'ORGANIZZAZIONE LOGISTICA DI SOSTEGNO IN OPERAZIONI

Valore aggiunto o tallone d'Achille ?

di **Fabrizio Esposito**

Recentemente su un sito nazionale che si occupa di temi economici e di attualità politico-economica (*scenarieconomici.it*) è apparso un articolo che commenta una notizia pubblicata dal quotidiano tedesco *Die Welt*, secondo la quale i carri armati forniti dal governo tedesco all'esercito ucraino sono in gran parte non operativi a causa di problemi di manutenzione e riparazione.

Nello specifico, i carri armati in questione sono i Leopard 2 A 6 che la Germania ha ceduto all'Ucraina in 18 esemplari (su un totale di 85 esemplari appartenenti a varie versioni donati da diversi Paesi NATO - *vds.riepilogo sotto*).

Secondo il citato quotidiano, attualmente i mezzi tedeschi inefficienti vengono sgomberati e ricoverati presso un centro di manutenzione e riparazione realizzato in Lituania, dove dal 2017 nell'ambito dell'iniziativa NATO enhanced Forward Presence (NATO eFP) è schierato un Battlegroup multinazionale a guida tedesca (Framework Nation).

Tuttavia la carenza di pezzi di ricambio, sia lungo la catena logistica dell'esercito tedesco e sia presso le stesse società (Rheinmetall e Krauss maffei) che producono le componenti del carro, impone tempi di ricovero lunghissimi per i mezzi inefficienti, soprattutto in caso di interventi manutentivi correttivi e di sostituzione di componenti, come le bocche da fuoco, sottoposte ad



elevatissimi tassi di usura e di logoramento.

Tutto questo si presta a stimolare profonde riflessioni circa l'opportunità di individuare eventuali interventi di adeguamento strutturale e procedurale per implementare le potenzialità della attuale Organizzazione Logistica di Sostegno della Forza Armata e dei Poli di Mantenimento Pesante con il coinvolgimento delle aziende di settore, anche e soprattutto in previsione dell'introduzione delle nuove piattaforme da combattimento Leopard 2 A 8, per non incorrere nuovamente nelle problematiche che hanno travagliato l'impiego del carro armato Ariete presso i reparti.

CARRI ARMATI LEOPARD 2 CEDUTI ALL'ESERCITO UCRAINO

(dati aggiornati a dicembre 2023)

- 14 Leopard 2A4 donati dalla Polonia
- 8 Leopard 2A4 donati dal Canada
- 8 Leopard 2A4 donati dalla Norvegia
- 18 Leopard 2A6 donati dalla Germania
- 3 Leopard 2A6 donati dal Portogallo
- 10 Leopard 2A4 donati dalla Spagna
- 10 Strv 122 donati dalla Svezia
- 14 Leopard 2A4 provenienti da scorte tedesche donati da Olanda e Danimarca.



ALCUNE OSSERVAZIONI SCATURITE DALLE ATTIVITÀ ADDESTRATIVE IN NORD-EUROPA

RIFLESSIONI OPERATIVE DI UN COMANDANTE CARRISTA ALLE ARMI

di **Pi Greco**

In base alle esperienze personali maturate come vice comandante di plotone, vorrei offrire degli spunti di riflessione sull'impiego delle minori unità corazzate, che tengono anche conto dello studio di testi di settore e della visione dei filmati riguardanti l'impiego dei carri armati in teatri come la Libia, Siria e più recentemente nel conflitto russo-ucraino, che pressochè quotidianamente appaiono sui vari "social". Con queste mie riflessioni vorrei mettere a fuoco alcune delle problematiche riguardanti la vita del plotone carri nel quotidiano, sia nelle attività addestrative che in quelle operative.

Il recente impiego nelle aree addestrative di Hohenfells (Germania) e Drasko (Polonia) ha messo in luce alcuni limiti dei nostri plotoni carri in quei particolari ambienti operativi, caratterizzati dalla presenza di zone fittamente boschive, assoluta novità per i carristi italiani abituati ad addestrarsi in aree brulle come i consueti poligoni del Cellina Meduna o di Capo Teulada o in aree desertiche come Iraq, Egitto e recentemente Qatar. I terreni del nord Europa sono invece compartimentati da estese aree forestali, nelle quali il campo di vista e di tiro varia da qualche centinaio di metri di giorno a qualche decina di notte. Tale

ambiente si presta perfettamente alle OPFOR (forze avversarie - NdR), che possono in siffatto ambiente porre in atto pericolosi agguati ai danni del plotone carri quando agisce isolato.

Le imboscate messe in atto dal partito contrapposto nel corso delle attività condotte nelle citate aree addestrative erano rese remunerative per l'avversario - a mio parere - grazie a valutazioni d'impiego da parte della catena di Comando, che si sono poi tradotte nel fare operare il plotone carri isolato e privo della protezione assicurata da una coppia di squadre di fanteria meccanizzata su Dardo (uno per ciascuna coppia carri). A questa componente sarebbe stato possibile affidare compiti di sorveglianza e protezione vicina durante le soste e di protezione ai lati e al tergo del plotone contro squadre caccia carri appiedate e mimetizzate nel terreno circostante nel corso delle fasi dinamiche. Ritengo infatti che in un ambiente operativo caratterizzato da campi di vista limitati e da terreno altamente favorevole all'impiego della fanteria leggera, la cooperazione carri-meccanizzati sia indispensabile e pertanto irrinunciabile, pena il grave rischio di veder soccombere l'unità carri prima che la potenza di fuoco e d'urto da essa esprimibile possa essere messa utilmente a frutto.

Quel tipo di terreni, un cui fitti boschi si alternano a pianure e dolci rilievi, in concomitanza con la scarsa familiarità con quelle - per noi italiani - nuove aree addestrative, da un lato hanno senz'altro reso assai realistici sia il nostro addestramento che la navigazione, dall'altro hanno ci sovente portato a commettere errori nei trasferimenti. Si è trattato di errori che si sarebbero potuti evitare qualora il plotone carri avesse potuto disporre (anche a livello organico, come per esempio nelle unità carri britanniche) di un'aliquota aggiuntiva di 2-4 carristi che, a bordo di un mezzo leggero da ricognizione, avrebbero potuto utilmente effettuare la ricognizione a breve raggio lungo l'itinerario (entro 2-4 km). Per questo compito, come nelle unità carri britanniche si potrebbe incaricare il *Sergent Master* di Compagnia, ovvero il personale più anziano e scaltro, in possesso di tutta l'esperienza e del classico "occhio clinico" per poter individuare con immediatezza le piste migliori da seguire nel movimento in zone incerte come quelle sopra descritte. Un tale accorgimento eviterebbe inoltre la possibilità di fare individuare inutilmente il plotone mediante il rumore, il fumo e le vibrazioni sul terreno, riducendo al minimo indispensabile i movimenti inutili o quelli dovuti alla necessità di rimediare agli errori.

Per addestrarsi a tale tipo di impiego forse si potrebbe pensare di utilizzare le aree boschive del Fiume Tagliamento, che darebbe qualche possibilità di familiarizzazione con le tecniche di movimento all'interno delle aree boschive.

Un pregio del nostro carro Ariete, che ho senz'altro avuto modo di riscontrare nel corso delle attività addestrative nei poligoni del nord-centro Europa, è la bocca da fuoco (b.d.f.) di 44 calibri rispetto alla L55 di altri carri alleati. Quest'ultima, a causa della significativa maggior lunghezza della porzione fuori scafo, presenta difficoltà di brandeggio superiori nei boschi ma anche nei centri abitati. Probabilmente è questo uno dei

motivi per il quale anche i carri dell'U.S. Army sono rimasti sul 120/44 a differenza di altri eserciti che vorrebbero calibri e lunghezze maggiori, con sistemi di caricamento automatici e conseguente eliminazione del servente radiofonista. D'altronde, come ho potuto constatare di persona, le distanze d'ingaggio nei possibili ambienti operativi del continente centro-nord-europeo difficilmente superano i 2000-2500 metri e quando questo capita, la finestra di fuoco risulta comunque ridotta al minimo, a meno che non si voglia restare fermi su qualche ciglio per allungare il braccio operativo, rischiando però di diventare facile bersaglio. Anche sul territorio nazionale (in Friuli ma anche altrove), tra culture, fabbriche e abitati difficilmente si ha una linea di tiro pulita che superi gli 800-1500 metri); è anche per queste considerazioni che personalmente sono portato a reputare sufficiente la b.d.f. da 120/44. Tutt'al più, sarebbe opportuno ampliare la tipologia di munizionamento introducendo anche altri tipi di munizioni.

Altro aspetto di rilevante interesse e che costituisce senza dubbio la "novità del secolo" è quello relativo al contrasto dei droni. Ho suddiviso la minaccia dei droni in due categorie: quella dei droni di tecnologia prettamente militare e i droni di derivazione commerciale convertiti all'uso militare. Ritengo che la lotta contro i primi debba essere delegata all'artiglieria contraerei e/o a unità specializzate allo scopo, in quando l'equipaggio carri poco può fare contro questo tipo di ordigni. Contro il secondo tipo di droni che con poca spesa può risultare assai insidioso per un plotone carri, servirebbe un sistema C-UAS (*counter - unmanned aerial systems*) installato sulla torre.

Tale sistema potrebbe dare l'allarme all'equipaggio affinché esso abbia il tempo di mettere in atto le misure del caso, come spostarsi velocemente e far fuoco (efficace) contro la minaccia.

I sistemi di cui parlo sono già esistenti,

come l'HYDRA300 della *Cer Bair* oppure il radar TMMR della Leonardo (con circa 7 km di portata) presentato a *Eurosatory 2022*. In alternativa, si potrebbe pensare a un sistema *jammer* in grado di inibire lo spazio aereo sulla verticale del carro a qualsiasi drone commerciale che dovesse stazionare in volo per il tempo necessario a portare a termine la missione di sgancio dell'ordigno. I video che si vedono in rete consentono di stimare tale tempo attorno a qualche minuto.

Un allarme preventivamente diffuso in cuffia ai membri dell'equipaggio darebbe ad esso la possibilità di reagire in tempo utile. A tale scopo si potrebbe pensare di equipaggiare il servente con fucili del tipo Benelli M4 super 90, calibro 12, già in dotazione alle Compagnie Comando e Supporto Logistico (C.C.S.L.) con relativo munizionamento antidrone come lo SKYNET, che consiste in una munizione spezzata ma con i vari elementi che la compongono collegati attraverso una reticella. Questo con l'ausilio degli N.V.G. (*night vision goggles*) per l'osservazione notturna indossati dal servente, permetterebbe una qualche difesa minima da parte dell'equipaggio. A mio avviso sarebbe inoltre sarebbe opportuno dotare anche il capocarro di MG C/A come avvenuto durante l'operazione Antica Babilonia in Iraq affinché i carri del plotone possano prestarsi maggiore protezione reciproca contro le minacce ravvicinate portate dalla fanteria leggera o i droni.

I sistemi di protezione attiva invece, contro altri carri o missili esistono già o sono in avanzata fase di studio e auspico di vederli presto in zona d'operazione. Detto tutto ciò, va ricordato anche che la possibilità di muoversi senza interruzioni da parte del plotone e quindi la protezione che gli vien data dalla mobilità dipendono anche dalla presenza a tergo di un carro soccorso, dotato di lama apripista, sia per la realizzazione speditiva di interventi sul terre-

no per facilitare il passaggio dei carri (rompere un argine, rimuovere ostruzioni, ecc.) sia per il rafforzamento del terreno per la creazione di eventuali postazioni difensive, speditive, a scafo sotto. A tal proposito, sono assolutamente convinto dell'opportunità che i carri soccorso in dotazione alle squadre RR della C.C.S.L. e i relativi equipaggi, possano seguire con regolarità l'addestramento dei plotoni carri. In alternativa, si potrebbe ipotizzare la presenza del carro pioniere del reggimento genio, dato che in taluni casi estremi la mobilità dovrebbe essere garantita anche da un carro gittaponte e sarebbe anche da sperimentare l'impiego di due moduli di ponte *biber* reciprocamente appoggiati l'uno sull'altro, in modo da estendere la lunghezza del ponte stesso, pratica usata pochi decenni fa. Per quanto riguarda infine le migliorie/modifiche da apportare ai carri Ariete, queste si concentrano in particolare nell'ambito di una maggiore ergonomia per agevolare la vita dell'equipaggio e renderlo più resiliente alle lunghe permanenze a bordo.

L'elenco delle modifiche secondo me necessarie richiederebbe un articolo ad hoc; voglio però sottolineare che una migliore ergonomia dei sistemi di bordo si tradurrebbe in una riduzione dei tempi di reazione per l'ingaggio del nemico, una maggiore durata delle condizioni psico-fisiche ottimali dell'equipaggio e quindi maggiori possibilità di sopravvivenza sul campo e in combattimento.

Analoghe considerazioni possono essere stese all'addestramento e alla selezione della componente umana del plotone carri, che al momento non assicura la designazione di candidati sempre all'altezza rispetto alla necessità di creare carristi con elevatissimo spirito di corpo, contraddistinti da atteggiamento aggressivo, da cacciatori. Non per nulla i carristi sono sempre stati e restano truppe d'assalto sceltissime.

COSA RESTA DELL'INDUSTRIA DEGLI ARMAMENTI TERRESTRI IN ITALIA?

La crisi internazionale in atto svela la grave crisi in cui versa la nostra industria degli armamenti terrestri. Dopo due decenni di scelte facili è giunta l'ora delle scelte lungimiranti.

di **Filippo Cappellano**

L'Italia vanta una buona tradizione nella produzione di armamenti terrestri. Fino ai primi anni del Novecento era l'Esercito stesso che produceva fucili e cannoni nei propri arsenali. Il famoso fucile mod. 91, ad esempio, fu prodotto in gran parte a Terni nella Fabbrica d'armi del Regio Esercito. Solo a ridosso della prima guerra mondiale si iniziò a costruire in serie artiglierie, mitragliatrici, aerei ed autocarri in industrie private. Grazie inizialmente ad investimenti stranieri si costruirono stabilimenti industriali quali l'Ansaldo, la Vickers Terni e l'Armstrong Pozzuoli, che insieme ad altri minori nel periodo 1915-1918 riuscirono a produrre tanti obici e cannoni quanti quelli dell'Impero austro-ungarico, fornendo un contributo essenziale alla vittoria. Fu in quegli anni che si affermarono anche altre società armiere quali la Beretta, la Breda, la Metallurgica bresciana, la Franchi Gregorini, la Tosi, oltre alla Fiat che passò dai 7.600 dipendenti del 1914 agli oltre 30.000 del 1918. Nella grande guerra, l'Italia fu capace di esportare migliaia di autocarri verso nazioni quali la Francia, il Regno Unito e la Russia. Durante il fascismo, in rispetto del principio dell'autarchia, l'Esercito adottò fino al 1939 esclusivamente armi prodotte in Italia di progettazione nazionale o su licenza estera. Solo nel 1940-1943 si utilizzarono armi di fornitura tedesca o di preda bellica, peraltro in quantitativi limitati. Nel corso degli anni trenta, l'Italia di-

venne esportatrice anche di armi leggere, artiglierie e carri armati, come i fucili calibro 6,5 venduti al Giappone, i pezzi da 210 venduti all'Ungheria o i carri leggeri L-3 venduti alla Cina, e non solo di automezzi.

Nel secondo dopoguerra, appena fu possibile, si cercò di ricostruire l'industria della difesa, dopo le distruzioni dei bombardamenti alleati, le depredazioni di macchinari operate dai tedeschi nel 1943-1945 ed il rifiuto ideologico delle maestranze di alcune società, come l'Ansaldo e la Breda di riprendere la produzione di armi. Contro l'iniziale rinascita dell'industria della difesa nazionale ci si misero le clausole armistiziali imposte dagli alleati, che vietavano all'Italia di produrre armi e quelle del trattato di pace del 1947 che impedivano il possesso di carri armati, artiglierie pesanti e armi autopropulse.

Fu solo dopo il 1949, con l'ingresso nella NATO, che si poté dare avvio al

riarmo delle Forze Armate, col contributo delle industrie nazionali, inizialmente limitato a poche società come la Beretta (MAB e pistola mod. 34). A partire dagli anni Cinquanta, accanto alle forniture gratuite statunitensi di armamenti del programma di assistenza MDAP, si iniziò nuovamente la produzione di artiglierie (obice da 105/14) e negli anni Sessanta fu ripresa quella di mezzi corazzati su licenza americana (5.000 circa M113 e derivati e 200 M60A1), mentre quella di automezzi e di armi leggere non si era mai interrotta. A risollevarne l'industria nazionale della difesa contribuirono non poco gli Stati Uniti con commesse off-shore e cessione di tecnologia che consentirono, tra l'altro, la nascita delle prime società di elettronica militare (Microlambda, poi Selenia e FIAR), impegnate nella costruzione di radar e missili Hawk. Sempre grazie al sostegno economico statunitense, la Breda poté rilanciarsi nella produzione di armi con



I semoventi OTO Melara Palmaria forniti all'esercito libico sono stati impiegati anche durante la guerra civile.

la costruzione su licenza della mitragliera Bofors da 40/70. Grazie, poi, ad investimenti di Stato, l'industria nazionale continuò a potenziarsi e dalle nuove produzioni su licenza di mezzi corazzati come il Leopard 1 (oltre 1.000 unità prodotte) e di apparati radar, si passò, alla fine degli anni Ottanta, alla progettazione in proprio di molte tipologie di sistemi d'arma terrestri, ad esclusione della missilistica, per la quale si rimase vieppiù dipendenti dall'estero (Honest John, Lance, SS11, Cobra, Mosquito, TOW, MILAN, Stinger), con l'eccezione del missile Aspide, derivato dallo Sparrow statunitense. Erano gli anni della progettazione di intere famiglie di mezzi corazzati di ideazione nazionale (Ariete, Dardo, Puma, Centauro) e dei primi contratti di esportazione (Fiat 6616, 6614, VCC1 TOW, OF40). Si sperimentò la via della cooperazione internazionale con la produzione del cannone FH70 di progettazione italo-anglo-tedesca (altre iniziative trinazionali come l'SP-70 ed il VCL non andarono a buon fine) e del missile contraerei SAMP-T franco-italiano.

Il declino è iniziato negli anni Novanta con la chiusura delle tre società (Valsella, Tecnovar e Misar), molto rinomate anche all'estero, dedite alla produzione di mine, a seguito della messa al bando internazionale di tali manufatti esplosivi. La fine della guerra fredda, col conseguente disarmo avviato da tutti i paesi europei, provocò la drastica riduzione sia delle Forze Armate sia degli stanziamenti del bilancio statale a loro destinati. Ciò ha messo progressivamente in crisi l'intero comparto industriale della difesa che, non potendo far esclusivo affidamento sulle esportazioni, è stato costretto a fallire o a chiudere molti siti produttivi o a venderli a società straniere. Così, nel nuovo secolo, il decli-



FIAT 6616 dei Cavalleggeri di Lodi in Libano nel 1982

no è proseguito con la progressiva sparizione dal mercato di tanti marchi italiani di armi terrestri più o meno famosi. Le numerose piccole realtà di stabilimenti armieri dell'area bresciana (Renato Gamba, Bernardelli, Franchi, ecc.) sono finite tutte fallite o inglobate nella Beretta, l'unica società italiana, insieme all'IVECO e a Leonardo, di respiro internazionale, che è riuscita fino ad oggi a sopravvivere grazie soprattutto alla clientela estera ed all'apertura di unità produttive all'estero. Il comparto missilistico italiano è confluito nella società trinazionale MBDA, con una partecipazione minoritaria. Anche nel campo degli autoveicoli è stata una lunga sequela di sparizioni di grandi marchi di autocarri quali: Alfa Romeo, Bianchi, Isotta Fraschini, SPA, OM, Lancia, Breda. Pure i vecchi fornitori di motocicli militari si sono estinti o quasi: Guzzi, Gilera, Bianchi, Sertum, ecc.. Sempre nel settore degli autoveicoli, da sempre punto di forza dell'Italia che non è dipesa quasi mai dall'estero, la scarsità di commesse militari ha ridotto a mal partito l'Astra, nonostante la buona qualità dei propri prodotti, ora assorbita dall'IVE-

CO, a sua volta entrata nell'orbita cinese. L'ultima perdita in ordine di tempo è stata la Fiocchi, storica società produttrice di munizionamento per armi leggere, che nel 2022 è stata acquisita da un gruppo industriale della Repubblica Ceca. In questa situazione del settore munizionamento, si aggiunge l'interruzione della produzione di polveri da parte dello Stabilimento militare propellenti di Fontana Liri, che solo dopo l'invasione russa dell'Ucraina si è deciso di riattivare. Tale declino delle



Prototipo del FIAT 6616, poi adottato dall'Arma dei Carabinieri



Nelle foto un MBT OF 40 Mk 1 durante le prove di tiro (a sinistra) ed un MBT OF 40 Mk 2 presso l'OTO Melara a La Spezia (a destra).

capacità progettuali e produttive della difesa si inquadra certamente nella più ampia crisi del comparto manifatturiero nazionale. La diminuzione delle commesse da parte dell'Esercito, che negli ultimi due decenni si è rivolto per alcune esigenze al mercato estero, anche per prodotti a basso contenuto tecnologico come mortai e lanciarazzi controcarro portatili, non ha purtroppo giovato alla situazione. Se nel periodo della guerra fredda si cercava, per quanto possibile, di favorire l'industria nazionale almeno con le produzioni su licenza (come, ad esempio, i mortai da 81 Thompson Brandt prodotti dalla Breda ed i missili controcarro MILAN prodotti su licenza franco-tedesca dalla OTO Melara), in tempi più recenti si è proceduto ad acquistare mortai da 60 in Austria, da 81 in Spagna e da 120 in Francia. Nel frattempo la Breda, tradizionale fornitrice dei mortai dell'Esercito Italiano, è stata assorbita dalla OTO per mancanza di profitti. Anche nel campo dei cingolati speciali da neve introdotti in servizio si sono acquisiti consistenti lotti di BV-206 e BV-210 prodotti in Svezia. La stessa cosa è accaduta per l'autovettura da ricognizione AR-90, i motocicli quad, i veicoli 4x4 ad alta mobilità per forze speciali, ecc. Anche nel campo dei droni, l'Italia, un tempo all'avanguardia coi prodotti della Me-

teor, ha perso la propria indipendenza anche per le scelte che si sono orientate a sistemi prodotti negli Stati Uniti. Ad aggravare la situazione è intervenuta pure una tipologia di contratti amministrativi che, per vari motivi, ha visto programmi di acquisizione anche importanti, come quelli dei blindati ruotati Freccia e Centauro 2, diluiti in periodi di tempo eccessivamente lunghi (anche oltre un decennio) che prevedono la costruzione di pochissime unità all'anno. Ciò mal si coniuga con le problematiche di industrializzazione dei veicoli da produrre e di bilancio delle società interessate, tant'è che l'IVECO ha rifiutato un ottimo contratto con la difesa italiana per non essere costretta a mantenere aperta per molti anni una catena di produzione destinata alla costruzione di appena 10-20 veicoli all'anno (uno al mese!). Se a tutto ciò si aggiunge anche che negli ultimi 15 anni l'Esercito Italiano ha completamente sospeso l'acquisizione di qualunque veicolo corazzato cingolato, si comprende bene che questo ha contribuito a depotenziare l'unica società italiana in grado di produrre cannoni e carri armati, l'OTO Melara, che è stata di recente posta in vendita. Le altre forze armate, pur con esigenze differenti, hanno avuto modo di orientarsi diversamente. L'Aeronautica, ad esempio, sta facen-

do di tutto per salvare la Piaggio, anche con l'acquisizione di aerei come il P-180; la Marina ha sempre cercato di salvaguardare la cantieristica minore nazionale con le commesse per le Capitanerie di Porto/Guardia Costiera, cui si sono affiancate quelle per le componenti navali delle Forze di Polizia. Si potrebbe pensare che l'Esercito abbia perso sensibilità verso l'industria nazionale, cosa che ovviamente non è e non può essere, in quanto favorirebbe la creazione di un vulnus evidente nel "sistema" nazionale per la difesa terrestre. E questo anche se si sono talvolta sentite lamentele verso alcuni prodotti forniti dall'industria nazionale, che si ritenevano non aver soddisfatto tutte le aspettative, a fronte dei considerevoli costi sostenuti. Va aggiunto che, in questa situazione, emergono maggiori difficoltà nell'esprimere capacità nel campo della progettazione e controllo della qualità degli armamenti da parte del Corpo Tecnico, acuendo in qualche modo il quadro generale non positivo del settore. La Marina Militare ha sempre preservato le proprie capacità ingegneristiche nel campo della progettazione delle unità navali, mentre non sappiamo se l'Esercito possa sviluppare ancora funzioni del genere, come un tempo faceva (gli Ufficiali del servizio tecni-



Semovente OTO Melara da 155-39 Palmaria

co erano in grado di concepire e realizzare nei propri arsenali pezzi d'artiglieria come il 105/14 o il 90/50 per le fortificazioni permanenti).

La guerra in Ucraina sta rivoltando completamente le carte ed in molti si sono dovuti ricredere, riconoscendo la necessità per l'Italia di disporre di una capacità industriale della difesa il più possibile indipendente. Non è possibile che una nazione che ambisce a sedere al tavolo dei potenti del pianeta non abbia più capacità proprie di produzione di munizionamento, di armi controcarro per la fanteria, di pezzi d'artiglieria, di autoveicoli logistici e da combattimento. In una recente audizione in Parlamento, il Direttore Nazionale degli Armamenti, Gen. Portolano ha dichiarato che l'Italia *“dovrebbe preservare la propria autonomia strategica attraverso la ricerca scientifica e tecnologica”* in campo militare, perché *“essere completamente dipendenti da tecnologie altrui significa accettare il rischio di farsi cogliere impreparati ad affrontare una situazione di crisi”* e *“subordinare la capacità di difendere gli interessi nazionali alla volontà di coloro che detengono il know-how tecnologico”*.

Il Gen. Portolano ha anche enfatizzato *“la necessità di prevenire acquisizioni di nostre aziende strategiche da parte di attori stranieri - ed ha poi aggiunto*

- l'importanza di sostenere e incrementare le occasioni di export nel campo dei materiali d'armamento dell'industria nazionale, i cui fatturati dipendono per il 3/4 dalle esportazioni”. Parole sante, ma purtroppo di non facile realizzazione per le condizioni in cui versa oggi il settore. Perché oggi la crisi dell'industria della difesa italiana è assai grave.

Essa è emersa lampante proprio in questi mesi: esplosa all'improvviso a livello mondiale la richiesta di nuovi armamenti, le società straniere, oberate di impegni, stanno rifiutando commesse da parte italiana o hanno offerto termini di consegna troppo dilazionati nel tempo.

Un'altra grave lacuna emersa è la perdita capacità della OTO di progettare in proprio mezzi corazzati cingolati, per cui l'Esercito italiano si è visto costretto a prendere in considerazione mezzi di progettazione tedesca o svedese.

Un certa inversione di tendenza nel senso auspicato si è accesa nelle pagine del *Rapporto Esercito 2023* recentemente presentato al pubblico in cui, a proposito della nostra componente corazzata, si afferma che: *“l'Esercito, per adeguarsi ai nuovi scenari e rispondere alle maggiori esigenze della NATO, si sta dotando di piattaforme blindate e corazzate, sempre più velo-*

ci, potenti, interconnesse e cyber-native. I principali programmi dell'Esercito sono rappresentati, nel medio-lungo periodo, dal nuovo mezzo corazzato da combattimento AICS (Armoured Infantry Combat System) e dal carro armato di nuova generazione MBT/MGCS (Main Battle Tank/Main Ground Combat System). Tali progettualità devono considerarsi correlate e sequenziali, in quanto le tecnologie all'avanguardia sviluppate con il programma AICS potranno essere sfruttate nella realizzazione del MBT/MGCS. L'acquisizione di tali piattaforme non può prescindere dal coinvolgimento dell'industria nazionale in progetti di più ampio respiro internazionale, al fine di consolidare il know-how nazionale e assicurare al Paese la necessaria autonomia strategica e sovranità tecnologica. Al riguardo, l'Esercito auspica fortemente la costituzione di un Polo industriale nazionale di settore, in analogia alle altre Forze Armate, con cui cooperare in ambito europeo”.

Anche se il medesimo Rapporto Esercito, pur non essendo un documento programmatico ma soltanto uno strumento di comunicazione, riconosce le conseguenze degli errori commessi nel recente passato, nel frattempo l'Esercito provvederà ad ammodernare/estendere la vita operativa delle piattaforme già in dotazione (carro Ariete) e ad acquisire *“commercial off the shelf”* sistemi d'arma allo stato dell'arte.

Bisogna assolutamente recuperare per tale settore strategico le capacità produttive nazionali. L'industria della difesa terrestre deve riacquistare la capacità perduta nell'ultimo quindicennio. L'esempio da seguire è senz'altro quello della Marina, che è attualmente equipaggiata di naviglio prodotto nei cantieri nazionali, di buona qualità e pienamente competitivo anche sul mercato internazionale.

LA SCUOLA DI CAVALLERIA CELEBRA IL 4 NOVEMBRE

Cerimonie a Lecce e partecipazione a Cagliari con la nuova Blindo Armata Centauro 2



Lecce, 4 novembre 2023

Celebrazioni a Lecce per la festa dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate. Due i momenti celebrativi. In prima mattinata, presso il Sacrario del cimitero comunale, alla presenza del Generale di Brigata Claudio Dei, Comandante della Scuola di Cavalleria, del Dott. Luca Rotondi, Prefetto di Lecce, dell'Avv. Loredana Capone, Presidente del Consiglio Regionale della Puglia, del Dott. Carlo Salvemini, Sindaco di Lecce, delle autorità militari locali e delle numerose rappresentanze delle associazioni, si è celebrata la S. messa officiata da Sua Eccellenza

Monsignor Michele Seccia, Arcivescovo metropolitano di Lecce. A seguire, la cerimonia è proseguita nel centro cittadino, presso il monumento dei Caduti in Piazza Italia. Un'ensemble di fiati del Conservatorio musicale "Tito Schipa" di Lecce, ha accompagnato la cerimonia dell'alzabandiera e musicato i momenti significativi della manifestazione. Un picchetto d' Onore interforze in armi ha dato solennità all'evento. Il Prefetto, accompagnato dal Gen. Dei, unitamente alle altre autorità istituzionali, ha passato in rassegna le rappresentanze militari e civili, proseguendo con la deposizione della



Equipaggio Blindo alla cerimonia di Cagliari.
A sinistra la cerimonia a Lecce.

corona d'alloro in memoria dei caduti. Negli interventi delle autorità militari e civili, oltre alla commemorazione dei caduti di tutte le guerre e il richiamo all'importanza della memoria e dei valori della Libertà, l'appello comune alla Pace, quale strumento di dialogo e civiltà. Nell'ambito delle celebrazioni nazionali del 4 Novembre, contestualmente a Lecce, la Scuola di Cavalleria contestualmente a Lecce, è stata presente, con un equipaggio blindo e la nuova Blindo Armata Centauro 2, alla cerimonia tenutasi a Cagliari alla presenza del Presidente della Repubblica e delle massime cariche militari ed istituzionali.

Magg. Tommaso Bonuso

IL COMANDO FORZE OPERATIVE NORD OSPITA

IL RADUNO DEL 156° CORSO DELL'ACCADEMIA DI MODENA



Nuovo appuntamento per i carristi del 156° Corso dell'Accademia Militare. Dopo il recente raduno di Lecce, si sono ritrovati ancora recandosi a Padova per il raduno del Corso, ospitati dal Comando Forze Operative Nord. Sono stati accolti dal Comandante, Gen. Riccò che, con il Capocorso 156° Gen. Lunelli, ha celebrato l'evento, ricordando anche i tanti colleghi che hanno spento i motori. Nell'incontro è riaffiorato subito il bel ricordo del Raduno Nazionale svoltosi a Lecce, a cui si era partecipato con entusiasmo.

Ettore Fasciani



DAL FRIULI ALLA SARDEGNA E POI IN CONTINENTE COL GRUPPO DI COMBATTIMENTO "CREMONA"

I 100 ANNI DI UN CARRISTA FORTUNATO

Le vicende sconosciute dei carristi che fecero la guerra sul territorio nazionale

di **Enrico Bordignon**

La straordinaria esperienza del C.le Magg. carrista Bordignon ci narra storie difficili, dove emerge un non comune spirito di sacrificio, la dedizione al suo reparto carri e l'ammirevole coraggio di chi come lui, accettò consapevolmente nuovi rischi per un bene collettivo superiore. Tuttavia, pur nel pieno rispetto del racconto del protagonista e degli altri commilitoni che lo vissero con lui, ci pare corretto evidenziare che le drammatiche vicende vissute dal Regio Esercito dopo l'8 settembre 1943, ebbero proprio in Sardegna esiti ben diversi rispetto all'abbandono e alla dissoluzione di molte unità italiane presso altri Teatri Operativi. È infatti storia consolidata quella dei reparti dei tre Corpi d'Armata allora schierati in Sardegna e Corsica, tra le cui forze c'era cui il raggruppamento motocorazzato agli ordini del Gen. Scalabrino, che seppure tra enormi difficoltà, seppero compattarsi e reagire alla situazione, riuscendo a respingere e poi cacciare le forze tedesche che anche lì avevano provato a neutralizzare i reparti italiani. Vedasi, in merito, gli articoli dello scorso numero di questa rivista, dedicati proprio a quanto avvenuto nelle due isole dopo l'8 settembre '43.

Nonostante le sue radici affondassero nel territorio veneto tra Rosà – Bassano del Grappa), Giovanni Bordignon era nato a Biciniccio (UD) l'11 agosto 1922. Egli andava orgoglioso dei suoi trascorsi friulani. I suoi genitori si erano trasferiti in Friuli e lì Giovanni visse nella serenità di una bella gioventù, nello studio e poi nel lavoro. Quando arrivò la chiamata alle armi, l'Italia era in guerra da quasi un anno.

Fu destinato al 3° Reggimento Carristi, Battaglione Addestramento Reclute, sede in Udine, ed egli si ritenne fortunato d'essere vicino casa. Le notizie positive che stampa e radiogiornali davano dei vari teatri di guerra lo tranquillizzavano ... Giovanni ritornò al paese natio dei genitori, con la sua famiglia, solo negli anni '70.

La memoria mi porta nella primavera del 1979, e in particolare a uno di quei permessi di 48 ore, che di tanto in tanto venivano concessi nel fine settimana a noi militari di leva. Venni invitato a casa di Giovanni, ove si festeggiava il compleanno della figlia Loredana. Nel corso di quella festa, quasi tutti si accorsero, dal taglio dei capelli, che stavo svolgendo il servizio militare di leva.

Dopo aver fatto gli auguri di buon compleanno a Loredana, salutato tutti gli altri invitati, mi diressi verso i genitori di lei per ringraziarli dell'invito.

Fu allora che Giovanni mi chiese diretto: *"dove stai facendo il militare?"*, *"in Friuli – risposi – nei carristi!"*.

Il viso e gli occhi gli si illuminarono. Mi diede una forte stretta di mano pronunciando le parole del nostro motto: *"Ferrea Mole Ferreo Cuore"* e, prendendomi per un braccio, mi invitò a sedere.

Cominciò a raccontare le sue esperienze durante la guerra. Io, sorpreso dall'entusiasmo di come ricordava il periodo di addestramento trascorso a Udine, ascolta-vo con vivo interesse il suo racconto. *"Quante volte ... - disse - smontavamo e rimontavamo il carro. Gli istruttori ci dicevano: dovete sapere a memoria come è fatto il vostro carro, con pregi e difetti. Dopo otto mesi ero caporal maggiore – aggiunse sorridendo – fui fortunato: rimasi a Udine un anno e mezzo"*.

Nel frattempo, con l'arrivo della torta mi accorsi che altri ragazzi ascoltavano Giovanni, egli dopo una breve pausa ed un sorso di vino riprese il suo racconto: *"L'ordine di partenza, arrivò nel giugno del 1943. Imbarco a Livorno, destinazione Sardegna. Da lì capimmo che qualcosa non quadrava, ci chiedemmo; cosa c'entra la Sardegna? Raggiunto il porto di Palau, una volta sbarcati i carri con gli zatteroni della Marina e predisposto il Campo d'Arma, si venne a sapere del probabile sbarco degli Alleati. Dormivamo di notte sopra le corazze dei carri con una coperta, sempre pronti, per condurre i carri e respingere l'invasione. Ci rendemmo conto un mese dopo di come eravamo messi, quando finite le scorte viveri, non c'era più da mangiare. Si andava per la campagna a raccogliere quello che i contadini sardi lasciavano. Si viveva alla giornata, poi arrivò l'8 settembre 1943 e tutto venne abbandonato. Un fuggi-fuggi generale per tornare a casa. Dopo settimane di sofferenza e patendo la fame raggiungemmo con mezzi di for-*



Giovanni Bordignon 1944 (a sinistra) a bordo di una cingoletta britannica Universal Carrier in dotazione al Regio Esercito cobelligerante.

tuna Cagliari. Ci presentammo alla Capitaneria del Porto, spiegammo la nostra situazione e lì venimmo a sapere che gli alleati erano sbarcati in Sicilia. Ci inquadrarono in un Reggimento di fanteria in attesa di una nave, per imbarcarci con direzione Napoli. Nell'attesa, ci rifocillarono, ci diedero da mangiare e potemmo riposare. Una volta imbarcato, nella tranquillità notturna del viaggio pensavo tra me: è andata bene, potrò tornare a casa. Sono fortunato”.

“Giunti a Napoli ad aspettarci c'erano militari Inglesi e Italiani, ci inquadrarono e dopo qualche giorno fummo smistati in gruppi di combattimento sotto un comando Alleato. Ci diedero divise Inglesi con le mostrine italiane, armamento individuale e carri Inglesi. L'Ottava Armata Britannica a cui eravamo stati assegnati era composta da Britannici, Indiani e Nepalesi e noi come Gruppo di Combattimento. Risalimmo assieme l'Italia con ansia e timore, inseguendo i tedeschi in ritirata verso Nord nonostante loro, con manifesti attaccati ai muri e altoparlanti che di notte ci incitavano a disertare e ritornare con loro e con i Repubblicani e tornare alle nostre famiglie. Ma lo strascico che loro lasciavano quando abbandonavano le postazioni e la

gioia di interi paesi quando arrivavamo non lasciava dubbi sulla scelta da noi fatta”.

“Ricordo – disse – le varie città liberate che raggiunsemmo, in particolare il paese di Mandriole nelle Valli di Comacchio, dove morì Anita Garibaldi”. Quest'ultimo episodio Giovanni, ce l'ho raccontato sorridendo. “Vicino a Ravenna, ci fu il contatto fisico con i Tedeschi, ormai allo sbando. Ci accordammo per una tregua e contattato il comandante dell'unità tedesca che parlava uno stentato italiano, ci chiese di parlare con un Ufficiale Inglese. Loro non volevano arrendersi ai partigiani dissero, ma ad una unità regolare degli Alleati. Io con divisa da soldato inglese, riferivo a un Ufficiale Britannico, comandante una squadra in contatto con un gruppo partigiano, le condizioni di resa del comandante tedesco e le possibili intese per un accordo.

Ci furono attimi di paura tra l'incertezza di credere o no alla proposta. Ci si parlava con le armi in pugno e ci si animava nervosamente, poi una breve raffica accidentale di uno Sten, seguita da una immediata azione difensiva. Entrambi a terra con le armi col colpo in canna. In breve si chiarì l'incidente e piano piano si ritornò nella discus-

sione, ma gli sguardi erano sempre attenti. Quanta paura ho avuto in quegli attimi ... - aggiunse - convinto dalle rassicurazioni da parte dell'Ufficiale britannico, il quale accettava le condizioni dell'Ufficiale tedesco lentamente ci rilassammo. Li scortammo, saliti nei loro mezzi ed ancora armati, fino ad una unità alleata nelle retrovie, dove accettarono la resa. Ci vollero sette mesi prima del 25 aprile, poi la situazione si fece più tranquilla. Tornai a casa nel 1946”.

Il racconto di Giovanni catturò l'attenzione di tutti e durò un paio d'ore.

Con il passare degli anni io e Giovanni ci incontravamo di tanto in tanto in paese: un saluto e la l'ormai consueta pacca sulla spalla, con il motto “Ferrea Mole Ferreo Cuore”. Questi convenevoli non mancavano di darci allegria e ci soffermavamo a parlare per qualche minuto. Giovanni, che era una persona solare, si prodigò fino all'età di 85 anni nell'aiutare il genero Luca, marito di Loredana, nell'allenare e preparare atleticamente ragazzi e ragazze delle varie squadre giovanili; fu una persona ben voluta da tanti giovani che confidenzialmente lo chiamavano “nonno Gianni” e per tutti loro era diventato una figura di riferimento.

Nel 2013, mi recai ad un raduno di ex carristi del 22° Battaglione carri “M.O. Piccinini”, a San Vito al Tagliamento (PN) e nell'occasione acquistai un libro: “Vita e Vicende del XXII Battaglione Carri” di Fabio Sorini.

Un paio di giorni più tardi, mi misi a leggerlo e giunto a circa metà delle pagine, lessi un capitolo che coincideva perfettamente con il racconto che Giovanni mi aveva fatto 34 anni prima. Rimasi sorpreso e decisi di darlo alla figlia Loredana: “fallo leggere a tuo papà ... – le dissi – c'è un capitolo che lo riguarda”.

Sebbene allora Giovanni fosse già novantatreenne, una settimana più tardi me lo riportò di persona. Sorridente come sempre, mi indicò la pagina e mi



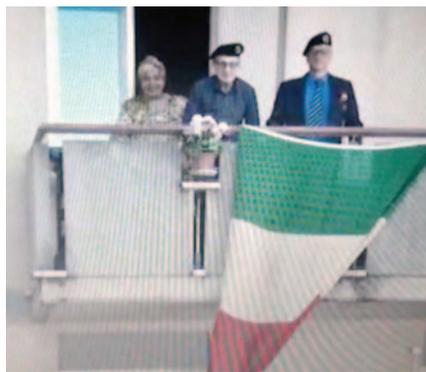
portò due fotografie e il suo Foglio Matricolare. Per me fu una grande gioia vederlo così contento.

Un paio di anni dopo, ad un altro raduno di Carristi, ebbi modo di incontrare la signora Agostina D'Alessandro che già conoscevo e nell'occasione le mostrai il Foglio Matricolare che mi aveva dato Giovanni Bordignon affinché lei lo leggesse.

Ad un certo punto mi disse sorpresa: *"mio papà, Sergente Maggiore carrista, era a Palau in quel periodo, lì in Sardegna conobbe mia mamma!*

Loro senz'altro si saranno incontrati ... disse sorridendo, e mi propose di farlo leggere anche al Generale Giuseppe Pachera, allora novantacinquenne, anch'egli presente al raduno.

Dopo i convenevoli e le presentazioni di rito, consegnai il documento al Generale che, dopo averlo esaminato con attenzione, mi guardò per qualche secondo, alzò lo sguardo verso di me e, sorridendo, mi disse: *"E'un mio coetaneo!"*. Mi chiese se si trattasse di un mio parente: *"Alla lontana"* - risposi.



Bordignon al centro con il basco e il tricolore

"Di questo reparto - ci disse - so tutto... poiché il comandante, che si chiamava Calvi, era anche il padre di un mio collega di corso, e so per certo che lì in Sardegna patirono la fame; io a quel tempo ero con il mio reparto in Nord Africa. Lui rimanendo in Italia, tutto sommato è stato più fortunato. Porgigli i miei saluti fatti da un carrista d'altri tempi" disse sorridendo ancora. Una domenica andai a trovare Giovanni, nel periodo in cui stava per varcare la soglia dei 100 anni; l'occasione erano i 70 anni dell'Associazione del Fante - Sezione di Rosà.

Sapendo che la sfilata sarebbe passata sotto le finestre di casa sua, gli proposi di metterci sul terrazzino con la Bandiera e il basco da carrista indossato.

Giovanni accettò con entusiasmo!

Il suono della Banda "Monte Grappa" di Rosà, preannunciava l'inizio dello sfilamento e dopo qualche minuto li vedemmo passare. Qualcuno della Sezione presente nel gruppo diede l'ordine: *"attenti aaaa, dest!"* e rivolgendosi tutti il capo verso di noi ci diedero il saluto militare. Emozionati, risponderemo entrambi al saluto.

Rientrati nel salotto di casa, Giovanni, con gli occhi lucidi di gioia, mi ringraziò per la sorpresa. Proprio non se l'aspettava un onore così. Dopo un caffè mi disse: *"Sai Enrico, sono stato fortunato, in cinque anni di guerra, ringraziando Dio, non ho mai sparato contro a nessuno"*.

Ci abbracciammo, avevamo entrambi le lacrime agli occhi.

Giovanni si spense serenamente a casa sua con la famiglia il 15 marzo 2023 all'età di 100 anni.

ESTRATTO DAL FOGLIO MATRICOLARE

Bordignon Giovanni

Distretto Militare di Udine classe 1922, lì 30 aprile 1941.

Chiamata alle Armi il 31 gennaio 1942 - Tale giunto nel Deposito del 3° Regg.to carristi, Battaglione Addestramento Reclute in Udine - Tale al 33° Regg.to carristi il 16 giugno 1942, Ispettorato Truppe Motorizzate il 1° luglio 1942 - promosso caporale il 6 luglio 1942. Tale al XVIII Bgt carri del 33° - promosso caporal maggiore il 10 settembre 1942 - Imbarco a Livorno il 26 giugno 1943 - Sbarcato a Palau (Sardegna) giunto in territorio dichiarato in stato di guerra il 27 giugno 1943 - Tale al 22° Rgt Fanteria "Cremona", 3° Btg Specializzati 19.9.1944 - Imbarco a Cagliari il 2 ottobre 1944 - Tale sbarcato a Napoli il 3 ottobre 1944 territorio in stato di guerra - Ha partecipato alle azioni di guerra in territorio metropolitano dal 10 gennaio 1945 al 8 maggio 1945 - Cessa di trovarsi in territorio di guerra l'8 maggio 1945 - Collocato in congedo illimitato - Tale al Distretto Militare di Trieste lì 13 agosto 1946.



RIFLESSIONI E SUGGERIMENTI EVOCATE DALLE IMMAGINI

LA GUERRA DELL'ESISTENZA

di **Ottavia Cardinali**

Ravvedo spesso su YouTube foto antiche di soldati, in bianco e nero, riproposte a colori, perdendo in tal modo l'originario fascino di quella patinatura opaca, quasi sabbiosa, e con l'idea di renderle più attuali o ritrovarne i colori dell'epoca.

Nient'affatto. Le foto in bianco e nero, pur nella loro fissità e simiglianza, sono tutte diverse e, guardandole, si avverte una vicinanza temporale all'epoca, un ingresso fisico in quel mondo.

Toccandole, poi, se ne condivide la consistenza spessa, il contorno ondulato, l'odore (magari di una vecchia scatola o cassetto ove erano riposte), le venature o rotture date dal tempo e dalle persone che le hanno guardate e riguardate, sfiorate con la mano, bacciate. Si avverte l'eco di chi abbia interloquito con loro, sussurrando.

Se ne guarda il fronte, indissolubile però dal retro, in cui (quasi) sempre è riportata una data, un luogo, un nome, una dedica, un ricordo, scritti di traverso, col pennino, nero.

Non sono foto. Sono storie.

Eccone una. Capitano carrista, che il Colonnello Maurizio Parri ha nobilmente donato senza altri dettagli, con grazia, quale foto-simbolo della Specialità.

Qui non si abbraccia un'arma, ma una creatura piccolissima, perché quelle stesse braccia possono con forza padroneggiare un carro armato e pure cingere e sostenere con assoluta delicatezza quell'esserino.

Lo sguardo del padre esprime una orgogliosa, dolce presenza. Abbozza un sorriso? È totalmente concentrato sul figlio.

Il suo volto è rivolto al piccolo e gli fa scudo assieme alle spalle e al petto, in grado di contenerne il pianto. Non appare preoccupato per questo. Lasciatemi immaginare che si tratti di un pianto in cerca del seno materno, che esiga la poppata, in una continuità genitoriale indispensabile. Il padre passerà il piccolo alla madre e viceversa. Così via.

Con la nascita la vita si tramanda e prosegue il suo naturale e giusto corso.

Dove si trova quel Capitano? L'essenzialità del contesto suggerisce un'abitazione semplice o una caserma.

Chi è? Che età ha? Al tempo gli uomini apparivano più adulti ed il grado suggerisce già una carriera. 25/30 anni?

Sappiamo solo che l'anno è il 1953 (da poco lontani dalla guerra) e che il luogo è Caserta. È verosimile che sia un giovane Capitano, aiutante e distinto, dall'aspetto paterno ma autorevole, di quelli prescelti per formare i Quadri – comandanti ed istruttori – della Scuola Truppe Corazzate di Caserta, da poco costituita nel 1951. Uno dei Capitani carristi destinati alla formazione e specializzazione di schiere di Ufficiali di complemento e di bravi equipaggi carri assegnati ai gloriosi reggimenti carri che diedero sicurezza e forza al duraturo tempo di pace del dopoguerra. Dunque, la foto diviene l'immagine commovente del giovane padre che abbraccia una nuova vita e quella austera dell'Ufficiale destinato a seminare orgoglio, passione e conoscenze nel carattere e nell'animo dei suoi soldati.

Il piccolino, invece, avrà 2 mesi?

Mi chiedo perché io stia parlando di quel bambino al "maschile".

Mi rispondo perché, se di paternità parliamo, è inevitabile che il pensiero si coniu-



La Redazione ringrazia la Dottoressa Cardinali per questo articolo profondo (dal punto di vista umano e anche scientifico) che è giunto in redazione in forma pienamente rispondente alle norme editoriali con cui qualche mese fa abbiamo chiesto collaborazione alle nostre Sezioni. Grazie dunque per la duplice qualità del contributo. Siamo doppiamente lusingati nel pubblicarlo".



ghi al maschile e corra a quella paternità che ha visto ridotte violentemente le proprie fila con gli innumerevoli soldati, mariti e figli, caduti in guerra e cronologicamente vicinissimi a quella foto.

La vedovanza precoce e forzata costringe le madri a supplire i padri, congelando la loro femminilità. Ad esse ed ai figli resta il “privilegio” di testimoniare perché sopravvissuti. Tutti i ruoli sono smarriti: la madre è padre. I figli consolano e proteggono la madre, laddove, nella normalità, il processo è contrario. I “rites de passage” dall’infanzia all’età adulta sono annullati, anticipati e stravolti, vedendo i figli lasciare i giochi, gli studi o rinunciarvi, per sostentare la famiglia amputata. Il cuore, costretto, si allena e convive con il dolore. I silenzi gravi del lutto rimbombano nelle case.

La fertilità sterilizzata. La depressione post traumatica segna gli uomini superstiti. Al ritorno i reduci trovano i figli concepiti già cresciuti.

Immaginiamo quale senso di estraneità, mista a soggezione, potessero provare i figli e la difficoltà da ambo le parti nell’iniziare una conoscenza ed un dialogo. Immaginiamo, da parte delle mogli verso i mariti e dei figli verso i padri e viceversa, l’indurimento dei sentimenti e dell’amore esperiti per sopravvivere.

Ma la morte dei padri trascina con sé anche l’assenza dei nonni per i nipoti, in un’ecatombe generazionale, ove le vite sono generate dalle donne e dagli uomini, ma distrutte da altri.

...ogni guerra è una guerra civile: ogni caduto somiglia a chi resta, e gliene chiede ragione... Ora che ho visto cos’è guerra, cos’è guerra civile, so che tutti, se un giorno finisce, dovrebbero chiedersi: E dei caduti che facciamo? perché sono morti? Io non saprei cosa rispondere. Non adesso, almeno. Né mi pare che gli altri lo sappiano. Forse lo sanno unicamente i morti, e soltanto per loro la guerra è finita davvero¹.

A quella foto, seppur tenerissima e gioiosa, associo tutto questo, così come osservando un quadro.

Tra questi, trovo attinente quello di René Magritte, Memoria, 1948.

Questa la mia riflessione.

Il volto è femminile, come il punto di vista del mio articolo. Le donne portano con loro ed in loro il dolore ed il segno del sangue versato dei loro uomini, sia che essi abbiano combattuto in terra, in mare, in cielo.

Il quadro riporta tutti e tre gli elementi, laddove il piano su cui poggia il volto è il combattimento in terra come per i nostri Carristi, ma pure la casa, la Patria per cui gli uomini combattono ed in cui le donne attendono il ritorno dei loro uomini. Troppo spesso invano.

Lo stesso Magritte ha scritto, evocando Sigmund Freud:

Cosa rappresenta questo quadro? È colui che guarda che



Capitano dei Carristi (Caserta, 1953)

rappresenta il quadro, i suoi sentimenti e le sue idee rappresentano il quadro. Ancora, ha scritto:

...si tratta di un avvenimento del passato, che resta presente nel nostro spirito grazie alla memoria.

Mentre traggo l’interpretazione rispetto al campanellino ed alla rosa².

I campanellini rappresentano per Magritte il paese della sua infanzia (Gilly), che nella sua memoria di bambino risuonava del tintinnio dei sonagli attaccati ai finimenti dei cavalli che ne percorrevano le strade, tirando il carro del padre.

(il mio pensiero va alla guida del capo famiglia, che tiene le redini. Il successivo, tragico sconquasso, disorientamento dei familiari con le loro morti).

La foglia verde o la rosa, possono indicare il fatto che la memoria è qualcosa di vivo, in contrapposizione alla statua di pietra inerte.

(che leggo come impietrita dal dolore).

Aggiungo che nelle cinque versioni (realizzate tra il 1940 ed il 1948. Non sarebbe plausibile non pensare alla guerra...) sono presenti altri elementi diversi: il muro, il parapetto, la tenda ed il cielo che cambia aspetto da tempestoso a solare, da notturno a diurno, ma pure la foglia non verde bensì secca. La memoria ed il ricordo possono essere vivi o inariditi.

È presente un nido con delle uova, che avverto come la suddetta casa in cui le donne, la fecondità delle madri attendono e su cui si abbatte la vedovanza, gli orfani e lo strazio dei genitori.

L’Associazione Nazionale Carristi d’Italia (A.N.C.I.) imbibisce e rinverdisce costantemente la freschezza di quella foglia. L’A.N.C.I. è un atto di procreazione.

¹Cesare Pavese *La casa in collina* - 1947.

²Dal Sito *La sottile linea d’ombra – hunting the light* - arte e poesia.

QUADERNI DEDICATI AI CARRISTI

di **Agostina D'Alessandro Zecchin**

Di Giovanna Ambrosi, una diligente studentessa (che forse non ci sarà più), rimane questo suo ordinatissimo quaderno di Latino, Francese, Italiano. Bellissimo, oltre ogni aggettivo.

«Ecco una nuovissima Arma che conta appena pochi anni di vita, ma che già ha tanta gloria e tanta storia da riempire i volumi: i Carristi, cioè i conduttori di carri armati.»

I primi carri armati apparvero durante la guerra mondiale (1914-1918) in seguito alle difficoltà nelle quali si trovavano gli inglesi e i francesi per la tenace resistenza opposta dall'esercito tedesco.

L'Italia, poiché combatteva la sua guerra prevalentemente in alta montagna, non ebbe a quel tempo immediato bisogno di carri armati.

Oggi i carri armati hanno avuto anche da noi un larghissimo sviluppo e hanno gloriosamente ed efficacemente combattuto nella guerra italo-etiopica per la conquista dell'Impero.»

Più "disinvolto", diciamo, lo studente Antonio Te-gazzini, ma il quaderno è altrettanto bello, un vero cimelio. Ho avuto il permesso dal possessore a pubblicarlo.

«I carri armati, possenti macchine da guerra, possono andare velocemente su qualunque terreno, superando o abbattendo qualsiasi ostacolo, grazie all'audacia dei nostri "Carristi" e all'aderenza dei cingoli, invenzione dell'italiano Bonagente.»

Le armate corazzate sono dotate di centinaia di carri armati, la cui potenza d'urto travolge la resistenza delle truppe nemiche.»



Una citazione doverosa merita il Maggiore Crispino Bonagente. Già durante la guerra, dal suo progetto derivarono i cingoli dei primi carri armati.

L'invenzione del cingolo

Però forse non tutti sono al corrente che si tratta di un'italianissima invenzione del 1898, appartenente all'artigliere Crispino Bonagente, nato il 19 marzo 1859 a Viterbo. Dopo la nomina del 1880 a sottotenente, si distinse assai negli studi tecnici al punto che, nel 1893, entrò a far parte dell'Ispettorato d'Artiglieria e nel 1915, dopo la solita trafila, fu avanzato al grado di Generale. Particolarmente predisposto verso le scienze matematiche, si applicò con ottimi risultati alla realizzazione di congegni d'artiglieria finalizzati al puntamento. Ma l'idea che lo tramandò ai posteri, fu quella legata alla realizzazione delle rotaie a cingolo per il traino dell'Artiglieria da fortezza, che portano, ancora adesso, il suo nome. Queste furono adottate dall'Esercito Italiano ed in seguito anche da quelli di altre nazioni. In pratica si tratta dell' illustre antenato dell'odierno cingolato." (Tracce di cingolo di M. E. Parri – ed. 2016)



9° BATTAGLIONE CORAZZATO "M.O. BUTERA" - L'AQUILA

RICORDO DEL M.M. "A" VINCENZO LUCCI

del Serg. Magg. f. (cr.) SPE **Michele Gentile**

Erano trascorsi pochi giorni di quel mese di settembre 1981 che ero diventato Sergente ed ero, pertanto, passato in forza tra i Sottufficiali effettivi del 9° Btg. Cor. "M.O. Butera". Mi ero già presentato ai M.M. "A" Lintozzi ed Arminio ma non all'altro veterano del Reparto, il M.M. "A" Vincenzo Lucci perché era in licenza.

Una mattina di un giorno che non ricordo di quel settembre '81, vidi che era rientrato e non appena mi fu possibile andai a cercarlo e lo trovai alla sez. Logistica del Comando Battaglione.

Ricordo che era seduto alla scrivania e timbrava dei fogli, aspettai che finisse per non disturbarlo ma lui mi vide e si fermò. Senza aspettare che mi dicesse qualcosa mi misi sull'attenti, lo salutai e mi presentai e poi aggiunsi (più o meno) *"Cavaliere mi scusi se la disturbo ma volevo presentarmi perché nei giorni passati Lei era in licenza"*.

Il M.M. "A" Lucci era un uomo di statura media, stempiato e con gli occhiali, dalla corporatura robusta. Aveva le spalle leggermente ricurve ed indossava l'uniforme in maniera semplicemente perfetta. Da lì a qualche mese sarebbe andato in pensione ed era palpabile il suo orgoglio ed il suo amore per il ruolo che rivestiva. Aveva gli occhi vispi e, nonostante il suo carisma, quando ti parlava ti faceva sentire immediatamente a tuo agio.

Si alzò, venne verso di me e mi porse la mano che strinsi; avvertii una stretta vigorosa. Poi si informò su di me, mi chiese di dove ero, che studi avevo fatto e come mi trovavo. Si vedeva che era davvero interessato e non si trattava di una semplice prassi di cortesia.

Dopo rimase un po' a fissarmi e ad un certo punto mi disse: *"senti senza che tu ti offenda ma come mai hai gli anfibi consumati e anche questa mimetica si vede che ha lavorato...e la drop come è messa?"*. Gli risposi che avevano tredici mesi i miei capi di corredo, che avevo fatto vari servizi, polveriere e due campi e che ero stato anche nelle zone terremotate e che, sempre il corredo, ancora non mi era stato rinnovato.

Si girò, tornò alla scrivania alzò la cornetta del telefono e compose tre numeri, dopo gli sentii dire: *"Marca - era il Serg. Magg. Marca- tra un po' viene da te il collega - ..azz, pensai, m'ha chiamato collega!- Serg. Gentile dagli due mimetiche nuove, drop e... insomma dagli tutto il corredo nuovo poi ci penso io ah - aggiunse - dagli anche una giacca a vento nuova e prendi il nuovo modello, no quella schifezza con le toppe ai gomiti e alle spalle!"*.

"Allora Gentile - disse rivolgendosi a me - vai di sotto e mi raccomando stai attento che Marca ti dia tutto quello che ti serve e se fa problemi torna qui!"

Rimasi sorpreso e dissi: *"Cavaliere non so come ringraziarla"*.

Lui di rimando mi disse (sempre più o meno, sono passati 42 anni): *"Sei un signor Sottufficiale e devi andare in giro ordinato e mi spiace che nessuno prima di me ci ha pensato, poi ti faccio la pratica per il rinnovo corredo e mi raccomando sempre in ordine si vede che sei un bravo ragazzo e se hai problemi vieni da me"*.

Questa attenzione nei miei confronti mi commosse e gli chiesi come potevo sdebitarmi e lui, sorridendo: *"ma che debito, scemo, vieni, andiamo alla buvette che ti io offro il caffè...."* - ma no, lo offro io dissi e lui - *sia mai sono un tuo superiore"*. Mi prese sottobraccio e mi trascinò alla buvette.

Ecco questo è il ricordo di uno dei veterani del 9° "Butera".

Un uomo autorevole e non autoritario!

Davvero una bella persona ed un Sottufficiale il cui esempio era da seguire!



SERGEANTE MAGGIORE GIUSEPPE DE LUCA

IN RICORDO DI UN EROE CARRISTA

di Enza De Luca

Presente! È la parola che si rifà al rito d'appello dei compagni d'arme in guerra e che si ripete più volte incisa sulla lastra marmorea del Monumento sulla Rotatoria della Cavalleria nei pressi della Caserma "Zappalà", in occasione del Raduno congiunto A.N.A.C. - A.N.C.I., che si è svolto a Lecce, dal 29 settembre al 1° ottobre 2023.

Era *Presente* anche mio zio, come tanti altri Eroi, valorosamente caduti in guerra, insieme a noi cittadini, alle Autorità Militari e Civili, ai Cavalieri e ai Carristi, convenuti allo svelamento e all'inaugurazione del Monumento.

Era *Presente*, anche se non materialmente, il Sergente Maggiore carrista Giuseppe De Luca, Medaglia di Bronzo al Valor Militare, del 132° Reggimento Fanteria Carrista, Divisione Corazzata Ariete, caduto a soli 25 anni, il 5 giugno 1942 a Got El Aslag in Africa Settentrionale.

Era *Presente* anche il 30 settembre scorso, alla presentazione della pubblicazione *A nessuno secondi. Le ricompense al Valor Militare ai Carristi d'Italia*.

Il Generale di Divisione Sabato Errico, Presidente Nazionale dei Carristi d'Italia, mi ha fatto l'onore di ricordare lo zio Giuseppe, durante l'evento, nella superba cornice del Circolo Cittadino di Lecce, essendo io una sua diretta nipote.

Il Sergente Maggiore carrista del 132° Rgt. Giuseppe De Luca, C.M., X Battaglione, 8ª Compagnia M14/41, Divisione corazzata "Ariete", era nato a Novoli, in provincia di Lecce, il 31 agosto 1917, da Cosimo e Vetrugno Maria Teresa.

Aveva 19 anni quando nel 1936 parti

come soldato volontario, con la ferma di due anni, nel 90° Rgt. Fanteria della Divisione "Superga".

Promosso Sergente nel 1937 e Sergente Maggiore il 23 luglio 1939, fu imbarcato, all'entrata dell'Italia in guerra, per l'Africa da Napoli sulla nave "Monviso" il 28 dicembre 1941. Sbarcato a Tripoli il 5 gennaio del 1942, fu trasferito al Deposito del 32° Rgt. per conto del 132° Rgt. Carristi della Divisione Corazzata "Ariete".

Dal foglio matricolare e dall'atto di morte risulta che è deceduto in zona di operazione in seguito a ferite causate da fatto d'arme e sepolto a Got El Aslag, il



La nipote Enza De Luca con il Gen. Sabato Errico il 30 settembre scorso a Lecce

5 giugno 1942.

"Sottufficiale capo carro, durante violento attacco nemico, contrattaccava con impeto da costringere un nucleo avversario alla resa. Proseguiva poi nell'azione inseguendo il nemico. Sportosi dalla torretta per meglio rendersi conto della situazione, cadeva colpito da raffica di mitragliatrice sul volto".

Questa la motivazione per cui gli è stata conferita la Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

Suo cugino, Mario Vetrugno, ex paracadutista della Div. "Folgore", fortemente legato allo zio, recatosi nella zona della sua sepoltura, mi ha raccontato che trovò la tomba con la croce, l'el-

metto e il suo nome e che tanto grande fu l'emozione nell'averlo ritrovato, che scavò con le mani nella sabbia fino a toccargli il cranio ed i capelli, dal momento che, mi sottolineò, i Caduti venivano seppelliti verticalmente, per recuperare spazio. Le sue spoglie riposano, oggi, presso il Sacario dei Caduti d'Oltremare di Bari. Una sua foto e la motivazione della concessione della Medaglia di Bronzo al Valor Militare (mai, in realtà, consegnata ai parenti) sono state donate dal Ten. Carrista Giuseppe Leo alla Scuola Truppe Corazzate di Lecce, oggi Scuola di Cavalleria ed esposte presso il Museo Storico.

Il 28 marzo 1981, la Sezione A.N.C.I. di Lecce, fortemente voluta dall'allora Presidente, Tenente Giuseppe Leo, è stata intitolata al giovane eroe Giuseppe De Luca. Alla cerimonia di intitolazione erano presenti Autorità Civili e Militari e i familiari e il Labaro, di cui mi onoro di essere la Madrina.

Il 26 novembre del 1999, anche grazie all'interessamento del Presidente Leo, l'amministrazione comunale di Novoli, condotta dal Sindaco Antonio Marcian- te, è stata intitolata una via del Comune al nostro valorosissimo Concittadino.

Alcune lettere ricevute da commilitoni durante il periodo di guerra, in risposta ad una richiesta del Presidente Leo per avere notizie dello zio Giuseppe, lo descrivono come una *"persona simpatica, gentile e rispettosa"* (da Ettore Comoli); *"un bel giovane d'aspetto vivace e piacevole, che indossava con eleganza la divisa ornata delle fiamme rosso blu"* (da Francesco Viglione di Roma).

Il Caporale carrista Carù Mario, che aveva incontrato lo zio qualche volta, prima che morisse, nella sua lettera esorta noi nipoti: *"ricordatevi sempre di vostro zio Giuseppe, era un valoroso - e continua - se pensiamo ai sacrifici e a quanti morti nel pieno della gioventù ... Per cosa poi?!"*.

Oggi io posso rispondere: *"non certo per la vittoria, ma per dare a noi un futuro di pace!"*.



Giacinto Borghetto



Resti di un carro L3-35 dopo un combattimento in Africa Settentrionale

RICORDI FOTOGRAFICI



I Marescialli spina dorsale del 31° carri a Bellinzago Novarese (Anno 1972) foto di Gabriele Scevi

SEZIONE DI CATANIA

UN IV NOVEMBRE SOTTO L'ETNA

Pedara, 4 novembre 2023.

La nostra Sezione, invitata dal Sindaco di Pedara, Arch. Dr. Alfio Cristaudo, ha partecipato alla cerimonia per la ricorrenza della Festa delle Forze Armate, iniziata con la S. Messa, officiata da Mons. Santino Salomone, Parroco della Basilica Cattedrale, dedicata a Santa Caterina Alessandrina. Dopo la Santa Messa, dall'altare maggiore è partito il corteo che ha depresso una corona d'alloro al Monumento ai Caduti di tutte le guerre, sito nella piazza antistante la Basilica Cattedrale. Alla cerimonia ha partecipato, come si può evincere dalla foto, una rappresentanza composta dal Presidente, Sergente Sebastiano Iachello, che ha fatto da scorta all'alfiere, Vice Presidente Carrista Nuccio Tropi, accompagnati dalla Dottorssa Maria Rizzo Iachello, rappresentante le Dame carriste.

*Il Presidente della Sezione
Sebastiano Iachello*



SEZIONE DI CIVITAVECCHIA

ADUNATA DEI SOCI



Civitavecchia, 14 ottobre 2023.

Ed eccoci qui di nuovo, dopo la bellissima trasferta in Lecce per il magnifico Raduno Nazionale, i carristi di Civitavecchia hanno aspettato due settimane per organizzarsi e programmare l'adunata dei soci e loro familiari nella ormai mitica Caserma D'Avanzo, casa naturale dei carristi della città e non.

Una giornata molto particolare e impegnativa, iniziata con la visita del nostro Presidente Nazionale Gen. D. Sabato Errico alla nostra sede sita nel centro della città, da cui muovere di corsa per arrivare in caserma e dare gli ultimi accorgimenti e disposizioni ai collaboratori della cerimonia. L'arrivo dei soci e loro famigliari e amici è iniziato verso le 10,15 tenendoci sulle spine poiché, come si sa, si ha sempre paura di imprevisti che possono succedere ai partecipanti ...



ma invece sono arrivati tutti e tra abbracci e grida di sorpresa e gioia ci si è ritrovati insieme nel cortile della Caserma. Bello vedere nuovi volti di persone che hanno militato



nella caserma più di 40 -45 anni addietro e ritrovare Ufficiali, Sottufficiali e commilitoni di quei periodi. Subito giù una pioggia di ricordi di fatti vissuti; vedere tanti partecipanti con gli occhi umidi e sentire qualcuno anche balbettare per la gioia è stato emozionante.

Questa è l'associazione, questa è la famiglia del carrista, dove vive anche se per poche ore, una emozione ricca di sentimenti e di amicizia che il tempo non ha cancellato.

Questa vita moderna rende le persone sempre più isolate e chiuse, non ha scalfito quel periodo della vita in cui si è diviso il bene e il male sudando, sopportando insieme disagi e gioendo di ogni sguardo e battuta detta. La cerimonia svoltasi alla presenza anche del Comandante della Caserma nonché dell'11° Reggimento Trasmissioni, Col. Domenico Manfredi e di una buona rappresentanza di ufficiali, sottufficiali e graduati, si è svolta in modo semplice e molto

sentita dai presenti. Sulle note musicali del Piave e del Silenzio si sono dopo deposti dei cuscini floreali: uno al Busto del Carrista offerto dalla Presidenza Nazionale, l'altro al monumento dedicato al S.Ten. M.O.V.M. Luigi Scapuzzi, offerto dalla Sig.ra Agostina D'Alessandro e Suo marito Renzo Zecchin. Al termine della cerimonia un gradito scambio di doni è avvenuto tra i carristi e il Comandante del Reggimento e con questo bellissimo gesto la cerimonia in caserma terminava. Subito dopo, una lunga colonna di auto si è avviata sulla litoranea in direzione Tarquinia per raggiungere il ristorante Il Girardengo, dove tra risa, applausi, discorsi vari, si è consumato un ottimo pranzo a base di pesce. Ad allietare la stupenda atmosfera creata si ha contribuito un caro amico maestro di fisarmonica, Moreno Storero, in compagnia del nostro C.M. Pezzi Maurizio, venuti da Torino, che hanno spinto varie coppie a cimentarsi danze balli quali tango e altri balli latino-americano. Giornate così sono merce rara, ma è questo che cerchiamo noi dell'associazione carristi: cioè vedere le persone soddisfatte, felici, unite tutte in una sola famiglia, quella dei Carristi, dove ognuno ritrova quella piccola fetta di un passato di fratellanza, che mai ci abbandonerà e che porteremo sempre tutti nel cuore. Un ringraziamento speciale e grande ai numerosi partecipanti che hanno reso questa giornata splendida e memorabile... grazie, grazie di cuore a tutti voi.

Lgt. Catello D'Aniello

SEZIONE DI NAPOLI

"NAPOLI LIBERATA"

Nell'ambito delle manifestazioni per 80° anniversario delle Quattro Giornate di Napoli, si è tenuto nel capoluogo campano l'evento "Napoli liberata", con conferenze, rappresentazioni, mostre e incontri in vari luoghi storici della città, tra cui l'esposizione organizzata presso il Palazzo Storico della Casa del Mutilato di Guerra, sito in via Armando Diaz n° 58.

La manifestazione è stata patrocinata dalla sezione di Napoli dell'Associazione Carristi d'Italia, dal Consiglio Regionale della Campania e dalla città metropolitana di Napoli.

Per l'importante evento, è stato raccolto un numero cospicuo di reperti storici originali del Museo di Napoli di Gaetano Bonelli ascrivibili alle Quattro Giornate.

La mostra è stata aperta con la deposizione di una corona di Alloro accanto alla statua della Vittoria Alata alla



presenza del presidente della sezione di Napoli dei Carristi d'Italia Cav. Avv. Alessandro Franchi, del presidente regionale dell'associazione nazionale Mutilati e invalidi di Guerra dottor Mario De Cesare, del presidente del consiglio comunale di Napoli Enza Amato, del vicesindaco della Città Metropolitana Dott. Giuseppe Cirillo, del Presidente della Commissione bilancio della Regione Campania Fran-



co Picarone, del Generale in congedo Giovanni Albano, dal presidente della federazione provinciale di Napoli dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci, Salvatore Marigliano oltre a tante altre autorità militari e religiose di Napoli e Campania. Nello scenario dei vari eventi c'è stata anche la visita del presidente della Repubblica Sergio Mattarella, venuto a Napoli il 27 settembre.

Una Manifestazione importante in ricordo di quando Napoli e i napoletani si rivoltarono contro i nazifascisti nel settembre del 1943 (27-30 settembre 1943) ben 2 anni



prima della liberazione nazionale del 25 aprile 1945. Infatti quando le truppe Alleate entrarono a Napoli il 1° ottobre 1943 trovarono la città sì distrutta ma completamente libera dai nazifascisti e ciò valse alla città di Napoli la Medaglia d'oro al Valor militare. Il Presidente dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci ha insignito del diploma di benemerita l'avvocato Alessandro Franchi, nipote del combattente Donato Franchi in forza presso il 37° Rgt., per la sua fedeltà ai valori patriottici e la preservazione della memoria storica del combattente.

SEZIONE DI SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO

INCONTRO CONVIVIALE DI FINE ANNO

La sezione Carristi di S. Michele al Tagliamento, dalla sua costituzione era solita organizzare ogni anno a primavera la sua festa annuale con la presenza di Autorità Militari, Civili, Religiose e delle Sezioni Carriste del Triveneto ed inoltre una cena a dicembre con i propri soci, per un incontro conviviale con lo scambio degli auguri di fine anno e per alimentare i rapporti e le amicizie con le loro famiglie, ma anche per rendicontare l'attività della Sezione durante l'anno che si stava concludendo.

Da allora sono passati molti anni, i soci sono diventati anziani e nel 2020 è arrivata la pandemia che ha bloccato ogni attività. Nel 2022, dopo due anni di blocco, era stata ripresa l'attività solo con l'incontro annuale di dicembre spostandolo dalla solita cena al pranzo a mezzogiorno, che quest'anno si è ripetuto sabato 16 dicembre al Ristorante "Alla Vecchia Fattoria" di S. Michele al Tagliamento, con la presenza di molti soci con le loro famiglie e di alcuni invitati, tra i quali il Ten. Col. Marco Silvi, in rappresentanza del 32° Reggimento Carri, il Sindaco del Comune di S. Michele al Tagliamento Flavio Maurutto, il Parroco del paese don Marco Bagnarol anche socio simpatizzante carrista, del Gen. Ermanno Spagna, vecchio comandante di Plotone di molti soci ed inoltre gli amici Lilly Sartori, figlia della M.A.V.M. Gentile Sartori, del Lgt. Carrista Anto-



nio Farina e di alcuni carristi della Sezione A.N.C.I. di Monselice. È stato un incontro conviviale che ha permesso di trascorrere un pomeriggio tra persone che condividono l'attaccamento alla specialità Carrista e dove si è presto creato un clima di amicizia ed affetto anche tra i familiari.

Durante il pranzo il Presidente Lusin, dopo aver ringraziato gli illustri ospiti per la loro presenza ed informato che il Col. Francesco Apolloni, in rappresentanza del 132° Reggimento Carri per imprevisti motivi di servizio non poteva essere presente, come pure il Presidente Regionale A.N.C.I. Dario Tiverton, che aveva mandato un suo saluto, ha svolto una relazione sulla Sezione, informando che i soci in regola con il tesseramento nell'anno 2023 sono stati 56, di cui 8 simpatizzanti. Un numero importante, ma però in rapido calo, basti pensare che non molti anni fa il numero dei soci era superiore a cento e comunque il lato negativo è che non

ci sono più ricambi, in quanto la leva obbligatoria è stata soppressa ormai da molti anni. Rileva, poi, che sui 56 soci iscritti, ben 38 hanno superato i 75 anni di età e che, salvo l'eccezione di 2 Carristi, tutte le ultime adesioni sono di soci simpatizzanti. Sono stati ricordati e si è osservato un minuto di silenzio per i due soci morti durante l'anno: il Carrista Mattiussi Giancarlo, Socio fondatore della Sezione e da sempre membro del Consiglio Direttivo e del Ten. Leonardo Gobbo, per molti anni Vice Presidente della Sezione.

Molteplici sono state le attività svolte e le presenze in tante manifestazioni locali e regionali, in cui la Sezione è stata coinvolta, ma le più significative sono state la presenza con quattordici persone alla gara di tro di carri armati nel poligono del Cellina-Meduna, la presenza con undici persone al Raduno congiunto A.N.C.I. – A.N.A.C. di Lecce e la collaborazione con la Onlus ENEA (European Neuroblastoma Associa-

tion), per la raccolta di fondi a sostegno della ricerca contro il tumore infantile neuroblastoma, iniziativa che ha ottenuto il Patrocinio dello Stato Maggiore della Difesa. In generale, quindi, un presente positivo, ma un futuro molto incerto, in quanto il Presidente Lusin afferma che per limiti di età non potrà presiedere la Sezione ancora per molti anni e alla richiesta di un ricambio, pur con la sua presenza, nessun socio fino ad ora si è dichiarato disponibile.

Conclude l'intervento con la consegna agli ospiti di alcuni libri riguardanti i Carristi e la Sezione, in parte scritti dal Socio Toni Vendrame. Gli ospiti ringraziano ed il Ten.Col. Marco Silvi porta i saluti del Comandante del Reggimento Col. Francesco Maddaluno, si complimenta per la



bella manifestazione e consegna alcuni gadget del Reggimento, dopodiché intervengono il Sindaco Flavio Maurutto, Don Marco Bagnarol e gli altri ospiti. L'occasione di questo incontro annuale dà anche l'opportunità di iniziare il rinnovo del tesseramento A.N.C.I. per l'anno 2024, per cui al termine degli interventi si procede ad incassare dai Soci la quota prevista ed inoltre si consegna ai Soci

quanto ordinato ad ENEA a sostegno della ricerca contro il tumore infantile. In una atmosfera calda e coinvolgente si chiude l'incontro con i presenti che si raggruppano e che, con la guida del Carrista e pilota carro Armando Marson, prima cantano l'Inno Nazionale e poi l'Inno dei Carristi ed infine il Silenzio fuori ordinanza, che sempre emoziona e coinvolge, suggella il congedo con scambio degli auguri di Buon Natale e Felice Nuovo Anno. Con baci e abbracci ci si lascia con l'impegno di rivedersi il prossimo anno in questa occasione, ma anche con l'impegno di seguire, essere presenti e sostenere tutte le varie attività della Sezione per garantirle un futuro.

*Il Presidente della Sezione
Luigi Giovanni Lusin*

SEZIONE DI TRENTO

CASTAGNATA D'AUTUNNO

Trento, 29 ottobre 2023.

La Sezione ha organizzato lo scorso 29 ottobre la tradizionale castagnata riservata ai soci e simpatizzanti dopo una pausa durata di quattro anni, determinata inizialmente dall'indisponibilità della sede e poi dalle ben note vicende legate alle restrizioni sanitarie.

Come di consueto la manifestazione ha avuto inizio con la commemorazione ai caduti di tutte le guerre, davanti al monumento di Zambana nel Comune di Terre d'Adige.

Il Presidente Carli ha pronunciato questo breve intervento: *"Chi non ha memoria cresce senza storia e chi non ha storia ne può ripetere anche i tragici errori. Oggi siamo qui e vi ringrazio della numerosa presenza, per onorare la memoria dei caduti di tutte le guerre e per fare del loro sacrificio un seme fecondo che guidi la storia nella giusta direzione, per mantenere viva la memoria di intere generazioni inghiottite sui campi di battaglia in un passato che per noi pare molto lontano, anche perché sono ormai pochi i testimoni in grado di narrare le loro esperienze. Noi Carristi, insieme a tutti voi ci impe-*



gniamo a mantenere viva la memoria, nella consapevolezza che solo così sarà possibile costruire un futuro per i nostri figli e nipoti".

La giornata è proseguita nella sede dell'Associazione Bocciofila di Zambana, presso la quale eravamo ospiti e dove tutti i partecipanti, in un clima amichevole e festoso, hanno potuto assaporare il gustoso goulash e le fumanti caldarroste, preparate grazie al prezioso aiuto dei numerosi collaboratori della Sezione.

Durante la festa il Presidente Carli ha sentitamente ringraziato i convenuti a partire dall'Assessore comunale Alessio Chistè, il Comandante della Stazione dei Carabinieri di Lavis M.Ilo Alessio Fillanino, il sen. Cristiano de Eccher. Erano presenti anche il decano dei Car-

risti trentini Comm. Fiore Terragnolo, Renzo Galas, nipote della M.O.V.M. Bruno Galas, gli amici di Verona, nostri soci, Paolo e Anna Savioli, Agostina e Renzo Zecchin, alcuni rappresentanti delle Sezioni A.N.A. trentine, della Cavalleria, dei Bersaglieri, Paracadutisti e Carabinieri in congedo, oltre a numerosi carristi e simpatizzanti trentini che sempre partecipano con calore alla vita sociale. La ricca lotteria ha infine concluso questa piacevole giornata che rappresenta un importante momento di aggregazione per gli affezionati carristi e simpatizzanti, con un particolare ringraziamento agli amici dell'Associazione Bocciofila, che hanno contribuito all'evento con impegno e disponibilità.

*Il Presidente della Sezione
Serg. Alfredo Carli*



CARRISTA MARCO ALLOI

Il 12 settembre 2023, da informazioni assunte dai familiari, il Carrista Marco Alloj, classe 1921, già Presidente della Sezione A.N.C.I. di Saluzzo (disciolta), è mancato all'età di 102 anni.

Egli era un reduce che aveva partecipato alle operazioni in Africa Settentrionale nei ranghi della Divisione corazzata Ariete – 132° Reggimento Carristi – VIII battaglione carri M 13/40.

Il 27 maggio 1942, si trovava a Bir Hacheim nel luogo in cui cadde in combattimento il Caporale MOVM Giovanni Secchiaroli.



GENERALE ANDREA CASO

Ancora una triste notizia per noi carristi, il Generale Andrea Caso, socio A.N.C.I., ha spento i motori il 22 gennaio scorso, ad Aviano. Era un Ufficiale di primo piano, di grande gentilezza d'animo e pari intelligenza ed umanità, amico sincero, abbondante di simpatia e cordialità. È stato Comandante del 13° battaglione carri "M.O. Pascucci", del 3° battaglione carri "M.O. Galas", del 132° reggimento carri e del Comando Militare Esercito Friuli Venezia Giulia. In ambito Associazione Nazionale Carristi, ha ricoperto la carica di Presidente del Comitato Centrale di Assistenza e Propaganda (2016-2020) ed ha dato l'avvio alla realizzazione dell'"Albo dei familiari dei Carristi Caduti e Decorati al Valor Militare". È stato l'artefice dell'organizzazione del 24° Raduno Nazionale dei Carristi a Pordenone (30 settembre - 1° ottobre 2017), che ha riscosso uno straordinario successo a livello nazionale, straordinario quanto il suo impegno e la sua dedizione verso la Specialità Carristi.

Il Generale Andrea Caso mancherà tanto quanto egli ha rappresentato: la limpida carriera militare, il generoso impegno negli anni e nelle azioni a favore dell'Associazione Nazionale Carristi, lo stile militare e la cordialità accompagnata dal sorriso.

Profondamente dispiaciuti, lo ricorderemo con tanto affetto.

Ettore Fasciani



GENERALE ELIO CALCOPIETRA

Classe 1933, Elio Calcopietra ha spento i motori l'11 dicembre scorso. Una rappresentanza della Sezione A.N.C.I. di Pordenone e della 132ª Brigata Corazzata "Ariete" e molti ex colleghi, gli hanno dato l'ultimo saluto a Cordenons il 14 dicembre prima del trasferimento a Carpaccio, comune di provenienza della moglie. Un buon amico, un carrista che molti hanno avuto il privilegio di conoscere e stimare, quale compagno in armi durante il servizio nell'Ariete e presso la Caserma Zappalà. Nei suoi trascorsi preme ricordare le attività di Comando presso il 63° Battaglione Carri a Cordenons, il 62° Battaglione Corazzato a Catania e il Comando Presidio Militare di Pordenone. Spinto da un forte attaccamento alla Specialità e da uno spirito di fraterna amicizia con chi ha condiviso le vicissitudini del servizio e non, rimaneva impresso a chiunque per la sincerità e la semplicità. Un altro carrista ci lascia e il suo buon ricordo rimarrà sempre con noi.

Ettore Fasciani



CARRISTA GALUPPINI GIOVANNI

Il Carrista Galuppini Giovanni il 9 novembre 2023 ha spento i motori all'età di 79 anni. Ha svolto il servizio militare alla S.T.C.M. di Caserta, poi alla caserma Zappalà di Aviano. Da sempre tesserato A.N.C.I., ha costantemente portato in alto i colori rossoblu, essendo stato uno dei soci fondatori della Sezione. facendo parte del direttivo fin dal 1976. Il caro Giovanni ha collaborato fattivamente alla edificazione dei nostri tre Monumenti Montichiari - Calcinato - Calvisano. Era inoltre molto attivo nel settore del volontariato. Un ringraziamento e un abbraccio ai familiari

La Sezione di Montichiari - Calcinato Calvisano



CARRISTA MARIO GRILLI

La Sezione di Modena e Reggio Emilia ha perso uno dei suoi iscritti storici, il Tenente Carrista Mario Grilli. Nato il 5 gennaio 1940, è scomparso a Mirandola il 16 dicembre 2023. Frequentò il Corso A.U.C. alla Scuola Truppe Corazzate in Caserta. Nella vita civile è stato un professionista molto noto e apprezzato: laureato in Economia e Commercio, svolgeva a Mirandola la professione di commercialista. Mario, un vero, puro carrista, partecipava a molti raduni, specialmente a quelli del CI Btg. Carri, cui era appartenuto negli anni 1962 - 1964. Una persona splendida che rimpiangeremo, amico di tutti i carristi, fu premiato con medaglia nel raduno nazionale carristi di Modena. Abbiamo perduto un carissimo amico. Alla moglie, signora Novella, ai figli Carlo e Paolo, l'affettuoso abbraccio della Sezione e di tutta la famiglia rosso blu.

"Non piangete per me, non siate tristi. Sono andato nel paradiso dei Carristi."

Serg. Graziano Piccini



CARRISTA GIUSEPPE TOSINI

Il 18 ottobre 2023 ha spento i motori il nostro socio onorario Giuseppe Tosini, classe 1921. Durante la seconda Guerra Mondiale fu reclutato nel glorioso 132° Rgt. Carristi Ariete in terra d'Africa Settentrionale, partecipando alle storiche battaglie di El Alamein. Fu prigioniero per tre anni fino al 1946. Iscritto nella sezione A.N.C.I. di Seriate con il ruolo d'onore e tessera A.N.C.I. ad Honorem N°07/22 del 9 settembre 2022.



I Decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare e il Personale volontario del Gruppo comunicano, con profonda tristezza, l'avvenuto decesso, questa mattina, in Avezzano, del loro Presidente Emerito, Generale Medaglia d'Oro al Valor Militare Umberto ROCCA.

Questa la motivazione della Sua onorificenza, conferitagli dal Presidente della Repubblica, in data 06 marzo 1976, nel grado di Tenente dei Carabinieri della Legione di Alessandria:

"Comandante in sede vacante di compagnia distaccata, organizzava e capeggiava reiterati, rischiosi servizi per individuare il luogo di detenzione di noto industriale, sequestrato a scopo di estorsione in provincia limitrofa. Pervenuto, con tre suoi dipendenti, a un casolare isolato, e acquisita la certezza della presenza di malfattori e il sospetto di quella del rapito, dopo aver disposto i propri uomini in posizioni defilate, decideva di passare immediatamente all'azione onde sfruttare la sorpresa, per impedire ai delinquenti di nuocere all'ostaggio eventualmente presente. Benché nella improvvisa reazione fosse stato colpito in pieno da bomba a mano, che esplodendo gli asportava un braccio e lo rendeva cieco di un occhio, esortava il sottufficiale, accorso per recargli aiuto, a proseguire decisamente l'operazione che, dopo protratto e violento conflitto a fuoco, si chiudeva con l'uccisione di uno dei banditi appartenente a pericolosissima organizzazione eversiva armata e con la liberazione dell'ostaggio incolume. Sottoposto a prolungati e dolorosi interventi chirurgici, si imponeva all'ammirazione dei sanitari per stoicismo e per eccezionale forza morale, non cessando un istante dal manifestare la preoccupazione per i suoi uomini rimasti feriti, nonché il rammarico che le mutilazioni subite non gli consentissero di servire oltre l'Arma. Fulgido esempio di elette virtù militari ed eroica purissima fede".

Arzello di Melazzo (Alessandria), 5 giugno 1975.

FIAT 2000

Il modellismo militare è la riproduzione in scala (1/35 ma non solo) di mezzi e armamenti, con lo scopo di ricostruire, dopo accurate ricerche storiche, soggetti esistiti anche diverso tempo fa.



Questo tipo di modellismo militare è diventato un impegno formativo di alto livello, che coinvolge sia la manualità che la disposizione mentale a trovare, di volta in volta, nuove soluzioni sia per il completamento della costruzione che per la verniciatura e l'ambientazione. In genere si tratta di kit in plastica o resina, coi vari pezzi pronti per essere assemblati. Unico limite è quello che i produttori, trattandosi di ditte commerciali, per avere un ritorno si tengono sui binari del mezzo più o meno famoso; quelli italiani non sono mai stati, purtroppo, trattati con una copertura degna del loro valore, anche se qualcosa si sta muovendo nel verso giusto a cura di coraggiosi produttori polacchi e lituani, che si sono aggiunti alla casa

modellistica 'storica' italiana, la bolognese Italeri.

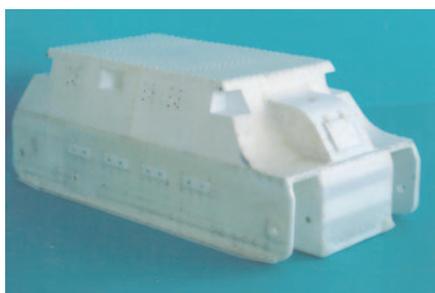
Nel caso del Fiat 2000, esistono ben pochi kit, al momento, solo un paio in resina e poco reperibili. È stato giocoforza realizzarlo con un'autocostruzione, il che vuol dire un impegno molto più approfondito per ricavarsi le dimensioni ed i dettagli. Lo scafo e la sovrastruttura si sono dovuti rinforzare con diversi inserimenti di tramezzi, ad evitare la possibile svergolatura di pezzi che sono pur lunghi più di 21 cm.

In più, come nella realtà, il modellino dev'essere imbullonato e perciò è stata incollata una miriade di bulloni in scala ai pezzi di base.

La torretta, con molta inventiva, è stata ricavata da un contenitore scelto per la sua forma. Più laborioso è stato ripro-

durre i vari elementi delle sospensioni e della cingolatura; in aiuto al modellista è venuta la tecnica di stampo in resina versata su di un master in gomma siliconica, in modo da ottenere più pezzi uguali tra di loro. I pezzi più difficili a riprodursi sono stati quelli delle ruote motrici e di rinvio. Ogni modellino, per essere assolutamente più realistico, dev'essere verniciato, in questo caso non avendo ancora, all'epoca, documentazione più valida, ci si è limitati a quella più sobria usata negli anni Trenta, ovvero una tinta unica grigio-verde, però trattata con gli usuali effetti di sporco ed usura, effetti che rendono realistico e gradevole alla vista quello che altrimenti resterebbe solo un simulacro.

Piero Parlani e Antonio Tallillo





FIAT 2000 IL KIT

Andrea e Antonio Tallillo

Nella nostra collezione, come in quelle dei veri cultori della storia del carrismo italiano, non poteva mancare la replica di un mezzo molto interessante ma ben poco conosciuto, il Fiat 2000. Moltissimi hanno potuto seguire le laboriose fasi della sua costruzione ex-novo sulle pagine della Rivista, e questa volta si tratta di un modello in scala 1 a 35. Purtroppo al momento non esistono kit in plastica di questo soggetto, ed il vecchio kit della Criel in resina è quasi introvabile. Per nostra fortuna, un appassionato, l'amico Claudio Cola, ha provveduto alla sua correzione e ristampa, nello stesso materiale, col marchio ITALIAN OLD TANK. Il rimettere a disposizione dei modellisti questo kit, rivisto e corretto per quanto possibile, è un'opera meritoria. Chiaramente non è un modello da principianti e data la particolarità del materiale, richiede più esperienza del solito. Comunque, il nostro bel Paese è ricco di club modellistici, si potrà chiedere di acquistarlo ed averlo montato da un'abile modellista, senza troppi problemi. È anche improbabile che una qualche casa produttrice orientale si degni di riprodurre un mezzo realizzato in soli due esemplari ma facciamo gli scongiuri comunque, augurandoci prima o poi l'uscita di un kit di ultimissima generazione. Ma veniamo alla voluminosa confezione in esame: ci troviamo di fronte ad un piccolo colosso, completabile con non molti pezzi (spiccano scafo, sovrastruttura e torretta) che però richiedono innanzitutto una discreta esperienza di montaggio, un colla adatta (consigliamo un tipo a due componenti ad asciugatura più veloce)... e molta pazienza ed ingegno. Sagoma e dimensioni dell'originale sono rispettate, la resina grigia è più che buona e di discreta lavorabilità, non ci sono svergolature neanche nei pezzi più lunghi, il realismo finale è più che soddisfacente specie nel treno di rotolamento e nella cingolatura - fornita piastra per piastra. La sovrastruttura e la torretta meriterebbero più di una leggera correzione, ma questa è una scelta individuale, per noi è importante far conoscere la possibilità di avere un Fiat 2000 in scala. Chi volesse trarre dal kit un modello 'da primo premio'

dovrà per forza impegnarsi molto di più, avendo comunque a disposizione diversa documentazione, tra cui si fa notare il recente libro della Mattioli, già recensito sulla nostra Rivista, molto dettagliato e valido sia storicamente che tecnicamente. Alcuni accorgimenti da usare per i pezzi di un modello in resina sono l'attenzione nel toglierli dalle materozze in modo da evitare antipatiche rotture, la cura nel togliere con un buon cutter eventuali bave di stampo, infine la prova ad unirli 'a secco', badando che non vi siano fessure, altrimenti l'incollaggio non avviene perfettamente e sarebbe difficile separare i pezzi di nuovo. Perciò, ci troviamo di fronte al dover esaminare preventivamente i pezzi dei carrelli e le piastre dei cingoli. Le correzioni più visibili sono state l'aggiunta dei bulloni del cardini del portello guida e quelli del periscopio anteriore. La torretta andrebbe completata incidendola per mostrare la sottile separazione delle piastre, ma per avere un buon effetto le linee sarebbero ben poco visibili; lasciamo la decisione alla buona volontà ed esperienza dei modellisti più esperti. Con del filo di rame son state rifatte le maniglie dei portelli dello scafo, le canne delle mitragliatrici vanno forate ed anche il cannone in torretta va forato e la canna rifinita un pochettino. La fase più noiosa risulterà senz'altro quella della pulizia delle piastre del cingolo ed il loro successivo assemblaggio, ma con un po' di calma in più se ne viene a capo. Da notare che il kit è fornito nella configurazione con cui fece da 'gate guardian' ai Campi Dux di Roma nel settembre 1934 e poi nel 1935, cioè con le mitragliatrici anteriori sostituite da due più "fotogenici" cannoni da 37 / 40, tolti a qualche Fiat 3000. Noi abbiamo scelto quella di poco precedente, ancora armata di sole mitragliatrici. La verniciatura è semplice, si può effettuare a pennello o con l'aiuto di una aeropenna, badando in ogni caso a coprire, prima di montarle, le ruote motrici e di rinvio, useremo un classico grigio-verde, il n. 970 della gamma acrilica Vallejo, l'aspetto finale è quello di una finitura opaca di colore non applicato di fresco, con alcune pennellate qua e là di colore leggermente diverso. La catena da trasmissione va dipinta con l'apposito colore n. 864 sempre della gamma Vallejo, lo stesso colore sarà la base per i cingoli (anch'essi da dipingere per benino prima di montarli) ma poi, passando poche gocce di acrilico nero, daremo risalto alle parti più sporgenti, che appariranno di un bel metallo lucidato dall'attrito col terreno.

Per dare risalto al modello ma anche per maneggiarlo senza problemi, serve una basetta che si ricava da una semplice cornice portafoto, col fondo ricavato da un foglio di compensato ritagliato a misura ed incollato con colla vinilica. Una volta asciutto, basta ricoprire il compensato con una miscela di "terreno" marrone medio (ci sono già molte miscele già pronte, di varie marche) e poi incollare il nostro Fiat 2000 con colla vinilica. A fianco, non sfigura un bel figurino di carrista in tuta turchina, ottenibile dalla gamma Model Victoria, nella stessa scala. Niente di meglio per dare l'idea dell'imponenza di quel lontano carro armato.

"SPIRITO DI CORPO E SENSO DI APPARTENENZA" TRA I MOTIVI PER ISCRIVERSI ALL'A.N.C.I.

Intervista al Gen. D. (ris) Attilio Claudio Borreca

Presidente della sezione di Benevento e Presidente regionale Campania-Molise

di Agostina D'Alessandro Zecchin

Innanzitutto, vuole presentarsi ai nostri lettori?

Sono nato in un piccolo paese, Pannarano, in provincia di Benevento, il primo gennaio del 1957, e ho frequentato il 157° Corso presso l'Accademia Militare di Modena. Nel grado di Capitano ho frequentato il corso per Pilota Militare di Elicotteri conseguendo l'abilitazione al pilotaggio su vari tipi di velivoli ad ala rotante. Ho frequentato il 114° Corso di Stato Maggiore e Superiore di Stato Maggiore e la 55^a Sessione dello IASD (Istituto Alti Studi Difesa). Sono laureato in Scienze Strategiche e in Scienze Politiche. Ho scritto, nel corso degli anni, numerosi articoli pubblicati sulla Rivista Militare, sulla Rassegna dell'Esercito, su Informazioni della Difesa e sul sito web Report Difesa.

Sono autore anche di due libri di storia locale dal titolo: "Non solo nomi - Per non dimenticare i Caduti di Pannarano" e "Dizionario etimologico della civiltà contadina pannaranesi". Sono sposato, ho due figli e quattro nipotini.

Dopo aver lasciato il servizio attivo si è accostato subito all'Associazione Nazionale Carristi d'Italia o è trascorso qualche tempo?

No, non mi sono iscritto subito. Poco dopo aver lasciato il servizio attivo mi sono iscritto all'UNUCI in quanto già a conoscenza di qualche collega iscritto alla sezione di Benevento e perché già in precedenza, quando ero in servizio, avevo partecipato a delle cerimonie organizzate sul territorio. Sono iscritto,



Il Gen. Borreca e il Gen. Errico inoltre, alla Federazione Provinciale di Benevento dell'Associazione Nazionale Combattenti e Reduci di cui sono presidente della sezione del mio paese. Questa ultima scelta è stata fatta da me per mantenere ancora vivo il ricordo e la memoria dei Caduti in guerra del mio paese altrimenti tutto sarebbe caduto nell'oblio. Infatti, mi interessa, in accordo con le amministrazioni comunali che si avvicendano nel tempo e che mi danno, in verità, la totale discrezionalità di decisioni, del decoro e pulizia del monumento ai Caduti, dell'organizzazione delle cerimonie, dell'organizzazione di conferenze negli istituti scolastici e quant'altro.

Mi sono avvicinato all'A.N.C.I. allorché quando l'amico e collega Gen. D. Sabato Errico, attuale Presidente Nazionale, incontrandolo in occasione della presentazione del suo libro "Fulgido Esempio" mi ha invogliato a iscrivermi all'associazione. Cosa che ho fatto puntualmente e mi sono iscritto alla sezione A.N.C.I. di Roma. Successivamente è nata l'idea di far nascere a Benevento una sezione carristi che, seppur tra tante difficoltà, siamo riusciti a realizzare,

grazie al sostegno della Presidenza Nazionale, sezione di cui oggi sono presidente.

Le cariche che ricopre la portano a presenziare a molte cerimonie. Quali sono le sue impressioni, in particolare rispetto alle cerimonie del passato, cui ha preso parte quando era in servizio?

La sezione di Benevento è nata da poco così come da poco tempo ho assunto la carica di presidente regionale. Pertanto, ad oggi, non ho partecipato a numerose manifestazioni ed eventi però sono stato presente ad alcune di esse.

Partecipare alle manifestazioni, siano esse a carattere militare o meno, è sempre una bella soddisfazione a prescindere dall'uniforme che si indossa. Sotto l'aspetto puramente formale è evidente, e, secondo il mio modesto parere è anche giusto così, che il personale ancora in servizio assume un ruolo più rappresentativo mentre, per quanto attiene ai sentimenti di amor di Patria, senso di appartenenza e spirito di corpo che ritornano alla mente durante le cerimonie e restano sempre vivi nel nostro cuore, sono convinto che siano sempre gli stessi. Pertanto, credo che, partecipare, ad esempio, ad una cerimonia dell'alzabandiera e cantare l'inno nazionale, in divisa o in uniforme sociale, non ci sia nessuna differenza sul piano emotivo e sentimentale.

Secondo lei quale è la ragione per la quale un carrista in congedo dovrebbe accostarsi all'Associazione Nazionale Carristi d'Italia?

Alcuni tra i più importanti incarichi svolti dal Generale Borreca: Comandante di plotone carri presso il 9° Btg. cor. "Butera", Comandante di squadrone elicotteri multiruolo presso il 20° gr. sqd. Aves "Andromeda, Comandante di compagnia carri presso la Scuola Truppe Corazzate, Comandante del 31° Battaglione carri della Brigata "Garibaldi", Capo di Stato Maggiore della Scuola di Carrismo di Lecce, Comandante del Distretto Militare di Napoli, Capo di Stato Maggiore della Regione Militare Sud, Comandante della Brigata meccanizzata "Pinerolo" in Bari, Comandante del Contingente Internazionale in Kosovo nell'ambito dell'operazione "Joint Enterprise" Capo di Stato Maggiore della Divisione "Acqui", Comandante del Raggruppamento Unità Addestrative dell'Esercito Italiano per il Sud e le isole.

Penso che la ragione principale sia da ricercare nello spirito di corpo e nel senso di appartenenza. Questi due sentimenti più sono radicati nel cuore e nella mente del carrista in congedo tanto più è probabile che l'ex militare, ancorché abbia svolto soltanto il servizio di leva, si avvicini e si

iscriva all'associazione. A tal proposito vorrei fare due considerazioni. Innanzitutto, qualcuno pensa che iscriversi all'A.N.C.I. sia un "business", cioè che ci si possa arricchire a danno dei soci, e pertanto non accetta di pagare la modesta quota associativa. Parlare di "business" è assolutamente falso e fuori da ogni verità, perché come tutti sappiamo, svolgiamo le nostre attività senza ricevere nessun compenso, anzi impieghiamo il nostro tempo libero a favore dell'Associazione rimettendoci non solo il tempo ma, a volte, anche denaro. Ma lo facciamo con grande piacere. Pertanto, è meglio che queste persone non si accostino all'A.N.C.I., non abbiamo assolutamente bisogno di soci che pensano che l'Associazione sia un "business". Un'altra considerazione riguarda la mancata iscrizione all'Associazione di qualche ufficiale carrista di alto rango. È pur vero che ognuno di noi ha degli impegni, a volte anche numerosi e laboriosi, posso capire la lontananza geografica da una sezione carristi, ma è altrettanto vero che iscriversi all'Associazione non comporta obblighi particolarmente gravosi e impegnativi, a meno che non si rivesta qualche importante carica. E allora come si fa a pretendere che l'ex pilota carri o cannoneiere di leva, o il sergente capo carro si iscriva all'associazione quando poi l'allora tenente o capitano, ora generali in

pensione, non sono iscritti? Sono soltanto delle mie personali considerazioni condivisibili o meno e comunque ognuno è liberissimo di scegliere se far parte o meno di questa grande famiglia che è l'Associazione Nazionale Carristi d'Italia.

Ci sono, a suo parere, possibilità di azioni sul territorio, a cura delle Sezioni A.N.C.I. in generale, volte non solo a far conoscere la cultura carrista ma anche a dare sostegno e supporto in determinate circostanze?

Ritengo che non ci siano molti margini di manovra. È chiaro che il compito principale delle sezioni sparse sul territorio è quello di mantenere viva la cultura, le tradizioni e lo spirito di corpo dei Carristi. Ciò attraverso la partecipazione a cerimonie, ad eventi culturali e a seminari e conferenze tenute negli istituti scolastici. Non ritengo fattibile, attualmente, l'impiego dei soci delle sezioni in altre attività quali ad esempio il concorso alla protezione civile in caso di eventi calamitosi o in concorso ad altri enti per manifestazioni sportive/religiose e quant'altro. Anche perché occorrerebbe una minima preparazione, cosa peraltro facilmente superabile mediante la frequenza di qualche specifico corso da concordare con le autorità preposte, ma soprattutto è necessaria una normativa specifica, a livello nazionale e regionale, che regoli con chiarezza i compiti, il ruolo e la dipendenza delle Associazioni eventualmente partecipanti a queste attività.

Grazie Presidente. Un'ultima domanda: c'è un progetto, oppure un'iniziativa che, in un futuro più o meno

prossimo, vorrebbe che la Sezione di Benevento realizzasse?

Di fatto stiamo già realizzando un progetto, che riguarda sempre la storia del nostro territorio e cioè l'elaborazione, impaginazione e stampa di un volume divulgativo nei confronti di scuole/istituti di formazione volti a favorire la diffusione e la conoscenza delle vicende storiche riferite alla Prima e Seconda Guerra Mondiale. In particolare, il progetto ha l'obiettivo di divulgare una ricerca storica riguardante sia i Monumenti/Lapidi/Cippi dedicati ai militari Caduti e Dispersi durante la Prima e la Seconda guerra mondiale realizzati, nel tempo, nei 78 Comuni della Provincia di Benevento, nonché la individuazione, mediante una accurata ricerca storica, dei decorati al Valor Militare nati negli attuali Comuni della provincia di Benevento e in altri Comuni che nel tempo hanno fatto parte della suddetta provincia. Sono coinvolti nella ricerca storica, oltre ad un rappresentante di ogni comune, gli studenti degli Istituti Comprensivi dei 78 Comuni interessati. È un lavoro impegnativo ma sicuramente sarà gratificante e permetterà, a noi soci, di arricchire il nostro bagaglio storico-culturale ma, soprattutto, consentirà agli alunni delle scuole di conoscere e approfondire qualcosa in più della storia del proprio paese.

Ringrazio vivamente l'intera redazione della rivista il Carrista d'Italia, ed in particolare la signora Agostina D'Alessandro Zecchin, per avermi dato l'opportunità di questa intervista. Rinnovo altresì un ferreo saluto al Presidente Nazionale e a tutti i soci dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia con l'auspicio di sempre maggiori fortune.



Acquistabile online su Amazon, 12,48 €, ed. maggio 2023.

I proventi della vendita saranno devoluti, al netto delle imposte, al progetto per la ricostruzione di una replica esatta del carro armato Fiat 3000.

IL PRIMO SECOLO DEL RIPARTO CARRI ARMATI

Cento anni fa, la meccanizzazione dell'Esercito Italiano iniziò così di **Maurizio Parri e Filippo Cappellano**

Il 7 gennaio 1923 si costituiva in Roma, nella caserma di via Marsala, il "Riparto Carri Armati". Questo nuovo ente, nato quasi dal nulla, era destinato a dare inizio, nell'indifferenza generale, alla storia del Corpo dei Carristi. Ad esso fu affidato il compito di inventare questa nuova specialità, di diffondere il seme della modernità e di cominciare il processo per la meccanizzazione delle armi combattenti dell'Esercito Italiano. Tra mille resistenze, remore e ritardi industriali, i carristi italiani seppero inventare se stessi e costruirsi con coraggio e intraprendenza una reputazione che, malgrado la scarsa qualità dei mezzi da combattimento loro affidati, li rende tuttora una delle componenti più prestigiose della Forza Armata. Hanno saputo consolidare tradizioni giovani, ma importanti. Soldati nuovi che, per essere vincenti da 100 anni, sono destinati a rappresentare continuamente una novità e "fare la differenza". Il libro ripercorre le tracce dei primi 15 anni della loro esistenza (88 pagine, 41 illustrazioni e due tavole fuori testo). In occasione delle celebrazioni dei 200 anni della Scuola di Cavalleria, istituto che ha raccolto l'eredità della Scuola Truppe Corazzate di Caserta e quindi anche della formazione degli equipaggi carri, il volume fornisce alcuni importanti elementi distintivi della specialità carrista, delle sue vicende fondanti, del suo peculiare retaggio e delle sue tradizioni, che devono essere salvaguardate e difese, perché i Carristi siano davvero un punto di forza della nuova Arma di Cavalleria, nell'interesse della Forza Armata.

Maurizio Parri è un brillante Ufficiale dei Carristi, già 50° Comandante del 132° reggimento carri. Con passione e competenza, si è dedicato alla ricerca e alla divulgazione della storia di questa specialità, che pur tra le più giovani dell'esercito, ha scritto realmente pagine straordinarie di abnegazione e coraggio, meritando ben 2622 ricompense al valor militare.

Filippo Cappellano, altro stimato Ufficiale carrista, è uno dei massimi studiosi di storia e di mezzi e materiali militari. Autore di decine di volumi e centinaia di articoli specializzati del settore, possiede vastissime e aggiornate conoscenze in questo campo.



I CORAZZATI DEL REGIO ESERCITO NELL'ILLUSTRAZIONE D'EPOCA 1911 - 1943

di **Matteo Cornelius Sullivan**

Gli storici d'oggi, che si interessano ai mezzi corazzati del passato, hanno spesso giudizi sprezzanti verso il materiale italiano; quello che si può sicuramente dire è che l'industria italiana, durante la Seconda Guerra Mondiale, ebbe una produzione piuttosto limitata, quando paragonata alle altre nazioni belligeranti, e che le gerarchie dell'epoca furono lente nel portare sul campo di battaglia mezzi nuovi. Una cosa che però non è quasi mai tenuta presente, è che agli occhi dei cittadini del passato, quei mezzi erano nuovissimi e venivano ritenuti il meglio che l'industria potesse produrre. I Carristi del Regio Esercito pensavano che i loro carri armati, parlando dei carri medi, fossero a livello se non superiori a quelli dell'avversario e

solo sul campo di battaglia, o paragonandoli con quelli stranieri, poterono farsi un'idea più precisa. Un altro fattore è la potenza dell'industria italiana; il Regno d'Italia era effettivamente una delle pochissime nazioni produttrici di mezzi corazzati e una delle più industrializzate al mondo, anche se non era tra le prime in classifica. L'industria bellica italiana poi, in sostanza si fermerà due anni prima di quella delle altre nazioni belligeranti perché, dopo l'armistizio del 1943, la sua produzione, sostanzialmente tutta al nord Italia, continuerà sotto il controllo dei tedeschi ma senza alcuna innovazione di sostanza. Riguardo ai mezzi corazzati del tempo, è presente una raccolta di immagini, realizzata negli anni dall'autore. La maggioranza di loro, eccetto forse chi viveva in città con caserme di cavalleria o di carristi, non avevano occasione di vedere mezzi corazzati se non in rare occasioni al cinema nei cinegiornali o in qualche rara foto in giornali o settimanali. Con la guerra le cose un po' cambiarono, sia per la propaganda bellica, che per altre ragioni come gli spostamenti tattici, ma rimaneva piuttosto raro vedere un corazzato durante la guerra. Sullivan, per esempio, narra che suo nonno, Renato Pera, che era in un reparto di artiglieria di una divisione corazzata, la "Ariete 2" (che avrebbe dovuto partecipare alla battaglia di Roma del settembre 1942 contro i tedeschi), gli disse di aver visto i carri armati della sua divisione solo una volta e a una certa distanza. Dunque, qui, nel centenario della fondazione del "Reparto Carri Armati", l'autore ha raccolto una interessante serie di cartoline e illustrazioni di settimanali e pubblicità, che permettono di vedere i corazzati italiani come la maggioranza dei cittadini li poteva immaginare in quegli anni.

PORTACHIAVI



Euro 8,00

Euro 6,00

TAPPETINI MOUSE



Euro 8,00

UNIFORME



Spilletta occhiello bавero
Euro 8,00



Armette sovracollo
Euro 8,00



Portastemma calamitato
con stemma e grado
Euro 25,00



Stemma da taschino
Euro 10,00



Sovracollo sartoriale
(senza armette)
Euro 12,00



Basco con fregio
Euro 30,00



Fermacravatta
Euro 12,00



Cravatta Regimental
d'ordinanza
Euro 12,00

OGGETTISTICA



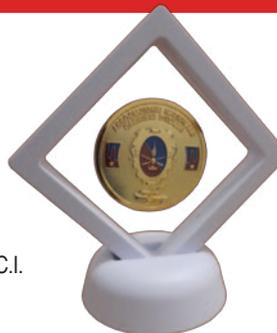
Crest A.N.C.I.
Euro 40,00



Preghiera Carrista su metallo e legno
con carri a sbalzo
Euro 55,00



Medaglione
Commemorativo 70° A.N.C.I.
Euro 20,00



Medaglia Associativa
su supporto trasparente
Euro 18,00



Carrista del deserto
Euro 25,00



Tazza
Euro 10,00



Cappellino
Euro 17,00

FOULARD



Euro 14,00

Ricamato
Euro 10,00

Per signora (senza fermaglio)
Euro 10,00

CESSIONE RISERVATA ESCLUSIVAMENTE AI SOCI

Per informazioni rivolgersi alla Segreteria della Presidenza Nazionale e-mail: segreteriaanci@assocarri.it
I prezzi indicati si intendono come contributo minimo volontario (eventuali spese di spedizione escluse).

