



Rivista dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia

IL CARRISTA d'ITALIA

N. 311 aprile/maggio/giugno 2022



70° Anniversario della fondazione DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA



RICORDO DEL TENENTE CARRISTA M.O.V.M. FULVIO PENTIMALLI



Rivista dell'Associazione
Nazionale Carristi d'Italia

ANNO LXIII
311 - aprile maggio giugno 2022

■ **Direttore**

Sabato Errico

■ **Direttore Responsabile**

Marco Celli

■ **Redazione**

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

■ **Impaginazione e stampa a cura di**

Freemindediting Srls
www.freemindediting.it

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

Sped. in abb. postale 70%
Roma Aut. C/RM/01/2016

■ **Condizioni di cessione:**

Distribuita ai Soci che sono in regola con il versamento della quota sociale annuale
L'importo deve essere versato sul c/c postale n. 13152004 intestato a:
A.N.C.I. Ass. Naz. Carristi d'Italia
Via Sforza, 8 - 00184 Roma

LA COLLABORAZIONE È APERTA A TUTTI

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

I testi e le foto devono essere inviati **ESCLUSIVAMENTE** all'indirizzo e-mail: redazione@assocarri.it 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 70° Anniversario dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia
- 8 Il libro del FIAT 2000
- 11 Incontro con i Familiari del Ten. M.O.V.M. Livio Pentimalli
- 16 Omaggio al 132° Reggimento Carri
- 20 I Carristi alla Parata del 2 Giugno
- 21 Una storia a lieto fine
- 23 "ORCOLAT 45" i Decorati le Medaglie ai Reparti ed Enti
- 26 Savino Roggio: internato militare di Barletta

STORIA

- 34 Relazione sul comportamento dei carri M13/40
- 38 I nostri Eroi: Icilio Calzecchi Onesti
- 42 Lettere dal Fronte
- 51 I mezzi blindati ex Regio Esercito utilizzati dalla Polizia nel dopoguerra

CARRI ARMATI E TECNOLOGIA

- 53 Il carro armato: piccola guida tecnica (*quarta parte*)

RUBRICHE

- 27 Attività delle Forze Armate
- 32 Attività delle Unità Carri
- 56 Pensieri e ricordi carristi
- 59 Attività delle Sezioni
- 66 Hanno spento i motori
- 68 Libri

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO

Alviero Arezzini, Carlo Borello, Andrea Cionci,
Raffaele Coraggio, Agostina D'Alessandro Zecchin,
Catello D'Aniello, Marcello Gabellone, Sebastiano Iachello,
Placido Maldì, Alessandro Manfroì, Giancarlo Marin,
Paolo Emilio Papò, Maurizio Parri, Mario Pieri, Giovanni Pulci,
Gaetano Rossi, Ottavio Sillitti, Giocondo Talamonti,
Fabio Temeroli, Luciano Tubolino, Achille Vitali.



NOVEGRO, 7 MAGGIO 2022

70° ANNIVERSARIO DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA

Con un gesto di grandezza e lungimiranza, il Generale di Corpo d'Armata Valentino Babini, primo Presidente Nazionale dell'A.N.C.I., si fece carico di quel tempo, fertile di passioni e di ricordi, dando vita al nostro Sodalizio".

Queste le parole del Presidente Nazionale Generale di Divisione Errico Sabato durante il suo intervento a Novegro in occasione del 70° anniversario dell'A.N.C.I. e che riportiamo integralmente.

Autorità, rappresentanti delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma, gentili ospiti, Carristi d'Italia, porgo a tutti Voi un cordiale e rispettoso saluto.

Rivolgo un pensiero commosso ai Caduti di ogni tempo ed un sentito omaggio al Medagliere Nazionale dei Carristi ed ai Labari delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma qui convenuti.

Saluto l'On. Ignazio La Russa, già Ministro della Difesa, l'assessore Dr. Riccardo De Corato, in rappresentanza del Presidente della Regione Lombardia ed il Generale di Corpo d'Armata Domenico Rossi, già Sottosegretario alla Difesa.

Siamo qui riuniti per celebrare il 70° Anniversario della fondazione dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, nata ufficialmente il 19 maggio 1952, sotto la presidenza del Generale di Divisione Giuseppe Miglio, che fu il primo Comandante del Reggimento Carri Armati, costituito il 1° ottobre 1927, in Roma.

Questa particolare ricorrenza ci offre l'opportunità di riflettere su come la storia e la vita dell'Associazione Carristi si identificano con quella dei reggimenti carri, perché furono proprio i reduci di quei reggimenti – i comandanti e gli equipaggi - che, al termine del secondo conflitto mondiale, aderirono alla fondazione dell'Associazione.

Con un gesto di grandezza e lungimiranza, il Generale di Corpo d'Armata Valentino Babini - primo Presidente Nazionale dell'A.N.C.I. - si fece carico di quel tempo, fertile di passioni e di ricordi, dando vita al nostro Sodalizio.

Era il tempo in cui prese l'avvio la ricostruzione operosa ed esperta delle Unità carri e della grande famiglia dei corazzati. Erano i momenti intensi della crescita, volta ad acquisire qualità e capacità operative, e della formazione di un preciso stile tecnico professionale, in un contesto di integrazione e di conoscenza dell'Alleanza Atlantica.

Forti di quello spirito ed in nome di quelli che non fecero ritorno, i carristi di ogni grado in servizio ed in congedo, an-

che se non tutti, che hanno seguito la carriera militare o hanno prestato con sacrificio ed onore il semplice servizio di leva, hanno voluto unirsi all'Associazione Carristi, rimanendoci fino a quando non hanno "spento i motori".

Un esempio di amore e di attaccamento alla Specialità carristi è rappresentato dal nostro Presidente Nazionale Onorario e Presidente Regionale del Veneto Occidentale - Generale di Corpo d'Armata Giuseppe Pachera, classe 1922, reduce della seconda guerra mondiale, qui accanto a me.

Oggi, ci presentiamo all'appuntamento dei nostri 70 anni con una moltitudine di bravi Carristi di ogni età, in servizio ed in congedo: Comandanti di brigata, reggimento, battaglione e minori unità carri; Sottufficiali specialisti, capicarro, piloti, radiofonisti, meccanici e conduttori. Tutti insieme, abbiamo abitato caserme, parcheggi e poligoni, che rappresentano i luoghi della giovinezza e delle fraterne amicizie, nonché un tempo particolare e indimenticabile del nostro servizio svolto presso le unità corazzate, con fatica, orgoglio e passione.

Tutti loro sono oggi qui rappresentati dai Comandanti di reggimento:

- il Colonnello Francesco Antonio Dolciamore, Comandante del 4° reggimento carri;
- il Colonnello Antonello Andreottola, Comandante del 132° reggimento carri;
- il Colonnello Luca Rollo, Comandante del 1° reggimento corazzato.

I carristi sono una delle specialità che ha dato un grande tributo di sangue e di valore alla nostra Patria. Ai Carristi d'Italia sono state conferite 2608 ricompense al Valor Militare, di cui:

- 20 Ordini Militari di Savoia e d'Italia
- 49 Medaglie d'Oro al Valor Militare, di cui tre alle Bandiere di Guerra dei reggimenti carristi 4°, 32° e 132°

- 570 Medaglie d'Argento
- 887 Medaglie di Bronzo
- 1085 Croci di Guerra
- 1 Medaglia d'Oro al Valor Civile

A rappresentare quei carristi, sono oggi con noi alcuni familiari:

- la Signora Maria Elisabetta Orlando Zanardelli, nipote del Tenente M.O.V.M. alla memoria Livio Pentimalli, caduto a Tobruk il 21 giugno 1942, che tra breve donerà all'Associazione la Medaglia d'Oro del congiunto Tenente Pentimalli.
- la Signora Giulia Sarotti, nipote della M.O.V.M. alla memoria, Sergente Maggiore Giovanni Sarotti, caduto nel fatto d'arme di Hamanlei l'11 novembre 1935.
- il Signor Renzo Galas, nipote della M.O.V.M. alla memoria Bruno Galas, caduto a Bardia il 3 gennaio 1941.
- la Signora Lilly Sartori, figlia del Caporal Maggiore M.A.V.M. Gentile Sartori, reduce del 132° reggimento carri;
- il Dr. Maurizio Rosa, figlio della M.B.V.M. Tenente Giovanni Rosa, ferito nel fatto d'arme di Bir Acheim il 27 maggio 1942.

Ripercorrendo la storia dell'A.N.C.I., ritroviamo sul nostro recente cammino la costruzione della replica del carro armato del Fiat 2000.

Un'idea deve avere un'anima per essere accolta e realizzata. E' con questo spirito che abbiamo intrapreso e portato a termine la costruzione della replica del primo carro armato italiano FIAT 2000, che affluirà e sarà presentato qui tra breve.

Il progetto, che nella sua fase iniziale si profilava di difficile realizzazione, è stato concretizzato dall'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, il Museo delle Forze Armate 1914-1945 di Montecchio Maggiore (Vicenza) – nella persona del cav. Giancarlo Marin e l'Associazione Raggruppamento SPA Militare di San Marino – nella persona del carrista Dott. Fabio Temeroli, anche grazie all'iniziativa delle Sezioni carristi di Firenze, Verona e Zeccone.

Lo sforzo di queste tre entità è stato accompagnato e sostenuto dall'Università di Pisa, dall'ENEA e dall'Archivio Storico della FIAT.

Significativo è stato il contributo offerto della Società IVECO Defence Vehicle che ci ha concesso il trasporto eccezionale gratuito del carro dalla sua sede in Montecchio (VI) qui a Novegro. A tutti loro va la nostra riconoscenza ed il nostro sincero ringraziamento.

Parimenti significativa è stata la condivisione e l'adesione all'iniziativa da parte degli associati e dei simpatizzanti delle tre entità coinvolte, che hanno effettuato cospicue donazioni per sostenere parte dei costi, quale testimonianza di una for-

tunata dimensione dello spirito che ha animato quanti hanno sostenuto il progetto.

Colgo l'occasione per salutare e ringraziare il mio predecessore Generale di Corpo d'Armata Salvatore Carrara che, durante la sua presidenza, ha avviato il progetto FIAT 2000.

L'esperienza e le conoscenze acquisite durante la costruzione del carro ci hanno poi offerto l'idea di realizzare un libro, opportunità colta e realizzata. Infatti, il libro edito da MATIOLI 1885, è stato pubblicato ed è disponibile presso gli stand di questo Parco Esposizioni.

Per onorare la memoria di quei soldati Caduti e Dispersi, abbiamo deciso di dedicare questo volume al Milite Ignoto che li rappresenta, in occasione della ricorrenza del Centenario della sua traslazione presso il romano Altare della Patria.

Concludo il mio intervento con un sincero ringraziamento agli Ufficiali rappresentanti dei Comandi delle Forze Armate e della Guardia di Finanza qui presenti.

Ringrazio il Presidente del Parco Esposizioni Novegro - Tenente carrista Architetto Gabriele Pagliuzzi, nonché Presidente della Sezione Carristi di Milano, ed il figlio Dr. Vincenzo Pagliuzzi che hanno offerto la loro cortese disponibilità ad accoglierci in questa area espositiva, che rappresenta una importante realtà del sistema fieristico milanese. Ed ancora, il carrista Dott. Fabio Temeroli, che ha organizzato la presenza e la sfilata dei mezzi storici per l'evento di oggi.

Un grazie particolare ai carristi della Regione Lombardia ed al loro Presidente regionale Sergente Fabio Cazzaniga, per l'ammirevole impegno e dedizione a favore dell'organizzazione del nostro 70° Anniversario.

Grazie a Voi Carristi d'Italia qui presenti. Esprimo a Voi il mio apprezzamento e la mia ammirazione per il vostro attaccamento alla nostra specialità.

Concludo, soffermandomi e riflettendo sul significato dell'immagine dell'ingresso del Medagliere Nazionale dei Carristi in questa area della cerimonia, scortato dal nostro Generale Giuseppe Pachera, che tra qualche mese compirà 100 anni.

Egli rappresenta una delle figure di riferimento della storia della nostra Associazione, cui appartiene da oltre 50 anni, e ha pertanto motivo e diritto al sentimento della nostra riconoscenza.

A tutti Voi che vi siete uniti a noi in questa giornata e ai Vostri familiari porgo l'augurio e il saluto più cordiale, con le espressioni della stima più intensa, a nome dei Carristi d'Italia.

Viva i Carristi
Viva l'Esercito
Viva l'Italia



LE IMMAGINI DELLA MANIFESTAZIONE

si ringrazia Luca Nava - www.lucanava.com









credit foto www.lucanava.com

FIAT 2000: L'INCREDIBILE AVVENTURA RICOSTRUTTIVA - DA PRIMATO MONDIALE - RACCONTATA DAI PROTAGONISTI



di Andrea Cionci

Storico dell'arte, giornalista e scrittore, si occupa di storia, archeologia e religione. Cultore di opera lirica, ideatore del metodo "Mimerito" sperimentato dal Miur e promotore del progetto di risonanza internazionale "Plinio", è stato reporter dall'Afghanistan e dall'Himalaya. Ha appena pubblicato il romanzo "Eugénie" (Bibliotheka).

"Ferrea mole, ferreo cuore", è il famoso motto dei carristi. E con l'inesorabile determinazione dei cingoli che ben conoscono, gli stessi sono riusciti a portare a termine un'impresa, da primato mondiale, diventata realtà in soli due anni: ricostruire dal nulla un gigantesco carro armato, in dimensioni e peso originale, per giunta motorizzato.

Il "nuovo" Fiat 2000, perfetta replica dell'originale del 1917, è stato presentato al pubblico – marciante - in quest'ultimo fine settimana presso il Parco Esposizioni Novegro, a Milano, in occasione del 70° della fondazione dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia (A.N.C.I.), durante la mostra "Militalia" dedicata al collezionismo militare.

Nel bel mezzo della Grande Guerra, anche l'Italia si era messa al lavoro sul progetto di un "tank", sulla scorta di quanto già prodotto da Inghilterra, Francia e Germania. I progettisti Giulio Cesare Cappa e Carlo Cavalli elaborarono un mastodontico carro, decisamente all'avanguardia: aveva – per la prima volta – una torretta girevole posta in cima al carro, dotata di un cannone da 65 mm; i cingoli molto alti gli consentivano di superare dislivelli di più di un metro. La possanza era tale da incutere timore al nemico, come poi dimostrò contro i ribelli arabi di Misurata nel 1919. Il suo peso, inoltre, avrebbe spianato facilmente quei terribili reticolati che ostacolavano, negli assalti, le colonne di fanteria. Tuttavia, la Grande Guerra finì prima che potesse entrare in servizio. I due prototipi costruiti andarono perduti, uno fra le sabbie della Libia, l'altro finì in fonderia dopo il '43 per ricavarne il prezioso metallo.

L'IDEA FOLLE

L'idea "folle" di ricostruire il blindato perduto nacque nel 2017, dopo che un gruppo di restauratori di veicoli militari d'epoca del "Raggruppamento Spa" di Fabio Temeroli, lessero un articolo su questo primo carro italiano. Purtroppo i disegni rimasti erano pochissimi, così, il progettista Mario Italiani, ex pilota di carri armati M 47 e oggi presidente della Sezione A.N.C.I. di Zeccone, ha ricostruito virtualmente il carro con un programma di modellazione in 3D.

«Sono partito con due schizzi generici» spiega Italiani «e non è stato facile dover interpretare qualcosa che non esiste più. Se per l'esterno possiamo oggi parlare di un 100% di aderenza all'originale, per l'interno e le funzionalità meccaniche siamo all'85%».

LA MESSA IN OPERA

Grazie a una vera e propria avventura antiquaria, protagonista il Col. Maurizio Parri, viene rintracciato il "modello" (1,5 m di lunghezza) in legno del 1917 che restituisce dettagli preziosi come la rivettatura delle piastre, le maglie dei cingoli e le grandi ruote a razze. Dopo 1500 ore di lavoro, il progetto è pronto e, per raccogliere i non pochi fondi necessari parte una sottoscrizione rivolta a tutti gli ex carristi e appassionati. Spiega il generale Sabato Errico, presidente dell'Associazione Carristi: «Oltre al lavoro di riprogettazione, l'A.N.C.I. ha promosso una sottoscrizione accolta dai carristi associati e da simpatizzanti che hanno effettuato cospicue donazioni per sostenere parte dei costi».

A realizzare materialmente il blindato, e ad anticipare parte dei fondi mancanti, è stato l'industriale Giancarlo Marin, titolare della Svecom PE S.r.l. un'industria medio pesante molto nota nel suo settore. A fare da tramite, l'intervento del generale carrista Giuseppe Pachera, oggi centenario, già combat-



credit foto www.lucanava.com

tente durante la Seconda guerra mondiale, che ha fatto presente all'industriale questo ambizioso progetto. Appassionato di meccanica e di mezzi storici, Marin è stato infatti il fondatore del Museo delle Forze Armate 1914-1945 che, a Montecchio Maggiore (VI), accoglie gratuitamente circa 10.000 visitatori l'anno.

«Al posto del sangue abbiamo olio idraulico», scherza Marin «noi costruiamo macchinari per cartiere, caldaie ed alberi espansibili. Quando il generale Giuseppe Pachera (presidente Nazionale Onorario A.N.C.I., oggi centenario, già combat[tente] nella Seconda guerra mondiale n.d.r.) mi ha proposto il progetto del Fiat 2000, l'adrenalina è andata a mille e siamo partiti subito. Abbiamo ricreato peso e di-

mensioni originali, con le blindature da 20 mm per i lati e da 12 mm per la parte superiore. Abbiamo riprodotto i modelli delle maglie dei cingoli che sono state poi colate in fonderia, (ognuna del peso di 48 kg n.d.r.). Per il motore ci siamo orientati su un Fiat da 140 cavalli a 6 cilindri, degli anni '50. Avremmo potuto sceglierne anche uno coevo, ma poi sarebbe stato un problema per i pezzi di ricambio. Questo si avvicina comunque molto all'originale. Le prove sono state soddisfacenti: il carro è riuscito a superare facilmente alcuni ostacoli. Ora ci piacerebbe che le Forze Armate ci concedessero qualche modello storico o in dismissione per documentare l'evoluzione della specialità Carristi e metterli gratuitamente a disposizione dei visitatori».



credit foto www.lucanava.com



IL LIBRO DEL FIAT 2000

Nel contesto della celebrazione del 70° Anniversario della fondazione dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia (1952-2022), ha avuto luogo la presentazione del libro dedicato alla costruzione della replica del carro FIAT 2000, edito da Mattioli 1885.

La presentazione è stata coordinata dal Colonnello Maurizio Parri e dal giornalista scrittore Capitano Andrea Cionci, affiancati dai partecipanti al Gruppo di Progetto che si è occupato della ricostruzione del carro a partire dal 1997 (Mauro Somigli, Mario Italiani, Fiorenzo Giuntini).

Nella premessa al libro, a cura di Filippo Cappellano e Maurizio Parri, abbiamo voluto evidenziare innanzitutto che l'Italia è tra i pochi paesi al mondo che siano stati capaci di portare a compimento la progettazione e costruzione indipendente di un carro armato. Il numero di queste nazioni, una quindicina circa, si riduce ulteriormente se si valuta il numero di tali programmi e la continuità dell'attività progettuale. Insieme al nostro paese, infatti, solo Regno Unito, Francia e Germania possono vantare la realizzazione di un carro armato concepito totalmente in ambito nazionale nei due conflitti mondiali e nel corso della guerra fredda. Nonostante la condivisione di questo invidiabile primato, la cultura carrista in Italia non è mai riuscita ad affermarsi pienamente.

Parimenti, abbiamo voluto attirare l'attenzione sulla perdurante assenza di un museo italiano dei mezzi corazzati; assenza che costituisce di per sé un paradosso in un paese in cui tanto forte è la vocazione alla conservazione di tutto ciò che ha valore storico. A causa di questo disinteresse congenito, nell'immediato dopoguerra sono andati irrimediabilmente perduti tutti i mezzi corazzati primordiali che, acquisiti dal nostro Esercito tra il 1917 e il 1929,



avevano segnato l'avvio della sua meccanizzazione, ovvero della modernizzazione, della Forza Armata. Dal 1945 in poi il pur cospicuo patrimonio di mezzi corazzati storici dell'Esercito è rimasto praticamente abbandonato a sé stesso vieppiù assottigliandosi.

Come reazione a questo quadro davvero desolante, fra il 2017 e il 2020, sotto gli auspici della Presidenza dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, si è acceso un faro di speranza attraverso la promozione del progetto intrapreso da un gruppo di appassionati cultori di storia e di tecnologia militare che, mossi dal desiderio di restituire all'Italia un importante cimelio

del proprio passato industriale e militare, si sono impegnati nella costruzione della replica - in scala naturale e marciante - del primo carro armato realizzato dall'Italia nel 1918, uno dei primi carri armati pesanti della Storia: il FIAT-2000.

Si è trattato della prima impresa di questo genere compiuta nel nostro paese il cui esito positivo è ascrivibile all'impegno del gruppo di ingegneri e di ricercatori che col loro lavoro appassionato, nel giro di 36 mesi, sono riusciti, con rigoroso criterio filologico, a rielaborare i piani di costruzione del grande veicolo, completandoli delle estese parti mancanti. La mobilita-



zione di centinaia di benefattori e il fondamentale contributo finanziario di un facoltoso mecenate, proprietario di una nota industria meccanica del vicentino, ha infine consentito di portare a compimento questa straordinaria iniziativa, davvero unica nel suo genere. La costruzione di una replica di un carro armato della prima guerra mondiale non costituisce di per sé una novità. In Germania, in Francia, negli Stati Uniti e in Gran Bretagna si sono infatti costruite repliche accurate dei principali carri coevi al nostro; tuttavia ciò che rende unica l'impresa italiana è che mentre per i carri francesi, inglesi o tedeschi esistono, conservati nei vari musei militari, esemplari autentici che si è potuto prendere a riferimento, per il FIAT-2000 non esiste più alcun esemplare autentico e anche la documentazione tecnica custodita negli archivi nazionali è risultata largamente lacunosa. Nel corso della lunga fase di ricerca documentale i componenti del gruppo di lavoro si sono recati nei principali archivi militari, statali ed industriali italiani, quali quelli dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito di Roma, del Museo della Motorizzazione Militare della Cecchignola, della Fondazione Ansaldo di Genova, del Centro Documentale

FIAT di Torino, oltre all'Archivio Centrale dello Stato di Roma. Attraverso l'impiego intensivo del web è stato possibile instaurare contatti con studiosi anche esteri che hanno messo a nostra disposizione anche la documentazione reperita in archivi e pubblicazioni non italiani. In questo modo si è riusciti a recuperare copie di vari disegni tecnici relativi a piani costruttivi, scambi di corrispondenza tra le industrie costruttrici e il Ministero delle Armi e Munizioni e carteggio vario di unità e del Comando Supremo sulle esperienze condotte nel 1917-1918 col

carro FIAT-2000. Quale ultimo adempimento dell'entusiasmante impresa che ha consentito di restituire il FIAT-2000 alla Storia degli italiani, si è dunque pensato di realizzare il volume sul FIAT 2000 che racconta tutte le fasi di questa incredibile avventura, unitamente ad una esauriente monografia che, grazie all'applicazione diretta delle risultanze delle ricerche effettuate nella costruzione della replica, costituisce, dal punto di vista storiografico il più completo e importante studio rievocativo sulle origini e sulla tecnologia del primo carro armato italiano.



DALLA PRESENTAZIONE DEL LIBRO

Un'idea deve avere un'anima per essere accolta e realizzata. E' con questo spirito e con fondata concretezza che abbiamo intrapreso e portato a termine la costruzione della replica del primo carro armato italiano FIAT 2000. Si tratta di una iniziativa di grande portata che ha richiesto l'unione degli sforzi di tre entità coraggiose che, pur nella loro diversità, hanno saputo focalizzare il loro impegno fecondo su un nobile scopo comune, che è quello di coltivare e tramandare la memoria storica e le tradizioni militari del carrismo italiano. Il progetto, che nella sua fase iniziale si profilava di difficile realizzazione, è stato concretizzato dall'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, il Museo delle Forze Armate 1914-1945 di Montecchio Maggiore (Vicenza) e l'Associazione Raggruppamento SPA Militare di San Marino, con la collaborazione fruttuosa dell'Università di Pisa.



Il compimento di questa operazione ha richiesto un metodico lavoro di ricerca storica, di riprogettazione derivante da prestazioni professionali effettuate a titolo gratuito, di esecuzione pratica delle lavorazioni e costruzioni meccaniche ed una intensa attività di coordinamento e di promozione del progetto stesso. Parimenti significativa è stata la condivisione e l'adesione all'iniziativa da parte degli associati e dei simpatizzanti delle tre entità coinvolte, che hanno effettuato cospicue donazioni per sostenere parte dei costi, quale testimonianza di una fortunata dimensione dello spirito che ha animato quanti hanno sostenuto il progetto.

Il carro armato FIAT 2000 rappresenta il primo mezzo corazzato nella storia del nostro Esercito, che nella sua dimensione e nella sua sigla distintiva, riporta con immediatezza alla mente e al cuore una moltitudine di bravi Carristi di ogni età, le caserme che essi hanno abitato, i luoghi della giovinezza e delle fraterne amicizie, nonché un tempo particolare e indimenticabile di quanti, sia come professionisti sia come militari di leva, hanno svolto il loro servizio presso le unità corazzate, con fatica, orgoglio e passione.

Oggi, noi siamo qui per proseguire il nostro dovere di rappresentare e ricordare i primi equipaggi del carro FIAT 2000 e tutti gli altri che hanno operato e combattuto dall'interno delle torrette dei carri e che si sono susseguiti nel tempo, nonché ad onorare la loro fulgida memoria. Essi rappresentano una importante parte della storia della nostra Patria ed hanno pertanto motivo e diritto al sentimento profondo della nostra riconoscenza.

Il carro FIAT 2000 fu costruito nel pieno della Prima guerra mondiale sulla spinta di esigenze operative, tattiche e di impiego, in un contesto in cui milioni di soldati furono massacrati su un campo di battaglia irto di trincee e reticolati e fortemente battuto dal fuoco di artiglieria e delle mitragliatrici.

Per onorare la memoria di quei soldati Caduti e Dispersi, abbiamo deciso di dedicare questo volume al Milite Ignoto che li rappresenta, in occasione della ricorrenza del Centenario della sua traslazione presso il romano Altare della Patria. Il nostro gesto vuole essere un tributo al Soldato "di nessuno", che divenne presto "di tutti", e si unisce alla grande iniziativa di profonda valenza simbolica promossa dal Gruppo Medaglie d'Oro al Valor Militare d'Italia: il conferimento della Cittadinanza Onoraria da parte di tutti i Comuni italiani.

Nella considerazione che il progetto è stato portato a termine con successo, desideriamo ringraziare tutti quelli che hanno offerto generosamente: idee, dedizione, passione, lavoro e contributi volontari per aiutare la ricostruzione del primo carro armato italiano.

**Sabato Errico
Giancarlo Marin
Fabio Temeroli**



INCONTRO CON I FAMILIARI DEL TENENTE M.O.V.M. LIVIO PENTIMALLI

CADUTO A TOBRUK IL 21 GIUGNO 1942



I contatti e le relazioni con i familiari dei Caduti e dei Decorati carristi costituiscono uno degli scopi principali della nostra Associazione Carristi, cui abbiamo dedicato particolare attenzione in questi ultimi anni. Nella considerazione che buona parte dei familiari dei decorati non ha avuto la possibilità di frequentare l'Associazione e, pertanto, un loro coinvolgimento, avvicinamento e partecipazione avrebbero costituito un doveroso riconoscimento del sacrificio compiuto dai loro congiunti carristi, è stato costituito nel 2020 un Gruppo di Lavoro interno per la realizzazione dell' "Albo dei familiari dei Carristi decorati al Valor Militare".

Sinora sono state rintracciate decine di familiari dei nostri decorati ai quali è stato attribuito il riconoscimento di Socio Onorario dell'Associazione. Tra questi, i familiari del Tenente M.O.V.M. alla memoria Livio Pentimalli.

Il primo contatto con la famiglia Pentimalli lo avemmo lo scorso anno, su iniziativa della nipote Signora Maria Elisabetta Orlando Zanardelli che ma-

nifestò alla Presidenza Nazionale dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia l'intendimento dei familiari di donare all'Associazione la Medaglia d'Oro del congiunto, unitamente ad una collezione di uniformi storiche.

La celebrazione della ricorrenza del 70° Anniversario della fondazione dell'Associazione, svolta a Segrate-Novogro (Milano) ci ha offerto la possibilità di incontrare i familiari del Tenente Pentimalli, residenti a Milano, che gentilmente ci hanno ricevuto - a fine aprile - presso la loro residenza e successivamente hanno preso parte alla cerimonia svolta nel Parco Esposizioni Novogro il 7 maggio scorso.

Nel corso della cerimonia, la Signora Maria Elisabetta Orlando Zanardelli, figlia della sorella del Tenente Pentimalli, accompagnata dal marito, dai figli e dai nipoti ed altri familiari ha donato all'Associazione la Medaglia d'Oro originale dello zio.

Al cospetto dei Labari carristi e delle altre Associazioni Combattentistiche e d'Arma, delle Autorità civili e militari e dei Carristi schierati, il Presidente Nazionale ha chiamato a sé il Meda-

gliere Nazionale dei Carristi, al centro dello schieramento. La Signora M.E. Orlando Zanardelli, accompagnata dal Colonnello Francesco Antonio Dolciamore - Comandante del 4° reggimento carri, che inquadra il 20° battaglione carri "M.O. Livio Pentimalli" e dal Presidente della Sezione Carristi di Legnano, ha donato nelle mani del Presidente Nazionale l'onorificenza del Tenente Pentimalli che, a seguire, è stata appuntata sul drappo del Medagliere. Alfiere storico del Medagliere Nazionale è il Sergente carrista Mario Tagliente di anni 84, che prestò servizio di leva presso il 132° reggimento carri in Aviano.

Contestualmente alla donazione della Medaglia d'Oro, è stata data lettura della motivazione relativa alla concessione a cura della Dr.ssa Grazia Marcon della Sezione Carristi di Verona, brillante speaker della cerimonia.

Con la lettura della motivazione ha avuto termine la parte della cerimonia dedicata al Tenente Livio Pentimalli, ma avuto un promettente inizio la sincera relazione di stima e di affetto tra l'Associazione Nazionale Carristi d'I-

talia ed i familiari del nostro Caduto, che abbiamo voluto onorare nella memorabile giornata del 70° Anniversario della fondazione dell'Associazione Carristi.

I sentimenti di stima e di affetto, che muo-
vono forti ed intensi intorno alla memoria
del Tenente Livio Pentimalli, sono ben
espressi nella lettera che segue. Grazie Fa-
miglia Pentimalli - Orlando - Zanardelli.

Inoltre, la famiglia Pentimalli da donato
all'Associazione 10 uniformi storiche di
congiunti che hanno servito l'Esercito (il
Generale di Corpo d'Armata Zanardelli) e
la Marina Militare (l'Ammiraglio Penti-
malli, fratello di Livio) ed una raccolta di
documentazione, tra queste la lettera del
Tenente medico Claudio Campana dell'8°
reggimento bersaglieri/Divisione corazza-
ta Ariete, inviata alla madre di Pentimalli,
che si era recato presso il carro colpito ove
trovò morte e gloria il Tenente Livio Pen-
timalli.

A destra la lettera di ringraziamento
inviata al Presidente Nazionale
Gen. Errico dalla Sig.ra Zanardelli.

Gen. Generale Errico,
ho nel cuore la bella ceri-
monia del 7 maggio a Milano
durante la quale con pro-
fonda commozione e grati-
tudine ho affidato la
Medaglia d'Oro VM del nostro
Livio Pentimalli all'Associaz.
Naz. Carristi d'Italia che la
saprà conservare con il
decoro e l'onore che merita.
Ringrazio con lei, Presidente
dell'Associazione, tutti i
carristi che con passione e
spirito di corpo mantengono
alti i valori e vivi i ricordi.
Grazie!

Elisabetta Zanardelli

8/6/22



Sottotenente
LIVIO PENTIMALLI
di Natale e di De Pinedo
Elisa, da Roma
XI battaglione carri M
(alla memoria)

MOTIVAZIONE DELLA M.O.V.M.

Sottotenente carrista ventenne, due volte volontario, rifiutava il congedo pur avendone diritto per la presenza di tre fratelli alle armi. Entusiasta dei suoi carri, esuberante di fede e di volontà, plasmava il suo plotone forgiandone una agguerrita compagine d'assalto. Di contro al nemico si offriva sempre per le azioni di maggior pericolo, impavido sotto i violenti attacchi aerei; superava con ardimento e perizia campi minati allo scopo di compiere la sua missione, attaccava di iniziava elementi corazzati anche di maggior potenza, mettendo sempre in luce doti bellissime di coraggio e di capacità. Nella dura battaglia per la riconquista di una piazza fortificata, partecipava con il suo plotone alle pericolose complesse operazioni per il forzamento delle opere, riuscendo in tre distinti episodi a distruggere con il suo plotone vari mezzi corazzati nemici. Nell'ultimo, benché ripetutamente colpito nel suo carro che veniva immobilizzato; ingaggiava un aspro duello col nemico finché soffocato dalle fiamme del carro stesso incendiato immolava la propria esistenza. Fulgido esempio di eroismo ed attaccamento al dovere.

Got el Ualeb, 26 maggio 1942 - Tobruk (Africa Settentrionale), 21 giugno 1942.

NOTE BIOGRAFICHE Appartenente a famiglia di antiche tradizioni militari, si arruolava il 1° settembre 1940 ed ammesso al corso allievi ufficiali di complemento della specialità Carristi nella Scuola del 3° reggimento carristi di Bologna, qui conseguiva la nomina a sottotenente il 10 marzo 1941. Assegnato al 4° reggimento carristi in Roma, e trattenuto in servizio a domanda, fu destinato al 133° carristi mobilitato allora in Africa Settentrionale. Raggiunto il reggimento, venne assegnato all'XI battaglione carri M 13/40 distaccato alla divisione motorizzata "Trieste". Con esso partecipava alla offensiva della primavera del 1942 segnalandosi a Bir Hacheim e ad Ain el Gazala al comando del III plotone della 1a compagnia carri. Iscritto nella facoltà di scienze politiche presso l'Università di Roma, dopo la sua morte gli venne concessa la laurea *ad honorem*.



La lettera inviata alla madre di Livio Pentimalli dal Ten. Medico Claudio Campana
datata 10 agosto 1942 nella quale descrive il gesto eroico del figlio.

Z.O. 10-VIII-42

Gentile Signora Pentimalli,



Solo oggi mi era la vostra
lettera, a causa delle mie partenze
dal Btp, avvenute il giorno 7 luglio.
Voi sarete già al corrente su ogni
particolare, ma io, immaginando
quanto desiderio voi abbiate di cono-
scere anche i minimi, vi descriverò se-
datamente quanto è a mia conoscenza
diretta.

Il giorno 20 sera, attraverso innumeri
campi minati, ci avvicinammo a Tobruk
che stava capitolando. Quando i

Carri si fermarono per un momento²
obbligato, rappresento i carri degli Africani
per scambiare qualche chiarimento. Livio
era rappiante per questo accadere e
si vedeva che riprendeva intensamente
prete ore trascorsi, in mezzo a una
polvere indescrivibile, mentre colonne
di prigionieri camminavano già ad usci
della pianoforte. Alla sera abbiamo
occupato tutti assieme e così Livio, il Ten.
Mancatelli, il S.Ten. Marrone, il S.Ten. Giordano
ed io. Abbiamo occupato sul carro e
ci era tutti contenti. Il mattino del
giorno 21 i miei carri sono partiti
sulla strada Tobruk - El Adem, oltre
avere esistere un centro di resistenza
dura'io ero con loro e sono stato
con Livio fino a pochi minuti tempo prima

della sua fine, perché mi chiamava al suo carro.³
I carri hanno poi proceduto in avanti e il carro
di Livio, fra i primi, si è spinto molto avanti.
Tutti sono però stati arrestati da armi anticarro
che hanno colpito da molto vicino. Il carro del
bravo Livio è stato colpito dalla parte sinistra, in
direzione obliqua dell'avanti all'indietro. La granata
ha colpito proprio probabilmente prima il pilota. Resti
poi il povero Livio, all'altezza dell'addome. Un unico
componente dell'equipaggio si è salvato, il Cap. Zago
Egidio, che più tardi ho rinviato all'ospedale per una
grave ferita da bombardamento aereo. Questo unico

4
 riferibile ha arrivato a quanto si è voluta
 al carro ed ha visto la fulminea fine
 di Lino che ha potuto solo dire: Mamme,
 mamma mia. Uscito dal carro, questo
 è stato colpito altre volte ed è poi
 ucciduto per opera di quattrotti inglesi,
 come si è potuto accertare poi.

Il carro era in posizione tale che, malgre-
 do i nostri tentativi, non fu possibile
 raggiungerlo se non alla sera. Il canon-
 tiere della compagnia, con me, il Ser-fiorano
 e alcuni uomini siamo allora andati e
 alla luce dei cerini abbiamo potuto
 essere certi che gli esseri erano
 caduti e non dispersi. I carri erano
 ancora roventi e così il mattino dopo,
 mentre nella notte il copricarro si anen-
 deva, siamo andati con più tranquillità

6
 tumulto le meglio sperzate di un
 ciupalo.

Poi è stato fatto di più, quando fu
 possibile.

So ho le fotografie di questa molto
 triste cerimonia, durante la quale
 molti piangevano e quando sul
 noi possibile, se le foto sono.

Avevo fatto qualsiasi sacrificio se
 quel giorno la mia opera fosse
 stata utile, ma il carro già ben
 coperto quando io ero ancora
 circondato da feriti. Altri feriti
 di quel giorno sono il Serg. Morelli
 Alfredo, laureato, che ha perduto l'ave-
 braccio destro, ~~ed~~ il Serg. De Pieve.

5
 e alle loro tre fiamme, ~~la~~ riprendere
 i resti dei nostri compagni caduti
 del nostro campo di battaglia
 abbiamo trovato solo quanto il fuoco
 aveva riflettuto e nessun oggetto
 personale era possibile recuperare.
 Poi ci siamo recati in un grande
 cimitero nei pressi di Tobruk ed
 abbiamo sepolto i caduti con
 gli onori militari e cercando di
 rendere le tombe il più decorose
 possibile, con delle maioliche bianche
 e rosse. Intorno alle tombe di
 Lino abbiamo anche infitto quattro
 paletti di ferro in modo da creare
 un recinto, ed abbiamo messo sul

7
 altri. Questi ultimi mi hanno scritto
 da Anzio, ospedale della Croce Rossa.

Prato di avere detto tutto quanto mi era
 possibile.

Quando tornerò in Italia sarà per me il primo
 dei pensieri quello di venire personalmente, anche
 per le fotografie che devo aver fatto con Lino
 prima della sua fine.

Per qualsiasi cosa vi prego di considerarmi
 a vostra assoluta disposizione.

Vogliate accettare i miei sinceri
 sentimenti di solidarietà con il vostro
 dolore e l'ammirazione che noi
 tutti conserveremo per sempre nel
 vostro cuore il più puro dei ricordi.

Molti affettuosi saluti
 Ten. Medico
 Claudio Campese
 8° Regg^{to} Bersaglieri
 Divisione Ariete
 P.M. 132

Il Tenente che ha as-
 solto l'ingrato compito
 di esaminare la
 presente lettera,
 quasi profanandone
 il contenuto,
 rivolge commosso
 in questo momento
 un pensiero riverente
 all'eroico Tenente
 caduto e si permette
 di partecipare al vostro
 fiero dolore.

Egitto 17.8.42



Il censore che ha assolto l'ingrato compito di esaminare la presente lettera, quasi profanandone il contenuto, rivolge commosso in questo momento un pensiero riverente all'eroico Tenente caduto e si permette di partecipare al vostro fiero dolore. Egitto, 13.8.42

Monumento eretto nella Caserma D'Aranno costruita dai Carristi d'Italia

Chi per la Patria morì, risorto è uscit.

PREGHIERA AI CADUTI

NEL NOME DI DIO
 AVETE DATA LA VOSTRA VITA PER L'ITALIA
 NEL FRANGER DELLA BATTAGLIA.
 LA LUCE BELLA DEI VOSTRI OCCHI S'È SPENTA,
 MA ESSA BRILLA NEI CIELI OVE LA FEDE E SPERANZA,
 LA SPERANZA E CERTEZZA,
 PIÙ NON BATTE IL VOSTRO GIOVANE CUORE
 TACE LA VOSTRA VOCE CHE PER NOI ERA UN CANTO.
 AVETE DATO TUTTO ALL'ITALIA,
 ORA SIETE, NEL REGNO DEI CIELI,
 AVVOLTI NEL TRICOLORI,
 LA VOSTRA VOCE CHE TACE,
 È NEL BRUID DELLA VITTORIA,
 OGNI VOLTA CHE CHIAMA UN ERCE,
 ED IL VOSTRO CUORE CHE È FERMO
 BATTE OMA NEL CUORE DEI VOSTRI CARI.
 EROI AMORATI PREGATE PER L'ITALIA
 PER LA PACE DEL MONDO
 E COSÌ SIA.

G. F.

Cartolina dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia inviata alla madre di Livio Pentimallin nel 1958

SOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA
 "FERREA SOLE FERRO CUORE."

Alta Gentile Signora
 Elisa De Pincis - Via Pentimalli
 Madre della Medaglia d'Oro
 Ten. Carrista Pentimalli Livio
 Via di Villa Emiliana n. 18,
 ROMA



OMAGGIO AL 132° REGGIMENTO CARRI DA PARTE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA

Il 27 maggio 2022 la Presidenza Nazionale dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, su invito del Comandante della 132ª Brigata corazzata Ariete, ha partecipato alla Festa di Corpo del 132° Reggimento carri, presso la Caserma "De Carli" in Cordenons.

Quest'anno, la Festa di Corpo del 132° carri ha coinciso con l'80° Anniversario della battaglia di Rughet el Atasc (Bir Hacheim).

I simboli dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia che si sono affiancati allo Stendardo del 132° reggimento carristi erano rappresentati dal Medagliere Nazionale dei Carristi e n. 15 Labari Sezionali, con i rispettivi Presidenti. Tra questi, il Labaro della Sezione Carristi di San Michele al Tagliamento, sezione gemellata con il 132° reggimento.

Erano presenti: il Presidente Nazionale Gen. D. Sabato Errico, il Presidente Nazionale Onorario Gen. C.A. Giuseppe Pachera, il Vice Presidente Nazionale Ten. Vittorio Gallo, il Presidente Regionale A.N.C.I. del Friuli V.G. Gen. B. Ettore Fasciani.

Della rappresentanza A.N.C.I. erano parte anche alcuni ex Comandanti



del 132° reggimento carri, nonché Soci A.N.C.I., il Gen. D. Andrea Caso, il Gen. B. Filippo Petrerà, il Gen. B. Luigi F.M. Lunigiani e il Col. Maurizio Parri. Tra i familiari dei decorati carristi, la Signora Lilly Sartori figlia del Caporal maggiore M.A.V.M. Gentile Sartori, reduce del 132° reggimento carri, che fu decorato proprio il giorno 27 maggio

1942 in seguito al fatto d'arme di Rughet el Atasc.

Quale riconoscimento del valore e del tributo alla Patria offerto dal 132° reggimento carri, la Presidenza Nazionale ha pubblicato il volume "Omaggio al 132° reggimento carri 1942 - 2022 - 80° Anniversario della Battaglia di Rughet el Atasc". A margine della cerimonia, il Presiden-



te Nazionale dell'A.N.C.I. ha donato una copia del volume al Comandante della Brigata corazzata Ariete, Gen.

B. Roberto Banci, al Comandante del 132° reggimento - Col. Antonello Andreottola e ai Quadri del reggi-

mento. La pubblicazione si inserisce nel contesto di un progetto di noi Carristi volto sia alla rievocazione di eventi storici cui hanno partecipato le unità carri sia alla memoria storica dei nostri eroi carristi Caduti e Dispersi.

In particolare, il libro sul 132° reggimento carri contiene, tra l'altro, proprio un elenco dettagliato dei Caduti e Dispersi del 132° reggimento carri in Africa Settentrionale. In copertina, una immagine del Caporal maggiore MOVIM Giovanni Secchiaroli, cui è intitolato l'8° bgt. cr./132° reg. cr. Nelle pagine seguenti sono riportate la presentazione e l'introduzione.

DALLA PRESENTAZIONE DEL LIBRO

Nel continuo percorrere la memoria storica di noi Carristi, abbiamo reperito uno studio realizzato dal Tenente carrista Francesco Viglione "Tentativo di ricostruzione di un mattino di guerra del 132° reggimento carri "Ariete", contenuto nella pubblicazione "Studi Storico-Militari" Ed. 1987 dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito.

Si tratta di un lavoro qualificato ed originale basato sulle testimonianze di Ufficiali, Sottufficiali e Carristi reduci del 132° reggimento carri e protagonisti dei combattimenti del 27 maggio 1942, che hanno fornito all'autore Tenente Viglione del X battaglione carri, anch'egli in Africa Settentrionale, i loro ricordi, i diari e la corrispondenza di allora. La lettura di questo studio ci ha offerto l'opportunità di realizzare il nostro progetto avente lo scopo di voler dedicare al 132° reggimento carri un ricordo tangibile per la Festa di Corpo, che quest'anno viene celebrata in occasione dell'80° Anniversario della battaglia di Rughet el Atasc.

Con intento edificante e sentimenti di gratitudine, l'Associazione Nazionale Carristi d'Italia si è fatta carico di voler rendere un doveroso omaggio ad uno dei gloriosi reggimenti carristi, attraverso la pubblicazione del presente volume che, oltre al citato studio del Tenente Francesco Viglione, include una ricerca storica sul tributo di sangue dei carristi del 132°, svolta dal 1° Maresciallo Luogotenente Antonio Santoro e dal Colonnello Maurizio Parri, un ricordo del Caporale M.O.V.M. Giovanni Secchiaroli, cui è intitolato l'8° battaglione carri/132° reggimento carri, nonché le decorazioni allo Stendardo del 132° e le ricompense individuali conferite in data 27 maggio 1942 al Ten. Col. Enrico Marette, al Ten. Col. Pasquale Prestisimone ed al Caporale Giovanni Secchiaroli.

Nel nostro comune sentire di soldati e di carristi, noi associamo nel ricordo il nostro reggimento alla caserma che abbiamo abitato. In tal senso, la sede storica ovvero la casa del 132° reggimento carri è stata per lungo tempo ad Aviano presso la Caserma "M.O.V.M. Salvatore Zappalà", campo di aviazione. Purtroppo, in molti casi, il reggimento e la sua caserma hanno terminato insieme la loro esistenza oppure sono stati separati da provvedimenti ordinativi. Era il 29 aprile 1950 quando il 132° Reggimento carristi Ariete fu trasferito da Roma nella sede di Aviano.

"Giunto sui prati e le distrutte rovine di Aviano, nel 1950 il



132°, da poco ricostituito, ancora vibrante delle vicine memorie e tradizioni di guerra, con grande slancio ed impegno si dedicò alla costruzione intima e profonda di un luogo di sosta e di identità: la caserma di Aviano e il 132° carri", così ricordava il Gen. Enzo Del Pozzo - 16° Comandante del 132° carri - quando il reggimento fu trasferito nell'attuale sede di Cordenons nell'anno 1995.

Era un particolare momento del dopoguerra, da cui prese l'avvio la ricostruzione operosa ed esperta delle Unità carri e della grande famiglia dei corazzati. Erano i momenti intensi della crescita volta ad acquisire qualità e capacità operative, in un con-

testo di integrazione e di conoscenza dell'Alleanza Atlantica, che vide persino il Supremo Comandante Alleato passare in rassegna, nel 1951, gli equipaggi del 132° reggimento dotato di carri armati Sherman.

Erano i tempi della crescita della Specialità carristi e della formazione di un preciso stile tecnico professionale alimentato dall'esempio dei reduci "carristi del deserto" che hanno formato giovani generazioni di quadri, di istruttori, di equipaggi e di meccanici di mezzi corazzati, essi stessi artefici e costruttori della grande tradizione del carrismo italiano.

Al loro seguito, vi erano le famiglie provenienti da Roma e da più parti, quali presenze defilate e silenziose, ma anch'esse intensamente partecipi, con fatica e sacrificio, della costruzione della grande Casa dei Carristi di Aviano.

La maggior parte di quei Corazzati di Aviano, che hanno fatto più grandi le tradizioni di noi Carristi, erano reduci di guerra e componenti degli equipaggi che seppero battersi in condizioni di inferiorità, attaccando l'avversario anziché ripiegare.

A suo tempo, molti di noi hanno avuto la fortuna ed il privilegio di conoscerli ed ammirarne l'esempio immediato e costante, che li legittimava nostri maestri e figure di riferimento.

Ad essi ci rivolgevamo con riverente affezione.

Ai 57 Comandanti di reggimento ed ai Carristi di oggi del 132° reggimento carri, l'Associazione Nazionale Carristi si rivolge con il medesimo affetto ed entusiasmo, esprimendo la propria vicinanza e dedicando loro questo volume a nome dei Carristi d'Italia.

In hostem ruit !

Sabato Errico

Capitano comandante la 2^a compagnia carri (1976-1984)
8° battaglione carri "M.O. Secchiaroli"/132° reggimento carri



DALL'INTRODUZIONE DEL LIBRO

IN HOSTEM RUIT

Il 132° Reggimento è il **più giovane** dei reggimenti carri perché l'ultimo in ordine di tempo a costituirsi, ma è assunto a **unità simbolo** della specialità Carristi. È **unico** perché è il solo dei nove reggimenti carristi ad essersi costituito in zona di guerra. È il **culmine** dell'evoluzione dottrinale della specialità poichè è stata la **prima unità carri** del nostro Esercito ad essere continuamente impiegata in combattimento come massa di manovra autonoma, principale ed unitaria, secondo i canoni della dottrina della guerra dei corazzati.

Fra tutti i reggimenti che dell'Ariete hanno fatto e fanno parte, è quello che più di ogni altro ha contribuito a renderne leggendario il nome. Basti considerare che il 132° è il reggimento dell'Ariete con il più cospicuo medagliere di decorazioni individuali al Valor Militare fra tutte quelle concesse al personale della Grande Unità nel corso della guerra in Africa Settentrionale: **444** ricompense al Valore in totale, di cui **1** Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia, **4** Medaglie d'Oro (3 alla memoria), **89** d'Argento (39 alla memoria), **159** di Bronzo (48 alla memoria), **192** Croci di Guerra (17 alla memoria).

In circa 18 mesi di campagna, il 132° ha lasciato sul campo di battaglia nordafricano più di **346** Caduti (42 Ufficiali, 75 Sottufficiali, 229 Graduati e semplici Carristi). A questi valorosi si aggiunge 1 parimenti valoroso Caduto del tempo di pace alla cui memoria è stata conferita nel 1966 la Medaglia d'Oro al Valor Civile.

Il 132° celebra quest'anno l'ottantesimo anniversario di una giornata di guerra vittoriosa in cui si coagulano tutte le glorie del reggimento. A chi si chiede perché, a distanza di così tanto tempo e in un mondo tanto diverso, continuiamo a riconoscerci nelle vecchie immagini della guerra nel deserto, diciamo che proprio in queste immagini stanno la fierezza, l'entusiasmo e il coraggio che animano quotidianamente il Grande Equipaggio.

La grandezza dei carristi di ogni epoca è davvero tutta nell'apparente e silenziosa umiltà con cui faticano ogni giorno. Semplicità fatta tutta e soltanto di sostanza, di verità cui mai si sfugge e che sempre chiede il conto di eventuali pigri o distrazioni. In guarnigione, in addestramento e in operazioni, la meccanica non consente deroghe alle sue leggi.

La presunzione non è una caratteristica dei Carristi, ma siamo certi di non commettere un peccato di vanità quando sosteniamo di essere Soldati Speciali. Non perché siamo migliori di altri, ma perché siamo una sintesi davvero originale. Soldati che, al tempo stesso, devono saper essere precisi e accurati come artiglieri, generosi e impetuosi come i fanti, premurosi e previdenti come i cavalieri, concisi e rapidi come i trasmettitori, esperti e creativi come i meccanici, commisurati e tempestivi come i logisti.

Nello scorrere del tempo, il progresso affida al Grande Equipaggio mezzi sempre più innovativi e perfezionati e lo svolgersi della storia ci fa vivere sempre nuove situazioni in un presente sempre più diverso dal passato in un tempo che da noi esige versatilità, flessibilità d'impiego e tantissimo coraggio.

Ecco così che, nel ricordare con la scarna solennità dei riti militari le nostre origini e i nostri Caduti ci accorgiamo con emozione che le nostre vere tradizioni, quelle in cui ci non smetteremo mai di riconoscerci, sono la nostra autentica cultura e in nostro formidabile carattere perché non sono fatte né di nostalgia né di apparenza ma soltanto di sostanza.

Il nostro modo di essere, ciò che i carristi del 132° hanno insegnato a tutti gli altri, sono le attività che ogni giorno, anche oggi e anche domani, dobbiamo – tutti insieme – essere capaci di fare per conseguire gli obiettivi che il futuro ci affida. Tutto questo in barba a ogni difficoltà del presente.

Motori!!

Maurizio Parri

Tenente, Capitano e 50° Comandante del Grande Equipaggio

I CARRISTI D'ITALIA ALLA PARATA DEL 2 GIUGNO 2022



UNA STORIA A LIETO FINE

IL TENENTE CARRISTA M.A.V.M. MANLIO BASTONI STUDENTE DELL'UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

Frequentemente, le Associazioni Combattentistiche e d'Arma vengono contattate per motivi di ricerca storica da parte di studiosi o, comunque, da svariati interlocutori in cerca di fogli matricolari, foto storiche, libri e documentazione varia.

Spesso, per alcuni di questi, l'Associazione d'Arma costituisce l'ultima spiaggia ovvero è il tentativo estremo per dare soluzione ad una richiesta inascoltata oppure per risolvere burocrazie insormontabili. Uno degli ultimi casi che ha riguardato la Presidenza Nazionale dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia è quello che riportiamo qui: una storia a lieto fine.

Mesi fa, sono stato contattato dalla Professoressa Maddalena Petroni dell'Istituto Tecnico "Aldini Valeriani" di Bologna che mi segnalava l'esistenza di una sepoltura all'interno del Cimitero Monumentale di Bologna che si trovava in stato di degrado. La sepoltura era quella del Tenente M.A.V.M. Manlio Bastoni, studente dell'Università di Bologna, appartenente al 3° reggimento carri, caduto in Croazia il 1° febbraio 1943.

La Prof.ssa Petroni mi segnalava che,



nonostante ripetute richieste rivolte al Comune ed agli Organi di stampa, non era riuscita affatto a far ripristinare il decoro della sepoltura del Caduto, intendimento di cui si era fatta carico in nome e per rispetto di un giovane caduto per la Patria.

Per di più, l'amore e la pietà verso un giovane soldato sconosciuto, l'avevano spinto a coinvolgere gli studenti della sua classe a svolgere una ricerca sul Tenente Manlio Bastoni, che riportiamo nelle pagine seguenti nella forma e nel contenuto di come ci è pervenuta.

Si tratta di un lavoro di ricerca semplice, ma molto sentito, condotto da studenti della 2ª classe secondaria.

Assicurando il pieno appoggio dei Carristi, attraverso l'intervento del Pre-

sidente della Sezione Carristi di Bologna - Gen. D. Giovanni De Cicco, grazie ad una serie di sopralluoghi in posto e di contatti con la Direzione del Cimitero della Certosa, siamo riusciti recentemente a far ripristinare il decoro della sepoltura.

Questa la comunicazione in data 29 giugno 2022 e la foto in alto inviatoci dalla Professoressa Maddalena Petroni.

"Ora, Manlio riposa con onore. Questo volevamo...Lei e l'Associazione Carristi siete stati gli unici che mi avete ascoltato. Ed eravate disponibili a sostenere le spese. Ora se sono stati, invece, i familiari a fare il loro dovere. Poco importa. Solo Voi avete raccolto il mio grido per dare al Carrista Manlio Bastoni la giusta ed onorata sepoltura. Grazie ancora di cuore. Maddalena Petroni".

Siamo noi che ringraziamo di cuore la Prof.ssa Petroni per il suo encomiabile interessamento, interpretato con vero sentimento carrista.

Un sincero ringraziamento anche agli studenti dell'Istituto "Aldini Valeriani", in particolare ai giovani Francesco Bertocchi e Daniele Chessa.

Sabato Errico

BASTONI MANLIO, di Caffiero e fu Lollini Stella, da Bologna, classe 1918, sottotenente complemento, 3° (reggimento) carristi. Comandante di plotone carri L, già distintosi in azioni precedenti, si lanciava all'attacco di postazioni di armi automatiche che ostacolavano la avanzata di una nostra colonna. Avuto il mezzo immobilizzato da mina che gli stroncava entrambe le gambe, continuava a far fuoco sul nemico costringendolo a ripiegare. Acconsentiva a farsi trasportare al posto di medicazione soltanto dopo che la colonna aveva ripreso la marcia. Prejobjoi (Croazia), 1° febbraio 1943



Il cimitero della Certosa di Bologna

Ricerca su Manlio Bastoni

di Francesco Bertocchi e Daniele Chessa

Manlio Bastoni



Manlio Bastoni (1918-1943) fu un sottotenente complemento Bolognese che durante la seconda guerra mondiale morì per permettere l'avanzamento dei suoi compagni verso la Croazia. Mentre si lanciava all'attacco di postazioni di armi automatiche, che impedivano l'avanzata del plotone di soldati, venne ferito dall'esplosione di una mina anti carro, che gli stroncò le gambe, ma nonostante ciò, lui **continuò a sparare sul nemico**, costringendolo a ritirarsi. Si volle far portare in salvo solo dopo che il plotone ebbe ripreso la marcia. Tre anni dopo la sua morte, l'Università di Bologna gli conferì la Laurea Honoris Causa alla memoria della facoltà che lui frequentava, economia e commercio.

Manlio Bastoni morì in guerra per il suo Paese, e non ricevette nemmeno un dignitoso luogo in cui riposare. La sua tomba è infatti, ridotta in questo stato da parecchio tempo. Come si può ben vedere, la lapide è cascata dal muro, rompendosi a metà, proprio sulla scritta "medaglia d'argento al valor militare".



Dato il suo valore, l'Università di Bologna conferì a Manlio la Laurea Honoris Causa nel 1946, venne anche citato nella Gazzetta Ufficiale. Ciò fu possibile grazie al decreto num. 5410 con il quale la "Regia Università di Bologna è autorizzata a conferire laurea honoris causa nella ricorrenza dell'ottavo centenario della sua fondazione".



Qui a fianco l'annuario dell'Università di Bologna del 1946, che riporta la laurea honoris causa agli studenti caduti e il discorso del rettore.

La medaglia al valore e la tomba di Manlio

La tomba di Manlio è stata trovata in questo stato più di due anni fa (e chissà da quanto tempo ancora era così) e nonostante continue segnalazioni e richieste fatte sia alla Certosa di Bologna che all'Università, e anche una lettera mandata al Resto del Carlino, solo adesso il caso è stato preso in considerazione dall'Associazione Carristi d'Italia (di cui Manlio faceva parte) e si sta facendo qualcosa per garantire una tomba dignitosa a Manlio. Si deve tenere conto anche che per il suo coraggio, Manlio è stato insignito della medaglia d'argento al valor militare.



Medaglia d'argento

È la ricompensa più importante al valor militare dopo la medaglia d'oro, viene conferita per segnalare come degni di pubblico onore, gli autori di atti di eroismo militare.

Questa onorificenza è destinata ad appartenenti delle Forze Armate, combattenti nelle formazioni partigiane, Comuni, Province e singoli cittadini.

L'assegnazione della medaglia d'argento avviene sotto decreto del Presidente della Repubblica.



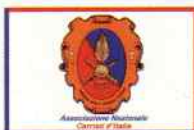
I carristi



I carristi sono i militari appartenenti all'omonima specialità dell'Esercito Italiano, ordinata in reggimenti equipaggiati con carri armati.

Sul finire della prima guerra mondiale, nasce una nuova Specialità della Fanteria, che si avvale dell'impiego di carri armati. Così, nel settembre 1918 si costituisce a Verona una Sezione Speciale Carri Armati che prende il nome di "Reparto Speciale di marcia carri d'assalto" che darà poi origine al Centro Formazione Carri Armati e, nel 1927, al Reggimento Carri Armati. La Specialità si sviluppò molto rapidamente, infatti nel 1936 sono in vita i primi quattro Reggimenti Fanteria Carrista (1°, 2° poi 32°, 3° e 4°), portati a cinque e poi a sei nel 1938.

Nel corso della seconda guerra mondiale vengono formate sette divisioni corazzate nelle quali vengono inseriti i nove reggimenti di fanteria carrista, anche se sono numerosi i battaglioni autonomi equipaggiati con carri leggeri e medi. Nel dopoguerra la specialità vede ricostituite due grandi unità a livello divisione, nelle quali sono inquadrati i primi reggimenti carristi nuovamente formati, assieme ai battaglioni inseriti nei reparti di fanteria corazzata. Con decreto Ministeriale in data 1° giugno 1999, i carristi diventano una specialità dell'Arma di Cavalleria. Attualmente i reggimenti sono 6 e le loro Bandiere sono decorate di 3 Medaglie d'Oro, 1 Medaglia d'Argento, 2 Medaglie di Bronzo al Valor Militare, di 1 Medaglia d'Argento e 2 di Bronzo al Valore dell'Esercito.



I reggimenti dei carristi

- **1° Reggimento:** detto anche reggimento corazzato è un'unità che provvede alla gestione del Poligono Militare di Capo Teulada in Sardegna. È composto di personale volontario, il reggimento è strutturato su un comando, una compagnia comando e servizi generali.
- **4° Reggimento:** detto anche reggimento carri, è costituito da un comando di reggimento, una compagnia di supporto logistico ed un battaglione carri. Composto da personale volontario, il reggimento è di stanza a Persano (SA).
- **32° Reggimento:** reggimento carri uguale al precedente, è di stanza a Tauriano (PN).
- **132° Reggimento:** reggimento carri uguale ai precedenti, è di stanza a Cordenons (PN).

Bibliografia

- http://www.esercito.it/Info/Reggimenti_al_valor_militare.html
- http://www.esercito.it/Info/Reggimenti_al_valor_militare.html
- http://www.esercito.it/Info/Reggimenti_al_valor_militare.html
- http://www.esercito.it/Info/Reggimenti_al_valor_militare.html



"ORCOLAT 45" I DECORATI le Medaglie ai Reparti ed Enti

Il libro è stato presentato il 28 maggio 2022 al Castello di Udine, a cura dell'Associazione Nazionale del Fante Sezione di Cividale del Friuli.

a cura del **Ten. cpl. (raff.) Marcello Gabellone**

L'Orcolat, "orcaccio" spregiativo del friulano orcul cioè "orco", è un mostruoso essere che nella tradizione popolare locale, è indicato come causa dei frequenti terremoti che colpiscono il Friuli.

Il Cav. 1° Mar. Salvatore Rina, ha aperto la cerimonia porgendo il benvenuto a tutti i presenti e, nel ricordo di quei tragici interminabili e drammatici momenti, ha chiesto il rispetto di un minuto di silenzio in memoria delle 990 vite prese dall'Orcolat. I tempi sono stati scanditi dal trombettista della Banda Congedanti della Divisione "Mantova", che ha eseguito il Silenzio d'ordinanza, diretto dal Maestro Cav. Giorgio Nonini. Il volume è stato curato da Carlo Dorigo e Donatello Brugiolo, con il patrocinio di Esercito, Consiglio Regionale Friuli Venezia Giulia, Comune di Udine, Comune di Cividale del Friuli, e da tutti i Comuni colpiti dal sisma del 1976.

Il Capo Ufficio dello S.M.E., Gen. B. Fulvio Poli, nella prefazione ha elencato l'onere sostenuto dalla Forza Armata, fino al 31 dicembre 1976. E' importante anche sapere che lo S.M.E. oltre al Patrocinio dell'Esercito Italiano, ha concesso l'autorizzazione all'uso del logo "ESERCITO", con il seguente messaggio: *"...tenuto conto della valenza storica dell'opera, avendola valutata positivamente per i contenuti afferenti alla Forza Armata, Ufficio Storico autorizza l'uso degli stemmi araldici, distintivi e mostreggiature di F.A. che compaiono nella bozza dell'opera a stampa: ORCOLAT 45. I decorati"*.



Il volume si apre con "Intervento dell'Esercito" a cura dello S.M.E. 5 Rep. Ufficio Documentazione, che anticipa i contenuti del filmato realizzato dallo S.M.E. e che successivamente è stato proiettato in sala, un documento dalla lunga e complessa attività messa in opera dai militari.

Il libro principalmente, è una raccolta dedicata a tutti i Reparti Militari, Corpi dello Stato ed Enti intervenuti in soccorso alle popolazioni e successivamente decorati.

La partecipazione diretta dell'Esercito alla tragedia del Friuli ha avuto soprattutto il significato di conferire fiducia alle popolazioni; fiducia che con mirabile lucidità, un ragazzo di Gemona ha sintetizzato in un foglio di quaderno di scuola così: *"io, quando viene il terremoto, vado nella tenda dei soldati, così non ho più paura"*.

Per avere copia del libro contattare la Sezione del fante di Cividale del Friuli: anf-cividale@libero.it oppure contattare Dorigo Carlo al 3473491858

IL TERREMOTO DEL 6 MAGGIO 1976 E L'INTERVENTO DELLE FF.AA.

Il 6 maggio del 1976 alle ore 21,00 la terra tremò con un'intensità che raggiunse 6,5 gradi di magnitudo Richter, pari all'ottavo-decimo grado della scala Mercalli per 57 secondi. Improvvisamente venne a mancare l'energia elettrica in quasi tutto il Friuli orientale. Contemporaneamente si interruppero le comunicazioni telefoniche. Riuscirono a collegarsi tra loro solo i radioamatori che possedevano dei gruppi elettrici di continuità alimentati a gasolio necessari per poter far funzionare le loro radio ricetrasmittenti. Già dopo pochi minuti gli Ufficiali di Picchetto in servizio nelle varie Caserme dislocate sul

territorio, vennero informati dai Carabinieri che c'era stata una scossa di terremoto che aveva distrutto Gemona.

Subito il personale di picchetto fece uscire le prime AR/59 e nella stessa serata nel giro di poche ore i comandanti dei reparti diedero disposizioni di far partire immediatamente i soccorsi. Come è noto, l'Esercito aveva tra i compiti istituzionali anche quello della protezione civile. Infatti pochi anni prima era già intervenuto nel **disastro del Vaiont**. Quindi in ogni caserma c'era già pronto un magazzino fornito di pale, di picconi, ecc.

Il primo dispaccio inviato a Roma fu il seguente:

DA V COMILITER PADOVA AT STATESERCITO
OPERAZIONI ROMA ALT
SEGUITO COMUNICAZIONE TELEFONICA ALT
AT ORE 21 CIRCA FRIULI EST STATO
INTERESSATO A SERIE VIOLENTE SCOSSE
TELLURICHE CON EPICENTRO IN CORSO DEFINIZIONE
ALT
SUNT IN CORSO OPERAZIONI INTESE AD ACCERTARE
ENTITA' DANNI CHE APPAIONO INGENTI SPECIALMENTE
CORRISPONDENZA ZONA GEMONA ALT
PRIMI REPARTI SOCCORSO SUNT GIA' IN ZONA SEMIALT
RIMANENTI REPARTI ALLARMATI PER INTERVENTI IM-
MEDIATI ALT
RISERVA ULTERIORI NOTIZIE.
FINE

Alle prime luci dell'alba dall'aeroporto dell'Esercito "Francesco Baracca" di Casarsa della Delizia si alzarono i primi elicotteri per una ricognizione visiva dell'ac caduto.

A bordo vi erano anche alcuni Ufficiali di Collegamento con le grandi Unità. Sulla base delle rilevazioni fotografiche venne immediatamente presentato un dettagliato rapporto a Roma. In poche ore, grazie all'efficiente organizzazione militare si stabilirono i Centri Operativi di Soccorso con l'indicazione della località isolate d'intervento. In queste località vennero inviati gli Ufficiali Superiori di collegamento coadiuvati da 2 Uff. Inferiori, 1 Sottufficiale, 1 compagnia di Fanti, Forze dell'Ordine e Medici, da affiancare ai sindaci per poter conoscere le principali esigenze da soddisfare. Vennero interessati **settantasette** Comuni tra Udine e Pordenone.

Gli eventi drammatici divennero un'occasione unica di incontro tra esercito e popolazione.

Nella prefazione del libro "Orcolat 45" il Presidente Nazionale del Fante Dr. G. Stucchi afferma che quest'opera "...è tratteggiata sul filo che congiunge la memoria e il ricordo. Memoria di un tragico dramma collettivo, ferita profonda nella carne viva di un popolo generoso e fiero. Ricordo di una umanità che ha saputo e voluto fondersi in un unicum premuroso, farsi soccorritrice e sorella. Quindi non solo una raccolta di testimonianze dell'alacre ed efficiente intervento dei nostri ragazzi in divisa, ma soprattutto un commosso ricordo di tutti i soldati di leva, figli di tutt'Italia ...".

I nostri soldati, indipendentemente dal grado, soprattutto nelle prime ore dell'evento, agirono d'istinto, si rimboccarono le maniche, scavarono anche a mani nude pur di cercare di salvare qualcuno. Intervistai alcuni anni fa l'allora Sergente Maggiore Calogero Puzzo, che prestava servizio presso la Caserma Zucchi a Cividale del Friuli, sede del 59 Btg. Fanteria Mecc. "Calabria" e lui mi raccontò che quella sera, aiutandosi con le torce elet-



triche, riuscirono a caricare sui camion gran parte del materiale necessario e destinato agli eventi catastrofici. Nel contempo un gruppo numeroso di fanti, che già per loro iniziativa avevano indossato la tuta mimetica, si offrirono volontari per andare ad aiutare ove fosse necessario. Erano già pronti per salire sui camion.

In quegli anni c'era la leva obbligatoria, tutti i sottufficiali che alloggiavano in caserma rimasero basiti nel vedere tanta solerzia nel voler agire.

Fecero salire diciotto soldati per camion sui cassoni (il massimo consentito) ed immediatamente si diressero in direzione di Gemona scortati da due auto dei Carabinieri che aprivano e chiudevano l'autocolonna. Purtroppo la cittadina di Gemona era impossibile raggiungerla a causa dei crolli pertanto le FF.OO. dirottarono l'autocolonna su Magnano in Riviera. Appena arrivati videro l'hotel Riviera completamente distrutto.

Si divisero in nove squadre di sei uomini compresi tutti i sottufficiali e gli autisti. Al Sergente Maggiore Puzzo fu assegnato un signore che chiedeva aiuto perché la sua casa era crollata, lui supponeva ci fossero sua moglie, sua figlia, il genero e due bambini sotto le macerie. Iniziarono a spostare a mani nude i massi più grossi, poi le travi e aiutandosi con le pale spostarono i calcinacci. Il

sottufficiale continua dicendo: restammo sconvolti nel vedere che la giovane madre e il marito erano deceduti. Lavorarono tutta la notte senza sosta. Al mattino con grande sorpresa e soddisfazione trovarono la nonna e la bimba ancora vive. Ella con il suo corpo aveva protetto la piccola di pochi mesi salvandole la vita.

La sig.ra venne elitransportata nell'Ospedale di Aosta. Per molti anni il sottufficiale in questione, dopo aver visto tanti morti non volle più tornare nei comuni ove aveva prestato la sua opera. Dopo trent'anni, su invito delle autorità locali, ritornò e scoprì che quella neonata salvata e protetta dalla nonna era diventata la farmacista del paese, grande fu la commozione per entrambi di ritrovarsi dopo tanti anni.

Nelle prime settantadue ore i militari si alternarono ogni 12 ore, questo è il limite massimo di sopravvivenza sotto le macerie, ecco perché si lavorava senza sosta. Nonostante queste indicazioni nelle ore successive i militari trovarono molta gente ancora viva perché non avevano subito traumi da schiacciamento.

Dopo pochi giorni i fanti predisposero le tendopoli con le tende speciali giunte dagli Stati Uniti e dal Canada. A settembre, dopo le scosse dell'11 e del 15, i Fanti insieme al Genio Militare iniziarono a predisporre i prefabbricati. I Genieri prepararono le basi in cemento, con gli Alpini (sia in servizio che in congedo) e infine montarono i moduli abitativi Norvegesi.

Molti Ufficiali dopo l'emergenza terremoto ricevettero dai Comuni dove avevano operato la Cittadinanza Onoraria, mentre ad alcuni Sottufficiali, Graduati e Militari di leva, che si erano particolarmente prodigati, venne conferito un Diploma di Benemerenzza con Medaglia da parte dell'Onorevole Zamberletti.

Anche i Reparti e Corpi vennero decorati con medaglie d'Oro, Argento e Bronzo al Valor dell'Esercito. Alle Brigate vennero assegnate invece medaglie d'Oro e d'Argento al Valor Civile, all'Ospedale Militare di Udine venne assegnata la Croce d'Argento al Merito dell'Esercito, La Guardia di Finanza, i reparti Canadesi, e Tedeschi ricevettero la Medaglia d'Oro al Merito Civile. Quella d'Argento al Merito Civile venne assegnata al Corpo delle Infermiere Volontarie della C.R.I. e al Corpo Militare Volontario della Croce Rossa Italiana.

Numerosi furono gli Enti Decorati, in particolare la Reg. Friuli-V.G. e i moltissimi Comuni Terremotati.

Tra le Associazioni d'arma l'A.N.A. ricevette la Medaglia d'Oro al Merito Civile, mentre il Gruppo Medico Chirurgico dell'A.N.A. ricevette la Medaglia d'Argento al Merito Civile.

Come ebbe a dire il Generale Pezzopane Comandante

della Brigata Isonzo: "...Le motivazioni che accompagnano le ricompense..., esprimono, nella loro sintetica motivazione, il coraggio e l'abnegazione dei Singoli e dei Reparti, ma sono anche rivelatrici della prova di efficienza fornita dalle FF.AA. unitamente a quella dimostrata dalle Amministrazioni Locali e Regionale e dalle Autorità di Governo...".

Dopo quaranta anni dal terremoto un giorno andai ad intervistare il generale Ciancarella, durante il terremoto lui era l'Aiutante Maggiore del Generale Mario Rossi Comandante della Divisione Mantova. Ebbene l'Ufficiale Superiore mi raccontò che i Genieri per la prima volta a causa del terremoto si dotarono di camion ribaltabili e di grossi caterpillar. I nostri pompieri impararono dai Genieri Tedeschi a calarsi nelle case dall'alto anziché operare dal basso con il pericolo costante di crolli dovuti allo sciame sismico. Ciancarella mi raccontò che acquistarono dei prefabbricati in Canada. Si aspettavano che arrivassero due navi ma una sfortunatamente colò a picco nei pressi dello stretto di Gibilterra.

Ovviamente l'Italia non pagò nulla perché la nave era assicurata. Ma la più simpatica confidenza o disgrazia fu quella che gli capitò il terzo giorno dopo la prima scossa del 6 maggio.

Presso la Divisione Mantova si aspettava l'arrivo della Presidentessa della Croce Rossa Italiana. In quegli anni Lei era la moglie di Amintore Fanfani. Ciancarella per tre notti di seguito non era riuscito ad andare a casa a riposare. Ebbene mentre parlava con la sig.ra Fanfani crollò dalla fatica e si addormentò sulla sua scrivania.

Lui ormai era completamente sfinito, a dir poco distrutto. Non occorre meravigliarsi perché molti militari (compresi i militari di leva) in quei giorni si prodigarono alacrememente oltre il dovuto.

Alcuni rientrando dalle zone terremotate saltavano il pranzo pur di andare a riposare.

Altri ancora il loro pranzo al sacco lo donavano ai terremotati oppure non riuscivano ad andare a mangiare dopo la vista di tanti morti e feriti.

Come si poteva pensare di desinare dopo aver visto corpi di bambini maciullati insieme ai loro giovani genitori o ai nonni.

Fu veramente un lavoro immane che lasciò in molti militari e per molti anni uno strascico psicologico difficile da dimenticare.

Resterà invece per sempre la frase scritta su un muro di una casa crollata, frase stampata sulla prima pagina del libro *Orcolat 45 i decorati- le Medaglie ai Reparti ed Enti*:

"IL FRIULI RINGRAZIA E NON DIMENTICA"



SAVINO ROGGIO INTERNATO MILITARE DI BARLETTA

Dopo 79 anni gli riconsegnano una lettera scritta al padre Michele
la missiva è stata ritrovata da Vitoronzo Pastore di Casamassima

Barletta festeggia un altro centenario: a spegnere le 100 candeline, questa volta, è Savino Roggio, ex internato durante la II guerra Mondiale ed ex dirigente della squadra "A.S. Barletta Calcio" nel biennio 1981-1982.

La storia dell'anziano signore parte da via S. Antonio Abate nel lontano 2 maggio del 1922, quando la signora Leone dà alla luce il terzo dei suoi sei figli. L'infanzia e la gioventù del Signor Savino scorrono spensierate, fino allo scoppio della guerra nel 1939: 3 anni dopo, ventenne, viene arruolato nel 33° Reggimento Fanteria del 2° Reggimento Carristi di Parma, dove il barlettano guida i carri armati. Dopo un anno, in seguito alla firma dell'armistizio, gli ormai ex alleati nazisti lo catturano e lo conducono in un campo di prigionia in Germania, dove viene impiegato come lavoratore in una fabbrica di munizioni.

È in questo campo di prigionia che Savino trascorre quasi due anni, fin quando, il 31 gennaio del 1945, il campo viene liberato. Le peripezie del giovane barlettano non sono ancora finite: prima di tornare in Italia, nel 1946, è trattenuto dagli alleati. Non appena fatto ritorno al paese di origine, il giovane Savino torna a lavorare come calzolaio nella sua Barletta. Un mestiere, questo, che il padre gli ha insegnato a partire dai suoi 8 anni. Il suo impegno e la sua determinazione gli permettono di trasformare la bottega di scarpe su misura di via Venezia nel calzaturificio "Samigir" nella zona industriale di Barletta. Dalle sue nozze con Grazia Dicorato nascono 5 figli: Michele, Giuseppe, Sabina, Angela e Concetta. Dopo gli orrori vissuti in guerra, Savino Roggio conduce una vita serena, continuando con la sua attività fino al pensionamento. In occasione del suo compleanno, Savino è stato festeggiato dalla sua numerosa famiglia e dal presiden-



Il caporale carrista, Genesio Piccolo, in rappresentanza dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, ha consegnato a Savino Roggio il seguente messaggio del Presidente Nazionale Generale Sabato Errico: *"Esprimo la mia affettuosa vicinanza considerando che anche mio padre classe 1922 partecipò alla seconda guerra mondiale e fu prigioniero dei tedeschi in Germania. Esprimo la mia ammirazione per quanto ha fatto in quel periodo quale carrista del 33° Reggimento Fanteria Carristi. In occasione della sua fausta ricorrenza, a nome mio personale e di tutti i Carristi d'Italia, porgiamo i nostri affettuosi auguri"*.

te ANMIG/ANCR sezione Barletta, Signor Ruggiero Graziano, che gli ha riservato due sorprese.

Attraverso degli amici collezionisti - ha spiegato Graziano - ho conosciuto Vitoronzo Pastore di Casamassima autore di diversi libri sugli Internati Militari Italiani (IMI).

Tra le corrispondenze degli IMI di Barletta si trova una che Savino aveva inoltrato al proprio padre nel novembre del 1943: un biglietto per prigionieri di guerra contenente alcune indicazioni utili su come consegnare eventuali pacchi contenenti alimenti o vestiari.



In un successivo incontro Vitoronzo Pastore gli ha restituito la missiva originale. Inoltre, in collaborazione con l'Archivio di Stato di Barletta, che ha ricostruito l'incredibile storia del centenario, a Savino Roggio è stata consegnata la Croce al Merito di Guerra a lui conferita nel 1960 e mai ricevuta.



La modulistica per la spedizione di un pacco per lo Stalag III C dislocato a Alt Drewitz bei Küstrin, ora Drzewice bei Kostrzyn (Polonia), matricola 44358, campo di lavoro 5105 inoltrato il 26.11.43 da Savino Roggio, per Barletta.

Articolo tratto da: <https://www.barlettalive.it>

SCUOLA DI APPLICAZIONE DELL'ESERCITO

Fonte: Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito

IL DEPUTY SUPREME ALLIED COMMANDER TRANSFORMATION A TORINO

Torino, 5 aprile 2022

Ha avuto luogo presso Palazzo Arsenale a Torino, la visita del Deputy Supreme Allied Commander Transformation (Norfolk - Virginia - USA), Generale di Corpo d'Armata Paolo Ruggiero, già Comandante della Scuola di Applicazione.

Accolto dal Comandante dell'Istituto di Formazione, Generale di Divisione Mauro D'Ubaldi, l'Alto Ufficiale ha reso omaggio alla Bandiera d'Istituto, decorata di Medaglia d'Argento al Valore Militare.

Successivamente il Generale Ruggiero ha incontrato gli Ufficiali frequentatori del 147° corso di Stato Maggiore ai quali, nel 73° anniversario della firma del Trattato di Washington, ha evidenziato il ruolo e la missione della NATO e del Supreme Allied Commander Transformation (SACT), propulsore della continua trasformazione delle forze militari dell'Alleanza, attraverso lo sviluppo delle future capacità opera-



tive e delle relative dottrine di impiego, in un panorama di sicurezza globale quanto mai complesso e in rapida evoluzione.

Al termine della sua relazione, l'Alto Ufficiale ha chiosato con un prezioso messaggio ai frequentatori dell'Istituto, ispirato alla sua esperienza nazionale ed internazionale, nel quale ha esortato ciascuno a porre generosamente a disposizione dell'Istituzione le proprie indiscusse capacità, con generosità ed impegno, lealtà ed etica professionale. Attraverso questi incontri con diverse personalità di rilievo, i fre-



quentatori della Scuola di Applicazione ampliano i loro orizzonti di pensiero e maturano la consapevolezza delle loro responsabilità di cittadini e prossimi Comandanti che in futuro saranno impiegati in contesti interforze e multinazionali. Culto per le tradizioni, spiccata vocazione alla internazionalizzazione e ricerca di un'offerta didattica sempre più qualificata, sono i punti di riferimento per una Istituzione che, da quasi tre secoli, forma i dirigenti dell'Esercito Italiano.

La visita si è conclusa con la firma dell'albo d'Onore.

INAUGURATA LA FACCIATA DI PALAZZO ARSENALE

Torino, 10 maggio 2022

La maestosa facciata dell'androne principale di Palazzo Arsenale, storica sede del Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito, è stata nuovamente portata alla luce, dopo un lungo restauro conservativo.

"L'intervento di restauro conservativo della facciata dello storico Palazzo Arsenale – ha dichiarato il Comandante dell'Istituto di Formazione, Generale di Divisione Mauro D'Ubaldi – è motivo di grande orgoglio e conferma la scelta del Comando di continuare ad essere protagonista della vita della città, anche nella direzione di una vocazione museale che riconsegna all'attenzione della comunità torinese un luogo significativo della sua storia e di quella dell'intero Paese".

Una serie di interventi di pulizia, ripristino e consolidamento delle parti deteriorate nel corso degli anni e di protezione superficiale si sono resi necessari per rallentare i naturali processi di degrado e riportarne struttura e colori alla forma



originaria.

Allo scopo di trovare le soluzioni architettoniche più appropriate, particolare attenzione è stata riservata al restauro degli ornamenti decorativi e delle panoplie presenti nella parte alta dell'intero Palazzo.

GLI UFFICIALI FREQUENTATORI ALLA SANDHURST DI WEST POINT

Torino 4 maggio 2022

Si è conclusa la competizione militare internazionale denominata Sandhurst Military Skills Competition 2022 presso la United States Military Academy (USMA) di West Point – New York - U.S.A. alla quale ha partecipato una rappresentativa di Ufficiali frequentatori del 199° Corso "Osare" del Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito di Torino.

La Sandhurst, aperta agli Ufficiali allievi delle accademie militari mondiali, ha visto la partecipazione di 48 squadre provenienti da 14 Nazioni: Australia, Brasile, Canada, Cile, Corea del Sud, Danimarca, Georgia, Germania, Grecia, Italia, Messico, Polonia, Regno Unito e Stati Uniti. Le gare si sono svolte tra il 29 ed il 30 aprile, nel comprensorio militare di West Point su un percorso complessivo di circa 40 km. La competizione si è sviluppata in un arco temporale di 36 ore continuative, durante le quali ogni squadra è stata sottoposta ad esercizi valutativi: percorsi di functional fitness e di resistenza, montaggio armi (240 m e 249 m) sotto stress, tiri con armi portatili (pistola M17 e fucile M4), tiri con lancia-granate 249 m, navigazione notturna, primo soccorso ed esfiltrazione di ferito, superamento di un percorso ad ostacoli, attivazione CBRN e marcia zavorrata di 2 km con maschera, spinta



del veicolo tattico HMMVV, utilizzo messaggistica NATO e impiego apparati radio in condizioni critiche, superamento di ostacolo tramite allestimento di un ponte a corda singola e superamento di un corso d'acqua con gommone. Infine, il team ha partecipato all'evento denominato "crucible" dove ha affrontato una combinazione degli esercizi precedenti.

La partecipazione alla gara ha richiesto elevati standard addestrativi, rigorose sfide fisiche e mentali, le squadre sono state valutate sulla capacità di operare in condizioni di criticità ed in team, sulla capacità di leadership, di orientamento e navigazione topografica diurna e notturna. La rappresentativa italia-

na, selezionata e addestrata dal Reparto Corsi e dal 4° Rgt. Alpini Paracadutisti, ha conseguito un risultato di particolare prestigio, aggiudicandosi il "Tom Surdyke Leadership Award – Best Squad Leader" riconoscimento che ogni anno premia la squadra che ha dimostrato le migliori doti di comando tra tutte quelle partecipanti. Tale riconoscimento, istituito alla memoria del cadetto di West Point, Tom Surdyke, prematuramente scomparso nel 2016, è stato consegnato dal Brigadier General Mark. C. Quander Commandant U.S. Corps of Cadets U.S.M.A. West Point al S.Ten. f. par. Riccardo Grassi, premiato come esempio di junior leader e miglior caposquadra.



LAW OF ARMED CONFLICTS COMMON MODULE

Dal 28 marzo al 1 aprile 2022, presso il Comando per la Formazione e Scuola di Applicazione dell'Esercito di Torino, ha avuto luogo la fase residenziale del Law Of Armed Conflict (LOAC) – Common Module, un breve periodo di studio, erogato interamente in lingua inglese da esperti militari e civili, e organizzato dal Centro Studi Post Conflict Operations (CSP-CO) in collaborazione con la Scuola Universitaria Interdipartimentale in Scienze Strategiche (SUISS) dell'Università degli Studi di Torino.

L'attività formativa rientra nel programma "Iniziativa europea per lo scambio di giovani Ufficiali", meglio noto con il nome di "Military Erasmus", concepito dal Collegio Europeo di Sicurezza e Difesa di Bruxelles, con lo scopo di fornire ai frequentatori un'ampia informazione sugli aspetti legati al Diritto dei Conflitti Armati e di rafforzare la capacità dei giovani Ufficiali di lavorare insieme a colleghi degli altri Stati membri.

SCUOLA DI CAVALLERIA

Fonte: Pubblica informazione del Comando

GIURANO I MARESCIALLI DEL 22° CORSO "OSARE"**Lecce, 12 aprile 2022**

Dinanzi allo Stendardo dell'Arma di Cavalleria e al Comandante dell'Istituto, Gen. B. Claudio Dei, hanno pronunciato la formula del Giuramento individuale, confermando solennemente il proprio impegno a servire il Paese con fedeltà e onore, i Marescialli del 22° Corso "Osare" appartenenti alle specialità della Cavalleria.

La cerimonia si è eccezionalmente svolta nella suggestiva cornice del parco mezzi storici, dinanzi al sacello dedicato alla Cavalleria, che custodisce la sabbia di El Alamein e l'acqua del fiume Piave, che ha conferito ulteriore solennità all'evento.

PRECETTO PASQUALE INTERFORZE A LECCE

La solenne celebrazione eucaristica, organizzata dalla Scuola di Cavalleria, ha visto stringersi in preghiera le rappresentanze delle Forze Armate e dei Corpi Armati dello Stato, del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, del Corpo delle Infermiere Volontarie della Croce Rossa a cui si sono uniti, per testimoniare la propria vicinanza, il Prefetto di Lecce, Dott.ssa Maria Rosa Trio, oltre a numerose autorità civili provinciali e i rappresentanti delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma cittadine. Per l'occasione, S.E. Mons. Michele Seccia, Arcivescovo Metropolita di Lecce, è stato affiancato nell'officiare la celebrazione dai cappellani militari in servizio presso le diverse Forze Armate insistenti sul territorio.

Al termine della celebrazione liturgica, il Comandante della Scuola di Cavalleria, Gen. B. Claudio Dei (nella foto), ha dapprima voluto ringraziare S.E. Mons. Michele Seccia per le preziose parole rivolte al personale e alle loro famiglie in preparazione alla Santa Pasqua. Successivamente, rivolgendosi ai presenti, usando le parole di Papa Francesco "Nessuno si salva da solo", ha sottolineato la necessità di un approccio sinergico tra le Istituzioni dello Stato per affrontare le nuove sfide.

LA CAVALLERIA CELEBRA IL SUO CELESTE PATRONO**Lecce, 22 aprile 2022**

La Scuola di Cavalleria, custode delle tradizioni e dei valori dell'Arma, ha celebrato nella giornata San Giorgio Martire, patrono dell'Arma di Cavalleria. Alla Santa Messa, svoltasi nella suggestiva cornice del Duomo di Lecce, erano presenti il Comandante della Scuola di Cavalleria, Generale di Brigata Claudio Dei e il Comandante dei Cavalleggeri di Lodi (15°), Col. Lorenzo Urso, in rappresentanza di tutte le Unità di Cavalleria dell'Esercito.

Il rito liturgico è stato officiato dall'Arcivescovo Monsignor Luigi Pezzuto, già Nunzio Apostolico, che nel corso dell'omelia ha voluto ringraziare i Cavalieri dell'Esercito "per il loro operato e la presenza continua a testimoniare il valore del Santo Patrono: essere al servizio del bene per la comunità" esortandoli a continuare "il cammino



di comunione, con l'aiuto e l'esempio di San Giorgio". Al termine della funzione religiosa, il Gen. B. Claudio Dei, dopo aver idealmente salutato tutti i Cavalieri e i Carristi dell'Esercito e ringraziato le autorità del territorio per la loro vicinanza, ha chiosato che "la Cavalleria è rappresentata dal Santo patrono che oggi celebriamo, San Giorgio un indomito e valoroso cava-

liere. Egli incarna i più alti valori a cui noi conformiamo il nostro operato quotidiano: l'iniziativa, l'audacia e l'altruismo. Doti indispensabili per chi ha nel proprio DNA la velocità e la potenza d'urto. La sua capacità di scagliarsi con determinazione e prendere di petto la sfida più grande e pericolosa, gettando il cuore oltre l'ostacolo, è per noi l'esempio da seguire".

VISITA DEL 147° CORSO AUC "KLISURA" ALLA SCUOLA DI CAVALLERIA

In occasione del 30° anniversario, gli ex Ufficiali di complemento hanno visitato i luoghi dove si sono formati come Sottotenenti di Cavalleria

Si svolta lo scorso 23 aprile la visita degli ex allievi Ufficiali del 147° corso AUC alla Scuola di Cavalleria di Lecce. Ad accoglierli presso la caserma "Zappalà" il Comandante della Scuola di Cavalleria, Gen.B. Claudio DEI, che ha voluto celebrare con loro la Cerimonia dell'Alzabandiera e la deposizione di un omaggio floreale al sacello dedicato agli Eroi della Cavalleria. Presente al raduno anche l'allora Comandante di di Compagnia, il Col. in quiescenza Eugenio Pizzi.

Dopo l'omaggio ai caduti, momento particolarmente toccante è stato il ricordo del pari corso scomparso S.Ten. Cristiano Neri. Gli Ufficiali in congedo, dopo il tradizionale scambio doni e la foto ricordo, hanno proseguito la visita alla Sala storica dedicata alla Cavalleria e al parco mezzi storici.



Successivamente, dopo un breve passaggio alla Caserma "Nacci", in passato nelle disponibilità della Scuola di Cavalleria, la visita è proseguita alla volta della caserma "Floriani", cuore pulsante delle attività addestrative dell'Istituto, dove i visitatori hanno potuto apprezzare le diverse aree nelle quali vengono svolte oggi le attività

d'istruzione e formazione.

Eccezionalmente, per poter apprezzare in maniera tangibile gli sviluppi e il futuro della moderna Cavalleria, agli ex allievi è stata data anche la possibilità di vedere un esemplare della nuova Blindo Centauro 2, attualmente assegnata esclusivamente alla Scuola di Cavalleria.

COMMEMORATO IL 77° ANNIVERSARIO DELLA LIBERAZIONE NAZIONALE

In Piazza dei Partigiani a Lecce la tradizionale cerimonia provinciale alla presenza delle massime Autorità locali

Si è svolta il 25 aprile in Piazza dei Partigiani a Lecce, la tradizionale celebrazione provinciale per il 77° anniversario dalla liberazione dal nazifascismo. Sul fronte istituzionale, particolarmente nutrito è stato l'elenco dei presenti: il prefetto di Lecce, Maria Rosa Trio, il sindaco del capoluogo salentino, Carlo Salvemini, il presidente della Provincia, Stefano Minerva, la Viceministra a Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Teresa Bellanova e il Generale di Brigata Claudio Dei, Comandante della Scuola di Cavallerie a del Presidio Militare. Molto numerosi i cittadini presenti che, dopo due anni di assenza per la pandemia, hanno potuto assistere alle celebrazioni ufficiali e al ritorno del "picchetto interforze", agli ordini di un Ufficiale dell'Esercito. Particolarmente sentito da parte di tutti gli intervenuti il momento della "resa degli onori" ai caduti con la deposizione, sulle note della "Canzone del Piave", di una corona di alloro da parte delle Autorità intervenute.

La serie degli interventi è stata aperta da Fatima Baig, sindaco del consiglio comunale dei ragazzi, seguita dal Presiden-



te provinciale onorario dell'Anpi, Gianni Schilardi, dal Presidente della Provincia e dal Sindaco di Lecce. Il Prefetto, in chiusura degli interventi, ha citato le parole del Presidente della Repubblica nell'intervento del 22 aprile scorso presso l'Università di Trieste, ricordando che "la Libertà non è mai acquisita una volta per sempre e che per essa, occorre sapersi impegnare senza riserve".



161° ANNIVERSARIO DELLA COSTITUZIONE DELL'ESERCITO ITALIANO

Come da tradizione, oggi 4 maggio, si è svolta una sentita cerimonia per commemorare il 161° anniversario della costituzione dell'Esercito Italiano. La Cerimonia ha avuto luogo, nella mattinata, presso la caserma "Zappalà" e nel pomeriggio presso la caserma "Floniani", alla presenza del Gen.B. Claudio DEI, Comandante dell'Istituto.

Dopo la cerimonia dell'Alzabandiera, alla presenza di tutto il personale della Scuola di Cavalleria, è stata data lettura di una nota storica relativa alla costituzione dell'Esercito e l'Ordine del Giorno dell'Esercito. Per onorare i caduti, come da tradizione dell'Istituto, al suono del silenzio è sfilato il "cavallo scosso".



IL COMANDANTE DEL COMFORDOT A LECCE

Lecce 17 maggio 2022

Il Comandante per la Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Carlo Lamanna, si è recato in visita alla Scuola di Cavalleria, nell'ambito delle attività conoscitive delle Unità dell'Area FORDOT di cui ha assunto il comando lo scorso 8 aprile.

All'arrivo presso la caserma "Zappalà", il Gen. C.A. Lamanna è stato accolto dal Comandante dell'Istituto di Formazione, Generale di Brigata Claudio Dei, e ha dapprima preso parte alla cerimonia dell'Alzabandiera e successivamente, dopo aver reso omaggio alla Stendardo dell'Arma di



Cavalleria e una *office call*, ha presenziato a un briefing informativo sulle capacità formative e addestrative dell'Istituto di Specializzazione dell'Esercito. Successivamente ha visitato la ca-

serma, sede del Comando Scuola, e dopo il trasferimento alla caserma "Floniani", sede del Reggimento Addestrativo e cuore delle attività formative dell'Istituto, ha avuto modo di apprezzare i numerosi corsi in svolgimento presso i Dipartimento Didattici della Scuola di Cavalleria.

Nel pomeriggio l'Alto Ufficiale ha visitato il Centro Ippico Militare "F. Caprilli", ove ad accoglierlo c'era il Capo CIM, che ha guidato il Gen. C.A. Lamanna nelle moderne scuderie e nei campi di gara, recentemente rinnovati e attrezzati anche per l'impiego notturno. La visita si è conclusa presso la Selleria, con la tradizionale

76° ANNIVERSARIO DELLA FESTA DELLA REPUBBLICA A LECCE

Lecce, 2 giugno 2022

La celebrazione, come da tradizione, ha avuto inizio in Piazza d'Italia con una solenne Alzabandiera e la deposizione della corona d'alloro per gli onori ai caduti.

La cerimonia è proseguita al teatro Apollo (nella foto) con la consegna delle onorificenze al Merito della Repubblica Italiana nonché delle Medaglie d'Onore ai cittadini salentini deportati e internati nei lager nazisti e destinati al lavoro coatto per l'economia di guerra.

Quest'anno la giornata è stata arricchita



dal contributo degli studenti del liceo scientifico "Giulietta Banzi Bazzoli" di Lecce, che hanno dato voce alla Costituzione con una poesia che ne ricorda la storia e i diritti e doveri di tutti i cittadini. Inoltre, l'orchestra di fiati del Conservatorio "Tito Schipa", diret-

ta dal Maestro Francesco Muolo, ha accompagnato i diversi momenti della cerimonia.

Nella giornata del 3 giugno, a chiusura delle celebrazioni, presso la caserma Zappalà, sede del Comando Scuola di Cavalleria, alla presenza di una rappresentanza di tutto il personale dell'Istituto, con una sobria e sentita cerimonia, il Comandante della Scuola di Cavalleria ha deposto un bouquet tricolore presso il sacello dedicato ai caduti della Cavalleria per ricordare il sacrificio di tutti i militari che hanno contribuito alla nascita della Repubblica.



132^A BRIGATA ARIETE

ESERCITAZIONE BRIGHT ARMoured 22 PER L'ARIETE

Il Comandante delle Forze Operative Nord, Generale di Corpo d'Armata Salvatore Camporeale, accompagnato dal Comandante della 132^a Brigata Corazzata "Ariete", Generale di Brigata Roberto Banci, ha assistito all'evento finale dell'esercitazione "Bright Armoured 22", attività multinazionale pianificata nell'ambito della NATO Readiness Initiative (NRI) e condotta nell'area addestrativa del Cellina-Meduna. L'esercitazione, con le truppe sul terreno (live exercise), si è sviluppata nel periodo dal 15 al 24 giugno 2022, sotto la guida del 132^o reggimento carri, con la partecipazione di un plotone per la difesa CBRN dell'Esercito sloveno, un plotone di fanteria dell'Esercito albanese, due Ufficiali montenegrini e altri assetti appartenenti alle Permanent Training Company dei reggimenti della Brigata Corazzata "Ariete".

L'attività ha avuto gli scopi di testare



l'interoperabilità con le altre Nazioni che contribuiscono alla NRI in un contesto warfighting e approfondire la conoscenza delle capacità, degli equipaggiamenti e delle procedure. La Bright Armoured 2022 è stata condotta a premessa del prossimo impegno addestrativo, l'esercitazione Iron Armoured.

Fonte: Stato Maggiore della Difesa



4^o REGGIMENTO CARRI

a cura del Maggiore Raffaele Coraggio

PRECETTO PASQUALE A PERSANO

Persano, 11 aprile 2022

Nei giorni scorsi, nella chiesa della caserma "Capone" all'interno del comprensorio militare di Persano, Monsignor Giuseppe Giudice, Vescovo di Nocera Inferiore e Sarno, insieme al Cappellano militare Don Antonio Marino, ha officiato la Santa Messa di preparazione alla Pasqua, alla presenza del Colonnello Francesco Antonio Dolciamore, Comandante del 4^o Reggimento carri e di una nutrita rappresentanza di personale militare.

Durante la Celebrazione Eucaristica Monsignor Giuseppe Giudice ha salu-



tato le autorità civili intervenute, tra le quali il Sindaco della città di Serre e Campagna, il Vicesindaco di Eboli e l'assessore di Pontecagnano, e il personale militare dei reggimenti di stanza nel comprensorio di Persano.

Il Vescovo si è poi rivolto alla platea sottolineando l'importanza della pace nel mondo e commentando l'enciclica "Pacem in Terris" di San Giovanni XXIII, patrono dell'Esercito.



132° REGGIMENTO CARRI

FESTA DI CORPO RICORDANDO I FATTI D'ARME DI RUGBET EL ATASC



Il 27 maggio il personale del 132° Reggimento Carristi ha celebrato l'80° anniversario dai fatti d'arme di Rugbet el Atasc.

La cerimonia, impreziosita dalla partecipazione del decano dei carristi in congedo, il centenario Generale di Corpo d'Armata Giuseppe Pachera, si è svolta, nella caserma "F.lli De Carli, alla presenza di numerose Autorità civili e militari, nonché del Medagliere e del Labaro dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia (vds. pagina 16), i Gonfalonieri delle Città di Cordenons, Pordenone e Aviano e i labari delle molteplici associazioni combattentistiche territoriali.

La giornata commemorativa ha avuto inizio con l'alzabandiera e con la deposizione di una corona al monumento dei nostri Caduti.

In seguito familiari, rappresentanti delle associazioni d'arma e scolaresche locali hanno partecipato con entusiasmo ed interesse all'esposizione di mezzi ed equipaggiamenti militari.

La cerimonia militare è iniziata con lo schieramento del battaglione di forma-



zione costituito dalla fanfara dell'11° reggimento bersaglieri, dallo Stendardo, da due compagnie carri, dalla compagnia comando e supporto logistico del 132° reggimento carristi, ed anche dalla mascotte del reggimento, l'Ariete "Martino".

Nel corso della cerimonia il comandante di reggimento, Col. Antonello Andreottola, ha tenuto una intensa allocuzione ove ha ricordato il momento della costituzione del reggimento ma soprattutto le gesta vittoriose di Rugbet el Atasc che hanno visto il reparto protagonista e meritevole delle più alte

onorificenze militari. Il comandante ha poi esortato a tenere alto il vessillo della specialità nel solco delle tracce di cingolo di chi li ha preceduti.

Al termine dell'intervento, i carri armati C1 Ariete agli ordini del comandante di reggimento, si sono lanciati in un simbolico assalto carrista tra le unità inquadrature, suscitando sorpresa ed emozione fra i presenti.

La cerimonia militare e le celebrazioni si sono concluse con il "rancio del carrista".

Gli eventi si sono svolti nell'alveo delle disposizioni anti-contagio vigenti.

Pubblichiamo un interessante documento storico del 1941 la relazione del Magg. A. Andreani, M.O.V.M., sul comportamento dei carri M13/40

Relazione VII Battaglione carri M13/40
VII BATTAGLIONE CARRI M13/40
C O M A N D O

OGGETTO: RELAZIONE al Comando del
32° Rgt. ftr. Carrista

In ottemperanza alla richiesta odierna comunico brevemente e per sommi capi (a causa della situazione particolare in cui si trova questo reparto - investimento di Tobruk - e la conseguente impossibilità di avere a disposizione dati sicuri ed elementi di giudizio) le notizie relative al comportamento dei carri M13/40.

Mi permetto accennare, oltre al comportamento tecnico dei carri, anche ad altre questioni - a mio giudizio di uguale se non superiore importanza - relativi al personale, agli organici, all'altro materiale ed all'impiego del reparto.

PREMESSA

Il Btg. è stato costituito il 1° febbraio con il personale proveniente: per un terzo dal disciolto IV Btg. carri L che aveva frequentato un corso di 25 giorni a Bracciano - per 2/3 da richiamati dei quali una buona metà erano in congedo da molti anni (classi 1911-1912-1913 e 1914) e quindi con scarsa e non aggiornata istruzione carrista.

Il materiale giunse al deposito lo stesso giorno del suo arrivo su un apposito piroscampo e sotto la scorta di un ufficiale e tre militari di truppa spedito isolatamente a Tripoli ove venne scaricato a cura degli enti del luogo (ufficio imbarchi, 20° centro misto ecc.) e trasportato in varie località di Tripoli.

Il Btg. giunse a Tripoli con altro convoglio diversi giorni dopo. Il materiale venne ritrovato in condizioni deplorable perché era stato scaricato da personale poco pratico - si ebbe a constatare ad esempio: che era stata messa nafta o acqua nei serbatoi dell'olio, acqua in quelli della nafta ecc. - mancanza o scarsità d'acqua nei radiatori; erano stati commessi grossolani errori di manovra che avevano penato a gravissimi danni - batterie fuori uso, motori parzialmente grippati, cambi rotti, testate crinate. Indipendentemente da ciò una gran quantità di materiale ed accessori era sparita - parte di tale materiale era di secondaria importanza, una parte era indispensabile: cavi, dotazione di macchine, parti di ricambi, accessori ecc.

Con l'aiuto del comando dell'autoraggruppamento, del Comando Superiore FF.AA.A.S. venne in gran parte ovviato alle varie deficienze che si erano riscontrate.

Nella breve permanenza a Tripoli vennero effettuate numerose riparazioni tra le quali: 2 motori smontati e tre testate sostituite, ed eseguite istruzioni di pilotaggio e 2 lezioni di tiro.

Il giorno 13 marzo il Btg. partiva da Tripoli cin-

golato ed in due tappe si portava a Misurata ove venne caricato sugli appositi rimorchi e trasportato al Km. 100 di El Agheila dove giunse il 20 marzo.

In detta località fu continuata la messa a punto dei carri e fu iniziato l'addestramento tattico del Btg. mediante l'esecuzione di alcune esercitazioni di plotone. Tale addestramento ebbe la durata di otto giorni perché il 1° aprile il Btg. iniziava la marcia che lo avrebbe portato a Tobruk. Per accelerare il movimento verso Agedabia, il comandante della divisione, disponeva che due compagnie venissero autoportate dal Km. 100 al Km. 28.

Mancando i mezzi di traino vennero impiegati i trattori di un gruppo da 105.

I trattoristi però abituati a rimorchiare i pezzi e non rimorchi a 4 ruote con 14 tonnellate sopra, commisero degli errori di guida che portarono al ribaltamento di tre carri, che riportarono danni abbastanza gravi per quanto riparabili con i mezzi del Btg.

Il pomeriggio del 5 si iniziava, sul percorso Agedabia-Msus-Mechili-zona di Tobruk, la marcia nel deserto che, a causa di spostamenti di manovra e di altri ordini dati personalmente dal Comandante del Corpo Tedesco giunto via aerea, comportava un percorso di oltre 500 Km. in terreno vario.

Particolarmente contrarie furono le condizioni atmosferiche in cui venne compiuta la marcia, Ghibli, vento caldo da sud, terreno sempre sabbioso che avvolgeva la colonna in una nube di sabbia impenetrabile ad un metro di distanza ed a volte sassoso, che sottoponeva le macchine ad un tormento veramente superiore ad ogni pessimistica previsione.

Questo è il quadro sommario nel quale si è svolto l'inseguimento del nemico.

I - COMPORTAMENTO TECNICO DEI CARRI

a) - Deficienze riscontrate nel motore:

1° - La potenza del motore (che come è noto è stato ideato per sopportare un peso di 8 tonnellate) è eccessivamente scarsa per il peso di quasi 14 tonnellate dell'attuale carro. Ciò porta alla necessità di usare quasi sempre, fuori strada, le marce I* e 2* sottoponendo perciò il motore a continui sforzi con conseguente rapidissima usura.

2° - La mancanza di depuratori d'aria tali da impedire l'accesso della sabbia ai cilindri, ha portato ad una rapidissima e profonda usura delle camicie, dei pistoni e delle fasce elastiche che, dopo 500 Km. di deserto con Ghibli, ha letteralmente scampinato i cilindri con perdita quasi totale di compressione.

3° - Probabilmente a causa di insufficienze di filtraggio della nafta - sporca in parte per conto suo nonostante i ripetuti filtraggi preventivi, ed in buona parte per le particolari condizioni di am-

biente - il funzionamento degli iniettori e della relativa pompa si è dimostrato difettosissimo.

Conseguenze:

-staratura della pompa ed in particolare dei pistoncini degli iniettori che, in luogo di polverizzare la nafta, la immettono a getto nelle camere di combustione e rimanendo incombusta scorre lungo le pareti dei cilindri e, per deficienza di cui al n° 2, ricade nella pompa diluendo l'olio e diminuendone la viscosità e le qualità lubrificanti. Come prova di questo fatto si ha un fortissimo aumento di livello nella coppa.

Tale diminuita capacità lubrificante dell'olio (già di per se stesso non di gradazione adatta perché semi fluido anziché extradenso come prescritto, ma introvabile in colonia) si determinano grippaggi, fusioni e frequentissimi surriscaldamenti del motore.

- difficile scorrimento e frequentissimi inceppamenti dell'asta cremagliera della pompa. Si è dovuto ricorrere all'applicazione di comandi in filo di ferro e cordicelle.

4° - Insufficienza di lubrificazione delle valvole con conseguente grippaggio del gambo delle stesse.

5° - Facilità di sfasamento del motore, a causa dell'allentamento della catena di distribuzione, che porta alla contorsione delle cannette di comando delle punterie.

Inconveniente questo molto grave, perché per essere riparato, comporta lo sfilamento del motore a mezzo di apposito paranco.

6° - Pompa di alimentazione difettosa. Il dentino della levetta d'innescio si trancia con estrema facilità. Soffietto metallico (polmoncino) che si taglia nelle piegature dopo poche ore di lavoro con immediato arresto del motore.

Tutta la scorta di polmoncini del Btg. si è esaurita in breve tempo e si è dovuto lasciare indietro dei carri per questo banale inconveniente.

7° - Rottura del bicchierino di vetro del filtro pompa alimentazione. Si è dovuto ricorrere al rimpiego, a causa della successiva mancanza di bicchierini di ricambio, di usare bossoli di proiettili da 47 opportunamente adattati.

8° - Frequente fuoriuscita del tappo posteriore dell'albero di distribuzione che determina la perdita totale dell'olio. Per ovviare a questo inconveniente occorrono circa 8 ore di lavoro.

9° - Avviatore d'inerzia. E' preferibile sorvolare su questo organo che è assolutamente inadatto allo scopo e di una fragilità più unica che rara. Nel Btg. su 46 carri 35 hanno detto organo inefficiente dai primi giorni.

10° - Raffreddamento. E' assolutamente inefficiente, non per quantità d'acqua ma per il sistema. Incon-

veniente frequentissimo è la rottura dei manicotti di gomma (non solo quelli superiori a soffietto che dovrebbero funzionare da valvola di sicurezza e che invece non lo sono), ma specialmente rottura o sfilamento dei manicotti inferiori - dal radiatore alla pompa dell'acqua - ed interni nella cabina di combattimento con gravi conseguenze per il personale (una decina di casi di ustioni). Radiatori applicati in modo tale che risentono di frequenti dissaldature e perdite anche forti di acqua.

11° - Consumi. Sono stati, specialmente nel deserto, semplicemente tripli di quelli previsti.

12° - Impianto elettrico. A causa del clima e della loro ubicazione, le batterie lasciano rapidamente evaporare l'acqua distillata. Quattro batterie sono scarse per un deciso spunto d'avviamento del motore anche nei carri di questo Btg. che essendo senza radio non hanno consumi di energia extra avviamento.

b - DIFETTI DEL CAMBIO

1° - Ingranaggi frontali alberi sempre in presa ed altri ingranaggi (forse per difetto di materiale o per eccessivo sforzo al quale sono sottoposti e che non hanno la capacità di sopportare) si spezzano e si sgranano con estrema facilità.

2° - Scatole del cambio che si rompono perché la ghiera di ritegno degli ingranaggi del secondario si allenta e lasciando cadere la spina di fissaggio di detti ingranaggi fra gli stessi, provoca l'intera rottura del cambio. Si è tentato di ovviare a tale inconveniente, sostituendo nei cambi che vengono smontati, la spina con apposito bulloncino.

3° - Rottura dei denti frontali dell'albero del riduttore.

4° - Il complesso costruttivo generale del cambio è assolutamente incapace a sopportare lo sforzo di trazione al quale è attualmente assoggettato.

c - DIFETTI DEL GRUPPO EPICICLOIDALE

Si sono verificati due casi di allentamento della ghiera e conseguente schiavettamento della puleggia fissata sull'albero pieno con rottura del relativo cuscinetto.

d - DIFETTI DELLO SCAFO E DELLE SOSPENSIONI

Ottimo il comportamento su questi terreni. Si sono verificati due casi di carri che, marciando nella nube di sabbia, hanno urtato contro il carro che li precedeva provocando lo sballonamento della piastra di sostegno del tendicingolo. Sarebbe desiderabile fosse effettuato un più solido fissaggio di detta piastra che ha le svasature dei bulloni troppo profonde.

e - DIFETTI DELLA CORAZZATURA

Nulla di positivo si può dire in merito perché dei quattro carri colpiti dal nemico tre sono rimasti nella zona fortemente battuta dall'avversario e non

è stato finora possibile fare verifiche. E' però certo il fatto che i pezzi anticarro avversari (da 37) li hanno ripetutamente colpiti in modo tale da immobilizzarli e da ferire e uccidere gli equipaggi.

f - TORRETTA, CASAMATTA, IMPIANTI VARI

Necessiterebbe un sistema di protezione contro la sabbia dei congegni di movimento della torretta, della casamatta e delle armi, che nella marcia nei polveroni e nelle nuvole di sabbia sollevate dal Ghibli e dagli stessi carri, dopo pochi minuti, si inchiodano e richiedono penosi lavori di ripristino.

CONCLUSIONE

In definitiva si tratta di un carro dotato di un motore che certamente avrebbe funzionato bene in territorio metropolitano per il peso di 8 tonnellate per il quale era stato ideato, ma in territorio africano, con il Ghibli, la sabbia, le altre avverse condizioni climatiche a tutti note e l'aggiunta di altre 6 tonnellate, è assolutamente inidoneo nonostante le cure e gli accorgimenti usati per farlo funzionare.

I reparti carristi che debbono operare sotto il fuoco nemico non possono e non debbono avere la preoccupazione che il loro mezzo non si metta in moto, che spacchi con ingiustificabile frequenza il cambio, che si vuoti di acqua o che perda olio e che quando a prezzo di stenti, di rimorchi e di ripieghi si è avviato, debba procedere solo in prima o in seconda velocità con acrobazie di pilotaggio inidoneo ad offendere e difendersi. Nell'azione del giorno 17 a quota 209 ad Ovest di Tobruk, si è salvato solo il carro che, più efficacemente degli altri, ha potuto marciare in terza evitando di costituire facile preda al tiro nemico.

Si ritiene quindi che il carro M/13, perché possa veramente esplicare l'azione che da esso tutti si attendono, debba essere dotato - senza ricorrere a ripieghi di sorta, tipo rialesature - di un motore potente ed efficiente, degno della nostra industria automobilistica che in tale campo non dovrebbe essere seconda a nessuno.

II - COMPORTAMENTO DEL PERSONALE

Il contegno del personale in combattimento è stato superiore ad ogni elogio. Due comandati di compagnia e due carristi caduti; due ufficiali e sette carristi feriti - dei quali tre rientrati subito volontariamente al reparto - dimostrano a sufficienza come non sia mancato lo spirito e la eroica volontà di combattere. Nella marcia lungo la litoranea e specie in quella tormentosa ed ossessionante effettuata nel deserto, si è però rivelata l'insufficiente ed affrettata preparazione tecnica del personale. Non è assolutamente possibile ottenere un pilota M/13 con 25 giorni di corso a Bracciano nel quale si riesce a malapena, assommando due ore di pilotaggio, ad apprendere le cognizioni elementari di guida.

Un pilota di M/13 (motore diesel) anche se tratto

dai piloti di carro leggero, abbisogna tecnicamente di mesi di istruzione intensa in adatto ambiente. Non è assolutamente possibile pretendere che un uomo conduca per centinaia di chilometri di deserto una macchina della quale conosce solo superficialmente la costituzione ed il funzionamento. Non è possibile che un uomo - o al massimo due - pilotino per centinaia di chilometri per 15 ore al giorno in continuazione. Occorre che ogni membro dell'equipaggio sia provetto pilota e che sappia mettere le mani nel proprio carro. Questo per il personale di truppa. Perché per gli ufficiali occorre che abbiano una profondissima preparazione tecnica e possano essere oltre che dei trascinatori anche dei capi e dei maestri idonei per ascendente, capacità, esperienza.

Due dei comandati di compagnia di questo Btg. avevano sei mesi di anzianità da tenente ed il terzo poco più di un anno. Per comandare bene un reparto carrista occorrono degli ufficiali che all'entusiasmo e all'eroica volontà di combattere, uniscano la ponderatezza e l'esperienza che deriva solo da una permanenza nei reparti piuttosto lunga. Se la preparazione tecnica è stata piuttosto scarsa, la preparazione tattica si può dire è assolutamente mancata perché non credo si possa tenere addestrato, neanche parzialmente, del personale che aveva seguito sei lezioni di tiro con il cannone e le mitragliatrici e appena due o tre esercitazioni di plotone. Ciò è avvenuto, non per mancanza di volontà ma esclusivamente per mancanza di tempo, che ha imposto di gettare verso il nemico il Btg. senza tener conto delle sue condizioni addestrative.

Ritengo doveroso rappresentare come sia assolutamente indispensabile, per avere dei veri reparti carristi, rivedere il reclutamento del personale, traendolo esclusivamente da chi nella vita civile eserciti mestieri affini alla specialità, facendo inoltre - con premi, paghe speciali o soprassoldi - largo assegnamento su personale permanente o a ferme lunghissime. Nei reparti carristi tedeschi che hanno operato con noi in questi giorni, si è notato subito la grande preparazione tecnica del personale che da anni presta servizio nella specialità. La frase corrente che ho sentito ripetere come un ritornello era questa: "per fare un carro bastano pochi giorni, per fare un carrista occorrono degli anni".

- ORGANICO DEL BATTAGLIONE E FUNZIONAMENTO DEI SERVIZI

L'organico del Btg. non corrisponde affatto né in mezzi né in uomini alle necessità della guerra in colonia.

Gli attuali organici - che forse potrebbero ancora andare in guerra in Patria, con brevi distanze da percorrere, vicino alle proprie basi, alle proprie officine, ai propri depositi - sono qui in Africa come una goccia nel mare, quando le distanze diventano di 600-700 Km. ed anche più dalle proprie basi di partenza.

Nel Btg. Per servire 46 carri armati con 184 combattenti vi sono circa 170 uomini con 15 automezzi. Detti autocarri sono appena sufficienti a traspor-

tare i 170 uomini; come si trasportano tutti i materiali, le parti di ricambio, il carburante, i lubrificanti, l'acqua ed i viveri per centinaia di chilometri e per decine di giorni? Nel Btg. M/13 esiste un'officina con la squadra di riparazione e recupero di 21 uomini, dei quali in realtà appena due o tre sono dei meccanici meritevoli di tale nome; gli altri sono dei riempitivi che servono a malapena per le manovre di forza. Nella marcia nel deserto si sono dovuti abbandonare dei carri - dei quali è ora in corso il recupero - esclusivamente per mancanza di un servizio di recupero adeguatamente attrezzato che, ove fosse esistito, avrebbe consentito di recuperare e portare in brevissimo tempo al combattimento un numero non indifferente di carri.

Dopo l'occupazione di Mechili, il maggiore tedesco comandante la colonna della quale avevo fatto parte per due giorni, saputo che avevo raggiunto tale località con 14 carri su 40 così si esprimeva: "Avete fatto un miracolo con i vostri mezzi primitivi! Io ne ho portati 8 su 64". Però si affrettava a soggiungere che, poche ore dopo, circa 50 carri lo avevano raggiunto, recuperati e riportati in linea dal suo servizio recupero del Btg.; per gli altri non aveva preoccupazioni perché il servizio recupero di reggimento avrebbe provveduto. Il mio Btg. riusciva a recuperare con inaudita fatica 6 carri che poi dovevano essere nuovamente abbandonati nella tappa successiva. I tedeschi hanno una squadra recupero con 8 automezzi per compagnia ed un reparto recuperi di Btg. (senza contare quello di reggimento) che è comandato da un capitano ingegnere ed è composto da circa un centinaio di automezzi, trattori cingolati di particolare potenza e speciali rimorchi portacarri. Basta pensare che mentre nel Btg. italiano non esiste un bullone di scorta, nel Btg. tedesco esiste un'auto speciale adibita alla bulloneria; ciò mi consta in modo particolare per avervi fatto capo io stesso.

Noi non abbiamo mezzi di autotrasporto adatti né trattori idonei allo scopo. Ogni volta bisogna ricorrere a ripieghi che sono peggiori del male, perché mettono in crisi il battaglione carri ed il reparto al quale i mezzi sono tolti.

Nel reggimento tedesco i mezzi di trasporto, tutti idonei allo scopo per il quale debbono servire (escluse le motocarrozzette e vetturette), sono nella proporzione di otto per ogni carro armato e gli uomini nella seguente proporzione: meno di 700 combattenti, più di 2000 addetti ai servizi. Per il servizio rifornimento carburanti, lubrificanti ed acqua, nei nostri reparti non esiste come recipiente che il fusto da 200 litri, ingombrante, non maneggevole. Nei reparti tedeschi esistono invece i canestri (taniche n.d.r.) da 20 litri con i quali effettuano il rifornimento del Bgt. fino al carro o automezzo e del quale ogni macchina, in apposite installazioni, porta un congruo numero di riserva. Questo sistema fu poi adottato successivamente sugli M14, le AB40/41 e derivati (n.d.r.).

Da noi per poter dare una piccola riserva di nafta o di acqua ad ogni mezzo, bisogna sperare di trova-

re lungo il nostro cammino delle vecchie latte di benzina abbandonate dal nemico. Il servizio rifornimenti durante la marcia nel deserto si è effettuato mediante dei miracoli, non esito a definirli tali, compiuti dal personale del Btg. e da alcuni ufficiali che partiti successivamente da Agedabia verso l'ignoto (non sapendo né dove fosse andato, né dove fosse diretto il Btg.) riuscivano a raggiungermi portando nafta, acqua e viveri.

In 10 giorni di marcia nel deserto, inseguendo il nemico (prima alle dipendenze di una colonna tedesca, poi da questa lasciato senza ordini) non ho avuto assistenza da nessuno e solo per il desiderio di raggiungere il nemico sono riuscito a congiungermi al mio reggimento nei dintorni di Tobruk.

Vettovagliamento e viveri di conforto semplicemente inadeguato.

Una scatoletta, due gallette ed una borraccia di acqua sporca di nafta, ecco cosa hanno avuto i miei uomini. Neanche il caffè perché con la razione di marcia non compete, cioè quando proprio se ne ha più bisogno. Solo un giorno abbiamo avuto il caffè, cameratescamente offerto dal Battaglione tedesco di panzerjager del maggiore Rao, meravigliato che noi non avessimo come loro, rancio caldo, caffè, cognac, cioccolata e marmellata. Ed ora, dopo 15 giorni di viveri a secco, la truppa ha il caffè perché è stato acquistato a pagamento dagli ufficiali.

Servizio sanitario.

Si può dire che non esiste. Il medico, due cofani e due barelle arrampicate su un autocarro pieno di fusti di nafta e nella sola compagnia tedesca vi sono due automezzi ed una vettura sanitaria.

- CONCLUSIONE

Oggi il battaglione si trova con:

- un quarto dei suoi carri zoppicanti ed ansimanti, appena capaci di muoversi ma sempre fronte al nemico nei dintorni di Tobruk.

- un quarto dei carri bloccati lungo la via percorsa o nella zona battuta dall'artiglieria avversaria con il loro carico di eroi caduti.

- metà dei carri penosamente recuperati e penosamente marcianti verso la base di Derna ove dovranno essere smontati e revisionati.

In definitiva il Battaglione dovrà essere riunito, recuperato il materiale ancora mancante, revisionati tutti i carri (sostituendo diversi motori e molte parti che dovranno venire dall'Italia), ottenere i mezzi di trasporto necessari, riordinare i reparti, sostituire gli ufficiali e gli uomini caduti.

Per tutto questo lavoro ritengo occorrerà un periodo di tempo certamente non inferiore ai 40-50 giorni e ciò sempre in dipendenza all'arrivo dei materiali di ricambio.

BIR CHECLA-TOBRUK, 21 aprile 1941

F.to Magg. Comandante del Battaglione

A. ANDREANI



“ufficiale capace, svelto, pronto, di sana iniziativa, appassionato al servizio, affezionato al reparto ed al superiore, competente ed animato da passione nel funzionamento del comando di battaglione»

È sera. Terminato il mio consueto pasto leggero (sennò poi ho incubi per tutta la notte) cerco di prendere le distanze dalle complicazioni di un'ordinaria giornata di lavoro sedendomi sul divano ed ho la malaugurata idea, per rilassarmi un po', di accendere quell'invasivo ordigno malefico che chiamano televisore. Non ho scampo: nella ricerca di un qualcosa di decente (ricerca vana: la cultura non paga!) volendo accuratamente evitare reality, canzonette, telefilm ed amenità varie, nauseato da film conditi da beceri turpiloqui spacciati per libertà di espressione resta un nostrano talk show ... Peggio che peggio. È come al solito caratterizzato dal berciare sovrapposto di ospiti, opinionisti e quacquarequà vari, intervistati dal conduttore di turno ostentatamente di parte ma strapagato con i denari di tutti. Finisce quindi

I NOSTRI EROI ICILIO CALZECCHI ONESTI (1911-1942)

PER L'ONORE DELL'ITALIA

Capitano Carrista Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria

di **Gaetano Rossi**

come sempre: mi ritiro nel mio studio a leggere di storia e di storie. Storie di veri uomini, giganti al confronto di tale babilonia; uomini che questa attuale Italia non ha certo meritato. Uomini forti di valori che la nostra effimera società ha demolito e che hanno invece umilmente, profondamente amato il nostro Paese e per il nostro Paese hanno speso i migliori anni della giovinezza ed il più delle volte sacrificato la vita senza pretendere o ricevere nulla in cambio se non la ricompensa insita nel fatto che pur a distanza di tanti anni fortunatamente ci sono ancora moltissimi che come me li ricordano con ammirazione. E finalmente qui mi ritrovo; ritrovo l'Italia che vorrei, ritrovo i valori portanti e fondamentali che ho imparato ad apprezzare da quando ho iniziato a parlare con i “miei” reduci, a leggere storie di decorati raccolte nell'archivio del Nastro Azzurro ed ho quindi imparato a conoscere tante altre verità al di là della costante opera di denigrazione e disinformazione della quale ho da tempo capito di esser stato vittima. Mi ritrovo così in un mondo semplice, limpido, meno opulento dell'attuale ma certo assai più ricco di sentimenti e moralmente più onesto finendo per perdermi con intima condivisione ed orgoglio in quell'Italia che non esiste più e che pur nella inferiorità dei mezzi di cui poteva disporre rispetto ad altre e ben più potenti nazioni conservava sempre una sua nobile dignità, forte di antiche radici

e di una multiforme storia plurimillenaria non mai eguagliata da quella di alcun'altro popolo al mondo. Certo non mi ritrovo nella guerra – che come tale qualunque persona di buon senso dovrebbe abborrire – ma in quel clima ed in quei valori sì. Mi metto quindi di buona lena per riordinare gli appunti, le immagini e le notizie che avevo raccolto negli ultimi tempi per poter completare il ricordo del Capitano Icilio Calzecchi Onesti, Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria, fulgido Eroe, protagonista di una delle tante storie dipanate fra Cirenaica e Marmarica in quella lontana estate del 1942 non tralasciando nel contempo di inquadrare la vicenda in quelle delle nostre divisioni corazzate, protagoniste esse stesse di quella campagna e, nel successivo autunno, di una delle più famose battaglie della seconda guerra mondiale. E questo racconto prende forma insieme al ricordo dell'Ariete, della Littorio, della Divisione Trieste e degli eroi noti o sconosciuti di quel “popolo della sabbia” che come i fantasmi della “Sagra di Giarabub” restano ancora oggi di dolente sentinella in sperduti ed indifesi cimiteri dell'ex AOI, e nel più grande e famoso sacrario che ad El Alamein ne raccoglie le spoglie. È notte inoltrata quando finisco. Posso andare a riposare perché quello che ho scritto mi soddisfa. Spero piaccia anche a voi. Icilio Calzecchi, nasce a Predappio il 24 febbraio 1911 ma è legato indissolubilmente a Rimini per essersi

la moglie Ada e le figlie qui trasferite fin dal 1949. Il suo ricordo era poi tanto presente e considerato dalle stesse istituzioni locali che il 18 novembre 1957 con solenne cerimonia pubblica coincidente con l'inaugurazione dell'anno scolastico, immortalata dalla stampa ed affollatissima di Autorità civili militari e religiose, oratore ufficiale l'allora Preside Prof. Arduino Olivieri, fu a lui intitolata l'Aula Magna del Liceo Classico Giulio Cesare; ed una strada gli è tutt'oggi dedicata nella località di Miramare. Allievo ufficiale di complemento nella Scuola AUC di Spoleto con ferma ordinaria nell'arma di Fanteria, se ne congeda nel novembre del 1931 con il grado di sottotenente. L'anno successivo viene assegnato al 93° Rgt. di Fanteria, per il servizio di prima nomina e come tale, imbarcandosi da Siracusa, parte per la Cirenaica nel maggio del 1933. In Colonia entra a far parte del 15° B.ne Eritrei e, su domanda, entra a far parte del R.C.T.C. (Regio Corpo Truppe Coloniali) transitando dapprima nel 9° B.ne Libico, poi nel 4° Rgt. di Fanteria Coloniale ed infine nel 6° Rgt. dello stesso Corpo, 13° B.ne Eritrei. Nel febbraio del 1935 rientra in Italia per esser poi destinato al R.C.T.C. della Somalia dove fin dal giugno successivo prende servizio nel 4° Raggruppamento Eritrei. Promosso tenente per meriti di guerra (1936) rimpatria e viene destinato al 3° Reggimento di Fanteria carrista di stanza a Bologna ove raggiunge il grado di Capitano. Viene poi assegnato all'XI Battaglione Carri M.13/40, costituito il 30 aprile del 1941 per fusione di un preesistente VIII B.ne Carri L (leggeri) e di due B.ni Carri 13/40, il X ed il XIII (i migliori carri medi di cui potessimo disporre in quel momento), contribuendo a formare il 133° Reggi-

mento di Fanteria Carrista, inquadrato nella Divisione Littorio, che ai primi di dicembre inizia il trasferimento in Africa Settentrionale. Da una copia di un rapporto informativo stilato quando ancora ricopriva il grado di Tenente emergono anche i tratti del suo carattere: viene infatti descritto come *"ufficiale capace, svelto, pronto, di sana iniziativa, appassionato al servizio, affezionato al reparto ed al superiore, competente ed animato da passione nel funzionamento del comando di battaglione"*. All'Istituto del Nastro Azzurro ed in possesso della Famiglia rimangono, superstiti, documenti che ricordano i passaggi nei vari reparti e molte sue fotografie fra le quali un bellissimo ritratto guardando il quale, in un'alternanza di impressioni, si è colpiti dal piglio ardito ed al tempo stesso sereno del personaggio, dal suo sguardo mite ed ad un tempo stesso determinato che a chi si interessi di Storia della II GM non può non ricordare un altrettanto intenso ritratto di un pluridecorato eroe, Adriano Visconti, asso della Aeronautica Italiana ingiustamente dimenticato per esser appartenuto a quella schiera di combattenti che

avevano ritenuto onorevole e coerente continuare a difendere l'Italia anche sotto le insegne della RSI. Torniamo però alle vicende del reparto. L'XI B.ne Carri, al comando del Maggiore Gabriele Verri (verrà anch'egli decorato di MOVM per uno straordinario episodio di abnegazione e stoico senso del dovere), raggiunge la Libia in due scaglioni nel successivo mese di gennaio, parte via mare parte aviotrasportato, assestandosi nella zona di Homs, ove trascorre un primo periodo dedicato all'acclimatamento ed all'addestramento finendo per assumere un piglio spregiudicato e baldanzoso che a qualche reduce che poi lo riferì ricordava gli arditi della prima guerra mondiale. Nell'aprile del 1942, stanti i rimpasti di reparti disposti per compensare le perdite subite dalle Divisioni corazzate in seguito agli scontri o per siluramenti dei trasporti nei trasferimenti via mare di mezzi e truppe dal territorio nazionale, l'XI B.ne Carri viene assegnato quale Battaglione Carri Autonomo alla Divisione motorizzata Trieste alla cui sorte si legherà indissolubilmente fino alle fasi finali della battaglia di El Alamein (23 ottobre -



2 novembre 1942), durante le quali il Battaglione, insieme a tutti i nostri reparti carristi, verrà pressoché totalmente distrutto in un crescendo di sacrificio e di gloria tanto da far poi dire a Theodor Moller, un giornalista inglese corrispondente di guerra che si trovò ad assistere alla battaglia finale: *“Nessun soldato al mondo è riuscito, né mai riuscirà a fare quello che gli Italiani hanno fatto oggi davanti a noi”*. Il momento è particolarmente favorevole alle nostre armi. L'offensiva iniziata dai britannici nel precedente novembre e che li aveva portati ad occupare la Cirenaica rinforzandosi nella piazzaforte di Tobruk che erano in precedenza riusciti ad occupare si è esaurita; ha lasciato spazio alla controffensiva delle forze dell'Asse iniziata il 20 gennaio.

Con grande vigoria Italiani e Tedeschi vanno recuperando il terreno perduto e dalla regione sirtica inseguono gli Inglesi che volgono in precipitosa ritirata, ripassano l'imponente Arco dei Fileni (voluta da Balbo), giungono rapidamente in Marmarica, la superano ed infine, per mancanza di rinforzi, per l'allungamento troppo rapido ed esteso delle linee dei rifornimenti e soprattutto, per la cronica difficoltà di approvvigionamento di carburante finiscono per assestarsi su una stretta linea di deserto compresa fra la depressione di El Qattara ed il mare (all'altezza di El Alamein) senza più possibilità di procedere oltre. La Trieste, con l'Ariete, è stata nel frattempo inquadrata nel C.A.M (Corpo d'Armata di Manovra), poi XX Corpo d'Armata. Il piano d'attacco, mosso nel gennaio del 1942, prevede l'avanzamento fino ad isolare Tobruk per rimpadronirsi della importante piazzaforte e delle enormi scorte di materiale che gli anglo-alleati vi hanno accumulato (come

poi in effetti avverrà dopo asprissimi combattimenti, fra il 19 ed il 21 giugno). A metà maggio la Trieste, dopo aver ripreso e superato El Mechili, continua la sua avanzata verso est. Il 26 maggio ha inizio una seconda fase della controffensiva che porterà le nostre unità in pieno territorio egiziano, a poco più di 100 chilometri da Alessandria. Fra il 28 ed il 31 maggio l'XI B.ne, al comando di Verri, partecipa quindi agli scontri per la conquista della posizione di Got El Ualeb. Il 28 è respinto un massiccio attacco di carri inglesi; il giorno successivo la posizione è raggiunta ma la presenza di vasti campi minati (i cosiddetti “giardini del diavolo”) costringe ad una sosta per riorganizzare le forze. Ed è proprio durante i combattimenti del 29 che si colloca l'episodio che vede il Capitano Calzecchi Onesti guadagnare la massima ricompensa a prezzo, però, della sua stessa vita. Dalla motivazione della Medaglia d'Oro alla memoria ricaviamo la spoglia quanto significativa narrazione dell'episodio.

Letta la motivazione, posso a questo punto solo invitare il lettore a figurarsi la situazione di un equipaggio carrista impegnato in uno scontro o in battaglia: dentro all'abitacolo il caldo ed il frastuono del motore sono insopportabili già nei trasferimenti ordinari; si immagini quindi cosa possa voler dire esser contemporaneamente presi a bersaglio da proiettili che possono con facilità perforare la lamiera e devastare quell'angusto spazio rendendolo un inferno (i nostri carri usavano potenziare la debole corazzatura con sacchi di sabbia posti sull'avantreno) o possono più facilmente limitarsi a centrare le taniche del carburante ammassate sulle fiancate rendendo così il carro un vortice di fiamme dal quale è impossibile uscire. E lascio capire cosa potesse succedere lì dentro, ricordando che nei rapporti che si riferiscono a carristi caduti in combattimento compare spesso un atroce, significativo termine: “arsi”. Ebbene: Calzecchi viene colpito una prima ed una seconda volta, scende dal suo carro

MOTIVAZIONE DELLA MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE

Ufficiale addetto al comando di grande unità chiedeva insistentemente ed otteneva il comando di una compagnia carri in operazione.

Incaricato di attaccare, in accompagnamento ad un reggimento di fanteria motorizzato, una posizione nemica molto ben munita di artiglieria e di armi anticarro, dopo aver superato con perizia un campo minato, risolutamente affrontava il nemico che vigorosamente reagiva col fuoco e con mezzi blindati di armamento e corazzatura superiori.

Riuscito ad addentrarsi in profondità nello schieramento nemico, veniva ferito al braccio sinistro da colpo anticarro che gli immobilizzava il proprio carro comando.

Montato su un altro carro persisteva nella lotta; colpito nuovamente alla spalla sinistra, rifiutava ogni cura, sollecito solo di dare impulso all'azione. Ferito infine mortalmente al petto da colpo anticarro, si preoccupava solamente del proprio equipaggio al quale continuava a prodigare assistenza fino all'estremo della propria esistenza.

Il nemico, ammirato, rendeva l'onore delle armi al valoroso caduto.

Got El Ualeb, Marmarica, 29 maggio 1942.”

comando ormai immobilizzato, sale su un altro deciso a continuare a fronteggiare gli avversari nonostante la loro evidente superiorità numerica e di mezzi.

In quel momento non ha più il tempo di pensare alla famiglia lontana, alle due piccole figlie, conta solo il dovere di soldato e l'onore d'Italia.

Quando un terzo proiettile lo colpisce al petto, prima di spirare trova ancora la forza di rincuorare i suoi carristi. Spero che molti possano capirmi e condividere il tono di questo racconto che qualcuno potrebbe superficialmente scambiare per enfasi retorica!

Pur se tanto tempo è passato non mi è infatti possibile, rileggendo queste storie ed appassionandomi nel raccontarle ad altri, non pensare con affetto e commozione a queste figure di soldati senza colpe, sì che non mi è possibile non parlarvene con sincera partecipazione che spero di riuscire a trasmettere ad altri proprio perché di questi nostri eroi non si perda il ricordo.

Straordinarie e commoventi le inedite fotografie che raffigurano il tumulto di sabbia nel quale furono per molto tempo pietosamente raccolte le spoglie del capitano Calzecchi a fianco del suo stesso carro semidistrutto. ... "Ferrea mole ferreo cuore": mai, come in queste immagini il motto del reparto, che ancor oggi lo contraddistingue, potrebbe meglio sintetizzare ciò che animava i nostri carristi: uomo e macchina, macchina e uomo, generosamente sempre avanti senza temere ostacoli o forze superiori, come testimoniano molte famose fotografie scattate nel pieno delle azioni.

Lo stesso spirito animò nei mesi successivi i reparti dell'Ariete, della Littorio, della stessa Trieste fino al triste epilogo di Alamein, quando la enorme sproporzione di mezzi e uo-

mini, l'inesauribile linea di rifornimenti di cui i nostri avversari poterono usufruire senza soste, il possente ed inesauribile sostegno americano, il completo dominio dei cieli, regalarono all'esercito anglo alleato al di là del valore dei singoli combattenti – che non è in discussione e che non ha nazionalità – quella prevedibile ma non certo prestigiosa vittoria tanto cercata da Churchill per galvanizzare l'Inghilterra, ancora memore della batosta subita a Dunkerque e dall'esito poco felice per gli alleati, che il conflitto aveva avuto fino a quel momento.

A nulla valse il sacrificio dell'Ariete il cui ricordo è immortalato nel sacrario di El Alamein a Quota 33(1); a nulla valse la totale distruzione della Littorio (emblematica resta la spettrale "carica dei morti", allorché un unico carro della divisione, nonostante fosse stato ripetutamente colpito, continuò ad avanzare superando le linee nemiche fino a fermarsi in fiamme ridotto ormai solo ad un funebre sarcofago di lamiera ardente); a nulla valse l'epica resistenza dei nostri carri M, inferiori in numero, in potenza di fuoco ed in corazzatura, inevitabilmente destinati a soccombere a fronte della massiccia potenza dei nuovi carri americani Sherman e Grant o degli inglesi Matilda sui quali i proiettili dei nostri schizzavano come sul ghiaccio.

A nulla valse il valore, persino degli imbattuti reparti dei GG.FF. contro la fortuna avversa! A nulla valse il coraggio dei nostri fanti e dei bersaglieri, che stupì perfino Rommel; a nulla valse l'eroismo dei superstiti della Folgore cui il nemico, ammirato, rese l'onore delle armi...

A nulla valse tutto questo, neppure a che si conservasse ed onorasse, senza faziosi distinguo, la memoria di quel popolo della sabbia che nel-

la sabbia aveva lasciato la vita con spirito di sacrificio, senso del dovere, amor patrio ed orgoglio. Nel vuoto, per lunghi, per troppi anni, è caduto infatti il grido accorato di quel carrista sconosciuto che uscito con la tuta in fiamme dal proprio carro incendiato ed ardendo egli stesso come una torcia – perché è bene sapere che questa fu l'atroce sorte di tanti carristi colpiti senza possibilità di scampo in abitacoli che venivano subito invasi dal fuoco –, avvicinandosi al proprio comandante di battaglione che giaceva a terra gravemente ferito lo implorò: "Signor Maggiore non permettete mai che si dimentichino di noi!".

Non permettiamolo più.

Non permettiamolo mai più.

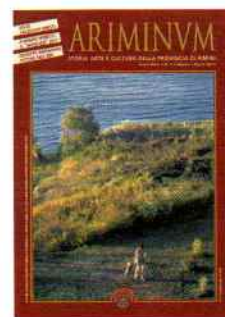
Erano italiani come noi e per l'Italia ed in suo nome combattevano.

Possiamo, come Italiani, esser solo orgogliosi di tali personaggi.

Certo, le guerre vanno evitate (quando lo si può); ma non ne ha colpa chi le ha vissute compiendo il proprio dovere.

Ricordiamoli tutti quei nostri soldati. e forse ritroveremo, oltre alla non sopita anima di una nazione, almeno un altro di quei valori che abbiamo perduto per strada: l'umana pietà per coloro che sono caduti in quella guerra nella onesta convinzione di combattere per una buona e giusta causa.

Umana pietà che non ha razza, colore, etichetta politica ma fa solo parte dell'essere civili.



Articolo tratto dalla
Rivista ARIMINUM
Storia, Arte,
Cultura della
Provincia di Rimini
Anno XVIII n. 2
Marzo/Aprile 2011

Come anticipato nel numero 308 proponiamo alcune lettere dal fronte del Sergente Maggiore carrista Spartaco Martucci, reduce del II battaglione carri medi/32° reggimento carri – Divisione corazzata “Ariete” in Africa Settentrionale, donate gentilmente dal figlio Claudio, unitamente a delle foto riferite a vari momenti del suo servizio

LETTERE DAL FRONTE



Martucci a destra con il Cap. Russo

16/1/41... eccomi nuovamente a Napoli per imbarcarmi per l'A.S. e andare nuovamente a combattere; questo non mi amareggia, perché sono un Soldato d'Italia e perciò orgoglioso di partire e combattere per la grandezza della nostra Patria, che la mamma ci ha insegnato ad amare. Questa improvvisa partenza mi ha impedito di poter salutare voi tutti e, naturalmente, ha fatto piombare in casa tristezza e dolore; tu sei uomo ed unico conforto e sostegno per la mamma; cerca di essere con Lei affettuoso e premuroso in maniera di alleviarLe in parte il dispiacere di avermi ancora lontano da casa...

ZONA DI GUERRA 10/3/41... finalmente posso scriverti un po' a lungo, ci siamo spostati a Tripoli, e dopo una lunga marcia di trasferimento fino al deserto Sirtico e Arco dei Fileni, siamo giunti nel-

le vicinanze del nemico. Qui per il momento lavora soltanto l'aviazione, anche da parte degli inglesi che ci fanno frequenti visite, non proprio su di noi, ma il loro passaggio ci mette sempre in allarme. Attualmente ci lasciano tranquilli, ma credo che ben presto sarà anche la nostra volta. Alle incursioni aeree ci sono abituato fin dalla Spagna, e quelle inglesi le conosco di già, perché quando ero a Tripoli in servizio con gli autocarri della Divisione per lo sgombero dei materiali sbarcati dalle navi trasporto, subii ben cinque incursioni di bombardamento aereo, di cui due proprio sulla zona dove mi trovavo. Comunque mi è andata bene; l'unica cosa in quei momenti è non perdere la calma e affrontare con serenità tutte le situazioni. State tranquilli...

ZONA DI GUERRA 30/3/41... Stavo dormendo, cercando di recuperare un po' di sonno, dato che sono stato tutta la notte al posto di vigilanza delle vedette; mi è stata recapitata la posta di casa e il sonno è sparito di colpo. A Tripoli comperai una "Mini-Kodak" che fa delle fotografie formato francobollo, così spero di poterla adoperare anche in combattimento se mi sarà data la possibilità. Io sto discretamente bene ma un po' dimagrito sia per il vitto che per la vita che conduciamo. Spesso e volentieri il nostro pasto consiste in razioni di carne in scatole e la sera col minestrone "Chiari-zia" (in scatola anche lui), il pane è cosa rara e spesse volte ammuffito, così mangiamo gallette. Me la prendo con filosofia, in combattimento bisogna sapersi adattare e me la cavo con un po' di latte condensato (che ho di scorta) e galletta. In questi giorni ci danno razioni di limoni in supplemento viveri; dicono che fanno molto bene contro lo scorbuto; radio fante dice che miglioreremo il rancio con razioni supplementari di marmellata, biscotti e caramelle dissetanti. Per il momento però abbiamo solo il caffè nero alla sera e al mattino; è buono anche se un po' amaro per carenza di zucchero. La nostra vita prosegue monotona; gli inglesi vengono a farci visita con i caccia sparacchiando qua e là, ma procurando qualche danno, ma spesso ci hanno rimesso loro, venendo abbattuti. Sono arrivati finalmente i primi carri M13/40 e abbiamo incominciato a fare addestramento su questo nuovo tipo di carro, perché come si dice, in nostro battaglione dovrà averne in dotazione. Ma sarà difficile, perché i

reparti che vengono dall'Italia, sono già completi nei loro effettivi. Su alcuni nostri carri ci hanno applicato dei fuciloni controcarro da 20 m/m svizzeri, così aumenta un poco la efficienza dei nostri piccoli carri. Certo che a confronto dei carri tedeschi che sono giunti da qualche tempo, i nostri carri sembrano "topolini" ma ci sarà ben qualche cosa da fare anche per noi. Pensa che durante la 1^a ritirata il mio battaglione per un certo numero di giorni è stata la punta avanzata dello schieramento difensivo intorno alla fascia di Tripoli; e con questi carri d'assalto avremmo dovuto affrontare e contrastare l'avanzata degli inglesi. Loro però non se la sentirono di attraversare il deserto Sirtico e nel frattempo, arrivarono i primi carri tedeschi e poi i nostri carri medi M13/40. Gli inglesi sapevano che avevano di fronte una nuova divisione corazzata, ma non conoscendone gli effettivi e la consistenza preferirono attestarsi su El Agheila in attesa degli eventi.

Dove attualmente mi trovo abbiamo il deserto da tutte le parti; abbiamo effettuato varie pattuglie armate (consistenti da Bersaglieri, carri armati e pezzi d'artiglieria), con sezione a largo raggio (vi ho preso parte due volte col mio reparto), senza trovare mai gli inglesi, pur incontrando segni visibili della loro presenza. Sembra che ci vogliano evitare e non impegnare combattimento. Abbiamo fortuna, il nome "ARIETE" comincia a farsi sentire. Sono sicuro che con lo spirito combattivo che ci anima, la risolutezza degli uomini che la compongono, e lo spirito aggressivo che è la molla che ci fa scattare otterremo presto la vittoria. Sento che presto anche tu partirai; ti sarò vicino col mio cuore di combattente e di fratello maggiore. Ricordati che il nome che porti è stato sempre onorato fin dai tempi del Risorgimento, quando nostro nonno, fuggito dal collegio, andò a combattere con Garibaldi, coprendosi di gloria...

ZONA FRONTE CIRENAICO 29/4/41... sono in prima linea a Tobruk e questo ti dice tutto. Dai giornali avrai sentito quello che è stato in questo ultimo periodo. Attendiamo da un momento all'altro l'ordine di andare in combattimento, perché è prevista un'azione su tutto il nostro fronte e aprirci la strada per Tobruk. Fin da questa mattina gli "Stukas" hanno attaccato le postazioni nemiche; trentacinque di questi, con mirabolanti acrobazie hanno sganciato in picchiata il loro carico di bombe sulle posizioni nemiche, seguite dalla nostra artiglieria che negli intervalli sparava salve su salve. Questo si ripete da ieri a ondate successive ed al cielo salgono intense colonne di fumo nero e polvere. In questo momento c'è una

calma terrificante, nessuno spara più è il famoso "attimo di pace solenne" che il moribondo sente prima di morire. Certamente questa notte non dormiremo perché col favore delle tenebre ci porteremo il più vicino possibile alle linee inglesi; gli "Stukas" coopereranno con noi verso l'alba per spianarci la strada. Sai come "balleremo"... Sono molto calmo, anzi come vedi sto scrivendoti; ma prima ho controllato meticolosamente tutti gli organi del carro, il motore, le armi; gli equipaggi del mio plotone per essere certo che tutto fosse in ordine. Ho fiducia nel mio mezzo e non sono alla prima esperienza. Ricordo che quando ero caporale e pilota degli antiquati Fiat-3000 nella rimessa c'era una scritta "NON TI FIDAR DI ME SE IL CUOR TI MANCA"; questo l'ho sempre ricordato in tutte le occasioni sia in pace che in guerra; ed è per questo che ho sempre avuto una grande cura del carro che ho avuto in vari periodi in dotazione. Col mio Plotone faccio parte di una Compagnia del Battaglione a cui sono stato assegnato di rinforzo, e sono il pilota del Comandante di Compagnia il Tenete Contri Bonaventura e operiamo con il V Btg. Bersaglieri dell'8° Reggimento, comandato dal Magg. Gadgetti; formiamo una colonna d'attacco, completata da pezzi controcarro e da guastatori. Sul nostro settore operativo ci sono anche reparti tedeschi. L'artiglieria e l'aviazione daranno il via a questa complessa azione e sai che musica... terminato il combattimento e secondo come sono andate le cose ti racconterò tutto...

FRONTE DI TOBRUK 11/5/41... questa notte mi è stata recapitata la posta; dico questa notte perché dove attualmente mi trovo, solo di notte possono recapitarci i viveri, munizioni e rifornimenti vari e... la posta se arriva. Solo col favore delle tenebre è possibile arrivare alla nostra postazione, altrimenti sono cannonate, e gli inglesi sparano col cannone anche se vola un piccione. Che cosa vuoi che ti dica? Tanti particolari non te li posso dire per ovvie ragioni. Ti racconterò solo che in questa postazione, passo lunghe e tediose giornate chiuso dentro il mio carro, vigilando sul settore assegnatoci pronti ad aprire il fuoco al minimo accenno di attacco nemico. Solo col buio, possiamo uscire un po' dai carri per sgranchirci le gambe e fare una breve e fugace pulizia, poi incomincia la spossante veglia notturna la più estenuante per non farci sorprendere dagli inglesi, che da qualche giorno danno segni d'impazienza, cercando di rompere l'accerchiamento con improvvise puntate in forza ora qui ora là con colpi a sorpresa. Anche nella notte scorsa una grossa pattuglia nemica rinforzata da carri armati ha attaccato una postazione viciniora, ma sono incappati con i tedeschi



Aviano 1964

che li hanno respinti con preciso fuoco dei loro cannoni da 88 m/m, facendo anche dei prigionieri. L'ultima volta tentarono un attacco di sorpresa anche sul mio settore dopo un violento fuoco d'artiglieria che durò ben cinque ore. Purtroppo pagarono chi fu sorpreso in quel momento da quell'improvviso attacco, ma la nostra immediata reazione e il successivo contrattacco della compagnia carri di cui faccio parte, ha spezzato con decisione l'attacco degli australiani mettendoli in fuga dopo aver inflitto a loro gravi perdite. Non ti dico cosa successe in quella notte di tragenda; mi è rimasto impresso profondamente nella mente e non lo dimenticherò mai i feriti finiti a colpi di baionetta o di pugnale, tutto per il piacere di uccidere, per sadismo. Quello in sintesi è solo una minima parte di quello che successe in quella notte dal 3 al 4 maggio, il resto te lo lascio immaginare.

Il giorno dopo, il campo di battaglia era ingombro di cadaveri e di feriti; e gli inglesi, spararono sui nostri portaferiti che stavano soccorrendo chi si lamentava ancora; portando ben visibili i segni di neutralità della croce rossa, non solo al braccio ma con visibili bandieroni. Attualmente mi trovo ad un settore vicino a dove avvenne il combattimento, rafforzato da un plotone controcarro dei Bersaglieri e vigiliamo attentamente le mosse del nemico. Su questo fronte ho perduto alcuni amici che erano con me in Spagna e nel mio stesso plotone; vollero essere assegnati alla mia compagnia quando fummo richiamati, per stare insieme a me, due di loro in particolare, in uno slancio di generosità e solidarietà umana, nel tentativo di portare aiuto ad un altro loro collega che giaceva ferito sul davanti delle nostre postazioni furono colpiti gravemente dagli inglesi; uno morì nelle vicinanze del mio carro colpito da numerose pugna-

late; l'altro pur ferito poté essere trasportato al posto di medicazione e quindi sgomberato nelle retrovie; per il pilota che era rimasto ferito sul davanti delle nostre linee, non se ne sa più nulla forse catturato dagli australiani; era Pedemonte, nostro concittadino, che è stato anche alunno della mamma. Gli australiani, come è stato constatato erano ubriachi di liquore e per questo fecero cose così disumane nei confronti dei feriti e di chi si arrese, perché impossibilitato a proseguire il combattimento. In questo momento il cannone spara ogni tanto qualche salva pigramente e i colpi arrivano quasi tutti nello stesso punto che, a mio parere, non ci deve essere niente, da poter essere preso di mira, poi tace per un po' e riprende poi a sparare sempre con il suo ritmo lento, sei o sette colpi e poi nuovamente tace; così per tutto il giorno, proprio il supplizio di Tantalò. Vicinissimi al mio carro a non più di cinque metri, sono esplosi tre colpi da 88 m/m che hanno soltanto riempito di sabbia lo scafo che è interrato e quindi sporge poco dal terreno, per essere defilato dal tiro nemico; solo qualche scheggia è rimbalzata sullo scafo; e poi... l'attesa spasmodica di un'altra salva in arrivo col terrore di essere individuati e colpiti in pieno. Questa è la nostra vita...

FRONTE DI TOBRUK 30/5/41... ci hanno dato finalmente il cambio, dopo le dure prove passate in questo mese; ora mi trovo un po' più indietro in seconda linea, dove si trova la nostra base tattica; anche se siamo sempre a breve distanza dal nemico, non corriamo pericolo immediato e le cannonate per lo meno non arrivano anche se il cannone lo sentiamo tuonare. Ne avevamo proprio bisogno, sia perché ho avuto un po' di febbre, sia per ripulirci dopo giorni e giorni in cui l'acqua eravamo abituati a centellinarla per la paura che il giorno successivo non arrivassero i rifornimenti. Così dopo essermi ripulito, fatto la barba di venti giorni, cambiato e lavato un poco la mia scarsa roba intima, preso la numerosa posta giacente da giorni; mi accingo a scriverti con tranquillità. Non ti nascondo che siamo fieri del compito assolto, perché non abbiamo ceduto un solo palmo di terreno; ma quanti caduti però, quanti feriti. Della nostra colonna d'attacco: la colonna Gaggetti di circa 300 persone ne siamo rimasti una cinquantina; senza contare le perdite del materiale distrutto e quello logorato per l'uso. Ma come ha detto il nostro Generale Comandante: Ettore Baldassarre nel suo O.d.G. "Siamo tutti eroi". Il XII Btg. Bersaglieri venne quasi del tutto decimato ad Acroma e pochi di superstiti rimasti hanno difeso strenuamente la loro posizione mentre il loro comandante il Ten. Col. Fabbris moriva per le gravissime ferite riportate. Nell'

O.d.G. della Divisione, nell'esaltare il valore di quei Bersaglieri, finiva col dire: "Il XII Btg. Bersaglieri ha combattuto con eroica tenacia fedele alla Bandiera e alla loro tradizione, immolandosi con bersaglieresca spensieratezza fino all'ultimo uomo. Rendete onore agli eroi scomparsi". Non c'è commento più bello vero? Qui si combatte nel vero senso della parola e il V Btg. Bersaglieri di cui faccio parte per ragioni tattiche, è stato anch'esse a durissime prove e le perdite sono state molto forti. Ti basti dire che dopo la conquista dell'R/7 durante il contrattacco degli australiani, lo sparuto gruppo dei Bersaglieri che in esso si era asserragliato, si difese con estrema risolutezza, il Maggiore Gadgetti stesso nonostante fosse ferito, lanciava bombe a mano e sparava con una mitragliatrice leggera, incitando i suoi Bersaglieri a resistere. E hanno resistito senza lasciare che il fortino conquistato a prezzo di dure perdite fosse ripreso dagli inglesi. Di questi episodi eroici ne avrei tanti da raccontare, perché vissuti in prima persona e non per sentito dire. Sono gli eroi senza medaglia, coloro che hanno compiuto il loro dovere, senza averne nessun tangibile riconoscimento solo perché non c'era un superiore presente a rilevarlo o perché se ne sono tornati nell'ombra soddisfatti nel loro intimo del dovere compiuto senza manifestarlo agli altri.

Gli inglesi contrastarono fortemente la nostra lenta avanzata e se la piazzaforte non è ancora caduta non è perché non siamo stati capaci di farla cadere ma per le esigenze tattiche del momento, che hanno fatto sospendere le azioni su questo fronte per affrontare alte situazioni in altra parte del fronte promosse dagli inglesi che minacciavano le nostre spalle. Sempre da "radio fante" si vocifera che andremo a riposo nella zona di Ain El Gazala ossia verso il mare per riorganizzarci un po' dopo questa fase di combattimenti, specie dopo il 3 e 4 maggio in cui l'Ariete è stata impegnata duramente. La mia attuale vita è quella di tutti i combattenti senza distinzione di grado; vitto sempre lo stesso: scatoletta di carne, galletta, un po' di anice o cognac a seconda delle giornate, caffè lungo, acqua che il più delle volte sa di nafta, Questo perché per deficienza di recipienti adatti vengono usati fusti di carburante vuoti e pur lavati per poter contenere acqua, puzzano egualmente; prendiamo pillole di vitamine e di chinino. Dormo sul nudo terreno che mi fa da materasso e la giacca che mi fa da cuscino, dormo vestito per essere pronto a salire sul carro che è poco distante, mi copro con le uniche due coperte da campo che ho trovato; sono in una buca poco più grande di me e profonda circa 30 cm. co-

perta da un telo tenda per mimetizzarla; in tasca oltre a qualche cosa di strettamente personale, ho alcune bombe a mano (parlo delle tasche della tuta) di cui due inglesi che ho recuperato; la pistola al fianco, fazzoletto rosso al collo e... intorno sabbia, solo sabbia, cespuglietti secchi affioranti sul terreno e sassi sparsi un po' dovunque. Questo è il deserto Marmarico vasto e ampio come un mare. Qui ho organizzato un assiduo servizio di vigilanza con vedette, giorno e notte, ed ho una postazione di mitragliera da 20 m/m che adopero io, perché i carristi che ho a disposizione, non ne conoscono l'uso; per ogni evenienza, sto addestrandone due o tre, che non fanno parte degli equipaggi, per l'uso di questa arma (è svizzera) nel caso noi si dovesse muoverci con i carri.

L'altra mattina, una piccola pattuglia inglese, si è infiltrata nelle nostre linee e ha perso l'orientamento per cui è andata a cadere sulle nostre retrovie; dopo breve ma accanito combattimento, seguito anche da alcune salve di artiglieria nemica, gli inglesi sono stati messi fuori combattimento e molti sono stati catturati prigionieri, mentre il grosso della pattuglia ha potuto rientrare nelle loro linee sotto la protezione del fuoco di artiglieria. Tranquillizza la mamma..

ZONA DI BARCE 24/7/41.. devi scusarmi se sono stato tanto tempo senza scrivere ma un po' per le vicissitudini del fronte un po' per il mio ricovero in Ospedale, il tempo è passato via velocemente.

Mi trovo all'Ospedale di Barce per una serie di malanni, febbri reumatiche, tonsillite, sospetta ulcera ed un'otite purulenta causatami dalle continue esplosioni ravvicinate. Malattie che fanno a pugni fra di loro e che mi costringono a spostarmi da un reparto all'altro per le cure del caso. Questo è, nel caso migliore, il frutto della vitaccia che ho condotto fino ad ora in prima linea esposto alle intemperie, alle variazioni del clima dal giorno alla notte, al solo riparo nelle migliori condizioni, di un esile telo tenda, quando addirittura non avevo nulla che il mio giubbone.

Venni ricoverato al nostro Ospedaletto da Campo e da qui in ambulanza a quello di Derna, e successivamente a quello di Barce; Ospedale molto grande, dove siamo curati molto bene; dopo mesi e mesi ho assaporato il piacere di dormire su di un materasso e delle lenzuola pulite.

Il viaggio in autoambulanza è stato lungo seppure a tappe; tra pista desertica, strade squassate, e in ultimo anche asfaltate, per circa 300 Km per cui al momento sono molto distante dal fronte. Il viaggio più penoso è stato quando abbiamo intrapreso le piste desertiche per portarci sulla litoranea; tra sbalzi, scossoni, buche insidiose occultate dalla

polvere, insabbiamenti e poi; polvere sempre polvere presente ovunque nel deserto, fine come talco che penetra nei punti più impensabili; fastidiosa, irritante.

Qui siamo curati e assistiti bene, oltre agli infermieri (in cappa bianca), ci sono anche le Dame della Croce Rossa (le Crocerossine), che coadiuvano i medici e dirigono le corsie.

In questi giorni è stata organizzata "L'ora del Soldato" uno spettacolo di canzoni e varietà con scenette umoristiche, preparato ed eseguito da militari ricoverati e da personale in servizio nell'Ospedale. Anch'io vi ho preso parte con un mio amico, un sergente piemontese della Div. Trieste; facevamo dei numeri comici; lui imitava Macario (ed in un certo senso gli assomigliava ed io gli facevo da spalla); in un altro numero imitavamo le scenette comiche dei fratelli De Rege; un altro numero, il più spassoso, detto "Trotta Morello" (la canzone faceva da sottofondo) io facevo la parte del turista inglese in visita a Roma (mi fu attribuita questa parte perché, conoscendo l'inglese, potevo imitare benissimo la parlata di un inglese che conosceva poco l'italiano, cosicché le situazioni esilaranti erano molte per il doppio senso delle parole; il vetturino era fatto da un autentico romanaccio). La recita ebbe un grande successo, erano presenti oltre un folto stuolo di ricoverati e militari della Sanità; anche un gran numero di Ufficiali Medici con in testa il Direttore Sanitario, e tutte le Crocerossine. Fummo molto applauditi ed i bis furono numerosi, solo nel mio numero "Trotta Morello" dovetti ripeterlo ben tre volte, per cui lo spettacolo che doveva durare solo un'ora, durò ben tre ore.

Finito lo spettacolo il Direttore si complimentò vivamente con tutti i partecipanti lo spettacolo, e la sera fummo invitati tutti ad una cena offerta dal Direttore stesso (a base di viveri della Sussistenza, in cui primeggiava la carne in scatola, però cucinata bene) e ci fece concedere per coloro che stavano per essere dimessi, 15 giorni di Convalescenziario da trascorrerli a Barce nell'apposito luogo di cura a questo adibito. Al pranzo della sera c'erano naturalmente anche molti Ufficiali Medici e buona parte delle Crocerossine che ingentilirono con la loro presenza la serata.

Certo che avrei preferito passarli in Italia questi 15 giorni di convalescenza, ma purtroppo è una cosa impossibile per tante ragioni, per prima cosa la difficoltà dei trasporti, col rischio di essere affondati in mare o abbattuti da un aereo nemico se viaggi via aerea, e poi le difficoltà contingenti, che è inutile stia a spiegarti...

ZONA DI BARCE 9/8/41... dopo aver trascorso un buon

periodo al Convalescenziario, ho dovuto sospendere questa licenza per rientrare nuovamente in Ospedale per una improvvisa riacutizzazione del male all'orecchio sinistro che ha ricominciato a fare pus. Nel reparto Otorino non c'è più il Magg. Medico Prof. Gioacchini, perché rientrato in Italia (è di Roma); qui ho trovato molti Universitari in attesa di poter rimpatriare per delle infermità accusate dopo il loro arrivo in zona di guerra. Non sono solo loro purtroppo; di gente così se ne trova dovunque: mi fanno pena, perché non sentono lo stesso attaccamento al dovere come lo sento io e come tanti altri come me lo sentono, sottoponendosi a duri sacrifici, senza lamentarsi.

In questi giorni mi stanno curando anche lo stomaco perché sono ricomparsi i bruciori intensi e dolori con crampi. Mi somministrano Ematile, pastiglie di bismuto, nitrato basico e altra medicina per bocca di cui mi sfugge il nome. Il dottore dice che sono molto infiammato, ma che con buona cura posso evitare di essere operato. Mi fanno mangiare minestrine e riso in bianco bollito senza sale, limonate senza zucchero e latte in scatola. Quel poco di peso che avevo recuperato nel Convalescenziario, sta sparendo un po' per giorno. Speriamo di poterlo recuperare nuovamente appena starà meglio...

ZONA DI OPERAZIONI 11/9/41... solo oggi trovo il tempo per scriverti e rispondere alle tue lettere; nei giorni scorsi sono stato assorbito da lezioni di tiro di addestramento tattico con i nuovi complementi giunti dall'Italia perché l'istruzione che hanno fatto in Patria, non è sufficiente in relazione alle esigenze del nuovo teatro operativo in cui dovranno svolgere la loro attività.

Nei giorni scorsi abbiamo fatto persino delle azioni tattiche realistiche, ossia i nuovi equipaggi dentro i carri e l'artiglieria che sparava in mezzo a loro sul davanti dei carri stessi; le mitragliatrici poste in varie postazioni, sparavano contro i mezzi corazzati. Tutto questo perché i nuovi arrivati avessero come si sul dire il "battesimo del fuoco" e sapessero cosa si prova stando dentro il carro durante il combattimento.

Questo però in confronto a quello che è la battaglia vera e propria era rosa e fiori.

Ora qui al mio reparto sono il sottufficiale più anziano del battaglione e ho incarichi vari; mi hanno fatto lasciare il carro che è stato preso in consegna da due sergenti Universitari ed io debbo provvedere anche alla loro formazione "carrista" oltre che ai complementi.

E' una gatta da pelare, perché quando qualche cosa non va per il suo verso, il Comandante del Battaglione se la prende con me, e non con coloro che non hanno saputo acquisire quelle disposizioni im-

partite.

Debbo curare l'armamento del reparto, il munizionamento, i rifornimenti sia di carburante che idrici (spesso parto di notte con le autobotti per andare ai posti di distribuzione siti molti chilometri distanti da noi e fare ritorno all'alba).

Ma lo faccio con grande impegno per il buon andamento del reparto, perché sia sempre pronto ad ogni evenienza. Ricordi che ti avevo scritto sul fronte di Tobruk ero pilota del Comandante della 1^a Compagnia Carri d'assalto? Nell'azione della notte tra il 3 e 4 maggio, gli fu concessa una decorazione al Valor Militare e la Croce di ferro; durante il periodo addestrativo dei complementi, egli mi fermò per dirmi che non aveva mai dimenticato quello che avevo fatto per lui durante quella fase del combattimento e mi disse che mi aveva proposto per una ricompensa al Valor Militare (credo Medagli d'Argento se ho ben capito) e per una licenza premio da trascorrere in Italia. In precedenza, parlando con alcuni Ufficiali con cui avevo un po' di confidenza, espressi la mia amarezza perché avendo saputo delle decorazioni concesse a quell'Ufficiale di cui ero pilota, a me non era stata data nessuna decorazione; se era stato possibile un riconoscimento all'Ufficiale, perché ero stato ignorato? In combattimento ce lo avevo portato io, il cosso lo pilotavo io e lui ne era solo un "passeggero" nel senso figurativo. Io avevo affrontato le cannonate inglesi e le insidie del combattimento; la mia azione risolutiva aveva fatto sì che gli altri carri ne seguissero l'esempio.

Il tenente ad un certo punto non sapeva neppure dove ci trovassimo e mi chiedeva: "Dove siamo?" "Dove ci troviamo?" - Ma chi era fuori e lontano, vedeva solo il procedere dei carri e quello che era in testa alla formazione era il mio e avranno pensato che il comandante con azione risolutiva aveva portato al contrattacco il suo reparto... e le cose invece sono andate ben diversamente. Non voglio stare qui a recriminare!

Comunque i colleghi di quel Tenente, debbono averglielo detto, e così si è sentito in dovere di puntualizzare che "non mi aveva dimenticato". Gliene sono riconoscente per questo suo atto, ma in relazione ai riconoscimenti a lui conferiti sul campo (nel maggio scorso), era un po' tardi darmene atto solo ora (dopo ben 4 mesi dal fatto d'arme) e questo mi amareggiò ulteriormente; se non avessi fatto quelle velate rimostranze, forse il tutto sarebbe passato inosservato. Ma cosa vuoi farci? Così è la vita...

ZONA DI OPERAZIONI 15/10/41... sto nuovamente poco bene, il male allo stomaco si è nuovamente accentuato e spesso sono assalito da violente febbri

reumatiche con temperature fino a 40 gradi.

Il vitto lascia molto a desiderare, ci danno carne di pecora che puzza di selvatico lontano un miglio, e questo non è proprio quello che ci vuole per il mio stomaco. Inoltre c'è in giro una epidemia d'itterizia e all'ospedaletto da campo vengono ricoverati una decina di militari al giorno. Mi sono accorto che anch'io sto orinando molto denso e ho spesso delle nausee specie al momento di prendere il rancio, al solo odore della carne di pecora mi viene voglia di rimettere; dovrò farmi visitare dal dottore per farmi prescrivere qualche cura. Ci troviamo in pieno deserto Marmarico e al momento c'è un po' di tranquillità almeno sul nostro settore...

DERNA 26/10/41... come temevo, ho anch'io l'itterizia e dall'Ospedaletto da Campo dell'Ariete, dove mi aveva fatto ricoverare il nostro Ufficiale Medico, dalla zona di Bir El Gobi, sono stato trasferito dopo una lunga traballante corsa per la pista desertica tra scossoni e sobbalzi e polverone, con altri itterici, all'Ospedale di Derna. Avevo deciso di rimanere e curarmi in quell'Ospedaletto da Campo, ma ciò non è stato possibile, dato la previsione di una imminente azione, e quell'Ospedaletto doveva essere pronto a ricevere i feriti per essere successivamente sgombrati nelle retrovie. Arrivati a Derna, la notte stessa siamo stati sottoposti a duro bombardamento nemico; due bombe caddero sull'Ospedale; ci sono stati numerosi morti e feriti; io me la sono scampata per il rotto della cuffia, con solo un po' di terra addosso e qualche pietra. Sono stato visitato e mi hanno trovato il fegato molto ingrossato e dolente e verrò smistato in altro Ospedale sul Gebel Cirenaico appositamente attrezzato per curare tutti gli itterici. Dicono che da qui verranno smistati tutti gli itterici per l'Italia; io ci credo poco, perché molti degenti che sono stati classificati "rimpatriandi", sono ancora qui da più giorni in attesa di una nave che li porti in Patria. Poi c'è il rischio dell'avventura del viaggio di mare col pericolo di essere silurati da qualche sottomarino nemico. Bella prospettiva vero?...

DAL FRONTE 22/11/41... eccomi nuovamente in prima linea, dove vi sono giunto dopo un avventuroso viaggio tra cannonate e incursioni aeree; con la mia solita fortuna non ho riportato nessun danno, se non momenti emozionanti.

Quando lasciai l'Ospedaletto da Campo di Theemir sul Gebel, venni inviato a quello di Barce per una visita di controllo, e trovatomi idoneo alle fatiche di guerra, venni rinviato al fronte. Presentatomi al Comando Tappa per far regolarizzare i miei documenti, attesi un mezzo che mi potesse trasportare fino a destinazione. Arrivò infatti un auto-



carro Fiat 26/N con sopra degli autisti complemento provenienti da Bengasi e diretti alla Div. Trieste; il brigadiere addetto al controllo, mi chiamò per dirmi che potevo approfittare di quel mezzo, dato che la mia Divisione si trovava dalle parti della Trieste. Così caricato il mio zaino e salito in cabina, affrontai il viaggio abbastanza comodo. Appresi così che quegli uomini, non avevano neppure la pallida idea di dove fossero diretti, sapevano soltanto di dover raggiungere la Divisione Trieste alla quale erano stati assegnati. Così si affidarono a me sapendo che dovevo ritornare in prima linea. Superammo senza difficoltà il Gebel rifacendo a ritroso il viaggio che avevo già fatto in precedenza e arrivammo a Derna. Qui, dopo esserci presentati al Comando Tappa per la registrazione dei nostri documenti di viaggio e il prelevamento della razione viveri che ci spettava, contrariamente al desiderio di quei militari che volevano rimanere in paese per "divertirsi" un po', io feci spostare l'autocarro fuori paese e in riva al mare in zona desertica per passarvi la notte, per evitare il bombardamento aereo. Infatti puntuali come sempre gli aerei nemici arrivarono e sganciarono molte bombe sia sul piccolo porticciolo che sulla strada del costone per cercare di interromperla, mentre noi ce ne stavamo fuori della loro portata. Al mattino successivo alle prime luci dell'alba prima che incominciasse lo sgranarsi delle lunghe colonne su per il tornante del costone di Derna, ci mettemmo in cammino. Facemmo sosta e dei pozzi idrici dove io andavo spesso a rifornire l'autobotte, cambiammo l'acqua al radiatore e rifornimmo le nostre borracce d'acqua fresca e riprendemmo la nostra marcia fino a Ain El Gazala, dove sostammo a quell'ultimo Comando di Tappa. Qui naturalmente dopo aver fatto regolarizzare i nostri documenti, preso i viveri e fatto rifornimento, riprendemmo la nostra marcia lasciando dopo

breve tempo la strada asphaltata ed inoltrandoci per la "strada dell'Asse" che gira tutto intorno alla zona di Tobruk e va fino a Bardia. Questo è un percorso insidioso, perché spesso è tenuto sotto il tiro dell'artiglieria inglese per cercare di interrompere il traffico dei rifornimenti alle truppe di prima linea. Infatti mentre percorrevamo questa pista, da alcuni segni premonitori compresi che qualche cosa non andava; feci rallentare l'automezzo e guardando attentamente tutto intorno a me, cercavo di individuare che cosa mi aveva messo in allarme. Poco dopo una salva di artiglieria esplose a poca distanza da me proprio nel momento in cui un autobus di tedeschi, una autoambulanza e una cisterna che mi avevano sorpassato, e che furono inquadrati dalle esplosioni, colpendo in pieno l'autobus e la cisterna. Subito l'autista bloccò l'automezzo e tutti scendemmo precipitosamente dal mezzo cercando di ripararci al di là della strada dietro a piccoli massi. Altre esplosioni si susseguirono ma sempre nello stesso posto mentre alcune schegge frullavano sulle nostre teste. Notai che il nostro mezzo non era stato preso di mira nonostante si trovasse nella sfera delle esplosioni e che le salve d'artiglieria avevano un certo ritmo di fuoco; così pensai che potevamo recuperare il camion prima che venisse centrato da qualche colpo; contai pertanto il tempo che intercorreva tra una salva in arrivo e quella in partenza e nel frattempo mi avvicinai carponi fin sotto il nostro autocarro, poi sempre contando mentalmente i secondi saltai alla guida del mezzo misi in modo e sterzando tutto a destra, scesi la piccola scarpata e mi avviai sobbalzando fra i sassi e gli sterpi verso il deserto allontanandomi dalla zona pericolosa mentre una salva di proiettili esplodeva alle mie spalle, senza peraltro colpirmi. Recuperai gli uomini che si erano sparsi e imboccando una pista secondaria che conoscevo per aver individuato dei segnali a me noti, potei così raggiungere un reparto della Divisione Trieste, fine del mio avventuroso viaggio. Qui scesi dall'automezzo e dopo essere stato rifocillato, con un camioncino che andava proprio dalle parti della mia Divisione, proseguì il viaggio desertico fino ad una biforcazione della pista dove fui lasciato a terra. Si stava facendo notte, ed ebbi la fortuna di trovare un altro automezzo di rifornimenti che andava proprio al mio reparto. Era già notte alta quando arrivai a destinazione. Qui sento il cannone tuonare anche di notte; nelle vicinanze ci sono delle batterie di grosso calibro i cui proiettili passando sopra di noi fanno un sibilo molto forte, sembra il motore di un aereo e quando scoppiano trema la terra. Anche gli inglesi rispondono con le loro artiglierie, fortuna che noi non siamo il loro obiettivo diretto; data la conforma-

zione del terreno rimaniamo alquanto defilati e molti colpi a volte si infilano nel terreno senza scoppiare. Nessuno si avvicina a quei proiettili inesplosi, con la paura che siano a scoppio ritardato. La mia Divisione, è impegnata in duri combattimenti e per il momento tutto è in nostro favore a costo di duri scontri e perdite.

Non sono più col reparto combattente, perché il mio carro ha un altro equipaggio pertanto mi trovo colla unità "carreggio" ossia con coloro che debbono provvedere a fornire i reparti combattenti dei rifornimenti necessari, delle munizioni, pezzi di ricambio e via dicendo insomma al nucleo logistico. Con ciò siamo ugualmente sottoposti al fuoco nemico agli attacchi aerei tendenti a impedirci di portare a termine il nostro compito vitale per i reparti combattenti. Ho una sezione di mitragliatrici pesanti e una di 20 m/m di recupero montata su di un automezzo leggero, per provvedere alla difesa ravvicinata a contraerea; non sono il solo, perché ci sono anche alcuni carri armati e delle autoblindo per difenderci dalle incursioni di reparti inglesi detti "Topi del Deserto" impiegati in operazioni di disturbo.

I nostri battaglioni carri negli ultimi scontri hanno catturato molti prigionieri, fra i quali anche un generale, oltre a materiale bellico. Ho insistito per essere avviato al reparto carri, ma il capitano, nuovo giunto dall'Italia e che conosco mi ha detto che avevo già fatto il mio dovere e che per il momento il mio posto era quello assegnatomi, in quanto unico sottufficiale effettivo. Nella zona siamo sottoposti a continui attacchi aerei con spezzonamento e mitragliamento; arrivano a volo radente e sgranano le loro e sgranano le loro armi incendiando automezzi e facendo saltare postazioni di armi contraeree. Uno di questi mi ha fatto stare con la testa fra i sacchetti di sabbia per avermi preso di mira, ma appena mi ha sorpassato, ho girato la mitragliatrice e gli ho rifilato una lunga sventagliata per ringraziamento. Altre armi lo presero di mira e vidi che quell'aereo si allontanava lasciando dietro di sé una lunga striscia di fumo nero. Quando arrivarono i bombardieri, entra in funzione la contraerea tedesca con i loro cannoni da 88 m/m oltre alle varie mitragliere da 20 m/m, spesso qualche aereo viene colpito e ne ho visto precipitare due in fiamme; ieri di un gruppo di sei ne rientrarono alle loro linee solo due. Ora è notte ma ognuno di noi sta vegliando vicino alla propria arma mentre nel cielo di Tobruk è in corso un violento bombardamento da parte della nostra aviazione; vedo i bagliori delle esplosioni e dopo qualche istante ci giunge il boato; il tutto dura qualche minuto.

Mi chiedi com'è la vita qui; una buca affiorante

sul terreno, una coperta da campo, un telo tenda per coprire la buca che, in molti casi è la nostra casa e la nostra tomba. Armi sempre pronte a far fuoco, vigilanza continua, polvere, sporcizia, scarsità d'acqua, scatoletta e gallette, dormire poco, ma il morale è sempre alto, noi dell'Ariete siamo animati da spirito di corpo che non c'è in nessun'altra unità. Basta dire: sono dell'Ariete e ci sentiamo tutti affratellati, a prescindere dall'arma di appartenenza. Siamo solidali, generosi e pieni di spirito di abnegazione, siamo fieri di quello che abbiamo saputo fare, contro un nemico agguerrito e meglio armato.

Ora che sei al Ministero, porti nuovamente il berretto rigido, io ho il mio casco da carrista; la bustina non so più che fine abbia fatto; tu sei sempre tirato a lucido; io ho spesso la barba lunga da più giorni e magari non ho potuto lavarmi per mancanza d'acqua oppure quella poca che abbiamo la teniamo ben conservata per emergenza. Gli animaletti che non ci danno pace intendo dire pulci e pidocchi, che facciamo del tutto per debellarli ma impavidi compaio sempre. Essendo costretti a dormire per terra, siamo pieni di polvere e la mia giubba ha due strappi; e per il momento non ho tempo di ripararla perché non ho neppure il necessario qui con me. Non ti faccio altre descrizioni penose, perché non voglio essere commiserato, ma questa è la figura tipica di ogni combattente qui in Marmarica. Tu al Ministero sei al sicuro, mentre noi siamo continuamente esposti al fuoco nemico, ma nel mio piccolo mi sento di essere un titano, perché posso essere impiegato in ogni istante a compiere il mio dovere affrontando l'incognito, ma lo faccio anzi lo facciamo con coscienza e serenità di spirito, e siamo orgogliosi di poterlo fare anche nelle condizioni più assurde e a volte impossibili. Perciò non te la prendere se ti dico queste cose; so che ti hanno inviato a Roma per necessità del tuo comando e non perché tu l'abbia cercato...

DAL FRONTE MARMARICO 28/11/41... ti scrivo questa breve missiva e scusami se ho scritto a matita. Comunque sto bene sono sempre in zona di combattimento e come ti ho già scritto, sono in postazione contraerea, ma che ha anche il compito di difesa ravvicinata dei nostri automezzi della base tattica; naturalmente non sono io solo a svolgere questo compito. Dai bollettini di guerra avrai sentito citare varie volte il nome della mia Divisione che si sta coprendo di gloria con azioni che hanno del favoloso; i combattimenti ora si susseguono in una località, ora in altra ma sempre con scontri violenti. A volte paragono questi scontri fra unità di carri armati in questo vasto deserto, come delle formazioni navali che nell'immensità del mare si



Sui fiumi Meduna e Cellina esercitazioni carri Sherman

ricercano, si danno battaglia, si sganciano, per ricomparire in altra parte del mare e darsi nuovamente battaglia. Così nella stessa maniera fanno le unità carri sia nostre che quelle nemiche, in questo grande mare che è il deserto Marmarico...

DAL FRONTE MARMARICO 5/12/41... oggi è il mio compleanno ed il secondo che passo in guerra; noi stiamo ritirandoci con quei pochi carri che ci sono rimasti e gli automezzi reduci di tante scorriere nel deserto, che trasportano lo stretto necessario individuale, e poi tutte le munizioni possibili, il carburante, l'acqua, i viveri e gli uomini che possono riuscire ad essere trasportati, sono colonne cariche fino all'inverosimile, con degli uomini seduti anche sui parafanghi pur di ripiegare con il proprio reparto. Tutto quello che ho è un tascapane con pochi effetti personali, bombe a mano, la pistola e un mitragliatore "Bren" inglese con relativo munizionamento e il pugnale che avevo anche in Spagna, e tutto il corollario che ha al seguito un combattente (pidocchi compresi). Da due notti non dormiamo, siamo continuamente sottoposti a bombardamento e mitragliamento da parte di aerei nemici mentre reparti esploranti provenienti dal deserto ogni tanto fanno azioni di disturbo sui nostri fianchi; ma sono contrastati dai nostri esigui battaglioni che con i loro pochi carri rimasti, li contrattaccano per dar modo al grosso delle nostre forze di ripiegare regolarmente. I carri d'assalto del mio battaglione, sono ormai un ricordo, abbiamo recuperato tutte le armi e munizionamento che adoperiamo in postazioni a terra o contraeree. Il vitto è quello che ognuno di noi è riuscito a racimolare e l'acqua è preziosissima; la consumiamo dalle nostre borracce col contagocce; durante il nostro ripiegamento abbiamo attinto qualche cosa di buono in una Sezione di Sussistenza che stava per essere data alle fiamme; se avessimo potuto avere un automezzo vuoto, si caricava ogni ben di Dio, ma così come siamo ora, stracarichi, abbiamo potuto prendere solo quello

che ci era possibile portare con noi. La notte fa molto freddo e quasi tutti sono senza cappotto, chi era degli equipaggi come ero io, ha ancora il suo giubbotto di pelle, ma ripara ben poco anch'esso. Ma il nostro spirito è sempre alto e ci anima la volontà di ritornare indietro...

ZONA DI GUERRA 7/12/41... ti scrivo queste poche righe per darti mie notizie con la speranza che ti giungano; sono ridotto proprio male, ho una spalla lussata (la destra) e la perforazione della membrana sn. Per una esplosione di bomba di aereo molto vicina. Mi hanno fatto una prima medicazione sommaria di fortuna da parte del medico del reparto; per il momento sono a posto e seguo l'ondata di ritirata con questo grande serpente di automezzi che ogni tanto si fermano per degli intasamenti. Ero come sai alla mitragliatrice contraerea per la difesa della colonna dagli attacchi aerei, questa si fermò e mi io alzai in piedi sul cassone per vedere diche cosa si trattasse, in quel momento dal mare a volo radente ci piombarono addosso due bimotori inglesi che incominciarono a mitragliarci e bombardarci. Mi aggrappai alla mitragliatrice e sgranai alcune raffiche mentre gli aerei che passavano su di noi, mollarono due bombe. Una di queste esplose a poca distanza dal mio automezzo, che fu scodellato sul ciglio della strada. Nel cadere a terra, picchiai con la spalla destra e così riportai la lussazione e l'esplosione mi procurò appunto la perforazione della membrana. Anche se ho qualche dolore, resisto abbastanza bene, anzi in una casa colonica lungo la strada abbiamo trovato dell'olio di oliva e sui fornelli di fortuna abbiamo fatto il pane fritto (figurati un po'), che ci ha riscaldato durante la notte. Stai tranquillo appena sarà possibile mi farò visitare in qualche Ospedaletto da Campo sempre che ne troviamo qualcuno lungo la via della ritirata...

CONCLUSIONE

Pochi giorni dopo venni ricoverato in un Ospedaletto da Campo al villaggio Mameli sul Gebel Cirenaico, anzi a dire il vero non ci volevano ricoverare ma bensì volevano che sgomberassimo i loro malati e feriti per metterli in salvo; il mio Maggiore, fu irremovibile e ci lasciò (io ed altri tre carristi) in quel luogo di cura. Il giorno di Natale, giunsero gli inglesi che ci sgombarono con le autoambulanze e ci portarono ad un Ospedaletto da Campo a Tobruk e da qui qualche giorno dopo fummo imbarcati sulla Nave Ospedale che ci portò in Egitto ad Alessandria e col treno ospedale fummo trasportati fino al 19° General Hospital di Geneifa. Successivamente venni inviato in Sud Africa da cui ritornai dopo ben cinque anni di prigionia.

I MEZZI BLINDATI EX REGIO ESERCITO UTILIZZATI DALLA POLIZIA NEL DOPOGUERRA

di Paolo Emilio Papò

Come possiamo definire la figura del carrista? Sicuramente come il coraggioso che conduce un importante mezzo all'assalto delle linee nemiche, sacrificandosi al posto delle fanterie. Ma ci sono stati "altri" carristi, ovvero coloro che usarono i mezzi blindati per compiti definiti secondari, ma non meno importanti. Ci riferiamo ai carristi della Polizia italiana che, nei delicati momenti del dopoguerra, impiegarono per compiti di ordine pubblico molti mezzi blindati di varia provenienza, molti dell'ex regio-esercito.

Le forze di polizia sono state considerate in genere come forze di seconda linea, pertanto, i veicoli blindati di cui erano provviste sono stati, spesso, ripieghi o mezzi obsoleti non più idonei ai combattimenti in prima linea. Per esempio, gli inglesi adottarono agli inizi del secolo scorso veicoli blindati di provenienza assai varia, ottenuti adattando blindature posticce a camion, e che furono usati soprattutto in Irlanda e per reprimere le rivolte coloniali nei loro domini. Per quanto riguarda il nostro paese dobbiamo notare che vi fu una eccezione, in quanto le forze di polizia (Guardia Regia) vennero dotate delle robuste autoblindate Lancia 1z, e, negli anni 'trenta, ebbero in servizio, anche se per breve periodo, dieci fiammanti autoblindo Fiat 611 costruite espressamente, che, tuttavia, vennero assegnate a reparti dell'esercito non appena si profilò all'orizzonte la guerra in Abissinia. Alcuni reparti di polizia ebbero anche carri L3, usati per contro-guerriglia, mentre la Polizia Africa Italiana ebbe in dotazione autoblindo AB 41, carri armati L3 e L6 e camionette AS 42, mezzi impiegati nei caotici giorni dell'armistizio e che finiranno nei ranghi della Polizia nel dopoguerra.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, l'Italia, umiliata dalla sconfitta, per le clausole del trattato di pace non poté costituire importanti reparti corazzati, e le rinate forze armate riacquitarono pochi mezzi scampati ai combattimenti nei depositi disseminati nel territorio, non di rado presentando nei propri ranghi veicoli delle più disparate provenienze, tra cui anche delle prede belliche.

La nascente repubblica doveva confrontarsi con una popolazione che ancora risentiva dei problemi della guerra civile appena conclusa. L'Italia era disseminata di ordigni inesplosi, che provocarono ancora vittime, ma anche di depositi di armi disseminate e nascosti nei luoghi più reconditi. Ricordiamo, tra i problemi di ordine pubblico, i disordini dopo l'attentato a Togliatti nel 1948, in cui operarono i veicoli blindati della polizia, spesso affiancati da quelli dell'esercito. A Genova, in quelle circostanze, alcuni mezzi furono persino



Tra i mezzi utilizzati dalla Polizia anche una Lancia Lince, vettura blindata ispirata allo scout Dingo inglese.

catturati dai manifestanti, che, in alcune occasioni, arrivarono anche ad efferati omicidi di componenti delle forze armate e di polizia, a testimonianza dell'asprezza del confronto. I carristi della Polizia divennero pertanto... in prima linea!

In questo contesto la polizia italiana venne dotata di numerosi veicoli blindati o corazzati, inizialmente provenienti dal disciolto regio esercito e passati più o meno indenni attraverso le vicende della guerra e dell'armistizio, alcuni dei quali arrivarono a servire fino ai famigerati anni '70, gli anni di piombo. Numerosi furono i carri leggeri Fiat-Ansaldo L3, un basso mezzo del peso di tre tonnellate armato con una coppia di mitragliatrici calibro 8, utilizzato anche dall'Esercito Italiano per addestramento, e che venne estesamente impiegato dalla polizia che lo distribuì in vari reparti nella penisola.

Il carro leggero Fiat-Ansaldo L6 era una evoluzione del precedente, sempre appartenente alla categoria dei carri leggeri, era armato con una mitragliatrice calibro 8 ed un cannoncino Breda semiautomatico da 20 mm sistemati in una torretta girevole. La polizia ne impiegò una dozzina di esemplari, la lo-



Due L6 riarmati con Breda 37. In primo piano, coperta dal telone, quella che sembra una 20 mm di origine tedesca.

ro attività è confermata dalle fotografie che ritraggono questi veicoli, con la vistosa scritta CELERE ai lati della torretta, in occasione della rivolta del carcere di San Vittore a Milano e a presidio del Palazzo del Viminale durante il noto referendum del 2 giugno. La polizia italiana ne impiegò alcuni con l'armamento sostituito da una mitragliatrice Breda 37 sempre cal. 8. Da notare che tra gli esemplari presi in carico dalla polizia, alcuni non risultano impiegati nei reparti operativi, forse erano destinati alla cessione dei pezzi (la cannibalizzazione ovvero l'impiego dei mezzi più vecchi per l'approvvigionamento di pezzi di ricambio era una pratica estesamente usata in quel periodo anche dall'Aeronautica).

Molto longeve furono le autoblindo Fiat-Ansaldo AB 41, veicoli ruotati blindati da esplorazione armate come il carro L6, che fecero un'ottima riuscita in combattimento sia sulle sabbie infuocate del deserto che negli scenari europei. Numerosi veicoli di questo tipo, ridipinti con un vistoso colore rosso amaranto, furono utilizzati lungamente dalla polizia nei reparti celeri, alcune dei quali furono rottamati nel 1971.

Tra i numerosi mezzi impiegati spicca anche una AB 43, una evoluzione del tipo precedente, impiegata a Torino.

Anche le camionette sahariane AS 42 furono impiegate proficuamente per molti anni, risultando forse tra i veicoli ex Regio Esercito che maggiormente interessarono la Polizia. Tali veicoli, anche se non blindati, erano considerati tra i più riusciti veicoli da combattimento del disciolto regio esercito, molto mobili ed armati con un cannoncino calibro 20 mm e due mitragliatrici, furono modificati con la sistemazione di un'altra mitragliatrice Breda 37 cal. 8.

Tra i registri della Polizia, che abbiamo avuto la fortuna di poter consultare abbiamo rintracciato anche quattro "TL 37 armati", riteniamo che si tratti di camionette AS 43 recuperate al nord alla fine della guerra, veicoli simili al precedente ma più piccoli. Veramente una sorpresa è anche la dotazione e l'utilizzo di due carri armati M15, veicoli armati con un cannone da 47 e tre mitragliatrici (più una antiarea, probabilmente non utilizzata). Accenniamo inoltre all'impiego di almeno una Lancia Lince, vettura comando blindata armata di una mitragliatrice cal 8, e di alcune motocarrozze blindate su veicolo Guzzi 14, già utilizzate dal reparto celere di Roma. Tali veicoli, dunque, scampati agli eventi bellici, furono nei primissimi tempi del dopoguerra gli unici mezzi blindati usati dalle forze di Polizia, che, assieme ai carabinieri, ebbero una importante componente blindata, ed indubbiamente svolsero un ruolo importante per evitare l'insorgere di nuove guerre civili.

In seguito, gli americani fornirono in copiose quantità i blindati Humber e Staghound, non appena acquistarono maggiore fiducia nel ruolo del nostro paese.

Si ringrazia il vicequestore dr. Paolo Mazzini per la cortese disponibilità e la notevole competenza.



Camionette AS 42, uno tra i migliori mezzi utilizzati dal regio Esercito e, nel dopoguerra, dalle forze di Polizia.

TARGA	MODELLO	SERVIZIO	ANNO DI FINE SERVIZIO
1991	L3	Napoli	1946
1992	L3	Gorizia	1946
1993	L3	Milano	1946
1994	L3	Bari	1946
2583	AB 41	Bologna, Torino	1971
2584	camionetta AS 42	Cesena, Senigallia, Foggia	1950
2559	camionetta AS 42		
2564	camionetta AS 42	Terni, Roma, Foggia	1950
2583	AB 41	Roma, Torino	1970
2584	AB 41	Roma, Torino	
2559	AB 41	Napoli	1950
2629	L6	Roma (rep. Celere)	1951
2630	L6	Roma (rep. Celere)	1951
2631	L6	Roma (rep. Celere)	1951
2632	L6	Roma (rep. Celere)	1951
2633	AB 41	Sicilia	1961
2679	AB 41	Roma, Torino, Bologna	1971
7022	L3	Firenze	1950
7023	L3	Firenze	1950
7024	L3	Bari	1950
7025	L3	Gorizia	
7026	AB41	Torino, Bologna, Parma	1971
7027	camionetta AS 42	Roma	1960
7030	L6		1949
7031	L6		1949
7032	L6		1949
7033	L6		1949
7034	L3		
7035	L3		
7036	L3	Roma	1950
7118	TL37 armato (AS43?)	Frosinone	1950
7119	TL37 armato (AS43?)	Pescara	1950
7120	TL37 armato (AS43?)	Roma	1949
7117	TL37 armato (AS43?)	Frosinone	1950
7447	AB43	Torino Bologna	1971
8050	L6	Milano	
8163	L6		1950
8164	L6	Milano	1951
8165	L6	Roma	1950
8166	L6		
8221	L3	Foggia	1949
8222	L3	Foggia	1949
8223	L3	Foggia	1949
8236	AB 41	Torino, Bologna, Roma	1971
8237	AB 41	Torino, Bologna, Roma	1971
8238	M15 (ex R.E.5905)	Roma, Milano	1950
8239	M15 (ex R.E.5107)	Roma, Milano	1952

IL CARRO ARMATO

PICCOLA GUIDA TECNICA

di Mario Pieri - quarta parte

Nelle tre puntate precedenti, che hanno inaugurato questa rubrica, abbiamo affrontato l'argomento "corazze", sia dal punto di vista tecnico sia da quello storico-evolutivo. Non è stato possibile, per ragioni di spazio e di complessità, scendere nei dettagli; così come sono state lasciate a margine alcune soluzioni tecniche moderne ancora poco diffuse o non conosciute a fondo.

La corazza è uno degli elementi caratterizzanti il carro armato; il quale, per l'appunto, fa parte della più ampia famiglia dei "mezzi corazzati", famiglia che include anche i semoventi d'artiglieria, le autoblindo, molti veicoli trasporto truppe e altri veicoli militari più o meno specializzati.

Tuttavia, per essere precisi, più che di corazza si deve parlare di "protezione" in senso più ampio. Difatti, come abbiamo già visto, la salvaguardia del mezzo e del suo equipaggio fu all'inizio demandata solo all'acciaio, ma con il passare del tempo l'avanzamento tecnologico consentì di proporre soluzioni diversificate per far fronte ad armi offensive sempre più potenti e sofisticate.

La **PROTEZIONE** è uno dei tre elementi compresi nella così chiamata "formula tattica". Detto in altri termini, costituisce uno dei tre lati del cosiddetto "**triangolo della potenza**", un concetto che in epoca contemporanea è considerato fondamentale e costituisce una base progettuale dei moderni mezzi da combattimento corazzati. Gli altri due elementi sono la **MOBILITÀ**, di cui parleremo a breve, e la **POTENZA DI FUOCO**, che analizzeremo tra qualche puntata.

A livello puramente teorico, per un carro armato l'ideale sarebbe mantenere in equilibrio questi tre fattori, ma nei fatti ciò non è quasi mai possibile.

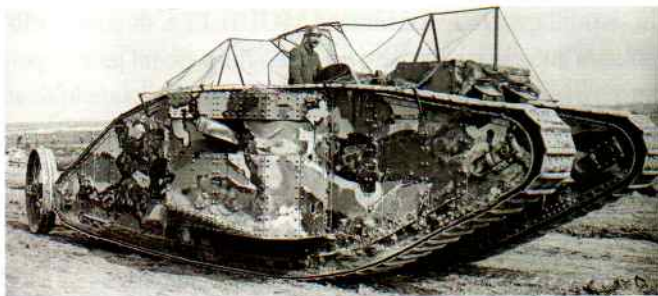
Questo perché privilegiandone uno si finisce per penalizzare uno degli altri due, o entrambi, diminuendo l'efficacia complessiva. Ad esempio, un ipotetico carro superprotetto e pesantemente armato farebbe molta fatica a muoversi, specie sul campo di battaglia; nel passato si sono avuti esempi concreti di ciò. In ogni caso, il concetto sarà più comprensibile strada facendo.

Di recente sono stati aggiunti altri "lati" al triangolo, facendolo diventare, a seconda della profondità dello studio, un poligono a cinque, sette o anche nove lati, senza per questo modificare realmente i termini della questione. In questa sede ci fermeremo alla formula tattica del triangolo, perché andare più a fondo esulerebbe dai nostri scopi.

In termini generali, si definisce **MOBILITÀ** di un veicolo militare la capacità che esso ha di raggiungere un teatro operativo e spostarsi sul terreno al fine di poter espletare le funzioni previste. Si noti, tuttavia, che il concetto di **mobilità** va ben oltre il semplice spostamento del mezzo. È palese che il carro armato debba essere in grado di muoversi, in differenti condizioni ambientali, per giungere fino alla zona di combattimento e per poterla attraversare: questa caratteristica è appunto detta **mobilità sul campo** o **mobilità operativa**. Ma non finisce qui, perché è fondamentale che il carro sia in grado di combattere in ogni situazione, effettuando manovre che gli permettano di attaccare e di difendersi al meglio, oppure avanzare conquistando il terreno e i punti nevralgici avversari, o effettuare ripiegamenti organizzati: questa è l'importante **mobilità tattica**.

Infine, va considerata la **mobilità strategica**, inerente il modo in cui il mezzo da combattimento può venire trasferito su ampie distanze all'interno dell'area di operazioni, nei tempi e nei costi previsti, in forma autonoma o mediante altri sistemi di trasporto per via terrestre (stradale o ferroviaria), aerea, marittima. Alla mobilità di un mezzo da combattimento è legata in modo diretto la sua operatività, cioè la capacità di funzionare o agire in accordo con l'organizzazione, la strategia o le direttive. E un'elevata operatività di un carro (come di un altro veicolo, un'arma, un reparto) rappresenta un moltiplicatore di forze. Parlando di mobilità nel carro armato viene subito in mente il sistema di trazione a cingoli e tutti gli organi connessi. Eppure, da quanto appena visto si deduce che non basta far correre i cingoli: la mobilità di un veicolo da combattimento corazzato deve essere ben valutata a livello di progetto e in funzione del ruolo previsto per il veicolo stesso. Inoltre, la mobilità eventualmente persa deve poter essere ripristinata in tempi brevi, per evitare che il mezzo si trasformi presto da predatore in preda. Non per niente un detto comune, mutuato dalla marina, è: "Carro fermo, carro perso". La trazione mediante cingoli fu applicata a trattori e mezzi agricoli sino dalla fine del Novecento, ma cominciò a diffondersi nei mezzi militari durante il primo conflitto mondiale; da principio nei trattori d'artiglieria, quindi nei primi carri armati. Nei due decenni successivi alla fine della guerra furono sperimentati e immessi in servizio molti veicoli cingolati e semicingolati, da combattimento o per altri usi (trasporto, esplorazione, eccetera), sia militari sia civili.

Per i primi modelli di carri armati furono scelti i cingoli perché questi, rispetto alle ruote (quand'anche dotate di dispositivi speciali come ramponi e catene, o di appositi pneumatici), forniscono una migliore capacità di superamento di dislivelli e trasferiscono al suolo con più efficienza la trazione del motore, considerando la mole del mezzo. Inoltre, caratteristica non meno importante della precedente, i cingoli permettono che il carro armato non "affondi" su terreni cedevoli.



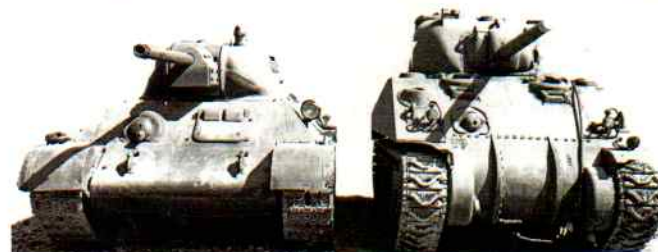
Questa viene comunemente considerata come la prima fotografia di un carro armato pronto a entrare in azione, il 15 settembre 1916 nella battaglia di Flers-Courcelette, benché è più verosimile che sia stata scattata in precedenza al campo prove di Elveden, in Inghilterra. Il Mark I britannico qui ritratto possiede già i principali elementi caratteristici della "nuova arma", a cominciare dalla trazione a cingoli; questi ultimi erano avvolgenti lungo tutto il perimetro laterale dello scafo per facilitare il superamento di trincee e fossati. Notare la il carrello posteriore (coda) "a timone" che doveva servire ad agevolare i cambi di direzione. (Imperial War Museum Q2488)



Per mettere fuori combattimento un carro armato, o renderlo impossibilitato a muoversi e quindi facile preda, è sufficiente la rottura di un cingolo, come per questo Pz.Kpfw. III tedesco nel deserto nordafricano. (Australian War Memorial 025006)



Un carro T-34/76 catturato dai tedeschi nel 1941 fu sottoposto a prove comparative in Italia. Le impronte a sinistra sono quelle di un carro leggero italiano L6 (dal peso di 6,8 t): è evidente che questo affondava nella sabbia più o meno come il corazzato sovietico (impronte a destra) pesante quasi il quadruplo, 26 t.



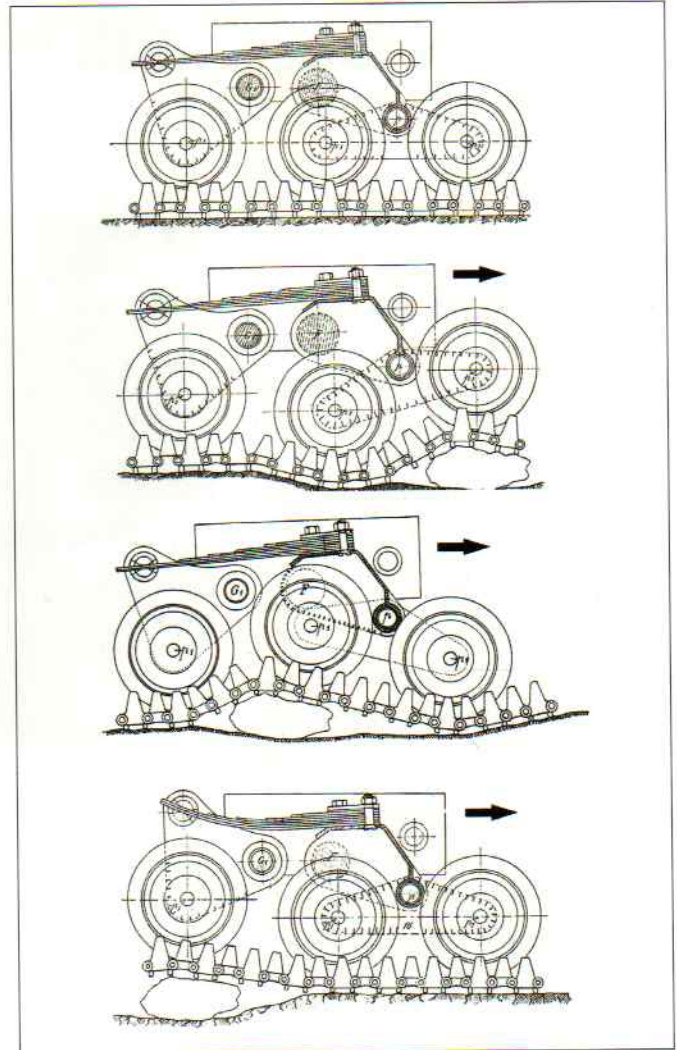
Quest'altro confronto visivo ci aiuta a comprendere perché la pressione specifica del T-34 fosse molto minore di quella dell'M4 Sherman statunitense, quasi a parità di peso: il carro sovietico era favorito, tra l'altro, dai cingoli a maglie larghe (55 cm contro 42 cm) e da una pianta più ampia. Notare anche la sagoma più bassa e sfuggente.

li quali fango, neve, sabbia e pietrame; in altri termini, il treno di rotolamento cingolato fa sì che il peso del carro armato venga scaricato a terra su una superficie più ampia rispetto alle ruote. Un parametro tecnico molto importante per la mobilità di un mezzo cingolato è la **pressione specifica**, o **pressione al suolo**, una grandezza data dalla massa di un corpo diviso per un'unità di superficie; di solito è espressa in chilogrammi su centimetro quadrato (kg/cm^2). Nei carri armati è riferita alla superficie di appoggio a terra e rappresenta un dato fondamentale in relazione alle capacità di spostamento e di combattimento su determinati terreni. Infatti, a parità di caratteristiche costruttive, un veicolo che presenti una minore pressione specifica sarà meno soggetto a sprofondare o restare impantanato. Da un altro punto di vista la storia ci insegna che vi furono carri "pesanti" (ossia con maggiore massa complessiva) in grado di muoversi meglio su terreno cedevole rispetto ad altri più "leggeri" (con minore massa). Ciò avvenne soprattutto perché l'area del loro cingolo che toccava terra era molto estesa e quindi in grado di sfruttare una superficie di appoggio più ampia, generando una pressione specifica più bassa rispetto agli altri mezzi. In realtà anche altri fattori, oltre alla pressione specifica sul terreno, influiscono sulla mobilità di un carro armato: in particolare, la distribuzione delle masse interne (motore, trasmissione, combustibile, armamento, munizioni) e la conformazione del sistema di trazione (cioè il tipo, la quantità e la disposizione delle ruote o dei rulli del sistema a cingoli), nonché le caratteristiche meccaniche del cingolo, che vedremo tra non molto. Ecco elencate, a titolo di esempio, le pressioni specifiche di alcuni noti carri armati della seconda guerra mondiale (fra parentesi il peso del mezzo in tonnellate). T-34/85: $0,782 \text{ kg}/\text{cm}^2$ (32 t); M4A3 Sherman: $1,010 \text{ kg}/\text{cm}^2$ (32 t); Tiger I: $0,984 \text{ kg}/\text{cm}^2$ (56 t). Si osservi come, a parità di peso, il T-34 sovietico beneficiasse di una pressione al suolo molto inferiore a quella dello Sherman statunitense, che a sua volta l'aveva superiore anche a quella del ben più pesante Tiger I tedesco. Nei carri moderni la tendenza è far sì che essi esercitino una pressione specifica compresa tra $0,7$ e $0,8 \text{ kg}/\text{cm}^2$ al limite arrivando a $0,9-1,0 \text{ kg}/\text{cm}^2$. Valori superiori sono sconsigliati, pena il rischio che il mezzo affondi troppo nel terreno, mentre è difficile raggiungere valori inferiori a causa delle masse in gioco. Si potrebbe in teoria pensare di ridurre al minimo i pesi e allargare al massimo i cingoli, ma si otterrebbe un veicolo ingovernabile; difatti, elementi di cingolo di ampie dimensioni distribuiscono meglio la pressione al suolo del mezzo, ma a spese della manovrabilità. Per contro, elementi di cingolo stretti migliorano la manovrabilità del veicolo e gli permettono una maggiore velocità, a parità di propulsore e meccanica, ma sfavoriscono la pressione al suolo. Anche in questo caso, la scelta delle dimensioni del treno cingolato

dipende dal previsto impiego del mezzo, nella consapevolezza di dover sempre rinunciare a qualcosa.

Volendo citare un caso reale, i carri armati in servizio nel Regio Esercito italiano negli anni Trenta del secolo scorso – sia quelli leggeri come gli L3, sia il primo modello medio M11 (poi trasformato in M13) – furono progettati per l'impiego su terreni solidi e rocciosi come quelli tipici dei confini nazionali montani, le Alpi. La dottrina d'impiego privilegiava la velocità, la manovrabilità e una protezione sufficiente alle armi controcarri dell'epoca, a spese della potenza di fuoco. Per questo vennero dotati di una cingolatura relativamente stretta. Tuttavia, quando si trovarono a combattere nel fango della Grecia e poi dell'Unione Sovietica e tra le sabbie dei deserti nordafricani mostrarono tutti i loro limiti di mobilità, (oltre ad essere penalizzati nell'armamento e nella corazzatura). Da queste considerazioni generali si deduce che la mobilità è un po' il *tallone d'Achille* del carro armato. Se è vero che sconfitte e scarsi risultati ottenuti in battaglia da alcuni esemplari del passato furono dovuti più che altro alla loro corazzatura insufficiente o mal assemblata, oppure all'inadeguatezza delle armi di bordo, l'elemento più critico fu quasi sempre rappresentato dal complesso degli organi meccanici che consente il movimento, essendo quello più soggetto a usura, danneggiamenti e rotture che possono addirittura portare alla perdita del veicolo. Si può arrivare a concepire, come fecero i primi teorici dei secoli andati, un mezzo dotato delle armi più potenti e delle protezioni più efficaci messe a disposizione della tecnologia del momento, ma se questo non si muove in modo regolare su ogni terreno o lo fa con estrema lentezza non è molto più che una postazione statica in balia dei contrattacchi nemici. Durante la cosiddetta "Campagna d'Italia", tra la metà del 1943 e la fine della guerra, le truppe tedesche furono costrette ad abbandonare un gran numero di mezzi corazzati medi e pesanti – come i famosi carri Panther e Tiger, ma anche i Pz.Kpfw. IV e i cacciacarri Elefant, per citare i più noti – a causa di problemi al gruppo trasmissione e al treno di rotolamento, dovuti all'impiego prolungato e all'impossibilità di adeguata manutenzione; ciò a fronte di relativamente minori perdite in battaglia o per danni da bombe e proiettili d'artiglieria. Infatti, quasi tutte le fotografie di carri armati tedeschi catturati dagli Alleati nella nostra penisola ritraggono mezzi abbandonati – dopo averli sabotati, come da regolamento – per mancanza di carburante o per guasti meccanici. A partire dalla prossima puntata ci immergeremo di nuovo nella tecnica: esamineremo per primi gli organi di locomozione di un carro, cioè i cingoli, le sospensioni e tutto il treno di rotolamento. Quindi passeremo al motore, alla trasmissione e ai sistemi di guida.

Si ringrazia Daniele Guglielmi per la preziosa collaborazione.



La sequenza – tratta da un manuale – mostra il cingolo e il carrello con sospensione a balestra di un carro CV 33/35 italiano, dapprima in piano (figura in alto) e poi mentre supera un piccolo ostacolo.



Il progettista statunitense Walter Christie aveva ideato un carro armato "convertibile" (qui uno dei vari modelli fotografato durante alcune prove nel 1936). Infatti, aveva la possibilità di marciare ad alta velocità su strada e terreno compatto; ciò si otteneva rimuovendo i cingoli e avvalendosi delle ruote gommate e dotate di battistrada, come se si trattasse di un normale autoveicolo; la sterzata avveniva grazie ai primi rulli portanti direzionabili. Le corregge sul parafrangente servivano ad assicurare il cingolo quando veniva rimosso. (Library of Congress)

UN CLARINETTO IN TRINCEA

di Giovanni Pulci

Scendeva da una lunga stradina scoscesa di sassi incastonati in basole laviche appena giù la torre civica, doveva stare attento Giuseppe a non inciampare, assorto com'era nel leggere il suo nuovo spartito, sembrava come quel curato di Lecco, ma ad aspettarlo non c'erano i bravi, ma il solerte postino che consegnava le missive al tempo, nel senso che recapitava la posta nell'arco temporale dell'intera giornata, sia prima che dopo i regolari pasti.

Non fu sorpreso il giovane ed elegante musicista con la sua bella uniforme bianca che indossava fieramente, aveva il berretto leggermente piegato sul lato destro e il clarinetto sotto braccio, tornava da un funerale, non per le esequie, ma per suonare la marcia funebre con la sua banda musicale; interruppe la sua lettura alzando il viso quasi rassegnato con la mano protesa, pronta a ricevere quella cartolina attesa ma non gradita, non riceveva i canonici saluti di qualche amico in vacanza, il periodo non lo permetteva e non era tra i più rosei, l'aspettava il Regio Esercito Italiano. Era un bravo falegname, anzi un bravo ebanista, "una dissomiglianza sostanziale e professionale", così replicava a chi non capiva la differenza, una differenza maniacale che lo portava a perfezionarsi attraverso gli studi, iniziando da bambino a fare gabbiette per uccellini che poco avevano a che fare del semplice ricovero per piccoli pennuti, ma erano vere e proprie cattedrali di manifattura pregiata e raffinata, da sembrare col suo padrone di bottega Mastro Don Serafino l'allievo che supera il maestro, non è solo un modo di dire nel caso di Giotto e Cimabue. Non appena svoltò l'angolo per rientrare a casa nel corso principale al civico 172 e dare la dura notizia alla madre, vide



Giuseppe con la madre Angela

già sull'uscio di casa lei e la sua fida cagnolina ad aspettarlo, assieme alle numerose vicine mantellate di nero che non apparivano sorprese, anzi avevano appreso la notizia ancor prima di lui grazie allo zelante postino che non esitò ad informare la povera donna, che aveva già altri figli al fronte, inghiottiti da una dolorosa guerra che sembrava voler risparmiare, con vana speranza, Giuseppe, ultimo di sette fratelli.

Soldato di leva classe 1920 rinviato in congedo illimitato provvisorio in attesa del congedamento del fratello maggiore Calogero, con l'invito di presentarsi alle armi con la classe 1921 nel marzo 1940; raggiunse l'8° centro automobilistico in Terni per trasferirsi alcuni mesi più tardi nella grande e operosa Torino nel 1° centro, dopo aver assaporato una licenza di trenta giorni. Tutto sembrava tranquillo, anche se già aveva calcato il territorio dichiarato di guerra sul fronte occidentale, tanto da far conoscere le sue doti musicali facendo parte nella banda degli autieri, dove, con il suo inseparabile clarinetto, mutò quel doloroso viaggio in armoniosa av-

ventura di non perduta speranza.

Quella maledetta guerra non aveva fine, neanche la passione della sua vibrante e coinvolgente cumparsita riuscì ad arginare quel fuoco violento che ormai imperversava in tutta Europa, una inaudita forza bellica ed ideologica aveva messo in ginocchio milioni di persone, impoverendola dalla dignità ancor più della morte stessa, sotterrando sotto le macerie dei bombardamenti quella debole speranza che Giuseppe infondeva con le sue melodiche note.

Lo scoraggiamento prese il sopravvento, facendogli regalo di un destino ancora più incerto, promuovendolo attore in un teatro

privo di scrosci di mani e spettatori, senza passione e senz'anima, affollato da fantasmi in un incubo angoscante, che lo vide sul palcoscenico francese il 18 novembre del 1942 nel 350° carro officina 4° corpo d'armata, con un copione sempre lo stesso e sempre più incomprendibile con una sceneggiatura scritta in fretta.

In seguito agli avvenimenti sopravvenuti all'armistizio l'8 settembre 1943, quando tutto sembrava fosse finito, un tremendo fare caotico interruppe la stabilità portando allo sbandone quelle linee che aspettavano ordini su come muoversi e su cosa fare, ordine che era diventato un disordine surreale che lo portò allo sbandamento come tanti altri che poco avevano percepito della nefanda manovra.

Giuseppe trovatosi in libertà e nell'impossibilità di raggiungere il proprio reparto militare, a differenza d'altri che cercarono di raggiungere la Svizzera attraverso i valichi alpini, si mantenne in clandestinità aiutato dalla popolazione civile del Vercellese a Livorno Ferraris; la cosa non fu semplice, anche se la solidarietà del mondo contadino in



Giuseppe in basso terzo a sx

particolar modo, ma non solo, fu esemplare.

La famiglia Longo si prese da subito sua cura, vedendolo come un proprio figlio, che si spese senza dir nulla per dargli riparo nel granaio del loro cascina, incoraggiati dal fatto che le paludi in zona e le distese sommerse dalle risaie, poco permettevano nelle immediate ore a seguire, ad un rastrellamento sul luogo da parte dei nazifascisti. Portarono, senza perdere tempo, degli abiti civili che cambiò senza battere ciglio all'istante, nascondendo l'uniforme sotto una botola assieme ad un paio di rivoltelle della prima guerra custodite dagli ospitanti per paura di ritorsioni dietro l'enorme letamaio delle stalle adiacenti, convinti che mai nessuno avrebbe imbracciato una pala e farsi breccia in quella alta, fumosa e fetida montagna che disgustava chiunque ai non addetti ai lavori; diedero un pasto per rifocillarlo dopo l'interminabile e pericolosa fuga, un pezzo di polenta meticolosamente avvolta in un tovagliolo chiuso in quattro parti ed una ciotola di riso accompagnato da un fiasco di rosso gattinara, alimenti che non potevano certo mancare in quella zona, nonostante la guerra.

Fu dura per Giuseppe nei primi giorni, dialogare con i bravi padroni della cascina era quasi impossibile, un dialetto stretto piemontese impediva la simultanea comprensione, ma che fu risolta

grazie a qualche parola in italiano che ogni tanto si metteva in mezzo, come la salsiccia nella polenta, tanto da fare sua la lingua anche perché conosceva quella francese che sembrava avere un tono molto simile, a suo dire.

Alcuni giorni passarono, tra la noia e la paura di una rappresaglia, spezzate da uno strumento che conosceva come la fame e il terrore che lo attanagliava prima di trovare riparo, un cofanetto nero chiuso e impolverato cadde sotto l'involontario sguardo tra i tanti arnesi che affollavano il vecchio magazzino, capi subito cosa contenesse, mise le mani sulle due aperture a molla chiudendo gli occhi, li aprì subito dopo lo scatto, un consumato clarinetto avvolto in un panno verde sembrava volergli fare un dono, quel dono che si fa quando da bambino fai il bravo, gli vennero in mente i fratelli, la madre, la sua cagnetta... pianse per la felicità.

Era giunto il momento di cambiare posto, l'aria si faceva pesante e bisognava trovare un altro nascondiglio, ma al prete del paese molto sensibile ai soldati sbandati venne una idea, lo prese con lui e lo portò in canonica... "l'abito non fa il monaco" disse il parroco mentre lo vestiva frettolosamente, "ma gli salva la vita", calandogli una tonaca nera che sembrava fatta su misura, ordinandogli di fingersi muto con chiunque fosse entrato in chiesa e di imparare, per essere più credibile, tutte le fun-

zioni per poterlo aiutare a preparare le sante messe. Fu molto bravo Giuseppe, quasi un prete vero, imparò così bene e velocemente da sembrare un seminarista esemplare, mimando come un vero muto il linguaggio dei segni, aiutandosi con gesti inventati ma "miracolosamente" efficaci, emettendo con la bocca quelle parole che non escono con espressioni di viso e corpo che difficilmente un altro muto si sarebbe accorto della sua messinscena.

Le notti non erano serene per nessuno né tantomeno per Giuseppe, al calare dell'oscurità una presenza misteriosa e incumbente sorvolava a bassa quota sulla zona, un aereo roboante passava sulle teste delle popolazioni rurali, che incuteva non poche paure, minaccioso con apparizioni casuali che poteva colpire anche piccoli abitati; lo chiamavano Pippo rompicoglioni, un nome che non mai dimenticò per la sua strana natura, qualcuno diceva che si trattava di un velivolo delle forze dell'Asse utilizzando armamento ridotto per spaventare i civili, altri, che si trattava di un disturbatore solitario.

Stanco di aspettare, non esitò a schierarsi, pur di finire quell'odiosa e tremenda guerra, con chi organizzava gli sbandati e la guerriglia, unendosi alla brigata partigiana di Cino Moscatelli, che lasciò nel comune di Castell'Aperote in provincia di Vercelli il 26 aprile 1945. Si chiuse definitivamente per lui, nel novembre 1945, un capitolo della sua vita segnato dall'amaro vivere, dettato da un inquieto turbamento umano che portò lutti e distruzioni, sicuro di tornare a casa per ritrovare quello che aveva lasciato e ricominciare da quel punto, interrotto ma non spezzato, con la forza di chi riesce a sopravvivere in un mare in tempesta, conservando negli anni a venire il ricordo di una gioventù consumata dall'asprezza di un lacerante conflitto, addolcito, forse, dal suo clarinetto.

*A Giuseppe Pulci
mio padre*

ALVARO AREZZINI

STORIA DI UN PRIGIONIERO

Nella mia vita ho dovuto affrontare ostacoli di ogni tipo e dimensione, con queste poche righe voglio dire ancora grazie ai miei genitori, ma soprattutto a mio padre per aver portato me e i miei fratelli al punto in cui siamo, io sono nato a Grosseto nell'immediato dopoguerra 40/45 da genitori originari del Monte Amiata, mio padre era nato a Castel del Piano mentre la mia mamma a Seggiano in provincia di Grosseto.

All'inizio degli anni '30 si trasferirono come si diceva allora "in maremma" per stare meglio, ma per capire basta pensare che la maremma allora era una zona paludosa ed insana, dove contrarre delle malattie era come prendere adesso un raffreddore, immaginate come potevano vivere allora nei loro luoghi di origine.

Il loro trasferimento avvenne in maniera diversa, la mia mamma con i suoi genitori, i fratelli la sorella e gli zii, mentre mio padre all'età di 12 anni, dopo aver terminato la scuola elementare venne mandato da mio nonno paterno come garzone presso una famiglia di contadini che abitavano vicino ai miei nonni materni. Il garzone era un ragazzo che veniva impiegato nei lavori più umili, quelli che il padrone per dignità non faceva fare ai suoi figli, riceveva come compenso cibo ed un giaciglio per dormire ea fine anno che di regola corrispondeva con il raccolto del grano se il ragazzo si era distinto in maniera favorevole i suoi genitori ricevevano viveri come grano e formaggio ed a lui nulla. Passarono gli anni, i miei genitori che abitavano in terreni vicini uno all'altro, si incontravano di solito durante il pascolo degli animali loro affidati e fu così che un giorno si sposarono, avevano 18 anni era il 22 agosto 1940, passarono i mesi, pochi, l'Italia era in guerra e pure mio padre dovette partire, era l'8 maggio 1941, con il numero di matricola 8270 fu assegnato al 54° Reggimento Artiglieria Difesa Ferroviaria, lui faceva servizio su dei treni dove erano montate all'interno di vagoni con il tetto apribile, delle batterie contraeree che all'apparire di aerei nemici aprivano il tetto, sparavano poi richiudevano e via a mascherarsi fino alla nuova operazione... una sorta di mordi e fuggi... colpisci e scappa... il suo Reparto era dislocato in Sicilia e durante il periodo in cui non erano impegnati sui treni erano impegnati in altre mansioni, un giorno mentre caricavano delle taniche di benzina ed altri rifornimenti su una nave diretta in Africa Orientale per rifornire i reparti furono fatti prigionieri dagli anglo-americani e portati prima in Tunisia, poi in Algeria ed infine in Francia, la vita da prigioniero diceva che non l'avrebbe augurata neppure al peggior nemico.



Nel campo di concentramento per rendere un po' più agevole la prigionia era fondamentale l'aggregazione tra prigionieri... pure mio padre lo fece, crearono un gruppetto erano in sette ai quali si aggiunse il loro cappellano Don Filippo anche lui prigioniero, che per la sua posizione riuscì ad alleviare un po' quel periodo.

Al rientro in Patria dopo 4 anni tra guerra e prigionia, si stabilirono quasi tutti a Grosseto o nelle vicinanze, compreso il cappellano, ma per chi non conosceva la loro storia era difficile capire.

Il reinserimento non fu facile, i problemi erano molteplici compresi quelli di salute ma la scuola serale per conseguire la licenza di scuola media, e la condizione di reduce ed invalido di guerra agevolò l'assunzione di mio padre presso un ente previdenziale nazionale, così pure per noi migliorò la vita. Giunti i miei 18 anni, dopo aver superato il disappunto di mio padre mi sono arruolato come allievo Sottufficiale nell'Esercito, era il 2 agosto del 1965, iniziare la carriera militare 20 anni dopo la fine della seconda guerra mondiale non fu cosa facile, molteplici furono le difficoltà da affrontare, ma con la voglia di migliorare la mia vita e ripensando ai sacrifici affrontati da mio padre e sorretto dalla caparbietà del "maremmano" quale io sono, da giovane Sottufficiale vengo assegnato ad un Reparto di Carristi il XVIII Battaglione Carri prima ed al 6° Battaglione Carri poi inquadrato nel 1° Reggimento Bersaglieri Corazzato, non riesco a descrivere le emozioni provate durante la permanenza in quel magnifico Reparto. Le esigenze di famiglia mi inducessero a lasciare il reparto operativo per essere assegnato ad una Grande Unità della Forza Armata, la discolta Scuola di Guerra dell'Esercito, le esperienze acquisite negli anni precedenti mi hanno portato a svolgere incarichi di prestigio dove ho avuto la possibilità di dimostrare quanto siano stati importanti gli insegnamenti ricevuti dai colleghi anziani, tra questi il Maresciallo Maggiore Arturo Mariani, reduce di El Alamein e da mio padre. Oggi che faccio il nonno a tempo pieno ogni tanto capita che i miei nipoti mi facciano delle domande sulla mia vita lavorativa passata, allora racconto loro la storia di mio padre e qualche ricordo del mio passato da "carrista". I tempi ora sono cambiati, i giovani non immaginano ciò che fu la vita nei decenni trascorsi e, sentendo che la vita corre velocemente verso la fine, il mio desiderio sarebbe quello di poter trasmettere questo racconto a tutti quei ragazzi che non per colpa loro non conoscono il nostro passato.

Alviero Arezzini



SEZIONE DI BELLUNO

LA SEZIONE NEL "COVO" DEGLI ALPINI

A giugno la Sezione Carristi di Belluno ha ricevuto l'invito a presenziare al raduno dei congedati della Brigata Alpina "Cadore". Il clou dell'evento si è svolto a Belluno, sede storica del Comando di questa Grande Unità, nella mattinata di domenica 19 giugno. I partecipanti al raduno hanno sfilato lungo le strade del capoluogo dolomitico, in tanti, salutati da ali di folla della popolazione che applaudiva e salutava al passaggio con calore ed affetto. Benché ormai sciolta e confluita nella Brigata Alpina "Julia" nell'ormai lontano 1997, la "Cadore" rimane un pezzo importantissimo della storia militare e non solo della provincia di Belluno e della sua popolazione, incluso per il sottoscritto scrivente. Grazie alla preziosa collaborazione di Stefania Tiveron, moglie del Presidente Regionale C.le Dario Tiveron e di Lilly Sartori, abbiamo accompagnato il labaro di Belluno con quelli delle "gemellate" sezioni di Spresiano e di Mestre-Venezia. Il labaro bellunese è stato portato con orgoglio e marzialità impeccabile dal decano della sezione, il C.le Magg. Luciano Podda ed è stato scortato dal sottoscritto. Un preziosissimo aiuto logistico ci è stato prestato come al solito dal marito di Lilly Sartori, il "nostro" Tenente Lagunare Dennis Ziliotto che si è occupato del consueto precisissimo reportage fotografico e, date le temperature della mattinata, è stato importantissimo per fornire ai partecipanti in alta uniforme carrista delle preziosissime bottigliette di acqua fresca. Lo sfilamento dei partecipanti ha previsto in testa la presenza dei gonfaloni di Comune e Provincia, seguiti subito dopo da una delle tre fanfare presenti e dai labari delle Associazioni d'Arma inviate, tra le quali appunto i tre labari carristi. Dietro di noi un vero e proprio "fiume verde" di cappelli pennati che si è snodato dal piazzale dello stadio attraverso le principali vie di Belluno. Emozionantissimo per me è stato attraversare il famoso



"ponte degli Alpini" attraverso il quale si entra nel centro storico: entrare nella "mia" città, scortando il "mio" labaro è stata per me un'emozione che da sola ha valso il viaggio di 700 chilometri per andare e tornare! Che dire poi del passaggio davanti alla Caserma Fantuzzi, sede storica della Brigata "Cadore"? Del passaggio nella centralissima Piazza dei Martiri? L'arrivo in Piazza Santo Stefano ha fatto sì che noi carristi venissimo per così dire "a contatto" con i congedati del coro degli Alpini della Cadore che hanno voluto omaggiarci cantando il nostro inno proprio in mezzo alla piazza. Pensate voi cosa può volere dire per un carrista sentire degli alpini che cantano "...son d'acciaio i cingoli posenti, son d'acciaio come i nostri cuor..." in pieno centro a Belluno, terra alpina per antonomasia! L'organizzazione del raduno è stata impeccabile nel farci trovare, al termine della sfilata, un tendone con annessa distribuzione di rancio dove abbiamo potuto finalmente rificillarci e sorridere insieme, ripercorrendo con il pensiero il percorso che avevamo appena terminato con soddisfazione immensa.

Cr. Dott. Alessandro Manfroi

SEZIONE DI CATANIA

INTITOLATA LA SEZIONE AL COL. FRANCESCO INGALLINERA

Domenica 3 aprile Pedara (CT), i Soci della Sezione unanimemente e con il placet del nostro Presidente Nazionale Gen. D.Sabato Errico, ha avuto luogo l'intitolazione della Sezione di Catania al Col. Francesco Ingallinera, socio del contesto, venuto a mancare, per un grave male il 3 ottobre 2020.

Dopo la svelatura del labaro, è stata celebrata nella Basilica Cattedrale di S. Caterina Alessandrina di Pedara, per gentile concessione del Parroco Don Giuseppe Rizzo la S. Messa, officiata da Don Lentini, Cappellano dell'ospedale di Lentini (SR) e Rettore della Chiesa di S. Maria di Soletto, dedicata alla Madonna della Neve ed a S. Agata, in Francofonte (SR), il quale ha pronunciato belle parole nella sua omelia, parlando approfonditamente ed elogiando la specialità Carrista. Il Presidente, ha ringraziato il Sindaco di Pedara Arch. Alfio Cristaudo, rappresentato, per l'occasione, dal Consigliere Leo Laudani per essere intervenuto, Don Rizzo per la gentile concessione della Basilica, Don Lentini, per la celebrazione, ed ultimo ringraziamento alle famiglie carriste, come da foto: Consoli, Di Stefano, Iachello, Tropi e Sagone.

FERREA MOLE FERREO CUORE OLTRE L'OSTACOLO

Sebastiano Iachello

SEZIONE DI CIVITAVECCHIA

VISITA CULTURALE

La sezione di Civitavecchia il 5 giugno ha organizzato una visita culturale presso il museo di Tarquinia VT e relativa Necropoli Etrusca divenuta anni fa bene culturale dell'UNESCO per il suo enorme tesoro di reperti archeologici e testimonianza di una delle prime civiltà esistente nell'Italia centrale e che fu già allora promotrice di scambi economici commerciali e culturali con altre civiltà esistenti nel mediterraneo.

La visita, condotta e guidata dalla Prof.ssa Roberta Galletti esperta in storia e arte antica, alle stupende tombe esistenti nella necropoli che ha entusiasmato i partecipanti specie per i disegni e i colori esistenti negli affreschi che abbellivano le tombe a testimonianza del loro elevato culto per i morti e anche per esibizione dei vari ceti e posizione sociale ed economica della famiglia sepolta. Il popolo Etrusco vissuto tra il IX secolo A.C al I Secolo A.C., si parla di migliaia di anni e quei colori quei disegni sono rimasti insieme alla lavorazione di vasellami vari e un'oreficeria da fare invidia alle super tecniche moderne nella lavorazione dell'oro, testimoniano una cultura molta elevata di un raggiungimento di bravura artigianale per quei tempi antichi. la visita è poi proseguita presso il Museo Nazionale di Tarquinia dove migliaia di reperti messi in bella mostra in te-



che di cristallo affinché i visitatori possono ammirare l'oggetto da tutte le angolazioni così da arricchire il cuore e la vista di tanta grandiosità storica e culturale. Al termine della visita il gruppo attraversando il centro storico della stupenda cittadina di Tarquinia, si è recato presso il ristorante "Le due Orfanelle" dove ha consumato uno splendido pranzo a base di pesce che ha chiuso così una splendida giornata da turisti.

Lgt. Catello D'Aniello

SEZIONE DI LECCE

ATTIVITÀ ASSOCIATIVA



Menino, 5 maggio - Casa di accoglienza "Papa Giovanni Paolo II"

Consegna da parte di Assoarma - Lecce di un contributo in denaro per il sostegno di 24 profughi ucraini, ospitati presso la struttura.
Da sx: Giuseppe Leo, Sandro Savina, Rodolfo Guidotti, Emanuele Lasalandra, Vito Margiotta, Don Luca Nestola, Donato Verardo e Giuseppe Bruno.



Lecce 7 aprile Sede del Centro Documentale
Cerimonia per il 78° Anniversario della Costituzione del Comando Speciale delle Regie Accademie Militari in Lecce.

SEZIONE DI MODENA E REGGIO EMILIA

77° ANNIVERSARIO DEL SACRIFICIO DEL S. TEN. MARIO ALLEGRETTI

Il 10 aprile 2022, a Saltino sul Secchia, dopo un intervallo di 3 anni causa Covid, è ripresa la consolidata commemorazione annuale a ricordo del sacrificio del S. Ten. Carrista M.O.V.M. Mario Allegretti, cui è intitolata la nostra Sezione, caduto in azione contro i tedeschi il 10 aprile 1945 nelle vesti di Comandante partigiano della Brigata S. Giulia di "Giustizia e Libertà".

La giornata è iniziata con una mini-escursione in alto Appennino Modenese, in località Rivalta nel comune di Prignano, dove carristi e Sindaco hanno posato due mazzi di fiori al cospetto del cippo eretto esattamente sul punto esatto dove il S. Ten. Allegretti cadde ferito mortalmente. Dopo la breve cerimonia il Sindaco ed il Presidente Sezionale, Franco Azzani, hanno espresso parole di saluto e ricordato l'avvenimento. Ridiscesi quindi a Saltino di Prignano, dove tantissime persone erano in attesa davanti al monumento eretto a ricordo del S. Ten. Allegretti, è iniziata la



cerimonia vera e propria con l'Alzabandiera al suono dell'Inno di Mameli, la deposizione di una Corona di Alloro e la lettura della "Preghiera del Carrista". Presente alla cerimonia il Presidente Regionale A.N.C.I. dell'Emilia Romagna, Caporal maggiore Marco Bigi, che ha portato il saluto del Presidente Nazionale Gen. D. (ris.) Sabato Errico.

SEZIONE DI ROMA

CONFERENZA SULLO SBARCO ALLEATO IN SICILIA NEL 1943

Il 15 giugno è stato finalmente possibile organizzare una conferenza sullo sbarco alleato in Sicilia nel luglio 1943, a cura del dott. Roberto Iacovoni, Socio della Sezione di Roma e grande appassionato di Storia.

Il dott. Iacovoni, ha illustrato le varie fasi dello sbarco alleato in Sicilia del luglio 1943, sottolineando la strenua resistenza del nostro esercito, rinforzato da Grandi Unità tedesche, specie nella piana di Gela, ove, un contrattacco delle Forze dell'Asse, stava per ricacciare in mare gli Alleati, prima che facessero intervenire il potente fuoco delle artiglierie navali. In tali combattimenti, perse la vita il Ten. M.A.V.M. Angiolino Navarra che, con la sua Compagnia carri Renault, da Niscomi, era riuscito ad arrivare alla ferrovia, nei pressi della stazione di Gela, a soli 2 Km dalla spiaggia.

L'evento è stato fortemente voluto, organizzato, introdotto e concluso dal Gen. B. Ottavio Sillitti, Presidente della Sezione romana dell'ANCI.

Sono intervenuti: il Ten. Col. Giovanni Iacono, dell'Ufficio Dottrina del Comando Formazione, Specializzazione e Dottrina dell'Esercito (COMFORDOT), in rappresentanza del Comandante, Gen. C.A. Carlo Lamanna, il Gen. Nicola Cannarile, Presidente Emerito della Sezione romana dei GdS, il Col. Alberto Pisa, Socio della citata Sezione, il Prof. Paolo Emilio Papò, insegnante presso l'ISS "L.B. Alberti" e socio ANCI di Roma, il Prof. Massimo Fulvio Finucci con la gentile Prof.ssa Clarissa Emilia Bafaro (entrambi Guardie



d'Onore alle Reali Tombe del Pantheon), il Vice Segretario sezionale, Serg. Fausto Puliatti, il Socio ANCI, ANGdS Graziano D'Eufemia e Giorgio Galiardo dell'Associazione Nazionale dell'Arma dei C.C.. Ha fatto gli onori di casa la gentilissima Sig.ra Annamaria Giuliani, Segretaria della Sezione di Roma dell'ANGdS, che, grazie al benessere del suo Presidente, Gen. Antonello Falconi, ha ospitato l'evento, presso la propria Sala riunioni.

Al termine di circa un'ora di avvincente, appassionata esposizione, da parte del Dott. Iacovoni (anche stavolta accompagnato dalla sua inseparabile consorte, Sig.ra Maria Luisa), si è aperto un interessantissimo dibattito, avviato dal Ten. Col. Iacono (peraltro co-autore di un libro che tratta l'argomento), proseguito con il Prof. Finucci e con Graziano D'Eufemia e concluso dal Gen. Sillitti.

SEZIONE DI SERIATE

ATTIVITÀ ASSOCIATIVA

Dopo l'impegno "massiccio" in occasione della celebrazione del nostro Settantennale a Novegro, come sezione A.N.C.I. abbiamo partecipato con lo stesso entusiasmo a diversi impegni; dopo una riunione riassuntiva abbiamo deliberato la partecipazione ad una serie di attività che in questo periodo ci coinvolgevano sia per impegno preso, sia previo invito.

Nella ricorrenza del **25 aprile**, i "Carristi" di Seriate sono stati impegnati in due cerimonie suggestive: inquadrato in primo piano da una TV locale, il nostro dottor Vito Mirabella in veste di Presidente provinciale del glorioso Nastro Azzurro, ha sfilato dietro al Gonfalone della Città dei Mille portando con onore il Medagliere.

Sempre a Seriate con il nostro presidente, la scorta e l'alfiere è stata commemorata la giornata sfilando nella via principale. Dopo l'alza bandiera nei pressi del comune, si è sfilato verso il cimitero del paese dove si è deposto la corona al monumento ai Caduti.

Una nota positiva è stato il "Battesimo" dell'alfiere carrista che dopo 50 anni ha di nuovo indossato la divisa sociale, non nascondendo l'emozione e l'apprensione per il ruolo che gli avevo assegnato, bravo il Cap. magg. carrista Mirco Perini, promosso!

Con estrema commozione abbiamo partecipato il **30 maggio** alla Messa celebrata in suffragio del nostro Vice presidente Luca Lubrina a un anno dalla sua scomparsa. Il **31 maggio** si è svolta una riunione della Protezione civile locale dove. Nella serata del **1° giugno** presso il cinema auditorium Gavazzeni, con il Labaro e in uniforme, abbiamo offerto alla cittadinanza un Concerto per la Festa della Repubblica organizzato dalle Associazioni d'Arma di Seriate, presente la Fanfara Orobica, con la partecipazione del sindaco e altre Autorità locali.



Il **6 giugno** alla presenza di Autorità, civili e militari locali, nella caserma dei Carabinieri di Bergamo abbiamo partecipato alla celebrazione del 208° anniversario dell'Arma dei Carabinieri.

Nello stesso mese di giugno la Sezione ha aderito all'iniziativa che ha coinvolto 21 studenti delle scuole superiori nell'ambito di un progetto chiamato "Studenti e Bersaglieri".

Il progetto è stato organizzato dall'amico bersagliere Zucchinalli coadiuvato dal presidente provinciale cav. Rocchi e "comandato" dal signor Generale di Brigata Antonio Pennino.

La settimana di corso è iniziata sabato **25 giugno** con l'arrivo dei partecipanti che, inquadrati in due plotoni, sono stati sottoposti alla vestizione con tuta

mimetica anfibio cappellino e fregi omerali.

Tra le lezioni previste dal corso, c'è stata quella tenuta dal nostro socio dottor Vito Mirabella coadiuvato dall'avvocato Nadia Colombo, figlia di uno degli organizzatori.

La nostra sezione carrista è stata inoltre invitata per l'Alzabandiera e per la giornata dedicata alla nostra Specialità. In occasione dell'Alzabandiera, davanti alla lapide dei Caduti del paese è stata letta la motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare "Tenente Carrista Dino Barbagli" che il nostro labaro si fregia orgogliosamente.

a cura del Serg, ACS Achille Vitali



SEZIONE DI SPILIMBERGO

25 APRILE 2022 NELLO SPILIMBERGHESE

Una inaspettata partecipazione di cittadini e rappresentanti delle Istituzioni hanno incorniciato la celebrazione del 25 aprile 2022, dopo due anni di sospensione causa Covid, svoltasi nello Spilimberghese per festeggiare la liberazione dal nazifascismo avvenuta nel 1945.

Cerimonia frazionata in cinque momenti diversi per deporre alla base di altrettante lapidi con l'iscrizione dei nomi dei caduti 77 anni fa per la libertà, una corona d'alloro. Nello specifico sono state interessate le frazioni di Barbeano, di Istrago, Baseglia, il cimitero del Capoluogo ed infine la Città di Spilimbergo.

Nelle cerimonie commemorative celebrate nelle tre frazioni e nel cimitero del Capoluogo hanno preso la parola un rappresentante dell'A.N.P.I. e quattro rappresentanti del Comune (assessori e consiglieri), uno per ciascuna località coordinati sempre dal nostro Presidente.

La Sezione A.N.C.I. di Spilimbergo ha provveduto, come da prassi ormai consolidata, a fornire un supporto tecnico logistico alla Amministrazione Comunale; in particolare il nostro associato e membro del Direttivo Mar. Magg. "A" Leonardo Garruto ha avuto l'onore di portare con giusto orgoglio, affiancato dal Vice Comandante della Polizia Locale, Signora Marin Mariarosa, il Gonfalone della Città di Spilimbergo. La cerimonia principe ha avuto luogo nella Città di Spilimbergo dove, dopo l'ammassamento delle varie Autorità, cittadini, Associazioni d'Arma con le Bandiere, Labari, Gagliardetti e un gruppo di alunni della scuola prima-



ria e secondaria, ha preso vita un corteo lungo la via principale per raggiungere, con l'accompagnamento della banda musicale "Istituto Musicale Guido Alberto Fano", il luogo per la deposizione di due corone d'alloro ad altrettante lapidi.

Il 32° Reggimento carri di stanza in Tauriano ha fornito per l'occasione un picchetto armato, un servizio di sicurezza e due militari addetti alla deposizione delle varie corone d'alloro. Naturalmente ha presenziato anche il Comandante Col. Paolo De Benedetto con al seguito una rappresentanza di Ufficiali, Sottufficiali e graduati. Gli interventi verbali pronunciati dal Sindaco Avv. Enrico Sarcinelli, dal Presidente locale A.N.P.I. e dai numerosi alunni della scuola primaria e secondaria hanno poi messo fine alla manifestazione con l'accompagnamento dell'Inno Nazionale eseguito dalla Banda musicale e dal caloroso applauso del pubblico presente.

Mar. Magg. "A" Carlo Borello

GIORNATA DELLA LEGALITÀ

Lo stato Italiano ha istituito nel 2002 "La giornata della Legalità", una ricorrenza nazionale che si celebra il 23 maggio di ogni anno per commemorare le vittime di tutte le mafie ed in particolare la strage di Capaci.

Anche Spilimbergo, la Città del mosaico, il giorno 23 maggio 2022 si è unita alle altre città italiane per commemorare l'eccidio di mafia perpetrato 30 anni fa, il 23 maggio 1992, a Capaci in provincia di Palermo ai danni del Giudice Giuseppe FALCONE, della moglie Francesca MORVILLO, anche lei magistrato e dei suoi tre uomini di scorta.

La cerimonia commemorativa ha avuto luogo nel piazzale del Capoluogo intitolato a "Falcone e Borsellino" con una significativa partecipazione di Autorità Civili, tra cui il Sindaco di Spilimbergo Avv. Enrico Sarcinelli ed il Vice Sindaco Signora Ester Filippuzzi, di numerose Autorità militari tra cui il Comandante del 32° Reggimento carri Ariete Col. Paolo De Benedetto accompagnato dal SU. di Corpo 1°Lgt. Vincenzo Afragola e dal C.le magg. Ca.Sc. scelto Fabio Rimaudo, di numerosi studenti del 5°anno dell'Istituto Agra-



rio "il Tagliamento", nonché numerosi cittadini.

Naturalmente non poteva non mancare una delegazione della Sezione A.N.C.I. di Spilimbergo guidata dal Presidente Col. Battista Ronchis con alcuni associati.

E' stata una cerimonia semplice, ma molto sentita e partecipata, iniziata e terminata con l'esecuzione dell'inno Nazionale e condotta, con professionalità, dal responsabile dell'ufficio Cultura e Turismo del Capoluogo Marco Attilio Salvatore.

Da sottolineare, gli interventi verbali di alcuni studenti dell'Istituto "Il Tagliamento", del loro insegnante Prof. Marco Pelosi, il magistrale intervento musicale, in due tempi, offerto con il suo violino, dal Prof. Alberto Oriolo e le parole con-

clusive, dense di significato e incentrate sulla legalità e giustizia, esternate dal Sindaco di Spilimbergo Avv. Enrico Sarcinelli.

Mar. Magg. "A" Carlo Borello

LIETO EVENTO A SPILIMBERGO



Il Presidente della Sezione Col. Battista Ronchis il 31 maggio, dopo avere provveduto a fare issare la Bandiera Ucraina sul pennone antistante la nostra Sezione e a consegnare delle uova pasquali ai figli delle profughe ucraine, ha donato alla signora Cristina, profuga e temporaneamente ospite del Comune di Spilimbergo, una medaglietta in oro per festeggiare la nascita della figlia. È stato questo un ulteriore gesto, voluto e compiuto per rimarcare il profondo sentimento di solidarietà verso il popolo ucraino che è vivo tra i soci della Sezione di Spilimbergo. Sentimento esternato, come sempre, dalla figura del nostro Presidente.

Mar. Magg. "A" Carlo Borello

SEZIONE DI TERNI

CELEBRAZIONE DEL 2 GIUGNO

Il 2 giugno 1946, è la data che viene ricordata ogni anno: si tratta del giorno in cui gli italiani sono stati chiamati alle urne per votare il referendum che determinò il passaggio da una monarchia costituzionale a una repubblica parlamentare. Quel giorno è memorabile non solo per l'esito del referendum, ma anche per il fatto che si trattò della prima volta in cui gli italiani sono stati chiamati a votare a suffragio universale. Questo significa che fu il primo voto al quale parteciparono anche le donne con più di 21 anni. Come da tradizione, il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha deposto la corona d'alloro all'Altare della Patria in omaggio del Milite Ignoto, a Roma, e le forze armate si sono esibite nella parata lungo i Fori imperiali. Anche a Terni si è svolta la consueta cerimonia commemorativa del 2 giugno. Alle ore 9.30 è iniziata la cerimonia in Piazza Briccialdi, presso il Monumento ai Caduti, con la deposizione di corone di alloro. Alle 10.45 la cerimonia è continuata in piazza Cornelio Tacito con il passaggio in rassegna del Picchetto, delle rappresentanze, dei Labari e Gonfaloni intervenuti alla cerimonia, da parte del Prefetto Giovanni Bruno. A seguire, un ricco programma: la lettura del messaggio augurale del Presidente della Repubblica; la consegna delle Onorificenze al Merito della Repubblica Italiana e delle Medaglie d'Onore ai cittadini italiani internati nei lager nazisti, alla presenza dei Sindaci dei Comuni di residenza degli insigniti; l'esecuzione di alcuni brani musicali da parte dell'Istituto Superiore di Studi Musicali "Giulio Briccialdi". Nel frattempo, i Vigili del Fuoco del Comando provinciale di Terni hanno dispiegato il Tricolore sulla facciata del Palazzo del Governo. Alla fine di Corso Tacito, sono stati, anche, allestiti stand espositivi di Forze Armate, Forze di Polizia, Vigili del Fuoco e Polizia Locale. Importante la presenza della scuola. Il 2 giugno è una data fortemente legata alla missione della



scuola, che è presidio di democrazia, diritti, condivisione dei valori e dei principi della nostra Costituzione. "Con il 2 giugno si conclude il percorso della "via sacra" della nostra Repubblica, iniziato il 25 aprile e proseguito il 1° maggio – parole del ministro Patrizio Bianchi -. Tre date fondamentali, riassunte nel primo articolo della nostra Costituzione, che la scuola custodisce e trasmette alle cittadine e ai cittadini di domani". Le associazioni presenti: Carristi d'Italia (A.N.C.I.); Vittime Civili di Guerra; Finanziari; Polizia di Stato; Combattenti e Reduci; Croce Rossa Italiana (CRI); Partigiani, Partigiani Cattolici (APC); Mutilati e Invalidi di Guerra (ANMIG); Autieri; Alpini; Arma Aeronautica; Bersaglieri; Carabinieri; UNLA; ANPPIA; etc.. il sindacato CGIL, le Istituzioni civili e militari, i giovani del Liceo Classico e del Liceo Scientifico "Donatelli" accompagnati dalle Dirigenti Scolastiche Roberta Bambini e Luciana Leonelli. È stato bello vedere questa manifestazione con tanta partecipazione popolare anche perché il significato è profondo.

Giocondo Talamonti

I PARTIGIANI CHE SALVARONO IL PONTE DI VALENZA

“Un popolo intero aveva preso in carico il destino della propria terra...” con queste parole il Presidente della sezione Anpi “13 giugno”, (data della Liberazione di Terni), Nicola Zingarelli, ha concluso il proprio intervento. Alle ore 18 del 9 giugno in Via Ippocrate, all'altezza del ponte ferroviario di Valenza, l'Anpi di Terni ha voluto ricordare le gesta di un gruppo di partigiani del battaglione Manni che ne evitarono con il loro intervento la distruzione. L'iniziativa è stata promossa dalla sezione “13 giugno” dell'Anpi di Terni. Una corona alla lapide che ricorda la sventata minaccia di far saltare il ponte ferroviario di Valenza da parte delle truppe na-

zifasciste in ritirata. Giorni nei quali la scelta era “qui ed ora” a costo della vita.

La storia è piena di fatti eroici, come questo, compiuti per liberare l'Italia dal giogo nazifascista e costruire la nuova democrazia repubblicana e popolare. Renato Magni, insignito della “Medaglia della Liberazione” concessa dal Ministro della Difesa nel 2016, ha portato la propria testimonianza.

Alla celebrazione hanno partecipato l'Anpi, l'Anppia, l'UN-LA e l'Associazione Nazionale Carristi d'Italia di Terni.

Giocondo Talamonti

SEZIONE DI VALLEDOLMO

INAUGURAZIONE MONUMENTI AI CADUTI NELLA RICORRENZA DEL 25 APRILE

Il 25 aprile 2022 a Valledolmo (PA) sono state inaugurate due opere commemorative per rendere onore ai Caduti di tutte le guerre. La cerimonia si è svolta presso il Parco delle Rimembranze con l'alza bandiera sostenuta dall'inno nazionale, la scopertura dei due monumenti, sulle note de “il Silenzio” (uno su pietra avente una base marmorea con incisi tutti i caduti valledolmesi della 1ª e della 2ª guerra mondiale, l'altro un mezzo cingolo di carrarmato avente un'applicazione in ceramica su base marmorea che identifica il logo dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia e la successiva benedizione degli stessi.

Presenti il Sindaco Dr. Angelo Conti, il Presidente del Consiglio Comunale Dr. Peppuccio Catania unitamente all'Amministrazione Comunale, Don Rosario Dispenza, il Sergente Carrista Luciano Tubolino - Presidente Regionale A.N.C.I. della Sicilia, il Carrista Francesco Panepinto - Presidente A.N.C.I. Sezione di Valledolmo assieme ai Soci iscritti Serg. Salvatore Granata e Carrista Vincenzo Vallone, il Presidente dell'Associazione Combattenti e Reduci della Sezione di Valledolmo Sig. Pietro Muscarella coadiuvato da tre Soci iscritti appartenenti al Corpo dei Paracadutisti Pino Madonna e Salvatore Battaglia, il 1º Capitano Carrista Aurelio Giganti - Presidente A.N.C.I. della Sezione di Palermo assieme al C. M.



Peppino Costantino nonché consigliere della omonima Sezione, il Carrista Giovanni Pulci - Presidente A.N.C.I. della Sezione di Caltanissetta, il 1º Lgt. Francesco Miraglia della Sezione di Spilimbergo, il 1º Lgt. Consagra Giuseppe dell'Arma delle Trasmissioni, il Corpo dei Carabinieri della Stazione di Valledolmo, il Vice Comandante della Polizia Municipale locale Rosario D'Amico, il Trombettiere della fanfara dei Bersaglieri della Sezione di Caltanissetta Ninny Di Carlo, il Carrista Salvatore Maniscalchi della Sezione A.N.C.I. di Catanzaro e aggregato alla Sezione di Valledolmo, il Bersagliere Carrista Nino Leone della Sezione

A.N.C.I. di Valledolmo, la piccola Mariapaola Lia Alessi come “Mascotte” e porta bandiera della Sezione di A.N.C.I. di Valledolmo, una rappresentanza del Corpo Insegnanti e Alunni delle scuole locali, non per ultima una folta rappresentanza della locale cittadinanza, e il fotografo amico Francesco Li Bianchi che ha egregiamente immortalato i salienti momenti dell'avvenimento. Sono seguiti i discorsi delle Autorità presenti ed è stata letta dal Presidente A.N.C.I. Regione Sicilia una missiva di elogio e saluti pervenuta dal Presidente Nazionale A.N.C.I. Gen. D. (ris.) Sabato Errico.

Luciano Tubolino



RICORDO DEL COL. GIAMPIETRO MASSIGNANI

"Ho avuto l'incarico di redigere, a nome della Sezione di Valdagno-Bassano del Grappa, un ricordo del Col. Giampietro Massignani, venuto a mancare il 4 luglio scorso".

Agostina D'Alessandro Zecchin

Un compito che svolgo con particolare commozione per la conoscenza personale della mia famiglia con il Colonnello e per i cordiali rapporti di tanti anni di collaborazione intercorsi. Per il Serg. Castaman, figlio del fondatore della Sezione, Cav. Uff. Luigi Castaman, sarebbe stato emotivamente ancora più gravoso per il profondo legame che lo univa al Colonnello, conosciuto da sempre, dapprima come amico di famiglia e poi come Presidente della Sezione, dopo il passaggio delle consegne, avvenuto nel 2010, da parte del padre. La stima reciproca, l'identità di vedute, la comune progettualità, hanno fatto sì che dal loro operato congiunto la Sezione avesse in quest'ultimo decennio un notevole incremento di iscritti, non solo fra i Carristi ma anche fra simpatizzanti di altri Corpi e Specialità, data la notorietà sia del Colonnello, sia della fam. Castaman, a Valdagno e nelle zone limitrofe.

Nato a Valdagno il 17 luglio 1944, dopo gli studi superiori, intraprese la carriera militare, svolgendo servizio principalmente a Tauriano presso il 32° Rgt. Carri, nel 5° Btg. "M.O. Chiamenti", disciolto il 25 agosto 1992.

Nell'anno 1982, il trasferimento alla Caserma Ghisa di Montecchio, all'epoca Officina dell'Esercito. Arrivato con il grado di Capitano lasciò la Ghisa nel 2001 con il grado di Colonnello, prestandovi servizio per ben oltre la metà della sua intera carriera. Di quegli anni e della sua amata caserma, parlava sempre con grande nostalgia e, in un'intervista del 19 novembre 2015, rilasciata a Paolo Rolli per il Giornale di Vicenza, così descrisse la sua esperienza:

«Era un gioiello -: un giardino che apriva la Valle dell'Agno, mi piaceva chiamarla così. Ci tenevo molto all'ordine dell'installazione e infatti in autunno i militari erano terrorizzati, perché c'era da recuperare le foglie che cadevano dai platani della strada provinciale e che invadevano il cortile. L'attività, invece, riguardava la revisione di quarto grado dei carri M113, veicoli trasporto truppe e dei loro derivati, ovvero una sorta di revisione totale. I carri arrivavano che erano carcasse, con motori vecchi: noi li smontavamo completamente e li revisionavamo in ogni parte, fino alla verniciatura finale. Da noi, quindi, uscivano a ore zero, perché la vita di un mezzo si misura in ore». Ma alla Ghisa si faceva anche altro oltre al lavoro di ricondizionamento dei mezzi. «Abbiamo realizzato prototipi di sistemi d'arma - ricorda Massignani -, come la quadrinata del sistema antiaereo Sidam o il missile Lance, che erano montati proprio su derivazioni degli M113». La passione e l'impegno per i colori Rosso Blu si accompagnavano al volontariato; Presidente della consulta anziani, ricopriva inoltre l'incarico di Presidente del

Tribunale del malato, assistendo le persone che, per i più vari motivi, non solo burocratici, avevano problematiche irrisolte con la Sanità locale. Da oltre vent'anni, inoltre, collaborava con l'Istituto "Marzotto Luttazzi" di Valdagno.

Gli ottimi rapporti con le altre Associazioni Combattentistiche e d'Arma del territorio, nonché con le Amministrazioni comunali, facilitavano la presenza della Sezione alle manifestazioni, equamente dedicata a ogni ricorrenza e cerimonia.

Fondamentale il prezioso rapporto da sempre intrattenuto con la famiglia del Gen. Bastini, il giovane Tenente al quale la M.O.V.M. Giovanni Cracco rivolse le ultime parole "Forza, signor Tenente"; costante, amichevole e affettuoso, il legame con la famiglia Cracco, in particolare con il nipote della M.O., Carlo Cracco, cui spetta l'onore di portare la decorazione dello zio alle cerimonie.

Ugualmente intenso il legame con il reduce Caporal Maggiore Antonio Tomba, fino alla scomparsa di quest'ultimo nel giugno del 2019.

Impeccabile cerimoniere, organizzatore preciso, attento fino al dettaglio, era una garanzia che tutto si svolgesse nel pieno rispetto del protocollo e delle tradizioni militari.

Unanime il cordoglio. La cerimonia delle esequie, svoltasi per volontà della famiglia in forma strettamente privata, ha comunque visto la partecipazione di chi non ha voluto mancare a porgergli l'ultimo saluto. Un amico, un benefattore, un superiore stimato.

Toccante, all'uscita dalla chiesa, il momento in cui il Serg. Castaman ha adagiato per un istante il fazzoletto rosso blu sul feretro... accompagnato dal saluto al basco degli intervenuti. Moltissime persone, nel Gruppo social Facebook "Carristi per sempre", hanno lasciato un messaggio di cordoglio. Molti di loro chiamandolo "il mio Tenente ..."

Essere ricordati, oltre che dai superiori e dai pari grado, anche da lontani soldati, che prestavano servizio di leva... lasciare nelle persone traccia di sé, ricordi così buoni... è significativo. Anche se nulla può consolare in questi momenti dolorosi, credo sia comunque un conforto per la famiglia, leggere le parole buone e i pensieri d'affetto rivolti al proprio congiunto.

Il Col. Giampietro Massignani sarà rimpianto anche per il carattere particolarmente affabile, apparentemente scherzoso, in realtà molto serio e determinato. Lascia la Sezione di Valdagno nelle mani del Serg. Roberto Castaman al quale auguriamo buon lavoro.

*Buon viaggio Colonnello, "con fede e animo indomito".
Ferreia Mole Ferreo Cuore.*

RICORDO DEL SOCIO VITTORIO CHIARION

È improvvisamente scomparso il nostro Vittorio Chiarion, Componente del Direttivo dell'Associazione Carristi d'Italia Sezione di Rovigo, una figura importante per il suo impegno continuo, attivo, propositivo e per la sua costante presenza alle nostre manifestazioni cittadine, lascia un vuoto difficilmente colmabile.

I colori rossoblu hanno meritatamente ornato la sua bara.

Impegnato in più fronti, famiglia, parrocchia, corale pastorale, è stato sempre attento ai principi carristi di solidarietà, spirito di corpo ed in particolare ha saputo farci comprendere i valori della vita cristiana e della carità. La bandiera italiana sempre esposta alla finestra della sua casa. Ciao Vittorino!

Placido Maldì

Presidente della Sezione di Rovigo



OSCAR, UN BRAVO MAESTRO MECCANICO CHE "ACCENDEVA MOTORI"

L'Associazione Nazionale Carristi d'Italia partecipa al dolore per la scomparsa di Oscar, appartenente all'Associazione Raggruppamento SPA, sodalizio che collabora con i Carristi d'Italia. La Presidenza Nazionale esprime ai suoi familiari ed al Presidente carrista Dott. Fabio Temeroli la propria affettuosa vicinanza per la scomparsa dell'amico Oscar, che nella sua vita ha sempre "accesso motori".

Quando rivedremo i carri storici del Raggruppamento SPA là dove i Carristi d'Italia si riuniscono con i loro Labari, anche Oscar sarà in mezzo a noi, perché chi ama i carri e li sente suoi è un vero carrista.

Qui il ricordo degli amici del Raggruppamento SPA:

"Quando se ne va un amico, se ne va un pezzo di noi. Ma Oscar non era solo un amico, Oscar era un sorriso delicato, una parola di conforto, era colui che ti guardava in silenzio e tu avevi capito che lui approvava i tuoi pensieri. Oscar è stato un grande maestro di motoristica. Oscar era quello che, se si fermava un mezzo, sorridendo ti diceva che si sistemava tutto. Oscar, per tutti noi del Raggruppamento SPA, è stato molto più di un amico. Oscar è stato un fratello.

Oscar, siamo certi che troverai tanti motori da aggiustare anche dove ti stai recando.

Noi ti porteremo sempre nel cuore.

Ciao Oscar



LIBRI



8 SETTEMBRE, RACCONTO IMMAGINARIO DI UN ARMISTIZIO

di ENRICO FINAZZER

176 pagine - Prezzo: 14,00€

ISBN: 979-12-20345-72-9

Yuocanprint editore, Lecce – giugno 2021

Questa volta ci occupiamo di un romanzo. La storia prende le mosse nel tardo pomeriggio dell'8 settembre 1943, allorché il Maresciallo Badoglio si accinge a diffondere l'annuncio dell'armistizio dai microfoni dell'EIAR. Il testo dell'armistizio firmato con le Nazioni Unite è però leggermente diverso da quello che conosciamo e prevede la contestuale dichiarazione di guerra alla Germania nazista.

Nell'attesa dell'annuncio il vecchio Maresciallo d'Italia presiede una riunione dei vertici militari del Paese nel corso della quale si ripassano consciamente tutti i piani per la difesa del territorio nazionale e si mettono a punto nel dettaglio le predisposizioni per l'impiego di tutte le unità militari, ivi incluse quelle dispiegate oltremare.

Lo scopo da conseguire è quello di sfruttare immediatamente e ovunque la sorpresa anticipando la reazione dei nuovi nemici. Cosa sarebbe successo se in quel frangente gli uomini al vertice dell'Italia avessero avuto la volontà e la capacità per assumere una posizione netta contro la Germania nazista?

Cosa sarebbe accaduto se le nostre unità militari avessero ricevuto subito l'ordine di assumere l'iniziativa sui tedeschi?

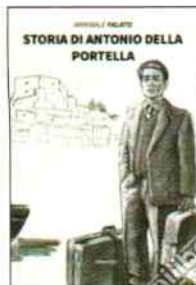
Cosa sarebbe successo se il Capo del Governo (Badoglio), la famiglia reale e gli alti comandanti avessero predisposto ogni misura necessaria anziché fuggire, consumando il peggiore dei tradimenti che la storia ricordi, abbandonando le proprie Forze Armate e ogni singolo soldato a loro stessi? Quante volte ci siamo posti questi interrogativi.

L'autore di questo originale romanzo ucronico (o, per dirla all'inglese, del "what if") cerca di fornire una possibile risposta partendo dall'assunto che il potenziale delle Forze Armate all'8 settembre 1943 fosse stato sufficiente e concentra dunque il suo sforzo immaginativo esclusivamente sul carattere dei capi e sulle loro effettive capacità di comando e controllo.

Nell'immaginare un diverso sviluppo degli eventi di quelle faticose ore egli fa ampio ricorso alla tecnica del flash-back con la quale descrive in modo davvero avvincente, sempre equilibrato e senza mai scadere nella retorica o nell'ovvietà, tutte le situazioni immaginate nei vari teatri d'operazione riuscendo a dipingere un possibile destino alternativo per l'Italia e per gli italiani.

Un libro originale che rende ancor più amaro l'epilogo reale di quelle vicende storiche. Un libro facile da reperire di cui consiglio vivamente la lettura.

Maurizio Parrì



STORIA DI ANTONIO DELLA PORTELLA

di FALATO ANNIBALE

Editore: Gruppo Albatros Il Filo

Data di Pubblicazione: 31 Gennaio '21

Formato: EPUB

ISBN-13: 9788830635012

Acquistabile su: www.unilibro.it al prezzo di 9,49€

La storia di Giuseppe e della sua famiglia ci restituisce uno spaccato storico e sociale del nostro Paese a partire dagli anni Cinquanta, gli anni difficili della ricostruzione dopo la guerra, quando gli italiani emigravano in molti all'estero alla ricerca di quella fortuna che in Italia la miseria sembrava aver oscurato per sempre. Giuseppe, per sfuggire alla miseria e in cerca di fortuna, lascia la moglie e i figli ancora piccoli e si trasferisce in Germania, a Berlino, dove trova un impiego come giardiniere in una grande villa. I sacrifici, una storia extraconiugale con la moglie del proprietario della villa, che scoprirà essere un maggiore delle SS, e la voglia di cambiare segnano giorno dopo giorno la sua vita e quando ritorna a casa dalla moglie e dai figli scoprirà che qui la vita invece non è cambiata tra miseria, dolore e lutti. Al suo rientro in Germania porta con sé il secondo figlio, Antonio, di appena dieci anni e il destino scriverà per loro ancora delle pagine dense di dolore, tradimenti ma anche voglia di riscatto.

L'autore, Annibale Falato è nato nel 1955 a Guardia Sanframondi (BN). All'età di sei anni il lavoro di insegnante del padre lo porta a Roma dove vive tuttora con la sua famiglia. Dopo avere assolto il servizio militare come ufficiale di complemento nel corpo dei carristi presso la Scuola Truppe Corazzate di Caserta, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università Federico II di Napoli. Da oltre trent'anni esercita la professione forense e dal 2002 è avvocato cassazionista. Nonostante abbia vissuto sempre a Roma è rimasto profondamente legato al suo paese dove si reca spesso. Tuttavia il legame più profondo lo ha con la casa paterna, edificata dal bisnonno in aperta campagna, da dove si vede l'intero paese e la valle telesina.



LA MORTE VIENE DAL PASSATO

di VINCENZO MELECA

Vincenzo Meleca è uno scrittore che con perizia narrativa spazia dalla ricerca storica, sempre approfondita e documentata, al romanzo. Succede, così, che nei suoi romanzi che sono thriller avvincenti, le conoscenze in campo storico diventino il filo conduttore del racconto e fonte stessa della

narrazione. Anche per l'ultimo suo romanzo, "La morte viene dal passato", Vincenzo Meleca collega episodi della Seconda Guerra Mondiale a vicende di intrighi internazionali, costruendo, pertanto, un avvincente thriller che cattura l'attenzione del lettore dalla prima all'ultima pagina, sullo sfondo delle Isole Svalbard e di paesaggi insoliti e incontaminati.

Formato: 148x210 mm - ISBN: 9791280831026 - 31.3.2022,

186p., brossura - TraccePerLaMeta Edizioni

PORTACHIAVI



Euro 8,00

Euro 6,00

TAPPETINI MOUSE



Euro 8,00

UNIFORME



Spilletta occhiello bavero
Euro 8,00



Amette sovracollo
Euro 8,00



Portastemma calamitato
con stemma e grado
Euro 25,00



Stemma da taschino
Euro 10,00



Sovracollo sartoriale
(senza amette)
Euro 12,00



Basco con fregio
Euro 30,00



Fermacravatta
Euro 12,00



Cravatta Regimental
di 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

Per signora (senza fermaglio)
Euro 10,00

Ricamato
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.



L'ARRIVO DEL FIAT 2000



7-8 MAGGIO 2022
PARCO ESPOSIZIONI
NOVEGRO