



Rivista dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia

Il CARRISTA d'ITALIA

N. 316 luglio/agosto/settembre 2023

Poste Ital. S.p.A. - Spedizioni in abb. postale - 70% Aut. C/PM/01/2016



DA PORTA SAN PAOLO AD EL ALAMEIN

DIVISIONE CORAZZATA
"ARIETE" (132^a)



Rivista dell'Associazione
Nazionale Carristi d'Italia

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

ANNO LXVI

316 - luglio agosto settembre 2023

■ **Direttore / Legale Rappresentante**
Sabato Errico

■ **Direttore Responsabile**
Marco Celli

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

■ **Impaginazione e stampa a cura di**
Freemindediting Srls
www.freemindediting.it

■ **Condizioni di cessione**
La Rivista è distribuita in abbonamento postale ai soci in regola con il versamento della quota sociale annuale.
L'importo per l'anno in corso (20€) può essere versato sul c/c postale n. 13152004 intestato a: A.N.C.I. Ass. Naz. Carristi d'Italia
Via Sforza, 8 - 00184 Roma

LA COLLABORAZIONE È APERTA A TUTTI

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

I testi e le foto devono essere inviati ESCLUSIVAMENTE all'indirizzo e-mail: redazione@assocarri.it nei seguenti formati:

testi in word.doc, foto in jpg o tiff

Non inserire foto nei testi ma inviarle singolarmente.

I testi non conformi NON SARANNO PUBBLICATI.

SOMMARIO

- 1 Editoriale del Presidente Nazionale
- 2 Novantasei anni di carrismo
- 3 Anniversario della MOVIM Ten. Luigi Scapuzzi
- 5 Fidenza ricorda i Carristi caduti il 9 settembre 1943
- 7 30° anniversario della Battaglia del Pastificio
- 18 La scuola di "carrismo"
- 19 Fiat 2000 una promessa mantenuta
- 20 Valorizzazione delle associazioni d'arma
- 22 Progetto FIAT 3000
- 23 Facciamo sapere chi siamo
- 24 Carristi e l'8 settembre
- 29 I carri armati nella filatelia mondiale
- 30 Magli, il Generale-Eroe che sconfisse i tedeschi
- 33 La lezione dall'Ucraina
- 35 Carri, droni e probabili contromisure
- 37 Le capacità di sopravvivenza dei carri armati nei moderni scenari di guerra
- 38 A proposito di Ariete, CV-90 e Leopard-2A8
- 40 È giunta l'ora degli squa-droni?
- 43 Come reinventare la componente pesante e quella blindata?
- 44 Il carro armato piccola guida tecnica

RUBRICHE

- 47 Vita dei reparti
- 50 I nostri ricordi
- 53 Vita delle Sezioni
- 57 Incontri tra commilitoni
- 59 Hanno spento i motori
- 60 Le interviste
- 62 Modellismo tra arte e storia
- 64 Biblioteca carrista

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO

Fulvio Amoriello, Carlo Borello, Ottavia Cardinali, Paolo Crippa, Giovanni Di Cagno, Filippo Cappellano, Catello D'Aniello, Luigi Ferenzena, Pasquale Gerace, Bruno Iannaccone, Mario Italiani, Giovan Battista Masia, Vito Mirabella, Giuseppe Pachera, Maurizio Parri, Mauro Perniconi, Mario Pieri, Emilio Ratti, Alessandro Scano, Carlo Scarzanella, Giocondo Talamonti, Antonio e Andrea Tallillo, Dario Tiveron, Giorgio Verga, Lorenzo Vicari, Achille Vitali.



Da Porta San Paolo ad El Alamein, si snoda la pista ideale che ha percorso il nostro carro con a bordo il Medagliere Nazionale dei Carristi, dall'8 settembre al 21 ottobre 2023. I suoi cingoli sono l'immagine perfetta di continuità ed efficienza che, con le sue maglie addentellate, consente un movimento rotatorio e circolare che affronta qualunque asperità del terreno. In questa circolarità, è indistinguibile un inizio ed una fine, come in un abbraccio avvolgente.

La magia di questo meccanismo si può trasporre nelle relazioni e azioni che legano i carristi che sono stati protagonisti e partecipi, con la loro presenza, delle Cerimonie ed Anniversari in programma, per rendere gli Onori ai nostri Eroi.

Carristi veri ed appassionati che, come maglie, entrano e si aggiungono senza esitare in quel movimento circolare, alimentandolo in modo esponenziale. Mai una perplessità, una ritrosia, una defezione, un'indifferenza o dimenticanza o procrastinazione da parte di queste maglie. Uno slancio indomito, puro e inarrestabile come il cingolo, sino al compimento di quella intima presenza, tanto da non esservi stasi se non dopo quel momento. Nel corso di neppure due mesi (8 settembre - 21 ottobre 2023), la presenza del Medagliere Nazionale dei Carristi a Roma, Fidenza e El Alamein ha reso contemporanei e contigui i Caduti del 4° reggimento carri nella Difesa di Roma, del 433° battaglione carri nei fatti d'armi di Parma e Piacenza, dei tanti reggimenti e battaglioni divisionali che si sacrificarono sia ad El Alamein sia nei luoghi simbolo di altre epiche battaglie in altri teatri, annullando ogni distanza nel tempo e nello spazio. Nei giorni 8 e 9 settembre, ecco il nostro Medagliere Nazionale, con il suo attempato, indomito e fedelissimo Alfiere Sergente Mario Tagliente del 132° reggimento carri di Aviano, presente alle celebrazioni dell'80° Anniversario della Difesa di Roma tenutesi a Porta San Paolo, alla Montagnola ed alla Passeggiata Archeologica in viale Baccelli, luoghi in cui si sacrificarono i carristi del 4° reggimento carri, tra questi il Ten. MOVIM Enzo Fioritto, 5 carristi MAVM e 5 carristi MBVM. A seguire, il 10 settembre, a Fidenza che fu sede del 433° battaglione carri, per ricordare l'80° anniversario del sacrificio di nove carristi Caduti a Parma e Piacenza e del S. Ten. Villari della Scuola di Applicazione che si unì a loro nei combattimenti del 9 settembre 1943. Ci ha onorato della sua presenza la sorella del S. Ten. MOVIM Luigi Scapuzzi del 33° reggimento carri.

Il 30 settembre ed il 1° ottobre, eccoci a Lecce, come deciso dal Congresso Nazionale, per il 96° Anniversario della costituzione della Specialità Carristi – Festa dei Carristi e 2° Raduno Nazionale congiunto A.N.C.I. – A.N.A.C., nell'ambito del 200° Anniversario della fondazione della Scuola di Cavalleria, erede della prestigiosa Scuola Truppe Corazzate di Caserta.

Per la seconda volta, dopo il 1995 per il 68° annuale della Specialità e XIV Raduno Nazionale, il Medagliere Nazionale sfilò per le vie di Lecce, scortato dal fedelissimo ed instancabile Presidente Emerito della Sezione di Lecce – Ten. Giuseppe Leo, seguito da un "reggimento di Labari Carristi" delle Sezioni in vita e di alcune disciolte, con i loro Presidenti Regionali e di Sezione, i carristi, i figli dei carristi, il figlio di un carrista fondatore di una Sezione poi disciolta, i nipoti dei carristi e le spose dei carristi, a rappresentare anche quelli che volevano esserci e non hanno potuto. Con dignità, orgoglio ed onore siamo stati presenti per rimarcare la lunga appartenenza dei carristi a quella città, per riconoscere le tracce del loro passaggio all'interno della Caserma Zappalà e della Caserma Nacci.

Il tutto grazie allo straordinario impegno della Sezione Carristi di Lecce e del suo Presidente. In quei luoghi pervasi di carrismo, abbiamo presentato la molteplicità delle gesta e delle azioni che seppero compiere i Carristi, ora sapientemente raccolte nel volume "A Nessuno Secondi – Le ricompense al Valor Militare ai Carristi d'Italia dal 1927 ad oggi". Un libro realizzato con ammirabile dedizione e passione, cui attribuiamo una sua intrinseca vivezza perché il suo aggiornamento è continuo, ma soprattutto in quanto legato alle decine di congiunti dei Caduti e Decorati che si sono uniti a noi quali Soci Onorari dell'A.N.C.I. e, al nostro fianco, procedono con profondo senso di appartenenza. A loro esprimiamo il nostro affetto e la nostra gratitudine. La settimana successiva, il Medagliere è presente in zona Verona alla cerimonia di costituzione della Sottosezione Valeggio sul Mincio intitolata al Ten. Col. MOVIM Alberto Andreani, voluta dal nostro Presidente Nazionale Onorario – Gen. C.A. Giuseppe Pachera, classe 1922. Il 14 ottobre, siamo a Civitavecchia nella Caserma Col. MOVIM Lorenzo D'Avanzo, dove abbiamo potuto constatare la vitalità della Sezione Carristi di Civitavecchia e quanto sia fertile e duraturo il legame tra Sezione, Caserma e Carristi appartenuti al 4° reggimento carri ed al 6° battaglione carri "MOVIM Luigi Scapuzzi", che ebbero sede "nella D'Avanzo". Da queste pagine, ringrazio il Comandante dell'11° reggimento trasmissioni "Leonessa" per la cortese ospitalità che ha voluto riservarci.

Il simbolico cammino del Medagliere Nazionale dei carristi si conclude, il 21 ottobre, nel luogo sacro di El Alamein, scortato da tre nostri associati: il Maggiore Giovanni Manzone – Sezione di Rapallo, il Tenente Carlo Scarzanella – Sezione di Firenze e il Tenente Salvatore Agnello – Sezione di Monza, che, a suo tempo, hanno prestato servizio nei reparti carri quali Ufficiali di complemento, figura del vecchio ordinamento del nostro Esercito basato sul servizio di leva. Essi sono stati l'elemento vitale e portante delle minori unità carri. Il loro passaggio ha costituito un prezioso scambio di esperienze e di conoscenze, di cui l'Esercito e loro stessi hanno potuto beneficiare. Ancora oggi, i militari di leva e gli Ufficiali di complemento sono una componente numerosa, importante e propositiva della nostra Associazione Carristi. Tutti insieme, partecipi di attività superiori senza la ricerca di contraccambio e secondo la disciplina che professiamo con rispetto ed impegno, abbiamo percorso con fierezza la pista che ci ha portato in questi giorni da Porta San Paolo ad El Alamein.

Grazie Carristi d'Italia!

Generale di Divisione (ris.) Sabato Errico

Sabato Errico

NOVANTASEI ANNI DI CARRISMO

Il 32° Reggimento carri ricorda la fondazione della specialità carristi

Il 1° ottobre 1927, con la formazione del “Reggimento carri armati” presso Forte Tiburtino a Roma, nasceva la specialità carristi, la cui storia ha contribuito allo sviluppo della meccanizzazione militare e segnato gli accadimenti della Seconda Guerra Mondiale.

I fatti d’arme nelle epiche vicende in Africa Settentrionale hanno evidenziato le doti del carrista che si è distinto per valore, tenacia e spirito di abnegazione in numerosi eventi bellici, come a Bir el Gobi, ad Ain el-Gazala e, in particolare, nella terza battaglia di El Alamein, laddove i carristi hanno saputo costantemente dare prova di ardimento e determinazione. Per tale importante ricorrenza, gli uomini e le donne del 32° Reggimento carri, comandato dal Colonnello Federico Maddaluno, hanno voluto onorare le eroiche gesta dei carristi, alla presenza dei rappresentanti dell’Associazione Carristi d’Italia della sezione di Spilimbergo, con una depo-



sizione di una corona a ricordo dei caduti nello svolgimento dei loro compiti. Il Comandante di reggimento ha, inoltre, dato lettura degli ordini del giorno del Capo di Stato Maggiore dell’Esercito e del Comandante della 132° Brigata Corazzata “Ariete”, e ha rivolto ai suoi carristi un appassionato augurio al motto di “Ferrea Mole Ferreo Cuore”.

87° ANNIVERSARIO DEL 1° REGGIMENTO CORAZZATO

a cura del 1°Luogotenente **Giovanni Battista Masia**

Teulada, 21 settembre 2023.

Nella ricorrenza della Festa di Corpo del 1° Reggimento Corazzato di Teulada, alla presenza del Comandante del Comando Militare Esercito Sardegna, Generale di Brigata Stefano Scanu, l’unità ha celebrato l’87° anniversario della sua costituzione.

La solenne cerimonia militare ha avuto luogo nel piazzale dedicato al monumento “Ai Caduti”, con il reggimento schierato in armi, alla presenza delle Autorità civili e militari, dei labari delle Associazioni Combattentistiche e d’Arma e dei Gonfaloni delle città di Teulada, Sant’Anna Arresi, Sant’Antioco, Villaperuccio, Santadi, Nuxis e Perdaxius. All’ombra del gloriosissimo Stendardo, il 35° Comandante del Reggimento, Colonnello Nicola Maria Giachelle, nella sua allocuzione ha ripercorso la storia del reggimento, dalla costituzione in Vercelli il 15 settembre 1936 quale 1° Reggimento fanteria carrista alle vicende belliche sul fronte occidentale e in



Africa Settentrionale; ai numerosi battaglioni carri approntati dal reggimento durante il periodo bellico e poi impiegati da altri reggimenti della specialità, (fra i quali il XVI battaglione carri medi che operò in Sardegna nei ranghi del 32° reggimento carristi fino alla primavera del 1944 -NdR); dalla riconfigurazione nel 1959 a Capo Teulada come Centro di Addestramento Unità Corazzate fino alla realtà odierna. Il Comandante ha poi proseguito ricordando la missione e gli attuali compiti attribuiti all’Ente, unica unità

dell’Arma di Cavalleria a non aver mai perso - negli ultimi cinque lustri - la propria connotazione reggimentale, soffermandosi infine sull’importante funzione da esso svolta nel garantire l’indispensabile supporto a i tutti i reparti, nazionali e stranieri, che si alternano a Teulada per addestrarsi nel più grande poligono italiano.

Nel corso della cerimonia, accompagnata dalle musiche della Banda della Brigata meccanizzata Sassari, il Generale di Brigata Stefano Scanu, ha consegnato alcuni riconoscimenti al personale del reggimento particolarmente distintosi.

In particolare, è stata data lettura dell’encomio solenne collettivo tributato al 1° Reggimento Corazzato, lo scorso 27 giugno dal Comandante del Comando Militare della Capitale, Generale di Corpo d’Armata Rosario Castellano, quale riconoscimento per l’ottima prova fornita dall’unità nelle attività di supporto fornite in occasione dell’esercitazione NATO “Noble Jump 23”.



RICORDATO A LEONFORTE TEATRO DEL COMBATTIMENTO DEL 21 LUGLIO 1943

80° ANNIVERSARIO DEL SACRIFICIO DEL TENENTE LUIGI SCAPUZZI

di **Lorenzo Vicari**



La rappresentanza dei carristi siciliani intervenuta alle celebrazioni

Leonforte, 29 luglio 2023.

Si è svolta con successo la prima iniziativa in ricordo del sacrificio della MOVIM Tenente Luigi Scapuzzi, caduto il 21 luglio 1943. La riuscita dell'evento è ascrivibile al merito di tutte le numerose Associazioni che hanno aderito al Comitato Spontaneo.

Ognuno, offrendo ciò che ha potuto in un mese di luglio caratterizzato non solo in Sicilia da temperature roventi, ha dimostrato come sia possibile coniugare il concetto di pace ai grandi valori del patriottismo.

A Leonforte, dopo 80 anni dalla morte in combattimento del Ten. Luigi Scapuzzi, è stato fatto sventolare su un alto pennone il tricolore, a dimostrazione che gli Eroi non devono essere mai dimenticati.

Il Comitato Spontaneo ha preso l'impegno solenne di vigilare affinché la Memoria non venga offuscata e altri progetti possano essere realizzati nei prossimi mesi.

IL COMITATO SPONTANEO PER LA CELEBRAZIONE

Dott.ssa Andreana Scapuzzi (Sorella dell'Eroe); Gen.D. Sabato Errico (Ass. Naz. Carristi d'Italia, Presidenza Nazionale); Serg. Luciano Tubolino (Ass.Naz. Carristi d'Italia. Presidenza Regione Sicilia); Ing. Saverio Cuci (Ass. Naz. Comb. e Reduci di Guerra, Fed. Provinciale di Enna); Cav Luigi Scillia (Ass. Naz. Vittime Civili di Guerra, Sez. di Enna); Brig. Amedeo Cacciato (Ass. Naz. Carabinieri, Sez. di Enna); Isp. Massimo Brugognone (Ass.Naz. della Polizia di Stato, Sez. di Enna); Dr. Paolo Mineo (Circolo di Cultura di Leonforte); Isp. Nino Giunta (Ass.ne Falchi degli Erei); Avv. Nunzio Buscemi (UNUCI); Dr. Josè Trovato (Proloco di Leonforte); Dr. Giamprimo Luglio (Lions Club Leonforte).

L'intervento della sorella dell'Eroe in occasione della celebrazione della solenne Messa celebrata in Suffragio dell'eroico Caduto

Parma, 21 luglio 2023.

Desidero, innanzitutto, rivolgere il mio saluto riconoscente a tutti i presenti intervenuti a questa solenne Santa Messa in memoria di mio fratello Luigi Scapuzzi M.O.V.M. nell'80° Anniversario della sua gloriosa morte, avvenuta proprio a Leonforte il 21 Luglio del 1943.

Vorrei porgere un particolare saluto alle autorità istituzionali intervenute (civili, militari, religiose) e a tutti i cittadini leonfortesi presenti, con alcuni dei quali ho avuto il piacere di stringere una affettuosa amicizia durante i miei soggiorni a Leonforte.

Un saluto e un ringraziamento speciale vorrei rivolgerlo al Generale Errico, al Dottor Vicari e al Comitato Promotore di questo significativo evento. È di grande conforto per me che vivo a Parma, sapere che lì a Leonforte, dove Luigi era stato chiamato a svolgere la sua delicatissima e importante missione di pace, proprio nel luogo che ha accolto la sua giovane vita, offerta per il bene di tutti noi, ci siano persone sensibili e volenterose che sanno comprendere, avvalorare, dar luce alle verità che riguardano la figura eroica di mio fratello Luigi e gli avvenimenti che hanno segnato in modo decisivo la vostra e la nostra storia, perché ogni leonfortese, ogni italiano, l'Italia intera, potesse avere un futuro migliore.

In questo momento così solenne, a me particolarmente caro, in cui il Cielo si unisce alla terra e la terra al Cielo, se pur lontana fisicamente, con tanta emozione e gioia, desidero unirmi a tutti voi spiritualmente, fraternamente, per elevare lo sguardo ma soprattutto il cuore colmo di gratitudine a Luigi nel suo 80° anniversario e a tutti i caduti in guerra, compresi gli innumerevoli eroi sconosciuti, che immolarono la loro vita per donarci un futuro di pace.

Come accennavo sono state diverse le mie visite a Leonforte, alla ricerca della memoria storica di mio fratello Luigi, dei suoi ultimi struggenti momenti vissuti, della sua eroicità.

Venni per la prima volta circa vent'anni fa, nel dicembre del 2004, invitata dall'allora Sindaco Giovanni D'Anna che organizzò una cerimonia in onore di Luigi. Con l'occasione mi presentò il professor Enzo Barbera, oggi scomparso, che fece interessanti ricerche sulla figura di Luigi e sulle vicende storiche vissute in quei luoghi.

Ritornai sei anni dopo, nel 2010, invitata dal Sindaco Bonanno che desiderava dedicare una strada, una piazza importante e porre una targa nel posto in cui Luigi era stato colpito mortalmente. "Luigi Scapuzzi, mi disse il sindaco, ha pagato con la vita il suo amore per la Patria, il paese dei Branciforti fu l'ultimo luogo che vide e difese strenuamente e per questo Leonforte lo ha adottato e lo tiene caro come un figlio. E lo ricorderà sempre". Ma i progetti non furono poi attuati.

Oggi, grazie all'appoggio e alla sollecitudine del Generale Errico e del dottor Vicari, sono veramente felice di sapere che finalmente, dopo tanti anni, il 26 luglio prossimo, fra qualche giorno, verrà posta

una targa sul luogo dove si presume sia avvenuto lo scontro fatale del 21 luglio del 1943 e dove Luigi ha immolato eroicamente la sua giovane vita.

Venni ancora a Leonforte il 27 luglio 2013, invitata dal Sindaco Sinatra, accompagnata da mio figlio Paolo, in occasione della consegna di una targa commemorativa nel 70° anniversario della morte di Luigi che portava la seguente dedica: "Giovane audace e coraggioso, che sacrificò prematuramente la sua vita a difesa di nobili ideali patriottici. Leonforte ricorda il suo sacrificio avvenuto durante la cruenta battaglia del 21 luglio 1943".

Nell'occasione, siamo stati invitati a partecipare alla cerimonia dell'Husky Operation. E proprio dopo la solenne cerimonia organizzata per il 70° anniversario dello "Sbarco in Sicilia" che durò un'intera giornata, scrissi a ricordo un libricino dal titolo "Mio Fratello Luigi". Il libro è a disposizione di chi desidera leggerlo. Tutti i caduti delle guerre ci riempiono di profonda pietà, l'80° anniversario della "Battaglia di Leonforte" si associa inesorabilmente al ricordo dei cruenti combattimenti avvenuti, dei lutti e delle sofferenze pagate da milioni di donne e uomini, civili e militari uccisi durante le varie battaglie, dei massacri che ogni guerra porta con sé.

Il tempo può attenuare il dolore, può allontanare momentaneamente lo strazio degli orrori più indicibili, ma noi non dobbiamo dimenticare.

Gli eventi storici acquistano una prospettiva solo a distanza di tempo.

Noi non possiamo consentire che le coscienze si addormentino, che le intelligenze smettano di produrre anticorpi al virus della violenza e dell'odio verso l'altro, il fratello-nemico, che la nostra responsabilità verso le giovani generazioni sia elusa sino al punto di rinunciare al passaggio di testimone della memoria.

La memoria, infatti, non appartiene mai soltanto al passato ma è parte della nostra vita e della costruzione del futuro.

Quelle centinaia di vite spezzate, quella sacralità umana negata e oltraggiata, chiedono di essere sempre onorate da quanti credono che i diritti inviolabili dell'uomo, i valori della pace e della democrazia, l'uguaglianza degli esseri umani, conferiscano alla vita dignità e livello morale soprattutto alle giovani generazioni, che sono il nostro futuro.

Per questo auspico nasca presto a Leonforte una "Scuola di Pace" dedicata a mio fratello Luigi rivolta alle giovani generazioni per formare in loro una "mentalità di pace". Mai come oggi i nostri giovani ne sentono impellente il bisogno. Proprio con questo desiderio e con questo intento nel marzo del 2018, insieme a mio figlio Paolo abbiamo portato a Leonforte un busto di

mio fratello Luigi e, insieme al Sindaco Sinatra, lo abbiamo deposto nella biblioteca comunale sperando sia accompagnato da incontri periodici e iniziative culturali, "pellegrinaggi della memoria", che possano dar luce e significato agli eventi storici accaduti ma soprattutto dalle figure eroiche che ne sono state coinvolte.

Sono immensamente grata a quanti hanno voluto e vorranno in futuro contribuire a far emergere lo spirito eroico che Luigi ci ha donato perché continui ad echeggiare nei cuori di tanti giovani e di non più giovani.

Chissà se il suo coraggio, la sua sensibilità, la sua smisurata generosità, la sua grande capacità di amare potranno contribuire a migliorare qualcosa in ciascuno noi e nel mondo, inaridito dalle logiche dell'egoismo, del consumo, del profitto e della discriminazione.

Consola la speranza che il suo sacrificio non rimanga ancorato al passato o non sia solo un bel gesto che va poi disperso nella fretta e nella superficialità del vivere di oggi, ma arrivi a toccare qualcosa dentro, nel profondo, e lasci nascere e crescere un piccolo seme nuovo che, al tempo opportuno, porterà il suo frutto.

Ed ora, insieme a voi, in questa solenne Eucaristia, 80° Anniversario della gloriosa morte di Luigi a Leonforte, vorrei esprimere il mio ringraziamento con la stessa preghiera che conclude il mio libro a lui dedicato:

"Un grazie immenso, con tutto il mio cuore, mio carissimo Luigi!

Grazie per l'amore che ci hai donato, immolando la tua giovane vita, grazie di essere luce del nostro cammino, grazie per il dono preziosissimo della pace! Intercedi per noi, perché possiamo desiderarla, accoglierla, coltivarla, farla crescere dentro, custodirla nel cuore e donarla a chiunque, amici o nemici, sempre e ovunque, dove il Dio della Pace ci condurrà.

Aiutaci a costruire un mondo nuovo, a riempire la terra dell'amore vero, dello stesso spirito di fratellanza che hai avuto tu, perché ogni uomo possa godere i frutti di una pace perenne.

Anche se divisi in Nazioni e razze, tutti gli uomini sono figli dello stesso Padre, fratelli dello stesso Figlio e ricevono la stessa vita e la stessa esistenza dallo stesso Spirito di amore.

O Signore, fa che Luigi rimanga sempre vivo ed operante nel nostro cuore. Possa la Regina della Pace avvolgere con il suo manto materno tutti i caduti di tutte le guerre e accompagnare l'intera umanità verso la vera Patria che ci attende, perché scompaiano odi, violenze, conflitti e invidie e regni l'Amore come in cielo, così in terra. Amen."



CHI ERA LUIGI SCAPUZZI

In possesso del diploma magistrale ed impiegato presso l'Ufficio Distrettuale delle Imposte Dirette di Fiorenzuola d'Arda, Luigi venne chiamato alle armi nel febbraio 1941. Ammesso quale Allievo Ufficiale presso il 3° Reggimento carristi di Bologna, ottenne la nomina a Sottotenente nel settembre successivo. Destinato al deposito del 33° Reggimento carristi in Parma, fu trattenuto alle armi nell'aprile 1942, ed esattamente un anno dopo fu trasferito a domanda nel CCXXXIII battaglione semoventi controcarro da 47/32 mobilitato dallo stesso Reggimento e destinato in Sicilia, dove fu impiegato per contrastare lo sbarco alleato del luglio 1943.

MOTIVAZIONE DELLA MEDAGLIA D'ORO

Sottotenente Luigi Scapuzzi, di Francesco e fu Maria Bricchi, da Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), CCXXXIII battaglione semoventi controcarro da 47/32, 33° Reggimento fanteria carrista (alla memoria). Chiedeva insistentemente ed otteneva di essere trasferito dal deposito ad un battaglione semoventi da 47/32 destinato in zona di operazioni. Nella prima fase di un ciclo operativo assegnato ai rifornimenti di una compagnia, assolveva i compiti affidatigli con elevato senso del dovere e spirito d'iniziativa su itinerari intensamente battuti. Successivamente, cadutone prigioniero il comandante, assumeva il comando della compagnia. Durante un combattimento notturno particolarmente accanito, posto a protezione di reparti duramente attaccati eseguiva continue puntate offensive per tentare di contenere l'urto degli assalitori. Esaurite tutte le munizioni di bordo piuttosto che ripiegare, preferiva imbracciare il mitra e col busto eretto fuori dal carro continuava nell'impari lotta. Trovava così morte gloriosa, colpito in pieno petto.

Sicilia, 10-22 luglio 1943.



L'ITALIA SA ONORARE LA SUA STORIA

A FIDENZA IL RICORDO DEI CARRISTI CADUTI IL 9 SETTEMBRE DI 80 ANNI FA

Gen. C.A. Giuseppe Pachera

Fidenza, 9 settembre 2023.

Fidenza è un grosso ed economicamente importante borgo emiliano ai limiti delle provincie di Piacenza e di Parma ed ha una storia varia ed interessante che risale all'Impero Romano. Nella notte del 9 settembre 1943, al 433° Btg. Carri M di presidio nel borgo fu ordinato di muovere verso Parma e Piacenza per affrontare i forti contingenti di carri armati tedeschi che, dopo l'armistizio, le avevano occupate. I reparti del battaglione partirono senza piani operativi e informazioni sicure, contrariamente ai tedeschi che, certamente, disponevano di informazioni ben più precise e di armi ben più potenti. Lo dimostrò subito a Parma in Piazzale Marsala lo scontro con i carri e le armi anticarro dei tedeschi che là attendevano i carri italiani.

Ne seguì un feroce combattimento ove persino un carro italiano e uno tedesco si speronarono a vicenda precipitando sul greto del fiume Parma. Caddero i Sottotenenti Antonio Marazza e Francesco Villari, il Serg. Magg. Franco Jovino, il C.le Magg. Francesco Giavazzoli e i carristi Achille Piacentini e Giuseppe Strepconi. Contemporaneamente a Piacenza, in un analogo combattimento da parte tedesca, intervennero anche gli aerei. Caddero il S. Ten. Guglielmo Dimeo, il Serg. Lorenzo Corratella, i C.li Franco Dall'Aquila e Roberto Sampaolo e il carrista Capelli fu gravemente ferito tanto da perdere per sempre l'uso delle gambe. Quell'episodio potrebbe oggi sembrare marginale se paragonato ad esempio a quanto accadde contemporaneamente e di ben più tragico a Cefalonia. Il nome di Fidenza oggi non evoca solo il



Si rendono gli onori ai Caduti



Inaugurazione della via intitolata a Francesco Giavazzoli

suo Duomo, dove alla fine del XII secolo con Benedetto Antèlami risorsero architettura e scultura italiane, ma sarà anche per sempre memoria dell'impresa di un battaglione di carristi, che fu eroico nella generale dissoluzione militare dell'armistizio del 1943.

Come ogni anno in settembre la cittadina è stata sede di una rievocativa e solenne cerimonia, durante la quale un imponente corteo di Autorità e di Associazioni, di bandiere e stendardi, dopo una S. Messa nella Chiesa di S. Maria Annunziata, si è mosso tra ali di folla attenta e plaudente per le vie del borgo passando per una breve sosta al Municipio per rendere onore agli In-

ternati Militari Italiani (presso la targa che li ricorda) e giungendo poi fino al monumento ai Caduti carristi di Piazza Garibaldi, dove si sono tenuti i discorsi celebrativi, preceduti dall'alzabandiera e accompagnati dalla deposizione della corona ai piedi del monumento che ricorda i dieci Caduti a Parma e Piacenza il 9 settembre 1943.

Precedeva il corteo il Medagliere Nazionale A.N.C.I. (2622 Medaglie al V.M. di cui 46 d'Oro) seguito dal Gonfalone della città di Fidenza, dai labari delle Regioni Emilia Romagna, Veneto Occidentale e Veneto Orientale, Lombardia, delle Sezioni A.N.C.I. di Fidenza, Modena-Reggio Emilia,

Treviso, Belluno, Spresiano, Cremona, Rovigo, Montichiari, Vigevano, Verona) il labaro dei Corazzati della Caserma Zappalà di Aviano e altri di varie Associazioni civili e militari. Molte erano le persone di rilievo che al seguito di labari e bandiere onoravano il corteo e il suo complesso di cerimonie. Vi era l'Italia riconoscente accanto alla dott.ssa Andreana Scapuzzi Bassanetti, sorella della M.O.V.M. S. Ten. Luigi Scapuzzi e ad un congiunto del Caduto carrista, Francesco Giavazzoli. Vi erano per i carristi il Presidente Nazionale Gen. Div. Sabato Errico con il Presidente della Sezione A.N.C.I. di Fidenza Andrea Dotti, per la città di Fidenza il Sindaco ing. Andrea De Massari e il Prof. Ambrogio Ponzi, Presidente dell'Associazione Combattenti e Reduci, per la città di Piacenza il Consigliere Giulio Guatelli e per la città di Parma il Consigliere Salvatore Cafuto.

Il grande corteo che ha attraversato Fidenza ha dimostrato ancora una volta che l'Italia è sempre viva e sa onorare la sua storia.

Lo ha ribadito anche il grande pranzo finale presso l'avveniristico ristorante "Gustincanto" di Fidenza, trionfo della gastronomia emiliana, ma soprattutto gradita conclusione di un giorno di rievocazioni e di amicizia.



L'intervento del Presidente Nazionale Sabato Errico



L'intervento del Presidente della Sezione di Fidenza Angelo Dotti



In occasione del pranzo presso il ristorante "Divincanto" Il Presidente Nazionale Gen. Sabato Errico ha consegnato un riconoscimento alla dottoressa Andreana Scapuzzi

MOGADISCIO 2 LUGLIO 1993

I CARRISTI NELLA BATTAGLIA DEL PASTIFICIO

La testimonianza dei protagonisti

a cura di **Vincenzo Meleca**

Quanti ricordano oggi la missione ONU “Restore Hope” in Somalia? E quanti ricordano quel che accadde il 2 luglio 1993 a Mogadiscio, quando vi fu una vera e propria battaglia che coinvolse, per la prima volta dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, nostri militari di leva?

A trent’anni di distanza, non faremo nuovamente la cronaca di quanto accadde, ma, con la testimonianza di due protagonisti di alcuni particolari episodi di quel fatto d’arme, vorremmo rendere omaggio a tutti coloro che vi furono impegnati, a chi vi perse la vita o fu ferito e a quelli che, con il loro coraggio e la loro determinazione, concorsero a risolvere la situazione critica evitando perdite ancor più gravi. Fra di essi, i carristi della compagnia carri della Brigata corazzata



Foto ricordo davanti al famoso muro di Balad con la scritta che racconta dell'intervento risolutore dei carristi il 2 luglio.

ta “Ariete” (equipaggi e mezzi forniti da 32° e 132° Reggimento carri), in quel periodo agli ordini del Capitano Francesco D’Ianni.

TESTIMONIANZA DEL GENERALE DEI PARACADUTISTI EMILIO RATTI

(all'epoca Capitano del 183° Reggimento Paracadutisti “Nembo”)

Il 2 luglio 1993 in qualità di capo Ufficio Operazioni del raggruppamento (Rgpt.) “Bravo” su base 183° reggimento paracadutisti “Nembo”, ho partecipato all’Operazione “Canguro 11” nel quartiere di Heliwa, ubicato a est della Via Imperiale e immediatamente a sud del bivio fra la Via Imperiale stessa e la Via XXI Ottobre.

Nell’intersezione di queste due importanti vie di comunicazione, era stato insediato un posto di controllo (check point) denominato “Pasta”, poiché nei pressi era presente un vecchio edificio dove un tempo si produceva pasta alimentare. Quell’operazione iniziò la mattina, verso le 5:30, con la cinturazione dell’intero quartiere e un lancio di volantini che informavano la popolazione dei nostri intendimenti.

Subito dopo iniziò il rastrellamento casa per casa alla ricerca e confisca di armi, munizioni ed esplosivi che si protrasse fino alle 7:40, allorché i reparti, giunti nei pressi della linea di coordinamento “verde”, furono investiti da una



fitta sassaiola da parte della popolazione e dai primi colpi d’arma da fuoco esplosi dai miliziani che si mescolavano ad essa. Nonostante ciò, l’operazione continuò, ma verso le 8:10, quando i reparti giunsero in prossimità della “linea gialla”, la sassaiola aumentò d’intensità e 3 paracadutisti e 3 sottufficiali

del reggimento “Lancieri di Montebello” rimasero feriti.

A questo punto il Comando brigata, al fine di non inasprire la situazione, ci diede ordine di sospendere l’operazione ed i reparti si accinsero a ripiegare sulle basi di partenza per far rientro alle rispettive basi. In particolare, il Rgpt. “Bravo” si ricompose sulla Via Imperiale e si diresse a nord verso la base di Balad distante una ventina di chilometri. Io salii sulla AR 76 del comando di Rgpt. con il Colonnello Torelli e ci dirigemmo verso il “mercato della carne”, che attraversammo senza difficoltà. Tuttavia, dopo pochi chilometri, alle ore 9:30 circa, ci venne dato l’ordine di rientrare sul check point “Pasta” poiché il presidio dei nostri militari stava subendo un attacco da parte dei miliziani somali.

Il Comandante Torelli diede quindi gli ordini per riarticolare il dispositivo su due colonne, che costituivano un complesso meccanizzato su due aliquote: una composta da VCC1 con paracadu-

^Cfr: “Mogadiscio 2 luglio 1993 - La battaglia del checkpoint “Pasta”, in La Rivista dell’UNUCI, n. 1-2/2019



Paracadutisti in azione, coperti da un carro M-60.

tisti della 12^a e 15^a compagnia e un'altra composta principalmente da blindo Centauro dei "Lancieri di Montebello". Verso le ore 10:10 il Rgpt. "Bravo" attraversò nuovamente il "mercato della carne" con non poche difficoltà, giacché i somali non solo continuavano con le fitte sassaiole, ma avevano anche realizzato ostruzioni stradali e incendiato copertoni e fusti di gasolio, il cui fumo rendeva, di fatto, la visibilità nulla. In particolare, la nostra AR 76 fu presa di mira dal lancio di grosse pietre scagliate contro di noi per mezzo di potenti fionde, che fecero letteralmente esplodere il parabrezza della vettura. Giunti sul check point "Pasta", i mezzi di testa della colonna del Rgpt. "Bravo" furono investiti dalla fucileria somala cosicché alcuni elementi - ufficiali e sottufficiali - appiedarono per rispondere al fuoco. A quel punto, giacché mi trovavo sul check point, corsi nei pressi del luogo degli scontri, che distava circa 100 metri, per rendermi conto di persona della situazione e per poi riferire al comandante Torelli. Nel giro di pochi minuti il tiro della fucileria ostile aumentò d'intensità, ma soprattutto i colpi iniziarono a provenire sia da est sia da ovest della via Imperiale. Alle ore 10:20 circa, un razzo anticarro RPG colpì un nostro VCC1, all'interno del quale vi era ancora una squadra paracadutisti. Da quel momento la situazione precipitò: fucileria, bombe a mano e un altro razzo di RPG furono esplosi contro di noi e ciò mise a dura prova il mo-

rale degli uomini, che si trovarono ad affrontare una vera e propria imboscata. Ma, pian piano, serrate le file, gli ufficiali iniziarono a dare ordini per rispondere alle diverse azioni ostili dei somali e, successivamente, l'intervento sia degli elicotteri sia quello dei carri armati M60 della compagnia "Ariete" al comando del Capitano Francesco D'Ianni, iniziarono ad alleggerire la pressione che i miliziani esercitavano su "Pasta". D'un tratto, mentre lo scontro era ancora intenso, fui raggiunto da alcuni paracadutisti feriti al volto ed alle mani da schegge. Li feci mettere al riparo dietro un muretto nei pressi della via Imperiale. Si trattava dei bravi caporali Zivillica e Vicenzetto della 12^a compagnia paracadutisti. Non passarono che pochi minuti quando mi accorsi che, all'interno del VCC colpito dal razzo RPG una decina di minuti prima, vi erano altri feriti purtroppo in condizioni assai critiche. Erano il Sergente Maggiore Monti che teneva fra le braccia il caporale Baccaro ormai esanime. In particolare, il primo aveva una larga ferita all'addome, mentre il secondo la gamba quasi tranciata di netto dall'esplosione della carica cava del razzo RPG. Immediatamente mi resi conto che questi due feriti dovevano essere subito sgomberati poiché in gravissime condizioni. Chiesi al comandante Torelli l'autorizzazione a portarli personalmente presso una nostra struttura sanitaria poiché ero a Mogadiscio ormai da tre mesi e conoscevo bene le varie strade per raggiungere sia il porto Vecchio, sede del Rgpt. "Alfa" dove era ubicata una nostra infermeria, sia la base americana nei pressi della quale vi era un ospedale da campo. Inizialmente pensammo di sgomberare i feriti con un elicottero, AB 205 ma viste le difficoltà di farlo atterrare nei pressi del check point "Pasta", pensai di trasportarli con gli automezzi che avevamo lì a disposizione. In particolare Monti e Baccaro a bordo del loro stesso VCC, poiché perfettamente funzionante

nonostante il colpo di RPG incassato, mentre i caporali Vicenzetto e Zivillica utilizzando una delle blindo Centauro che si trovavano posizionate nei pressi del check point "Pasta".

Mi avvicinai quindi alla blindo del Sottotenente Tirolo, feci sdraiare sullo scafo, davanti alla torretta, Vicenzetto e Zivillica e poi feci cenno di seguirmi al pilota del VCC nel quale erano Monti e Baccaro. A quel punto montai sulla blindo, posizionandomi sul lato destro della torretta, aggrappato alle maniglie, e lasciammo il check point "Pasta" sotto l'infuriare degli scontri.

Percorse un paio di centinaia di metri però, vedemmo una barricata molto alta e assai consistente poiché realizzata con pali della luce divelti, carcasse di auto, spranghe di ferro, bidoni metallici, massi e altri materiali ammassati l'uno sull'altro. La situazione poteva diventare particolarmente critica poiché, se ci fossimo fermati o anche se avessimo rallentato, la possibilità di superarla si sarebbe ampiamente ridotta. Diedi quindi ordine di andare al massimo con l'intento di investire la barricata e sfondarla con l'energia cinetica generata dalla massa del mezzo e dalla sua elevata velocità. E, fortunatamente, così fu. Sfondammo e superammo di slancio la barricata e quando mi voltai, vidi che anche il VCC di Monti e Baccaro era riuscito nell'intento. Dopo altri duecento metri incontrammo una seconda ostruzione, meno consistente della prima, che superammo più agevolmente. Dopo poco giungemmo al check point "Ferro", sul quale vi era un altro nostro presidio. Qui ci fermammo e non feci in tempo a urlare ad alcuni distaccamenti del 9° Reggimento incursori "Col Moschin" la situazione in atto a "Pasta", che fui abbagliato da un lampo. Era il flash di una macchina fotografica, quella di un fotoreporter della Associated Press, il quale ci aveva appena scattato una fotografia che il giorno dopo era su tutte le prime pagine dei quoti-



diani italiani. Da lì proseguimmo sempre lungo la via Imperiale in mezzo ad un mare di somali incuranti del fatto che a circa un chilometro, era in corso uno scontro a fuoco assai cruento. In più di una occasione dovetti sparare alcune raffiche in aria per disperdere la folla dalla quale, fra l'altro, avrebbe potuto giungere anche qualche tipo di offesa. In questo frangente, il VCC rimase indietro in quanto imbottigliato nel traffico di mezzi e persone e così lo perdemmo. Ero però tranquillo poiché ormai eravamo in una zona non pericolosa e ben controllata dalle nostre forze.

Dopo circa una ventina di minuti giungemmo al Porto Vecchio dove lasciai i feriti. Da lì ci portammo al Posto Comando di brigata dove relazionai il Generale Loi della situazione. Subito dopo partimmo nuovamente verso "Pasta". Superato però il check point "Ferro", notai un VCC fermo sulla via Imperiale con attorno alcuni carabinieri paracadutisti del Tuscania. Feci immediatamente fermare la Blindo e notai che due di essi stavano trasportando, presso un elicottero AB 205 appena atterrato sulla carreggiata della Via Imperiale, un pa-

racadutista ferito ad un piede. A quel punto mi avvicinai al VCC e vidi che il pilota, un giovane paracadutista della 15ª compagnia, era sceso dal mezzo e versava in profondo stato di tensione emotiva. Cercai di calmarlo ed egli, con la voce rotta dal pianto, iniziò a parlarmi raccontandomi che il suo tenente era sul VCC gravemente ferito.

Mi avvicinai, aprii la botola ed a quel punto vidi il sottotenente Paglia, adagiato sul fondo, ferito gravemente ma sereno. Decisi che dovevo portare subito anche lui in una struttura sanitaria, feci quindi cenno alla Blindo Centauro del sottotenente Tirolo di seguirci e pilotai il VCC verso il Porto Vecchio dove il Tenente Paglia fu preso in consegna dal medico della base.

A quel punto ritornammo verso "Pasta", superammo un'altra volta il check point "Ferro" e dopo circa trecento metri vidi distintamente, dal secondo piano di una abitazione, partire un razzo di RPG che immaginavo fosse diretto contro di noi.

Diedi quindi ordine alla blindo di indietreggiare e portarsi al riparo di una cunetta del terreno e da lì, vidi che il razzo

si era schiantato nella direzione opposta, poche decine di metri davanti alla colonna del Rgpt. "Bravo", che aveva appena iniziato il ripiegamento da "Pasta". Erano circa le 13:10, il combattimento iniziato alle 9:30 era ormai giunto al termine.

La colonna del Rgpt. "Bravo" ci raggiunse, la lasciai sfilare e poi ci accodammo. Quasi tutti i mezzi portavano i segni dello scontro, in particolare le AR 76 avevano molti vetri in frantumi e una o più gomme forate. I carri armati M60 e le blindo Centauro avevano le torrette e gli scafi ancora pieni dei sassi lanciati durante la fase di rastrellamento nel quartiere di Heeliwa. Anche i nostri giovani paracadutisti portavano sul volto i segni di circa 4 ore di combattimento, ma erano comunque volti fieri e consapevoli di aver vissuto e superato una prova che i militari italiani non conoscevano da quasi mezzo secolo. Ciò dalla fine della Seconda Guerra Mondiale.

Il Capitano Emilio Ratti per l'azione compiuta fu decorato con la medaglia di bronzo al valore dell'Esercito - N.d.R.

TESTIMONIANZA DEL 1° LGT. CARRISTA MAURO PERNICONI CAPOCARRO DELL'M60 "RED ROSE"

(all'epoca Sergente Maggiore del 32° Reggimento carri, 3° Battaglione carri "M.O. Galas", 5ª Compagnia carri).

Quello che segue è il racconto della mia esperienza relativa alla battaglia del Checkpoint Pasta, in data 2 luglio 1993.

Quel giorno ero impiegato a Mogadiscio con il mio carro M60 a presidio di una strada laterale del quartiere di Heeliwaa, in prossimità dell'ex pastificio. Dato che la situazione diveniva molto calda, arrivò via radio l'ordine di rientrare alla base. Essendo il primo carro vicino al pastificio, il mio Comandante di Compagnia mi dette l'ordine di scortare la colonna dei mezzi ruotati diretti alla base passando per la strada "21 Ottobre", perché i guerriglieri avevano già innalzato delle barricate lun-



Perniconi sul suo M60

go la "Via Imperiale".

Appena imboccata la strada, arrivò il contrordine: i carri dovevano rimanere a presidio del pastificio per permettere ai mezzi ruotati di rientrare alla base lungo la "21 ottobre". Ricordo che il primo mezzo era un VM 90 del Reggimento Tuscania, che non sapeva quale strada imboccare. Spiegai quindi

ai colleghi la via che dovevano percorrere per fare rientro in base. Tuttavia, una volta partiti, anziché proseguire lungo la strada che avevo loro indicata, girarono intorno al pastificio e ritornarono con tutta la colonna (circa una quindicina di mezzi) lungo la via Imperiale dov'erano i disordini.

Mentre ero fermo con il mio carro a presidio dell'incrocio direzione Balad, notai la presenza di molti guerriglieri somali armati (200 circa).

Il cannoniere richiamò la mia attenzione in quanto, con la mitragliatrice 0,50 Springfield in cupola M19, ero intento a coprire un altro settore da dove ci stavano sparando addosso. Chiesi allo-



Il carro M60A1 targato 112260 (TBC) colpito da un RPG somalo alla base della cupola M19.
A destra uno dei 10 carri M60 A1 RISE Passive di cui venne poi dotata la compagnia carri.

ra al Comandante di compagnia l'autorizzazione a rispondere al fuoco. Ricevuto l'ordine di assenso, autorizzai quindi il mio cannoniere a fare fuoco con la mitragliatrice abbinata (l'MG 42/59 cal. 7,62), ma i soli 500 colpi che avevamo in dotazione non furono sufficienti, così feci fuoco anche con la mia Springfield, ma subito dopo questa si inceppò cosicché non potei più utilizzarla. A quel punto, per non fare da bersaglio statico (carro fermo = carro morto), detti l'ordine al pilota di spostare il carro in avanti in direzione dei guerriglieri. A quel punto osservando dagli iposcopi notai che avevano armi controcarro. Diedi ordine al servente di caricare il cannone con munizionamento HESH.

All'ordine di fuoco, il primo colpo non partì (da notare che in caso di mancata partenza del colpo le norme di sicurezza avrebbero imposto un lungo tempo di attesa prima di poter aprire l'otturatore per scongiurare le conseguenze di un'eventuale accensione ritardata del cannello). A quel punto, senza pensarci due volte, data la situazione, feci subito estrarre il colpo dalla culatta e detti ordine di ricaricare. Il cannoniere sparò dietro mio ordine, puntando su un cancello che separava il carro dai guerriglieri. L'esplosione divelse l'inferriata dalle colonne di sostegno, aprendo un varco, dopo di che così gli feci scaricare dentro altri sette colpi HESH. A quel punto, il cannone andò in corto.

Finito di sparare, si era creato nella zona attorno al nostro M60 il silenzio assoluto. Mentre ero con il carro a circa 400 metri dal pastificio, il comandante di Compagnia mi dette l'ordine di dirigermi verso l'area del mercato per andare in aiuto ad alcuni mezzi ruotati del nostro contingente, rimasti bloccati sotto il fuoco dei guerriglieri.

Mi avvicinai con il carro e vidi che fra quei veicoli c'era anche un VM 90 ambulanza con dentro alcuni dei nostri feriti e che nelle vicinanze vi erano due blindo Centauro, che mi parvero non in grado di aiutare il personale dell'ambulanza.

Pur sapendo che non avevo più munizionamento per la mitragliatrice abbinata (MG 42/59), che la contraerea (Springfield) era inceppata e che il cannone era in corto, mi guardai attorno e notai nelle vicinanze il rimorchio di un TIR, così lo feci agganciare con il muso del carro e trascinare verso il VM 90 ambulanza e facendolo poi ribaltare su un fianco, in modo da fare da scudo al mezzo insieme al nostro M60. Nel frattempo, colpi di armi leggere continuavano ad arrivare da tutte le parti.

Una volta posizionato il carro, provai a mettermi in contatto radio con la più vicina delle due blindo Centauro. Quei mezzi però avevano impostato un'altra frequenza radio di lavoro, così preso dal nervoso e dall'adrenalina a mille che mi circolava nelle vene, aprii la botola della cupola M19 e, uscendo a

mezzo busto fuori dal carro, sotto i colpi incessanti della fucileria ostile, mi misi a urlare dicendo all'equipaggio della Centauro di andare ad aiutare il personale dell'ambulanza. Non so come successe, ma così fecero e iniziarono il rientro verso Balad.

Una volta ritornato al pastificio e riposizionatomi con il carro a protezione del mio settore di responsabilità, mentre perlustravo la zona, vidi che tra i rami di un albero era partito un razzo che poi impattò su un altro dei nostri M60, colpendolo sulla parte superiore della cupola del capocarro e facendo esplodere tutti i suoi strumenti ottici. Fortunatamente il personale a bordo non subì danni.

Una volta visto colpire quel carro, per non fare anche noi da bersaglio dissi al pilota di spostarsi, cambiando continuamente la nostra posizione. Ricordo ancora che in quei momenti contavo a mente fino a tre e subito dopo facevo di nuovo spostare il carro per non permettere ai guerriglieri di prendere la mira e sparare.

Finalmente arrivò l'ordine di rientrare alla base: io ero il secondo carro dietro a quello del mio Comandante di compagnia. Una volta raggiunto l'incrocio del pastificio, l'M60 del Comandante invece di girare a destra in direzione della base, girò a sinistra, in direzione di Balad, ma, percorso qualche metro, vidi quel carro fermarsi e girare su se stesso, prendendo la direzione giusta.

Attesi che il carro del Comandante mi passasse davanti e poi diedi al pilota l'ordine di partire: in quello stesso momento un razzo controcarro, quasi sicuramente un RPG, mi schivò andando ad impattare sul muro della casa alla mia destra abbattendolo. Non so quale santo ci abbia protetto.

Il checkpoint Pasta venne riconquistato pochi giorni dopo senza sparare un colpo.

Perniconi per l'azione compiuta ebbe un encomio solenne (N.d.R.).



La “battaglia del pastificio” verrà risolta con l’intervento pesante dei carri armati M60 della compagnia dell’Ariete e degli elicotteri A129 “Mangusta”, che con il fuoco delle loro armi di bordo consentiranno lo sganciamento delle truppe italiane ancora coinvolte, intorno alle 17,30.

L’Operazione “Canguro 11” si chiuse con il bilancio di 3 morti e 22 feriti da parte italiana. I ribelli di Aidid contarono - si disse - circa 187 morti e 400 feriti. Solo in due occasioni venne utilizzato l’armamento pesante: un numero non precisato di M60 aprì il fuoco contro alcuni container che servivano da riparo ai miliziani, provocando grandi perdite tra lo-

ro e un elicottero d’attacco “Mangusta” colpì con un missile TOW un nostro veicolo Iveco VM 90 armato con mitragliatrice Browning 12,7 di cui si erano impossessati i Somali, distruggendo il mezzo e uccidendo tutti i guerriglieri a bordo. Quel combattimento può essere considerato il battesimo del fuoco del Mangusta e anche degli M60 dell’Ariete, che comunque furono radiati l’anno successivo dopo più di vent’anni di servizio. Durante tutta l’azione a fuoco in cui fu impegnata la Compagnia Carri, furono esplosi in totale ben 10 colpi da 105 mm, 1340 colpi cal. 12,7 mm e 1800 colpi cal. 7,62.

I CADUTI DEL 2 LUGLIO 1993



Caporale Pasquale Baccaro - Medaglia d’Oro al Valor Militare, alla memoria, con la seguente motivazione:

«Paracadutista di leva, inquadrato nel contingente italiano inviato in Somalia nell’ambito dell’operazione umanitaria voluta dalle Nazioni Unite, partecipava con il 183° Rgt. Par. “Nembo” al rastrellamento di un quartiere di Mogadiscio. Nel corso dei successivi combattimenti, proditoriamente provocati da miliziani somali, mentre effettuava fuoco mirato da bordo di un veicolo corazzato a sostegno dell’azione condotta dalla propria squadra, veniva inquadrato dal tiro dei cecchini ma, imperturbabile, proseguiva nell’azione. Gravemente ferito a seguito dell’esplosione di una razzo controcarri, che aveva colpito il mezzo corazzato sul quale operava, manteneva, nonostante l’amputazione traumatica di un arto inferiore, spirito saldo e animo sereno, consentendo agli altri paracadutisti di continuare ad operare con immutata determinazione. Soccorso e trasportato presso una struttura sanitaria non sopravviveva alle gravissime lacerazioni subite. Immolava così la sua giovane vita nel pieno adempimento del proprio dovere per un ideale di pace e solidarietà tra i popoli. Purissima figura di uomo e combattente, esempio fulgido di assoluta dedizione al dovere e di elette virtù militari sublimato dal supremo sacrificio». Mogadiscio, 2 luglio 1993



Sottotenente Andrea Millevoi - Medaglia d’Oro al Valor Militare, alla memoria, con la seguente motivazione:

«Comandante di plotone blindo pesanti “Centauro”, inquadrato nel contingente italiano inviato in Somalia nell’ambito dell’operazione umanitaria voluta dalle Nazioni Unite, partecipava con il 183° Rgt.par. “Nembo” al rastrellamento di un quartiere di Mogadiscio. Nel corso dei successivi combattimenti, proditoriamente provocati da miliziani somali, con perizia ed intelligenza concorreva con le forze alle sue dipendenze allo sganciamento di alcuni carri rimasti intrappolati nell’abitato. Dopo avere scortato un mezzo adibito allo sgombero di alcuni militari feriti, si riportava nella zona del combattimento e incurante dell’incessante fuoco nemico coordinava l’azione dei propri uomini e contrastava personalmente con l’armamento leggero di bordo l’attacco nemico. Per conferire più efficacia alla sua azione di fuoco, si sporgeva con l’intero busto fuori dal mezzo esponendosi al tiro di un cecchino che lo colpiva mortalmente. Cadeva con le armi in pugno offrendo un chiarissimo esempio di coraggio, determinazione, assoluto sprezzo del pericolo ed elevatissimo senso del dovere sublimato dal supremo sacrificio». Mogadiscio, 2 luglio 1993



Sergente Maggiore Stefano Paolicchi - Medaglia d’Oro al Valor Militare, alla memoria, con la seguente motivazione:

«Incursore paracadutista, inquadrato nel contingente italiano inviato in Somalia nell’ambito dell’operazione umanitaria voluta dalle Nazioni Unite, partecipava con il proprio distaccamento operativo al rastrellamento di un quartiere di Mogadiscio. Nel corso dei successivi combattimenti, proditoriamente provocati da miliziani somali, non esitava ad affrontare d’iniziativa e con lucida determinazione una postazione di mitragliatrice che sparava su una colonna di mezzi italiani. Incurante della propria incolumità si portava a distanza di assalto con grande coraggio e spiccata perizia operativa, neutralizzava una coppia di tiratori che gli sbarrava la strada, e durante l’ultimo sbalzo, veniva colpito da una raffica al petto. Nonostante la ferita, con un ultimo estremo sforzo riusciva a lanciare una granata sulla postazione della mitragliatrice costringendola al silenzio. Pur conscio della gravità delle sue condizioni, continuava ad incitare i suoi uomini, perdendo conoscenza nel vano tentativo di rialzarsi per proseguire nell’azione. Soccorso e sgombrato, decedeva all’ospedale di Mogadiscio. Fulgido esempio di elevate virtù, indomito valore, generosità e ardimento sublimato dal supremo sacrificio.» Mogadiscio, 2 luglio 1993

MISSIONE "IBIS" IN SOMALIA

2 LUGLIO 1993: LA MIA TESTIMONIANZA

Il combattimento del pastificio a Mogadiscio.

di **Alessandro Scano** Generale di Cavalleria

Mogadiscio, 2 luglio 1993.

Sta per iniziare l'Operazione "Canguro 11" decisa dal comandante di ITALFOR, con la quale le forze italiane (divise in due colonne meccanizzate) dovranno effettuare un rastrellamento alla ricerca di armi nel quartiere Haliwa, abitato dalla tribù "Ha-ber-ghidir" guidata dal loro capo, il "sedicente generale" Aidid.

Gli obiettivi sono collocati in un quadrilatero di 400 per 700 metri nei pressi dell'ex pastificio della città, ormai semi-distrutto, vicino al quale sono costituiti i tre check-point denominati "Pasta", "Pozzanghera" e "Ferro".

Saranno impegnati: 550 fra paracadutisti e incursori, a bordo di cingolati VCC 1, alcune blindo leggere Fiat 6614, 8 blindo pesanti Centauro B 1 dello Squadrone "Lancieri di Montebello", agli ordini del Capitano Francesco Gargaglia, e sette carri armati M 60 della compagnia carri dell'Ariete, questi ultimi già dislocati presso le banchine del porto vecchio di Mogadiscio. L'operazione sarà seguita dall'alto da alcuni elicotteri da combattimento A 129 Mangusta del 5° Reggimento "Rigel" e dagli affidabili e immancabili elicotteri multi-ruolo AB 205.

Il mio plotone blindo pesanti sarà diviso in due sezioni – due coppie blindo - una al mio comando, l'altra agli ordini del mio vice, il Sottotenente Andrea Millevoi.

Una volta raggiunta Mogadiscio, ci schiereremo lungo la Strada Imperiale in due punti diversi contribuendo, insieme agli M 60 dei carristi, a cingere il quadrilatero di rastrellamen-



A destra Alessandro Scano con l'allora Tenente dei carristi Giuseppe Costa del 132° Rgt. carri in Somalia nell'estate del 1993

to, tenendoci pronti ad intervenire, su chiamata, a sostegno delle truppe appiedate. Le Regole d'Ingaggio sono ben chiare e prevedono l'uso della forza esclusivamente in proporzione all'eventuale offesa subita e la possibilità di utilizzare l'armamento pesante solo previa autorizzazione del Comandante dell'Operazione.

Alle 05.00 del mattino muoviamo in colonna dalla nostra base di Balad (39 km a nord della Capitale) verso Mogadiscio, discendendo la strada Imperiale. Arrivati in città, il tempo di una veloce conferma via radio e io e Andrea ci separiamo. Un cenno di saluto dalle botole delle rispettive blindo. Non sapevamo che non ci saremmo rivisti mai più.

Le mie due blindo Centauro si posizionano tra "Pozzanghera" e "Ferro", mentre il Sottotenente Millevoi più a nord, verso "Pasta", con le blindo del plotone comandato dal Tenente Alessandro Graziani.

Alle 06.30, quando il rastrellamento è ormai quasi terminato, gli incursori

rinvengono un grosso deposito di armi. L'evento rende tesa la situazione. Improvvisamente l'atteggiamento della popolazione locale cambia. La folla si ammutolisce e il silenzio ci avvolge. I mezzi pesanti intervengono una prima volta per arginare con la loro presenza e deterrenza le proteste iniziali della folla; poi una seconda volta si addentrano nel quartiere dove i paracadutisti subiscono le prime fitte sassaiole, che causano i primi seppur lievi feriti. Si avvertono i primi colpi d'arma da fuoco. A quel primo intervento partecipa anche la mia sezione blindo ed ho così modo di vedere con quanto coraggio i nostri parà, nonostante siano fatti segno a fuoco da alcuni miliziani, portano i fucili "a candela" sulla spalla destra e non rispondono al fuoco per evitare che a rimetterci siano i tanti civili, soprattutto bambini, che si trovano sulla linea di tiro. E il loro coraggio è l'esempio più alto e "positivamente contagioso" per me e i miei lancieri.

Quando la popolazione alza barricate di fortuna, molto efficaci nel limitare i nostri movimenti, siamo purtroppo costretti a far ripiegare le nostre blindo che, infilatesi nelle strette vie del quartiere, non riescono quasi più a manovrare.

La situazione precipita alle 07:40 circa, quando, ritornati sulla Strada Imperiale, forniamo protezione dalle sassaiole ai nostri paracadutisti con la mole delle nostre Centauro.

L'aperta ostilità nei confronti delle nostre truppe spinge il Comando a decidere di non insistere nel rastrellamento, peraltro ormai quasi ultimato e a dare l'ordine di ripiegamento.



Alle ore 09.00, mentre molti dei mezzi da “Pasta” e “Ferro” si incamminano verso Balad, la coda della colonna italiana viene bloccata da altre barricate. Le truppe si trovano così esposte al fuoco incrociato dei miliziani. Dalle nostre Centauro vediamo alcuni paracadutisti in difficoltà, accucciati e malamente coperti dietro il vano motore del loro VM 90 (un mezzo tattico leggero privo di protezione balistica) per scampare alle fitte sassaiole e agli sporadici colpi d’arma da fuoco. Mentre attendiamo nuovi ordini, prendiamo l’iniziativa di aiutarli in qualche modo, offrendo loro innanzitutto la protezione “passiva” con lo scafo della nostra blindo. Durante la manovra per prendere contatto con quei parà, per poter parlare con loro, mi sporgo dalla botola della mia Centauro e in quel momento vengo colpito al fianco destro da un colpo di fucile.

Per fortuna la mia risulterà una ferita “intelligente” (come soleva dirsi un tempo). Il colpo da 7,62 mm (di tipo sovietico) era passato tra due costole senza scheggiarle e avendo già perso parte della sua energia cinetica dopo il fortuito impatto col tetto della torretta della mia blindo ed essere stato in qualche modo trattenuto dalla pur ridotta protezione in kevlar del gilet anti-schegge, si era arrestato a due o tre centimetri dalla pleura del mio polmone destro. Caso fortuito o destino? Certo è che da allora non ho potuto più giocare al lotto!

In seguito sarò criticato per l’essermi sporto al di fuori della botola: ma poiché poco prima avevo visto i nostri parà appiedati non rispondere al fuoco pur di salvaguardare l’incolumità dei civili, sentii di dover anche io rischiare per loro. Questo è il “contagio positivo” di cui ho scritto più sopra. Alcuni mesi dopo, il Generale Luciano Fortunato, eroe dei “Lancieri di Montebello” alla difesa di Porta San Paolo (insieme alla “Montagnola”, l’atto di

nascita della Resistenza, che vide la popolazione di Roma accorrere a sostegno del suo Esercito, durante gli aspri combattimenti nella Capitale dopo l’8 settembre 1943), a suo tempo ferito anche lui a bordo della sua blindo, mi dirà di non curarmi delle critiche avendo io, a suo autorevole parere, fatto il mio dovere per come lo sentivo giusto e opportuno in quel momento, senza peraltro mettere a repentaglio la vita dei miei sottoposti, ma assumendomi personalmente il rischio conseguente alle mie decisioni.

La figura del Generale Fortunato è davvero molto importante per me. Si è trattato di un mentore e di una guida sin dal mio arrivo da “Tenentino” al Reggimento “Lancieri di Montebello”, quando mi dava consigli e suggerimenti tanto preziosi quanto utilissimi; ma per qualche strano motivo lo è stato anche dopo aver abbandonato la vita terrena: immaginate infatti la mia commozione nel 2013 quando, assunto il Comando del Reggimento “Piemonte Cavalleria” ho (ri-)scoperto che aveva anche lui comandato quella stessa prestigiosa e storica Unità: entrambi feriti, da giovani, a bordo dei blindati di Montebello e, da Colonnelli ormai “militarmente maturi”, entrambi Comandanti di “Piemonte Cavalleria”. Possiamo ritenere questi fatti semplici coincidenze, ma a pensarci... a me fanno venire i lucciconi e la pelle d’oca.

Tornando al 2 luglio 1993, dopo il ferimento vengo trasportato dai Carabinieri paracadutisti del “Tuscania” all’ospedale da campo svedese e lì operato, per rimuovere il tessuto intercostale necrotizzato dall’impatto ed evitare setticemie. A me restava, oltre al dolore crescente per la ferita, il rammarico cocente di non essere più con i miei equipaggi (che, comunque e fortunatamente, si porteranno al sicuro, con altri italiani, in



Una delle blindo pesanti Centauro coinvolte nel combattimento al pastificio di Mogadiscio

zona Ambasciata), mentre dovunque lungo l’Imperiale e nei quartieri più o meno vicini all’ex pastificio, i miliziani di Aidid, da bordo dei loro mezzi, dai tetti degli edifici circostanti o nascondendosi tra la folla, iniziano un vero e proprio assalto. Il combattimento si fa ancora più duro: il Sergente Maggiore incursore Stefano Paolicchi viene colpito a morte da una raffica di Kalashnikov.

Di fronte all’inasprirsi della lotta il Comando ordina, alla colonna delle blindo Centauro in rientro verso la base di Balad, di invertire la rotta per tornare a Mogadiscio, sempre lungo la Via Imperiale.

La colonna di mezzi di rinforzo con i VCC dei paracadutisti e blindo Centauro, tra le quali anche la sezione al comando di Andrea Millevoi, raggiunge la Strada Imperiale all’altezza del checkpoint “Pasta” per vie traverse, imbattendosi in altre barricate che ne rallentano il movimento, mentre i loro mezzi sono il bersaglio costante del fuoco avversario.

A bordo della Centauro avente per capoblindo il Sottotenente Tirolo, il Maresciallo Oscar Canneto osserva tutto quello che accade sul terreno, quando all’improvviso sente una forte esplosione: un cingolato VCC poco distante è stato colpito da un razzo RPG 7 (Rocket Propelled Gun) partito da una strada laterale. A restare ucciso è il paracadutista Pasquale Baccaro,



A destra il Capitano Ratti sulla blindo Centauro del S. Ten. F. Tirolo dei "Lancieri di Montebello" mentre coordina l'evacuazione dei paracadutisti feriti Zivillica e Vincenzetto.

mentre il Sergente Maggiore Giam-piero Monti rimane ferito gravemente.

Successivamente, Canneto sente provenire delle grida dall'esterno della blindo: è il Capitano dei Paracadutisti Emilio Ratti che chiede a gran voce aiuto per soccorrere altri due paracadutisti feriti (Vincenzetto e Zivillica). Canneto si precipita coraggiosamente fuori dalla blindo e aiuta i due feriti a sistemarsi sulla griglia anteriore del mezzo, raccomandando loro di tenersi ben forte durante la corsa che li porterà all'ospedale da campo allestito al porto di Mogadiscio. In quel momento viene scattata una foto che si guadagnerà la prima pagina di tutti i quotidiani nazionali.

Tutti i feriti vengono trasportati negli ospedali militari americano e svedese di Mogadiscio, con ogni mezzo disponibile, tra loro anche il Sottotenente dei paracadutisti Paglia; più tardi io stesso, in quello svedese, conoscerò, per quanto in modo incompleto, gli esiti drammatici della giornata e l'entità delle perdite, prima dagli Ufficiali medici italiani ivi affiancati e poi direttamente da alcuni dei protagonisti che verranno man mano a riempire i posti letto vicino al mio.

Nel frattempo, gli incursori del "Col Moschin", con due distaccamenti e con l'ausilio dei Carabinieri del "Tuscania", stanano i cecchini somali per liberare le colonne dal fuoco nemico. Tra gli incursori, notevole il comportamento del Sergente Maggiore Ruaro ferito anch'egli in questa fase.

Gli altri italiani della colonna blindo-corazzata, finalmente, sfondano le barriere, rispondendo al fuoco, ma il Sottotenente Andrea Millevoi, nel coordinare l'azione, sporge anch'egli il busto fuori dalla torretta e viene mortalmente colpito da un terrorista.

È passato da poco mezzogiorno. Ora, mentre i paracadutisti su "Pasta" iniziano a sganciarsi dal combattimento diventato assedio dei miliziani di Aidid, grazie alla freddezza e capacità decisionale del Capitano paracadutista Paolo Riccò, l'intervento di ulteriori aliquote della "Folgore" e quello potente e risolutivo dei Carristi dell'Ariete guidati dal Capitano dei carristi Francesco D'Ianni, peraltro efficacemente supportati anche dal fuoco dell'elicottero A129 Mangusta al comando del Capitano pilota Gianni Adami, consentirà di disperdere i terroristi e sgomberare gli ultimi feriti.

Il resto è storia ben nota e meglio ricostruita da altri. Per il suo coraggio ed il suo sacrificio, Andrea Millevoi verrà giustamente promosso per merito al grado postumo di Tenente ed insignito della Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria.

Analizzando gli eventi di quella giornata, posso senz'altro affermare che siamo stati fortunati, ma anche oggettivamente bravi e coraggiosi se i morti sono stati solo tre e i feriti, comprendendo anche quelli più lievi, trentuno. La conta avrebbe tranquillamente potuto essere "a numeri inversi". D'altronde pochi giorni prima l'Esercito Pachistano aveva avuto ben ventisei vittime. E a tal proposito, non potrò mai dimenticare lo sguardo triste e perso di un loro Ufficiale che venne a farci visita all'ospedale da campo svedese, il quale mi confidò di non riuscire a togliersi dalla mente l'immagine dei corpi straziati dei suoi connazionali.

E dopo? Con il senno di poi, e un po' di esperienza militare in più, mi son trovato diverse volte, sul lavoro o nella solitudine dei miei pensieri, a riesaminare quella giornata, ed anche tutto quanto l'aveva preceduta e soprattutto seguita. Ne ho tratto alcune semplici riflessioni che qui voglio condividere.

Come ci eravamo preparati? L'addestramento di preparazione alla Missione fu caratterizzato da alti e bassi, vuoi per l'oggettiva inesperienza di alcuni Ufficiali e Sottufficiali più giovani, come il sottoscritto, vuoi per la provenienza del personale di truppa dalla leva. Gli Ufficiali di complemento/Ruolo Speciale, da più tempo ai reparti, erano più "smaliziati" nell'uso dei ferri del mestiere e spesso più efficaci dei colleghi d'Accademia (sicché, posso sostenere che la cancellazione del bacino degli Ufficiali di Complemento per come era organizzato, è stata una grave perdita per l'Esercito in termini di materiale



umano, di “ampiezza culturale” e di accesso a competenze e professionalità disparate). Del resto, quel 2 luglio io ero l’unico Ufficiale d’Accademia presente del mio Reggimento. Per fortuna di tutti noi più giovani, a limare e perfezionare la preparazione c’erano Sottufficiali di tutto rispetto, maestri nell’addestramento e nel contatto diretto col personale di truppa. Mi si concederà un moto d’orgoglio nell’asserire che, nei Lancieri di Montebello, vi erano eccellenti Sottufficiali. Nomi come Canelli, Marzano, Crusi, tutti feriti (lievemente per fortuna) o contusi quel giorno faticoso, restano a perenne testimonianza di un valore umano e di un coraggio anche questo esemplare per tutti. Insomma, per quanto potevamo, tutto fu fatto al meglio ed al massimo delle nostre capacità e possibilità.

Non va sottaciuto però che la mentalità dei vertici, come dei quadri intermedi ed in generale il funzionamento di tutto l’Esercito, risentivano della “taratura degli strumenti di governo del personale” sulla coscrizione e sul suo esclusivo impiego sul territorio nazionale, per quanto riguarda il mio reparto, pure con scarse occasioni di addestramento inter-arma: si era ben lungi dalla trasformazione dello “strumento terrestre” nell’Esercito di Volontari cui oggi siamo abituati. Inoltre, il peso della politica, invaghiata del termine ambiguo di “Missione di Pace”, era eccessivo e aveva portato a redigere ed approvare Regole d’Ingaggio troppo caute, marcatamente differenti da quelle di altri contingenti e inadatte a contenere gli effetti del susseguirsi di eventi tanto incresciosi quanto inattesi.

Nonostante ciò, la preparazione fu, come detto, la più accurata possibile e, nel nostro caso, non si limitò all’amalgama degli equipaggi blindati, ma toccò diversi aspetti, non ultimi, ad esempio, quelli della preparazione più tipica della fanteria leggera. Am-

pio spazio venne dato, soprattutto per i Quadri (Ufficiali e Sottufficiali), alla descrizione dettagliata della complessa realtà sociale e politica della Somalia, nonché del quadro giuridico e normativo della Missione internazionale sotto “l’egida” e con i “colori” dell’ONU (dalle risoluzioni delle Nazioni Unite alle convenzioni internazionali, fino alle “famigerate” Regole d’Ingaggio).

Ma, inutile girarci attorno, era una “prima volta” (se si esclude il Libano di dieci anni prima) e ogni precauzione, preparazione e pianificazione per quanto oculata ed accurata, doveva scontrarsi e soccombere alla dura realtà, secondo le abusate e notissime “leggi e corollari di Murphy”: “ogni cosa che può andar male, lo farà. E nel momento peggiore”; “se un ordine può essere frainteso, lo sarà”; e soprattutto: “nessun piano di battaglia sopravvive al contatto con il nemico”.

Abbiamo imparato qualcosa di utile per il futuro che è venuto dopo? Certamente si è imparato molto dagli errori commessi in quella circostanza. Nei giorni immediatamente seguenti il fatto d’arme, come negli anni successivi alla Missione in Somalia (ed a quella dei nostri Alpini in Mozambico), si è avviato ed ha preso corpo un processo via via sempre più ampio, efficiente ed efficace di revisione dell’addestramento e dell’approntamento dei reparti, con una preparazione sempre più attagliata alle particolari esigenze operative delle diverse Missioni Internazionali.

Si è, a poco a poco, arrivati a nuove e sempre più precise formulazioni dottrinali per questo tipo di operazioni, a più affinati strumenti di intelligence e si è adottato un c.d. ciclo continuo di “Lezioni Identificate e Apprese” (identificate ed apprese nei numerosi teatri operativi d’oltremare), che dall’Esercito sono stati progressivamente estesi a tutto il comparto ope-

rativo della Difesa, con un positivo stravolgimento del sistema culturale e di apprendimento delle Forze Armate. Le Lezioni Identificate e Apprese indagano i motivi delle difficoltà incontrate, il tipo e l’efficacia delle contromisure adottate e “in output” stilano numerose raccomandazioni per attività operative future, creando un insieme di dati e informazioni preziose sia in fase di pianificazione che di “gestione corrente” delle operazioni in atto.

Oltre a ciò, maggiore attenzione è stata data alla protezione delle forze in termini di procedure e tattiche (Best Practices BP), ma anche di dotazioni, strumentazioni ed equipaggiamenti, non ultima l’introduzione di nuove “soluzioni balistiche” blindate e corazzate. A titolo d’esempio, per rimanere nell’ambito blindo-corazzato proprio della Cavalleria di Linea e Carrista, circa queste ultime soluzioni:

- immediatamente si era provveduto a potenziare la protezione delle blindo Centauro con le corazzature aggiuntive tipo Romor;
- successivamente, in fase di assemblaggio dei mezzi, le Centauro di nuova introduzione (c.d. seconda versione) sono state prodotte direttamente con elementi di corazzatura aggiuntiva e varie predisposizioni per l’ulteriore incremento della protezione.

Entrambe le soluzioni hanno comportato un aumento di peso complessivo dei mezzi, ma non eccessivo, che non limita cioè la loro velocità e manovrabilità. Quanto siamo rimasti colpiti o segnati da quell’evento, in realtà? Chi sopravvive a un 2 luglio non resta più quello di prima. Se qualcuno vi dice il contrario non credetegli. Quantomeno dovrà ammettere che è difficile, soprattutto per i più giovani, comprendere ed accettare che si è vivi per caso: che, ogni giorno, si è “figli del caso”. Ma dal luglio



Una delle ultime foto che ritrae il S. Ten. Andrea Millevoi insieme all'allora Ten. Alessandro Scano

‘93, per diversi nostri commilitoni, sotto la cenere dei ricordi covava qualcosa di più, e di peggio. La generazione della Somalia e del Mozambico ha dovuto “tirarsi su le brache da sola” per quel che riguardava lo stress derivante dalla partecipazione a missioni con tanti e continuativi rischi e, talvolta, ad eventi come quello del 2 luglio. All’epoca ancora non si parlava con cognizione di causa del PTSD, (Post Traumatic Stress Disorder/Disease – Disordine da stress post-traumatico). Anni di pace relativa, pur nella contrapposizione dei blocchi occidentale e sovietico, avevano reso rarissime, desuete e difficili da riconoscere certe patologie. Solo molti anni dopo l’Esercito si è dotato di un servizio di supporto morale e soprattutto psicologico/psichiatrico per le vittime e per i loro familiari. Nel 1993 non c’era quasi nulla e soprattutto non si disponeva di personale specificamente addestrato a sostenere le famiglie di un veterano nel processo di elaborazione di un lutto o di un evento trauma-

tico, e nemmeno ad aiutare un militare a ristabilirsi dopo un ferimento o un incidente grave o, peggio, a sostenerlo nella riabilitazione come nell’accettazione di una prolungata o definitiva condizione di grave infermità. La serie di assistenze e servizi realizzati in questo campo negli anni successivi è stata senz’altro l’innovazione più preziosa per tutti.

Oggi abbiamo ben compreso, con l’aumento dell’impegno italiano nelle Missioni internazionali, quanto sensibilmente siano aumentati certi problemi per il personale delle nostre Forze Armate: i casi di suicidio più numerosi, l’aumento di separazioni e divorzi e, in generale, i cospicui “peggioramenti caratteriali” a detrimento del rendimento sul lavoro anche routinario, non erano e non sono una coincidenza fortuita. Ove si sia rimasti feriti nella carne o sia stati anche semplici testimoni di certi episodi, comunque scossi dalle immagini di colleghi mutilati o uccisi, oppure angosciati dai rumori e dai bagliori di scontri a fuoco cruenti e conti-

nuati nel tempo, tutti possono incappare in una condizione mentale “degradata” in quanto deformata da eventi tanto imprevedibili quanto terribili. I sintomi della malattia o del disordine post traumatico possono includere incubi, ricordi ossessivi e sogni ricorrenti, che causano ansie perduranti e pensieri intrusivi, azioni e modi di fare incontrollabili eppure reiterati.

Molti di coloro che incappano nel PTSD possono, in effetti, riscontrare difficoltà solo temporanee che, con immediata diagnosi e supporto (e, se necessarie, cure vere e proprie) vanno spesso a migliorare rapidamente. Tuttavia, in alcuni casi, i sintomi possono peggiorare, durare per mesi o addirittura anni, interferendo con la quotidianità. Oppure possono addirittura non manifestarsi per anni per poi apparire improvvisamente, con pesanti ripercussioni, nelle relazioni familiari, sociali e di lavoro.

A peggiorare il quadro, nel 1993 e negli anni immediatamente seguenti non vi erano neanche particolari



“protezioni sociali” o risarcimenti morali adeguati (per dirla tutta, i vertici militari dell’Epoca non erano di larga manica nel tributare ricompense e riconoscimenti, mentre - e mi si passerà la battuta, vivaddio - in alcuni altri eventi successivi anche non cruenti, medaglie e croci al merito in metalli più o meno preziosi non hanno sempre avuto bisogno, in contropartita, della stessa “somministrazione di piombo e rame” garantita a noi “somali”). Peggio ancora, non potevano applicarsi norme e regole a tutela delle vittime di guerra in quanto si trattava, come noto, di “missioni di pace”, mentre le leggi a tutela delle c.d. vittime del dovere, della criminalità organizzata e, per quel che ci riguarda più da vicino, del terrorismo (n. 204/2006) hanno visto la luce solo 13 anni dopo. Tuttavia, per quanto sia stata dura, e per quanto sia stato difficile ammettere anche a noi stessi certi progressi dolorosi, siamo qui “a raccontarla”. Per molti di noi le cose della vita, pian piano, si sono messe a posto. Le leggi e le compensazioni a tutela nostra e dei nostri familiari, seppure perfezionabili, sono arrivate, anche e soprattutto per i nostri fratelli in armi che si sono trovati in situazioni difficili analoghe o peggiori delle nostre, negli anni e nelle missioni successive. Sì, tante cose si sono aggiustate, sistemate per molti di noi, ma non per tutti. Alcuni sono caduti negli scontri e combattimenti, altri, fiaccati nel fisico o nello spirito, non hanno fatto in tempo a fruire dei nuovi servizi e delle nuove tutele.

Con questo arrivo al punto conclusivo di questa mia testimonianza. Per diverso tempo ho preferito, come era giusto che fosse, che l’enfasi delle narrazioni e le attenzioni del pubblico andassero ai veri eroi come i defunti Millevoi, Paolicchi, Baccaro e i feriti gravi Paglia e Monti. Ho accettato di scrivere e di parlare, dopo anni di silenzio, non solo per amicizia verso chi me lo ha chiesto o per spirito di corpo, ma piuttosto per contrastare il passare del tempo. Il Tempo sbiadisce da un lato le motivazioni e il ricordo di atti di coraggio ed eroismo, spesso sconosciuti, di tanti dei miei commilitoni; dall’altro confonde la misura e offusca la gravità delle sofferenze sopportate da chi tali gesti ha compiuto. Ricordare e ancor più scrivere, permette di tributare per sempre a tutti loro la mia ammirazione e gratitudine di Ufficiale e di cittadino Italiano perché, come ammonisce un vecchio adagio anglo-sassone: “tutti hanno dato qualcosa, ma qualcuno ha dato tutto”.

IL RICONOSCIMENTO AGLI STENDARDI DEI DUE REGGIMENTI CARRI DELL'ARIETE PROTAGONISTI IN SOMALIA NEL 1992-1994

Medaglia di bronzo al valore dell’Esercito

Il 32°/132° Reggimento carri ha partecipato con proprie forze, inquadrato nel contingente italiano impegnato in Somalia, alle operazioni di soccorso e di protezione alla popolazione martoriata dalla guerra civile. Per circa 15 mesi, operando diuturnamente, in oggettive difficoltà ambientali ed in condizioni di particolare sensibilità operativa, le sue unità hanno sempre evidenziato elevate capacità professionali e altissimo senso del dovere e dimostrando, in ogni circostanza, la capacità di discriminare le loro reazioni, evitando così inutile spargimento di sangue.

Con i propri mezzi le unità hanno garantito un’eccezionale cornice di sicurezza e fronteggiato molteplici emergenze diventando così punto di sicuro riferimento per tutte le forze del contingente. Chiaro esempio di grande perizia ed estremo valore che ha concorso ad elevare e nobilitare il prestigio dell’Esercito Italiano sia in Patria sia all’Estero.

Somalia, 29 dicembre 1992-15 marzo 1994.



IL RICONOSCIMENTO AL COMANDANTE DELLA COMPAGNIA CARRI

Croce d’Argento al Merito dell’Esercito al capitano dei Carristi Francesco Paolo D’anni

del 32° Reggimento carri:

Comandante di Compagnia carri, facente parte del contingente militare italiano “Ibis”, impegnato nell’operazione umanitaria ONU di “peace keeping” in Somalia, si poneva da subito in luce per impegno, perizia e spirito di sacrificio; impegnato giorno e notte in attività di pattugliamento e scorta con costante entusiasmo e grande senso di responsabilità. Il giorno 2 luglio 1993, durante l’operazione “Canguro 11” svolta nel quartiere di Heliwa di Mogadiscio, in occasione di un violento combattimento contro formazioni somale ribelli, accorreva a dar man forte ai reparti che si trovavano sotto il fuoco nemico. Con grande valentia manovrava i suoi carri erogando un fuoco di copertura che permetteva alle forze amiche di sottrarsi alle insidie avversarie. Continuava la sua efficace azione fino al termine del combattimento garantendo la sicurezza del dispositivo nella fase finale del ripiegamento. Chiaro esempio di coraggio, determinazione ed elevate virtù militari.

Mogadiscio (Somalia), 2 luglio 1993.

UN IMPEGNO COSTANTE E INCESSANTE PER DIFFONDERE E AFFERMARE LE TRADIZIONI

LA SCUOLA DI "CARRISMO"

L'attività editoriale dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia è rilevante e ha uno scopo preciso che tutti i soci devono condividere

di **Ottavia Cardinali**



Avete presente quando in una biblioteca già zeppa di libri c'è la necessità di riporne altri e di incastrarli all'inverosimile, ficcarli tanto stretti tra loro che neppure entra di fianco l'indice, divenuto cianotico, per prenderne uno? Quando tocca metterli orizzontali sopra agli altri verticali? Farli avanzare al limite del ripiano per creare dietro altro spazio ove metterne?

Sapete bene che restano poi solo le sedie, qualche mensola di altri mobili e qualunque superficie piana atta ad accoglierli (ultima ratio gli angoli del pavimento). Avete presente quando, terminata un'attività, già ne subentra un'altra e, spesso, coincidono e si rincorrono in un fervore entusiasta ed orgoglioso, per il quale si dovrebbe essere dotati del dono dell'ubiquità per garantire in tutte la presenza?

Un continuo arruolamento volontario, che ingrossa le nostre fila. Un'operatività incessante. La biblioteca e le attività dell'A.N.C.I. sono a questo punto. Anzi, lo hanno già superato.

Scusate, ma correi siete anche voi tutti tanto siete fertili, propositivi, pronti e generosi, sia per i frutti prodotti all'interno, compresi Presidenti, componenti e Soci delle Sezioni, sia da scrittori e studiosi afferenti, militari in servizio attivo, collaboratori della Rivista "Il Carrista d'Italia" e relatori nelle video-conferenze, sia per la compartecipazione attuativa da parte della Segreteria Nazionale, ciascuno con il proprio compito.

L'intera produzione culturale è la pura ricchezza. Impossibile a realizzarsi se non si fosse mossi dalla passione, che punzecchia (direi tormenta) a fare, stimola, ispira, precede, sottende ed accompagna, senza dare tregua, sino al risultato.

La sensibilità, l'intelligenza, la preparazione, l'esperienza professionale, l'appartenenza da sole non basterebbero. I nostri autori, e per autori non intendo solo gli scrittori ma chiunque agisca nell'Associazione, le hanno tutte, in quantità, ma comandate dalla passione. Ecco perché ritengo (ed insisto con questo concetto), che si tratti di un passaggio sì cerebrale, ma sopra a tutto sentimentale. Sì pratico, ma sopra a tutto valoriale. Passione quale slancio ardente, ma nel suo significato originario di sofferenza, quale passaggio necessario per sentire e capire davvero, fedelmente. L'opposto dell'odierna imperante letargia intossicata, che scarta e schiva la frustrazione, la sofferenza, i contenuti "forti", ma contemporaneamente ed ineluttabilmente la gaiezza. L'opposto della dimenticanza, grazie alla memoria, che diviene anche una nostra responsabilità. L'imperativo morale sostituisce l'imperante frigidità. La socializzazione e la condivisione contrasta l'isolamento. La curiosità in luogo dell'indifferenza. In un susseguirsi di doni reciproci.

Il coraggio dei nostri autori è quello di confrontarsi e trattare di morte, quella eroica: concetto da sempre da esorcizzare, evitare, rimandare, sostituire con amenità, ebetismi, sotterfugi e scaramanzie varie.

Loro non lo fanno: leggono, cercano, uniscono storie, trovano, onorano ricorrenze, rievocano eventi di guerra e non, organizzano cerimonie e ne condividono l'emozione e la commozione con articoli e foto, studiano progetti. E la guardano in faccia la morte. Evocandola. La prendono per la collottola. La ricacciano indietro

e, sconfitta, la rimettono al suo posto.

I nostri autori compiono in tal modo un atto catartico, liberatorio, rispetto al concetto angosciante di morte.

Un atto vendicativo (pacifico) di quelle perdite, di quei sacrifici. Ne difendono il significato, il valore e ne pretendono a tutti i costi il ricordo.

Una battaglia senza armi, sublimata, ma con la fatica e l'applicazione di chi fa ricerca e di chi, in tutt'Italia (ma siamo anche in Australia ed in Canada), in uniforme sociale tiene alto il Labaro o sta ritto sull'attenti, lo sguardo compenetrato, presenziando alle celebrazioni. Azzardo finanche a dire che i nostri autori attribuiscono ulteriori significati a quelle morti. Significati forse anche sconosciuti agli stessi protagonisti, che, coinvolti e seppur motivati, vanno oltre la loro comprensione di quei momenti, perché travolti da uno scenario di guerra, di afflato, di urgenza ed emergenza. Passatemi il termine di sapiente "sartoria culturale", di finissimo artigianato italiano, da sempre d'eccellenza, in cui la loro ricerca, trascrizione e rilettura, in un certosino ed infaticabile lavoro di "cucito", restituisce al tessuto la sua trama, infittendola ed impreziosendola di materiali.

Chissà quante volte hanno dovuto scuire e ricucire, cambiare ago e filo (del pensiero) per ottenere un prodotto così perfetto.

Cionondimeno, per loro stessa dichiarazione, sono ancora pronti a perfezionarlo, aggiungendovi anche materiali (contributi) di altri. A loro volta, le cerimonie, anche locali, tessono una trama nazionale che si stende sull'intera nostra penisola. I progetti incrociano altri tessuti (terreni, come le scuole ad esempio) alimentandosi a vicenda.

Sono certa che tutti i nostri autori soffrano in questi studi ed azioni, cioè nell'approfondire ed accostarsi a tanta morte e dolore.

Ai Presidenti di Sezione (ma anche ai singoli soci), distribuiti lungo l'intero Stivale, il compito di trarre spunti preziosi da tutti questi libri fra le cui pagine si trova tutta la nostra tradizione, per promuovere incontri, seminari, conferenze o anche nuovi approfondimenti in campi ancora inesplorati a beneficio e nell'interesse di tutta la comunità dei membri di questa nostra Associazione ma pure di chi non ne fa parte ma è e si sente Italiano.

Io stessa, scrivendo per l'A.N.C.I. o leggendo o partecipando, non nascondo di aver patito e pianto, ma sento comunque di doverlo fare quale contributo, seppur minimo nel mio caso, a tanto valore militare ed impegno da parte di tutti voi, al quale mi unisco, deliberatamente, in correttezza.

Carro Armato Fiat 2000

UNA PROMESSA MANTENUTA

Finalmente apposte le targhette con i nomi dei benefattori che hanno consentito di realizzare i due cingoli del grande carro armato.



Montecchio Maggiore, 1 luglio 2023.

Dalla Direzione del Museo Storico delle Forze Armate, importante partner dell'Associazione, ci giunge notizia che le targhette con i nomi dei benefattori che hanno consentito di realizzare i due cingoli del grande carro armato Fiat 2000 sono state finalmente applicate alle 100 maglie sulle quali rotola la nostra replica, realizzata grazie all'impegno di tanti generosi carristi e simpaticizzanti. Era una promessa che avevamo fatto nel corso della campagna di raccolta dei contributi necessari a finanziare il progetto, felicemente portato a termine un paio di anni fa.

Ora tutti coloro che avevano versato l'importo speciale di 100 € per la realizzazione di una maglia di cingolo (ciascuna pesa 49 kg) potranno avere la soddisfazione di leggere il proprio nome o quello della persona cui hanno voluto dedicare il pezzo, riportato sulla maglia da loro finanziata.

Di nuovo grazie a tutti e ora diamoci da fare con i contributi per la costruzione del carro Fiat 3000.

VALORIZZAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI D'ARMA

Diversi articoli riportano il grido di dolore dell'anemia delle Associazioni d'Arma che come noto, sono composte dagli ex appartenenti alle diverse Armi, Specialità e/o Corpi dell'Esercito, indipendentemente dalla suddivisione in Categorie (Ufficiali, Sottufficiali, Volontari, Militari di Leva, ecc.).



di **Fulvio Amoriello**
Colonnello dei Carristi (ARQ)

Esse sono nate per conservare, divulgare, mantenere vive le tradizioni, lo spirito, l'amicizia tra commilitoni e rappresentano il collegamento tra il personale in servizio, chi l'ha preceduto e la società civile. Alcune videro le prime aggregazioni a livello locale già nell'800, come l'Associazione Nazionale dei Bersaglieri o l'Associazione Arma di Cavalleria, con il compito preciso di mantenere lo spirito di corpo e creare una mutua assistenza tra famiglie di reduci; altre nacquero dopo la 1ª Guerra Mondiale. In ordine di tempo, le ultime sono le associazioni partigiane nate immediatamente dopo il 1945. La distinzione tra le associazioni "ex-combattentistiche" e quelle "d'arma" può essere così sintetizzata: la prima lega a vita i protagonisti e testimoni di fatti storici vissuti per esperienza personale, mentre la seconda aggrega chi ha prestato servizio in quel corpo o ne ama condividere le finalità. Con gli anni, però, i reduci invecchiano, le associazioni si estinguono e la sospensione della leva ha eliminato il naturale avvicendamento generazionale. *Quasi tutte le associazioni risentono del mancato ricambio alimentato dai congedati.*

Le Associazioni Combattentistiche e d'Arma rivestono un ruolo di grande rilevanza nella società, poiché rappresentano e valorizzano il patrimonio storico e culturale dell'Italia, nonché gli ideali e i valori che caratterizzano le Forze Armate e le persone che vi hanno servito. Queste Associazioni, attraverso il loro operato, contribuiscono al mantenimento della memoria storica, all'educazione civica e alla promozione dei valori che hanno reso grande il nostro Paese. Il sostegno e la valorizzazione delle Associazioni d'Arma è dunque molto importante, affinché vengano riconosciute quali risorse morali per la società e punti di riferimento soprattutto per i giovani.

L'Associazione Nazionale Carristi d'Italia si è costituita ufficialmente a Roma il 19 maggio 1952, regolarizzando un'esistenza di fatto iniziata nel 1947.

Nel giugno 1958 veniva pubblicato il primo numero della rivista "Il Carrista d'Italia" e nel 1959 si teneva a Napoli il primo raduno nazionale.

Nel 1986 veniva realizzato, presso il complesso museale di Santa Croce in Gerusalemme in Roma, il Museo Storico dei Carristi.

L'Associazione si propone di:

- tenere vivo nei carristi l'amore per la Patria, lo spirito di corpo, il culto delle gloriose tradizioni della Specialità e la memoria dei suoi eroici caduti;
- promuovere e cementare i vincoli di solidarietà e cameratismo fra tutti i militari in congedo ed in servizio della Specialità e con gli appartenenti alle altre Associazioni d'Arma;
- assistere moralmente e materialmente i soci e le famiglie;
- tenere all'elevazione spirituale e culturale dei soci.

Nel corso degli anni, l'afflusso di nuovi soci si è sensibilmente rallentato, ma diverse iniziative avviate dalla Presidenza Nazionale hanno reso l'associazione più numerosa e *dinamica* con diversi nuovi iscritti.

Tra queste, al fine di tenere vivo nei carristi l'amore per la Patria, lo spirito di corpo, il culto delle gloriose tradizioni della Specialità e la memoria dei suoi eroici caduti, troviamo:

- la redazione di diversi volumi, tra cui troviamo "A nessuno secondi - le ricompense al Valor Militare ai Carristi d'Italia": *le motivazioni delle ricompense al Valor Militare de-*

scrivono le nostre Tradizioni. Cioè “quello” che siamo e “come” siamo. La nostra sostanza, e le nostre peculiari modalità d’azione. La conoscenza delle nostre vicende ci spiega poi i tanti “perché” del nostro particolare modo d’essere;

- il ciclo di videoconferenze “Sulle nostre tracce”, che mettono in luce i tanti aspetti inediti della cultura carrista; il progetto e la realizzazione della replica del Fiat 2000 (marciante e in dimensioni reali); il progetto per la costruzione della replica del Fiat 3000.

Inoltre per promuovere e cementare i vincoli di solidarietà e cameratismo fra tutti i militari in congedo ed in servizio della Specialità e con gli appartenenti alle altre Associazioni d’Arma, troviamo il raduno nazionale congiunto a Lecce con l’Associazione Nazionale Arma di Cavalleria in occasione dei 200 anni della Scuola di Cavalleria (già Scuola di Carrismo e/o Scuola Truppe Corazzate).

Sono solo alcune delle iniziative dell’Associazione.

Tra i carristi in armi (molti con nastrini e recenti medaglie) o in congedo (qualcuno datato quanto i carri), spesso si pensa ai vecchi come una razza in via di estinzione. Ma, sia quelli delle prime imprese con i carri L3 e sia quelli che oggi operano in Italia o nel Mondo a bordo di carri armati altamente sofisticati, si accomuna il progresso tecnologico inteso come sfida continua di equipaggi e specialisti per vivere, muovere e combattere in simbiosi con i mezzi.

Prima era l’artigiano meccanico o il pilota orgoglioso del suo carro, adesso si è aggiunta la conoscenza di una tecnologia avanzata e sofisticata, che opera in un contesto globalizzato. La storia di chi ci ha preceduto con onore, i loro ideali, l’amore per i carri e la nostra Patria non ha un tempo.

Essa fa parte del nostro essere carristi, del nostro percorso professionale. Il carrista non è solo quello che permane nelle unità carri, ma lo è anche il logista o chi per varie esigenze ha chiesto di essere trasferito in altre Armi e/o Specialità.

Lo è anche l’Ufficiale ed il Sottufficiale che, per la progressione di carriera, transita in altre Unità e/o Comandi.

Essere carristi non è solo una forma mentis che si acquisisce stando a contatto con i carri, con le sue esigenze, i suoi limiti e le sue possibilità, ma è un modo di essere concreto in cui molti si identificano.

Quindi, il segreto della capacità carrista non ha tempo ed è sempre uguale: *superare gli ostacoli ad ogni costo e nella speranza che tutto alla fine possa cambiare, grazie innanzi tutto alla convinzione di non essere inferiori a nessuno come coraggio e capacità tecnica. Sentimento transitato anche alle altre armi e/o specialità, in quanto oggi quasi tutti operano a bordo di mezzi blindati o corazzati sofisti-*

cati.

Per quelli in servizio, far parte dell’Associazione significa mantenere i propri ideali.

Partecipare alle attività dell’Associazione non va inteso solo quale elemento decorativo nelle cerimonie, ma significa ricercare le nostre tracce ed onorare chi come noi ha vissuto la storia della propria epoca. Parlare di storia non significa solo parlare di quella legata alle guerre, ma anche di quella recente. I carristi hanno partecipato con i carri in varie missioni come in Bosnia, in Kosovo e in Iraq, nonché senza carri in quasi tutte le altre missioni.

Oggi, chi è parte dell’associazione ha l’onore di conoscere tanti che sono stati protagonisti della storia di cui si narra. Il Generale di corpo d’armata Giuseppe Pachera, classe 1922, combattente nella Seconda Guerra Mondiale, partigiano nella Brigata Garibaldi, successivamente con vari incarichi nell’Esercito e ora presidente regionale dei carristi del Veneto occidentale e del Trentino Alto Adige, nonché presidente onorario nazionale della nostra specialità; domani, quelli che hanno fatto parte della storia della propria epoca.

Avvicinarsi all’Associazione, quindi, significa essere parte del passaggio generazionale, condividendone le esperienze, affinché si continui a valorizzare il patrimonio culturale e storico della nostra Forza Armata e della nostra Italia. Consapevoli del mutamento della società, l’associazione Nazionale Carristi d’Italia ha avviato ulteriori iniziative per garantire una maggiore partecipazione alla vita dell’associazione, dedicandosi ancora di più ai carristi in congedo ed in particolare al personale in servizio, ricercando momenti da trascorrere presso le unità per tenere viva la nostra storia e le nostre tracce.

Le Sezioni carriste territoriali vanno intese come una risorsa della vita delle unità, pronte a condividere ogni possibile esigenza. Quindi, l’invito ai Comandanti ai vari livelli affinché, tra le molteplici attività istituzionali, vengano individuate con le sezioni quelle sinergie all’insegna della formazione, delle tradizioni e del ricordo.

Infine, un appello a tutti i carristi ed in particolare a quelli che per vari motivi prestano servizio fuori dalle unità carri, affinché tengano vivo quel sentimento dell’essere carristi che oggi accomuna quasi tutte le armi e le specialità, in quanto, come già detto, tutti operano con mezzi blindati o corazzati.

Adesso più che mai, è necessario ribadire a tutti gli altri che il carro, in una visione operativa multidimensionale, è uno strumento di potenza, ma è il carrista l’anima che lo sospinge e lo governa attraverso la sua perfetta conoscenza del mezzo e la sua ferrea forza morale.

PROGETTO FIAT 3000

PROSEGUE LA RACCOLTA DI FONDI

AGGIORNAMENTO DELLA SITUAZIONE AL 30 SETTEMBRE 2023:

Ecco le ulteriori sottoscrizioni che si sono aggiunte a quelle già segnalate negli scorsi numeri:

Salvatore Di Stefano (2^a donazione), Alberto Bertini (6^a donazione), Roberto Franzini, Alviero Arezzini, Paola Maria Chiesa, Giovanni Chioran, Bruno Figini, Maurizio Parri (4^a donazione), Vincenzo Meleca, Massimo Spagnuolo, Antonio Caggiano, Renato Vecchiato, Massimo Sala, Maurizio Parri (5^a donazione), Massimo Bettini, Virgilio Giusti, Antonio Tallillo, Pietro Podavini (4^a donazione), Alberto Bertini (7^a donazione), Alberto Bertini (8^a donazione), Silvano Butturini, Pierangelo De Lisi, Giuseppe Clemente, Andrea Piselli, Alberto Bertini (9^a donazione), Alberto Bertini (10^a donazione), Fabrizio Esposto, Alberto Bertini (11^a donazione), Alberto Bertini (12^a donazione), Marco Cratassa, Mario Pieri, Marco Cratassa (2^a donazione), Maurizio Parri (6^a donazione), Nicolò Susani, Pierangelo De Lisi (2^a donazione).

Saldo totale: 6.163,22

COMUNICATO

Il Presidente Nazionale, di concerto con i Presidenti delle altre due associazioni coinvolte nell'impresa, ha deciso l'avviamento del cantiere la costruzione del primo lotto (scafo) della replica del carro.

La ditta incaricata ha quindi iniziato l'esame preliminare dei piani di costruzione dello scafo del Fiat 3000 elaborati con tecnica autocad forniti dal socio Mario Italiani, Presidente della Sezione ANCI di Zeccone. Questa prima fase consentirà di procedere alla redazione degli ordini per l'approvvigionamento dei materiali necessari. Vi terremo aggiornati sulle operazioni in cantiere. La sottoscrizione continua per poi procedere all'allestimento degli altri lotti.

Cari presidenti di Regione, di Sezione, Soci e Simpatizzanti,

ancora una volta vi chiediamo cortesemente di sposare con autentico spirito carrista questo progetto e unirvi all'impegno, aiutandoci, anche passando parola tra i vostri amici, per far conoscere il "Progetto Fiat 3000" al più vasto pubblico possibile. Non solo in Italia. Sono molti i cittadini che pur non essendo legati alla nostra Associazione hanno inviato contributi cospicui. Aiutateci a trovarne altri!

Il progetto è dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia, chi si sente veramente carrista non dovrebbe tirarsi indietro.

Vi chiediamo un piccolo contributo alla raccolta dei fondi necessari a compiere l'impresa, versando una somma piccola a piacere. Rinunciare ai caffè o alle sigarette di una settimana potrà anche aiutarvi a mantenere la vostra forma fisica.

Ricordiamo che il contributo può essere versato tramite:

BONIFICO BANCARIO: sul conto corrente dedicato intestato a:
Presidenza Nazionale A.N.C.I., via Sforza 8 00184 ROMA,
al seguente IBAN: **IT 12 N 08327 03207 000000016452**,
con causale "*Nome Cognome donazione per progetto FIAT 3000*";

CARTA DI CREDITO: attraverso la piattaforma *Paypal*,
utilizzando il seguente link di indirizzamento rapido:

https://www.paypal.com/donate/?hosted_button_id=DMA2VKUKTWEPA
(o indirizzato alla mail **fiat3000@assocarri.it**)

anche in questo caso abbiate cura di indicare la seguente causale: "*donazione per progetto FIAT 3000*".
Grazie.



FACCIAMO SAPERE CHI SIAMO

Idee e proposte dal Comitato Centrale di Assistenza e Propaganda

di **Carlo Scarzanella**

La nostra Associazione, soprattutto negli ultimi anni, si è dotata di una vasta pubblicistica, dai libri (a quelli già editati se ne aggiungeranno presto altri già in lavorazione) alla nostra bellissima rivista, pregevole nella veste grafica ma soprattutto ricca di contenuti storici, tecnici e di attualità.

Credo che questo forte impegno editoriale, sostenuto con lungimiranza dal nostro Presidente Nazionale, Gen. D. Sabato Errico, meriti di uscire dai nostri stretti confini di Associazione così da farci conoscere da un pubblico più ampio che sia non solo quello legato all'ambiente militare.

Una maggior pubblicizzazione e diffusione di queste iniziative potrebbe essere altresì una delle tante leve possibili per avvicinare quei tantissimi carristi in congedo che oggi non sono ancora iscritti ad ANCI, anche perché molti di loro non ci conoscono e non sanno dove trovarci.

Penso, a puro titolo di esempio, a tutti quei "ragazzi" che, come me, hanno frequentato la Scuola Truppe Corazzate di Caserta ed hanno svolto il loro servizio nei nostri reparti carri fino all'abolizione del servizio di leva obbligatorio avvenuta il 1° Gennaio 2005.

Occorre, quindi, valutare seriamente e serenamente la possibilità di partecipare a manifestazioni librerie come il Salone del Libro di Torino e/o i tanti altri eventi di questo tipo che si tengono annualmente in tutta Italia, verificando di volta in volta il target a cui sono rivolti così da evitare eventuali "errori di puntamento".

Lo potremmo fare da soli, cercando di coprire i costi con apposite raccolte di fondi o con grazie a sponsorizzazioni o valutare

se farle insieme ad altre Associazioni d'Arma, visto che il nostro Statuto prevede di collaborare con le nostre associazioni consorelle.

Potremmo anche tentare, per manifestazioni importanti come quella Torino, di chiedere, a titolo sperimentale, ospitalità nello stand Esercito (solitamente molto grande, localizzato nei migliori padiglioni e frequentatissimo dai visitatori), quantomeno per la presentazione di qualche nostro volume che, peraltro, potrebbe essere anche presentato a livello locale per iniziativa delle singole Sezioni, il che sarebbe un modo per farsi conoscere e apprezzare.

Qualora fosse possibile e compatibile, andrebbe anche consolidato un rapporto con organismi come UNUCI o Istituto del Nastro Azzurro o nuovi soggetti come UFAIT Associazione Ufficiali delle Forze Armate Italiane (con la quale nei prossimi mesi sarebbe possibile organizzare una video conferenza congiunta nella quale raccontare la storia del carrismo in Italia).

Queste associazioni vanno considerate complementari alla nostra e non concorrenti e il reciproco aiuto può sviluppare sinergie inesplorate.

Sempre nell'ottica di ottenere una maggiore visibilità, appare quanto mai importante il progetto, portato avanti dal Gen. B. Sandro Serrone, quale Direttore, di fruibilità multimediale del "Memoriale dei carristi", un vero e proprio Museo diffuso di storia dei carristi e del carrismo che, se opportunamente pubblicizzato, potrebbe essere di forte interesse storico e culturale per un pubblico molto più vasto di quanto forse immaginiamo.

CARRISTI E L'8 SETTEMBRE

SARDEGNA E CORSICA

Riprendiamo la narrazione degli eventi che videro reparti di Carristi reagire alle aggressioni delle forze armate tedesche, in seguito alla dichiarazione dell'Armistizio dell'8 settembre 1943.

In questo numero prendiamo in esame gli accadimenti che coinvolsero le unità della Specialità che in quel momento si trovavano dislocate in Sardegna ed in Corsica.

di **Paolo Crippa**

In Sardegna.

Dopo lo sbarco degli Alleati in Sicilia, avvenuto nel luglio 1943, la Sardegna aveva perso gradualmente importanza strategica. L'isola era presidiata da quattro Divisioni Mobili e tre Divisioni Costiere, organizzate in due Corpi d'Armata (XIII e XXX), forti complessivamente di quasi 130.000 uomini. Tra questi vi era il "Raggruppamento Motocorazzato", costituitosi nel marzo del 1943 e affidato al comando del Generale di Brigata Giovanni Maria Scalabrino.

Il Generale Scalabrino, fresco di nomina, era stato una figura molto importante per il carrismo italiano; egli era stato per lungo tempo a capo del Centro Addestramento Carristi di Civitavecchia e aveva anche comandato il 3° Reggimento Carristi di Bologna, reggimento scuola della specialità. Si può dire che sia stato questo ufficiale a sovrintendere all'addestramento di tutti i battaglioni carri medi immessi in linea dal 1941 al 1943.

La costituzione organica del Raggruppamento Motocorazzato lo faceva assomigliare a un'odierna brigata corazzata. Esso aveva sede a San Gavino e formalmente dipendeva dal XIII Corpo d'Armata, nell'ambito del quale aveva funzioni di copertura e di reazione agli sbarchi dal mare.

Alla data del 1° settembre il Raggruppamento risultava formato dal:

- Comando di Raggruppamento, dislocato a San Gavino;
- 32° Reggimento Fanteria Carrista (180 ufficiali, 319 sottufficiali e 2578 di truppa), comandato dal Colonnello Ercole Calvi, costituito da:
 - Comando e Plotone Comando, dislocati a Monti;
 - Officina Reggimentale, dislocata a Monti;
 - Il Battaglione carri L 35 al comando del Tenente Colonnello Luigi Longo, posto alle dipendenze tattiche del Comando della Divisione Paracadutisti "Nembo" e dislocato a Sanluri; una compagnia di questo Battaglione era decentrata a Tempio Pausania;
 - CC Battaglione carri S 35 al comando dal Capitano Enzo Del Pozzo, posto alle dipendenze tattiche del XIII Corpo

d'Armata e dislocato a Dolianova;

- XVI Battaglione carri M 41 al comando del Maggiore Furla, dislocato in zona Monti;
 - XVIII Battaglione carri M 41, dislocato a Sassari;
 - I Battaglione Motomitraglieri, su due compagnie, dislocato in località Monti;
 - II Battaglione Motomitraglieri su due compagnie, dislocato a Monti;
 - DLXI Gruppo Semoventi da 75/18 su tre batterie, dislocato a Monti;
 - I Gruppo Artiglieria da 75/27 a traino meccanico (18 ufficiali, 29 sottufficiali e 419 di truppa), dislocato in località Ferulaju);
 - XXX Gruppo Artiglieria da 105/28 a traino meccanico.
- Dal Comando di Raggruppamento dipendeva anche il Comando della difesa del porto di Olbia.

Il Raggruppamento aveva la sua base nella cosiddetta "Zona Logistica dei monti", compresa tra le località di Telti, Monti e Olbia. In quest'area, e precisamente nell'abitato di Monti, erano ubicati i depositi di viveri, munizioni e carburanti.

Per l'impiego, il Raggruppamento era stato suddiviso in due gruppi motocorazzati che prendevano il nome dai rispettivi comandanti: il Maggiore Ugo Ravot e il Tenente Colonnello Giuseppe Ponzini, entrambi della specialità carristi.

In quei giorni, i reparti del Raggruppamento Motocorazzato erano impegnati nelle ricognizioni propedeutiche del terreno per lo studio delle varie ipotesi di impiego dei reparti carri, orientati a fornire supporto alle unità di fanteria per contrastare gli eventuali sbarchi dal mare, nei lavori di miglioramento della viabilità ordinaria onde facilitare la manovra delle unità carri, in quelli di rafforzamento delle capacità anticarro del terreno stesso mediante la realizzazione di sbarramenti e nella disposizione delle unità d'artiglieria.

Il DLXI Gruppo Semoventi da 75/18, che nonostante fosse un reparto d'artiglieria, era organico al 32° Reggimento Carristi, (a meno della 1ª Batteria semoventi sostituita dalla 1ª Compagnia carri medi del XVI Battaglione), formava il



Nella foto a sinistra: carri Somua S35 francesi di preda bellica in attesa di essere imbarcati per l'invio in Sardegna, assegnati al CC Battaglione del 131° Reggimento Carristi. I mezzi sono dipinti in colore verde scuro e recano un curioso simbolo sulla torretta, raffigurante il profilo di un rinoceronte, di colore bianco o azzurro (A.S.S.Fort Sardegna via Giovanni Olla). Nella foto a destra: un ufficiale Carrista scruta l'orizzonte con il binocolo da un L33 Radio in Corsica.

Gruppo Motocorazzato "Ravot". L'altra Batteria semoventi del DLXI Gruppo ed il CC Battaglione carri Somua erano alle dipendenze del XIII Corpo d'Armata insieme all'altro Gruppo Motocorazzato "Ponzini".

Alle dipendenze tattiche del Raggruppamento Motocorazzato vi era anche il 361° Reggimento *Panzergranadiere* tedesco, dislocato nei pressi di Enas. Tale unità tedesca era integrata nei piani che si andavano elaborando per la difesa mobile dell'Isola.

Alle 19.00 dell'8 settembre giunse il messaggio radiofonico del Maresciallo Badoglio che annunciava l'Armistizio. A quel punto, il Generale Scalabrino, anch'egli colto di sorpresa, in attesa di ricevere nuovi ordini dai comandi superiori, inviò d'iniziativa e subito un proprio Ufficiale presso tutti i reparti dipendenti, ponendoli in allarme e dando loro ordine di concentrarsi nella zona di Monti, ove erano tutti i depositi carburanti e viveri, nonché di tenersi allo stesso tempo pronti a fronteggiare qualsiasi atto ostile da parte dei tedeschi. Sulle prime non venne segnalato alcun incidente, ma il 361° Reggimento tedesco si sottrasse immediatamente dal controllo del Raggruppamento e alle 04.00 del mattino del 9 settembre un gruppo di ufficiali tedeschi, scortato da numerosi soldati armati, si presentò al Comando del Raggruppamento dichiarando la propria intenzione di prendere possesso con la forza del centralino telefonico e di farsi consegnare le armi dal personale italiano. Il tentativo tedesco fallì per il risoluto rifiuto degli italiani ad assecondare i teutonici, che li indusse a desistere. Intanto, dal Comando del XXX Corpo d'Armata giunse l'ordine di reagire qualora attaccati dai tedeschi.

Nelle prime ore del mattino il reggimento tedesco modificò il proprio schieramento facendo presagire l'intenzione di

passare all'azione e il XXI Battaglione di fanteria autonomo, intanto passato alle dipendenze del Raggruppamento, ricevette l'ordine di tenere i propri reparti allarmati pronti a muovere al primo cenno. Alle 12.30 circa, al Raggruppamento fu ordinato di concentrarsi un po' più a nord, nella zona di Telti, e alle 18.00 il trasferimento venne portato a termine.

Alle ore 23.30 nell'isola vennero costituiti tre raggruppamenti operativi del nord della Sardegna, uno dei quali affidato al comando del Generale Scalabrino. Tale raggruppamento, che prese il nome dal comandante, comprendeva tutte le truppe italiane della zona di Olbia, Monti e Telti. Tali forze comprendevano anche la 195ª Legione M.V.S.N. dislocata a S. Eliseo. Qui il Raggruppamento "Scalabrino" stazionò adottando tutte le misure di sicurezza e organizzandosi in avamposti. Alla sera del 9 la dislocazione dei reparti subì le seguenti varianti:

- 9ª e 13ª Compagnia motomitraglieri a San Eliseo, alle dipendenze della difesa porto di Olbia;
- 2ª Compagnia controcarri da 47/32 al bivio di Telti;
- I Gruppo artiglieria da 75/27 T.M. zona di Ferulaju;
- I Gruppo artiglieria 100/17 zona S. Eliseo.

Nonostante l'incertezza del momento, tutti i reparti del Raggruppamento restarono sostanzialmente coesi e inquadrati, riuscendo ad esercitare, mediante ripetuti cambi di schieramento tra Telti e Monti, un'efficace pressione sulle truppe tedesche di stanza sull'isola, tanto da spingerle verso zona costiera nord-orientale da dove avrebbero tentato il trasbordo in Corsica.

Il 15 settembre i tedeschi ruppero gli indugi impossessandosi dei campi d'aviazione e distruggendo i velivoli italiani ivi presenti. Il comando del XXX Corpo d'Armata impartì al-

lora al Raggruppamento l'ordine di eliminare le forze tedesche presenti nella zona di Monti-Olbia. Il XVI Battaglione carri medi, appoggiato da una compagnia di motomitraglieri e tre di fanteria, articolato in due colonne, procedette da Telti in direzione di Olbia intercettando in serata le unità tedesche in movimento verso Palau, protette da unità carri. Il comandante della colonna di sinistra, Maggiore dei carristi Domenico Fameli, veterano dell'Africa Settentrionale, dette ordine ai suoi carri di assumere il dispositivo d'attacco, ingiungendo ai tedeschi di ritirarsi in buon ordine verso Palau. I tedeschi accettarono e sgombarono Olbia. Intanto, altre aliquote del Raggruppamento, in azione a Monti, si impossessarono dei depositi di viveri e munizioni tedeschi, catturando numerosi prigionieri ed automezzi in transito in quella zona perché diretti verso Olbia. Il gruppo "Ravot" passò alle dipendenze tattiche della Divisione di fanteria "Bari" in movimento per Arzachena. Il giorno successivo, il Raggruppamento venne raggiunto dal CC Battaglione carri S35 e dal XXX Gruppo artiglieria da 105/28 che si dislocarono nella zona di Telti-Calangianus.

Alle ore 12,30 il Raggruppamento distaccò una compagnia di semoventi e una di carri medi, tratte entrambe dal XVI Battaglione, a supporto della Colonna "Garelli" (Divisione di fanteria "Calabria") in zona Tempio Pausania. In serata un ordine analogo venne soddisfatto a favore della Colonna "Di Nisio" (Divisione di fanteria "Bari").

Il resto del Raggruppamento "Scalabrino" si era intanto portato fra Telti e Calangianus, con il sostegno di 18 carri armati Somua del CC Battaglione e di una batteria di 6 semoventi da 75/18 del DLXI Gruppo. Purtroppo, molti dei Somua S35 versavano in pessime condizioni e poterono dare solo un apporto limitato alle operazioni.

Il giorno 17 i reparti della Divisione paracadutisti "Nembo", appoggiati dal II Battaglione Carri L35, diedero inizio alle operazioni per liberare la zona del Campidano e del Sarcidano fra Santa Teresa di Gallura e Olbia, per cui tutti i reparti del Raggruppamento si spostarono nella zona di Galangianus. Il 18 settembre le truppe tedesche, per sottrarsi definitivamente ai combattimenti con gli italiani, iniziarono ad imbarcarsi per lasciare l'isola, terminando le operazioni il 20 settembre, giorno in cui il Raggruppamento fu nuovamente riunito nella zona di Monti-Telti. In pari data una batteria semoventi da 75/18 del DLXI Gruppo, venne avviata a Palau dove restò in attesa di imbarco per la Corsica per partecipare alle operazioni contro i Tedeschi. Il giorno seguente anche il XVIII Battaglione carri medi si portò a Palau, anch'esso orientato al trasbordo in Corsica.

Dal 22 settembre tutto il Raggruppamento fu impegnato nelle operazioni di rastrellamento dei materiali vari abbandonati dai Tedeschi. Il 23 settembre la 1^a Batteria del DLXI

Gruppo semoventi sbarcò ad Ajaccio, proseguendo per Corte a disposizione del Comando FF.AA. della Corsica per essere impiegata nelle operazioni contro le unità tedesche.

Il 26 settembre, insieme al 43° Battaglione da sbarco era in azione a Ponte Albano dove concorse all'eliminazione di alcuni centri di fuoco germanici. Il 27 settembre venne sospesa l'ipotesi di invio in Corsica del XVIII Battaglione carri medi. Nello stesso giorno, la 1^a Batteria semoventi da 75/18, a Ponte Albano, mise in fuga alcuni reparti di artiglieria tedeschi prima che questi fossero riusciti a mettere in posizione i loro pezzi. Il 29 settembre il Comando FF.AA. della Sardegna informò il Generale Scalabrino che il Raggruppamento avrebbe dovuto approntarsi per raggiungere il Continente. Il 1° ottobre, nei pressi di "La Barchetta", in Corsica, una sezione della 1^a Batteria semoventi da 75/18 del DLXI Gruppo, avviata in esplorazione, incontrò la reazione dell'artiglieria controcarro tedesca e ne distrusse un pezzo. Nell'azione caddero il Sergente maggiore Lodovico Marafon (M.A.V.M.) ed il Caporale Edoardo Galletti. Il giorno successivo una sezione della stessa Batteria, in cooperazione con una compagnia semoventi controcarro da 47/32, occupò "La Barchetta" dopo un violento combattimento contro i tedeschi. Il 3 ottobre due semoventi da 75/18 della 1^a Batteria saltarono su mine nei pressi della località "Casamozza", in Corsica. La 1^a Batteria rientrerà in Sardegna il 22 ottobre, riunendosi al DLXI Gruppo semoventi da 75/18 ricongiunta al 32° Reggimento carristi, ma priva di parte dei propri automezzi che dovette cedere alle autorità francesi.

L'ordine di imbarco per il Continente non giunse mai al Raggruppamento Motocorazzato. I suoi reparti, una volta riordinatisi, rimasero di presidio all'isola con compiti di supporto alle unità Alleate. Il 30 gennaio 1944 l'unità risultava costituita come segue:

- Comando di Raggruppamento, Sanluri;
- Comando 32° Reggimento carristi, Sanluri;
 - XVI Battaglione carri medi, Sanluri;
 - XVIII Battaglione carri medi, Selargius;
 - DLXI Gruppo Semoventi da 75/18, Sanluri;
 - CC Battaglione carri S35, Dolianova¹;
 - II Battaglione carri leggeri, Sanluri;
 - I Battaglione carri leggeri (proveniente dalla Corsica), Furteti;
 - I Battaglione motomitraglieri, Serdiana;
 - II Battaglione motomitraglieri, Dolianova;
 - XX Battaglione semoventi c/c da 47/32 (unità quadro), Sanluri,¹
 - CXXXI Battaglione semoventi c/c da 47/32 (unità quadro), Nuoro¹;

¹Il reparto dovette cedere i propri mezzi ai Francesi prima di lasciare la Corsica.



- I Gruppo Artiglieria da 75/27 T.M., Pirri;
 - I Battaglione cannoni c/c da 47/32, Iglesias.
 Il 20 marzo del 1944 il Raggruppamento motocorazzato fu riordinato su:

- 32° Reggimento carristi:
 Comando e Compagnia Comando reggimentale;
 - I Battaglione carri M (ottenuto per trasformazione del preesistente XVI Battaglione);
 - II Battaglione carri M (ottenuto per trasformazione del preesistente XVIII Battaglione);
 - III Battaglione carri S 35 (ottenuto per trasformazione del preesistente CC Battaglione, in posizione quadro);
 - VI Battaglione motomitraglieri (ottenuto per trasformazione del preesistente I Battaglione);
 - V gruppo semoventi da 75/18 (ottenuto per trasformazione del preesistente DLXI gruppo).
- 132° Reggimento carristi, forte di 81 Ufficiali, 160 Sottufficiali e 829 carristi, affidato al già citato Tenente Colonnello Luigi Longo, cui andarono assegnati i seguenti reparti:
 - Comando e Compagnia Comando reggimentale;
 - I Battaglione carri leggeri;
 - II Battaglione carri leggeri;
 - III Battaglione motomitraglieri (ottenuto per trasformazione del preesistente II Battaglione);
 - IV Battaglione semoventi controcarro da 47/32 (ottenuto per trasformazione del preesistente XX Battaglione, in posizione quadro);
 - V Battaglione semoventi controcarro da 47/32 (ottenuto per trasformazione del preesistente CXXXI Battaglione, in posizione quadro);

Tali reparti vennero subito suddivisi per l'impiego tra le Divisioni di fanteria presenti nell'isola ("Calabria", "Friuli", "Cremona"), mentre i comandi dei due Reggimenti riassunsero le funzioni che erano tipiche di prima della guerra.

In Corsica

Facendo un passo indietro, ricordiamo che la Corsica era stata occupata dagli italiani nel novembre 1942, presidiata, al momento dell'Armistizio, dal VII Corpo d'Armata, comandato dal Generale Magli, che disponeva di circa 60.900 militari, con il Comando a Corte, un antico paese tra le montagne centro-settentrionali dell'isola.

Per quanto concerne gli accadimenti in Corsica, l'8 settembre 1943 i nostri comandi e reparti, rimasti anche colà all'oscuro degli eventi armistiziali, secondo gli ordini ricevuti sino a quel momento erano rimasti schierati lungo i settori costieri, col compito di prevenire eventuali sbarchi alleati in appoggio alle grandi unità di fanteria schierate nell'isola.

I Carristi erano presenti in Corsica con:

- I Battaglione carri leggeri del 33° Reggimento Carristi, co-



Un semovente da 47/32 L40 del XX Battaglione Semoventi da 47/32 presidia il porto di Bastia in Corsica, dopo che le truppe italiane lo avevano riconquistato ai militari tedeschi; sullo sfondo il piroscalo "Humanitas" danneggiato (Crippa).

- mandato dal Maggiore Gaspare Calcara;
- II Battaglione carri leggeri del 33° Reggimento Carristi;
- XIII Battaglione carri leggeri, al comando del Maggiore Antonio Anedda, in buona parte era equipaggiato con carri leggeri rimodernati L 38. Il Battaglione, di stanza dal 1936 a Cagliari ove era organicamente assegnato al XIII Corpo d'Armata, era stato dislocato in Corsica durante l'occupazione dell'isola nel novembre del 1942.
- XX Battaglione semoventi da 47/32, comandato dal Tenente Colonnello Alessandro Minelli, assegnato alla Divisione "Friuli". Il Battaglione si era formato presso il Deposito di Verona del 32° Reggimento Carristi.
- CXXXI Battaglione semoventi da 47/32 della Divisione di Fanteria "Cremona". Proveniva dal Deposito del 31° Reggimento Carristi di Siena ed era stato assegnato alla "Cremona", inviata in Corsica nel novembre del 1942 in seguito allo sbarco alleato in Algeria e Tunisia.

Dal carteggio conservato presso l'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, risulta inoltre che in data 16 luglio 1943 anche il comando del 33° Reggimento fanteria carrista avesse ricevuto ordine di mobilitazione con un organico ad hoc, con il preavviso di dislocarsi in Sardegna a disposizione del VII Corpo d'Armata che avrebbe dovuto provvedere all'assegnazione dei reparti dipendenti. Tuttavia, non si sono trovati riscontri che possano chiarire se e quando quel provvedimento abbia poi trovato effettiva attuazione.

Da segnalare anche la presenza di due alti ufficiali con esperienza di impiego dei mezzi corazzati: il comandante militare dell'Isola e comandante del VII Corpo d'Armata era il generale Giovanni Magli, che nel 1940-'41 aveva partecipato alla campagna greco-albanese e a quella jugoslava, quale comandante della Divisione corazzata "Centauro", mentre il vice comandante della Divisione "Friuli" era il generale carrista Ugo De Lorenzis, il quale, oltre ad esser stato il fondatore del 33° Reggimento carristi, aveva partecipato alla guerra prima contro la Grecia e poi contro la Jugoslavia al Comando del 31° Reggimento Carristi, guidandone poi la trasformazione in reggimento carri medi.

Quella in Corsica fu l'unica resistenza italiana vittoriosa in territorio francese.

Oltre ai citati reparti della specialità Carrista, sull'isola si trovava un'altra unità motocorazzata, il 10° Raggruppamento Celere, al comando del Tenente Colonnello Ettore Fucci. Era stato formato a Corte con Battaglioni e Compagnie distaccati da vari Depositi e Reggimenti e costituiva una sorta di forza celere di pronto intervento, composta da Alpini e Bersaglieri:

- Comando
- XXXIII Battaglione bersaglieri ciclisti
- LXXI Battaglione bersaglieri motorizzato
- 107ª Compagnia motociclisti
- 7ª Compagnia autoblindo, su Plotone Comando e 4 Plotoni autoblindo, con 17 autoblindo AB41.

Complessivamente sull'isola erano disponibili 55 semoventi da 47/32 L40, 69 carri leggeri L3/35 ed L3/38 e 17 autoblindo AB41.

Nella seconda metà del 1943 i comandi italiani dovettero gestire un sentimento di crescente ostilità da parte francesi, data la sproporzionata presenza militare italiana. Si tentò così di dare alle forze regie un carattere puramente difensivo nei confronti di possibili attacchi Alleati, ma i corsi, con il passare del tempo, percepirono le truppe italiane in maniera sempre crescente come una vera e propria forza d'occupazione. I reparti italiani l'8 settembre si trovavano a presidio di lunghi tratti di costa, per evitare sbarchi alleati, mentre i tedeschi della *SS-Sturmbrigade "Reichsführer SS"* erano dislocati nella zona di Sartene, circa 5.000 uomini contro circa 20.000 italiani. A sostegno delle forze germaniche, nella notte tra l'8 ed il 9 settembre sbarcò a Bonifacio la *90ª Panzergrenadier-Division* e fin da subito i reparti italiani vennero ingaggiati dagli ormai ex-alleati, con azioni fulminee che miravano all'occupazione completa dell'isola. Quasi subito, infatti, i formalmente corretti rapporti italo-tedeschi finirono e si ebbero rabbiosi attacchi contro i nostri reparti. La sorpresa dettata dall'attacco tedesco ebbe l'effetto di disorientare notevolmente i reparti italiani, inizialmente convinti di essere

attaccati da truppe americane, ma, chiarita la situazione, la reazione italiana si dimostrò decisa ed inflisse forti perdite alle forze germaniche. I tedeschi, per tagliare ogni possibile via di scampo alle truppe italiane, occuparono immediatamente il porto di Bastia, ma i reparti del Regio Esercito riuscirono a riprenderne possesso in breve tempo. Agli scontri presero parte i semoventi del XX Battaglione semoventi da 47/32 della Divisione "Friuli", che era di stanza in città. Quasi contemporaneamente, numerosi violenti scontri si accesero in molte parti dell'isola, con alterne fortune ed il porto di Bastia fu nuovamente perduto. Da allora, le truppe italiane, specie le Divisioni "Cremona" e "Friuli", ingaggiarono più scontri con i tedeschi ed in molti casi il risultato fu a noi favorevole.

Il 14 settembre iniziò ad affluire nel porto di Ajaccio la 4ª Divisione franco-marocchina del 1° Corpo d'Armata, a sostegno delle truppe italiane, ed il 23 dalla Sardegna giunse ad Ajaccio la 1ª Batteria del DLXI Gruppo semoventi da 75/18, organica al 32° Reggimento carristi, su 6 pezzi; la Batteria fu spostata poi a Corte, partecipando alle successive operazioni contro i tedeschi, giungendo fino a Bastia. Da quel momento, le operazioni sul fronte di Bastia proseguirono congiuntamente e la collaborazione fra italiani e francesi portò alla completa disfatta delle truppe tedesche tra il 29 settembre ed il 4 ottobre. Quel giorno fu nuovamente riconquistato il vitale porto di Bastia, da dove le forze armate germaniche si stavano imbarcando per mettersi in salvo sul continente, ed il giorno successivo furono catturati gli ultimi prigionieri tedeschi. L'immediata reazione e la compattezza con cui i reparti italiani reagirono all'offensiva tedesca fece sì che sull'isola non si assistette alla tremenda rotta che si ebbe invece nei Balcani, nonostante i combattimenti fossero stati sostenuti dai reparti italiani in uno stato di evidente inferiorità d'armamento. L'impegno profuso consentì però lo sbarco indisturbato delle truppe francesi e la combattività dei soldati italiani inflisse importanti perdite tra i tedeschi, causando loro un notevole ritardo nell'abbandono dell'isola.

Dopo avere eliminata la minaccia tedesca nelle due isole, però, i comandi Alleati non ritennero più opportuna la presenza di unità corazzate italiane, tanto che ai reparti presenti in Sardegna furono confiscati materiali, come le stazioni radio dei carri armati, in modo da renderli inutilizzabili, mentre quelle dislocate in Corsica dovettero cedere i propri blindati ai francesi degaullisti. Infatti, furono confiscati tutti i semoventi al CXXXI ed al XX Battaglione dai reparti francesi e le due unità furono trasferite in Sardegna (il 20 ottobre il XX Battaglione ed il giorno successivo il CXXXI), per poi essere trasferiti nella Penisola sul finire dell'anno, venendo trasformati in semplici Battaglioni quadro. Il 22 ottobre la 1ª Batteria del DLXI Gruppo semoventi da 75/18, rientrò presso il



proprio reparto in Sardegna², mentre il 17 ottobre il XIII Battaglione carri leggeri era sbarcato a Palau, dove fu sciolto il mese successivo, ad eccezione della Compagnia motomitraglieri, che rimase autonoma. Il tributo di sangue italiano negli scontri in Corsica fu elevato, oltre 600 caduti, che oggi riposano nel cimitero dei "Lupi di Toscana" a Livorno. Nel corso delle operazioni in Corsica furono decorati di Medaglia di Bronzo al Valor Militare il Capitano Giovanni Carta, il Sottotenente Giuseppe Giuliano, il Sergente Ettore Moretti (alla memoria) ed i carristi Bernardino Cenni e Pietro Zanni del CXXXI Battaglione semoventi da 47/32, mentre il Sottotenente Domenico Chicco, ufficiale medico del Battaglione, meritò una Croce di Guerra al Valor Militare. Con il loro fermo comportamento, i reparti Carristi presenti in quel teatro operativo, dimostrando che quando ben impiegati dai comandi superiori, nonostante l'ormai conclamata arretratezza delle macchine in dotazione, potevano fare la differenza.

I carristi ebbero così risparmiate le tragedie accadute contemporaneamente nei Balcani e nell'Egeo, ed i reparti riuscirono a preservare la loro struttura ordinativa e a fornire valido supporto alle fanterie.

In Corsica furono diverse le ricompense al Valor Militare meritate dagli equipaggi dei reparti carristi lì presenti. Tutt'oggi, a distanza di quasi 80 anni dalla fine della Seconda Guerra Mondiale, in Corsica è facile imbattersi in residui del conflitto, soprattutto autoveicoli e mezzi corazzati, alcuni dei quali, soprattutto nel corso degli ultimi anni, sono stati oggetto di progetti di recupero e di musealizzazione.

²La Batteria dovette cedere ai reparti francesi 7 autocarrette CL39, 4 motociclette Benelli biposto ed un'autovettura FIAT 1100.

I CARRI ARMATI NELLA FILATELIA MONDIALE

di **Vincenzo Meleca**

Abbiamo accennato nei precedenti articoli come gli Stati abbiano utilizzato la filatelia di volta in volta per motivi meramente lucrativi, oppure mostrare con orgoglio i loro carri da battaglia storici e moderni o, ancora, come omaggio alle proprie Forze Armate o, infine per ricordare alcune battaglie e conflitti. Un altro modo per utilizzare le immagini di carri armati è quello di narrare la loro storia sin dalla loro nascita o dal loro primo impiego operativo e fino ai giorni nostri.

Gli albori: la Prima Guerra Mondiale

La filatelia mondiale ha dedicato un buono spazio ai carri armati che furono impiegati durante la Grande Guerra.



I primi due "tank" della storia furono gli inglesi Mk I e Mk II che furono impiegati per la prima volta sulla Somme nell'autunno del 1916, mentre il Mark IV inglese (che nell'immagine è rappresentato nella versione armata di cannoni e soprannominata maliziosamente "Male" per contrapporla all'altra armata di sole mitragliatrici e chiamata "Female"), partecipò alla battaglia di Messines il 7 giugno del 1917, seguiti dal francese Schneider CA.1, nell'attacco a Berry-au-Bac del 16 aprile 1917. Nell'ultimo anno di guerra il battesimo del fuoco toccò al tedesco A7V, (21 marzo 1918, combattimento del Canale di St. Quentin) e al francese Renault FT (31 maggio 1918, terza battaglia dell'Aisne). Nessun'altra tra le Nazioni che parteciparono alla Grande Guerra produsse ed impiegò carri armati, mentre molte, nel dopoguerra, cercarono di colmare la lacuna. Si crearono due linee di pensiero, condizionate anche dai possibili teatri d'impiego: la prima puntava a realizzare carri leggeri, come il Renault FT, la seconda, invece carri pesanti. Quanto ai carri leggeri entrati in servizio tra l'inizio degli anni Venti e i primi anni Trenta del secolo scorso, la filatelia può annoverare, ad esempio, il Vickers-Carden-Loyd A4E11 e il T-26 sovietico del 1931. Fu invece un carro pesante, il Fiat 2000, il primo ad essere costruito in Italia, seppure in due soli esemplari. Apparve in tre francobolli libici, uno dei quali è quello qui sotto riprodotto, particolarmente interessanti perché lo vedono impegnato in una battaglia del 1913, anno in cui non esisteva neppure l'idea di progettargli!

Sempre tra i carri pesanti del primo dopoguerra va doverosamente citato il francese B1 Bis che, prodotto a partire dal 1937 fu utilizzato anche durante la Seconda Guerra Mondiale.



L'8 Settembre 1943 con i suoi soldati attaccò vittoriosamente la Wehrmacht in Corsica

MAGLI, IL GENERALE-EROE CHE SCONFISSE I TEDESCHI

Unico caso di successo italiano contro le truppe tedesche

di **Giovanni Di Cagno**

Per gentile concessione dell'autore, pubblichiamo un articolo tratto da *La Gazzetta del Mezzogiorno* dell'8 Settembre 2022 dedicato alla figura del generale Giovanni Magli, che mise in luce le sue doti di capace comandante già quando era a capo della Divisione corazzata "Centauro" durante le operazioni sul fronte greco-albanese nel 1940-41 e che nel settembre-ottobre 1943 fu il protagonista delle vicende avvenute in Corsica.

Sono le ore 19 dell'8 settembre 1943. Siamo a Corte, in Corsica, nel comando del VII corpo d'armata del generale Giovanni Magli (da Comandante della Brigata Centauro sul fronte greco-albanese nel 1940-41 ha meritato il cavalierato dell'Ordine Militare di Savoia - NdR), da pochi mesi comandante militare dell'isola. Il servizio informazioni comunica che Radio Londra ha annunciato l'armistizio. Immediatamente, cioè un'ora prima del famoso comunicato di Badoglio, Magli rivolge a tutti i comandanti delle unità ai suoi ordini un fermo messaggio: «... Ove mai si attentasse da parte di chicchessia ad esprimere atti che possano offendere il nostro sentimento di italiani e di soldati, la reazione deve essere immediata». Subito dopo, si reca ad accogliere l'illustre ospite atteso per cena, il generale Von Senger, comandante delle forze tedesche in Corsica. L'atmosfera è fredda: ciascuno dei due comandanti intuisce che l'altro sa. Alle 20, quando anche Radio Roma annuncia l'armistizio, Magli interrompe la cena e, pur non conoscendo ancora il testo del comunicato ufficiale, informa Von Senger che da quel momento le forze italiane non avrebbero più potuto prestare alcuna assistenza a quelle tedesche. Von Senger assicura che le sue truppe avrebbero abbandonato l'isola pacificamente, saluta militarmente, e va via. Magli (fervente monarchico, ma mai iscritto al partito fascista) è privo di ordini e di contatti con l'Italia, ma intuisce immediatamente le implicazioni politiche dell'armistizio: così, dispone la scarcerazione immediata dei detenuti politici e dei partigiani corsi catturati nei mesi precedenti.

All'una di notte, Magli viene informato che truppe tedesche hanno attaccato proditoriamente le forze italiane a Bastia, e si sono impadronite con la forza del porto; senza indugi, allora, dà ordini per la riconquista di quell'infrastruttura strategica, e all'alba le forze italiane attaccano il contingente tedesco che vi si era asserragliato. Battaglia breve ma violentissima, nel corso della quale circa ottocento tedeschi perderanno la vita prima della resa. Alle 8 del mattino del 9 settembre il porto di Bastia è di nuovo in mano italiana. È in assoluto il primo episodio, dopo la proclamazione dell'armistizio, di belligeranza tra italiani e tedeschi, e per questi ultimi finisce malissimo. Subito dopo la resa tedesca, Von Senger - che evidentemente non si aspettava la reazione italiana - si precipita al comando di Magli, si scusa, parla di un malinteso, e assicura che non vi saranno altre ostilità da parte delle truppe tedesche. Magli finge di credergli, ma a scanso di equivoci gli mostra il durissimo messaggio diramato all'alba alle sue unità: «Non sarà tollerato alcun atto di ostilità nei riguardi delle truppe italiane. Alla forza si risponde con la forza, al fuoco col fuoco».

Nelle prime ore del mattino del 10 Magli - sempre privo di ordini - viene informato che imponenti forze tedesche, tra cui la 90ª divisione corazzata, stanno sbarcando a Bonifacio provenienti dalla Sardegna. Il comandante italiano capisce che la sua linea di condotta, improntata alla difensiva nello spirito del comunicato di Badoglio, non è più sufficiente: occorre attaccare i tedeschi prima che questi si rafforzino troppo (è quello che non farà il comandante della divisione «Acqui» a Cefalonia, pagandolo a caro prezzo). Magli, allora, convoca il comandante dei partigiani corsi, Colonna d'Istria, ne chiede l'appoggio per combattere i tedeschi e fa distribuire armi ai patrioti francesi. Alle ore 6 del 13 settembre, dopo i necessari concentramenti delle fanterie italiane, al solito penalizzate dalla mancanza di automezzi, inizia l'offensiva del VIIº corpo d'armata appoggiata dai partigiani corsi. I tedeschi, tuttavia, dispongono di forze di gran lunga superiori, potendo contare su ben due divisioni corazzate (di cui gli italiani sono privi). Così, i carri armati Tigre soverchiano i fanti della divisione Friuli in località Casamozza, e nella serata del 13, dopo un'intera giornata di combattimenti, i tedeschi entrano a Bastia. Le cose rischiano di



mettersi male per gli italiani, quando il mattino del 14 cominciano a sbarcare ad Ajaccio forze francesi. Magli, pur totalmente all'oscuro delle clausole di armistizio, intuisce subito che occorre stringere rapporti di collaborazione operativa con gli Alleati, e il 17 settembre, mentre proseguono violenti scontri tra italiani e tedeschi, incontra il comandante del corpo d'armata francese generale Martin per definire piani comuni. L'offensiva italo-francese ha inizio il 29 settembre e ben presto travolge le forze tedesche, che sono costrette a imbarcarsi frettolosamente. All'alba del 4 ottobre i bersaglieri italiani riconquistano Bastia, lasciando ai francesi l'onore di entrare per primi in città; il giorno dopo gli ultimi reparti tedeschi rimasti sull'isola si arrendono: la battaglia della Corsica è vinta!

Si tratta dell'unico caso di una grande unità italiana che, dopo l'8 settembre, non solo resiste ai tedeschi, ma li attacca e riesce a sconfiggerli. Una vicenda da celebrare adeguatamente, si penserebbe. E invece, sui fatti della Corsica è sostanzialmente caduto l'oblio.

Dei combattimenti tra italiani e tedeschi dopo l'armistizio, infatti, si tende a ricordare solo la resistenza spontanea del 10 settembre di reparti militari e di cittadini romani davanti a Porta San Paolo; ovvero, quella della divisione Acqui a Cefalonia, conclusasi con il barbaro massacro perpetrato dai tedeschi. Solo sconfitte, insomma! Così, in larghi strati di opinione pubblica è passata l'idea che il disfacimento del Regio Esercito fosse sostanzialmente inevitabile, tanto che chi osò resistere ai tedeschi venne deportato o massacrato; e invece, vi furono comandanti militari che, pur lasciati senza ordini dai propri superiori, seppero dare esempi di assoluta fermezza (oltre a Magli, ad esempio, i comandanti delle divisioni Taurinense e Venezia nei Balcani, o il generale Bellomo che

organizzò la difesa del porto di Bari). Insomma, l'8 settembre non si è esaurito nel «tutti a casa»! Intere grandi unità composte da decine di migliaia di uomini adeguatamente comandati, restarono compatte senza sbandarsi, rifiutarono la resa ai tedeschi, e in Corsica riuscirono addirittura a sconfiggerli. Ed ecco, allora, perché nel dopoguerra si è preferito dimenticare le vicende della Corsica: perché lì abbiamo vinto, li abbiamo sconfitto i tedeschi, li abbiamo dimostrato che lo «squagliamento» delle nostre forze armate non era inevitabile, che l'alternativa non era tra arrendersi o morire. È stato molto comodo per tanti, nel dopoguerra, occultare le proprie responsabilità gettando la croce solo sul Re e su Badoglio.

La cui fuga fu ignobile, sia chiaro! Ma le vicende della Corsica dimostrano che si poteva resistere ai tedeschi anche senza ordini del Comando Supremo; che Roma avrebbe potuto essere difesa con successo, se solo i comandanti dei reparti ivi stanziati si fossero comportati come il comandante della Corsica; che se ognuno avesse fatto il proprio dovere, se il Re, il Governo, lo Stato Maggiore non fossero tutti scappati, se i comandanti delle grandi unità si fossero assunti la responsabilità di organizzare la resistenza delle proprie truppe alla prevedibilissima aggressione tedesca, la Storia d'Italia sarebbe stata diversa; e forse, almeno fino al Po ci sarebbero stati risparmiati gli orrori dell'occupazione nazifascista, della repubblica di Salò, e della guerra civile.

Il generale Giovanni Magli, di cui porto orgogliosamente il nome, era mio nonno. Un uomo che, nell'ora più buia, ha saputo trovare nella propria coscienza di comandante militare e di italiano quegli ordini che i propri superiori non ebbero il coraggio di dare: «Alla forza si risponde con la forza, al fuoco col fuoco».

Corsica 1943 Semovente 47/32



Il 1° Comandante della Divisione corazzata "Centauro"

CHI ERA IL GENERALE GIOVANNI MAGLI PROTAGONISTA DELLE VICENDE IN CORSICA

di **Vito Mirabella**

Nato a Barcellona Pozzo di Gotto il 27 giugno 1884, figlio di Diomede e Calcagno Antonia, dopo aver frequentato il corso triennale presso la Regia Accademia Militare di Fanteria e Cavalleria di Modena ne esce, nel 1908, primo del suo corso, con il grado di sottotenente assegnato all'arma di fanteria, venendo destinato a prestare servizio presso il 47° Reggimento fanteria "Ferrara".

Nel 1911-1913 partecipa alla guerra italo-turca conquistando, nel 1913, una prima decorazione al valore. Nello stesso anno è, per un breve periodo, insegnante presso la Scuola di applicazione di fanteria. Nell'aprile del 1915 è capitano del 10° Reggimento fanteria "Regina" con il quale partecipa alla I Guerra Mondiale: Nella seconda battaglia dell'Isonzo merita la sua prima M.B.V.M. e una seconda durante la terza battaglia dell'Isonzo. Trasferito per un anno e mezzo allo Stato Maggiore del IX Corpo d'Armata merita un encomio solenne. Promosso maggiore viene trasferito al Comando Supremo rimanendovi fino alla fine del conflitto.

Nel primo dopoguerra è membro della commissione incaricata della preparazione del Trattato di pace con l'Austria; terminato il servizio di Stato Maggiore, nel 1924 rientra al comando delle truppe alla testa di un battaglione del 47° Reggimento fanteria, ove rimane per un anno rientrando in



seguito allo Stato Maggiore Centrale. Promosso al grado di tenente colonnello nel 1928 è Capo di Stato Maggiore della Divisione Militare di Messina. Nel 1932 è promosso Colonnello e assume il comando dell'83° Reggimento fanteria "Venezia". Nel 1934 viene nominato Capo di Stato Maggiore del XIII Corpo d'Armata a Cagliari e dal 1935 Capo Ufficio della Segreteria e del Personale dello Stato Maggiore Centrale nella Capitale. Nel 1938 è a Londra e a Ginevra incaricato di studi sui trattati riguardanti le truppe e la Croce Rossa.

Nello stesso anno è promosso generale di brigata. gli viene affidato il comando della 1^ Brigata Corazzata della quale mantenne il comando anche dopo la trasformazione in Divisione corazzata "Centauro". Con questa grande unità è inviato nel 1939 in Albania, guidandola poi nella campagna di Grecia. Nel febbraio del 1941 viene chiamato al Comando Supremo quale "generale addetto"; qui, alla fine del 1942 riceve la promozione per merito di guerra a generale di Corpo d'Armata. Dal febbraio 1943 viene nominato comandante del VII Corpo d'Armata in Corsica, delle forze armate della Corsica, delle forze armate della Sardegna e il XIII Corpo d'Armata. Nel 1944 resta a disposizione del Ministero della Guerra per incarichi speciali. Lascia il servizio nel 1957.

Cavaliere dell'Ordine militare di Savoia «In circa due mesi di combattimenti ininterrotti, guidava arditamente e con appassionata capacità la Divisione corazzata "Centauro", audace avanguardia nell'irrompere oltre frontiera e salda sulle posizioni contese al nemico e in retroguardia nelle fasi di ripiegamento. Ferito leggermente nei primi giorni di guerra non lasciò il comando della Divisione. Sempre e dovunque mantenne i Suoi reggimenti e altri avuti di rinforzo, granitici per fede e volontà, incrollabili anche di fronte a forze soverchianti. In ogni contingenza ufficiale sereno, calmo, pronto e deciso nell'azione, coraggioso realizzatore. Fronte greco-albanese, 28 ottobre-18 dicembre 1940».

Promozione per Merito di Guerra a Generale di Divisione «Creatasi una situazione molto critica sulla fronte di una nostra divisione, mancante del suo comandante perché ferito, fu prescelto per assumere il comando di detta divisione, e lo tenne per oltre un mese a contatto col nemico, su un tratto di settore delicatissimo, risolvendo con la sua azione di comando, pronta, decisa, coraggiosa, la grave crisi iniziale e mantenendo integra la fronte nonostante i reiterati e violenti attacchi nemici. Ufficiale di alte doti di comando e di grande valore professionale. Lekdshi, 19 dicembre 1940 – 31 gennaio 1941».

Promozione per merito di Guerra a Generale di Corpo d'Armata «Comandante di provata capacità, sperimentata in difficili azioni di guerra, dava poi durante un anno e mezzo feconda ed appassionata attività quale Generale addetto al Comando Supremo, riconfermando le doti dell'intelligenza e del carattere, la serietà della sua preparazione professionale, la solidità della sua tempra di soldato. Riusciva in ogni circostanza collaboratore prezioso del Comando Supremo nell'esplicazione dei compiti a questo attribuiti per il potenziamento delle Forze Armate e per le operazioni di guerra. 9 dicembre 1942».

BLINDO PESANTI E CARRI ARMATI

LA LEZIONE DALL'UCRAINA

Ai primi di luglio 2023, dopo che la controffensiva ucraina si è dovuta confrontare duramente con le difese russe, vari organi di stampa hanno dato la notizia che un ufficiale ucraino della 37ª Brigata di Fanteria di Marina aveva duramente criticato la blindo pesante francese AMX-10 RC, fornita nell'aprile precedente al suo reparto.

di **Vincenzo Meleca**

Gia due settimane prima, però, il 16 giugno, la rivista francese *Capital*, aveva titolato “*Le blindé français AMX-10 RC a une protection trop faible pour résister aux chars russes*”, precisando che le blindo consegnate all'Ucraina erano state ammodernate nei sistemi ottici e nelle performances del cannone, ma non nella protezione, per conservare così “*l'eccellente mobilità del mezzo.*”

Due in sostanza sono stati dunque gli aspetti critici rilevati dall'ufficiale, entrambi di tipo tecnico: il primo, relativo alla scarsa protezione; il secondo, alla limitata mobilità fuori strada. Ma da questi due aspetti critici ne discende, aggiungiamo noi, un terzo, di tipo operativo: le modalità d'impiego delle blindo pesanti in guerre ad alta intensità.

L'AMX-10 RC è una blindo pesante nata negli anni Settanta e progettata per svolgere compiti di ricognizione e contrasto di unità avversarie similari e, a tale ultimo scopo, dotata di un cannone a media pressione MECA F2 da 105mm (105/L48).

Essendo trasmissione e motore derivati da quelli del veicolo da combattimento per la fanteria cingolato AMX-10P, le sue sei ruote motrici non sterzano ma sono manovrate come i cingoli dei mezzi blindati-corazzati; inoltre per poter essere aviotrasportabile doveva necessariamente avere un peso contenuto (circa 16 t) e quindi una protezione passiva (in alluminio) di



AMX-10 RC dell'esercito ucraino con le protezioni aggiuntive laterali

spessore variabile da 10 a 50 mm, in grado di resistere contro proiettili di calibro fino a 12,7 mm a similitudine delle blindo pesanti nazionali. Un'ulteriore protezione è stata aggiunta a partire dal 2010 con blindature spaziate poste ai lati del mezzo, rinominato AMX-10 RCR, portando così il peso a circa 19 t (22 t con il kit anti mine/IED SEPAR). Ciò, a quanto affermato dall'ufficiale della 37ª Brigata di Fanteria di Marina, non ha comunque impedito ad una scheggia di granata da 152 mm di penetrare la protezione laterale dello scafo, determinando l'esplosione dei proiettili e la distruzione del mezzo con la perdita dell'equipaggio.

Circa le segnalate difficoltà di movimento in fuoristrada su terreno soffice, queste sono dovute sia all'aumento della pressione specifica sul terreno conseguente l'incremento del peso totale, sia al fatto, noto e dimostrato, che il sistema di locomozione su ruote determina una maggiore pressione speci-

fica sul terreno rispetto a quello su cingoli (oltre ad avere, su particolari suoli deformabili e poco coerenti, una minore aderenza a parità di peso).

Quanto accaduto offre lo spunto per una riflessione sull'impiego di blindo pesanti in contesti operativi dove sono presenti, oltre ad artiglierie tradizionali e semoventi di grosso calibro, anche carri da battaglia. Se le prime costituiscono un pericolo per questi mezzi ruotati, anche per il solo effetto secondario delle schegge causate dalle esplosioni di proiettili da 152 (o da 155 mm se i russi dovessero catturare e riutilizzare cannoni o semoventi occidentali), i secondi lo sono ancora di più non solo per armamento e protezione, ma anche per la possibilità di manovrare su terreni dove le blindo si troverebbero in difficoltà. Che senso ha, allora, utilizzare blindo pesanti in funzione esplorante o addirittura, secondo quanto riportato da alcuni organi di stampa, come cacciacarri?

Ci riferiamo ovviamente alla situazio-



Centauro 2 della Scuola di Cavalleria

ne italiana e alla blindo pesante Centauro II.

Ordinata in 125 esemplari e presentata come “un eccezionale passo in avanti rispetto alla precedente Centauro I in termini di potenza, osservazione, mobilità, ergonomia, condotta di tiro, comunicazione oltre, naturalmente, alla massima protezione dell’equipaggio. Il risultato è un veicolo blindato innovativo in grado di operare in ogni scenario: dalle missioni a difesa della sicurezza nazionale, alle missioni in teatro operativo in cui l’Esercito è chiamato a intervenire”¹, la blindo è destinata ad equipaggiare i nostri Reggimenti di Cavalleria di linea (sic!) sostituendo la Centauro I sia in operazioni di mantenimento della pace e prevenzione dei conflitti sia in operazioni di carattere umanitario, sia, infine, in scenari operativi “classici”, con compiti esploranti e di contrasto alle similari unità nemiche. Se nei primi scenari il mezzo può essere valido (anche se il cannone da 120 mm ci pare eccessivo) è proprio nell’ultimo scenario, quello di conflitti simmetrici ad alta intensità, che, dopo quanto sta emergendo in Ucraina, vengono confermati i forti e motivati dubbi che hanno impedito ai “vecchi carristi” di entusiasinarsi di questa particolare famiglia di veicoli da combattimento.

Impiego come mezzo esplorante? Troppo pesante (32t in ordine di com-

battimento); sagoma troppo alta (3,65m, circa 77 cm in più del carro Ariete); mobilità non ottimale in aree con ridotta rete stradale e soprattutto su terreni poco compatti Non a caso gli eserciti di altre Nazioni utilizzano in funzione RECO mezzi ruotati piccoli, leggeri ed agili (8,5 t), come il Fennek tedesco (10,3 t) o il Kamaz-43269 Vy-strel (10,5 t, versione aggiornata del BPM-97) russi. L’U.S. Army sta adottando il Joint Light Tactical Vehicle (JLTV) da 10 t, sperimentandone persino una versione con motore ibrido o addirittura soltanto elettrico. Oppure mezzi cingolati leggeri, come i BMP-3 e il BRM-3K Rys russi. L’Armée de Terre, continuerà a puntare sulle blindo pesanti ruotate e sta adottando la Jaguar (25t), mezzo più protetto e con armamento cannoniero di calibro inferiore rispetto sia all’AMX-10 RC sia all’ERC-90 Sagaie. Passando ad una categoria di mezzi decisamente di classe superiore e cioè di carri armati leggeri (“light tanks”, sic!), se l’U.S. Army ha smentito che con l’acquisizione dell’M10 Booker (38 t) sostituirà il ruotato Stryker in compiti di ricognizione, il PLA (l’esercito cinese) pensa invece di utilizzare in tale funzione il suo Type 15 VT5 ZTQ-15 (36 t). Impiego come cacciacarri? Se la protezione è quella indicata da alcune

fonti (piastra frontale in materiale composito con spessore di 30mm, in grado di proteggere da proiettili calibro 20 mm e, con corazzatura aggiuntiva, fino a proiettili calibro 40 mm, torre e parti laterali e superiori protette da proiettili di calibro 12.7 mm) ci si domanda quale sarebbe l’esito di uno scontro con carri da battaglia, anche non recenti, come i T-72 o i T-80 russi. Se sul campo di battaglia i carri sono vulnerabili, tanto più lo sono questi veicoli. E, a proposito di protezione, non sono solo i proiettili dei carri da battaglia ad essere letali: a quanto risulta, in Ucraina circa il 50% dei mezzi blindo corazzati è stato distrutto o gravemente danneggiato da colpi o schegge di colpi d’artiglieria (che, ricordiamolo, utilizza sempre più munizionamento guidato).

Un’ultima osservazione a proposito della Centauro II di cui è prevista l’acquisizione di 125 esemplari: se il dato di 500 milioni di euro per l’acquisto di 74 esemplari fornito dalla stampa specializzata è corretto, significa che il costo unitario di ciascuna blindo è di circa 6,7 milioni di euro.

Solo come paragone, il costo unitario di un mezzo di ben altre prestazioni e caratteristiche come il carro da battaglia Leopard 2A7+ è stimato in circa 13 milioni.

A proposito di mobilità tattica su ruote



¹Cfr.: www.esercito.difesa.it/equipaggiamenti/Veicoli-blindati-e-corazzati-da-combattimento/Veicoli-da-combattimento/Pagine/blindo-centauro-2.aspx

I nuovi sistemi tecnologici sul campo di Battaglia

CARRI, DRONI E PROBABILI CONTROMISURE

di Pi Greco

Nell'ultimo quindicennio, l'accesso libero e indiscriminato alle piattaforme digitali e ai vari social come Facebook, Instagram, Telegram etc. ha contribuito, da una parte, ad intaccare la sicurezza delle operazioni militari e, dall'altra, hanno consentito un più facile accesso e una più ampia acquisizione di informazioni, facilitando l'analisi dei risultati ottenuti dai vari contendenti nei diversi teatri bellici come Iraq, Siria, Libia, Armenia/Azerbaijan e oggi, in Ucraina. Le operazioni del conflitto russo-ucraino presentano una connotazione più convenzionale rispetto agli altri teatri di guerra citati. In rete oggi è possibile trovare un'infinità di video riprese e immagini di veicoli corazzati e/o blindati colpiti dall'alto, spesso con effetti letali per l'intero equipaggio. L'analisi della particolare situazione in atto nel teatro ucraino implica la necessità di fare una prima distinzione tra i vari tipi di minacce che i veicoli corazzati di entrambe le parti si trovano ad affrontare su quel campo di battaglia.

Le più pericolose di queste minacce risultano gli elicotteri d'attacco, le munizioni orbitanti (*Loitering Ammunitions*) e i droni armati di provenienza militare (*Unmanned Combat Air System*). Il contrasto a queste temibili minacce dipende soprattutto dall'artiglieria contraerea e dal controllo della terza dimensione. Oltre alle capacità di contrasto attivo, anche la protezione intrinseca dei veicoli corazzati e/o blindati deve risultare sufficiente e, se necessario, deve poter essere accresciuta mediante l'installazione di adeguati sistemi integrativi come, ad esempio, le corazzature reattive (*Explosive Reactive Armour; Active Protection System, Slat Armour*) o mediante l'installazione di armi secondarie di bordo efficaci contro le nuove minacce, protezione passiva e attiva dall'osservazione aerea mediante il mascheramento efficace, sia in condizioni di luce visibile che sullo spettro infrarosso.

Diventa invece più impegnativa per gli equipaggi dei veicoli da combattimento la lotta ai droni di origine commerciale, che consentono anche a personale con relativamente poca esperienza e a costi irrisori, di portare l'offesa direttamente sulla verticale di torre di un carro armato, conseguendo spesso risultati letali (*Jack in the box*) soprattutto per i carri di concezione ex sovietica, le cui riserve munizioni sotto alloggiate proprio al di sotto del cestello di torre senza alcun sistema di protezione per l'equipaggio.

Attualmente sul web non si trova riscontro della distruzione



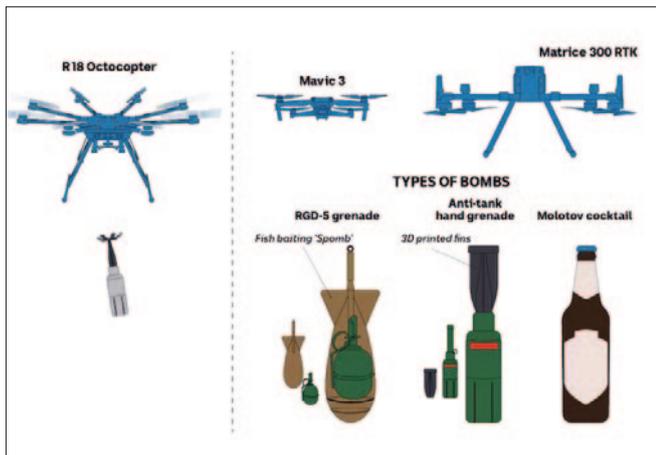
Elicottero d'attacco russo a rotori contro-rotanti Kamov 52 Alligator

di carri di provenienza occidentale mediante attacchi con questo tipo di velivolo.

Al momento, non risulta che agli equipaggi di carri armati occidentali siano stati forniti strumenti per la lotta a questo tipo di droni, difficili da sentire e da vedere dall'interno di un carro armato, ovvero sistemi d'arma o di disturbo in grado di permetterne il rilevamento, l'allertamento del personale e di consentire a quest'ultimo di reagire tempestivamente ed efficacemente. Contro questo tipo particolarissimo di minaccia non sono ancora state codificate precise procedure tecnico tattiche da attuare a livello equipaggio o di minore unità di impiego.

Le moltissime videoriprese disponibili in rete consentono di dedurre che l'operatore del drone debba farlo restare in volo stazionario sulla verticale della torre del carro armato bersaglio per un periodo di tempo da uno a tre minuti circa, prima di sganciare il carico esplosivo all'interno delle botole aperte. Tale carico consiste, in relazione alla capacità di carico del drone stesso e alla sua autonomia, generalmente, in bombe a mano o bombe da mortaio di piccolo calibro. Per questo tipo di lotta sono già disponibili tecnologie e soluzioni che si auspica vengano presto adottate per assicurare la sopravvivenza dell'equipaggio e del carro.

Per quanto concerne le possibilità di rilevazione di questa particolarissima minaccia, occorre tenere presente che i membri dell'equipaggio di un carro armato comunicano fra loro attraverso un impianto interfonico. I rumori di fondo, sempre presenti a bordo del veicolo, insieme all'isolamento acustico conseguente all'uso delle cuffie sui padiglioni auri-



Alcuni dei droni a basso costo utilizzati in Ucraina e dotati di diversi tipi di esplosivi. (Grafico ABC News: Jarrod Fankhauser)



colari, rendono oggettivamente impossibile ai membri dell'equipaggio udire il ronzio dei piccoli motori elettrici e delle pale rotanti di un piccolo drone, che vola a poche decine di metri di altezza sopra la torre. L'unica possibilità, per gli equipaggi carri, di rilevare questo tipo di droni e dare tempestivamente l'allarme è quella di essere avvisati da qualche mezzo gregario o avere la fortuna di vederlo direttamente. Chi ha esperienza di equipaggio carri sa bene che ciò è molto difficile che possa accadere, in quanto il capocarro e il cannoniere sono costantemente concentrati nello svolgimento dell'attività d'osservazione in profondità, in direzione della linea nemica, mentre il servente/radiofonista deve invece occuparsi della difesa vicina nel settore di osservazione che i suoi iposcopi gli consentono di tenere sotto osservazione. Ovviamente tenere il servente a botola aperta e busto fuori per una migliore osservazione lo esporrebbe ad altri rischi.

Sembrerebbe quindi utile installare sul carro armato un radar di modeste dimensioni come, ad esempio, il TMMR della Leonardo¹; oppure un sistema di disturbo e allarme sulla verticale ed intorno al veicolo stesso a copertura di qualche centinaio di metri, in modo da avvertire l'equipaggio e inibire il volo stazionario del drone².

Non essendo al momento disponibili sistemi automatici anti-drone per carri armati (le *Remote Weapon System* - RWS - non sempre consentono un alzo prossimo ai 90°) in grado di eliminare la minaccia dei droni di tipo commerciale, si dovrebbe far affidamento alle capacità intrinseche dei componenti l'equipaggio addestrandoli anche al contrasto di questa minaccia. In questo senso, sarebbe forse opportuno, almeno come prima misura di mitigazione, in attesa di siste-

mi di protezione automatici, rivedere l'equipaggiamento individuale dei serventi/radiofonisti e fornire loro anche degli NVG (Night Vision Goggles). Per il contrasto a questa particolare forma di minaccia, potrebbe anche essere utile il nuovo tipo di munizionamento sia di calibro 12 (da associare ad armi come il Benelli M4 SUPER 90) sia di calibro 40 mm da impiegare con lanciagranate a bassa pressione e velocità (come il GLX della Beretta). I lanciagranate automatici per via della loro natura, raggiungono pesi, velocità e pressioni maggiori che fisicamente il singolo uomo non potrebbe reggere rientrando così nella categoria delle RWS.³ Tutto ciò ovviamente aumenterebbe il carico di lavoro e la fatica, già non indifferente, degli equipaggi carri, ma in attesa delle nuove tecnologie e veicoli (pensando al futuro A.I.C.S magari in versione C/A e C/UAS) permetterebbero di dare una possibilità di sopravvivenza in più all'equipaggio, facendo sì che ad allarme sonoro ricevuto attraverso le cuffie, il servente possa aprire il fuoco verso la minaccia e il pilota possa spostare velocemente il carro in modo da sottrarsi in tempo utile alla minaccia, togliendo al drone la possibilità di stazionare in verticale del carro.

Di grande utilità tattica potrebbe essere l'inserimento permanente nel plotone carri di una coppia di Dardo o il suo futuro sostituto cingolato che, con i relativi fucilieri, potrebbe provvedere alla difesa vicina e tridimensionale del plotone carri, preservandolo così gli equipaggi carri dal precoce logorio.⁴

¹<https://electronics.leonardo.com/it/products/tmmr-tactical-multi-mission-radar>; <https://www.robinradar.com/iris-counter-drone-radar>; <https://aresdifesa.it/il-sistema-antridrone-adrian-di-elettronica/>

²<https://jammers.it/product-category/jammer/jammer-anti-drone-uav/>

³<https://www.armietiro.it/il-12-anti-droni-8370>
<https://www.dronezine.it/40607/cartucce-anti-drone-fucilieri-prova-la-us-air-force/>
<https://www.thefirearmblog.com/blog/2017/11/15/nammos-40mm-anti-drone-programmable-airburst-ammunition/>
<https://techlinkcenter.org/news/us-army-invents-40mm-grenade-that-nets-bad-drones/>

⁴<https://techlinkcenter.org/news/counter-drone-business-is-about-to-boom-heres-6-technologies-inspired-by-a-growing-problem>

Cosa sembra insegnarci il conflitto Russo-Ucraino

LE CAPACITÀ DI SOPRAVVIVENZA DEI CARRI ARMATI NEI MODERNI SCENARI DI GUERRA

di **Filippo Cappellano**

Le elevate perdite subite in combattimento dalla componente corazzata russa nel conflitto in Ucraina, si parla di circa 1.800 unità, hanno impressionato non poco gli osservatori. In effetti, i missili Javelin di produzione statunitense a guida automatica IR, i missili a guida laser Stugna di costruzione ucraina e i sistemi controcarri a corta gittata N-LAW e Carl Gustav di concezione svedese hanno falciato i carri dei vari tipi (T62, T64, T72, T80, T90) in servizio nell'esercito di Mosca. Altri micidiali nemici per i carri armati russi sono state le granate d'artiglieria guidate, le mine anticarro e le munizioni circuitanti, anche se il maggior numero è stato colpito da missili e razzi da fanteria. La protezione passiva e quella aggiuntiva data dalle piastrelle di corazzatura esplosiva dei carri di concezione russa si sono dimostrate troppo deboli per le potenti testate a carica cava dei Javelin e dei moderni lanciarazzi portatili.

La traiettoria di attacco dall'alto di alcune di queste armi in grado di colpire la corazzatura superiore di limitato spessore si è rivelata estremamente letale e non ha lasciato scampo ai carri russi. Tali risultati che sembrerebbero dare un netto vantaggio alle armi controcarri devono però essere attentamente valutati alla luce del raffronto tra i diversi livelli tecnologici dei sistemi d'arma in campo.

Si è trattato, infatti, del confronto tra carri di disegno datato, risalente agli anni Settanta del secolo scorso, seppure estesamente rimodernati, e sistemi controcarri dell'ultima generazione lancia e dimentica. I carri russi, almeno quelli impiegati in Ucraina, hanno evidenziato lacune e ritardi tecnologici nel campo della protezione per la mancanza di efficaci apparati automatici antincendio e soprattutto di sistemi APS (Active Protection System). L'ubicazione della riservetta munizioni nel fondo scafo, ospitata nel sistema di caricamento automatico a diretto contatto col vano di combattimento, si è rivelata il principale punto debole dei carri T72, T64, T80 e T90. Tale criticità, del resto già emersa più volte in precedenti conflitti, assommata a datati sistemi di estinzione degli incendi a bordo, ha reso i carri russi pericolosamente vulnerabili. In particolare, le cariche di lancio del cannone da 125 mm, anche se ospitate in contenitori "bagnati", cioè dotati di intercapedini collegate al serbatoio di carburante del motore, hanno evidenziato la tendenza ad esplodere facilmente in caso di perforazione della corazza da parte del dardo di una carica cava. Sull'ultima versione del T90M i russi hanno tentato di attenuare il problema me-



Un T 80 UM-2 dotato di sistema di protezione attiva di prima generazione DROZD 1 ripresa nel 1998. Notare i lanciatori dei razzi destinati a intercettare i missili anticarro in avvicinamento.

dante la redistribuzione delle munizioni di riserva, alloggiando 10 colpi nella controcarena di torretta, separata dal vano equipaggio tramite un portello corazzato e 8 colpi sulla paratia del vano motore.

Mentre tutti i principali eserciti della NATO hanno adottato per i propri carri da battaglia il sistema di auto-protezione attiva APS di modello israeliano Trophy che consente di individuare ed intercettare in volo missili e razzi sparati a breve distanza dal carro in modo completamente automatico, i russi hanno affrontato il campo di battaglia ucraino e la minaccia dei Javelin privi di tali sistemi.

Gli apparati antimissili montati sui carri russi tipo lo Shtora, funzionanti in modalità passiva, cioè sull'emissione di contromisure elettroniche di disturbo del sistema di guida del missile e sul lancio automatico di candelotti nebbiogeni, non hanno dato risultati soddisfacenti, in quanto studiati esclusivamente per il contrasto di missili a guida laser o filoguidati. I sistemi di auto-protezione attiva dei carri di concezione occidentale, sebbene non siano ancora stati testati in combattimento, sulla carta, sembrano offrire ben maggiori possibilità di sopravvivenza ai carri impegnati in moderni scenari di guerra.

Il Javelin, o un missile con un sistema di guida analogo come lo Spike, se ha avuto buon gioco col T90M non è detto che lo possa avere anche contro un Abrams o un Leopard-2 o un Leclerc o un Merkava-4 dotati di APS Trophy.

A PROPOSITO DI ARIETE, CV-90 E LEOPARD-2A8

È l'ora di ricostruire tutto daccapo

di **Antares**

Negli ultimi mesi, il dibattito della stipula del contratto relativo al programma di ammodernamento del carro Ariete ha tenuto banco anche sulle pagine della nostra Rivista. In merito a tale operazione, non si può non apprezzare l'intenzione di rilanciare l'attività di ricerca e di sviluppo nel campo dei mezzi corazzati cingolati da combattimento dell'industria italiana sotto il controllo degli organi tecnici dell'Esercito. A tal proposito, chi scrive auspica che, questa volta, l'Esercito affianchi ai propri ingegneri anche gli operatori carristi più "navigati": ora che finalmente disponiamo di sottufficiali e graduati di truppa con esperienza operativa pluridecennale a bordo dei carri in via di ammodernamento, sarà bene sfruttarne in modo intelligente il bagaglio esperienziale per attingere idee e suggerimenti utili ad ottimizzare il risultato complessivo dei progettisti. Su tali presupposti, ben venga allora questo tentativo di rilancio dell'industria nazionale degli armamenti nel settore dei cingolati pesanti, settore sul quale si poggiarono le principali fortune della OTO Melara a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso, con la produzione di oltre 5.000 cingolati tra M113 e derivati, M60A1, Leopard-1 e derivati, semoventi M109 e Palmaria, carri OF-40, Dardo, Ariete, PZH-2000. L'operazione però ci induce a fare qualche considerazione.

A proposito delle condizioni in cui ci siamo venuti a trovare, viene innanzi tutto da pensare alla situazione deficitaria in cui versa la nostra componente corazzata. Per decenni, le valutazioni sul tramonto del carro armato nei moderni scenari operativi, rivelatesi poco lungimiranti e di fatto, smentite dal ritorno della guerra convenzionale in est Europa, hanno fatto accantonare ogni concreto programma di ammodernamento della nostra flotta di mezzi corazzati. Inoltre, le connesse difficoltà di mantenimento dei cingolati e quindi di addestramento degli equipaggi, oltre alla drastica riduzione organica dei reparti carri, hanno portato detta componente a condizioni generali alquanto critiche riguardo un eventuale intervento in scenari di conflitto simmetrico ad alta intensità.

Sembra quasi che le condizioni in cui oggi versa la nostra componente corazzata non siano migliori, in proporzione, di quelle del giugno 1940.

Dal punto di vista tecnico, il progetto Ariete-C2 suscita infatti alcune perplessità tra gli addetti ai lavori. Dalle informazioni che in questo momento circolano sulla stampa specializzata, dei due principali punti deboli caratteristici e noti a tutti del carro Ariete-C1 (la scarsa protezione e l'insufficiente potenza



Carro Ariete C2

del propulsore), nella versione C2 pare che vi saranno miglioramenti solo per quanto concerne la mobilità. La protezione continuerà infatti a presentare forti criticità. Non sembra inoltre, che si sia tenuto debito conto delle lezioni apprese sul campo di battaglia ucraino, dov'è emersa la necessità che i principali mezzi da combattimento come i carri e i veicoli della fanteria meccanizzata siano dotati di APS (Active Protection System - sistemi di protezione attiva) in grado di ingaggiare missili, razzi e munizioni perforanti in arrivo a distanza ravvicinata dal mezzo. L'installazione di un apparato APS, basato su sensori radar di avvistamento, richiede infatti la disponibilità sul veicolo di una grande quantità di energia prodotta da un generatore ausiliario (APU - Auxiliary Power Unit), che purtroppo sembra non sia stato previsto sulla versione C2 dell'Ariete. Inoltre, a causa della minaccia omnidirezionale dei droni killer, in grado di colpire sia dall'alto sia la parte posteriore, che notoriamente sono le parti più vulnerabili della corazzatura dei carri armati tradizionali, l'Ariete-C2 dovrebbe disporre quantomeno di protezioni a griglia estese a tutte le parti dello scafo e della torretta. L'idea poi di installare una mitragliatrice Browning da 12,7 mm "in ralla" non remotizzata appare quanto meno discutibile, non per il calibro accresciuto, ci mancherebbe, ma perché la soluzione presentata costringerà un membro dell'equipaggio ad esporsi fuori dal mezzo. Tale soluzione è stata da tempo abbandonata da tutti i costruttori di carri. Al riguardo, sarebbe stato sufficiente esaminare con attenzione la soluzione adottata nel carro M1 Abrams o eventualmente riesumare le pari calibro M85 Springfield, le cui dimensioni più contenute avrebbero forse consentito un'installazione più al passo coi tempi.

Un altro punto di forte criticità del carro Ariete è costituita

dalle conseguenze prodotte dall'incremento della corazzatura di fondo scafo in funzione anti-IED. Questo ha finito col rendere la manovra di apertura della botola di emergenza del pilota straordinariamente lenta e macchinosa, al punto tale da rendere impossibile l'evacuazione rapida del mezzo in caso di pericolo attraverso quella che, in determinate situazioni, potrebbe essere l'unica via di scampo per il pilota. A questo punto, tanto varrebbe che quella botola venisse definitivamente saldata allo scafo.

Sempre in tema di protezione, dalle informazioni tecniche fino ad oggi messe in circolazione, non si evince una nuova conformazione della riservetta munizioni. C'è dunque da credere che, nell'Ariete-C2, i colpi da 120 mm resteranno pericolosamente stivati come sulla versione C1, distribuiti nelle varie sistemazioni nel vano di combattimento, sia nello scafo che in torretta, senza le ormai consuete misure di protezione adottate su tutti gli altri carri occidentali. In definitiva, stante l'elaborazione del requisito militare in data antecedente al conflitto russo-ucraino, dovrebbe essere imposta una parziale revisione del progetto alla luce delle nuove minacce.

L'altra notizia molto dibattuta è stato l'interesse dello SME per il veicolo da combattimento della fanteria svedese CV-90, individuato come possibile mezzo di transizione in attesa dello sviluppo di un nuovo veicolo da combattimento per la fanteria di concezione nazionale. Il battesimo del fuoco dei CV-90 donati dagli svedesi all'Ucraina però non è stato dei più incoraggianti. Diversi CV-90, infatti, sono stati messi facilmente fuori combattimento, come si evince da vari video diffusi dai Russi; uno di questi veicoli è stato addirittura esposto all'Army forum 2023 di Kubinka con un foro nella parte posteriore che ne ha probabilmente consentito la cattura. Del resto, il CV-90, pur essendo meglio protetto ed armato del nostro Dardo, non costituisce un deciso salto di qualità rispetto al veicolo italiano, anche per l'anzianità del progetto iniziale. In particolare, la sua protezione, priva dei dispositivi attivi e passivi prima menzionati per la versione C2 dell'Ariete, rima-

ne debole ed alla mercé di ogni arma controcarrri di una certa potenza (missili con profilo di attacco dall'alto, razzi con doppia carica cava in tandem, munizioni perforanti di mitragliere da 30 mm, ecc.).

Concludiamo con il Leopard-2A8, di cui sono state avviate trattative con la Germania per la sua acquisizione. Il principale punto debole di questo mezzo è la mancanza di un sistema di caricamento automatico che impedisce, in pratica, il caricamento della bocca da fuoco col mezzo in movimento in terreno vario, riducendone di molto la cadenza di tiro. Date le elevate competenze in materia della OTO Melara, che risalgono agli anni Settanta, quando fu progettato un sistema di caricamento automatico per la versione tedesca del carro MBT-70, per passare poi all'OTOMATIC e alla Centauro-2, si potrebbe pensare ad una riprogettazione interna della torretta del carro tedesco con l'eliminazione del servente, in modo da perfezionare il Leopard-2A8 e valorizzare le capacità dell'industria nazionale. Detto ciò, chi scrive resta curioso di conoscere e commentare anche quelle che crediamo saranno le inevitabili novità di natura ordinativa, organica e dottrinale che dovranno essere giocoforza introdotte, a latere di quelle di natura prettamente tecnologica, per rendere effettiva la ricostruzione strutturale e concettuale della componente corazzata dell'Esercito Italiano. Per concludere questa nostra riflessione, ci piace infine ricordare le parole con cui, il 4 aprile 1943, il Generale di Brigata Francesco Angelo Arena concluse la sua lunga relazione relativa al ciclo operativo della Divisione corazzata "Ariete" in Africa Settentrionale: *"La guerra continua la sua evoluzione nella ricerca di una sempre maggiore potenza e ricchezza di materiali; ed è chiaro che lo spirito deve trovare nella sempre più larga disponibilità di armi potenti base ed alimento essenziale. Quando questa base e questo alimento manchino, lo spirito potrà portare a quei superbi eroismi e a quegli epici olocausti che onorarono e onorano i popoli di tutti i tempi; ma non potrà dare la vittoria che sola assicura ai popoli grandezza e potenza nel mondo"*.

FIRMATO IL CONTRATTO PER I CARRI ARIETE C-2

È stato firmato lo scorso mese di agosto e prevede l'aggiornamento tecnologico di 90 carri ARIETE allo standard C-2. L'accordo, del valore di 848,8 milioni di euro, prevede anche un'opzione per l'aggiornamento di ulteriori 35 mezzi.

Il programma avrà una durata di 8 anni (dal 2023 al 2030) e prevede la consegna dei primi mezzi nel 2025, gli ultimi arriveranno nel 2029. Novanta mezzi saranno appena sufficienti ad equipaggiare 2 reggimenti carri (su un totale attuale di 3 reggimenti su 41 carri ciascuno).

Come noto, l'aggiornamento allo standard ARIETE C-2 comporta una serie di interventi sulla mobilità, sulla potenza di fuoco, e sulla protezione. Per quanto riguarda la mobilità l'intervento più importante riguarderà il potenziamento del motore turbodiesel V-12 portato a 1.500 Hp di potenza e con un sensibile incremento della coppia, l'adeguamento del cambio-trasmissione, la revisione e l'aggiornamento del treno di rotolamento (sospensioni, freni, ecc.) e la sostituzione dei cingoli. Il carro manterrà il cannone da 120 mm L44 ad anima liscia, mentre verrà rinnovato totalmente il sistema di condotta del tiro. Esso prevede l'installazione dell'ottica panoramica ATTILA D per il capocarro, del visore LOTHAR SD per il cannoniere e di un nuovo computer balistico. Si tratta di elementi mutuati dal sistema di controllo del tiro della blindo CENTAURO II. Verranno anche aggiornati gli asservimenti idraulici della torre, rimpiazzati da nuovi asservimenti elettrici. Tutti questi elementi porteranno ad un sensibile miglioramento delle capacità di tiro e di sicurezza dell'equipaggio. Per la difesa c/a viene anche aggiunta una mitragliatrice 12,7 mm in ralla. Inoltre, il carro riceverà un pacchetto per le comunicazioni e per il comando e controllo allo stato dell'arte. Altri interventi minori sono previsti su serbatoi, pompe di sentina, riscaldamento, impianto CBRN e antincendio, ecc.. Non potrà essere invece risolta la questione dello stivaggio del munizionamento.

È GIUNTA L'ORA DEGLI SQUA-DRONI?

Spunti di riflessione sul futuro equipaggiamento e forma delle unità esploranti

di **Giorgio Verga**

La principale lezione appresa dal conflitto in Ucraina è stata l'importanza della sorveglianza del campo di battaglia e del processo di acquisizione degli obiettivi. Il concorso dei satelliti e delle piattaforme aeromobili per sistemi elettronici NATO e statunitensi, quali il Global Hawk, l'E8 Joint stars ed altri sistemi ha fatto la differenza nel confronto tra russi e ucraini sin dal primo giorno di guerra. Le forze armate russe, nettamente inferiori in fatto di radar aeroportati, satelliti e droni da ricognizione, hanno subito una serie di rovesci dovuti in gran parte all'impossibilità di ottenere la sorpresa attraverso la manovra offensiva delle proprie forze e la sicurezza del dispositivo difensivo.

Il comando ucraino, edotto in tempo reale degli spostamenti delle unità russe e della loro esatta dislocazione sul terreno, ha potuto tempestivamente contro-manovrare e colpire l'avversario nei suoi punti più deboli, facendo massa in corrispondenza dei vuoti nello schieramento russo. L'integrazione del drone, anche solo di tipo commerciale video-fotografico, e dell'interconnessione dei sistemi informatici ha permesso di utilizzare in modo avanzato anche il vecchio armamento - sia sovietico che NATO - risalente agli anni '70 e '80 dello scorso secolo, trasformandolo in armi ad altissima efficacia, non tanto nella precisione intrinseca, quanto piuttosto nella migliore definizione della zona colpita e nella tempistica operativa, diurna o notturna che sia.

L'impiego dei droni continua a risultare decisivo da ambo le parti, sia in campo strategico che tattico, nell'individuazione delle colonne attaccanti e dei gangli logistici fin nelle più remote retrovie. I nuovi occhi volanti sono stati efficacissimi nella direzione e controllo del tiro dei sistemi missilistici e delle bocche da fuoco d'artiglieria.

Il pieno sfruttamento dei cieli da parte non solo della componente aerea ed elicotteristica, ma anche dei droni utilizzati a tutti i livelli ordinativi fino a quelli di plotone/squadra, ha rivoluzionato il combattimento terrestre, ridimensionando grandemente il ruolo delle unità esploranti di superficie nelle missioni di ricognizione ed esplorazione. Grazie a questi mezzi innovativi, si è appurato che queste attività possono ora essere svolte dalle unità equipaggiate di droni con ben maggiore efficacia e sicurezza rispetto a quelle operanti su veicoli corazzati. I droni sono inoltre si-



stemi intrinsecamente economici e di facile impiego, che hanno trovato diffusione in ogni arma e specialità combattente operante in quel teatro.¹

Un altro aspetto fondamentale emerso nel corso della guerra dei droni in Ucraina è la loro possibilità di interconnessione con e tra sistemi informatici. Un centro di comando e controllo posto a molta distanza dal campo di battaglia è in grado di controllare in tempo reale tantissimi droni di sorveglianza, gestendo le operazioni e decidendo rapidamente

¹In effetti, già oggi la regolamentazione tattica ammette che la ricognizione delle unità di cavalleria risulta più efficace se svolta in maniera integrata con unità specialistiche della brigata informazioni tattiche, in particolare con gli assetti di droni, radar per la sorveglianza del campo di battaglia, nuclei di guerra elettronica, oltre agli elicotteri dell'AVES.

come e dove colpire usando, per esempio, altri droni come l'UAV Bayraktar, armato con missili anticarro, o anche droni modulari monouso armati con cariche belliche di vario tipo. È infatti possibile "personalizzare" il drone per ogni tipologia di bersaglio o distanza da battere. L'impiego a massa dei droni unito a radar di sorveglianza del campo di battaglia, terrestri ed aeroportati, consente ai comandanti di avere una situazione operativa aggiornata in tempo reale e di conoscere pertanto la posizione, il tipo e l'atteggiamento delle pedine amiche e nemiche che manovrano a terra. Questa conoscenza capillare e dettagliata consente ai comandi di prendere le decisioni più opportune nel modo più tempestivo e preciso.

L'affacciarsi della tecnologia dei droni e la possibilità di associarli ai più moderni sistemi di sorveglianza e di attacco dall'alto, rappresenta un enorme passo in avanti reso possibile dalla grande offerta del mercato civile.

I droni commerciali hanno costantemente migliorato le loro prestazioni di volo, di comunicazione, durata delle batterie e qualità sistemi video-fotografici, avvicinandosi di molto alle capacità dei droni militari a prezzi infinitamente inferiori a questi ultimi. Alla base del successo commerciale dei quadricotteri più diffusi nel mercato civile ed ora anche sul campo di battaglia vi sono la tecnologia delle batterie e la rivoluzione degli smartphone. I sistemi civili disponibili sul mercato hanno sempre autonomia limitata ma le capacità delle fotocamere installate a bordo li rendono perfetti per l'impiego militare. I quadricotteri hanno dimostrato di avere grandi potenzialità in combattimento, potendo essere impiegati non solo nelle missioni di osservazione ed acquisizione obiettivi ma anche di attacco diretto ai bersagli mediante il trasporto e caduta di piccoli ordigni esplosivi.

Secondo un recente rapporto dei servizi di informazione britannici, si ipotizza che le sole forze ucraine perdano circa 10.000 droni al mese per effetto delle capacità EW russe², ma in questo numero sono compresi probabilmente anche i droni d'attacco monouso, quindi pensati per essere distrutti nel corso della missione. Da questa cifra si arriva a oltre 330 droni al giorno. È evidente l'intenzione di saturare le difese avversarie tenendole costantemente e ovunque sotto pressione. Anche per i droni sembra valere il principio di massa e manovra per cui la ricerca sta ora puntando a ottimizzare la capacità di gestione di grandi sciame di droni. Anche la capacità produttiva deve tenere il passo con l'esigenza di disporre sempre di un grande numero di quadricotteri.

L'attuale organizzazione/equipaggiamento della Cavalleria di linea italiana, cui sono devoluti i compiti prevalentemente



Esplorazione Tattica Terrestre negli anni '50.
Ben poco è cambiato dai tempi della Guerra Fredda ad oggi.

esploranti e ricognitivi,³ sembrano anacronistici, oltre a costituire un inspiegabile unicum nell'ambito degli eserciti NATO. L'Esercito italiano è infatti l'unico a prevedere un reggimento esplorante (su 4 squadroni) per ogni tipo brigata, incluse quelle alpine e paracadutisti. Una componente esplorante rilevante e probabilmente esorbitante. Alla luce delle esperienze che si vanno maturando in Ucraina, l'esplorazione mirata al riconoscimento del terreno e la ricognizione diretta all'individuazione del dispositivo avversario non si fa più con gli ordinari mezzi blindo-corazzati, ma prevalentemente coi sistemi di droni e, in prospettiva, con veicoli terrestri privi di equipaggio guidati da remoto (sarà lo stesso per la funzione rifornimenti). In un futuro che immaginiamo non troppo lontano, sarà possibile governare tutti questi sciame di mezzi mediante l'intelligenza artificiale. Ciò consentirà di gestire automaticamente e contemporaneamente un numero elevatissimo di veicoli e di informazioni. Tutto ciò implica un tipo di approccio completamente nuovo anche per quanto attiene all'organizzazione delle unità.

L'attuale formazione organica tradizionale multi-veicolo dei nostri reggimenti esploranti - una sorta di voluminoso gruppo tattico preconstituito ispirato ai R.E.Co.⁴ del 1942 - è messa in discussione dal panorama poc'anzi descritto.

Il binomio Puma-Centauro (quest'ultimo anche nella sofisticata versione 2) con equipaggi a bordo non sembra poter reggere il confronto: i droni hanno sempre il vantaggio della: - capacità di persistenza di ore in volo sul campo di battaglia;

³La dottrina tattica in vigore riporta che "la cavalleria di linea contribuisce all'attività di ricognizione, sorveglianza e acquisizione obiettivi, fornendo alle unità amiche, in tempo quasi reale, un sensibile apporto alla consapevolezza della situazione."

⁴Raggruppamento Esplorante Corazzato

²Meatgrinder: Russian Tactics in the Second Year of Its Invasion of Ukraine, Jack Watling e Nick Reynolds - RUSI



Esplorazione Tattica Terrestre.
Ora come allora (o quasi)

- possibilità di osservazione dall'alto senza confronti rispetto all'orizzonte terrestre;
- operatività giorno e notte con visione panoramica ad elevati ingrandimenti con immediato trasferimento e condivisione delle informazioni;
- ampiezza del raggio d'azione che consente di controllare anche le retrovie lontane del nemico;
- diversificazione dei sensori installabili (ottici, termici, laser e radar);
- semplicità di lancio e controllo in volo e della capacità di seguire rotte aderenti al terreno;
- rapidità e facilità di impiego anche da parte di personale sommariamente addestrato;
- maneggevolezza di trasporto, grazie alla possibilità di essere smontati o ripiegati;
- furtività, grazie alla silenziosità e ridotte dimensioni, con conseguente difficoltà da parte del nemico ad individuarli;
- ridotta segnatura radar e traccia termica;
- estrema economicità di acquisizione e di mantenimento.

I vantaggi dell'impiego dei droni su vasta scala devono essere estesi a tutte le unità combattenti; quindi, non possono essere appannaggio esclusivo dell'arma delle trasmissioni come succede ancora oggi in Italia, ma anche alle armi combattenti e di supporto.

Sul moderno campo di battaglia è impensabile che formazioni corazzate, blindate o di semoventi d'artiglieria possano operare senza l'ausilio dei droni per il controllo del proprio settore d'azione, per l'individuazione a distanza del nemico, per la sicurezza in marcia ed in stazione al fine di prevenire sorprese, per il controllo degli itinerari, per la direzione del tiro delle armi a tiro curvo, ecc. Ogni reggimento dovrebbe disporre di un elemento dedicato all'impiego dei

droni e in grado di guidare veicoli terrestri senza pilota per accertare le informazioni acquisite tramite i droni. Allo stesso tempo, ogni unità di manovra dovrebbe disporre, perlomeno a livello di compagnia/squadrone/batteria, di sistemi di guerra elettronica e di sistemi di contrasto ai droni e alle munizioni circuitanti avversarie.

Di converso, bersagli paganti come plotoni carri, meccanizzati, batterie d'artiglieria e unità del genio dovrebbero disporre in proprio di sistemi attivi e passivi di autodifesa anti-drone. La capacità di difesa da questo nuovo tipo di arma dovrà essere necessariamente estesa a fattor comune a tutti i tipi di unità operanti sul campo di battaglia ed anche agli obiettivi remunerativi situati in zona territoriale anche molto lontano dalla linea di contatto.

Una dimostrazione recente di ciò è l'attacco effettuato con due droni ucraini sulla cupola del Cremlino nel maggio 2023; trascurando l'aspetto dimostrativo del gesto, un attacco del genere portato, con carico bellico di piccola entità, può essere estremamente efficace contro sistemi di comunicazione (antenne) ed utilizzabile per l'eliminazione chirurgica e a basso costo di alte autorità politiche e militari.

Contro la minaccia dei droni risulta particolarmente efficace la guerra elettronica (EW⁵) sia con sistemi mobili montati su automezzi per seguire e proteggere i reparti al fronte sia con sistemi statici di maggior potenza per coprire vaste aree nell'interno del territorio ed obiettivi particolarmente sensibili. In generale, bisognerebbe dotarsi di un sistema ridondante e interconnesso di più veicoli dotati di sistemi di guerra elettronica anti-drone, affiancato anche da mezzi specializzati con capacità contraeree attive, dotati di adeguati sistemi di individuazione radar/termici e armati con mitragliere. Queste ultime dotate di munizioni con spoletta di prossimità restano, in attesa dei sistemi laser e a micro-onde in sperimentazione, i sistemi d'arma più efficaci al momento disponibili. Tenendo conto che un drone o una munizione circuitante, governato dall'intelligenza artificiale è in grado di raggiungere il proprio bersaglio anche in presenza dell'EW, dotarsi di veicoli con armi da fuoco contraeree e anti-drone resta fondamentale.

Certo tutto ciò apre mille dilemmi. Ma proprio per questo è necessaria una sperimentazione.

La cavalleria di linea ha di fatto perso l'esclusività della ricognizione e se vuole mantenere la prerogativa della funzione operativa deve ripensare le proprie caratteristiche. Ciò comporterà il riordinamento e ribilanciamento dei reggimenti di cavalleria di linea (o reparti di livello inferiore) con diversi organici ed un diverso inquadramento nelle grandi unità.

⁵Electronic-Warfare.

COME REINVENTARE LA COMPONENTE PESANTE E QUELLA BLINDATA?

La manovra non può prescindere dai corazzati, quelli veri.

di **Carlo Piacentini**

Gli ultimi conflitti hanno evidenziato che le forze corazzate, aggiornate secondo standard tecnologicamente evoluti, sono ancora uno strumento di grande importanza per la manovra terrestre. La componente corazzata, quella cingolata per intenderci, costituita interamente dalla specialità carristi, dovrà essere potenziata e ad ogni brigata standard dovrà essere dato l'elemento risolutivo della manovra. Quest'ultimo provvedimento, peraltro, è già stato annunciato dal Capo di Stato Maggiore dell'Esercito in una recente intervista, in cui si è parlato di un interesse italiano verso il Leopard-2A8. Questa eventualità porterà ad avere una doppia linea di carri armati in servizio, che si sommeranno alla Centauro-2, come ai tempi della guerra fredda, in cui si disponeva di M47, M60A1 e Leopard-1. Per quanto riguarda la Cavalleria di linea, essa dovrebbe uniformarsi sulla blindo pesante Centauro-2 articolandosi in reggimenti mono-veicolo destinati al supporto di 2/3 reggimenti di fanteria blindata su veicoli 8x8 Freccia, a costituire le pedine di manovra di brigate blindate medie.

Altri reggimenti di cavalleria di linea, anch'essi interamente equipaggiati di Centauro-2, potrebbero operare quali reparti autonomi supplementari di divisione, da destinare all'occorrenza a sostegno di reparti alpini, paracadutisti, fanteria leggera, quando impiegati in zone aperte ad alto indice di scorrimento.

La necessità di disporre di sorgenti di fuoco a tiro teso, quali cannoni montati su scafo semovente, a favore dei reparti di fanteria leggera, è stata recentemente affermata anche dall'esercito statunitense e da quello cinese, che hanno in corso di acquisizione carri armati leggeri armati di cannone rigato da 105 mm. Questi mezzi sono stati concepiti per operare su terreni intransitabili a carri armati pesanti oltre le 50-60 t come gli M1 Abrams statunitensi, che trovano spesso notevoli difficoltà sia di spiegamento strategico sia di mobilità tattica, a causa della loro grande mole.

In seno all'Esercito Italiano, la blindo Centauro-2 potrebbe svolgere un compito analogo ai carri cingolati leggeri come il Type 15 cinese o l'MPF americano e con maggiore efficacia, grazie alla superiore potenza di fuoco e mobilità su terreni consistenti. La Centauro-2, del resto, a causa della sua rilevante sagoma, specie in altezza, tanto da risultare quasi 80 cm più alta del carro Ariete, poco si presta ad azioni esploranti e ricognitive, mentre per la sua potenza di fuoco sembra più adatta a svolgere azioni di fuoco controcarri da posizioni d'agguato nel

ruolo di cacciacarri o per l'appoggio a distanza di formazioni di fanteria impegnate nell'attacco a posizioni scarsamente organizzate a difesa.

La Centauro-2, inoltre, sembra particolarmente idonea al combattimento d'incontro, grazie alla sua velocità e capacità di tiro in movimento e al ricco apparato di sensori. Essa sembra idonea anche ad azioni manovrate a largo raggio, in modo da mettere a frutto il suo superiore raggio d'azione rispetto a formazioni cingolate. I reggimenti di cavalleria di linea supplementari di divisione su Centauro-2 potrebbero eventualmente essere impiegati frazionati per squadroni da assegnare alle brigate dipendenti per compiti di sicurezza sui fianchi, di controllo degli spazi fra unità contermini, come retroguardia e nella protezione delle retrovie da infiltrazioni e azioni diversive e di sabotaggio del nemico. Altri ruoli che potrebbero svolgere tali reggimenti sarebbero quelli classici della cavalleria di linea della presa di contatto e frenaggio e della protezione del ripiegamento di grandi unità. In tale contesto, occorrerebbe procedere, però, con circospezione, tenendo ben presente i limiti intrinseci della Centauro-2, rappresentati dalla sua leggera protezione balistica rispetto ai carri armati.

Data la vasta tipologia di azioni caratteristiche sia del combattimento offensivo che di quello difensivo che potrebbero essere svolte da tali reggimenti, si potrebbe anche prendere in considerazione il loro eventuale rinforzo con uno squadrone di supporto dotato di Freccia in versione trasporto truppe, lanciamissili controcarri, guerra elettronica, contraereo e porta-mortai da 120, in modo da incrementarne la flessibilità d'impiego, senza la necessità di dover richiedere il concorso di compagnie di fanteria meccanizzata. Tale soluzione risolverebbe i noti limiti tecnico-operativi della famiglia Puma. Con la ristrutturazione proposta, basata sulle lezioni apprese nei moderni campi di battaglia, la cavalleria di linea potrebbe conservare la propria specificità e peculiarità d'impiego, date da un oculato impiego tattico ed inquadramento ordinativo della blindo pesante Centauro-2.

Abbandonando la ricognizione, ormai resa possibile dal mondo dei droni, ed orientandosi verso il supporto di fuoco alla manovra. In questo modo la cavalleria di linea potrebbe riacquistare un ruolo importante, in linea con i tempi, per operare sui moderni scenari di guerra ad alta intensità, tornati prepotentemente di attualità a partire dal 2022, in conseguenza della guerra in Ucraina.



IL CARRO ARMATO

PICCOLA GUIDA TECNICA

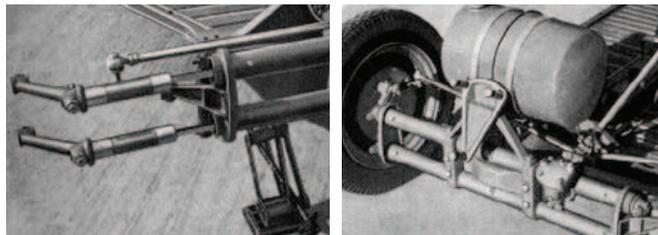
di Mario Pieri - settima parte

Nello scorso numero abbiamo iniziato l'argomento sospensioni, parte integrante di uno dei tre "lati" del Triangolo della Potenza; un concetto, questo, che costituisce una delle basi teoriche per la progettazione e la valutazione dei moderni mezzi da combattimento corazzati. Per la precisione, le sospensioni influiscono sul "lato" della **mobilità**, intesa come capacità di raggiungere un teatro operativo e spostarsi sul terreno al fine di poter espletare le funzioni previste. Si rimanda alle prime puntate per approfondimenti al riguardo.

La **sospensione** è un collegamento meccanico di tipo elastico fra due corpi; in particolare, nei veicoli in generale questi due corpi sono detti "massa non sospesa" e "massa sospesa". La massa non sospesa è il complesso degli organi che permettono la trazione sul suolo: le ruote in un automezzo o gli elementi (rulli, carrelli) del treno di rotolamento in un cingolato, con tutto quanto a essi associato, come i freni. La massa sospesa è in pratica il telaio del veicolo o lo scafo del carro armato, con tutto ciò che grava sulle sospensioni.

La volta scorsa abbiamo descritto, nell'ordine: le sospensioni a **balestra**, a **molla elicoidale**, a **bracci oscillanti**, infine quelle **con molla a voluta**. Si osserva subito come, in tutti i casi sopra elencati, alla base del funzionamento ci sia un qualche tipo di molla. La **molla** è un organo meccanico capace di sopportare una forza tale da provocarne la deformazione elastica, di immagazzinare l'energia trasmessa da tale forza e, infine, di restituirla al cessare dell'azione deformante.

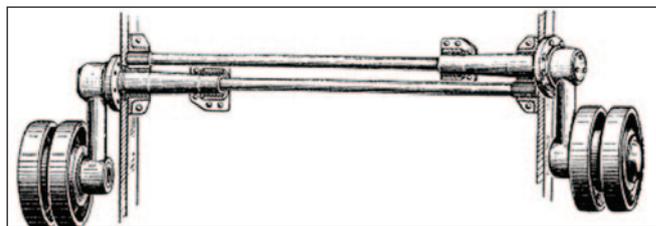
Una piccola rivoluzione nella costruzione dei treni di rotolamento cingolati dei carri armati avvenne con l'introduzione della barra di torsione, una molla diversa da quella a cui siamo più abituati. L'oscillazione, durante il movimento, di una ruota o di un rullo portante, in ambo i casi collegati ad appositi bracci di sospensione, determina la torsione di una lunga barra d'acciaio a sezione circolare; cessata la causa, la barra torna nella posizione iniziale. Per dirlo in forma più tecnica: la barra ad asse rettilineo e sezione costante è bloccata a una estremità in un supporto fisso; se viene sollecitata all'estremità opposta, che è libera, attraverso una coppia torcente, la sezione di tale estremità ruota rispetto alla sezione opposta fissa di un angolo dipendente da vari fattori: elasticità del materiale, forma della sezione, dimensioni della barra (cioè lunghezza e sezione).



Le due immagini tratte dal manuale d'uso della KdF-Wagen (1939), o Volkswagen Typ 1, mostrano il sistema di sospensioni a barre di torsione (Drehstabfeder) ideato da Porsche.



Un Panzerjäger Tiger (P), meglio conosciuto come Ferdinand e poi Elefant, di recente restaurato. La fotografia scattata durante un trasporto permette di apprezzare il particolare treno di rotolamento e il sistema di sospensioni a barre di torsione longitudinali. (US Army)



La collocazione tradizionale delle barre di torsione trasversalmente allo scafo può portare al disallineamento, seppur ridotto, tra i bracci di sospensione del lato destro e del sinistro, con le relative ruote.

In qualsiasi veicolo, le barre possono essere montate in senso trasversale oppure longitudinale, e sempre abbinata a bracci o altri organi meccanici atti a trasformare in movimenti torcenti le oscillazioni (perlopiù verticali) di ruote, rulli e carrelli. I vantaggi della barra consistono nell'essere leggera, semplice ed efficace; per contro, si è obbligati a riservare un certo spazio sul fondo dello scafo del carro e non è facile effettuare riparazioni sul campo (per esempio, in caso di danni provocati da una mina).

Le sospensioni a barre di torsione, per strano che possa sembrare, trovarono la prima applicazione in alcune autovetture civili a partire dai primi decenni del Novecento. Solo più tardi vennero applicate ai carri armati, essendo ritenute adatte in particolare a mezzi molto pesanti. Uno dei progettisti più "affezionati" a tale sistema fu il famoso ingegnere boemo Ferdinand Porsche che, nel 1931, brevettò addirittura una particolare sospensione a barre di



Le barre di torsione collocate nel fondo dello scafo di un Tiger. (Tank Museum)

torsione longitudinali. La utilizzò, pochi anni dopo, anche in un altro veicolo a suo modo innovativo: la vettura KdF-Wagen o Volkswagen Typ 1 dalla quale derivarono le note versioni militari Kübelwagen e Schwimmwagen. La Volkswagen Typ 1 divenne in seguito nota con il nome di Käfer, ossia coleottero in tedesco; fu chiamata Maggiolino in Italia, Beetle o Bug nei paesi anglosassoni, Escarabajo in Spagna, Coccinelle in Francia, Fusca in Brasile, Vocho in Messico.

In piena seconda guerra mondiale, Porsche ripropose tale sospensione, aggiornandola, per alcuni suoi modelli di carro armato, in particolare il Panzerkampfwagen VI (P), che però non superò lo stadio di prototipo; gli scafi completi furono riutilizzati per costruire i semoventi cacciacarri pesanti Ferdinand (dal nome del suo “creatore”, in seguito denominati Elefant) e alcuni carri comando e recupero. In tale progetto Porsche scelse sospensioni per carrelli composti da due ruote, che sfruttavano l’effetto di una corta barra di torsione disposta longitudinalmente; un sistema complesso, pensato per evitare di occupare lo scafo con lunghe barre trasversali e facilitare la sostituzione dei carrelli.

Le barre di torsione trasversali, invece, trovarono maggiore applicazione nei treni di rotolamento di tipo Christie e nei suoi derivati, come quelli montati sui carri tedeschi Tiger e Panther.

Se (aiutandoci con le figure qui pubblicate) consideriamo il braccio oscillante che sostiene una delle ruote del lato destro di un carro, è ovvio che la sua posizione non può coincidere esattamente con quella del corrispondente braccio con ruota posizionato sul lato sinistro, altrimenti le rispettive barre trasversali si sovrapporrebbero. Barre e ruote sui due lati risultano quindi disallineati, come succede, ad esempio, sul moderno carro italiano Ariete; tale effetto è talvolta poco percettibile dall’esame di fotografie e



Un chiaro esempio dell’efficacia delle sospensioni idropneumatiche sul carro giapponese Type 10.



Qui il mezzo “accucciato” nella parte anteriore.

disegni, ma pur sempre esistente. Per questo motivo soluzioni progettuali alternative prevedono il montaggio del braccio di sospensione di destra al contrario di quello di sinistra: in tal modo si riesce a ottenere la simmetria delle ruote delle fiancate.

Concludiamo l’argomento con un dato tecnologico. Le molle impiegate nelle sospensioni sono, di norma, realizzate in acciaio ad alto tenore di carbonio, al silicio o di altri tipi, detto **armonico**. La sua caratteristica peculiare, oltre alla resistenza, è ovviamente l’elasticità. Sono fatte di questo materiale le molle a balestra (che agiscono in flessione), quelle elicoidali e a voluta (che sono avvolte, quindi effettuano una torsione ad asse non rettilineo) e a barra di torsione (che, come già detto, compiono una torsione sull’asse longitudinale). Un’errata scelta del materiale o un impreciso dimensionamento (ad esempio, spessore/diametro o lunghezza troppo esigui) possono portare alla rottura della molla, specialmente a seguito di forti e continue sollecitazioni. Molti rapporti operativi provenienti dal campo di vari carri armati del dopoguerra, dotati di sospensioni a molle o a barre di torsione, hanno riportato questo tipo di inconvenienti.

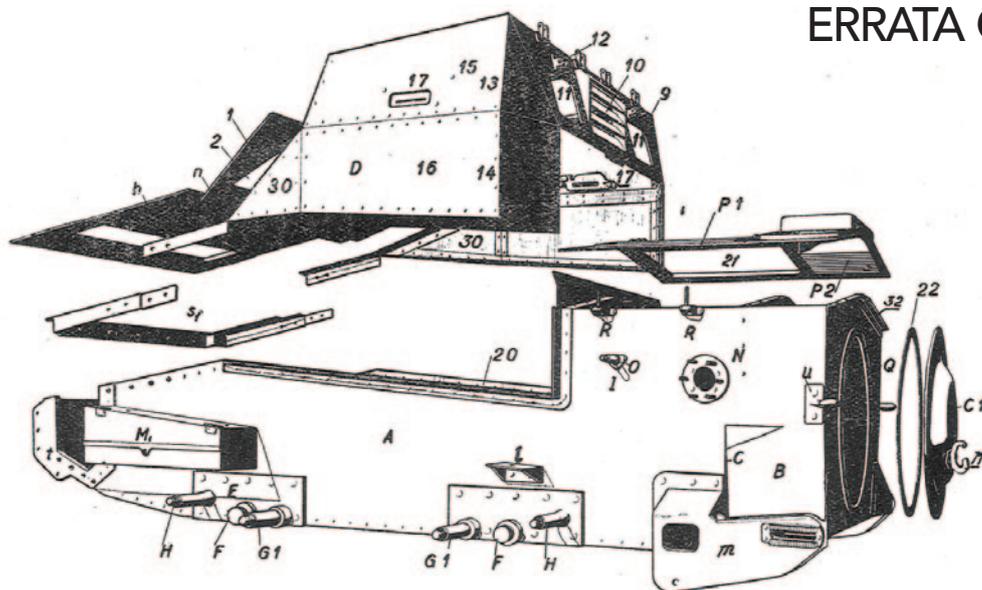
Prima di terminare, e consci che la trattazione non può essere più ampia e dettagliata per ovvie ragioni di spazio, facciamo un breve accenno alle sospensioni pneumatiche. In esse, gli elementi principali sono comandati mediante aria o altro gas compresso (ad esempio l’azoto). La loro

evoluzione consiste nelle moderne **sospensioni idropneumatiche**, in passato dette anche oleopneumatiche, nelle quali, oltre al gas, entrano rispettivamente in gioco olio o altri fluidi non comprimibili mantenuti a loro volta a pressione variabile grazie a una pompa. Sospensioni di questo tipo sono sempre più diffuse, avendo ormai superato i problemi riscontrati all'inizio con le più basse o alte temperature ambientali. Permettono di variare l'assetto del mezzo e stabilire una maggiore o minore rigidità rispetto alle asperità del terreno. Oltre alla comodità per l'equipaggio e al fatto di non occupare spazio nello scafo co-

me le barre di torsione, essendo montate all'esterno, gli altri vantaggi forniti dalle sospensioni idropneumatiche sono la migliore stabilizzazione e, ma solo su alcuni modelli, la possibilità di modificare l'altezza da terra del veicolo, anche solo anteriormente o posteriormente oppure di lato. Sono state adottate da molti corazzati ruotati e da alcuni carri e MBT (Main Battle Tank), come lo svedese Stridsvagn 103, il britannico Challenger 2 e il francese Leclerc.

L'autore ringrazia Daniele Guglielmi per la preziosa collaborazione.

ERRATA CORRIGE



Nel numero 309 della rivista, a pagina 51 in alto, è stata pubblicata una foto con didascalia imprecisa. L'autore Mario Pieri, che si assume tutte le responsabilità per l'errore, segnala che la didascalia corretta è la seguente.

Il Carro Veloce CV33 (poi L3/33) fu concepito all'inizio degli anni Trenta e presentava la caratteristica di avere la casamatta (all'epoca detta "torretta fissa") realizzata con piastre fissate mediante chiodi con testa ribattuta, che andavano quasi a scomparire sotto lo strato di primer e di vernice. Parti secondarie erano unite mediante brasatura (alias saldatura "eterogena", ossia realizzata con l'ausilio di un metallo d'apporto senza che vi sia la fusione dei pezzi da assemblare) o con rivetti.

Al contrario, non venne usata alcuna saldatura "autogena", che si ha quando l'assemblaggio si ottiene mediante la fusione dei lembi dei pezzi da unire; rispetto alla brasatura, consente un fissaggio più forte in quanto assicura la

quasi totale continuità fisica del materiale poiché non è presente il metallo d'apporto, che ha resistenza meccanica inferiore. Questo nonostante l'Ansaldo avesse a disposizione, all'epoca, personale e attrezzature tali da poter eseguire saldature autogene, poiché lavorazioni di questo tipo erano già applicate ad altri settori come quello delle artiglierie e delle navi da guerra, anche grazie alla formazione ricevuta presso la Krupp.



Nelle immagini: dettaglio del carro L3/33 conservato al Museo Storico dei Carristi di Roma nel quale si possono apprezzare i chiodi ribattuti. In alto un disegno estratto da un manuale del mezzo.



QUARTA CITTADINANZA ONORARIA CONFERITA ALLA SCUOLA DI CAVALLERIA NELL'ANNO DEL SUO BICENTENARIO

Caserta, 21 giugno 2023.

Si è svolta presso la sala consiliare del palazzo Castropignano di Caserta la cerimonia di conferimento della cittadinanza onoraria alla Scuola di Cavalleria, istituto che nel 1998 ha ereditato le tradizioni della pre-esistente Scuola delle Truppe Corazzate. Erano presenti la Giunta Comunale, le autorità civili e militari della città, le rappresentanze delle Associazioni Combattentistiche e d'Arma. Il Sindaco della città campana, Dott. Carlo Marino, ha letto la motivazione e ricordato il legame storico della comunità casertana con la Scuola Truppe Corazzate, stanziata in città per 41 anni e ha poi consegnato l'ambita onorificenza al Comandante della Scuola di Cavalleria, Gen. B. Claudio Dei.

A margine della consegna, il primo cittadino ha dichiarato che la Scuola ha contribuito a scrivere la storia della città, con la presenza a Caserta di migliaia di corazzati per 40 anni. "Siamo orgogliosi – ha detto il Sindaco – di aver ospitato la Scuola dal 1951 al 1991 quando è stata trasferita a Lecce assumendo poi l'attuale denominazione. A Caserta l'Istituto è stato sostituito dalla 8^a Brigata Bersaglieri "Garibaldi". La nostra comunità ha un rapporto speciale con le Forze Armate e questo legame resterà saldo nel tempo anche grazie alle iniziative che rafforzeranno ulteriormente questa sinergia". Dopo aver preso in consegna il riconoscimento, il Comandante della Scuola di Cavalleria ha dichiarato che esso "è la testimonianza di 40 anni vissuti a Caserta, una città che abbiamo animato con l'avvicinarsi di circa trecentomila soldati. A metà ottobre – ha continuato il Generale Dei – torneremo a Caserta, dove farà tappa una cavalcata epica che si concluderà a Roma il 30 ottobre e onorerà ancora una volta questa città per ciò che ha fatto e per ciò che continuerà a fare per l'Esercito".

Per l'occasione, in piazza Vanvitelli, è stata allestita una mostra con mezzi e uniformi storiche della Cavalleria di linea e dei Carristi, oltre ad alcuni gazebo e stand dell'Esercito. La fanfara dei Bersaglieri ha inoltre offerto alla cittadinanza



Un momento del conferimento dell'onoreficenza

un' apprezzata esibizione. A conclusione della giornata, presso la caserma Ferrari Orsi, antica sede del Comando della Scuola Truppe Corazzate e ora del comando della Brigata Bersaglieri "Garibaldi", il Comandante della Grande Unità, Gen. B. Mario Ciorra, insieme al Comandante della Scuola di Cavalleria e ai Generali Sabato Errico e Paolo Gerometta rispettivamente Presidenti Nazionali di ANCI e ANAC, ha proceduto all'inaugurazione della targa marmorea commemorativa dedicata alla Scuola Truppe Corazzate.



Un momento dello svelamento della targa in caserma Ferrari Orsi

VISITA DEL GENERALE PACHERA ALLA BRIGATA CORAZZATA ARIETE



Il Generale di Corpo d'Armata Giuseppe Pachera, classe 1922, Decano dei carristi d'Italia e Presidente Nazionale Onorario dell'Associazione Carristi d'Italia, uno degli ultimi testimoni delle gesta della specialità nella Seconda Guerra Mondiale, è stato accolto a giugno presso la Caserma "Pietro Mittica" di Pordenone. L'incontro è stato fortemente voluto dal Comandante dell'Ariete, Generale di Brigata Marco Longo, il quale ha accompagnato l'ospite nella visita alle sale museali della Caserma presso le quali sono esposte le preziose testimonianze del passato della Grande Unità da combattimento. Il Generale Pachera ha militato nei ranghi dell'Ariete per molti anni, da Capo di Stato Maggiore della Divisione corazzata Ariete negli anni '60 e poi da Comandante del 32° Reggimento carri.

DUPLICE ASSUNZIONE DI COMANDO PER IL DECANO DELLA SPECIALITÀ

Il 28 giugno scorso, alla presenza del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale di Corpo d'Armata Pietro Serino, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al Comando Militare della Capitale tra il Generale di Corpo d'Armata Rosario Castellano, cedente, e il suo parigrado Salvatore Camporeale, decano della Specialità carristi, subentrante. Il Generale Camporeale si è detto orgoglioso di assumere la guida del Comando Militare della Capitale in questa delicata fase di ottimizzazione delle risorse e razionalizzazione della struttura ordinativa e organica.

Pochi giorni dopo, il 5 luglio, presso l'ippodromo militare di Tor di Quinto, si è svolto l'avvicendamento al Comando delle Forze Operative Terrestri e Comando Operativo Esercito (COMFOTER-COE) tra il Generale di Corpo d'Armata Giovanni Maria Fungo, cedente, e il Generale di Corpo d'Armata Salvatore Camporeale, subentrante.

Anche in questa occasione ha presenziato alla cerimonia il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito. Nell'assumere il co-



5 luglio 2023. Il Generale Fungo cede il comando al parigrado Camporeale

mando, il Generale Camporeale si è detto orgoglioso e pronto ad affrontare le future sfide del nuovo COMFOTER che oltre alle consuete funzioni operative assumerà anche quelle territoriali.

ESERCITAZIONE TITAN FORGE IN LETTONIA

Camp Adazi, 1° agosto 2023.

Il contingente italiano del task group Baltic, ha condotto la prima esercitazione a livello *battlegroup* multinazionale denominata Titan Forge, alla quale hanno preso parte assetti di tutti i Paesi che partecipano all'operazione enhanced Forward Presence (eFP) in Lettonia. La Titan Forge è uno dei moduli addestrativi previsti per il raggiungimento della piena capacità operativa del contingente multinazionale. Durante l'esercitazione, le unità sono state chiamate ad affrontare, sia in pianificazione sia in condotta, attività volte a incrementare il livello di



coesione e di interoperabilità tra le varie componenti del *battlegroup*, affinché siano in grado di operare congiuntamente, in maniera efficace e risoluta in risposta a eventuali minacce. Il personale del contingente italiano,

la cui componente operativa è tratta prevalentemente dalla 132ª brigata corazzata "Ariete", ha condotto diverse attività finalizzate alla conoscenza del terreno, delle procedure tecnico-tattiche, dei sistemi d'arma, dei mezzi e dei materiali in dotazione alle altre componenti del *battlegroup*.

Importante anche l'integrazione con la componente logistica, che ha preso parte alle fasi esercitative con il superamento di ostacoli passivi mediante l'allestimento di ponti mobili e fornendo sostegno logistico di aderenza ai reparti di manovra.

fonte www.difesa.it

ADDESTRAMENTO UNITÀ CORAZZATE DEL TASK GROUP BALTIC

Adazi (Lettonia), 31 agosto 2023.

Il mese di agosto ha visto il personale del Task Group "Baltic" impegnato nell'addestramento sia con armamento individuale sia con i principali sistemi d'arma della componente corazzata italiana, che presso la Adazi Training Area opera su carri armati Ariete e VCC 80 Dardo. Le attività addestrative condotte negli ultimi 30 giorni hanno permesso di consolidare la conoscenza delle procedure tecnico-tattiche delle unità corazzate alleate nell'ambito di attività difensive. La enhanced Forward Presence (eFP) è una misura





di natura difensiva di rafforzamento del fianco est dell'Alleanza Atlantica, in linea con l'impegno internazionale della NATO e in accordo alle decisioni assunte durante il Vertice di Varsavia nel luglio 2016. Rappresenta uno sforzo concreto per preservare la pace attraverso il rafforzamento del principio di deterrenza.

L'Italia, in qualità di Paese membro dell'Alleanza Atlantica, partecipa all'eFP schierando in Lettonia, alle dipendenze del battlegroup a guida canadese, un'unità di manovra a li-

vello complesso minore (compagnia) pluriarma su base 11° reggimento bersaglieri, con il contributo di unità a livello plotone del 132° Reggimento carri, del Reggimento "Lancieri di Novara" (5°), del 17° Reggimento c/a "Sforzesca", del 121° Reggimento c/a "Ravenna", del 7° Reggimento per la difesa CBRN, del 7° e del 46° Reggimento trasmissioni, un team JTAC proveniente dal 7° Reggimento alpini, più una componente di supporto nazionale su base 132° brigata corazzata "Ariete".

PASSAGGIO DI CONSEGNE AL COMANDO DEL 4° CARRI

Il Colonnello Francesco Antonio Dolciamore cede il comando al Colonnello Antonio Merenda

Persano (SA), 21 settembre 2023.

Ha avuto luogo presso la Caserma Capone, base del 4° Reggimento carri, unità che quest'anno compie l'ottantasettesimo anniversario della costituzione, la cerimonia di avvicendamento al Comando dell'unità tra il Colonnello Francesco Antonio Dolciamore che aveva assunto il comando nel 2021, e il parigrado Antonio Merenda che, proveniente dallo Stato Maggiore Esercito, è da oggi il nuovo Comandante del Reggimento.

Nel corso dei due anni di comando del Colonnello Dolciamore, numerose sono state le attività addestrative e operative svolte dal 4° Reggimento carri con l'impiego di assetti sia in operazioni internazionali, quali la "MIASIT" Missione bilaterale in Libia, e attività addestrative di specialità sia sul territorio nazionale che estero come Lettonia e Germania e, di approntamento del Reggimento per la prontezza "Nato Readiness Initiative" (NRI), forze di risposta rapida che coinvolgono i Paesi della NATO.

Il Colonnello Dolciamore, che assumerà un nuovo incarico presso lo Stato Maggiore dell'Esercito, ha espresso piena soddisfazione per le capacità e la professionalità degli uomini e delle donne del Reggimento impegnati in un intenso ciclo di addestramento di specialità che li ha visti addestrarsi nei poligoni nazionali ed esteri.

Nella medesima giornata, al mattino, a premessa della cerimonia di avvicendamento, in considerazione della



Il momento del passaggio di consegne tra il comandante cedente e subentrante

forte sinergia tra le istituzioni locali ed il Reggimento e, in special modo con il comune di Campagna e con i Dirigenti scolastici, il Comandante con una rappresentanza del Reggimento

ha celebrato la cerimonia dell'alzabandiera nel piazzale "Palatucci" alla presenza degli studenti delle scuole medie e superiori.

Lo scopo dell'attività è stato quello di diffondere tra i giovani studenti i valori dell'Esercito per garantire una didattica che possa offrire sempre una preparazione non solo culturale agli studenti, ma comprensiva di ideali di pace e di libertà, fondamentali per poter affrontare le sfide future.

Alla cerimonia ha presenziato il Generale Mario Ciorra, comandante dell'8° Brigata bersaglieri "Garibaldi", insieme alle Autorità civili del comune di Serre e di altri comuni attigui della provincia di Salerno. Erano presenti anche i carristi in congedo del Sannio con il Labaro della Presidenza Nazionale e quello Sezionale di Benevento.



I comandanti cedente e subentrante, con il Comandante della 8° Brigata bersaglieri "Garibaldi" e i carristi in congedo della sezione di Benevento.

80° Anniversario della Battaglia di Sicilia

CARRISTA ANTONIO RICCI

Il ricordo di un nostro eroe nella testimonianza dei suoi nipoti, senza medaglie e sconosciuto ai più, caduto a Gela il 10 luglio 1943.

di **Agostina D'Alessandro Zecchin**

Nel corso dei combattimenti svoltisi in Sicilia nell'estate del 1943, furono molti i nostri Caduti e tutti loro, anche coloro che non hanno ricevuto ricompense al Valor Militare meritano di essere ricordati e onorati per il loro sacrificio... più di ogni altro di loro, io non riesco a togliermi dal cuore la storia di Antonio Ricci, coraggioso Carrista appena ventiduenne, originario di Cerveteri, caduto a Gela il 10 luglio 1943. La sua vicenda mi colpì in modo particolare fin dai primi resoconti che lessi sulla difesa della Sicilia contro lo sbarco degli Angloamericani. Molti anni fa, dopo aver letto il libro "Uccidi gli italiani", del Senatore Andrea Augello, trovai altre notizie su di lui e la conferma a quelle che già mi erano note sul suo conto.

La notte tra il 9 e 10 luglio 1943 mentre stava in Sicilia stava prendendo piede lo sbarco degli Alleati, l'Italia schierava sull'isola i circa 230.000 uomini della 6ª Armata il cui Comandante, Generale Alfredo Guzzoni, aveva stabilito il proprio comando ad Enna. Come ampiamente documentato dal libro del Generale Emilio Faldella, *Lo sbarco e la difesa della Sicilia*, edito nel 1954, tutta l'Armata si fece onore, moltissimi dei nostri combattenti fino all'estremo sacrificio; a molti furono concesse decorazioni al Valor Militare, tuttavia con inspiegabile "parsimonia" nel metallo ma a tantissimi altri, ugualmente eroici, quelle ricompense furono negate. La nuova situazione politica probabilmente rese "imbarazzante" premiare il va-



Antonio Ricci sul suo carro

lore di quei nostri soldati con una medaglia... E pensare che soltanto qualche mese prima, a quei valorosi sarebbero stati tributati tutti gli onori e le medaglie ma, evidentemente, occorre essere fortunati anche nel morire in combattimento.

Erano gli eroici combattenti che difendevano la Sicilia, erano presenti anche i Carristi del CII (102°) Battaglione carri R35, reparto che assieme al gemello CI (101°) Battaglione carri formava il 131° Reggimento Fanteria Carrista. Tra gli effettivi al CII battaglione vi era il Carrista Antonio Ricci. Antonio Ricci, classe 1921, era figlio di Francesco Ricci e Maria Agrestini. Egli aveva un fratello, Silvestro, e una sorella, Domizia. La mamma di Antonio volle imporre al figlio questo nome per rendere omaggio alla memoria di suo fratello, Antonio Agrestini, caduto in combattimento nella Prima Guerra Mondiale. Dopo la morte del figlio Antonio, a Ge-

la, fu deciso che nella famiglia non ci sarebbero stati altri battezzati con lo stesso nome.

A seguito di alcune ricerche, qualche tempo fa sono riuscita a mettermi in contatto con i nipoti di Antonio Ricci, residenti a Cerveteri. Dal loro racconto, la ricostruzione della dolorosa odissea dei genitori e poi del padre e della sorella, per riportare Antonio a casa. La riporto, ringraziando sentitamente tutti, Francesco Ricci in particolare, per la disponibilità mostrata nei miei confronti.

Tutto è cominciato in una giornata d'estate di quel tragico anno 1943, il più tragico della recente storia d'Italia. Nonno Checco e nonna Marietta stavano lavorando in quel pezzo di terra che sta sulla strada che attualmente si chiama via della Madonna dei Canneti e che negli anni '70 sarebbe stato venduto ad un consorzio di edilizia residenziale. Come tutte le altre famiglie, da mesi non avevano notizie del figlio



Plotone carri R35 del 131° Reggimento carristi (Sicilia, gennaio 1943)

Antonio in guerra, le uniche notizie erano portate da sporadiche lettere che impiegavano mesi ad arrivare a casa, ammesso che riuscissero a superare la censura e ad essere recapitate alla famiglia.

Ad un certo punto arrivarono alcuni uomini, presumibilmente funzionari comunali o degli allora Reali Carabinieri, si diressero verso nonno Checco e parlarono brevemente con lui: quando nonna Marietta, che in quel momento stava lavorando poco lontano, vide nonno Checco staccare la cavalla dalla "perticaretta" capì all'istante, l'istinto materno le urlò la tragedia di un figlio perso.

Zio Antonio, classe 1921 e il maggiore dei tre figli (Antonio, Domizia e Silvestro), lavorava come trattorista quando fu arruolato nei carristi e destinato alla caserma romana della Cecchignola, da dove fu successivamente trasferito in Sicilia, in previsione dello sbarco degli alleati.

I carri in dotazione al Reggimento cui apparteneva zio Antonio avevano un equipaggio di 3 soldati [in realtà l'equipaggio dei carri R35 in dotazione al 131° Reggimento carristi era composto da 2 uomini - NdR]: uno dei compagni di equipaggio di zio Antonio si chiamava Adriano, macellaio della provincia

di Roma, l'altro non mi ricordo il nome ma era di Vicovaro e io l'ho conosciuto perché, essendo rimasto sporadicamente in contatto epistolare con la nostra famiglia, una volta venne a farci visita a Cerveteri e mi pare di ricordare che raccontò, per l'ennesima volta, le circostanze in cui zio Antonio cadde. All'alba di quel tragico 10 Luglio 1943 il Reggimento di carristi era a Gela a cercare di respingere gli Alleati che stavano sbarcando; ad un certo punto, mentre il Reparto stava percorrendo una strada immediatamente fuori Gela, in prossimità di una casa cantoniera, il carro di zio Antonio si ferma non so se colpito o semplicemente in panne, rimanendo immobilizzato sotto il fuoco nemico: a quel punto zio Antonio esce dal carro per agganciare il cavo di traino al carro che li precedeva e fu a quel punto che, allo scoperto e senza protezione, cadde colpito in testa da una scheggia, non compete a lui questa operazione ma lo fece per salvaguardare il suo compagno di carro che era sotto shock e non riusciva a muoversi.

Dopo la guerra, alla fine degli anni 40 (non ricordo l'anno) le famiglie furono invitate a raggiungere i luoghi in cui erano caduti i propri congiunti per il riconoscimento formale dei loro resti e

nonno Checco, nonna Marietta e mia madre, immaginiamo con quale animo, affrontarono l'interminabile viaggio in treno a vapore da Cerveteri fino a Gela. Fu anche in quella circostanza che videro la mortale ferita in testa.

Mia madre ricordava spesso quel viaggio, penoso e disagiato, in cui nonno o nonna, non mi ricordo quale dei due, si presero un granello di carbone della locomotiva a vapore in un occhio che li tormentò per tutto il viaggio.

A Gela, che in quei giorni era piena di gente arrivata in città per la stessa ragione, non essendoci disponibili alberghi, nei pochi giorni in cui soggiornarono per espletare le pratiche di riconoscimento dei resti di zio Antonio furono ospitati da una famiglia di gente povera ma generosa, nella cui modesta casa c'erano, mia madre lo avrà detto centinaia di volte, galline e altri animali; furono anche accompagnati da gente del posto alla casa cantoniera dove zio Antonio cadde e la cui salma, così come quelle di chissà quanti altri caduti in quei giorni, fu pietosamente composta da persone caritatevoli del luogo.

Successivamente, il padre di Antonio e la sorella Domizia tornarono a Gela per recuperare la salma come raccontato anche nel libro del Senatore Augello.

Nell'estate del 1982 portai i miei genitori a fare un giro turistico in macchina in Sicilia, ovviamente andammo anche a Gela e trovammo quella che, mia madre disse di esserne sicura, era la casa cantoniera appena fuori il centro abitato davanti la quale zio Antonio cadde.

Successivamente, a cavallo tra gli anni '40 e '50 (non ricordo l'anno) a Cerveteri fu fatta una grande cerimonia commemorativa con il ritorno delle salme dei caduti ceretani, compresa quella di nostro zio Antonio.

Renzo, il più grande dei nipoti, ha elaborato il racconto

Renzo, Loredana, Marilena Bonelli sono figli di Domizia Ricci.

Maria Pia, Francesca, Francesco Ricci, sono figli di Silvestro Ricci.

Il racconto degli ultimi istanti di vita di Antonio Ricci emerge dagli scritti di Hugh Pond (ufficiale britannico, scrittore di storia contemporanea) che descrive la scena nel suo libro “Sicilia!”¹:

“I carri sparavano senza fermarsi, facendo roteare le torrette e rovesciando proiettili su tutti i bersagli possibili, con un’audacia che destò l’ammirazione persino degli spericolati rangers. La battaglia durò a lungo; il nemico, nonostante avesse una superiorità numerica in uomini e mezzi, venne a trovarsi in seria difficoltà. Due carri penetrarono fin dentro l’abitato. Alle 08.30 uno dei carri, quello del Tenente [Angiolino] Navari, incurante del fuoco di cui era fatto oggetto, era riuscito a penetrare fino a piazza Umberto I, dove aveva sede il Comando americano. Le strade, prima gremite di soldati americani, si fecero deserte e il nemico credette che la presenza di quel carro annunciasse l’imminente arrivo delle forze italiane che stavano contrattaccando. Il Tenente Colonnello Darby, Comandante dei rangers, si trovò di fronte questo carro che avanzava verso di lui sparando all’impazzata, incurante della reazione nemica. Afferrato un bazooka, gli sparò contro un razzo, ma mancò il bersaglio. Ricaricò il bazooka e questa volta colpì in pieno il carro, immobilizzandolo. Il Tenente Navari uscì dalla torretta del carro con la pistola in pugno, ma

venne centrato da un colpo di fucile alla fronte (sarà ricompensato con la medaglia d’Argento al Valor Militare alla Memoria²). L’altro carro, con a bordo il Carrista Antonio Ricci e il Sergente Cannella, avanzò all’interno del centro abitato. A un certo punto, vicino a Porta Caltagirone, visto che l’abitacolo era pieno di fumo per gli spari del cannoncino e della mitragliatrice, si fermò per orientarsi prima di procedere con la marcia. Il Sergente Cannella era sotto shock, scese allora per indicargli la direzione il carrista Ricci, ma non appena saltò fuori dal carro venne ucciso dalle schegge di alcune granate lanciate contro di loro. Il Sergente Cannella ripartì rabbiosamente verso il centro cittadino, ma, superata Porta Caltagirone, investito da un diluvio di fuoco, fu costretto a ritirarsi e tornò indietro verso la piana di Gela. Poco prima di uscire dall’abitato venne centrato da un cannone anticarro.”

La stessa scena, descritta da Augello nel suo libro: *“Le lamiere rimangono squassate, il carro fuma come una pentola a vapore. Da quella ferraglia contorta emerge stordito, ma vivo, il Sergente Cannella. Barcolla in mezzo alla strada, mentre qualche gelese alla finestra gli batte le mani commosso e una giovane donna esce di casa soccorrendolo, abbracciandolo. Davanti a questa scena anche i militari americani, che lo hanno colpito, dopo qualche esitazione gli vanno incontro e gli stringono la mano, prima di farlo prigioniero». Alle 11.00, constatata l’impossibilità materiale di mantenere le*

posizioni raggiunte, dopo aver subito pesanti perdite e trovandosi ancora sotto l’incessante martellamento dell’artiglieria navale (tra le 08.00 e le 12.55 le navi da guerra americane spararono 572 colpi di grosso calibro solo sul gruppo mobile), il Tenente Colonnello Conti dovette dare l’ordine di arretrare fino a Monte Castelluccio, nei pressi dell’aeroporto di Ponte Olivo sulle posizioni della difesa fissa. Il gruppo mobile «E» parteciperà comunque, come vedremo in seguito, anche alla controffensiva del giorno successivo.”

Nello stesso fatto d’arme cadde anche il Comandante della compagnia carri cui appartenevano Navari e Ricci, il Capitano Giuseppe Granieri, Medaglia d’Argento al Valor Militare³ alla memoria. Pensando alla vicenda di questo nostro giovanissimo carrista, il cui nome è inciso nel marmo del monumento ai Caduti della Città di Cerveteri eretto poco distante dalla via a lui intitolata, come riporta Andrea Augello nel suo libro: *“Suscita ancora commozione il racconto del viaggio su un biroccio, trainato da un cavallo, da Cerveteri a Gela, a cui si sottopose [nel dopoguerra] il padre del Carrista Antonio Ricci per riportare i resti del figlio nel paese natale. È un’immagine dolente, quasi oleografica, questo ritorno del figlio alla casa paterna, dentro una cassa avvolta nella bandiera, su un misero carro di contadini che avanza lento, al passo di un cavallo stanco, con il padre seduto a cassetta, per oltre mille, infiniti chilometri.”*⁴

¹Hugh Pond, “Sicilia!”, ed. Longanesi & C. A83-1971.

²Navari Angelo, di Agostino e Pardini Maria, da Forte dei Marmi (Lucca), tenente, 131° reggimento carristi (alla memoria). Comandante di un plotone carri armati durante un furioso contrattacco per la riconquista di un centro abitato, si slanciava con i suoi carri decimando le file avversarie. Fatto segno a nutrito fuoco di artiglieria, che colpiva in pieno il suo carro, non desisteva dalla lotta, ma continuava a sparare, fino a che, interamente avvolto dalle fiamme, immolava la sua giovane vita per la maggiore grandezza e gloria della Patria. Gela, 10 luglio 1943.

³Granieri Giuseppe, di Antonio, da Mondragone (Napoli), classe 1916, capitano, 131° carrista. Comandante di una compagnia carri armati, in un difficile contrattacco per la riconquista di un centro abitato, riusciva arditamente a penetrarvi eliminando centri di resistenza avversari. Costretto dalla violenta reazione avversaria a ripiegare, rimaneva per ultimo col suo carro nell’abitato, riuscendo così a disimpegnare tutta la compagnia. In successive azioni confermava le sue belle qualità di coraggio, serenità e di sprezzo del pericolo. Piana di Gela, 10-12 luglio 1943.

⁴Andrea Augello, “Uccidi gli italiani.” Ed. Mursia 2009.



PRESIDENZA NAZIONALE

80° ANNIVERSARIO DELLA DIFESA DI ROMA



Roma, 8 settembre 2023.

Alla presenza del Presidente della Repubblica, l'Associazione Nazionale Carristi d'Italia ha partecipato con il proprio Medagliere alla cerimonia commemorativa dei fatti di Porta San Paolo nel loro 80° anniversario e in ricordo dei Caduti della Guerra di Liberazione. La cerimonia si è svolta presso Porta S. Paolo e nel parco della Resistenza. Nei giorni a seguire altre cerimonie si sono svolte presso le Terme di Caracalla, nel luogo ove cadde il Sottotenente Fioritto insieme ai carristi Lazzarini e Baldinotti e in zona Montagnola.

Nella difesa Roma perirono 25 carristi del 4° reggimento carristi, di cui 11 decorati di medaglia d'Oro, d'Argento e di Bronzo. Nel lungo periodo dell'occupazione tedesca della Capitale, i carristi del 4° Reggimento contribuirono significativamente alle attività del Fronte Clandestino di Resistenza.

Bruno Iannaccone

SEZIONE DI BELLINZAGO NOVARESE "M.A. BERTONE"

UN EROE RITROVATO

Gonte (VB), 3 agosto 2023. Sulla sponda piemontese a ridosso del Lago Maggiore, ad un'altitudine di 265 metri, nel Comune di Oggebbio (Verbania), sorge la frazione di Gonte. Nel piccolo cimitero di questa località riposa il Sergente dei Carristi Erminio Verdi, classe 1921, caduto in Marmarica nel 1941. A ricordare questo giovanissimo volontario universitario caduto in guerra, all'ingresso del camposanto, vi è bellissimo busto artistico fuso nel bronzo di pregevole fattura.

La conoscenza di questo eroico carrista, è stata resa possibile grazie a un articolo del milanese Edgardo Raimondi, anch'egli carrista, pubblicato sulle pagine de "Il Carrista d'Italia" (n. 129 del 1985), segnalatoci dal Colonnello Antonio Verso, Comandante del 31° reggimento carri a Bellinzago.

Raimondi, si reca per la prima volta in quel piccolo cimitero nell'agosto del 1985, e scrive: "guardo bene, straluno gli occhi, non è un miraggio, non sono nel deserto, ma quello laggiù è un Carrista!!! Leggo sulla sua lapide [Stella d'Italia come un faro ci guidi tu luce che abbaglia tutti i cuori della gioventù] è Erminio Verdi, aveva solo vent'anni, non mi vergogno, scoppiai in un pianto diretto, un po' per la sco-



perta, un po' per l'emozione di trovarmi davanti a quell'effigie che destava in me anni di ricordi della gioventù trascorsa, anche se disperati erano gli anni che ci illudevamo di fare grande l'Italia...."

Nel finale dell'articolo, l'autore esortava i carristi residenti nelle località più vicine a recarsi a Gonte per rendere omaggio alla tomba di questo giovane Caduto. I carristi della Sezione A.N.C.I. di Bellinzago Novarese non potevano certo restare insensibili al nobile incitamento di Raimondi e, a distanza di tanti anni, ne hanno esaudito il desiderio, rendendo il loro doveroso omaggio a questo Eroe ritrovato. Insieme all'equipaggio della Sezione A.N.C.I. di Bellinzago, guidato dal

Presidente, vi era anche il sindaco di Oggebbio, Alessio Ferrari.

Nei giorni successivi la Sezione, in coordinamento con il Col. Verso, è stata autorizzata dal Comune a prelevare il busto bronzeo per sottoporlo a un sommario restauro. L'intenzione era anche quella di realizzare un calco con la speranza di poter riprodurre il pregevole manufatto in più copie esatte. Tuttavia, quest'ultima operazione è stata rimandata a tempi più favorevoli essendosi rivelata particolarmente onerosa dal punto di vista finanziario. Al termine del restauro il busto è stato quindi ricollocato nella sua sede tornando ad abbellire il luogo ove sono custoditi i ricordi di Gonte.

Pasquale Gerace

SEZIONE DI CATANIA "COLONNELLO FRANCESCO INGALLINERA"

AVVICENDAMENTO AL 62° REGGIMENTO FANTERIA SICILIA

Catania, 22 settembre 2023

Una rappresentanza di Soci della Sezione A.N.C.I. di Catania, si è recata presso la Caserma "Sommaruga" per presenziare alla cerimonia che ha visto avvicinarsi al comando del 62° Reggimento fanteria "Sicilia" il Colonnello Paolo Divizia, cedente, e il Colonnello Rocco Mundo, subentrante. In testa al drappello A.N.C.I. era il Presidente di sezione, Sergente Sebastiano Iachello; alfiere del labaro sezione il carrista Angelo Catania seguito dal Capitano Francesco Sagone, dal Tenente Guido Maione, e dal Caporale Dario Fina. Ad accompagnare la rappresentanza dei carristi etnei anche le Dame Carriste, D.ssa Maria Rizzo Iachello e Ins. Concetta Carobene Sagone, insieme agli ospiti della sezione, Sig.ra Salvina Ferraro Ved. Ingallinera accompagnata dal Maresciallo dei Carabinieri Car-



melo Ingallinera. Alla tradizionale cerimonia erano presenti anche il Sindaco della città, Avv. Enrico Trantino, con il Gonfalone cittadino decorato di medaglia d'oro al valore civile, e il Parro-

co della Basilica Cattedrale di Catania Mons. Barbaro Scionti. Da citare infine, la presenza del Medagliere dell'Istituto del Nastro Azzurro e dei labari di altre Associazioni d'Arma.

SEZIONE DI ROVIGO "M.A. SURIANI"

CERIMONIA AL MONUMENTO DI TRECENTA



Con il solstizio d'estate, seppur in forma ridotta a causa delle interferenti elezioni comunali che non hanno permesso una programmazione ampia e concordata col Comune di Trecenta, i carristi dell'Alto Polesine (Rovigo) si sono ritrovati a Trecenta il 30 giugno scorso, località in cui la Sezione A.N.C.I. di Rovigo ha realizzato un bellissimo monumento a

ricordo dei caduti carristi. Nonostante la calda giornata d'estate, numerosi sono stati i carristi presenti ed in particolare apprezzata e gradita è stata la partecipazione della delegazione carristi della vicina Sezione di Monselice. Dopo l'alzabandiera, la deposizione della corona e la resa degli onori ai Caduti, il Consigliere Nazionale Placido Maldì ha preso la

parola, ringraziando la neo Sindaco Avv. Anna Gotti per la sua presenza, esprimendo gratitudine anche per il patrocinio e la collaborazione che nel corso degli anni l'amministrazione comunale di Trecenta non hanno mai fatto mancare. "Nel sito ove si trova il monumento alla memoria, il verde del parco adiacente e la riconoscenza per tutti i Caduti in guerra si confondono e si completano vicendevolmente. Amicizia, solidarietà e patriottismo - ha poi concluso Maldini - sono i valori che l'Associazione Carristi si è impegnata a trasmettere".

Il sindaco, nel ringraziare i carristi per l'invito alla cerimonia, ha confermato che durante il suo mandato ci sarà continuità di collaborazione col gruppo carristi di Trecenta, data l'importanza di ricordare il passato per costruire il futuro, un futuro di speranza, di dialogo, di pace e di sviluppo economico, un'eredità da lasciare in particolare alle nuove generazioni. La tradizionale festa ha offerto anche l'occasione per



un particolare ringraziamento al "decano" carrista Adriano Beggio, presidente della Sezione A.N.C.I. di Rovigo, che in questi 19 anni si è contraddistinto per i suoi ottimi rapporti d'amicizia con il gruppo carristi di Trecenta.

SEZIONE DI SERIATE "M.A. TENENTE DINO BARBAGLI"

"CICERONI" PER UN GIORNO



Il 13 agosto 2023, i Carristi di Seriate sono stati impegnati nell'insolito ruolo di "Ciceroni" nell'ambito della manifestazione "Bergamo-Brescia Capitali della Cultura 2023", accogliendo i numerosi visitatori nel glorioso Tempio dei Caduti di Sudorno, dove, nella cripta di destra, è custodita la lapide che il 20 maggio 1984 fu posta ed inaugurata dai nostri predecessori, tramite l'allora cappellano, nostro socio onorario, don Rino Saranga.

Il tempio fu eretto nel lontano 1915 quando si delineò l'ipotesi dell'orrore della Grande Guerra;

Achille Vitali

SEZIONE DI SPILIMBERGO "BALLICO"

GIORNATA "ROSSO-BLU" IN ALLEGRIA

Grazie alla disponibilità e alla volontà di un affiatato gruppo di Soci della Sezione A.N.C.I. di Spilimbergo, il 9 luglio scorso è stato possibile organizzare, nonostante l'intensa canicola, una favolosa grigliata di carne, e non solo, per i nostri soci e relative consorte e anche numerosi simpatizzanti. Grigliata domenicale consumata con soddisfazione da tutti i partecipanti nella ex caserma "2 Novembre" ubicata nella frazione spilimberghese di Tauriano, già sede del 1° Gruppo Squadroni carri del Reggimento "Lancieri di Novara" e successivamente, dal 1964 al 1968, del 5° Battaglione carri dell'allora appena ricostituito 32° Reggimento carri. La struttura, dismessa dal demanio militare dal 2001, è ora gestita in comodato dall'associazione "La Garitta", la quale offre, in modico affitto, gli spazi aperti, per lo svolgimento di attività di aggregazione, riunioni conviviali e sagre paesane. Tra i partecipanti all'evento, una cinquantina circa a prevalenza femminile, è intervenuta con il

marito, su invito del nostro Presidente Colonnello Battista Ronchis, anche la Consigliera comunale, Signora Ester Filipuzzi, in rappresentanza del Sindaco della Città di Spilimbergo. Visto l'unanime gradimento, è doveroso ringraziare i membri dell'encomiabile gruppo di lavoro che, alternandosi tra le griglie infuocate e i tavoli, hanno saputo offrire ai presenti una giornata "Rosso-Blu" in grande allegria.

Addetti alla griglia: Marescialli Maggiori Aiutanti Carmine Ciervo, Giampaolo Matta e Armando Paolino; addetti ai tavoli: Maresciallo Maggiore Aiutante Demetrio Passante, 1° Maresciallo Luogotenente Salvatore Patisso e 1° Maresciallo Salvatore Bevacqua. Tutti naturalmente con la supervisione del Presidente di Sezione Battista Ronchis, anche se, va detto, le consorte dei summenzionati addetti sono state le più preziose. Alla prossima!

Carlo Borello

SEZIONE DI TERNI

80° ANNIVERSARIO DEL PRIMO BOMBARDAMENTO SU TERNI

L'11 agosto in occasione dell'80° anniversario del primo bombardamento su Terni da parte degli Alleati, si è svolta, presso il monumento di Via Lanzi prima e al Cimitero poi, la commemorazione dei civili massacrati dalle bombe sganciate sulla città dai cacciabombardieri che, alle 10.29 dell'11 agosto 1943, iniziarono le incursioni sul centro abitato, sganciando 500 bombe, con l'obiettivo di colpire la Fabbrica delle Armi, la Stazione e l'Acciaieria. L'azione durò sino alle 10.33. Furono colpiti circa 600 cittadini ternani, lungo le strade, nelle loro case, sul posto di lavoro. Molti di loro subito dopo questo primo bombardamento sfollarono, trovando rifugio nei paesi limitrofi. Nel corso della cerimonia rievocativa, significativo è stato l'intervento del Sindaco di Terni, Stefano Bandecchi: "A 80 anni dal primo bombardamento, è bene portare gli studenti ternani a frequentare il Cimitero per fargli conoscere

la storia e riflettere sul dramma vissuto dalla loro città". Il cippo al cimitero ricorda i caduti e la risposta morale della gente di Terni con la scritta "A ricordo imperituro delle vittime civili dei 108 bombardamenti subiti dalla città di Terni durante il II conflitto mondiale; che questo marmo sia monito alle future generazioni perché aborriscono la guerra e si adoperino per coltivare il bene prezioso della pace".

Presenti all'appuntamento le Istituzioni locali, i carristi della sezione A.N.C.I. di Terni, le associazioni limitrofe e tanti cittadini per ricordare quel tragico evento. Nell'occasione è stato ricordato il Capitano dei carristi Gianfranco Neri che per molti anni ha svolto volontariato presso l'oratorio Don Bosco, i cui ex-allievi hanno ricordato il tragico evento con il libro "Terni, 11 agosto 1943".

Giocondo Talamonti

SEZIONE DI TRENTO "M.O. BRUNO GALAS"

FESTA DELLA MONTAGNAGA DI PINÈ

Dopo un lungo periodo di sospensione, noi carristi e simpatizzanti della Sezione di Trento ci siamo dati appuntamento il 4 giugno scorso nel suggestivo Santuario della Madonna di Caravaggio a Montagnaga di Pinè, per la nostra tradizionale festa. La rapida e tumultuosa evoluzione dei noti eventi sanitari degli scorsi anni aveva infatti reso impossibile svolgere il principale evento annuale della Sezione.

Il tempo poi è un giudice severo anche nei nostri confronti e ciò non ha diminuito le fragilità, portando anzi qualche amico di lungo corso a spegnere i motori. Nonostante tutto ciò, la ferrea volontà del Consiglio di Sezione ha fatto sì che la tradizione riprendesse proprio dalla celebrazione religiosa, la cui liturgia è stata quest'anno arricchita dalla folta presenza dei Labari delle Sezioni del Triveneto convenute a Montagnaga. In testa ad essi il Presidente Onorario Nazionale e grande amico dei Carristi Trentini, Gen. C.A. Giuseppe Pachera e la Medaglia d'Oro al V.M. conferita alla memoria del Serg. Bruno Galas, devotamente portata dal nipote Renzo. Molte Autorità e Sezioni A.N.C.I. ci hanno



onorato della loro presenza, a cominciare dal Senatore Prof. Cristiano De Eccher, proseguendo con i Labari delle Sezioni di Verona (Col. Napoleone Puglisi), Pordenone (Luogotenenti Miraglia e Patisso), Belluno (Alessandro Manfroi), Rovigo (Placido Maldì e Adriano Beggio), S. Michele al Tagliamento (Luigino Lusin), Monselice, Ferrara, Treviso (Pierluigi Zaramella).

Un ringraziamento va anche a tutti co-

loro che, impossibilitati a presenziare, non hanno comunque fatto mancare il loro sostegno. Al termine dell'ottimo pranzo, proposto dalla famiglia Moser, la festa è proseguita con la tradizionale lotteria che ha registrato una generosa partecipazione da parte degli intervenuti. La festa si è conclusa sul far della sera con i saluti e con il proposito di rivedersi l'anno prossimo.

Luigi Ferenzena

RITORNO AL PASSATO

Ci siamo ritornati! Come ormai da diversi anni, ogni tanto ci viene la nostalgia dei luoghi dove abbiamo passato un periodo importante della nostra vita, così organizziamo un viaggetto nel Friuli, con riferimento principale Sacile.

di **Mario Italiani**

Questa volta lo abbiamo fatto in modo informale, cioè senza simboli ufficiali dell'Associazione, ma come semplici turisti, in ogni caso guardandoci attorno con gli occhi ed il cuore di vecchi carristi.

Eravamo in quattro: il sottoscritto, Alfredo Cucchi, Mario Spirolazzi e Giuliano Pesci con le rispettive consorti. La base di riferimento, ormai abituale, è un ottimo hotel di Godega di Sant'Urbano dove siamo arrivati nel pomeriggio di giovedì 15 giugno 2023. Avevo preparato una bozza di itinerari per le escursioni così il giorno 16 mattina, come previsto abbiamo imboccato la strada che da Sacile porta sul Cellina, ripercorrendo in parte lo stesso percorso che si faceva con i carri per effettuare le manovre in loco.

Sull'applicazione di Google è indicato un "Punto panoramico sul Cellina", immediatamente prima del ponte di Vivaro che lo attraversa, in effetti uscendo dalla strada provinciale, cinquanta metri sulla sinistra, vi è un piccolo rialzo con sopra un punto di osservazione dal quale teoricamente si dovrebbe ammirare l'estensione del greto del Cellina ma davanti a quella piattaforma c'è ormai una distesa di alberi che impediscono la visuale mentre attorno al sito stesso si nota scarsa manutenzione.

Quindi per mostrare alle nostre consorti il luogo dove si scorrazzava con i carri, abbiamo attraversato lentamente il ponte sul Cellina e quello successivo sul Meduna.

La nostra meta giornaliera era la città di Udine e lungo il tragitto siamo passati davanti alla Caserma "Forgiarini" sede del 32° Rgt. Carri ma senza l'intenzione di fare tappa; se non che, nel notare un



certo movimento al cancello d'ingresso, ci siamo fermati e con grande e piacevole sorpresa abbiamo incontrato persone conosciute fra le quali la carissima Lilly Sartori, che stavano appunto entrando in caserma, abbiamo saputo che quel giorno c'era la cerimonia per il cambio del Comandante del Rgt.

Non abbiamo potuto fermarci, anche perché le consorti hanno preteso il rispetto del programma, ma l'episodio conferma una "tradizione" ormai consolidata che riguarda il nostro gruppo e cioè che quando ci muoviamo, ovunque capiti, succedono sempre situazioni ed incontri impreveduti molto piacevoli.

Il giorno successivo le mete sono state il Sacrario militare di Nervesa della Battaglia e il Museo della Guerra di Vittorio Veneto, luoghi nei quali ad un certo momento scatta l'inevitabile gropo alla gola.

Domenica mattina 18 giugno, come previsto ci siamo recati al cimitero di Sacile, accompagnati dall'amico "cravatta rossa" Giacomo Ugone, membro della sez. A.N.C.I. di Pordenone, per portare un fiore sulla tomba del Serg. Magg. Antonio Castellano, vittima di

un incidente mortale il 20 novembre 1968, in seno alla nostra 1ª Compagnia Carri, con inevitabili richiami alla memoria di quel tragico giorno. Un altro fiore lo abbiamo lasciato, alla presenza della figlia Sonia, sulla tomba del Serg. Magg. Umberto Ruscitto, deceduto nel 2020, membro della 1ª Compagnia e partecipe di numerosi raduni specifici. La sera altro piacevole incontro in una pizzeria di Sacile con il Col. Maurizio Parri.

Lunedì 19 giugno la meta che non poteva mancare, cioè il Sacrario di Redipuglia dove nell'impossibilità di deporre fiori, insieme agli altri amici, ho lasciato una preghiera al sacello n° 19686 dove riposa lo zio Emilio (fratello del nonno, dal quale mio padre ha preso il nome), 6° Rgt. Bersaglieri, caduto a Raccogliano nel novembre 1916.

Martedì 20 giugno chiusura in bellezza, con la visita sulla via del ritorno, al museo di Montecchio Maggiore, accolti dal Dott. Guderzo e dal nostro caro Giancarlo Marin, per "salutare" il nostro piccoletto Fiat 2000, insieme ad una miriade di altri cimeli che il museo sta pian piano raccogliendo e riparando fra i quali lo Sherman Firefly, un carro L3, un M15 e il semovente M7 Priest.

Ora, anche questo viaggio entra a far parte della storia cominciata nel 2008 con la riunione della 1ª Compagnia Carri di Sacile, che ha portato ad una sequenza di avvenimenti che non avremmo mai immaginato, come ho già avuto modo di dire in altre occasioni, se non ci fosse stato quel 14 settembre 2008 molte altre cose non ci sarebbero state, forse neanche il Fiat 2000.

IL LABARO DEI CORAZZATI DELLA ZAPPALÀ

Il ricordo e l'entusiasmo di una stagione meravigliosa

di **Dario Tiveron**

Aviano, 27 agosto 2023.

La città friulana rimasta cara a molti di noi, ha ospitato un discreto numero di corazzati delle varie specialità che prestarono il servizio militare presso la celebre caserma Salvatore Zappalà di Aviano, roccaforte storica di "Corazzati": carristi, bersaglieri e trasmettitori e genieri.

Dopo 50 anni di ininterrotta attività, la caserma Zappalà di Aviano fu chiusa nel 1995. La schiera dei suoi corazzati ha iniziato a vedere diversi suoi effettivi spegnere i motori ed ecco quindi l'idea di onorare, sotto un labaro, proprio coloro che non ci sono più.

La giornata è stata sobria, incentrata sulla funzione religiosa e con un conviviale fornito dalla locale Proloco; per alcuni di noi è stata un'ottima occasione per trascorrere alcune ore anche di sabato sera in piacevole compagnia, di raccontare aneddoti e futuri progetti. Nel corso della Santa Messa domenicale celebrata nel Duomo della città, si è proceduto alla benedizione del labaro realizzato grazie ai contributi raccolti fra i Corazzati della storica Caserma "Zappalà" che un tempo aveva sede in questo Comune.

La nuova insegna di questa "comunità di intenti", formata non solo da carristi ma anche da bersaglieri, genieri, trasmettitori, autieri un tempo effettivi ai numerosi reparti accasermati nell'ormai scomparsa caserma, riproduce il simbolo dell'Ariete immerso nei colori rosso-blu, e ricorda lo scudetto della Divisione/Brigata Ariete che dal 1950 al 1995 è stato portato orgogliosamente da tutti i co-



Il Labaro dei Corazzati della Caserma Zappalà di Aviano

razzati avianesi sulla manica sinistra delle loro uniformi. Nell'occasione, sono stati ricordati sentimenti espressi da uno dei grandi comandanti del 132° reggimento carri nella sede avianese, il Generale Enzo Del Pozzo - un Comandante che vorremmo fosse ancora fra noi: *"Giunto sui prati e le distrette rovine di Aviano, nel 1950 il 132° reggimento carri, 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"*.

La benedizione del Labaro ha suggerito il legame sincero e spontaneo che riunisce le varie generazioni dei vecchi corazzati di Aviano intorno ai loro ricordi lungo un arco temporale di 45 anni che segnarono nel 1950 l'avvio della ricostruzione delle Unità corazzate e poi il loro massimo sviluppo nel corso del lungo periodo della Guerra

Fredda fino alla chiusura della caserma nell'ottobre 1995. Ancora un momento di aggregazione, ricordo e convivialità per noi corazzati della Zappalà, costantemente in attività, come ha sottolineato anche l'Amministrazione Comunale, con le parole dell'Assessore delle relazioni istituzionali ed internazionali Martina Cremon, già presente con noi in altre "Adunate Zappalà".

Un sentito ringraziamento a tutti i corazzati avianesi che, da ogni parte d'Italia, non hanno fatto mancare il loro sostegno per realizzare il labaro e al comandante Maurizio Parri, all'amico bersagliere Antonio Bauco, ai Carristi Franco Serratore e Adelmo Ragnoli per l'organizzazione di questa giornata e più in generale a tutto il gruppo legato all'ex caserma di Aviano che, con la loro verve, appassionano ancora moltissimi di noi nostalgici soldati e graduati della ormai mitica caserma Zappalà, mai effettivamente dismessa nei nostri cuori.



CARRISTA MARCO ZANABONI

20 marzo 2023

La Sezione di Legnano comunica la scomparsa del Carrista Marco Zanaboni, già alfiere della Sezione nel 1970 e valido collaboratore della Sezione. Tutti i Soci si stringono nel dolore alla famiglia.



GENERALE ALDO CACCAVALE

3 agosto 2023

Il Generale dei carristi Aldo Caccavale – socio della Sezione di Roma - è scomparso a 80 anni. Aveva frequentato il 19° Corso dell'Accademia Militare di Modena.

Nel grado di Tenente Colonnello (anni '80), Aldo Caccavale è stato Comandante del 1° battaglione "M.O. Giovanni Cracco" in Bellinzago. All'epoca, l'Alfiere della Bandiera di Guerra del Battaglione era il Tenente Salvatore Camporeale, oggi Generale di Corpo d'Armata - Comandante delle Forze Operative Terrestri e Decano dei Carristi in servizio.

Prima di recitare la Preghiera del Carrista, ho voluto sottolineare una particolare coincidenza, considerato l'anno della scomparsa del nostro amico Aldo.

Egli è mancato all'età di 80 anni. Proprio quest'anno (2023) ricorre l'80° anno del sacrificio del Caporale MOVIM Giovanni Cracco, caduto a El Borj l'11 aprile 1943, che abbiamo celebrato a Valdagno il 15 aprile scorso. Al termine, ho regalato il libro "Il messaggio di Giovanni Cracco" al nipote di Aldo, figlio di Nicola Caccavale.



COLONNELLO RAFFAELE DI GRADO

30 agosto 2023

Alla fine di un agosto torrido, il nostro caro collega e amico Col. Cr. Raffaele di Grado - Socio della Sezione di Civitavecchia - ha spento i motori. Era nato ad Agropoli (SA) il 22 agosto 1934, era un uomo della vecchia guardia, la sua carriera militare iniziò alla Divisione corazzata "Ariete" per passare subito dopo al 182° Reggimento corazzato "Garibaldi" della Divisione di fanteria "Folgore" in Sacile (PN) ove comandò la 2^a Compagnia Carri, parliamo degli anni 1966-1968. Successivamente venne trasferito a Civitavecchia in Aurelia al 1° Reggimento Bersaglieri Corazzato ove ricoprì vari incarichi nell'ufficio logistico del Battaglione adoperandosi molto in officina da grande amante della meccanica qual era. Il suo apporto era ben visibile nell'ambito operativo. Si deve a lui e ad alcuni Sottufficiali meccanici del reparto, la messa in funzione di un vecchio carro L3 a cui venne inserito motore e cambio di un'autovettura; ancora oggi quel carro è in un reparto carri in Persano. Negli anni settanta, nel Poligono di Monteromano, fu formato un distaccamento del 6° Battaglione carri, per dare inizio alla trasformazione della base addestrativa che prevedeva un nucleo di supporto logistico ai reparti in esercitazioni. Egli fu il primo Comandante di quel nucleo e a Monteromano concluse la sua carriera militare. Noi giovani lo ricordiamo sempre per la sua disponibilità e lo si ammirava per quel suo stile e per le sue auto sportive che tanto amava. Addio caro Raffaele sei stato sempre una persona cara e sempre presente nella vita della nostra Sezione e noi ti ricorderemo sempre con affetto.

Lgt. Catello D'Aniello

SEZIONE "M.O. CHIAMENTI" FIRENZE

DUE CHIACCHIERE CON MAURO SOMIGLI PRESIDENTE DELLA SEZIONE DEL GIGLIO

Una sezione ricca di iniziative culturali

a cura di **Agostina D'Alessandro Zecchin**



Con l'ultima conferenza in programma si è conclusa la lunga maratona del terzo ciclo di videoconferenze di cultura carrista intitolato "Sulle Nostre Tracce". Undici i relatori accompagnando il pubblico in un viaggio che, partito dalle radici del carrismo, è giunto sino al "futuribile" della specialità e dell'arma di cui essa fa parte.

Abbiamo pensato di porre qualche domanda al Presidente della Sezione che per il terzo anno consecutivo ha prodotto questa iniziativa.

Presidente Somigli, lei è a capo della Sezione di una grande città, conosciuta in tutto il mondo per la sua storia e la sua bellezza. In che modo Lei è diventato carrista?

Sono diventato "Carrista" a 10 anni, nel 1958, quando mio babbo Pietro mi portò alla sfilata del 2 giugno al parco delle Cascine qui a Firenze. Il clou della sfilata fu il passaggio, a un metro dal pubblico (e da me che ero in prima fila), di una compagnia di carri armati del XIX battaglione carri. Non ricordo che carri fossero, ma quel rotolio di cingoli stridenti, incessante, rumoroso ma per me emozionante e accattivante allo stesso momento, unito al possente rumore dei motori, mi mandò in estasi. Debbo dire che questo ricordo è ancora ben presente nella mia mente, come fosse ieri, e di anni ne sono passati tanti, una vita! La soddisfazione più grande fu quella di essere ammesso al 60° corso AUC Carristi e quella successiva, mentre ero allievo ufficiale Carrista, di avere i complimenti dal Capitano comandante della 3^a Compagnia Carristi, Zorzi, in quanto mi disse che ero l'unico su 98 allievi ufficiali, ad aver esplicitamente richiesto di essere assegnato alla specialità Carristi.

Dei successivi richiami di 40 giorni, nel 1977 e nel 1992, ho ancora splendidi e vivi ricordi.

Presidente Somigli anche quest'anno la Sezione di Firenze ha portato a termine il ciclo di conferenze. È soddisfatto del risultato conseguito?

Il risultato è stato superiore alle aspettative!

Ringrazio la Redazione per questa domanda. Premetto che per me è naturale avere uno scopo aggregativo in tutte le cose che riguardano l'impegno che ho assunto in seno all'Associazione, nella quale sono dal 2016, su precisa attivazione del Delegato Presidente Regionale della Toscana, Generale Giorgio Filippini. Il primo impegno fu nel 2017, realizzando nel Cimitero di Trespiano il monumento ai Carristi Caduti nella Seconda Guerra Mondiale. La proposta partì dal gruppo AUC carristi del 60° corso (di cui facevo parte nel 1970). Di quel monumento tu, Agostina, sei stata madrina all'inaugurazione e anche partecipe al finanziamento.

Dal 2017 al 2019 c'è stato il grande

impegno per la "costruzione" del carro FIAT 2000, che conosciamo bene.

Nel 2020 pensammo che sarebbe stato interessante assumere un'iniziativa a livello nazionale per tenere insieme tutti i soci per superare il lungo periodo di segregazione dovuto alla pandemia. Quindi, su suggerimento del caro amico, Co-



lonello Maurizio Parri che aveva proposto l'iniziativa a un'altra Sezione, mettemmo in cantiere il primo calendario delle videoconferenze, poi il secondo ciclo nel 2021 e quindi quello appena concluso che è stato il terzo della serie. Anche se lontani, lavoriamo in grande sinergia e con reciproco piacere.

Quale delle 12 conferenze è stata quella che ha gradito di più?

Fare una graduatoria è difficile, perché per ciascuna conferenza c'è stato un lavoro di approfondimento e preparazione non indifferente. Chi le ha seguite tutte ha potuto comprendere anche che vi era un filo conduttore a legarle tutte tra loro. A livello personale la più coinvolgente è stata quella sui droni, perché sono un appassionato di questa tecnologia. Dal punto di vista emotivo e sentimentale sono rimasto assai colpito da quella dedicata al primo secolo del Riparto Carri Armati.

Qual è stata la risposta del pubblico?

Il pubblico, sempre numeroso e in qualche caso numerosissimo, ha risposto in base alla conoscenza e dialettica del conferenziere. Ma ho notato che la vera esplosione di visualizzazioni c'è quando vengono pubblicate nel canale Youtube denominato "Sezione A.N.C.I. Firenze", alcune registrazioni hanno oltre mille visualizzazioni e altre addirittura 5000! Tutte e 35 le videoconferenze finora realizzate sono permanentemente disponibili e visibili gratuitamente sul canale Youtube "ANCI Firenze".

Ritiene che il bilanciamento tra temi storici e quelli attuali sia stato efficace?

Ritengo che ognuna delle tre serie di videoconferenze abbia proposto un itinerario ben definito nel tempo della storia dei carristi e lo abbia fatto presentando argomenti sempre interessanti, ivi incluse anche le conferenze che non incentrate su temi storici. Come per ogni viaggio, anche per questi tre ad essere importanti non sono stati i punti di partenza e di arrivo ma tutti i singoli luoghi della memoria che abbiamo toccato lungo i percorsi fatti.

Pensa di riproporre un ciclo anche per il prossimo anno? Ci può anticipare qualche titolo?

Siamo già al lavoro per la presentazione di un quarto ciclo nel prossimo gennaio 2024 che vorremmo dedicare al mondo dei musei, in particolare a quelli che custodiscono la nostra storia militare, ma anche quelle ferroviaria e industriale entrambe strettamente interconnesse alla prima. L'intento è quello di stimolare un dibattito attorno alla proposta volta a realizzare un vero e proprio museo dei Carristi, un museo di carri armati.



Un'ultima domanda: secondo lei quale è la ragione per la quale un carrista in congedo che non si è mai associato all'A.N.C.I. dovrebbe invece farlo?

Chi ha svolto il servizio militare nel nostro corpo e serba di quell'esperienza un ricordo positivo (e sono in tanti) dovrebbe diventare membro della nostra Associazione per affermare questo suo bel ricordo e contribuire a trasmetterlo anche agli altri.

Preservare la nostra identità di carristi, i nostri valori, la nostra passione, la nostra mentalità, la nostra storia, per diffonderla, affermarla e rinviarla.

Lo fanno tutti, a cominciare dagli alpini: lo possono e lo debbono fare anche coloro che hanno il rombo del carro nel proprio petto, coloro che ricordano benevolmente il tempo trascorso al campo d'addestramento, le esercitazioni, le emozioni, la vita sul carro. Tutti coloro che hanno vissuto col cuore e che sono stati gratificati da quell'esperienza dovrebbero iscriversi per perpetuare un passaggio di consegne che dura da quasi cento anni e che, francamente, credo non meriti di essere interrotto.

I Carristi, da specialità della Fanteria, sono stati trasfusi nell'Arma di Cavalleria.

Noi Carristi abbiamo come simbolo identificativo il drago e la Cavalleria ha come patrono San Giorgio che uccide un drago...

L'A.N.C.I. potrà mantenere viva l'identità carrista, il nostro spirito di corpo, finché il sacro fuoco delle nostre fiamme rosso-blu resterà ancora visibile e dimostrabile. Abbiamo bisogno di grande unità per riuscirci.

IL CARRO L6/40 DELLE STEPPE

Il modello Italeri in scala 1:35

di **Antonio e Andrea Tallillo**

Nonostante i suoi limiti, che non ne permisero un proficuo impiego nemmeno in Africa Settentrionale, e per la mancanza di ben altri veicoli corazzati, il carro L6/40 ebbe la ventura di operare anche nel lontano fronte orientale. I carri erano quelli del LXVII Battaglione Bersaglieri corazzato, costituito a Siena il 25 febbraio 1942. Il reparto era articolato su un plotone comando e due compagnie carri, per un totale di 58 L6/40, alcuni dei quali nella versione Centro Radio. Nel mese di luglio il battaglione fu inviato in Russia dove entrò subito in azione, il 27 agosto era a Jagodnii. Dal 21 dicembre fu impiegato a Voronez per coprire il ripiegamento della Divisione di fanteria "Ravenna". Abbiamo deciso di realizzare un modello dedicato a questo battaglione.

Ben 17 anni fa, Italeri aveva provveduto a sfornare un primo kit (n. 6469 di catalogo), re-inscatolato poco dopo dall'arcinota giapponese Tamiya, che però aggiunse al kit due figurini. Più recentemente, l'azienda italiana ha riproposto il kit con il numero 6553 (è quello descritto in queste pagine). Nel frattempo il settore dell'aftermarket non è rimasto affatto inattivo e ormai si contano diversi prodotti aggiuntivi molto utili a completare un modello "da primo premio". Ciò non toglie che ci si possa divertire senza penare troppo, anche se il modello di cui parliamo esce male dal confronto con il vecchio kit in resina di Model Victoria, peraltro più costoso e difficile reperibilità.

Sin dall'inizio del montaggio ci si accorge del tipo di plastica un po' morbida e perciò meno lavorabile,



consigliamo di usare la colla Tamiya "tappo verde". Lo scafo è proposto in più pezzi, questo obbliga a rinforzarlo dall'interno con listelli di plastica ricavati da vecchi scafi in disarmo. Se si sceglie di mostrare

aperto il portello anteriore, si può piazzare in bella vista il gruppo della trasmissione, riducendolo in altezza per renderlo più realistico. Alla lieve difficoltà d'incastro tra la piastra in-



L'equipaggio di un carro L6/40 del LXVII battaglione bersaglieri corazzato in Russia



clinata e quella verticale di prua si rimedia con una leggera limatura del bordo anteriore. L'occhione di traino ed i relativi ganci sono da ridurre un po' nello spessore, lavorandoli col cutter e poi cartavetrandoli. Per il treno di rotolamento, è meglio dipingere per primi i lati interni dei carrelli e delle ruote: fase laboriosa, da terminare con la cingolatura, che si monta senza troppi intoppi, purchè si ripuliscano prima le maglie dei residui di stampo, stando attenti ai vari punti di giunzione: Sarà bene fissare con cura la ruota motrice, una volta che i cingoli sono a posto, perchè tende a muoversi.

Prima di passare alla sovrastruttura, dalla documentazione disponibile ci appare è evidente la sua rivettatura non è del tutto corretta e che quindi diversi bulloni sono da spostare o mancano del tutto. Un sistema facile e di buon realismo è quello di recuperarli dal fondo scafo, per collocarli nei punti giusti. La copertura dello scasso per la seconda antenna – usata solo sulla versione Centro Radio – è malfatta, sarebbe quindi preferibile toglierla e rifarla. Una volta completata al sovrastruttura, si possono aggiungere i rivetti sul suo cielo; data la scala si tratta di incisioni appena percettibili, il che vuol dire un lavoro un po' noioso ma di sicuro impatto visivo.

Il cofano motore non è male, ma le cerniere dei portelli grigliati ed i galletti di chiusura vanno sostituiti. I parafranghi sono buoni, tuttavia è necessario stuccare quelli anteriori nella parte esterna, che era costituita da un unico pezzo.

Sono da rifare gli attacchi di quelli posteriori per meglio allinearli. Sul caricamento attrezzi c'è poco da dire, basterà applicare l'effetto legno sui manici e dopo aver tolto i segni dello stampo.

Il martinetto non è realistico, ma lo si può sostituire con un analogo pezzo in plastica o resina.

Più laborioso è ottenere una buona marmitta: prima si stucca con cura quella del kit, aprendo meglio il becco finale, poi si rifarà la sua protezione con un pezzo di lamierino tagliato ad hoc.

Anche la torretta è nel complesso buona, ed anche qui gli interventi si concentrano nel porre rimedio alla mancanza di rivettatura.

Anche la scudatura interna necessita di essere migliorata sostituendo e riposizionando i bulloni ed aggiungendo il foro del canocchiale di puntamento. La canna della mitragliatrice Breda 38 va sostituita con qualcosa di più fino. Faremo attenzione, ovviamente, alla stuccatura delle due parti della scudatura dell'armamento ed a riprodurre la saldatura alla base della stessa.

Concluderemo col riprodurre i rivetti anche per le piastre del cielo della torretta.

La fase di verniciatura risulterà piacevole perchè, anche se è vero che i carri del LXVII Battaglione bersaglieri corazzato all'atto della loro distribuzione al reparto erano uniformemente dipinti con il "kaki sahariano" (in pratica un giallo-sabbia abbastanza vivo), gli stessi mezzi arrivati al fronte, già prima della fine dell'estate, furono mimetizzati empiricamente dai loro equipaggi i quali provvidero a mascherare la poco idonea livrea originale con abbondanti applicazioni di fango, coprendo talvolta anche i contrassegni tattici e la targa anteriore. La verniciatura ha inizio con una leggera mano di grigio, che ottimizza il colore Humbrol 81 usato. Su questa prima mano, una volta asciugata bene, è stato necessario dare l'idea del "fango mimetico" usato dagli equipaggi applicando –



solo in alcuni punti – dei grumi di marrone medio acrilico. Non sarà male applicare qualche leggera velatura a base di Nero di Marte e Marrone medio acrilici. Si è scelto di dipingere in rosso acrilico i numeri individuali recuperati dalla "banca decals". Il disco bronzeo tipico dei veicoli del Regio Esercito lo si recupera dal piccolo foglio di fotoincisi contenuto nella confezione Italeri. Per le targhe, dall'esame di diverse fotografie, si evince che esse andavano dal numero 3812 al 4062.

L'ambientazione è semplice, una cornice portafoto col fondo costituito da un pezzo di compensato incollato: un banale steccato – ottenuto con piccoli pezzetti di legno di varia provenienza – è l'unico elemento scenico.

Esso è dipinto con tonalità leggermente diverse di marrone acrilico. Lo scuro fango ucraino è stato riprodotto con un impasto formato con un po' del prodotto Vallejo 26807 (scuro) mescolato con una punta del 26219 (chiaro).

Questi prodotti, facilmente colorabili, consentono un bel risparmio di tempo e fatica. Una volta posizionato sulla basetta, il colpo d'occhio offerto dal nostro piccolo diorama non è affatto male: un contrasto soddisfacente tra la colorazione troppo chiara del mezzo ed il terreno, proprio come si nota in diverse foto dell'epoca.

Bibliografia

Ground Power 15 - Italian fighting vehicles of WW II Delta Publishing 1995; *Gli autoveicoli da combattimento dell'esercito italiano* Ufficio Storico SME 2002; *Italian Military Vehicles of WW II* Galileo Publishing 2003; *Carro L6/40 - Carri leggeri, semoventi, derivati* GMT 9/2007; *Photo File Large N. 2* Auriga Publishing 2009



STORIA MILITARE DELL'8 SETTEMBRE 1943

di **Lorenzo Cadeddu**

Ad ottant'anni dall'8 settembre 1943, l'Associazione Nazionale Combattenti della Guerra di Liberazione inquadrati nei Reparti Regolari delle Forze Armate (A.N.C.F.A.R.G.L.) ha inteso pubblicare questo corposo volume curato in modo certosino dal Generale Lorenzo Cadeddu. Esso si inquadra nell'ambito di una serie di iniziative che vanno nel senso definito dallo statuto dell'Associazione: "custodire ed esaltare il patrimonio spirituale delle azioni compiute dai reparti regolari delle Forze Armate nella Guerra di Liberazione". Il monumentale volume esamina solo i fatti militari conseguenti all'improvviso attacco delle unità tedesche a quelle italiane all'indomani dell'annuncio della firma dell'Armistizio di 80 anni fa e pone in evidenza quel che accadde nella cosiddetta battaglia dell'8 settembre. L'opera non intende presentare fatti nuovi relativi a quei giorni già ampiamente studiati in Italia e all'estero, ma vuole fornire un quadro d'insieme della reazione delle tre Forze Armate che, dando il via alla Guerra di Liberazione, consentì all'Italia di entrare nel novero dei Paesi liberi e democratici, dove ancora oggi occupa un ruolo importante.



FINO ALL'ULTIMO UOMO

L'EROISMO DEGLI ITALIANI A SOLARINO 11-13 LUGLIO 1943

di **Pier Luigi Villari**

Pochi, in questi anni, si sono interessati delle vicende dei Soldati italiani che si batterono nell'estate del 1943 contro le forze anglo-americane impegnate nell'Operazione "Husky". A colmare questa lacuna ci pensa con questo saggio Pier Luigi Villari, figlio di un Ufficiale carrista dell'83° corso "Rex" dell'Accademia di Fanteria e Cavalleria. La stragrande maggioranza delle opere storiografiche relative al citato accadimento bellico si sono focalizzate o, per meglio dire, limitate al punto di vista dei combattenti britannici, statunitensi o tedeschi. Gli Italiani sono stati, nella migliore delle ipotesi, semplicemente ignorati, come se neppure avessero preso parte ai combattimenti. Nei casi peggiori, invero, assai numerosi, sono stati descritti come inetti, pavidi e pronti a darsi alla fuga al primo colpo di cannone. Questo libro, in particolare, ci offre la possibilità di ricordare i combattenti della 54a Divisione di fanteria Napoli che si distinsero nella battaglia di Solarino (11-13 luglio 1943). La Divisione aveva il compito principale di condurre interventi controffensivi nella piana di Catania e a favore della piazzaforte militare marittima di Augusta-Siracusa o, eventualmente, nella piazza di Gela e nella zona di Ispica-Pachino. La Divisione doveva quindi costituire massa di manovra nella zona del XVI Corpo d'Armata, dal quale dipendeva. In realtà, le sue forze finirono a costituire riserva dei settori di copertura costieri, peraltro, con limitate possibilità di movimento per la scarsità di automezzi. Inoltre, si diede per assodato che le difese costiere avrebbero assicurato la difesa in posto per almeno 24 ore, dando modo alla Divisione di intervenire e che l'attività aerea nemica durante tale trasferimento sarebbe stata, se non annullata, almeno controbattuta. Come ben sappiamo, niente di tutto questo si concretizzò (Disponibile su Amazon Euro 15,20).

PORTACHIAVI



Euro 8,00

Euro 6,00

TAPPETINI MOUSE



Euro 8,00

UNIFORME



Spilletta occhiello bavero
Euro 8,00



Armette sovracollo
Euro 8,00



Portastemma calamitato
con stemma e grado
Euro 25,00



Stemma da taschino
Euro 10,00



Sovracollo sartoriale
(senza armette)
Euro 12,00



Basco con fregio
Euro 30,00



Fermacravatta
Euro 12,00



Cravatta Regimental
d'ordinanza
Euro 12,00

OGGETTISTICA



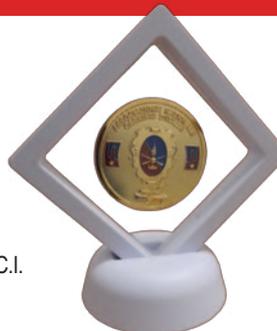
Crest A.N.C.I.
Euro 40,00



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



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



Medaglia Associativa
su supporto trasparente
Euro 18,00



Carrista del deserto
Euro 25,00



Tazza
Euro 10,00



Cappellino
Euro 17,00

FOULARD



Euro 14,00

Ricamato
Euro 10,00

Per signora (senza fermaglio)
Euro 10,00

CESSIONE RISERVATA ESCLUSIVAMENTE AI SOCI

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



PUBBLICAZIONI

dell'Associazione Nazionale Carristi d'Italia



per informazioni rivolgersi alla segreteria generale della Presidenza Nazionale
email: segreteriaanci@assocarrit.it