

ASSOCIAZIONE NAZIONALE CARRISTI D'ITALIA
SEZIONE A.N.C.I. DI VERONA



SULLE NOSTRE TRACCE

*COMPENDIO GENERALE DELLE VICENDE ORGANICHE E BELLICHE DEI CARRISTI D'ITALIA DAL 1916 AD OGGI
(2^A EDIZIONE)*

a cura di Maurizio Parri

2021

*Ideazione e realizzazione del progetto:
Giovanni D'Alessandro
Antonio Tallillo*

*Associazione Nazionale Carristi d'Italia
Corso Porta Palio, 47/F
Verona*

*Editing: GD
Stampa: legartvr
Riproduzione vietata*

*1ª Edizione 2016
2ª Edizione rivista e corretta 2021*

a mio papà, Raffaello



Foto nella pagina precedente:

Carro M 47 della Scuola Truppe Corazzate di Caserta in occasione della sfilata militare tenutasi nel 1° decennale della NATO (Napoli, 1959).

***PRESENTAZIONE ALLA 2^a EDIZIONE
DEL PRESIDENTE NAZIONALE A.N.C.I.***

**PRESENTAZIONE ALLA 1^a EDIZIONE
DEL PRESIDENTE NAZIONALE ONORARIO A.N.C.I.**

Devo premettere di avere accettato con un certo timore la richiesta di presentare questo libro che esce quasi a un secolo di distanza dal primo impiego dei carri nella battaglia della Somme. Ho potuto leggere le bozze e alla fine ho deciso che valeva la pena di affrontare tanto onore per vari motivi.

Il primo indiscutibile: è un racconto lineare di uomini più che di mezzi meccanici, senza sbavature retoriche e sorretto da una precisa e rara documentazione.

Il secondo, non meno importante, almeno per un vecchio rudere carrista: lo spirito di corpo che è il leitmotiv del libro fin dalla prima pagina. È senza alcun dubbio l'eredità preziosa lasciata dal padre dell'autore, colonnello dei Carristi di lungo corso come il figlio. Non è vanagloria, perché il Carrista non può essere il "miles gloriosus" di immortale memoria e sa perfettamente di non avere bisogno di inutili esaltazioni o falsi riconoscimenti per le sue imprese personali o di reparto. Sono doti implicite in un mestiere troppo serio e sempre legato all'impegno comune. Io stesso ho avuto al mio fianco, senza saperlo, superiori, colleghi e dipendenti proposti e poi decorati perfino di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Il terzo motivo decisivo è che il libro è l'unica sintesi da me conosciuta della intera storia del carrismo italiano, appunto in quanto "compendio generale della storia dei Carristi" del sottotitolo. È un'opera che mancava nella pur vasta storiografia sui tragici avvenimenti del "secolo breve", di cui i carri armati sono stati tra i sommi protagonisti. Il libro quindi colma – ora perfezionata nella seconda edizione – una lacuna molto sentita, tanto più che certamente è il frutto di una ricerca lunga e meticolosa, racchiusa in dieci capitoli di vario argomento dove tutti gli aspetti del carrismo sono toccati e approfonditi, direi con "intelletto d'amore".

La prima parte è ovviamente dedicata alla genesi, fin dalla prima guerra mondiale, del carrismo italiano. È il tempo del carro Fiat 3000, del riconoscimento ufficiale dei Carristi come specialità dell'Arma di Fanteria, della difficoltà di prevederne l'importanza ed il valore strategico.

La parte successiva appare un tempo intermedio che può avere come insegna il carro L3, troppo leggero per essere pienamente valido già in Africa Orientale e Spagna e specchio delle direttive politiche orientate ad una bellicosità che non aveva riscontro nella capacità economica ed industriale italiana.

La terza parte centrale, ovviamente la più ampia, è la storia dei reggimenti Carristi e delle Grandi Unità Corazzate riepilogata bravamente in un unico articolo sulla seconda

guerra mondiale. È storia di eroi e di carri, protagonisti di avvenimenti leggendari e famosi alla cui narrazione nulla vi è da aggiungere o da togliere. Nel testo sono menzionati i nomi dei protagonisti che consentono la lettura in parallelo con l'altro volume dedicato alle motivazioni – alcune struggenti – delle ricompense al valor militare.

Il paradigma del valore e delle terribili difficoltà affrontate dai Carristi italiani è la descrizione delle ultime battaglie in Tunisia e in Sicilia che ricordo, anche e soprattutto, perché completamente ignorate dalla bibliografia ufficiale. Pochi Carristi, su carri vetusti o superati (semoventi da 47/32, L3, Renault di preda bellica e Fiat 3000 montati su autocarro perché non erano in grado di muoversi), ebbero il coraggio di affrontare, da soli e senza alcun aiuto se non la propria temerarietà, le truppe americane da sbarco protette da un formidabile dispositivo di fuoco terrestre, aereo e navale.

La parte finale è la storia delle ultime valorose imprese di Carristi nella guerra di liberazione e nella Resistenza, seguita dalla cronaca viva della non facile ricostruzione della Specialità con l'apice negli anni '60 e '70, delle varie missioni all'estero, del loro apporto nel soccorso alle calamità naturali e dell'attuale – e a quanto pare inesorabile – ridimensionamento della componente pesante del nostro Esercito.

Le ultime pagine sono lodevolmente dedicate alle “tracce di cingolo” della tradizione dei Carristi che sono piuttosto “solchi” indelebili.

L'avvenimento finale, anche se solo sfiorato, è il recente trasferimento della specialità dall'Arma di Fanteria a quella di Cavalleria. È il riconoscimento definitivo o meglio l'esito inevitabile e ahimè tardivo della incomprendione, misunderstanding direbbero gli inglesi, da parte dei cavalieri italiani della rivoluzione meccanica portata dai carri sul campo di battaglia. Certo non era facile scendere dai nobili destrieri nelle botole maleolenti dei carri, contrariamente a quanto era avvenuto negli altri eserciti. Il risultato fu il modesto apporto dei cavalieri italiani alla guerra dei corazzati e ora il connubio che auguriamo fausto e riparatore, al di là di antichi e nuovi allori e inutili rancori.

Ai Volontari odierni cavalieri/Carristi o meglio Carristi/cavalieri (ardua e controversa appare la distinzione), che avessero il piacere di leggere questa encomiabile rievocazione della storia dei Carristi, oso ricordare la orgogliosa scritta che lessi in tempo di guerra in una caserma di ulani tedeschi – dagli argentei teschi su neri berretti e divise - divenuti “panzer” senza remore o rimpianti: “Bello e glorioso è avere le tradizioni. Più bello e glorioso è conquistarle”.

Generale di Corpo d'Armata Giuseppe PACHERA

NOTA DI SERVIZIO DELL'AUTORE

Questo volume è il risultato della raccolta di moltissime annotazioni ricavate e rielaborate durante la consultazione e il confronto di numerosissimi testi. Un lavoro proseguito anche dopo la stampa della 1^a edizione uscita col titolo "Tracce di Cingolo". Con il tempo, e un po' inconsapevolmente, questa collezione di informazioni ha acquisito le sembianze di un libro. Ma non è un volume di facile lettura!

I Carristi sono nati un secolo fa. Questa "storia" dei Carristi italiani dimostra (ma ce n'era bisogno?) che l'autentica risorsa, ciò che ha veramente senso e valore, tanto più per i Carristi, non è la storia in sé ma il futuro. Parlare di storia non avrebbe senso se non si guardasse al futuro. Il valore della storia consiste in effetti nella possibilità dataci dalla conoscenza del passato di non ripetere errori già fatti. Se c'è un ammaestramento che può essere tratto dalle vicende dei Carristi italiani è che questo genere di soldato si confronta da sempre, in ogni istante e in ogni situazione, e direi inevitabilmente con un futuro che velocissimo diviene di volta in volta presente e che impone d'essere altrettanto svelti.

*Per essere vincenti i Carristi non hanno scelta: devono essere capaci di restare quello che furono al loro esordio, un'eclatante **novità**. Novità a tutto campo e quindi costosissima, nell'ingegneria meccanica ed elettronica, nella metallurgia, nel campo degli armamenti, delle comunicazioni, nella scienza dell'organizzazione logistica, nel campo dottrinale e nei procedimenti di impiego. L'organica non è sufficiente, da sola, a garantire questo risultato.*

Ogni volta – e purtroppo è accaduto molto spesso – che ai Carristi è stato impedito di essere una novità, concreta e a tutto campo, essi hanno perso, nonostante il loro generoso eroismo. Tutto ciò ha riguardato vieppiù i Carristi italiani cui rivolgo il mio fraterno e rispettosissimo omaggio.

Il problema non è dunque quello di coltivare la nostalgia e la peculiarità di tradizioni conquistate a così caro prezzo, ma piuttosto quello di sapere "chi si è", "perché si è così", "come mai non si può essere diversi da così" e di trovare il modo per essere sempre sulla breccia anche per i prossimi cent'anni!

Montate ! Motori!!

Mike-Papa

P. S. Rinnovo il mio sincero grazie agli amici della Sezione A.N.C.I. di Verona, in particolare, desidero ringraziare: i Generali Giuseppe Pachera e Napoleone Puglisi, il Sergente Maggiore Giovanni D'Alessandro e l'amico Antonio Tallillo che con tanta passione e pazienza mi avevano già aiutato a preparare la 1^a edizione e che mi hanno offerto il loro prezioso aiuto anche per realizzare la 2^a.

NOTA DEI CURATORI

Sono molte le persone che dovremmo ringraziare, per l'aiuto generosamente e disinteressatamente fornito per tutto il tempo che abbiamo impiegato per portare a termine l'impegno che ci eravamo assunti nel rimettere mano al testo della prima edizione per integrarlo con nuove informazioni, precisazioni e correzioni anche della narrazione alla luce degli ulteriori studi sull'argomento. Non potendo, per ovvi motivi, menzionarle tutte, ci limitiamo ancora una volta a ringraziare soltanto a quelle senza le quali – ancora una volta – il nostro lavoro sarebbe stato impossibile.

Il Colonnello Napoleone Puglisi, per averci costantemente supportati ed incoraggiati, con consueto entusiasmo ed inconsueta calma, il Generale Giuseppe Pachera per le inestimabili osservazioni, suggerimenti, precisazioni, consigli, pareri e appassionata assistenza. Una volta ancora, lavorare con lui si è rivelata un'esperienza di formazione e gratificazione.

All'autore, Colonnello Maurizio Parri, che nel proseguire lo studio delle vicende organiche e belliche dei Carristi ha messo in luce alcune imprecisioni contenute nella prima edizione e che ha espresso il desiderio di lavorare a una seconda edizione da mettere in sistema con il volume, anch'esso abbondantemente aggiornato, delle ricompense al valor militare concesse ai Carristi dal 1927 ad oggi. Come la volta scorsa egli ha rinnovato la fiducia nei nostri confronti dandoci "carta bianca" nell'organizzazione del lavoro di messa a punto del testo. Come è successo per la preparazione della 1^a, anche per la 2^a edizione i membri dell'equipaggio ha collaborato a distanza e alle nostre domande la "centrale poligono" ha sempre dato risposte pronte, sintetiche e precise. Cose che, naturalmente, ci si aspetta da un Comandante Carrista degno di questo nome.

G. D'Alessandro
A. Tallillo

LO SPIRITO DI CORPO

Lo spirito di Corpo è il sentimento di solidarietà che, fondato sulle tradizioni etiche e storiche del corpo, deve unire i membri di una stessa unità al fine di mantenere elevato ed accrescere il prestigio del corpo cui appartengono.

Particolare impegno deve essere posto nell'illustrare la storia e le tradizioni del corpo ai militari che ne entrano a far parte.

Lo spirito di corpo, pur essendo fonte di emulazione tra le unità, non deve però intaccare lo spirito di solidarietà tra tutti i componenti delle Forze Armate.

(Art. 16 del Regolamento di Disciplina Militare Ed. 1986)





PARTE I

CAPITOLO I – I PROGENITORI

Una Specialità singolare

Essere Carristi significa, già di per sé, essere un po' speciali, quindi un po' particolari e, in un certo senso, unici, irripetibili e perciò preziosi. La storia della nostra Specialità è intensa, avventurosa, entusiasmante, ma la sua narrazione e lettura non sono quasi mai agevoli. Chiunque abbia avuto la pazienza di avventurarcisi non può fare a meno di confermare questa asserzione.

I Carristi celebrano la loro fondazione il 1° ottobre, data in cui, nel 1927 fu costituito, in Roma, il *Reggimento Carri Armati*, prima unità con rango reggimentale della nuova Specialità. In verità, come avremo modo di vedere più dettagliatamente, la costituzione del Reggimento fu solo una tappa della marcia che i Carristi avevano intrapreso già sul finire della I Guerra Mondiale. La costituzione di quel Reggimento fu sì un momento importante e significativo, ma la nascita dell'embrione di quel tipo di soldato che solo più tardi verrà chiamato "Carrista" risale ad almeno dieci anni prima.

I Carristi hanno dunque origine nel periodo finale della I Guerra Mondiale allorché la realtà del motore, del mezzo meccanico in genere, si era affacciata – con grandi aspettative e con le prospettive che allora solo i più fantasiosi potevano immaginare – alla ribalta del mondo militare. Un'origine piuttosto recente dal punto di vista cronologico, quindi, ma già lontana anni luce se la si osserva col metro del progresso tecnologico.

Figli dei tempi moderni, i Carristi sono dunque nati per far fronte alle nuove ed insidiose sfide che il progresso ha portato sui campi di battaglia. Sfide per le quali è stato necessario inventare dal nulla un tipo completamente nuovo di Soldato.

La nostra Storia, quindi, non poteva essere immune dall'accelerazione e dalla turbolenta complessità che contraddistinguono ogni altro aspetto dell'Era Moderna.

Ricostruire le vicissitudini del *carrismo* italiano non è affatto semplice e risulta sempre un complicato cimento che solo un interesse appassionato e costante



Figura 1- Una bella immagine di un battaglione carri Fiat 3000 (località ignota)

può aiutare a superare.

Anche l'avventurarsi nella scrittura della storia della Specialità non risulta un esercizio semplice dal momento che occorre prestare attenzione ad almeno tre storie parallele e non sempre sincronizzate tra loro: la storia dell'evoluzione tecnica del carro armato, la storia degli ordinamenti e, spesso schiacciata tra la mole delle prime due, la terza – senz'altro la più avvincente – che riguarda le vicende degli uomini che alla Specialità si appassionarono e che ad essa tanto offesero.

Tuttavia, la ricompensa per chi ha la pazienza di approfondire lo studio del passato della Specialità consiste nel familiarizzare con tutte le branche dell'Arte Militare: l'organica, la logistica, la tattica e la strategia (nel senso più ampio del termine). Da questo studio è possibile trarre, oltre al più che legittimo orgoglio, anche ammaestramenti utilissimi che restano sempre validi.

L'idea del Carro Armato

L'idea di combinare tra loro, fondendoli in un'unica macchina da guerra, i concetti di *protezione, potenza e mobilità* è antica quanto l'uomo.

L'archetipo del carro armato moderno vanta un antenato antichissimo: il carro falcato che servì ai popoli della Storia Antica. Fu Ciro "il Giovane"⁽¹⁾ che, nella battaglia di CUNASSA contro Artaserse, nel 401 a.C., applicò per primo, alle ruote dei carri, lame taglienti, "ad ala di falco", per irrompere con essi nello schieramento delle fanterie avversarie causando gravi perdite al nemico.

Nel fervore del Rinascimento Italiano, l'idea più evoluta del carro armato riapparve nella mente feconda di Leonardo Da Vinci che disegnò un *carro d'assalto* blindato e dotato di armi da fuoco, concepito per sfondare le linee nemiche ed aprire un varco alle fanterie.

Nel XVI secolo, un altro italiano, Agostino Ramelli⁽²⁾, ingegnere al servizio



Figura 3 - Una rappresentazione artistica del carro falcato

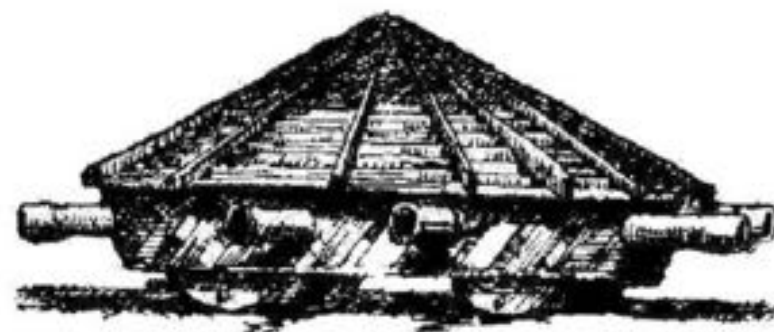


Figura 3 - Una rappresentazione artistica del carro armato leonardesco

⁽¹⁾ Re di Persia. Figlio cadetto di Dario II, nominato viceré d'Asia minore nel 408 a.C., diede il suo appoggio allo spartano Lisandro contro Atene. Dopo aver tentato invano di uccidere il fratello Artaserse II, salito nel frattempo al trono, tornò in Asia minore dove progettò una grande spedizione contro di lui, ma nella battaglia di Cunassa (401 a.C.) fu sconfitto e ucciso da Artaserse.

⁽²⁾ Ingegnere comasco vissuto nella seconda metà del 1500. Studiò l'ingegneria bellica e si pose al servizio dei Medici. I suoi progetti più apprezzati furono quelli che riguardarono un carro da guerra capace di galleggiare, una ruota idraulica per mulino ad asse verticale e una pompa di tipo rotatorio.

di Enrico III di Francia, propose di costruire una sorta di carro armato anfibio, coperto, blindato, provvisto di feritoie e capace di trasportare e far combattere parecchi archibugieri.

Come tutti sanno, però, il carro armato moderno è un prodotto dell’Era Industriale: furono gli inglesi nel 1916, sulla Somme in Francia, ad impiegare in guerra i primi *tanks* motorizzati.

L’inizio della nostra storia

Le radici dei Carristi affondano, come accennato, nei tempi in cui una semplice “scatola” fatta di piastre d’acciaio fra loro imbullonate, dotata di mitragliatrici e mossa da due *nastri* metallici azionati con qualche difficoltà da un rumoroso motore rappresentavano, in un mondo ancora in gran parte mosso dalla forza plurimillenaria dei muscoli dei quadrupedi, l’apice della tecnologia.

A quei tempi, c’è da crederlo, la comparsa del carro armato suscitava la stessa sbalordita sorpresa che oggi riesce a suscitare un *jet* o una navicella spaziale. Si trattava ancora di un misterioso prodigio della tecnica frutto dell’ingegno e della fantasia dell’Uomo. La realizzazione di un sogno coltivato sin dall’antichità: realizzare un’arma che riunisse in sé la potenza di fuoco, la protezione e la velocità. Con il carro armato nasceva il concetto di “*sistema d’arma*”.

Comparso il nuovo congegno bellico, era necessario inventare un soldato assolutamente nuovo, per il quale – come si vedrà più avanti – bisognava addirittura inventare il nome. Questo nuovo genere di guerriero, è anch’egli, come testimoniano i prodromi della sua storia, un’invenzione, non potendo egli essere l’evoluzione di nessun altro tipo di combattente.

Concepita la nuova arma ed il nuovo soldato, servivano però anche le istruzioni per il loro uso ed occorreva perciò elaborare le apposite dottrine di impiego che non poterono essere immediatamente messe a punto poiché erano anch’esse tutte da inventare.

Così, ai suoi primordi, in un mondo che lo osservava ancora ondeggiando tra gli opposti estremi dell’entusiastico stupore e del più sdegnoso scetticismo, tra la diffidenza dei “conservatori” e la frenesia dei “modernisti”, i fautori del carro armato lo proponevano come lo strumento capace di reintrodurre il concetto del “movimento”, e quindi della “*manovra*”, nel combattimento immobilizzatosi



Figura 5 - Ypres (Belgio), gli esiti di un combattimento

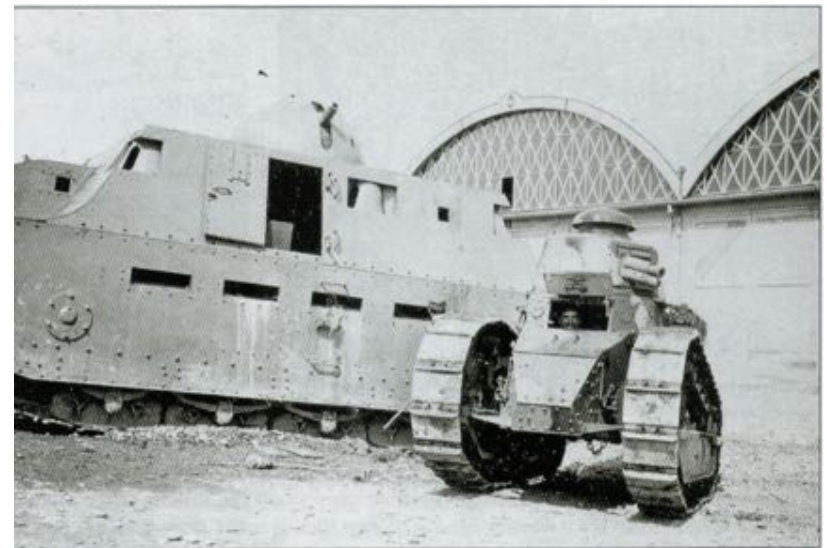


Figura 5 - Uno dei primi Renault FT 17 italiani insieme al carro pesante Fiat 2000 in un'immagine del 1918

dall'avvento sui campi di battaglia europei del binomio mitragliatrice – reticolato.

Al suo comparire, insomma, il carro armato, elegante sintesi tecnologica di potenza, mobilità e protezione, era visto come il rimedio per liberare finalmente le fanterie, inchiodate nelle putride trincee, imprigionate dal filo spinato e martellate senza sosta dal fuoco incessante delle armi a ripetizione e delle artiglierie. Un'arma capace di restituire potenza offensiva alla Fanteria.

Come si vedrà, “*la macchina da guerra con rotaie a cingoli*” - come alcuni la chiamarono allora – grazie all'entusiasmo che animò gli equipaggi antesignani riuscì a diventare molto di più.

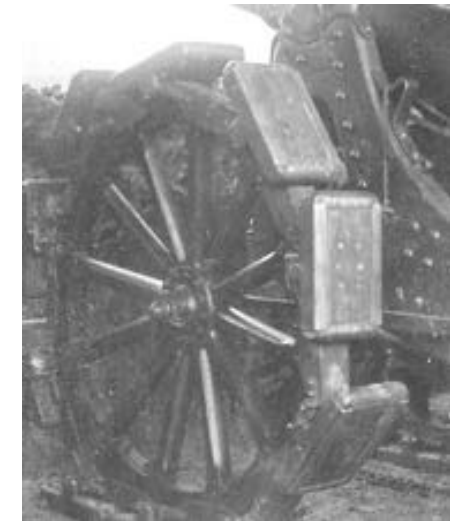
L'invenzione del cingolo

L'elemento caratteristico del carro armato moderno è il cingolo, un'invenzione italianissima del viterbese Crispino Bonagente⁽³⁾, Capitano di Artiglieria, che nel 1904 portò a termine lo studio e brevettò le “rotaie a cingolo” che risolveranno completamente il problema del traino e della sistemazione per il tiro delle artiglierie di medio calibro, invenzione che si rivelava utile non solo in campo militare, ma anche civile. L'invenzione fu presto adottata dall'Esercito Italiano e presto anche da quelli di altre nazioni. La “rotaia a cingolo” era formata da una serie di larghe placche di appoggio oscillanti, fatte di metallo o di legno, che venivano articolate per mezzo di bulloni ai cerchioni delle ruote dell'affusto dei cannoni. La larghezza di tali placche aumentava la superficie d'appoggio della ruota e permetteva al pezzo di non affondare nel fango o nella neve e di poter essere così trainato con maggior sicurezza e minor dispendio di energie.

Le rotaie a cingolo, che in pratica erano un cingolo avvolto attorno a un'unica ruota, furono applicate per la prima volta al cannone italiano da 149/35 Modello 1910, nel corso della Prima Guerra Mondiale. A partire dal 1919, furono montate anche alle ruote delle trattrici d'artiglieria. Si trattava di una trovata ingegnosa oltreché economica. In seguito fu largamente applicata anche alle macchine agricole.



Figura 6 (a e b) - Due immagini che ben rappresentano l'applicazione del brevetto delle ruote a cingolo ideate da Bonagente



⁽³⁾ Nel 1923 venne nominato generale di divisione e, lasciato definitivamente il servizio nell'ottobre del 1925, ebbe il grado di tenente generale di artiglieria nel 1926; fu collocato a riposo nel 1928. Morì il 1° dic. 1934 a Bologna.

Questi congegni, oltre che poco costosi, erano estremamente pratici; infatti oltre a venir garantita l'intercambiabilità (i cingoli potevano passare facilmente da un pezzo all'altro), era anche estremamente semplice sostituire le parti danneggiate o logorate. Dai *cingoli Bonagente* derivarono, più tardi, quelli per i carri armati e gli affusti semoventi.

L'Arma segreta

Furono le vicende della Grande Guerra a portare i primi carri armati in Italia. L'interesse delle autorità militari italiane per la nuova macchina da guerra si manifestò e si sviluppò dopo la comparsa dei primi carri sul fronte di guerra francese in occasione dell'offensiva britannica sulla Somme del 15-22 settembre 1916 dove i primi *tanks*⁽⁴⁾ vennero impiegati dai britannici nel settore di *FLERS-COURCELETTE*. Inglese e Canadesi attaccarono le linee tedesche su una fronte di 16 chilometri.

Con loro, 49 carri armati, sparpagliati in gruppi da tre, a sostegno della fanteria. Si trattava di scatoloni metallici lenti e goffi, ma con davanti un futuro che cambierà radicalmente il modo di fare la guerra.

Era dal 1914 che gli inglesi, in gran segreto, pensavano a qualcosa del genere. La marina britannica – con le sue esperienze in fatto di corazzate – ebbe un ruolo fondamentale nello sviluppo della nuova arma. A *DUNKERQUE* il Guardiamarina Samson corazzò con lamiera di caldaia tre automobili scoperte ribattezzandole “*Long range motor patrols*”.

Un altro gruppo di ufficiali inglesi cominciò quindi a studiare veicoli coperti completamente corazzati: fra loro il Commodoro Sueter, il Colonnello Battista Swinton, il Contrammiraglio Bacon e il progettista navale Sir Tennyson d'Eyncourt, padre delle corazzate “*Nelson*” e “*Rodney*”.

Nonostante l'immediato effetto psicologico ottenuto con la sorpresa della loro comparsa sul campo, la nuova arma però non riuscì ad essere risolutiva. Nel 1916 i carri erano poco affidabili e il numero ancora troppo scarso. I comandanti inoltre avranno bisogno di altro tempo per comprendere le vere potenzialità del nuovo mezzo

⁽⁴⁾ Per non insospettire gli operai che lavorano al progetto, Swinton disse loro che si trattava di “*tank*”, ovvero di serbatoi d'acqua semoventi da impiegare in Medio Oriente.



Figura 8 - Una bella immagine di uno dei primi tanks impiegati in Europa

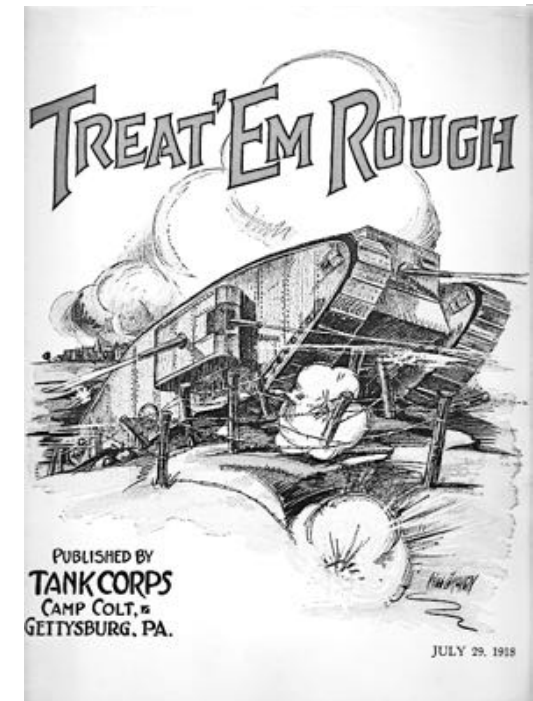


Figura 8 - Un eloquente manifesto americano del luglio 1918

inizialmente impiegato come una “*batteria mobile*” dietro alle fanterie.

Anche quando – come a *CAMBRAI*, nel 1917 – vennero schierati davanti e non dietro alle fanterie, la penetrazione realizzata dai carri andò sprecata: una volta eseguito l’assalto i Carristi si fermarono applicando lo schema classico della guerra di posizione e si misero ad aspettare i rincalzi. Solo verso la fine della guerra, ad Amiens, si cominciarono ad intravedere le possibilità offerte da un’azione in profondità dei carri.

Il pionierismo italiano

L’Esercito Italiano iniziò ad interessarsi della nuova macchina da guerra con molta cautela, giacché l’introduzione di rivoluzionari e costosissimi mezzi bellici avrebbe richiesto un addestramento specifico di Quadri e truppa e la disponibilità di specialisti per la logistica che allora erano del tutto mancanti. Tutto ciò implicava, inoltre, la disponibilità di ingenti risorse finanziarie cui nessun’altra componente dell’Esercito era disposta a rinunciare per un’incognita ancora tutta da valutare. Del resto, anche qui da noi mancava una precisa idea di come impiegare i carri armati in combattimento ed esisteva tra i gradi più elevati una diffusa diffidenza circa le reali possibilità del carro armato d’affermarsi sul campo di battaglia. Il primo Ufficiale italiano incaricato di interessarsi alla modernissima arma fu un Artigliere, il Capitano Alfredo Bennicelli⁽⁵⁾ che nei primi del 1917, per ordine dell’allora Ministro della Guerra, Tenente Generale Vittorio Zuppelli, si recò in missione nelle Fiandre francesi per visionare i primi esemplari di carro armato impiegati dagli Eserciti di Francia e Inghilterra. Lo stesso ufficiale, in seguito, diresse tutte le prove tecnico-dimostrative sui carri fatti giungere in Italia per essere sperimentati sui terreni nord orientali della Penisola.

Bennicelli, che aveva indubbiamente compreso le potenzialità di sviluppo insite nei mezzi di combattimento corazzati, chiese di potersi recare presso i reparti Carristi alleati schierati a *POPERINGE*. Il permesso gli fu concesso solo grazie alle sue



Figura 9 (a e b) - Il carro Schneider matricola 212 in prova nelle campagne di Tricesimo (UD)



⁽⁵⁾ Il Conte Alfredo Bennicelli (Roma il 19 febbraio 1879 - 20 Maggio 1960), Ufficiale di Complemento di prima nomina nel 13° Reggimento di Artiglieria procedette nella carriera militare fino al grado di Generale di Brigata ed in quella politica fino alla dignità di Senatore del Regno. È considerato - idealmente - il “fondatore” dei Carristi italiani.

alte conoscenze personali nel mondo della diplomazia.

Grazie a questo primo interessamento, all'inizio del 1917 l'Italia chiese ed ottenne dalla Francia un esemplare (numero di matricola era 212) di carro Schneider per sperimentarne le capacità sul fronte italiano.

Tali prove si svolsero a Tricesimo, in Friuli, sempre sotto la direzione di Bennicelli, e dettero risultati incoraggianti. Non poterono essere prove estese e l'Italia richiese pertanto altri esemplari all'alleato francese che però non ritenne di doverceli concedere.

Nel 1918 la Fiat progettò e realizzò di propria iniziativa due esemplari del carro Fiat 2000. L'impresa fu condotta d'urgenza sulla sola scorta delle notizie giornalistiche circolate sui carri d'assalto inglesi e di qualche loro nebulosa fotografia. L'enorme veicolo, pesante poco meno di 40 tonnellate, azionato da un motore d'aviazione Fiat A12 da 600 cavalli capace di conferire al mezzo la velocità massima di 6 km orari, fu disegnato e costruito dal noto binomio ingegneristico dell'automobilismo italiano Cappa e Cavalli a tempo di record. Per azionarlo c'era bisogno di un equipaggio di ben 12 uomini⁽⁶⁾!

Si trattava di un mezzo mastodontico il cui armamento era costituito da ben sette mitragliatrici e da un cannone da 65 mm installato, per la prima volta al mondo, in una torretta girevole capace di brandeggiare sull'intero giro d'orizzonte.

Il 2 agosto 1918, il Capitano Bennicelli organizzò e diresse sugli spalti dell'antica cinta fortificata di Piacenza una spettacolare esibizione volta ad evidenziare la mobilità dei carri su terreni difficili e le loro capacità di superamento degli ostacoli. In quell'occasione egli stesso pilotò con maestria uno dei cinque carri *Renault F.T. 17*⁽⁷⁾ avuti, sia pure dopo molte insistenze, dalla Francia. La dimostrazione di potenza bastò -da sola- a convincere l'allora Ministro della Guerra a sottoscrivere una commessa per l'approvvigionamento di qualche centinaio di questi carri, commessa che fu poi sensibilmente ridimensionata a causa dell'insperato sopraggiungere della fine della guerra.

⁽⁶⁾ Il numero dei membri dell'equipaggio è riportato nel contratto stipulato tra Amministrazione Militare e ditta costruttrice. Si presume che l'equipaggio fosse così composto: capocarro, cannoniere, servente, 7 mitraglieri, meccanico e pilota. Tuttavia in tutte le fotografie appaiono al massimo 8 persone.

⁽⁷⁾ Il carro Renault F.T. 17, il primo munito di torretta girevole armata di mitragliatrice, è il carro dal quale sono concettualmente derivati tutti i successivi carri con torretta realizzati nel mondo fino ai nostri giorni.



Figura 11 - Carro FT 17 impegnato in una attività dimostrativa sul campo



Figura 11 - Uno dei due esemplari di carro Fiat 2000 fotografato al forte Tiburtino, a Roma il 18 maggio 1930.

La conclusione del primo conflitto mondiale, nel novembre 1918, impedì quindi all'Italia di sperimentare sul campo di battaglia la nuova arma. Tuttavia, alla fine della guerra erano presenti nel nostro Paese ben sette carri armati: un carro *Schneider*, cinque carri *Renault F.T. 17* e due *Fiat 2000*.

Nel 1918 questo nostro embrionale parco carri fu riunito nel primo ente addestrativo per l'impiego dei carri armati: la *Scuola carri d'assalto* istituita presso la *Sezione speciale per l'istruzione sui trattori cingolati* del *Reparto di Marcia Trattrici d'Artiglieria* di Verona.

Era questo reparto – probabilmente – l'unico ente militare che in quel momento disponesse di personale con le cognizioni tecniche indispensabili per il mantenimento e l'impiego delle trattrici cingolate che, con un po' d'immaginazione, potevano essere assimilate ai carri armati.

I 200 militari di truppa assegnati alla neonata scuola carri d'assalto, tutti sceltissimi volontari provenienti da ogni Arma o Specialità dell'esercito, vennero concentrati a Tombetta di Verona, presso l'ex conceria "Rossi".

I primi reparti organici

La Sezione Speciale fu successivamente trasformata nel *Reparto Speciale di marcia carri d'Assalto* comandato dal Maggiore Corsale. Tale reparto continuava ad essere composto da personale volontario reclutato in tutte le armi dell'Esercito, nessuna esclusa. Il *Reparto Speciale* fu poi provvisoriamente posto alle dipendenze della *Sezione Auto dell'Intendenza Generale*.

A questo primordiale ente addestrativo fu dato il compito di impartire ad Ufficiali e Truppa che - ci piace ricordarlo ancora una volta - erano tutti volontari provenienti da tutte le Armi dell'Esercito selezionati fra coloro che possedevano le cognizioni tecniche minime indispensabili, una prima istruzione sulla condotta dei carri armati del tipo *Schneider* e *Renault F.T. 17*.

Il primo vero e proprio reparto organico di carri armati del nostro Esercito fu però la *1^a Batteria Autonoma carri d'assalto* che, con una forza iniziale di 5 ufficiali e 40 tra sottufficiali e truppa si costituì a Torino nel dicembre del 1918, in seno all'Arma di Artiglieria. Con la sua denominazione tutta di ispirazione francese, affidata al comando del Capitano di artiglieria Vincenzo Lupo (M.B.V.M.), la batteria era composta ancora una volta interamente da personale volontario. Gli altri

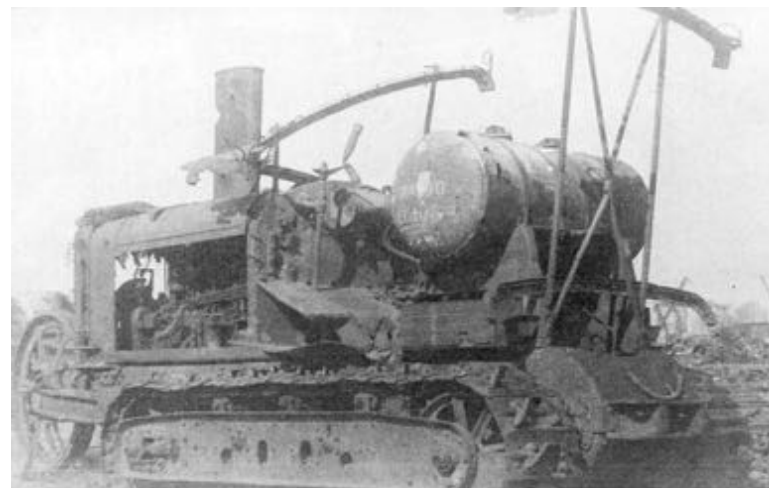


Figura 13 - Trattore cingolato Clayton

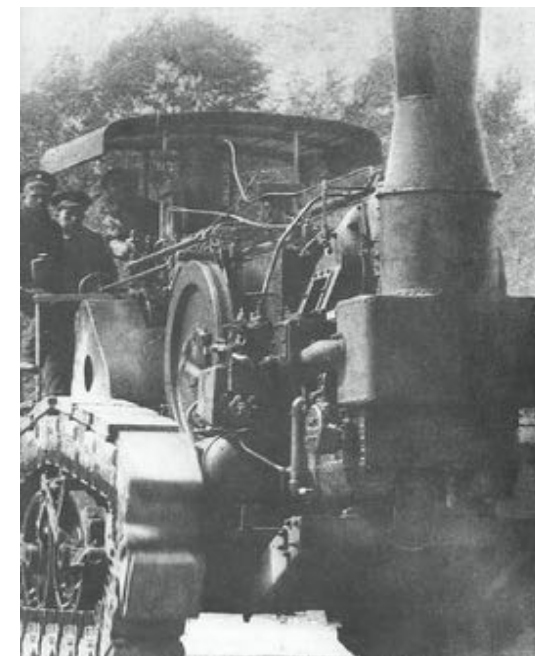


Figura 13 - Trattore cingolato Ruston

ufficiali assegnati al reparto furono i Tenenti Lorenzo Siciliano (di Cavalleria, M.B.V.M.), Abejan, Pietro Calini, Costamagna, Giulio De Romanis, Faustini, Mario Morando Gotti (dei bersaglieri, M.A.V.M.)⁽⁸⁾ e Ungaro (di artiglieria). Questa minuscola batteria progenitrice della Specialità Carristi, inizialmente dotata di 4 carri armati poi diventati 6. Essa si articolò in due sezioni (I e II) che risultarono infine ciascuna dotata di 3 carri (un *Fiat 2000* e due *Renault F.T. 17*). Ogni sezione disponeva di 2 Ufficiali e 17 tra Sottufficiali e truppa.

Nello stesso momento in cui vedeva la luce la *1^a Batteria autonoma carri d'assalto*, il Sindaco di Verona, desideroso di vedere risollevarsi l'economia cittadina, chiedeva alle autorità militari di trasferire altrove "l'ingombrante flotta" corazzata accasermata in città per far posto alla celebre *Fiera dei Cavalli* che ancor oggi ha annualmente luogo nella città scaligera⁽⁹⁾. Fu così che il 5 marzo 1919 vennero sciolti la *Scuola carri d'assalto* del Parco Trattorie d'Artiglieria, il *Reparto speciale di marcia carri d'assalto* e disposto il trasferimento a Roma del quinto carro *Renault F.T. 17*.

Lo Stemma

Fino al 1918, il personale assegnato ai "carri armati"⁽¹⁰⁾ portò cucito sulla manica destra della giubba, ricamato in filo d'oro, il simbolo dell'*Artillerie d'assault* francese⁽¹¹⁾. Tale stemma fu mutuato dagli Ufficiali italiani che avevano frequentato il corso per carri armati presso il "Centre d'Instruction Interalliè de l'Artillerie d'assault" di FONTAINEBLEAU in Francia. Il distintivo, che dapprincipio raffigurava un elmo d'armatura sormontante due cannoni incrociati, fu modificato in occasione della costituzione della *1^a Batteria autonoma carri d'assalto*, sostituendo ad uno dei



Figura 16- Uno dei carri Renault FT 17 ricevuti dall'Italia



Figura 16 - Mostreggiature e simbologia d'Artiglieria



Figura 16 (a e b) – Lo stemma dell'Artillerie d'Assault e quello della 1^a Batteria carri d'assalto

⁽⁸⁾ Tenente dei bersaglieri (di Firenze) appartenuto al 9° reggimento bersaglieri: Comandante di autoblindomitragliatrice, durante tre giorni di aspri combattimenti, dimostrava grande ardimento e sprezzo del pericolo. Ferito una prima volta all'occhio destro, non abbandonava il combattimento, finché, nuovamente colpito in varie parti del corpo da schegge di granata, prima di essere portato al posto di medicazione, incitava i soldati al grido di "Viva l'Italia". Medio Piave, 15-18 giugno 1918.

⁽⁹⁾ Non è quindi per caso se, proprio dal 1919, a Verona, in vicolo del Gatto 2A si trova tuttora la storica "Osteria del carro armato".

⁽¹⁰⁾ Questo era il nome originario della Specialità.

⁽¹¹⁾ Il simbolo dell'Artillerie d'Assault francese era stato ideato dal Sottotenente De Rebaud e rimase in uso in Francia sino alla soppressione dell'Artillerie d'assault.

due cannoni una mitragliatrice e dando così origine all'elemento principale del fregio tutt'ora in uso della Specialità Carristi.

Primo esperimento di impiego operativo

Nel febbraio del 1919, la *I sezione della 1^a Batteria autonoma carri d'assalto* fu inviata in Tripolitania con il suo *Fiat 2000* e due carri *Renault F.T. 17*, per un breve ciclo operativo nei pressi di Tripoli, a carattere più che altro sperimentale, contro le bande di ribelli arabi. Al riguardo il Colonnello Noè Grassi riporta in un suo volume che *Il reparto (la I Sezione carri d'assalto, NdA) fu distaccato alla fermata di Misciasta (presso Zanzur) ed ebbe occasione di fare avanzare una sola volta il carro (la Fiat 2000) contro un gruppo di un centinaio di ribelli che ne rimasero terrorizzati e si dispersero ai primi colpi di mitragliatrice. Conclusa la pace, con la concessione dello Statuto agli Arabi, questi carri tornarono in Italia (i due FT17). In Tripolitania non restò che la Fiat 2000. Nel complesso, risposero bene; ma si rivelò un inconveniente d'importanza capitale, data la mobilità somma del nemico quello della lentezza.*⁽¹²⁾

L'esperimento -come prevedibile- ebbe un successo relativo, del resto quei carri non erano stati progettati allo scopo di inseguire le fugaci bande dei guerriglieri libici, né per percorrere lunghe distanze in ambiente desertico. Apparve però chiaro che i ribelli alla sola vista delle macchine si dileguavano. Fu quello l'esordio in combattimento dei neonati *tanksmen* italiani, termine esotico importato in Italia da coloro che avevano frequentato i corsi in Francia nel 1917, con il quale amavano autodefinirsi quei primissimi Carristi italiani per sottolineare la modernità futuristica della loro nascente Specialità.

Il 2 aprile dello stesso anno, la *II sezione della 1^a Batteria autonoma carri d'assalto*, rimasta in patria, eseguì una dimostrazione tecnico-tattica presso lo Stadio Nazionale di Roma. A tale evento che l'onnipresente Maggiore Bennicelli aveva organizzato in diverse città italiane anche allo scopo di raccogliere fondi a favore della Croce Rossa Italiana e che servì pure a sensibilizzare l'opinione pubblica sulle possibilità offerte dalla nuova arma, assistette anche la Famiglia Reale. Vi presero

⁽¹²⁾ N. Grassi, "I carri d'assalto" pag. 9-10. Noè Grassi nel 1923 fu il primo Comandante del Reparto Carri Armati.

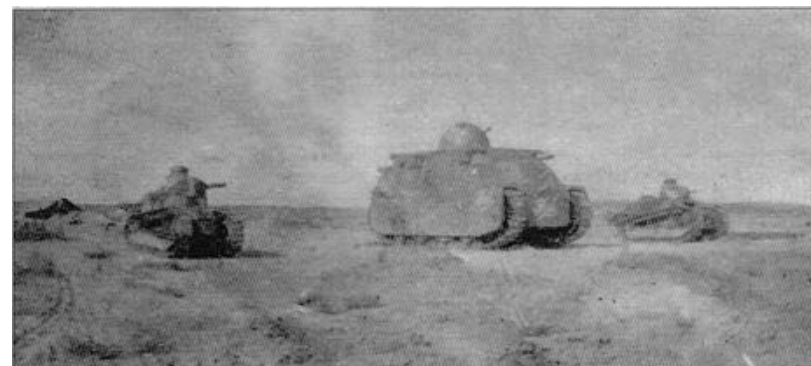


Figura 19- La I Sezione della 1^a Batteria autonoma carri d'assalto, in azione in Tripolitania nel 1919.



Figura 19 – Il Generale Badoglio a Tripoli nel 1919, sullo sfondo il Fiat 2000



Figura 19 - Il Fiat 2000 presso gli hangar dell'aeroporto di Misurata nel 1919

parte, oltre ad alcune autoblindo *Lancia IZM*, anche l'esemplare del carro Fiat 2000 rimasto in Italia, uno dei *Renault F.T. 17* avuti dalla Francia ed un carro dello stesso tipo modificato mediante l'installazione di un obice da 105 mm al posto della torretta, era quello il primo esempio al mondo di pezzo d'artiglieria semovente, su cingoli. Rientrata in patria dalla Tripolitania nel mese di giugno 1919 la *I sezione* (che a Tripoli lasciò per sempre il suo pesante Fiat 2000), la *1ª Batteria autonoma carri d'assalto* fu destinata dapprima a Nettuno, presso il poligono di artiglieria lì ancor oggi esistente, e posta alle dipendenze amministrative del *13° Reggimento Artiglieria* da Campagna di stanza in Roma, nella caserma del Castro Pretorio.

Dopo la breve permanenza a Nettuno, la *1ª Batteria autonoma carri d'assalto* fu riunita nella Capitale dove fu inizialmente accantonata presso la caserma del *1° Reggimento Granatieri di Sardegna* per poi essere trasferita alla più spaziosa Caserma del Castro Pretorio. Nel settembre del 1919, la Batteria fu raggiunta a Roma anche dal carro *Schneider* matricola 212⁽¹³⁾ che fino a quel momento era rimasto presso l'autoparco di Verona, traccia del primo, ma non ultimo, passaggio dei *Tanksmen* nella bella città scaligera.

Artiglieria o Fanteria?

Il 21 novembre 1919 l'emanazione del Regio Decreto n. 2149, noto come "*Ordinamento Albricci*", segnò la prima assegnazione della "*Specialità carri armati*", all'Arma di Fanteria. Nel gennaio 1922, la *1ª Batteria autonoma carri d'assalto* venne di conseguenza ribattezzata *Compagnia Autonoma carri armati*. Questa denominazione venne ben presto semplificata in *Compagnia carri armati* (la perdita dell'aggettivo "autonomo" fu un cattivo presagio...) e dalla caserma del Castro Pretorio si trasferì nei non lontani baraccamenti di San Lorenzo, più in periferia ma sempre a Roma.

Nel mese di maggio dello stesso anno, tutti i carri allora in dotazione all'Esercito Italiano furono riuniti presso la *Scuola centrale di artiglieria* di Nettuno ove si costituì la *Scuola di condotta carri d'assalto* anch'essa alle dipendenze della

⁽¹³⁾ Il carro Schneider ricevuto dall'Italia rimase fra i cimeli del Reggimento Carri Armati costituitosi a Roma nel 1927 e lo seguì a Bologna quando il Reggimento Capostipite lì si trasferì nel 1931. Dopo la II guerra mondiale purtroppo se ne persero definitivamente le tracce insieme a quelle di tutti i carri primordiali lì conservati.



Figura 21 - I due FT 17 della I Sezione della 1ª Batteria autonoma carri d'assalto in azione in Libia nel 1919. Qui trainano un'autoblinda rimasta bloccata nella sabbia



Figura 21 - Una celebre immagine della stessa manifestazione

Direzione Generale di artiglieria.

La nuova Specialità finiva dunque con l'aver una duplice appartenenza (e una duplice denominazione) poiché la formazione del personale continuava ad essere affidata all'Arma di Artiglieria.

Nel giugno del 1920, la Fiat approntò il primo esemplare di carro *Fiat 3000* che si rifaceva quasi del tutto al carro *Renault F.T. 17* e che entrò in linea nei primi mesi dell'anno successivo con il nome di *Fiat 3000 mod. 21*.

Nel 1921 non si era ancora provveduto a stilare un ordinamento dei carri armati inquadrati nell'Esercito, ma si era ribadito che la *Specialità carri armati*, come la si continuava a chiamare, appartenesse all'Arma di Fanteria. Tuttavia, l'addestramento tecnico restava ancora di competenza dell'Arma di Artiglieria. Nessun progresso si registrava invece circa i criteri d'impiego e la dottrina dei reparti carri armati.

L'altalena di nomi era solo all'inizio: il 7 gennaio 1923 un Regio Decreto disponeva la creazione di un *Riparto carri armati*, che si costituì in Roma il 23 gennaio successivo. Esso era costituito da un Comando, il Deposito e unità di carri armati. La Compagnia carri armati costituì il *1° nucleo* del Riparto carri armati. Il nuovo organismo non aveva autonomia amministrativa e per tali aspetti rimaneva dipendente dal *13° Reggimento artiglieria*, ente cui era formalmente effettivo il personale in forza al Riparto carri armati. La sede del Comando del *Riparto carri armati* era nella caserma di via Marsala. Nel mese di maggio 1923 venne formato il *2° nucleo* carri armati. A dicembre venne formato il *3° nucleo* che, unitamente agli altri due costituì il *1° Gruppo carri armati* interamente sui nuovi carri Fiat 3000.

Il 16 luglio 1923 il Riparto carri armati acquisì autonomia amministrativa affrancandosi dalle inevitabili ingerenze del *13° Artiglieria*. Il 9 gennaio 1924 il Riparto si spostò al Forte di Pietralata.

Con determinazione ministeriale del 15 febbraio 1924 fu costituito il *2° Gruppo carri armati* che accorpò il *4°, 5° e 6° nucleo* nel frattempo formati in seno al Riparto carri armati. Con successivo decreto ministeriale del luglio stesso anno, la denominazione di "*nucleo*" fu sostituita con quella di "*squadriglia*".



Figura 23 – Programma della manifestazione svoltasi a Roma nell'aprile 1919



Figura 23 - I pionieri del carrismo alle prese con le difficoltà tipiche della nuova arma (collezione Petrei)

Conseguentemente ciascun Gruppo carri armati veniva ordinato su tre squadriglie⁽¹⁴⁾ per un totale di 25 carri armati *Fiat 3000* e 265 Carristi di truppa.

Il neonato *Riparto carri armati* era incaricato della formazione, dell'addestramento e della mobilitazione delle unità carri armati ed era un organo di studio ancora sperimentale deputato allo sviluppo della nuova specialità. La responsabilità di tali studi rimaneva comunque di competenza della *Direzione Superiore del Servizio tecnico di artiglieria* il che confermava l'esitazione in cui si rimaneva circa la dipendenza della neonata Specialità.

Il primo Comandante del *Riparto carri armati* fu il Colonnello di Fanteria Noè Grassi che rimase in carica fino all'11 marzo 1924. Il suo successore fu il Colonnello di Artiglieria Enrico Maltese⁽¹⁵⁾. Fu quest'ultimo a coniare il termine "*Carristi*" e per questo motivo fu a lungo soprannominato il "*papà dei Carristi*". Questi due Ufficiali furono entrambi i primi dotti teorizzatori dell'impiego tecnico-tattico della nuova arma. In particolare, il Colonnello Maltese fu il primo curatore del lemma "*Carro Armato*" per l'Enciclopedia Italiana dell'Istituto Treccani. Il 9 giugno 1924 il Reparto si trasferì finalmente al Forte Tiburtino, sempre a Roma, nei pressi del quale, all'epoca, esistevano ancora gli ampi spazi necessari per le manovre dei carri. Ancor oggi, nella toponomastica della Capitale, proprio nei pressi dell'antico sito del Forte Tiburtino, a ricordo di quei primi Carristi, esiste la *via dei carri armati*.

Si limitano a queste scarse notizie, in genere, i cenni all'ente progenitore tradizionalmente disponibili nelle ormai numerosissime e spesso tanto lapidarie quanto contraddittorie sintesi storiche delle vicende che portarono alla costituzione della Specialità Carristi. Tuttavia non è possibile liquidare il quadriennio in cui esso funzionò senza menzionare il ruolo avuto dal *Riparto Carri Armati* nella formazione di quello che vent'anni più tardi costituirà nucleo delle personalità portanti della

⁽¹⁴⁾ Benché già inserito nell'Arma di Fanteria, la denominazione "gruppo" era di chiara origine artiglieresca dati i trascorsi dei primi Carristi nell'Arma "dotta". L'ordinamento in "*squadriglie*", di chiara derivazione aeronautica, era stata mutuata invece dall'ordinamento dei primi reparti autoblindo e rimase in auge sino al momento della costituzione del Reggimento Carri Armati che, benché nuovamente svincolato dalla Fanteria, fu articolato - come vedremo - in battaglioni come i reggimenti di quest'Arma.

⁽¹⁵⁾ Nel corso della 1^a G. M. Il Colonnello Maltese aveva avuto un ruolo importante nell'ambito della specialità "Bombardieri", avendo comandato la "Scuola Bombardieri del Re" stanziata nella località "Le Mandre", presso Santa Lucia di Piave.



Figura 25 - L'ingresso del Forte Tiburtino a Roma, sede del Reparto Carri Armati



Figura 25 - Soldati nuovi che sanno usare le macchine

capacità carrista durante la Seconda Guerra Mondiale. La lettura delle scarse informazioni desumibili dal “Ruolo Alfabetico degli Ufficiali in Attività di Servizio effettivi al Reparto Carri Armati”, consente di fare alcune riflessioni. Il registro riporta i nomi degli ufficiali assunti in forza dal 1923 al 1931 e quindi si innesta, senza soluzione di continuità, nei primi quattro anni di vita del Reggimento Capostipite succedutogli il 1° ottobre 1927. In tale arco di tempo il Reparto e poi il Reggimento assunsero in forza: 144 ufficiali di Fanteria, 1 di Cavalleria⁽¹⁶⁾, 16 di Artiglieria, 5 Medici e 8 di Amministrazione. Tra i nomi che ritroveremo nel prosieguo del racconto citiamo: Tenente Alberto Andreani, Maggiore Valentino Babini, Tenente Anselmo Buttafochi, Capitano Eugenio Campanile, Capitano Alfonso Di Paola (primo brevetto di condotta carri armati), 1° Capitano Ferdinando D’Avenia, Tenente Giulio De Romanis (già appartenuto alla 1ª Batteria autonoma carri d’assalto), Capitano Massimino D’Andretta, Tenente Giuseppe Gigliarelli Fumi, Capitano Leonida Grasso, Tenente Raffaele Mariconda, Sottotenente Osvaldo Mazzei, Maggiore Amedeo Pederzini, 1° Capitano Mario Ravazzoni, Tenente Alberto Spada, Tenente Gabriele Verri, Maggiore Pietro Zuco tanto per citarne alcuni.⁽¹⁷⁾



Figura 27 – Il Capitano Alfredo Bencicelli fotografato in Francia dopo aver pilotato un carro FT17 nel corso della sua prima missione di contatto

⁽¹⁶⁾ Il numero degli ufficiali provenienti dall’Arma di Cavalleria assunti in forza, nell’arco di poco meno di un decennio, dal Reparto/Reggimento Carri Armati appare davvero esiguo anche rispetto a quello degli colleghi di Artiglieria. Nel Ruolo non compaiono nemmeno gli ufficiali dell’Arma che solo pochi anni prima avevano militato nella 1ª Batteria autonoma carri d’assalto e nemmeno coloro che avevano militato nelle squadriglie autoblindomitragliatrici dal 1916 in poi. Eppure, già dal 1° settembre 1918, con il foglio riservatissimo n. 1826, il Comando Generale dell’Arma di Cavalleria aveva interpellato tutti i propri Enti dipendenti allo scopo di reperire un “piccolo numero di ufficiali inferiori del Servizio Attivo Permanente e del congedo” da destinare “alla specialità carri d’assalto”. Non si conosce l’esito di quell’interpello, ma tutto consente di supporre che non abbia sortito molto effetto.

⁽¹⁷⁾ Il registro originale del “Ruolo Alfabetico degli Ufficiali in Attività di Servizio effettivi al Reparto Carri Armati” è conservato (lo era almeno fino all’ottobre 2010) presso la sala cimeli del 132° Reggimento carri ora in Cordenons.



Figura 27 - Una folla di soldati assiste a una dimostrazione dei carri armati

Nel 1926, per riorganizzazione dei vari preesistenti reparti motorizzati già presenti in colonia già dal 1919⁽¹⁸⁾, vennero costituite in Libia la 1^a e la 2^a Squadriglia autoblindomitragliatrici. La prima al comando del Capitano di Fanteria Orlando Lorenzini (O.M.I., 5 M.A.V.M. e M.B.V.M.) dotata fra l'altro anche di 2 Fiat 3000 che le vennero affidati a scopi sperimentali⁽¹⁹⁾. A questi due reparti vennero assegnati -non si sa a partire da quale data- alcuni ufficiali del Reparto Carri Armati (tre di essi il Capitano di Fanteria Lapo Molignoni – 2 M.A.V.M. e C.G.V.M. - e Capitano di Fanteria Giuseppe Limer – M.A.V.M. e M.B.V.M. segno dell'esistenza di un legame tra queste due Squadriglie e il Reparto Carri Armati che si apprestava ormai a trasformarsi nel Reggimento capostipite della Specialità Carristi. In particolare tra i sottufficiali effettivi alla 1^o Squadriglia vi era il Sergente Giovanni Sarotti, un nome che come si vedrà diventerà significativo nella storia dei Carristi. Molto significativo ai fini dello sviluppo della mentalità blindo-corazzata fu l'apporto dottrinale e addestrativo offerto dal Comandante della 1^a Squadriglia. Egli individuò in breve tempo le ragioni che fino a quell'anno avevano impedito alle forze italiane presenti

in Libia di trarre vantaggio operativo dalla disponibilità delle numerose macchine lì schierate e sviluppò quindi i corretti procedimenti d'impiego e una più efficace e assidua metodica addestrativa -anche in contrapposizione a direttive stringenti dei comandi superiori dettate dalla mancanza di fiducia nei nuovi mezzi di combattimento e che di fatto ne condizionavano pesantemente l'impiego. Lorenzini rivoluzionò i programmi addestrativi che finalmente andarono oltre il mero addestramento automobilistico finalizzato all'acquisizione da parte degli equipaggi delle capacità di adoperare le macchine e contemplò -forse per la prima volta- anche l'acquisizione di una adeguata mentalità tattica ritagliata attorno alle caratteristiche del reparto. Anche quello che gli inglesi chiamano lo "stile di comando" nell'ambito dei reparti autoblindomitragliatrici subì una benefica evoluzione in quanto Lorenzini risolse avvedutamente i problemi delle rigidità procedurali che sino a prima del suo arrivo avevano impedito ai Comandanti delle minori unità in cui si frazionavano -

⁽¹⁸⁾ Nel 1919 in Libia erano state formate due squadriglie autoblindo per due reggimenti "Cacciatori d'Africa" (la 1^a e 2^a/3^o e la 1^a/4^o a Derna). Nel 1923 se ne aggiunse una terza (3^a/3^o) che disponeva fra le altre anche di due blindo *Lanchester* acquistate in Gran Bretagna. Nello stesso anno i tre reparti furono tutti riuniti a Tripoli.

⁽¹⁹⁾ Le autoblindo in dotazione alla Squadriglia del Capitano Lorenzini erano: 9 Ansaldo 1ZM, 1 *Lanchester*, 8 Fiat Tripoli. Il reparto disponeva anche di 23 autocarri armati Fiat 15 Ter e 2 Ford T.



Figura 29 - 1^a Squadriglia autoblindomitragliatrici della Tripolitania operante in colonia dal 1919 al 1929 e dotata di 2 carri Fiat 3000. Il Comandante del reparto era il Capitano di Fanteria Orlando Lorenzini.



Figura 29 - Impiego di Fiat 3000 in Libia nel 1926

sovente impiegate in piccoli nuclei soggetti a restare isolati nel deserto- di poter esercitare la loro azione di comando con la libertà decisionale indispensabile a garantire l'impiego agile e rapido dei reparti autoblindomitragliatrici in quell'ambiente operativo tanto particolare e mutevole. I metodi applicati dal brillante Capitano Lorenzini si concretizzarono quindi nella possibilità di un impiego tattico efficace dei veicoli da combattimento. I risultati conseguiti, dovettero essere davvero eccezionali poiché valsero all'Ufficiale la nomina a Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia con una motivazione in cui si fa lusinghiero riferimento all'opera svolta per la riorganizzazione e l'efficientamento della Squadriglia autoblindomitragliatrici affidata al suo comando: *Comandante di una squadriglia autoblindomitragliatrici, da lui trasformata in poderoso strumento di guerra per la perfetta organizzazione, per lo speciale addestramento e per lo spirito offensivo, onde seppe animarla, riportò brillantissimi risultati che costituirono i più importanti fattori del successo complessivo nella campagna sul Gebel Cirenaico dell'estate 1927. Si distinse in modo speciale nei combattimenti contro il Dor Abid, che attaccava e sterminava dopo un lungo e difficile inseguimento (11 e 28 agosto 1927) e nelle azioni di: Abiar bu Sgeia (19 luglio 1927), Uadi Kuf (28 luglio 1927), Ez Zelag (13 settembre 1927).*

È indubbio che nella sua attentissima azione di comando il Capitano Lorenzini si era interrogato su come aumentare il rendimento delle costose macchine in dotazione e aveva chiaramente intuito e messo a fuoco i principi fondamentali che sovrintendono l'addestramento e l'impiego dei reparti blindo-meccanizzati, principi che se oggi ci paiono banali nel 1926 non dovevano essere affatto scontati alla luce dei deludenti risultati ottenuti dal 1919 al 1926 dal pur cospicuo parco veicoli blindati disponibile in colonia. In buona sostanza il Lorenzini fu il classico *game changer* perché egli riuscì a capire la differenza tra il concetto di motorizzazione e quello di meccanizzazione. Come si vedrà, ci volle tuttavia ancora del tempo perché l'approccio di questo straordinario Ufficiale, poi mai impiegato nella Specialità, si affermassero e sedimentassero nel patrimonio culturale dell'Esercito Italiano. Nel 1933-34 le due squadriglie autoblindomitragliatrici della Tripolitania si trasformarono rispettivamente nella 1^a e 2^a Compagnia carri d'assalto (4 ufficiali, 4 sergenti maggiori, 38 graduati e militari di truppa) e, ormai considerate a tutti gli effetti tra i reparti inquadrati nel Reggimento Carri Armati, il 27 dicembre 1934 furono trasferite da Tripoli a Mogadiscio insieme ai loro carri L 3.

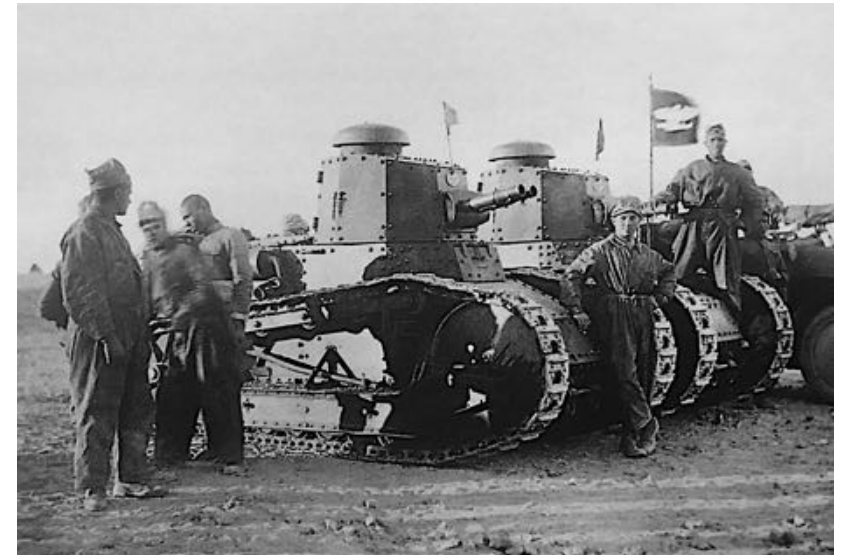


Figura 31 - La coppia di carri Fiat 3000 in dotazione alla 1^a Squadriglia autoblindomitragliatrici della Tripolitania nel 1926. Si noti sulla destra il gagliardetto degli autoblindisti che rivedremo sventolare sui mezzi inviati 8 anni più tardi in Somalia dal Reggimento Carri Armati.



Figura 31 - Il Maggiore Orlando Lorenzini. Nel grado di Capitano comandò la 1^a Squadriglia autoblindomitragliatrici della Tripolitania

Il Primo Corso per Ufficiali Carristi

Non furono affatto anni facili per l'affermazione del carro armato che in Italia, dove -più che altrove- prevale la scarsa attitudine alla lungimiranza, godette sempre di forti incomprensioni. Ad ogni buon conto, alla fine del 1924, il *Reparto carri armati* poteva contare su una forza di 62 carri *Fiat 3000* ed il 1° dicembre 1924 poteva avviarsi il 1° Corso per Ufficiali Carristi.

Le Esperienze

Nel 1925, in occasione delle grandi manovre, fu sperimentata una versione speciale del carro *Fiat 3000* che poteva essere impiegata per la creazione di cortine nebbiogene artificiali. Nel 1929, due battaglioni di *Fiat 3000* parteciparono alle grandi manovre in Piemonte in seguito alle quali si decise di sostituire le mitragliatrici in torretta con un cannone da 37/40.

Prima versione del Motto ed evoluzione dello Stemma

Dai diplomi rilasciati al termine dei corsi e dalle cartoline reggimentali dell'epoca, si evince che il *Reparto carri armati* si era dato il motto: "*PONDERE IGNIQUE AUXILIUM FERT*" (in italiano: "*Reca aiuto con il peso e con il fuoco*").

Dall'iconografia presente sugli stessi documenti si evince anche la prima evoluzione dello stemma concepito dalla *1^a Batteria Autonoma carri armati* il cui elmo rinascimentale viene sostituito dalla fiamma svolazzante che ricorda quella tipica dell'Arma di Artiglieria e l'aggiunta di un carrello del treno di rotolamento posto sopra una maglia di cingolo e collocato al di sotto dell'incrocio di mitragliatrice e cannone. Tuttavia si tratta di un fregio non ancora ufficializzato dai regolamenti e pertanto non in uso sulle uniformi. È noto infatti che gli Ufficiali delle varie armi che, entrando a far parte del *Reparto carri armati*, avevano scelto di avventurarsi nel nuovo mondo dei corazzati, continuavano a portare sulle loro uniformi il fregio e le mostreggiature dell'Arma o del Corpo di provenienza mentre i Sottufficiali e la truppa portavano sui loro copricapi il fregio *fuori corpo* dell'Arma di Fanteria e sui baveri di panno nero delle loro giubbe erano cucite le fiamme rosse a due punte. Come vedremo, il caratteristico abbinamento rosso-blu arriverà dieci anni più tardi.



Figura 33 - Cartiglio del Reparto Carri Armati



Figura 33 - Carrista del Reparto Carri Armati nella sua uniforme di servizio

Niente speroni!

Poiché non ne erano ancora state inventate di apposite, le uniformi del personale in forza prima al *Reparto carri armati* e in seguito del *Reggimento Carri Armati*, erano quelle previste per le truppe a cavallo: stivali o gambali e bandoliera, compreso il lungo pastrano con abbottonatura apribile posteriore.

Unica eccezione a questa somiglianza tutta esteriore con le armi a cavallo, il divieto -tassativo per tutti- di indossare gli speroni che avrebbero costituito un pericoloso orpello a bordo dei carri, potendosi essi impigliare nelle parti in movimento dei mezzi meccanici.

In merito alle uniformi, è noto che il personale di truppa del *Reparto carri armati*, della cui esistenza non tutti erano al corrente nel resto d'Italia, suscitava stupore quando si recava in licenza fuori dalla Capitale - era allora sempre d'obbligo vestire l'uniforme - tra quanti non riuscivano a capire come mai un soldato di fanteria (tali erano infatti le mostreggiature sul bavero della giubba) portasse gli accessori tipici delle truppe a cavallo, compreso il pastrano con lo spacco posteriore... Alle domande od ai rimbrotti dei superiori poco informati, i "nuovi" soldati, seguendo le precise istruzioni impartite loro dal Colonnello Grassi, rispondevano orgogliosamente "sono un *Carrista*".

Il corredo dei Carristi

Dal 18 gennaio 1926 venne finalmente introdotta in uso la combinazione di tela rasata blu con rinforzi su ginocchia e gomiti, la celebre "*tuta blu*", un classico nell'abbigliamento del Carrista. Detta combinazione venne leggermente modificata il 18 giugno 1941 allorché si introdusse la "*nuova combinazione di tela rasata turchina mod. 41 per Carristi*", che rimarrà in distribuzione almeno sino all'inizio degli anni '90 del XX secolo.

Dal maggio 1932 verrà introdotto anche l'uso del famoso casco paracolpi in cuoio nero che sostituì l'elmetto metallico mod. 1915, sino a quel momento utilizzato a bordo dei carri.

Dal 1936 verrà poi esteso ai Carristi l'uso dell'altrettanto tipico e celebre giubbone in cuoio nero, a "*doppio petto*", adottato l'anno prima per i motociclisti dell'Arma dei Carabinieri.



Figura 35 - Carristi in una foto di gruppo che diventerà classica



Figura 35 – Una compagnia di carri Fiat 3000 impegnata nella spettacolare discesa di un dirupo.

Il Primo riconoscimento della Specialità

Con la legge dell'11 marzo 1926, relativamente all'ordinamento del Regio Esercito, la “*Specialità carri armati*” veniva ufficialmente collocata in seno all'Arma di Fanteria, anche se la sua formazione si continuavano ad attingere, su base volontaria, Ufficiali dai ruoli di tutte le altre armi e corpi dell'Esercito. La citata legge stabiliva che la specialità fosse riorganizzata così:

- a) un *Centro di formazione carri armati* (ottenuto per trasformazione del *Reparto carri armati*) costituito da un *Comando*, un *Deposito*⁽²⁰⁾, il *1° Gruppo d'istruzione* (1^a, 2^a e 3^a Squadriglia) e *2° Gruppo d'istruzione* (4^a, 5^a e 6^a Squadriglia).
- b) unità *carri armati*.

Tale situazione rimase invariata per poco più di un anno.



Figura 37 - Acrobazie campali del Fiat 3000

⁽²⁰⁾ *Il Deposito reggimentale costituisce l'elemento stanziale di ogni reggimento, quello cioè che resta sul posto anche quando il reggimento parte. Comprende gli uffici amministrativi e i vari magazzini destinati a vestire, equipaggiare e armare gli uomini del reggimento. In caso di mobilitazione il deposito provvede anche a costituire e istruire i reparti complementi destinati al reggimento mobilitato, nonché a ricevere e distribuire i quadrupedi e gli automezzi requisiti. Sono quindi enti di grande importanza e ad essi è preposto, di regola, il Tenente Colonnello più anziano del reggimento. (da di U. De Lorenzis, Dal Primo all'Ultimo Giorno – Ricordi di Guerra 1939-1940” (Cpt. II, nota 2), Longanesi, Milano, 1971)*



Figura 37 - Pionieri Carristi”. Siamo al Forte Tiburtino a Roma, nel 1927



CAPITOLO II - IL REGGIMENTO CAPOSTIPITE

Con determinazione ministeriale del 17 agosto 1927 (Circ. 15200) il *Centro formazione dei carri armati* assunse, a far data dal **1° ottobre 1927**, la denominazione di *Reggimento Carri Armati*, con il seguente ordinamento provvisorio: un Comando, il Deposito e cinque *Battaglioni* carri armati. Ciascun battaglione era formato da un comando e quattro *compagnie* su due *plotoni di combattimento*, e un terzo *misto* per un totale di nove *complessi carro*⁽²¹⁾ Fiat 3000 ciascuna.

La predetta determinazione sanciva così che le denominazioni ordinarie dei reparti carri armati fossero mutate da quelle tipiche della Fanteria. Tuttavia il *Reggimento Carri Armati* non fu inserito nell'ordinamento di alcuna delle armi dell'Esercito e la specialità "*Carri Armati*" tornò ad essere autonoma come lo è oggi l'Aviazione dell'Esercito. Ciononostante, la mostreggiatura rimase quella della Fanteria "*fuori corpo*".

Prima unità dei Carristi con rango reggimentale, il *Reggimento Carri Armati* è considerato l'unità *Capostipite* e la data della festa della Specialità coincide con la data della costituzione di questo ente.

Il Comando del reggimento ebbe la sua prima sede in Roma, nel Forte Tiburtino fino al 1931 quando si trasferì a Bologna, nella caserma "*Mazzoni*".

Il primo Comandante del *Reggimento Carri Armati* fu il Colonnello Giuseppe Miglio (M.A.V.M. e M.B.V.M.) cui, dopo ben sei anni di comando, subentrò il 31 ottobre 1933 il Colonnello Edoardo Quarra (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.).

Nel 1928, tre dei cinque battaglioni carri vennero distaccati rispettivamente a Bologna, a Udine ed a Codroipo. Nel 1929 il III Battaglione venne trasferito da Codroipo a Bassano del Grappa.

⁽²¹⁾ Per "*complesso carro*" si intendeva l'insieme di: carro armato, carrello rimorchio e autocarro trattrice col relativo personale.



Figura 39 - Foto ricordo del corpo ufficiali del Comando del Reggimento Carri Armati il giorno della sua costituzione in Roma , il 1° ottobre del 1927 (A.N.C.I.)



Figura 39 - Una moltitudine di fanti osserva con stupore un carro armato

La versione definitiva dello Stemma

Con la nascita del *Reggimento Carri Armati* fu finalmente sancita l'introduzione del *fregio di specialità*, uguale per tutti gli effettivi all'unità Capostipite. Tale fregio, ancora oggi è quello esclusivo dei Carristi, era costituito da una granata con fiamma dritta (leggermente diversa da quella della Fanteria), a cinque costole (tante quanti erano i battaglioni del Reggimento Capostipite al momento della sua costituzione), sormontante un cannone ed una mitragliatrice incrociati (elemento simbolico direttamente derivato da quello della 1^a Batteria autonoma carri d'assalto), il tutto sovrapposto alla sagoma di un carro armato (visto dal lato sinistro).

Con la circolare del 1° marzo 1928, fu stabilito che anche gli Ufficiali d'arma combattente effettivi al *Reggimento* dovessero portare sul copricapo questo fregio (ricamato in filo d'argento), la cui unica differenza rispetto a quello della truppa era d'avere al posto della sagoma del carro armato una sezione di cingolo su cui scorreva una coppia di rulli del treno di rotolamento. Nel 1934 il fregio degli ufficiali diverrà dorato e, nel gennaio del 1937, sarà esteso a tutto il personale della specialità Carristi.

La mostreggiatura già prevista per la truppa (fiamme rosse scarlatte a due punte su velluto nero) fu estesa a tutto il personale effettivo al reggimento a prescindere dall'Arma o Specialità di provenienza.

Nel corso degli anni '30 ebbe inizio l'abitudine, a quanto pare mai sancita dai regolamenti, di apporre sulla corazza dei carri in dotazione al *Reggimento* il fregio della Specialità. Si trattava di un fregio realizzato in ottone lucente, piuttosto vistoso, che veniva applicato sullo scudo frontale della torretta (Fiat 3000), proprio sotto la feritoia delle mitragliatrici, o sullo scudo frontale dello scafo (L 3), tra il parafango ed il gancio di traino anteriore. Tale consuetudine, probabilmente per le urgenze della guerra, non interessò mai i carri medi sui quali furono dipinti altri simboli. Come documentato da diverse immagini fotografiche, i fregi metallici applicati dai Carristi ai loro *Fiat 3000* ed agli *L 3/35* non vennero mai rimossi e restarono al loro posto sino alla fine della guerra⁽²²⁾.

⁽²²⁾ Tale abitudine non si estese ai reparti carri medi né a quelli semoventi controcarro, ma fu ripresa nell'immediato dopoguerra da alcuni battaglioni dotati di carri *M 26 Pershing* che usavano dipingere sullo scudo anteriore dello scafo, in vernice bianca, il fregio della Specialità (Vds. foto a pag. 159).



Figura 41 -Foto ricordo dell'ufficialità del Reggimento Carri Armati il 1° ottobre 1928

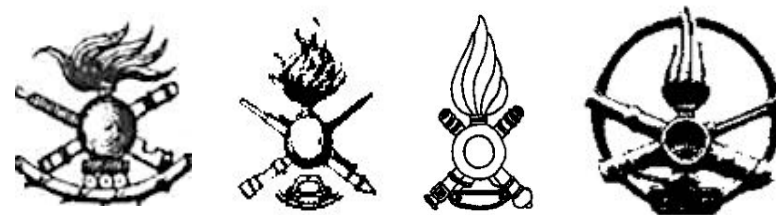


Figura 41 - L'evoluzione del fregio della Specialità Carristi

I Meccanizzatori dell'Esercito Italiano

Nel marzo del 1929 il *Reggimento Carri Armati* formò quattro *Squadriglie autoblindo Lancia-Ansaldo 1ZM*, numerate progressivamente da 1 a 4 e assegnate ciascuna ai primi quattro battaglioni carri armati (il quinto ne rimase quindi privo).

Nel giugno del 1930 presso la 4ª *Squadriglia* fu costituita la 1ª *Sezione carri veloci* su *Carden Loyd mod. 1929 (CV29)*.

Nel maggio 1931 le quattro *Squadriglie autoblindo* vennero riunite per costituire il *Battaglione autoblindo motomitragliatrici* che fu dislocato a Codroipo. Un mese più tardi due delle quattro *Squadriglie autoblindo* del Battaglione furono soppresse e sostituite da due *Compagnie carri veloci CV 29* dei quali si erano intanto acquistati 25 esemplari dalla Gran Bretagna.

Nella tutt'altro che casuale rincorsa di denominazioni ordinarie le *Squadriglie autoblindo* assunsero in un secondo momento anch'esse la denominazione di *Compagnie autoblindo*. Alla fine di questo processo il *Battaglione autoblindo motomitragliatrici* risultava costituito da due *Compagnie carri veloci* e due *Compagnie autoblindo*. Il comando del reparto fu affidato al Tenente Colonnello Valentino Babini (O.M.I. e M.A.V.M.), un nome illustre nella storia dei Carristi di cui avremo occasione di riparlare ancora nelle pagine che seguiranno.

In quegli anni le due *Compagnie carri veloci* del Battaglione di Codroipo effettuarono sui greti del Tagliamento e nelle campagne friulane, già teatro di tanti combattimenti della I Guerra Mondiale, le prime esperienze pratiche di cooperazione dei carri con la Fanteria (Bersaglieri) e con i reparti a cavallo. Tali esperienze condotte dal *Reggimento Carri Armati* porteranno più tardi alla creazione delle *Divisioni celeri*.

Seconda versione del Motto

Con la Legge n. 293 del 24 marzo 1932 (Circ. 247 G.M. 1932), sistemò, ufficializzò ed assegnò i rispettivi motti araldici a tutti i reggimenti dell'Esercito. Tale provvedimento assegnò al *Reggimento Carri Armati* una versione più semplice e dal punto di vista linguistico più corretta, del motto originale scelto a suo tempo dal



Figura 43 - Il fregio metallico di Specialità applicato sulla torretta di un carro Fiat 3000



Figura 43 - Cartolina del Reparto Carri Armati riportante la prima versione del motto

preesistente *Reparto Carri Armati*: “*PONDERE ET IGNE JUVAT*”⁽²³⁾.

La solennità di questo motto colpiva efficacemente l’immaginazione anche con il fascino della lingua latina, ma non poneva esattamente in risalto le caratteristiche e le consapevoli ambizioni della nascente Specialità. Nonostante il temporaneo affrancamento del *Reggimento Carri Armati* dalle altre armi dell’Esercito, come la precedente, anche la nuova versione del motto rivelava infatti la volontà di non riconoscere alla “*Specialità Carri Armati*” –come la si perseverava a chiamare sui documenti ufficiali- la capacità di svolgere il combattimento autonomo continuando a considerarla un mero supporto al combattimento della unità di Fanteria e Cavalleria.

Per questa ragione i Carristi non amarono mai questo loro primo motto, prima di tutto per via del tenore classico e di per sé poco coerente con la modernità della nuova componente, e poi per via del significato che sintetizzava più le remore mentali altrui che le ambizioni della nuova Specialità. Pertanto, presso i reparti, furono sempre numerosi i tentativi di sostituirlo con altri motti, non regolamentari, via via ritenuti più efficaci ad esprimere le peculiarità in cui i Carristi riconoscevano se stessi.

Il *Reggimento Carri Armati*, va precisato, non fu mai un’unità d’impiego; esso svolse e continuò a svolgere le funzioni essenzialmente tecnico-logistiche e tecnico-addestrative precedentemente affidate al preesistente *Reparto Carri Armati*. Per l’impiego operativo e per l’addestramento tattico i suoi cinque battaglioni carri armati erano predestinati, infatti, al supporto a favore di altrettanti Corpi d’Armata. Tuttavia, per circa un decennio, il *Reggimento Carri Armati* svolse un’alacre, silenziosa ed importantissima, anche se non sempre compresa, attività di formazione a favore dei Quadri di tutte le Armi dell’Esercito -inclusa naturalmente l’Arma di Cavalleria- volta a creare i presupposti indispensabili per la successiva opera di completa meccanizzazione dell’Esercito Italiano, opera che si avvierà pienamente soltanto nel decennio successivo.

Carri d’assalto, carri veloci e carri leggeri

A partire dal 1932, il *Reggimento Carri Armati* iniziò quindi ad addestrare

⁽²³⁾ In lingua italiana: “*Reca aiuto con la mole e con il fuoco*”.



Figura 45 - Carro Fiat 3000 impegnato nel superamento di un ostacolo

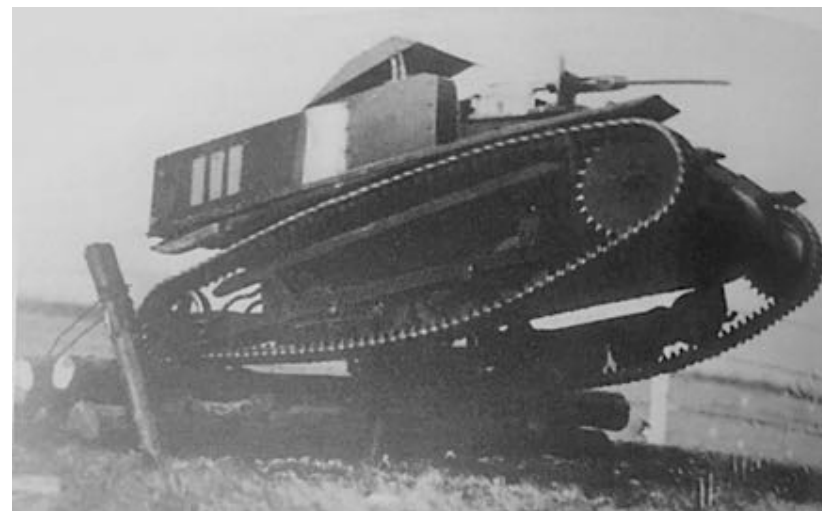


Figura 45 - CV29 del Reggimento Carri Armati impegnato nel salto di un ostacolo

all'impiego dei mezzi corazzati anche alcuni Quadri dell'Arma di Cavalleria avvalendosi principalmente delle due *Compagnie carri veloci CV 29* del *Battaglione autoblindo motomitragliatrici* di Codroipo che fu sciolto il 31 dicembre 1934. Le due compagnie su *CV 29* furono dunque riunite nel *Gruppo carri veloci* e trasferite a Palmanova e da qui continuarono la loro attività. Alcune immagini fotografiche dell'epoca, rivelano che nel 1933 i carri *CV 29* furono anche sperimentati in Somalia. Nonostante la particolare denominazione ordinativa, questo nuovo reparto restò sempre alle dipendenze organiche del *Reggimento Carri Armati* e quindi restò anch'esso a tutti gli effetti una costola della nascente Specialità sino alla data del suo scioglimento, disposto nel giugno 1935⁽²⁴⁾.

Si rompono gli indugi

Nel 1933, l'allora Ispettore dell'Arma di Fanteria, il Generale Ottavio Zoppi, colui che durante la I Guerra Mondiale aveva inventato i celebri *Arditi*, decise di rompere gli indugi e, ancorché non del tutto persuasosi dell'efficacia dei carri armati, si fece promotore del potenziamento dell'ancora embrionale componente corazzata del nostro Esercito. Finalmente, col Regio Decreto Legge n. 1723 del 11 ottobre 1934, egli dispose perciò di collocare il *Reggimento Carri Armati* nell'ordinamento della più vivace ed organicamente più robusta Arma di Fanteria, giacché -fino a quel momento- né l'Artiglieria né la Cavalleria si erano dimostrate adeguatamente interessate al nuovo sistema d'arma.

Il primo credito all'Arma di Cavalleria

Tuttavia, valendosi dei propri Quadri formati presso il nostro Reggimento Capostipite (valga come esempio per tutti, il nome del leggendario Amedeo Guillet che da subalterno nel 1931 fu effettivo per qualche tempo al *Reggimento Carri*

⁽²⁴⁾ Alcuni autori affermano che la Cavalleria ricevette i "carri veloci" per prima. In realtà, come si è visto, i primi ad entrare in servizio (cv 29) furono tutti assegnati al Reggimento Carri Armati almeno sino al 20 giugno 1935. Anche i nuovi (cv 33, poi chiamati L 3) furono assegnati prima al Reggimento Carri Armati e solo in seguito al Reggimento "Guide" cui va peraltro riconosciuto il primato di aver inviato all'estero un proprio plotone carri (missione nella Saar).



Figura 47 - CV 29 del Gruppo Carri Veloci in addestramento sui magredi friulani



Figura 47 - Particolare della postazione del mitragliere di un CV 29

Armati), anche per l'Arma di Cavalleria fu possibile iniziare a dotarsi di carri armati. La meccanizzazione della Cavalleria fu però soltanto parziale e venne avviata, in via sperimentale e malvolentieri, soltanto a partire dal 27 ottobre 1933, allorché si decise di meccanizzare – utilizzando inizialmente 20 dei 25 carri CV 29 del disciolto Gruppo carri veloci del Reggimento Carri Armati, non prima che tale gruppo li avesse sperimentati in Somalia e, pare, anche in Libia- uno dei due gruppi del *Reggimento Cavalleggeri "Guide"* (19°), con sede a Parma, allora comandato dal Colonnello Gervasio Bitossi (O.M.I.), futuro Comandante della *Divisione corazzata "Littorio"* in Africa Settentrionale⁽²⁵⁾.

La lenta meccanizzazione della nostra Cavalleria iniziò, dunque, con almeno 14 anni di ritardo rispetto alle esperienze che portarono alla creazione della Specialità Carristi, beneficiando grandemente dell'indiscutibile vantaggio acquisito dal *Reggimento Carri Armati* e avvalendosi del Reggimento Capostipite per impartire la formazione meccanizzata ai i suoi Quadri ⁽²⁶⁾.

Nonostante l'evidenza di questo ritardo, le pubblicazioni dottrinali della Cavalleria e il dibattito al suo interno continuarono a riportare per molto tempo l'assioma in base al quale era *"il carro che spiana la via ai reparti a cavallo"*, formulazione dottrinale che bene esprimeva la riluttanza ad abbandonare l'antico glorioso, ma ormai surclassato compagno d'armi, per sostituirlo definitivamente con il mezzo meccanico.

Su tale argomento, riferendosi all'esitante approccio al mezzo di combattimento meccanico che contraddistinse l'Arma di Cavalleria alla vigilia della II Guerra mondiale, il Generale Raffaele Cadorna, nel 1948, dopo aver lodato il culto delle brillanti tradizioni dell'Arma, scriveva: *«Dal punto di vista dell'impiego delle armi e dell'addestramento tattico s'era nel vago, da quando la Cavalleria, per il sopraggiungere di mezzi moderni di distruzione, sentiva limitate le sue possibilità d'impiego sul campo di battaglia. Si imponeva il dilemma di rinnovarsi o scomparire,*

⁽²⁵⁾ Cui nel 1942 subentrò il Generale di Divisione, Conte Carlo Ceriana-Mayneri, anch'egli proveniente dall'Arma di Cavalleria.

⁽²⁶⁾ Anche dopo lo scoppio della II Guerra Mondiale la specialità Carristi contribuirà alla tardiva trasformazione dell'Arma di Cavalleria. Il 3° Reggimento Carristi di Bologna avrà un ruolo importante nel passaggio dal cavallo al carro che interesserà il Reggimento "Lancieri di Vittorio Emanuele II" che, nel 1943, ormai alla vigilia dell'armistizio, sarà finalmente convertito in Reggimento di Cavalleria corazzata ed inquadrato in una Divisione corazzata.



Figura 48 (a e b) - Carri CV 29 del Gruppo Carri Veloci in addestramento



ma alla soluzione di questo problema fecero difetto tanto la chiarezza di idee e la continuità d'azione presso gli organi centrali dell'esercito, quanto una decisa buona volontà negli ambienti più autorevoli e più conservatori dell'Arma; cosa comprensibile perché l'arma bianca ed il cavallo erano al centro delle nostre tradizioni e sembrava che abbandonarle per impugnare l'arma automatica e guidare il motore equivallesse a sacrificare un incomparabile patrimonio morale. Accadde così che le armi automatiche furono gradualmente adottate, ma il cavaliere conservò una invincibile riluttanza ad appiedare per adoperarle; e un tentativo iniziato nel 1934 per motorizzare la Cavalleria trovò un numero relativamente piccolo di convinti e si arenò allorché sembrava in pieno sviluppo»⁽²⁷⁾.

Se non fu una scelta, fu senz'altro una remora tutta interna all'Arma di Cavalleria⁽²⁸⁾, se da noi le cose presero una certa piega. In altri Paesi, le cose andarono diversamente e vale la pena sottolineare che la meccanizzazione della prestigiosa Cavalleria britannica iniziò già nel 1928, con l'11° *Reggimento Ussari* ed il 12° *Reggimento Lancieri*. In particolare, l'11° *Ussari* venne schierato in Egitto già dal 1934 e quando si trovò a combattere contro noi Italiani nel 1940-41, gli uomini di quel reggimento conoscevano già molto bene, oltre ai procedimenti di impiego dei corazzati, la zona del confine libico-egiziano per averla presidiata e per avervi svolto innumerevoli esercitazioni! Fu proprio quel reggimento la prima unità corazzata britannica con cui si scontreranno i nostri reparti Carristi in Africa Settentrionale nel 1940-41 e fu la stessa ad essere lanciata all'inseguimento dopo El Alamein.

Come accennato, in Italia, nell'ottica della meccanizzazione della Cavalleria, fu solo nel 1933 che si decise di procedere alla trasformazione del *Reggimento Cavalleggeri "Guide"*, in Parma, in ente scolastico deputato all'addestramento ed alla formazione di reparti *Carri Veloci* da formare in seno all'Arma per le costituende divisione celeri. Tale reggimento, perciò, si affiancò, in questo ruolo, al *Reggimento Carri Armati* le cui esperienze in fatto di meccanizzazione risalivano ad almeno undici anni prima!

Il *Reggimento Cavalleggeri "Guide"* assunse dunque le funzioni di *Reggimento Scuola Carri Veloci*⁽²⁹⁾, e a questo scopo si riarticolò su un gruppo

⁽²⁷⁾ Raffaele Cadorna, *La Riscossa* Rizzoli, Milano, 1948.

⁽²⁸⁾ All'epoca il reclutamento della leva per l'Arma di Cavalleria era quasi esclusivamente tratto dal ceto rurale.

⁽²⁹⁾ Gli appartenenti a questa specialità per un certo tempo si chiameranno "Carristi veloci".



Figura 50 - Somalia 1933, si scarica un CV 29 da un autocarro (Consolini)



Figura 50 - 1933 Somalia, si provano nel deserto i carri CV 29 del Reggimento Carri Armati

squadroni a cavallo e tre gruppi carri veloci ognuno su due squadroni di 13 carri ciascuno. Da quel momento, forse per non fare più confusione, forse per farne di più, forse per qualche altro motivo che lasciamo investigare ai più curiosi, si ebbero perciò i “*Carri Veloci*” in Cavalleria (destinati alle costituite Divisioni celeri) ed i “*Carri d’assalto*” destinati invece alle grandi unità della Fanteria.

Aldilà della diversità della loro classificazione terminologica, occorre tuttavia notare che, dopo la dismissione dei carri CV 29 e l’adozione dei carri L 3/33, i “*Carri Veloci*” ed i “*Carri d’assalto*” erano esattamente la stessa cosa, concretizzandosi in pratica nello stesso identico modello di carro (L 3).

Per distinguerli dagli L 3, i *Fiat 3000*, in dotazione esclusivamente ai reparti del Reggimento Carri Armati, venivano intanto temporaneamente denominati “*Carri leggeri*” e dal 1936 diventeranno “*Carri di rottura*”. Nel 1939 con l’introduzione in servizio dei primi carri medi (*M 11/39*) la classificazione delle varie macchine non rispecchierà più il loro impiego bensì il peso e quindi si avranno per tutti soltanto “*Carri leggeri*” (L) e “*Carri medi*” (M) e, in una prospettiva ottimistica, anche “*carri pesanti*” (P).

Ad ogni modo, dal 1934 al 1936, il *Reggimento Scuola Carri Veloci Cavalleggeri “Guide”* contribuì all’opera di potenziamento della componente corazzata del Regio Esercito parallelamente al *Reggimento Carri Armati*. Nel corso di quel biennio, poté quindi accadere che qualche reparto “*Carri Veloci*”, malgrado l’accezione, fosse stato organizzato ed addestrato a cura del *Reggimento Carri Armati* anziché dal *Reggimento Cavalleggeri “Guide”*.

Oltre al diverso inserimento organico, l’altra evidente differenza tra i reparti *Carri Veloci* e i reparti *Carri d’assalto*, era di carattere uniformologico. Per il personale dei reparti *Carri Veloci* (*Divisioni celeri*) veniva infatti introdotta una nuova mostreggiatura costituita da una fiamma a due punte di colore bianco su fondo celeste (colori che se da un lato richiamavano chiaramente alle mostreggiature del *Reggimento “Guide”*, dall’altro sottolineavano la propensione della Cavalleria a ritenere i carri armati un elemento ad essa estraneo); mentre il personale dei reparti *Carri d’assalto* (inserito grandi unità di Fanteria) conservava la mostreggiatura tipica del *Reggimento Carri Armati* (fiamme rosse a due punte su fondo nero).

L’opera del Reggimento Carri Armati



Figura 52 - Le autoblindo del Reggimento Carri Armati sfilano a Udine nel giugno 1930



Figura 52 - Carristi del Reggimento Carri Armati in una pausa nel corso di un'esercitazione

Dal luglio 1934 al 1936, l'attività condotta dal *Reggimento Carri Armati* a premessa del successivo sviluppo della Fanteria carrista, fu instancabile e ciclopica dal momento che il Reggimento Capostipite riuscì a costituire i seguenti reparti Carristi⁽³⁰⁾:

- 14 luglio 1934, *Squadroni*⁽³¹⁾ *carri veloci per l'Eritrea Italiana* (su carri Ansaldo mod. 33);
- 31 dicembre 1934, *Squadroni*⁽³²⁾ *speciale carri veloci*, per la Somalia (su carri Ansaldo mod. 33);
- 14 marzo 1935, *V Gruppo carri veloci "Baldissera"*, per l'Eritrea (su carri Ansaldo mod. 35)⁽³³⁾;
- 14 maggio 1935, *I^a Sezione autoblindo Fiat 611*, per la Somalia (su Fiat 611)
- 8 agosto 1935, *I^a Squadriglia speciale autoblindo "S"*, per la Somalia (su Lancia 1ZM);
- 1° agosto 1935, *XX Battaglione carri d'assalto "Randaccio"*, per l'Eritrea e successivamente inviato anche in Somalia (su carri Ansaldo mod. 35);
- 16 settembre 1935, *XXI Battaglione carri d'assalto "Trombi"* e *XXII Battaglione carri d'assalto "Coralli"*, entrambi per la Libia (su carri Ansaldo 1935);
- 29 novembre 1935 (su carri Ansaldo mod. 35):
 - . *XXIII Battaglione carri d'assalto "Stennio"*, per divisione motorizzata;
 - . *XXXI Battaglione carri d'assalto "Cerboni"*, per brigata meccanizzata³⁴;
 - . *XXXII Battaglione carri d'assalto "Battisti"*, per la Libia;
- 22 dicembre 1935, *compagnie 1^a e 2^a carri d'assalto "S"*, per la Somalia (carri Ansaldo mod. 35);
- 16 gennaio 1936, *Battaglione autoblindo "Casali"*, per l'Eritrea (su Lancia 1ZM e

⁽³⁰⁾ Fu allora che nacque la bella e ininterrotta tradizione di intitolare i battaglioni carri della specialità Carristi a caduti decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

⁽³¹⁾ In alcuni testi viene indicata come Compagnia ma la denominazione è ininfluente dal momento che il reparto venne generato nell'ambito del Reggimento Carri Armati.

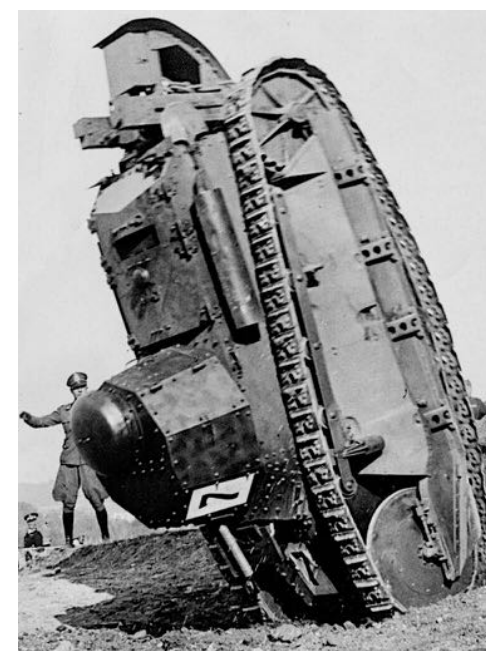
⁽³²⁾ In alcuni testi viene indicata come Compagnia ma la denominazione è ininfluente dal momento che il reparto venne generato nell'ambito del Reggimento Carri Armati.

⁽³³⁾ La certificazione della paternità di questo reparto al Reggimento Carri Armati risale all'*Annuario Ufficiale delle FF.AA. del Regno d'Italia 1938* Vol. I *Regio Esercito*, pag 301.

⁽³⁴⁾ Era inquadrato per l'impiego nel 5° Reggimento bersaglieri.



Figura 53 (a e b) - Gare fra carri Fiat 3000



motomitragliatrici Guzzi);

– 7 marzo 1936, 2ª Squadriglia speciale autoblindo “S”, per la Somalia (su Lancia 1ZM);

Nel maggio 1936 furono costituiti 12 battaglioni carri d’assalto (tutti su carri Ansaldo L 35) assegnati a ciascun Comando di Corpo d’Armata territoriale⁽³⁵⁾:

- I Battaglione carri d’assalto “Ribet”;
- II Battaglione carri d’assalto “Berardi”;
- III Battaglione carri d’assalto “Paselli”;
- IV Battaglione carri d’assalto “Monti”;
- V Battaglione carri d’assalto “Suarez” (in seguito ribattezzato “Venezian”);
- VI Battaglione carri d’assalto “Lollini”;
- VII Battaglione carri d’assalto “Vezzani”;
- VIII Battaglione carri d’assalto “Bettoia”;
- IX Battaglione carri d’assalto “Guadagni”;
- X Battaglione carri d’assalto “Menziger”;
- XI Battaglione carri d’assalto “Gregorutti”;
- XII Battaglione carri d’assalto “Cangialosi”;
- Compagnia carri d’assalto per il Corpo d’Armata della Sardegna (in seguito elevato a XIII Battaglione carri leggeri);
- Compagnia meccanizzata per il Comando Presidio di Zara;
- Compagnia complementi per il 2º reggimento Bersaglieri.

L’opera del Reggimento Cavalleggeri “Guide”

Nello stesso periodo di tempo, la parallela opera svolta dal *Reggimento Cavalleggeri Guide* in veste di *Scuola Carri Veloci* si concretizzò nella costituzione dei seguenti reparti carri:

- I Gruppo squadroni carri veloci “San Marco”;

<i>Reggimento Carri Armati (dal 1934)</i>	
<i>Squadroni carri veloci dei reggimenti cavalleggeri (1936-38)</i>	
<i>Squadroni carri veloci dei reggimenti lancieri (1936-38)</i>	
<i>Gruppi squadroni carri veloci delle divisioni celeri (dal 1936 al 1943)</i>	

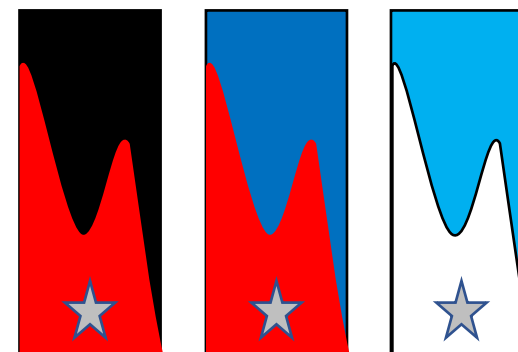


Figura 54 – Evoluzione della mostreggiatura del Reggimento Carri Armati e della Specialità Carri Veloci.

⁽³⁵⁾ Con questi reparti iniziò la tradizione della Specialità di intitolare i battaglioni ai nomi di Medaglie d’Oro al Valor Militare.

- II Gruppo squadroni carri veloci "San Martino" (divenuto poi "San Giusto");
 - III Gruppo squadroni carri veloci "San Giorgio";
- tutti e tre costituiti nel corso del 1934, tutti su quattro squadroni di 15 carri (61 carri) e assegnati alle Divisioni celeri;
- IV gruppo squadroni carri veloci "Duca degli Abruzzi"⁽³⁶⁾;
 - 10 squadroni carri veloci (di 15 carri ciascuno) distribuiti ad altrettanti reggimenti di Cavalleria ("Nizza", "Aosta", "Alessandria", "Piemonte Reale", "Vittorio Emanuele II", "Savoia", "Novara", "Firenze", "Saluzzo" e "Guide").

Nel 1936, con la partenza del Colonnello Bitossi, il *Reggimento Cavalleggeri Guide* cessò le funzioni scolastiche. Già nel 1938, a seguito di un'evidente crisi di rigetto, i dieci squadroni carri veloci irreggimentati furono soppressi ed anche il *Reggimento Guide* riassunse l'organico interamente a cavallo; rimasero in vita i soli tre gruppi squadroni autonomi costituiti nel 1934 dal Reggimento Guide per le esigenze delle Divisioni celeri.

Nel tentativo di non smorzare la già flebile propensione dell'Arma alla propria meccanizzazione, nel 1938-39 venne costituito -ex novo- il Comando del 1° *Reggimento Cavalleria carrista* alle dipendenze del quale furono posti i tre Gruppi carri veloci che nel corso del 1939 assumeranno le seguenti denominazioni:

- I gruppo squadroni carri leggeri "San Marco";
- II gruppo squadroni carri leggeri "San Giusto";
- III gruppo squadroni carri leggeri "San Giorgio".

Tuttavia, già nel marzo 1940 il Comando del 1° Reggimento Cavalleria carrista venne abolito⁽³⁷⁾ e ciascuno dei tre menzionati gruppi passò in modo definitivo alle dipendenze organiche di una divisione celere. Fu così che, nel giro di pochi mesi, il tentativo di introdurre anche nell'Arma di Cavalleria una specialità carristi da affiancare a quelle tradizionali⁽³⁸⁾ abortì definitivamente. Tanto per non mischiare la lana con la seta la Cavalleria assegnò ai tre gruppi carri veloci la particolare



Figura 56 - Carrista veloce del III Gruppo Squadroni carri leggeri "San Giorgio". Si notino le caratteristiche mostreggiature bianco-azzurre che accomunavano i tre gruppi carri gemelli (ex carri veloci) (collezione Tallillo)



Figura 56 - Carristi del III Gruppo Squadroni carri leggeri "San Giorgio" in Unione Sovietica (Tallillo)

⁽³⁶⁾ Impiegato nella guerra italo-etiopeca.8

⁽³⁷⁾ Foglio n. 001910 del 23 marzo 1940 di Ministero della Guerra, Comando Corpo di SM, Uff. Ord. e Mob., Sez. Ord., Per vedere un reggimento di Cavalleria interamente meccanizzato si dovrà attendere il 1943.

⁽³⁸⁾ Dragoni, Cavalleggeri e Lancieri.

mostreggiatura a due punte (anziché tre) bianco-azzurra che essi conserveranno per sempre distinguendosi (o non confondendosi) -pur appartenendovi- dalle restanti unità dell'Arma. Nel corso del secondo conflitto mondiale questi gruppi verranno tutti impiegati nei Balcani. Il I Gruppo "San Marco" verrà impiegato anche in Francia, mentre il III Gruppo "San Giusto" sarà impiegato anche in Unione Sovietica. Tutti si dissolveranno l'8 settembre 1943. Tutti e tre i reparti hanno meritato numerose ricompense al Valor Militare nelle cui motivazioni spicca in tutta evidenza la fierezza dei loro equipaggi a considerarsi "Carristi" piuttosto che "Cavalieri carristi".

Un doveroso raffronto

Riepilogando il tutto, nel biennio 1934-36 il *Reggimento Carri Armati* formò due terzi dei reparti corazzati dell'Esercito Italiano mentre il *Reggimento Scuola Carri Veloci* formò il restante terzo.

Intanto, mentre la Cavalleria iniziava ad introdursi molto timidamente nel mondo dei motocorazzati beneficiando del decisivo supporto fornito dalla nascente Specialità, i Carristi del *Reggimento Carri Armati* cominciarono a maturare le loro prime, preziosissime ed intense esperienze di guerra partecipando con i loro piccoli carri d'assalto e le autoblindo alle imprese coloniali in Africa Orientale "accompagnando per mano" la Cavalleria nel combattimento meccanizzato a bordo dei gruppi squadroni carri veloci approntati per essa dal *Reggimento Carri Armati* o inserendo personale volontario dell'Arma nei reparti carristi di formazione impiegati in Spagna.

Ciò nonostante, il 10 giugno 1940, l'Esercito Italiano entrerà in guerra con l'Arma di Cavalleria ancora pressoché tutta montata, cioè con tutti i suoi 13 reggimenti ostinatamente ancora in arcioni. L'Arma poteva infatti disporre dei soliti tre gruppi squadroni carri veloci (*San Giusto* e *San Marco* e *San Giorgio*), autonomi e assegnati ad altrettante *Divisioni celeri*.⁽³⁹⁾

Nel corso del secondo conflitto mondiale i reggimenti di Cavalleria dotati di

⁽³⁹⁾ I Gruppo andò alla 1ª Divisione celere "Eugenio di Savoia"; II Gruppo alla 2ª Divisione celere "Emanuele di Savoia Testa di Ferro"; il III Gruppo alla 3ª Divisione celere "Principe Amedeo Duca d'Aosta".



Figura 57 - Alcuni dei 20 CV29 ceduti dal Reggimento Carri Armati al Reggimento Guide alla fine del 1933 (AUSSME)



Figura 58 - Il 1° Reggimento Cavalleria carrista ebbe vita effimera e probabilmente solo cartacea, ma fece comunque in tempo a dare alle stampe il calendario 1940

Deposito e centro di mobilitazione, formeranno diversi Gruppi Squadroni blindati e/o corazzati che opereranno sui vari fronti assegnati alle Divisioni di fanteria, tuttavia per vedere un reggimento di Cavalleria interamente meccanizzato si dovrà attendere la fine del 1942, anche in questo caso beneficiando del supporto dei carristi di fanteria (3° Reggimento)... nel frattempo, come vedremo, nei primi due anni e mezzo di guerra, il sistema dei depositi reggimentali della Fanteria carrista aveva mobilitato, addestrato e alimentato venticinque battaglioni carri leggeri, altrettanti battaglioni carri medi, inviato al fronte sedici battaglioni semoventi controcarro e tre battaglioni carri francesi e aveva anche portato a termine la trasformazione di tre dei suoi sei reggimenti ai quali ne aveva aggiunti altri tre costituiti ex novo.

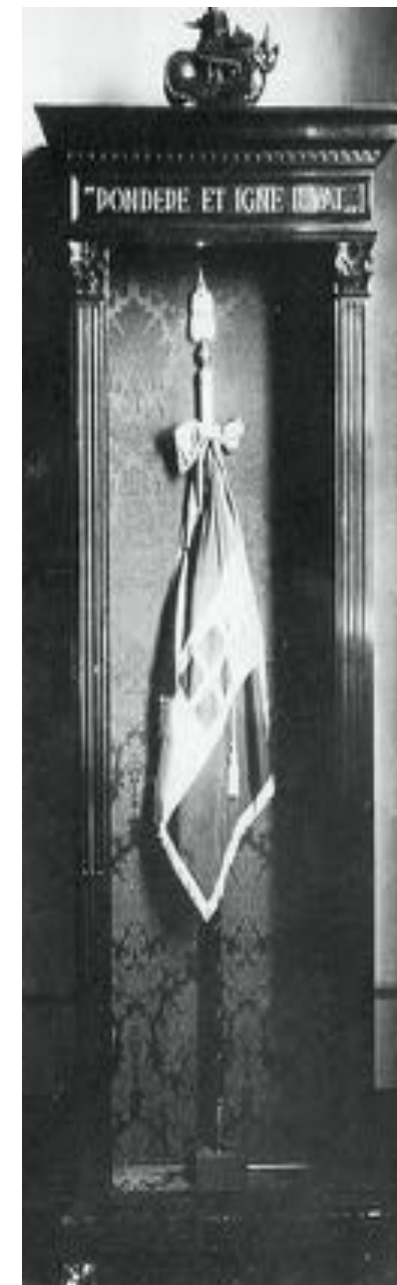


Figura 59 - Lo Stendardo del 3° Reggimento Carristi (1936). Si noti la lunghezza dell'asta alla cui estremità inferiore -come consuetudine di tutti i Reggimenti Carristi- non è applicato il falso calcio in ottone regolarmente usato invece per gli Stendardi dei reggimenti di Cavalleria.



CAPITOLO III – IL BATTESIMO DEL FUOCO

Un Curioso Antefatto

«Il primo carro armato ad arrivare in Etiopia fu un Fiat 3000, donato dal governo italiano a ras Tafari⁽⁴⁰⁾ in occasione della visita di amicizia compiuta ad Addis Abeba, nel 1927, dal Duca degli Abruzzi.

In quel periodo l'Italia non aveva ancora mire espansionistiche e preferiva convivere amichevolmente con l'Etiopia dove, peraltro, la situazione politica appariva piuttosto confusa. Sul trono etiope sedeva l'imperatrice Zaoditù, figlia del defunto Menelik, ma il potere era diviso tra costei, la casta militare, il clero copto ed il ras Tafari. Nella lotta per il potere il più scaltro era certamente quest'ultimo.

Quando fu deciso di donare all'allora ras Tafari un Fiat 3000, lo Stato Maggiore italiano prescelse per accompagnare il nostro carro armato il Sergente Maggiore Francesco De Martini che, nato in Siria, conosceva molto bene le lingue locali. Come pilota del carro fu prescelto il Caporale Carrista Antonio Morelli del Reggimento Carri Armati. A Francesco De Martini, Carrista, ma appartenente in realtà al servizio segreto, era stata affidata la missione di vegliare sulla sicurezza di ras Tafari. Quando la tensione tra la fazione dell'imperatrice ed i sostenitori del ras Tafari si aggravò, De Martini, insieme al Morelli, predispose uno dei due carri ad eventuali interventi di emergenza.

⁽⁴⁰⁾ *Tafari Makonnen*, (Edjersso 1892 - Addis Abeba 1975). Reggente (1916-1930) e imperatore d'Etiopia (1930-1974). Figlio di ras *Makonnen*, cugino di *Menelik II*, crebbe a corte e nel 1910 ebbe il governatorato di HARAR. Possibile candidato alla successione di *Menelik*, *Tafari* sostenne dapprima *Iyasu V* e quindi guidò nel 1916 la rivolta che estromise questo imperatore filo-musulmano, rinunciando tuttavia, ancora una volta, ad avanzare pretese per sè. Reggente durante il regno dell'imperatrice *Zauditù*, esercitò il potere reale e proseguì la modernizzazione della compagine imperiale ed i contatti con il mondo occidentale. Nel 1923 ottenne l'ammissione dell'Etiopia alla Società delle nazioni. Fattosi incoronare negus nel 1928, alla morte dell'imperatrice, nel 1930 divenne imperatore (*Negusa Nagast*).



Figura 61 - I due carri Fiat 3000 utilizzati da Francesco De Martini per sventare il colpo di stato ad Addis Abeba



Figura 61 - Francesco De Martini ad Addis Abeba col suo Fiat 3000

L'occasione non si fece attendere, ed una sera del novembre del 1930 l'italiano fu avvertito che si era giunti al punto di rottura e che i sostenitori dell'imperatrice Zaoditù e del ras Tafari stavano preparandosi a darsi battaglia. De Martini e Morelli arrivarono rapidamente in loco col loro Fiat 3000 la cui presenza bastò, senza che si sparasse un solo colpo, ad assicurare la vittoria al partito del ras Tafari.

In questo modo, grazie anche al tempestivo intervento dei due Carristi con il loro carro armato, il giovane ed ambizioso capo etiope riuscì a salire al trono dell'impero d'Etiopia assumendo il nome di Hailé Selassié».⁽⁴¹⁾

Nel corso della II Guerra Mondiale, il Capitano Francesco De Martini (O.M.I., M.O.V.M. e M.A.V.M.) continuò ad essere impiegato nell'ambito dell'Ufficio Informazioni dell'Africa Orientale Italiana e la sua carriera proseguì nel secondo dopoguerra sino al grado di Generale. La motivazione della M.O.V.M. concessagli nel corso della II Guerra Mondiale mette bene in risalto le qualità militari e lo spirito di avventura dei nostri antichi colleghi Carristi: *«Già affermatosi in gesta magnifiche per essenza di valore e temerario ardimento. Braccato dal nemico occupante, venuto a conoscenza dell'esistenza di un deposito di materiali, del valore di miliardi, di grande interesse ai fini operativi dell'avversario, nonostante la stretta vigilanza riusciva ad incendiarlo, per sua iniziativa e da solo, con gravissimo rischio ed estrema abilità, determinandone la totale distruzione. Subito dopo prendeva il mare su mezzo di scarsa efficienza e, lottando contro l'infido equipaggio e la furia degli elementi, raggiungeva la costa araba, da dove riusciva a ristabilire contatti — come da ordine ricevuto — con la Patria lontana. Incaricato di nuova missione, benché fisicamente debilitato e privo di qualsiasi aiuto, animato da ferma volontà e fede inesausta, si avventurava ancora una volta in mare aperto su fragile imbarcazione di fortuna per rientrare in Eritrea. Catturato da unità navali nemiche, che lo ricercavano, destava l'ammirazione dello stesso avversario per il suo eccezionale coraggio e la generosa noncuranza del pericolo. Fulgido esempio, luminosa affermazione e simbolo della eroica resistenza italiana in terra d'Africa. Massaua - Daga, 1-7 agosto 1941, Mar Rosso 16 luglio - 1° agosto 1942.»*



Figura 64 - Francesco De Martini durante la sua missione in Africa Orientale



Figura 64 - Francesco De Martini sotto mentite spoglie durante la guerra in Africa Orientale.



Figura 64 - Francesco De Martini dopo la guerra in Grande Uniforme

⁽⁴¹⁾ Da "Storia dei Mezzi Corazzati" Fratelli Fabbri Editori, 1976.

Eritrea

Nel 1934 si costituiva a Bologna, presso il *Reggimento Carri Armati*, lo *Squadrone carri veloci per l'Eritrea (E 1)*, primo dei reparti meccanizzati destinati ad operare in Eritrea. Lo Squadrone, che ancora una volta, a dispetto della denominazione ordinativa, era formato da Carristi (tant'è che i Carristi la chiamarono sempre "compagnia"), sbarcò a *MASSAUA* diversi mesi prima dello scoppio della guerra contro l'Etiopia.

Il primo Comandante di tale squadrone fu il Capitano dei Carristi Giuseppe Chicler⁽⁴²⁾, poi caduto ad *AGORDAT*, sostituito dapprima dal Tenente dei Carristi Achille Quadri e poi dal Tenente dei Carristi Paolo Gaspari (M.B.V.M.) entrambi già subalterni del reparto.

L'arrivo dello squadrone, il suo movimento da *MASSAUA* ad *ASMARA*, il suo accasermamento e l'addestramento, subito iniziato in cooperazione con le truppe eritree indigene, furono avvenimenti memorabili, anche perché lo squadrone era l'unico reparto fra quelli presenti in colonia ad essere costituito tutto da italiani. Il reparto si distinse nella conquista di *GALLABAT* e contribuì alla conquista di *GONDAR* e fu presto seguito da altri sei squadroni inquadrati nel *IV Gruppo squadroni carri veloci "Duca degli Abruzzi"* e nel *V Gruppo squadroni carri veloci "Baldissera"*, tutti questi ultimi formati, come si è già detto, dal *Reggimento Scuola carri veloci*.

Per ultimi, sempre in Eritrea, il 28 settembre 1935, furono inviati il *XX Battaglione carri d'assalto "Randaccio"*⁽⁴³⁾ e due *Squadriglie autoblindo Lancia-Ansaldo IZM e Fiat 611* entrambi reparti del *Reggimento Carri Armati*.

Il *XX Battaglione carri d'assalto "Randaccio"*, costituitosi il 16 luglio 1935 presso Riolo Di Vergato (Bologna), si imbarcò a Napoli il 28 settembre successivo salpando per *MASSAUA* dove giunse il 5 ottobre. Appena giuntovi si trasferì a *DECAMERÈ*.

La sua vita operativa iniziò l'11 dicembre 1935 con l'impiego nello sbarramento della linea di invasione dell'alta valle del Mai Quorry. I Carristi del *XX Battaglione carri d'assalto* si distinsero ad *ARRESA*, *ENDA QUORQUOS*, *GUADO SUL*

⁽⁴²⁾ Il Capitano Chicler apparteneva all'Arma di Fanteria ed era stato effettivo al Riparto Carri Armati.

⁽⁴³⁾ Nel trasferimento da Massaua a Decamerè il battaglione percorse - interamente su cingoli - 130 km, di cui 30 in pieno deserto.



Figura 66 - Due Fiat 3000 (disarmati) di guardia al Palazzo Imperiale di Addis Abeba



Figura 66 - Equipaggi dei carri CV 35 protagonisti a Ual Ual nel dicembre 1934, attornati dagli ascari Carristi

MERB, FORTINO MEQUAN, MAI LALAH, SARA ADI ARBATÈ E, IN SEGUITO, NELLA BATTAGLIA DELLO SCIRÈ PRESSO MAI GUTINÀ, ZEUF EMNI, POZZI MAREB, VALLATA DELL'OBEL.

Somalia

I preparativi per l'impresa etiopica coinvolsero totalmente il *Reggimento Carri Armati* che, come abbiamo visto, provvide a costituire, addestrare e mobilitare numerosi reparti della Specialità. Si era nel 1934 e al verificarsi delle prime avvisaglie della crisi italo-etiopica, si ritenne opportuno inviare nei nostri possedimenti in Africa Orientale alcuni reparti dei Carristi. Presso il distaccamento di Codroipo del *Reggimento Carri Armati*, furono costituite lo *Squadrono speciale carri veloci della Somalia*⁽⁴⁴⁾ e lo *Squadrono speciale carri veloci dell'Eritrea* che raggiunsero le loro destinazioni oltremare con carri ed autoblindo.

Nel 1934 il *Regio Corpo Truppe Coloniali della Somalia* era un piccolo organismo i cui compiti si limitavano al presidio dei confini della colonia ed al mantenimento dell'ordine pubblico. In vista di un maggiore impegno in quel teatro di operazioni il Corpo fu sottoposto ad un incisivo riordino.

Per la fine del gennaio 1935 i battaglioni coloniali dovevano diventare nove, articolati su tre raggruppamenti arabo-somali a ciascuno dei quali dovevano essere assegnate una o due compagnie carri d'assalto. Per attuare tale programma, che poi fu ampiamente superato, nel novembre 1935 affluirono in Somalia:

- la 1^a *Squadriglia Autoblindomitragliatrici* su *Lancia-Ansaldo IZM*, comandata dal Capitano Emanuele Rossi (M.B.V.M)⁽⁴⁵⁾, su tredici macchine articolate in tre sezioni di quattro macchine ciascuna;

⁽⁴⁴⁾ Fino a tutta la II Guerra Mondiale, con l'aggettivo "speciale" si designavano solitamente i reparti e le unità autonome.

⁽⁴⁵⁾ Sulle pagine del "Corriere della Sera" fu soprannominata "la Squadriglia Eroica" dal giornalista Mario Massai che aveva seguito questo reparto da Mogadiscio a Gimma. La 1^a Squadriglia fu formata presso il Reggimento Carri Armati nel marzo 1935. Era composta da 13 Ufficiali e 105 Carristi delle classi 1911-13. Si imbarcò per la Somalia sul piroscafo "Gabbiano" e giunse a Mogadiscio il 17 maggio 1935. Della 1^a Squadriglia facevano parte i Tenenti Luigi Pinna (M.A.V.M., M.B.V.M., C.G.V.M. e una promozione sul campo), Gino Santini, il Sottotenente Luigi Mamoli (M.B.V.M. e C.G.V.M.). In totale la 1^a squadriglia partecipò a ben 90 combattimenti.

- la *Sezione autoblindo Speciale "S"*, su dieci macchine *Fiat 611*⁽⁴⁶⁾, cinque delle quali armate di cannone, ordinate in due squadriglie di cinque mezzi ciascuna;
- la 1^a e la 2^a *compagnia carri d'assalto* (su carri L3/35), provenienti dalla Libia dove si erano formate come evoluzione delle squadriglie autoblindo che lì avevano operato nella campagna di riconquista e pacificazione della colonia. Comandanti di tali compagnie erano, rispettivamente, il Capitano Lapo Molignoni (2 M.A.V.M.)⁽⁴⁷⁾ ed il Capitano Giuseppe Limer (M.A.V.M e M.B.V.M.)⁽⁴⁸⁾.

Le compagnie carri presenti in Somalia, tutte ordinate su due plotoni, diventavano quindi tre e furono riunite nel *I Battaglione carri d'assalto della Somalia* il cui comando fu affidato al Maggiore Mario Ravazzoni (O.M.I., M.A.V.M. e M.B.V.M.), lo stesso ufficiale che, con il grado di Capitano, era stato Comandante dello squadrone carri *L 3/33* giunto per primo in Somalia. Nel nuovo battaglione tale reparto diventò la 3^a *Compagnia carri d'assalto*. Uno dei due plotoni di tale reparto era comandato dal Tenente Gabriele Verri (M.A.V.M.), il futuro eroico Comandante dell'*XI Battaglione carri medi* della Divisione "*Trieste*" ad *EL ALAMEIN*.

Le prime ricompense al Valor Militare

I primissimi Carristi a meritare, in tempo di pace, una ricompensa al Valor Militare furono i Carristi Giuseppe Bassotto e Giovanni Porta (entrambi M.A.V.M.), ambedue in forza al *III Battaglione carri Fiat 3000* (allora di stanza a Bassano del Grappa) del *Reggimento Carri Armati*. Il 9 novembre 1933, i due, mentre stavano espletando il servizio di guardia a un deposito munizioni presso Rossano Veneto (Vicenza), furono allarmati da due violente deflagrazioni provenienti dalla baracca di un cantiere di caricamento, al che accorrevano prontamente sul luogo ove, consta-



Figura 67 - Foto ricordo di alcuni Carristi del Reggimento Carri Armati accanto ai loro carri.

⁽⁴⁶⁾ Le autoblindo "Fiat 611" erano state realizzate in serie molto limitata per le esigenze del Ministero degli Interni che con esse equipaggiò la Polizia. Un certo numero di queste fu poi ceduto all'Esercito in prossimità della guerra italo-etioptica. Insieme alle autoblindo Lancia-Ansaldo 1ZM, queste ultime risalenti al 1915, furono gli unici mezzi da combattimento ruotati in dotazione ai Carristi. La specialità Carristi fu perciò ancora una volta prima, rispetto all'Arma di Cavalleria, anche per quanto riguarda l'impiego delle autoblindo.

⁽⁴⁷⁾ Il Capitano Molignoni proveniva dai Bersaglieri. Egli aveva battezzato la sua compagnia col nome di "*Ardita*" e di questa compagnia facevano parte i protagonisti del celebre fatto d'arme di Hamanlei.

⁽⁴⁸⁾ Il Capitano Limer apparteneva all'Arma di Fanteria.

tato che un focolaio di incendio aveva già avvolto una catasta di proietti da 65, intervenivano per domare le fiamme manovrando insieme una pompa anti incendio. Il loro coraggioso intervento evitò sciagure ben più gravi e i due furono dunque decorati con il conferimento di una Medaglia d'Argento al Valor Militare. Nel volgere di un paio d'anni a queste sarebbero seguite le prime ricompense al valore per eventi di guerra.

I primi dieci Caduti

Il battesimo del fuoco dei Carristi ebbe luogo il 4-5 dicembre 1934 presso *UAL UAL*, remota località strategica della regione *dell'Ogaden*, da sempre contesa tra Etiopia e Somalia. In occasione di quel fatto d'armi si ebbero i primi dieci caduti in combattimento della specialità e il primo decorato di Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria della Specialità Carristi.

Protagonista del battesimo del fuoco della Specialità Carristi fu una sezione della *Compagnia carri armati della Somalia* composta da una coppia di carri *L 3* e da una coppia di autoblindo *Lancia-Ansaldo IZM*, al comando del Tenente Osvaldo Mazzei (M.A.V.M.).

L'equipaggio dell'autoblinda del Tenente Mazzei era formato anche dal Sergente Maggiore Giovanni Consolini (M.B.V.M.) e da due Carristi coloniali. Di quel piccolo reparto si ricordano anche i nomi dei Caporal Maggiori Ferdinando Giarretta e Camillo Montani⁽⁴⁹⁾ e del Carrista Bruno Zerbo (M.B.V.M.) inseriti negli equipaggi dei due carri *L 3*⁽⁵⁰⁾.

UAL UAL non era altro che un insieme di pozzi, circa trecentocinquanta, posto nell'altipiano desertico dell'Ogaden al confine non ben definito tra Etiopia e Somalia italiana, dove andavano ad abbeverare le loro greggi le tribù somale dell'una e dell'altra parte del confine.

⁽⁴⁹⁾ Al riguardo si legga quanto riportato nelle interessantissime "Note storiche sui mezzi corazzati e blindati in Africa Orientale 1935-1941 e in particolare su un piccolo reparto formato dall'Ariete: la 321^a compagnia carri M 11" di Patrizio Tocci in "Studi Storico Militari" - Ufficio Storico SME, 1994.

⁽⁵⁰⁾ Uno dei carri *L 3* protagonisti di quel fatto d'arme fu riportato in Italia per essere collocato come monumento all'interno della caserma del 3° Reggimento Carristi di Bologna dove restò sino alla fine della II Guerra Mondiale. L'inaugurazione di quel monumento, ora scomparso, è documentata da un filmato reperibile presso gli archivi dell'Istituto LUCE.

Nel 1930 il Governo italiano lo aveva occupato militarmente e vi aveva posto un fortino con una guarnigione di circa 400 *dubat*, accampando diritti risalenti all'epoca di Crispi ovviamente in contrasto, anche per l'importanza economica e strategica del luogo, con quelli etiopici dell'*Ogaden* e britannici delle confinanti colonie del *Kenia* e del *Somaliland*.

La causa immediata dello scontro fu quando, dopo alcuni tentativi precedenti, il 5 dicembre 1934 un gruppo imponente di circa 1800 guerriglieri etiopi, al comando di un certo Omar Samantar, sicuramente per ordini che dovevano fare capo allo stesso *Negus* si presentò davanti al fortino, con l'intendimento evidente di occuparlo.

La reazione dei *dubat* difensori (*sciumbasci* Ali Ualie) fu immediata ed efficace, ma la situazione andò aggravandosi finché nel pomeriggio arrivarono in soccorso dal vicino presidio di *UADER* un gruppo di *dubat*, una autoblindo (Tenente Mazzei e Sergente Maggiore Consolini) e due carri L 3 (CV 33), con a bordo l'uno il caporale Zerbo e il Capitano Roberto Cimmaruta, Comandante responsabile della zona di confine, e l'altro i caporal maggiori Giarretta e Montani.

Carri e autoblindo, seguiti dai *dubat* (*sciumbasci* Mahamud Assan), attaccarono immediatamente gli etiopi, con l'appoggio inestimabile delle mitragliatrici di due biplani *ROI*. Tuttavia raggiungere il fortino, facendosi largo con il fuoco di bordo tra la massa degli etiopi, si dimostrò un'ardua impresa. L'ambiente era aspro e il coordinamento tra i mezzi difficile - e pure tra questi e i *dubat* - per la mancanza di mezzi radio di collegamento, la presenza di pozzi affioranti e di alti cespugli, tanto che soltanto l'autoblindo di Mazzei e Consolini riuscì a raggiungere il fortino verso sera, preceduta a sua volta dai *dubat* che avevano esaurito il munizionamento.

Il Capitano Cimmaruta, allontanatosi in cerca di aiuto per il carro rimasto fermo in seguito ad un banale incidente meccanico, fu ritrovato a sera inoltrata da Mazzei e Consolini usciti a piedi dal fortino, e poté recuperare con loro il carro e il pilota Zerbo. L'altro carro (Giarretta e Montani) riuscì a rientrare solo all'alba del mattino successivo dopo una non piacevole avventura.

Il carro fermo e con le armi inceppate era stato circondato dai guerriglieri etiopi che battevano le corazze con le loro lance urlando *Jinni! Jinni!* (Diavolo! Diavolo!). L'equipaggio riuscì a salvarsi facendo rombare al massimo il motore e girando vorticosamente con il carro intorno a un pozzo fino alla fuga degli etiopi.



Figura 69 - Autoblinda del Gruppo Squadriglie Autoblindate, si noti il cartiglio del reparto dipinto sul cofano della macchina e anche sulla parete del fabbricato in secondo piano



Figura 69 – Autoblindo operante in Libia nel 1926 con lo stesso stemma dipinto sul cofano



Il giorno successivo fu dedicato all'inseguimento degli etiopi, in rotta anche per le gravissime perdite subite (centotredici caduti contro ottantaquattro *dubat*) e al rastrellamento di armi e di mezzi nemici. I protagonisti italiani e somali furono giustamente decorati al Valor Militare.

UAL UAL, al di là delle conseguenze a cascata che derivarono dalla successiva guerra contro l'Etiopia (sanzioni, inimicizia con gli Stati democratici, alleanza con la Germania e seconda guerra mondiale), per i Carristi italiani rappresenta un luogo e una data memorabili perché lì, nel dicembre 1934, videro impiegati per la prima volta in combattimento i loro carri armati ed autoblindo con la cooperazione dei fedelissimi *dubat* e l'appoggio aereo.

Inconsciamente, a *UAL UAL*, si andò prefigurando in scala ridotta quanto di tragico e grandioso avrebbero poi rappresentato i carri armati negli anni seguenti. Anche allora gli ulani polacchi avrebbero battuto inutilmente le loro lance contro i panzer tedeschi e anche allora i carri armati, in stretta cooperazione con aerei e fanteria, avrebbero dimostrato di essere l'arma nuova e decisiva della battaglia.

L'11 novembre 1935, ad *HAMANLEI*, in Etiopia, i Carristi meritavano le prime ricompense al Valor Militare concesse *alla memoria*: del Sergente Maggiore Giovanni Sarotti (M.O.V.M.) e dei Carristi Fao Occidente (M.A.V.M.) e Francesco Ascoli (M.B.V.M.)⁽⁵¹⁾. Riteniamo doveroso citare la motivazione con cui fu conferita al Sarotti, la prima delle quarantacinque M.O.V.M. -quarantuno delle quali alla memoria- conferite a Carristi: «*Capo squadra di un carro d'assalto, in aspro combattimento si distingueva per ardimento e valore personale. Avuto il proprio carro immobilizzato nel generoso tentativo di trarne un altro in salvamento, si rifiutava di abbandonarlo difendendosi animosamente in una lotta impari contro masse urlanti ed inferocite. Immolava eroicamente la propria esistenza emergendo dal carro in disperata difesa ed al grido: "Viva l'Italia" accoglieva la scarica in petto che lo fulminava*».

Il fatto d'arme di *HAMANLEI* fu un episodio minuscolo se inquadrato in tutta la campagna in Etiopia, ma vale la pena di esaminarlo in dettaglio perché nella

⁽⁵¹⁾ Il carro L3, a bordo del quale caddero questi primi eroi Carristi, un tempo esposto al Museo delle Colonie di Roma, è tuttora gelosamente conservato presso il *Sacrario dei Carristi*, poco distante dalla Basilica di Santa Croce di Gerusalemme.



Figura 71 - Autoblinda Fiat 611



Figura 71 - Le macchine della Sezione autonoma autoblindo Fiat 611 "S" (Tenente Ghetti) in azione nella boscaglia somala

vicenda emersero i tratti caratteristici dello spirito dei Carristi e anche perché alcuni dei protagonisti di quell'episodio li ritroveremo in altre pagine significative della storia della Specialità⁽⁵²⁾. L'episodio si inquadra nella serie di operazioni offensive verso l'Ogaden disposte nell'autunno del 1935. Il 6 novembre fu lanciata una colonna⁽⁵³⁾ lungo la pista per *DIRE DAUA*.

A tale colonna fu assegnata anche la *1^a Compagnia carri d'assalto "Ardita"* con undici carri *L 3* suddivisi in due plotoni comandati rispettivamente dal Tenente Salvatore Cassata (M.B.V.M.) e dal Sottotenente Ugo Macina (M.B.V.M.). La *1^a Compagnia* era sorta per trasformazione del *Gruppo autoblindo della Libia* e quindi con personale esperto nell'uso di mezzi motorizzati e corazzati in operazioni coloniali. Il carro *L 3* era allora un mezzo bellico assolutamente nuovo, ma prima di essere impiegati in combattimento, i Carristi dell'*Ardita* avevano avuto il tempo di bene addestrarsi al suo impiego. In questa colonna erano anche inserite le cinque autoblindo della *Sezione autonoma autoblindo Fiat 611 "S"* armate con cannone in torretta da 37 mm, comandata dal Tenente Renato Ghetti (M.A.V.M.). Effettivi a tale sezione erano anche il sergente Carmelo D'Aquino (M.B.V.M.) il caporale Emilio Vegezzi (C.G.V.M.) e i Carristi Giuseppe D'Alessandro (C.G.V.M.) e Guerrino Giardinieri (C.G.V.M.).

Alle ore 06.15 dell'11 novembre la colonna raggiunse senza grosse difficoltà la zona dei pozzi di *HAMANLEI*. Da qui la pista si inoltrava per circa tre chilometri in una fitta boscaglia; poi, sfociando in una radura, scendeva nel guado che lì attraversava il greto del fiume *Gierrer* per poi risalire sui rilievi circostanti. Le rive del corso d'acqua, che era in secca, erano caratterizzate dalla presenza di numerosi e grandi baobab, sicomori e di numerosi anfratti. In corrispondenza di quel punto di obbligato passaggio, sfruttando abilmente le cavità della roccia e le grandi sinuosità delle radici di baobab e sicomori, gli Abissini, che disponevano anche di dieci autocarri blindati, avevano realizzato un solido centro di resistenza presidiato da qualche centinaio di uomini ben equipaggiati e posti agli ordini di Ufficiali europei.

Alle ore 06.15, giunto in prossimità della boscaglia, a titolo precauzionale, il



Figura 73 - Autoblindo Fiat 611 in azione nella boscaglia somala



Figura 73 - Autoblindo Lancia 1ZM del Reggimento Carri Armati in Somalia (1^a Squadriglia autoblindomitragliatrici)

⁽⁵²⁾ Il racconto è tratto quasi integralmente da "Note storiche sui mezzi corazzati e blindati in Africa Orientale 1935-1941 e in particolare su un piccolo reparto formato dall'Ariete: la 321^a compagnia carri M 11" di Patrizio Tocchi in "Studi Storico Militari" - Ufficio Storico SME, 1994.

⁽⁵³⁾ Al comando del Colonnello Pietro Maletti (O.M.I. e M.O.V.M.).

Comandante della colonna diede ordine di fermarsi e di scaricare i carri dai pianali degli autocarri su cui erano stati sino a quel momento trasportati. Poco dopo, una pattuglia di *dubat* mandata in avanscoperta si scontrò col nemico per cui in suo appoggio furono fatti intervenire il plotone carri d'assalto del Sottotenente Macina e due autoblindo Fiat 611 del Tenente Ghetti.

I Carristi intervennero con risolutezza e decisione: con il fuoco delle autoblindo e la manovra dei carri, portatisi sin sull'altra sponda, riuscirono in poco tempo a scompaginare le linee nemiche. In circa quindici minuti il Tenente Ghetti distrusse dieci autocarri blindati etiopici ed alle 09.00 il combattimento era pressoché concluso. Tuttavia, il Comandante della colonna non disponendo di informazioni circa l'entità dello schieramento in profondità dell'avversario, dette l'ordine di ripiegare e fece richiamare i reparti che perciò riattraversarono il greto del fiume *Giarrer* per riunirsi al resto della colonna.

Fu a questo punto che il carro del Sottotenente Macina, pilotato dal Carrista Cillia si impantanò sedendosi sul fondo melmoso e rimanendovi bloccato. La zona del guado, era tenuta sotto tiro da una coppia di mitragliatrici bene occultate tra gli anfratti e la vegetazione della riva sinistra. Alle 10.30 il Capitano Molignoni avvertì dell'imprevisto il Comandante della colonna che dette l'ordine di recuperare il mezzo "ad ogni costo". Evidentemente non si voleva correre il rischio di abbandonare nelle mani dell'avversario un'arma che, essendo appena entrata in servizio nel nostro esercito, era senz'altro ritenuta preziosa.

Il primo tentativo di disincaglio fu compiuto dal Capitano Molignoni. Mentre teneva sotto tiro l'arma nemica con le mitragliatrici del carro, il pilota - Caporale Carrista Nello Natali (M.B.V.M.) - usciva dal mezzo tentando di agganciare il cavo di traino. Ferito ad una mano dal fuoco nemico dovette desistere dal tentativo e rientrare al posto di combattimento.

Il secondo tentativo fu compiuto dal Caporal Maggiore Carrista Umberto Iannuzzi (M.B.V.M.) che, fatto disporre il proprio carro in posizione appropriata, ne uscì per tentare l'aggancio. Appena fuori fu però raggiunto dal fuoco avversario che lo ferì ad un braccio ed alla testa, costringendolo a risalire a bordo del carro.

Il Capitano Molignoni tentò allora di far raggiungere il carro incagliato da un nucleo di *dubat* protetto dal fuoco degli altri carri. Tuttavia, il fuoco nemico colpì molti *dubat* ed anche questo tentativo fallì.

Nel frattempo giungeva sul posto il carro di riserva della compagnia il cui

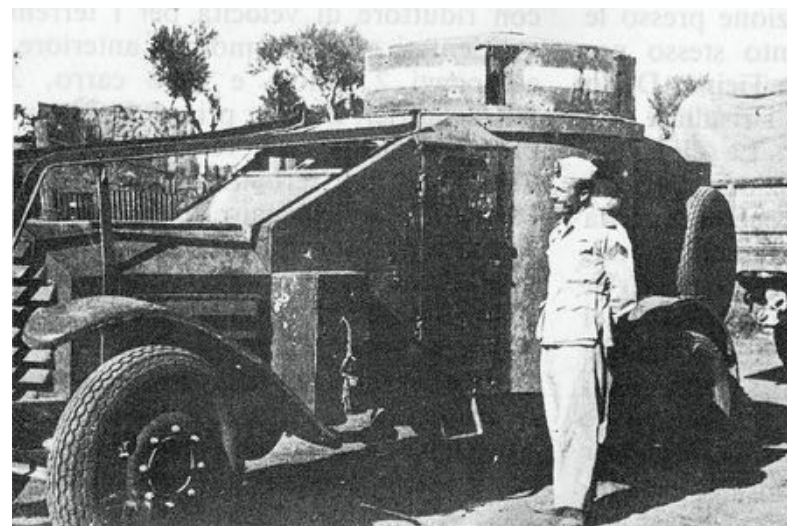


Figura 75 - Il Sergente Maggiore Giovanni Consolini, detto il "Giaguaro di Ual Ual" accanto alla sua autoblindo IZM



Figura 75 - Medaglia commemorativa dei Dubat Somali che combatterono fianco a fianco con i Carristi accompagnandoli nel battesimo del fuoco.

capocarro era il Caporal Maggiore Carrista Raimondo Prizzi (M.B.V.M.), con l'intento di effettuare un ulteriore tentativo di avvicinamento al carro incagliato. Contemporaneamente, si fece avanti il carro del Sergente Maggiore Carrista Giovanni Sarotti (M.O.V.M.), pilotato dal Carrista Fao Occidente (M.A.V.M.).

Sarotti aveva una lunga esperienza dei mezzi corazzati. Aveva operato in Libia con il gruppo autoblindate ed era effettivo alla *1^a compagnia "Ardita"* fin dalla sua costituzione. Diede ordine al pilota di disporsi davanti al carro incagliato e con estrema calma, nonostante l'intenso fuoco della mitragliatrice nemica, uscì dalla propria macchina riuscendo ad agganciare il cavo di traino. Mostrandosi imperturbabile, prima di rientrare nel mezzo, provvide addirittura a sbattere gli scarponi contro la corazza per evitare di sporcare l'interno del vano di combattimento. Il problema sembrava risolto.

Tuttavia, appena rientrato a bordo, il pilota Occidente accelerò improvvisamente, il cavo andò in tensione, ma il cingolo destro del carro trattore si spezzò. I carri immobilizzati in mezzo al greto erano a quel punto diventati due! Alle 11.30 il Comandante della colonna fece intervenire altri *dubat* insieme alle autoblindo del Tenente Ghetti per tentare di creare una zona di sicurezza intorno alla coppia di carri bloccati nel fango.

La manovra fu impedita dal fuoco accanito delle mitragliatrici nemiche. Intervenero anche gli altri carri della compagnia e quello comandato dal Caporal Maggiore Carrista Mario Supino (C.G.V.M.) e pilotato dal Carrista Scelto Eugenio Petrone (C.G.V.M.), riuscì ad eliminare una delle due mitragliatrici, ma non quella più pericolosa che, molto ben appostata, resisteva ad ogni tentativo di sopraffazione. Nemmeno le numerose cannonate delle autoblindo del Tenente Ghetti riuscirono ad averne ragione.

In uno dei numerosi tentativi, anche una delle autoblindo *Fiat 611* si impantanò. Il Tenente Ghetti non esitò ad uscire dal suo mezzo e, con l'aiuto del Sergente Carrista Cosimo Binetti (M.A.V.M.) e dei Carristi Primo Cacioli (C.G.V.M.) e il citato Emilio Vegezzi, riuscì a liberarla dalla stretta del fango. Intanto, il Capitano Molignoni, sostituito il pilota del suo carro precedentemente ferito, con il Sergente Carrista Nicolò Battino (M.A.V.M.), tornò al guado fermamente convinto a tentare ancora una volta il recupero dei due carri bloccati.

Giunto sul posto, discese dal mezzo e fu colpito in pieno petto da una pallottola che gli trapassò il polmone sinistro. A questo punto il comando della



Figura 77 - Gli effetti del fuoco nemico sulle blindature di due autoblindo del Reggimento Carri Armati impegnate in combattimento in Africa Orientale



Figura 77 - Autoblindisti del Reggimento Carri Armati alle prese con un guado in Africa Orientale

compagnia fu preso dal Tenente Salvatore Cassata (2 M.B.V.M.) cui il Comandante della colonna dette l'ordine di accelerare il recupero dei carri nel timore che gli abissini manovrassero e prendessero la colonna sul fianco. Nel frattempo, il carro *L 3* del Caporal Maggiore Raimondo Prizzi (M.B.V.M.), rimasto di guardia ai due carri immobilizzati, fu colpito da più raffiche di mitragliatrice. Prizzi fu ferito ad un braccio e ad un ginocchio e dovette rientrare al carreggio di compagnia. Per il recupero fu un prodigarsi continuo di tutti i Carristi della compagnia che non badarono né al pericolo né alla stanchezza. Il Carrista Emanuele Turco (C.G.V.M.), pilota di uno dei carri, avendo avuto il proprio capocarro ferito, lo accompagnò all'infermeria e poi tornò al guado nell'intento di rendersi utile.

Anche il Caporal Maggiore Angelo Nicolosi (C.G.V.M.), insieme al suo pilota Carrista Carlo Armini, (M.A.V.M.) tentò di risolvere la situazione. Un istante prima di chiudere il portello, però, una pallottola colpì quest'ultimo alla testa uccidendolo sul colpo. Qui il Nicolosi fu il memorabile protagonista di una vera e propria acrobazia poiché, chiuso assieme al cadavere del suo pilota nell'angustissimo abitacolo del suo *L 3* che a stento riusciva a contenere i due uomini di equipaggio, riuscì a scambiarsi di posto senza uscire dal carro e a prenderne i comandi e a rientrare al carreggio di compagnia. Era quella un'operazione cui il Capitano Molignoni aveva addestrato i Carristi della 1^a compagnia "Ardita".

Il Sergente Battino, preso a bordo come mitragliere il Carrista Francesco Ascoli (M.B.V.M.), tornò di nuovo al guado. Fece un largo giro per sottrarsi al fuoco dell'implacabile mitragliatrice avversaria, ma appena sceso nel greto, un proiettile di grosso calibro centrò un bullone della corazza laterale del suo *L 3*. Il bullone diventò anch'esso proiettile e lo colpì, uccidendolo.

Fallito anche il settimo tentativo, dopo circa nove ore di combattimento, i carri immobilizzati ora erano tre! Alle 16.15, data la situazione, il Comandante della colonna decise di desistere e di ripiegare. Il Tenente Cassata fu perciò incaricato di recuperare gli equipaggi e di abbandonare i carri immobilizzati là dove si trovavano. A tale ordine obbedirono però soltanto i due dell'equipaggio del primo carro impantanatosi, mentre l'equipaggio Sarotti-Occidente ed il Carrista Ascoli, rispettivamente a bordo del secondo e del terzo carro si rifiutarono di abbandonare i propri carri. Alle 16.50 la colonna iniziò il ripiegamento. Carri in testa ed in coda, al centro sei automezzi con a bordo gli oltre cinquanta feriti. Percorsi circa cinque chilometri la colonna fu attaccata dagli abissini che gli italiani riuscirono a



Figura 78 - Un gruppo di soldati indigeni assegnati a un reparto Carristi operante in Colonia, riconoscibile sul tarbusc il fregio della Specialità. Tra le ricompense al Valor Militare meritate dai Carristi figurano molti di questi soldati coloniali che si batterono con valore fianco a fianco con i Carristi (Collezione Privata).

respingere.

Benché ci si fosse ripromessi di tornare ad *HAMANLEI* il giorno seguente per recuperare i tre carri ed i tre Carristi rimasti sul guado insieme al loro collega già morto, a causa dell'intenso ciclo operativo non fu possibile per nessuno tornare sul luogo prima dell'aprile successivo. In quel fatto d'arme si distinse, alla guida del proprio L 3, anche il Carrista Sebastiano Raciti (C.G.V.M.).

Durante gli scontri perse la vita anche furono gravemente feriti anche il *muntaz* Ido Abdulla (M.B.V.M.), della compagnia presidiaria di *BELET UEN* che, uscito allo scoperto e sotto nutrito fuoco nemico si era prodigava per trarre in salvo l'equipaggio di un'autoblindata; il *muntaz* Erzi Salad (M.B.V.M.) e lo *iusbasci* Hamed Mohamed (M.B.V.M.), entrambi del *I Battaglione carri d'assalto della Somalia*, rimasti feriti mentre tentavano il recupero di un nostro carro rimasto immobilizzato.

Non v'è alcuna notizia certa della sorte degli sventurati Carristi caduti in mano abissina. Si presume che essi abbiano cercato di difendersi con le armi di bordo dei carri finché possibile. Si sa che uno di loro, il Sarotti, fu ucciso sul posto mentre Occidente ed Ascoli furono catturati vivi. Gli abissini fecero scempio del corpo dei due Carristi caduti mentre i due superstiti furono portati via e sottoposti a ogni sorta di violenza. Unica testimonianza del loro destino fu quella di un infermiere della Missione Sanitaria d'Egitto in Abissinia che riferì di averli visti nel dicembre successivo e di aver saputo che furono deportati ad *HARAR* ove furono uccisi in data imprecisata.

Da quanto accadde ad *HAMANLEI* quel giorno, pur tra mille difficoltà, emerge il buon grado di preparazione e di coesione degli equipaggi Carristi.

Giunte ad *HAMANLEI* la sera del 25 aprile 1936, le truppe italiane recuperarono i tre carri *L 3* uno dei quali (forse quello appartenuto al Sergente Battino) era in condizioni tali da poter essere facilmente reintegrato nella *1^a compagnia carri d'assalto*. Furono recuperati anche i corpi straziati e decapitati di due Carristi che da vari indizi vennero ritenuti quelli dei Sergenti Sarotti e Battino cui si dette sepoltura in un piccolo cimitero di guerra in due tombe coperte da due pesanti lastre di pietra.

Ai sei Caduti di *HAMANLEI* si aggiunsero nei mesi seguenti il Carrista Aronne Magris (M.A.V.M.) caduto il 15 aprile 1936 *UADI KORRAK*; il Caporale Giuseppe Pucci (M.A.V.M.), caduto il 17 settembre 1936 a *LANGHEI*; il Carrista Carmine Gargiulo (M.A.V.M.) caduto il 28 settembre 1936 a *AGHEREMARIAM* e il Carrista



Figura 79 - Inaugurazione del monumento dedicato ai primi dieci Carristi Caduti in combattimento, Mogadiscio, presumibilmente il 1° ottobre 1937 (Collezione Mirabella)



Figura 80 - Carro L 3 della 1^a Compagnia carri d'assalto "Ardita" a bordo del quale morirono il Sarotti e l'Ascoli. Il veicolo è conservato presso il sacrario dei Carristi in Santa Croce Gerusalemme a Roma.

Iacopo Rossi (M.A.V.M.) caduto il 2 gennaio 1937.

In ricordo dei primi dieci Caduti Carristi, presso l'ingresso della caserma del *Raggruppamento carri d'assalto della Somalia*, a Mogadiscio, fu eretta una stele monumentale riportante i loro nomi. Era quello il primo monumento dedicato ai Caduti del Corpo.

Riordino

Il 30 maggio 1936 tutte le unità del Reggimento Carri Armati dislocate nella Somalia furono raccolte nel *Raggruppamento carri d'assalto della Somalia* il cui comando fu affidato al Tenente Colonnello Amedeo Pederzini (M.A.V.M.), con una forza complessiva di 73 Ufficiali, 132 Sottufficiali, 1042 militari di truppa, 143 carri *L 3*, 21 autoblindo *Lancia-Ansaldo 1ZM*, 10 autoblindo *FIAT 611*, 286 automezzi ordinati in:

- Comando Raggruppamento e Deposito carri d'assalto, Capitano Pugliesi, a *MOGADISCIO* (Somalia);
- *I gruppo carri d'assalto*, al comando del Maggiore Mario Ravazzoni (OM.I., M.A.V.M. e M.B.V.M.), a *MOGADISCIO* (Somalia):
 - . *1^a e 3^a compagnia carri d'assalto* comandate rispettivamente dal Tenente Fazzina e dal Tenente Guido Bayeli, a *GORRAHEI - GABREDARRE*;
 - . *2^a compagnia carri d'assalto*, Tenente Vincenzo Mannacio (M.B.V.M.), a *NEGHELLI*;
 - . *1^a Sezione Autoblindo "S"*, Comandante Tenente Renato Ghetti (M.A.V.M.), con 5 autoblindo "Fiat 611" armate di cannone da 37 mm. , a *NEGHELLI*;
 - . *Sezione speciale autoblindo (Lancia-Ansaldo 1ZM)* Comandante Tenente Armando Liguori (M.A.V.M.);
- *II gruppo carri d'assalto*, Maggiore Emanuele Rossi (M.B.V.M.), a *DANANE* (Etiopia):
 - . *4^a compagnia carri d'assalto*, Capitano Gennaro Podio (M.A.V.M.), a *BAIDOA* (Etiopia);
 - . *5^a e 6^a compagnia carri d'assalto*, rispettivamente Capitano Bruno Rossi (M.A.V.M.) e Capitano Achille Petirossi (M.B.V.M.), a *DANANE (ETIOPIA)*;
 - . *2^a Sezione Autoblindo "S"*, a *GABREDARRE* al comando del Tenente Luigi Pinna (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), futuro Comandante del *X Battaglione carri*



Figura 81 - Gagliardetto del Raggruppamento carri d'assalto della Somalia. Si noti il fregio di Specialità ricamato sul drappo e sui tarbusc dei due ascari. Sullo sfondo le autoblindo Lancia 1ZM (A.N.C.I.)



Figura 82 - Cartolina dell'epoca

medi in Africa Settentrionale e futuro Comandante del 132° Reggimento carri nel dopoguerra;

- . Squadriglia autoblindo "Pautasso", Capitano Giuseppe Pautasso (M.B.V.M.), a UAL UAL (Etiopia);
- XX Battaglione carri d'assalto "Randaccio", 1° Capitano Pietro Galini⁽⁵⁴⁾, a MOGADISCIO (Somalia).

Inquadrati nel Raggruppamento carri d'assalto della Somalia, i Carristi presero parte alla campagna di guerra contro l'Etiopia. Dotati di mezzi assolutamente nuovi, contro un avversario privo di analoghi mezzi di combattimento, i Carristi erano fermamente convinti d'essere i rappresentanti del *soldato del futuro* e rappresentavano, sia pure con tutti i limiti tecnici che soltanto oggi è possibile riconoscere, l'espressione tecnologicamente più avanzata dell'Esercito Italiano di allora. Con questa convinzione e con la determinazione che ne seguiva, i Carristi della Somalia seppero affrontare la lotta in un terreno difficile, a bordo dei piccoli ed agilissimi carri L, o delle vetuste autoblindo Lancia-Ansaldo IZM o delle più potenti, ma inadatte, Fiat 611.

Testimonianza del valore dei Carrista furono anche il Caporal Maggiore Enrico Della Casa (M.A.V.M. e C.G.V.M.), il Caporal Maggiore Gaetano Marchese (C.G.V.M.) ed il Caporal Maggiore Giuseppe Zabardi (C.G.V.M.).

Al termine della Campagna italo-etioptica, il Raggruppamento Carristi fu sciolto: il I gruppo carri d'assalto assunse la denominazione di Battaglione carri d'assalto del Governo di Harar comandato dal Maggiore Emanuele Rossi (M.B.V.M.), mentre il II gruppo carri d'assalto diventò il Battaglione carri d'assalto del Governo dei Galla e Sidama⁽⁵⁵⁾ comandato dal Maggiore Mario Ravazzoni (O.M.I., M.A.V.M. e M.B.V.M.).

Le unità carriste vennero ancora a lungo impiegate e furono protagoniste di numerosi combattimenti con cui si debellarono le residue resistenze abissine.

Il XX Battaglione carri d'assalto "Randaccio" rimase dislocato a



Figura 85 - Il Motto del battaglione carri d'assalto del Governo dei Galla e Sidama



Figura 85 - Medaglia ricordo del Raggruppamento carri d'assalto della Somalia



Figura 85 - Motto del Reggimento Carri Armati

⁽⁵⁴⁾ Il 1° Capitano Galini fu una nobile figura di Soldato e di Gentiluomo che seppe con l'esempio e l'entusiasmo fare del suo battaglione un complesso di alto livello spirituale. Il XX Battaglione fu trasferito in Somalia nel maggio 1936. Il valore dei Carristi del XX Battaglione carri d'assalto fu premiato da un Encomio nell'Ordine del Giorno all'Esercito del 7 aprile 1938, e con una M.B.V.M. guadagnata in Africa Settentrionale nel 1940-41.

⁽⁵⁵⁾ Il Motto del battaglione carri d'assalto del Governo dei Galla e Sidama era "IGNI MAIOR AUDACIA".

MOGADISCIO fino al 1937 e, in seguito, sostituì il *Battaglione carri d'assalto del Galla e Sidamo* nel frattempo disciolto a causa delle ingenti perdite subite e fu trasferito dalla Capitale somala a *SCIASCIA*, nella zona dei laghi.

Il comando del *XX Battaglione* fu assunto dal Tenente Colonnello Salvatore Zappalà (M.O.V.M., M.A.V.M., M.B.V.M. e 3 C.G.V.M), futuro Comandante del *LI Battaglione carri medi* ad *EL ALAMEIN*, e venne infine rimpatriato nel 1938.

Il *Battaglione carri d'assalto di Harar*, al comando interinale del Capitano Ferdinando Monchiero (M.A.V.M. e C.G.V.M.), partecipò dall'aprile 1936 al luglio 1937 al denso ciclo operativo sul fronte dell'*Ogaden* prima, e poi a quello per la liberazione dell'*Hararino* dalle forze ribelli, dando in ogni circostanza prove di coesione, disciplina e forte spirito di sacrificio. Per il contributo dato alla lotta, il battaglione meritò una C.G.V.M.⁽⁵⁶⁾. Fu infine anch'esso sciolto ed i pochi carri efficienti superstiti furono ceduti allo *Squadrone carri veloci "Cavalleggeri del Neghelli"* (su 15 carri *L 3*) che dal 1938 al 1940 fu la sola unità corazzata italiana presente nell'Africa Orientale.

Le autoblindo un tempo appartenute al *Raggruppamento Carristi della Somalia* furono invece ordinate in sezioni autonome ed impiegate per la scorta alle autocolonne.

L'esperienza operativa in Spagna

L'esperienza bellica dei Carristi maturò anche nella Guerra di Spagna dove il 16 agosto 1936, al comando del Sottotenente Giovan Battista Barbaglio (C.G.V.M.), sbarcò un nucleo di dieci istruttori con cinque carri *L 3/35* inizialmente destinati alle truppe nazionaliste. Il 29 settembre successivo, il numero dei Carristi italiani in Spagna era salito a 25, inquadrati in una compagnia carri d'assalto al comando del Capitano Oreste Fortuna (M.O.V.M., 2 M.A.V.M. e 2 M.B.V.M.). Nell'arco di

⁽⁵⁶⁾ Partecipava alle operazioni sul fronte dell'Ogaden prima, e poi a quelle per la liberazione dell'Hararino dalle forze ribelli, dando in ogni circostanza prove di coesione, disciplina e forte spirito di sacrificio. Affiancandosi durante i combattimenti, con i suoi mezzi, a reparti della fanteria dava con fervore a questi il massimo contributo in epiche lotte conclusesi vittoriosamente. Africa Orientale, aprile 1936 - luglio 1937.



Figura 88 - Emblema del Raggruppamento Carristi in Spagna



Figura 88 - Una nota immagine dell'epoca ritrae lo sfilamento dei Carristi in una città spagnola

tempo compreso tra l'arrivo del primo nucleo di istruttori e la fine del conflitto, l'Italia inviò in Spagna 149 carri d'assalto ed 8 autoblindo *Lancia-Ansaldo IZM*.

Alle ore 06,30 del 21 ottobre 1936, la *1ª Compagnia carri d'assalto*, appoggiata da un gruppo d'artiglieria, muoveva all'attacco, a cavaliere della rotabile che da *VALMOJADO* portava a *NAVALCARNERO*. Allo scorgere dei nostri carri avanzanti gli avamposti avversari, colti dalla sorpresa, ripiegarono su *NAVALCARNERO* protetti da una batteria che cercò di interdire il movimento dei nostri carri.

L'avversario aveva organizzato a difesa l'abitato posto sulla sommità di un'altura dominante il terreno circostante. Alle 15:00 i nostri carri, assaltando i trinceramenti avversari, penetravano nell'abitato seguiti dalle fanterie. Venivano catturati circa 300 prigionieri. Cinque i Carristi feriti di cui uno grave. Come riconoscimento per l'ottima prova sostenuta, il Comandante della Divisione da cui dipendeva la *1ª Compagnia carri* battezzò il reparto "*Compagnia carri Navalcarnero*".

A partire dal dicembre dello stesso anno, intorno al nucleo di questa compagnia, si costituì la forza carrista in Spagna che l'11 febbraio del 1937 divenne *Raggruppamento Carri d'Assalto e Autoblindo*, forte di cinque compagnie carri e che, poco più tardi, il 17 febbraio, in *SAN LUCAR LA MAYOR* (Andalusia) divenne il "Raggruppamento Reparti Specializzati", dal 22 febbraio al 24 aprile 1937 al comando del Colonnello Carlo Rivolta⁽⁵⁷⁾ (O.M.I. e M.A.V.M.) che lo guidò nelle battaglie di *MALAGA* e *GUADALAJARA*.

Il 25 aprile successivo il Comando passò al Colonnello dei Carristi Valentino Babini (O.M.I. e M.A.V.M.) giunto dal *3º Reggimento Carristi* di Bologna di cui era il Comandante titolare. Il 15 ottobre 1937 l'unità fu ribattezzata *Raggruppamento Carristi* e con tale nome partecipò alla battaglia di *SANTANDER*, alla prima battaglia dell'*Ebro*, alla battaglia del *Levante* ed alla fase iniziale della seconda battaglia dell'*Ebro*.

Il 1º ottobre 1938 al Colonnello Babini subentrò, sino alla fine della guerra, il Colonnello Roberto Olmi (M.B.V.M.)⁽⁵⁸⁾ che era in Patria il Comandante titolare del *2º Reggimento Carristi* di Verona. Sotto la guida del Colonnello Olmi, il



Figura 90 - Carro T 26 di fabbricazione sovietica impiegato dall'esercito repubblicano spagnolo. Non sfugge la somiglianza architettonica con il futuro M 13/40 italiano, realizzato 10 anni più tardi.



Figura 90 - Carro di produzione sovietica BT-5 impiegato dall'esercito repubblicano spagnolo

⁽⁵⁷⁾ Il Colonnello Rivolta proveniva dai Bersaglieri.

⁽⁵⁸⁾ Il Colonnello Olmi proveniva dagli Alpini.

Raggruppamento Carristi affrontò la fase conclusiva della seconda battaglia dell'Ebro e la battaglia di Catalogna.

Inizialmente, il *Raggruppamento* era formato da due battaglioni carri rispettivamente al comando del 1° Capitano Paolo Paladini (M.O.V.M.) e del 1° Capitano Michele Stella (M.A.V.M. e M.B.V.M.), poi sostituiti rispettivamente dal Capitano Alberto De Alfaro Querini (M.A.V.M., 2 M.B.V.M. e C.G.V.M.)⁽⁵⁹⁾ e dal Capitano Enrico Dell'Uva (2 M.B.V.M.).

In un secondo tempo, al *Raggruppamento* si aggiunse, per la parte italiana, un battaglione motomitraglieri al comando del già citato Maggiore Salvatore Zappalà, poi sostituito dal Maggiore Pietro Aresca (O.M.I.), futuro Comandante del 32° *Reggimento Carristi* di Verona e del 4° *Reggimento Carristi* mobilitato per l'Africa Settentrionale.

Il conio del motto

In principio, il motto del *Raggruppamento Carristi* in Spagna era “*AD VICTORIAM VELOCITER*” (in italiano: *velocemente alla vittoria*) e poi venne modificato dal Colonnello Babini in: “*FERREA MOLE, FERREO CUORE*”.

Nell'autunno del 1938, il *Raggruppamento Carristi* risultava formato da:

- una compagnia Comando, comprendente una compagnia carri d'assalto lanciafiamme⁽⁶⁰⁾;
- un *Reggimento carri d'assalto* su tre battaglioni carri (compreso uno spagnolo) su due compagnie ciascuno;
- un *battaglione moto-meccanizzato* su una compagnia Bersaglieri, una di mitraglieri motociclisti e una di autoblindo;
- un *battaglione di Arditi* rinforzato da una compagnia mitraglieri;
- un gruppo misto comprendente una batteria autotrasportata di cannoni da 65 mm, una di cannoni anticarro da 37 mm, una batteria mista (45 e 47 mm) ed una compagnia contraerei.

⁽⁵⁹⁾ Con il grado di Colonnello, comanderà il 31° *Reggimento* carri dal 1954 al 1956.

⁽⁶⁰⁾ Questi mezzi erano soprannominati dai Carristi “*Cicogne*”, per via del lungo ugello lanciafiamme sporgente dalla casamatta.

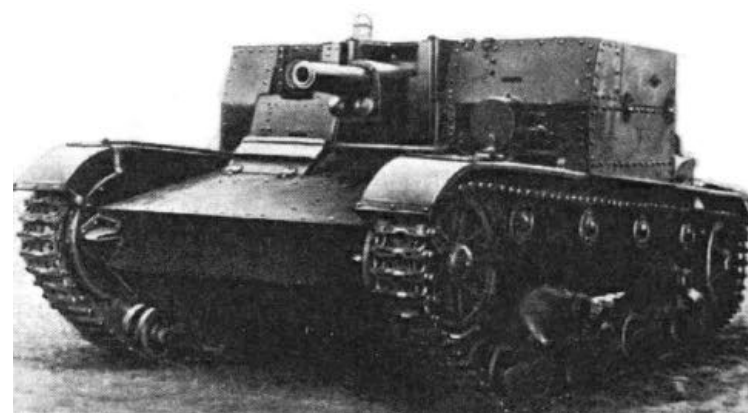


Figura 92 - semovente d'assalto sovietico su scafo T26, armato con cannone da 76,2 mm. Si tratta di un prototipo del 1936 poi mai prodotto, ma è interessante notare le analogie con il nostro semovente da 75/18.



Figura 92 - Carristi in attesa in Spagna

Tuttavia, come era avvenuto in Africa Orientale, le compagnie carri d'assalto, a causa delle limitazioni tecniche intrinseche delle macchine in dotazione furono per la maggior parte impiegate come supporto alla fanteria, frazionandosi tra le diverse divisioni del Corpo di spedizione italiano in Spagna.

Il teatro spagnolo fu un vero banco di prova per i corazzati italiani. Le forze avversarie potevano schierare potenti *carri canone*, come li si chiamava allora, forniti dai sovietici e i Carristi italiani, per la prima volta contrapposti a mezzi ben più potenti dei loro, iniziarono a capire l'inadeguatezza del proprio armamento e la necessità di disporre di artiglierie a bordo dei propri carri.

Dopo *GUADALAJARA*, primo scontro tra corazzati, aperto il fronte, un'ottantina di carri d'assalto appoggiati da fanterie autotrasportate avanzarono rapidamente per circa 20 chilometri quando vi fu il contrattacco avversario con il concorso di un gruppo corazzato armato con carri sovietici *T-26* e *BT-5* che misero quasi immediatamente fuori gioco i nostri piccoli carri d'assalto. Da quella dolorosa esperienza il Comandante del Raggruppamento trasse utile ammaestramento.

Anche in Spagna come in Africa Orientale, i carri *L 3* mostrarono tutti i loro limiti tecnici. Dopo un periodo di riorganizzazione e di addestramento diretto dal Colonnello Babini,

i Carristi furono reimpiegati nell'offensiva su *SANTANDER*, nell'estate del 1937. Il più accurato addestramento diede i suoi frutti e, per avere qualche speranza di successo nella lotta controcarri, ai nostri carri leggeri venne sovente agganciato un cannoncino da 37 mm su affustino a ruote che veniva messo in batteria dall'equipaggio del carro stesso una volta giunto a contatto dell'avversario.

Gli ammaestramenti tratti dal Colonnello Babini furono oggetto di approfondite relazioni tecniche che costituiscono la prima solida base dottrinale maturata sul campo di battaglia per l'impiego dei reparti carri nel combattimento moderno e che già allora certificavano l'inadeguatezza tecnica della linea "*carri d'assalto*" e la necessità di disporre di "*carri di rottura*" dotati, cioè, di armamento pesante. Ciò che le relazioni del Colonnello Babini tendevano a mettere in luce era la necessità urgente di disporre di autoblindo moderne con armamento pesante, carri medi con cannone in torretta, semoventi di artiglieria, apparati radio per i collegamenti fra carro e carro.



Figura 94 - Equipaggio di un carro leggero intento nella riparazione di un cingolo



Figura 94 - Autoblindo del Raggruppamento Carristi in Spagna

Le autorità iberiche concessero al *Raggruppamento Carristi* la *Medalla Militar Colectiva*⁽⁶¹⁾, massima onorificenza spagnola, con la seguente semplice motivazione: «Unità con animo sempre rivolto all'assalto, non ha conosciuto limiti di valore e di sacrificio. Audace e tenace, estrema punta delle gloriose fanterie nazionali e legionarie, durante due anni di guerra in Spagna ha piegato il nemico e tenuta nel pugno la vittoria».

Dieci delle venti M.O.V.M. (queste dieci tutte alla memoria) della guerra in Spagna, dove i Carristi contarono 62 caduti sul campo, andarono ai Carristi del Raggruppamento: al Sottotenente Edoardo Pezzali (M.O.V.M. a.m.) caduto a *PALACIO DE IBARRA* l'11 marzo 1937; al Sottotenente Luigi Fuccia (M.O.V.M.), Ufficiale proveniente dal *Reggimento "Lancieri di Novara"*, caduto sulla Strada di Francia nello stesso giorno; al Caporal Maggiore Carrista Renato Zanardo (M.O.V.M.); al Tenente Renzo Bertoni (M.O.V.M. a.m.) caduto a *CALACEITE* il 31 marzo 1937; al Tenente Salvatore Moriconi (M.O.V.M. a.m.) sacrificatosi lungo la Strada per *CHERTA* l'8 aprile 1938; al Capitano Paolo Paladini (M.O.V.M. a.m.) caduto il 12 aprile 1938; al Caporale Carrista pilota Renato Catena (M.O.V.M. a.m.) caduto nella zona di *CAMINOS-CORBERA* il 21 agosto 1938; al Sottotenente Walter Pasella (M.O.V.M. a.m.) caduto nella zona di *ALFES* il 26 dicembre 1938; al Sottotenente Mario Ricci (M.O.V.M. a.m.) che nel gennaio 1939 ebbe il carro bloccato in un burrone, fu catturato e poi fucilato arbitrariamente dagli avversari mantenendo un contegno di cui fu ammirato l'avversario stesso. Tra queste medaglie d'oro alla memoria anche lo spagnolo Severino Vazquez, pilota del carro del nostro Renato Catena, che sempre 21 agosto 1938 nella zona di *CUATRO CAMINOS – CORBERA*, trovandosi immobilizzato per avaria entro le linee nemiche, anziché abbandonare il veicolo e cercare la salvezza nella fuga o nella resa, tentò, finché ebbe munizioni, pur sapendo di andare incontro a sicura morte, di contendere la preziosa preda all'avversario che anziché catturarlo vivo, preferì finirlo a colpi di rivoltella attraverso gli sportelli. Vi furono anche 148 M.A.V.M., 234 M.B.V.M. e 255 C.G.V.M.

Le esperienze maturate in Spagna furono preziose e dal 1936, grazie soprattutto dell'anticipo con cui era partita rispetto alla Cavalleria, potendo anche



Figura 96 - Carristi italiani in Spagna



Figura 96 - Colonna in marcia in Spagna con in testa un L3 lanciafiamme

⁽⁶¹⁾ Lettera n. 3320 del 23 agosto 1938 del Capo del governo e Comandante in Capo dell'Esercito Spagnolo.

avvantaggiarsi -grazie proprio all'inserimento nei robusti e variegati ordinamenti dell'Arma di Fanteria- del maggior grado di libertà rispetto alle tradizioni e ai vincoli imposti dal reclutamento, i Carristi potevano iniziare a sviluppare in grande stile l'idea dei corazzati maturata nel corso dell'esperienza in Spagna.

Il conflitto spagnolo aveva fatto suonare il campanello d'allarme nella mente dei comandanti Carristi che non avevano potuto fare a meno di prendere atto dell'assoluta manchevolezza del loro equipaggiamento e della scarsissima capacità di impiego delle unità corazzate da parte dei comandi superiori. La lezione appresa in Spagna fu che, a differenza di quanto era avvenuto da millenni per il cavallo -da sempre uguale per tutti gli eserciti del mondo- per i mezzi corazzati la sfida era tecnologica e industriale prima ancora che bellica: le possibilità di successo dipendevano dalla disponibilità di mezzi e di dottrine mantenuti costantemente allo stato dell'arte.

Purtroppo, si era già alla vigilia dell'entrata dell'Italia nella II Guerra Mondiale ed il solo entusiasmo dei Carristi non fu sufficiente a rimediare al gravissimo ritardo ormai accumulato dal nostro Esercito nella propria preparazione tecnica e dottrinale nel campo dei corazzati.



Figura 97 - Fiat 3000 al campo ostacoli



CAPITOLO IV - I REGGIMENTI CADETTI

Ad un certo punto, anche in vista dell'ulteriore impulso allo sviluppo della componente corazzata ormai divenuto ineludibile, alla luce degli ammaestramenti impartiti dalle esperienze di combattimento in Africa Orientale e nella guerra in Spagna, si avvertì la necessità di rimettere ordine alle responsabilità relative all'approntamento della componente carri armati dell'Esercito Italiano. Finalmente, con la tutt'altro che rivoluzionario dispaccio n. 33700 del 9 maggio 1936 del Gabinetto del Ministro della Guerra, si sancì che:

- i “*carri armati d’assalto*” erano quelli leggeri in dotazione alla Fanteria;
- i “*carri armati veloci*” erano quelli leggeri in dotazione alle “truppe celeri” (leggasi Cavalleria);
- i “*carri armati di rottura*” erano quelli medi e pesanti in dotazione alla Fanteria (al momento erano solo i Fiat 3000);
- le specialità “*carri di rottura*” e “*carri d’assalto*” erano riunite nella specialità ora denominata “*Fanteria carrista*” (i fanti ad essa appartenenti si sarebbero chiamati “*Fanti Carristi*”). Tale specialità veniva ordinata in quattro nuovi reggimenti comprendenti “*battaglioni carri di rottura*” e “*battaglioni carri d’assalto*” assegnati, per l’impiego, ai Corpi d’Armata;
- i preesistenti *battaglioni “carri leggeri”* (Fiat 3000) furono contratti in cinque *battaglioni “carri di rottura”* di due compagnie ciascuno;
- i *battaglioni carri d’assalto*, ordinati provvisoriamente anch’essi su due compagnie, avrebbero dovuto poi averne tante quante erano le divisioni di Fanteria inquadrata in uno dei 15 Corpi d’Armata territoriali cui erano assegnate per l’impiego.

Il 1936 segnò quindi l’assunzione di tutte le competenze tecniche in merito alle unità carri dell’Esercito da parte dell’Arma di Fanteria. Nel quadro di questa razionalizzazione disposta dal citato dispaccio, il *Reggimento Carri Armati* venne sciolto il 15 settembre e le sue funzioni furono ripartite fra quattro nuovi reggimenti di *Fanteria carrista* il che, di fatto, quadruplicò le potenzialità della Specialità

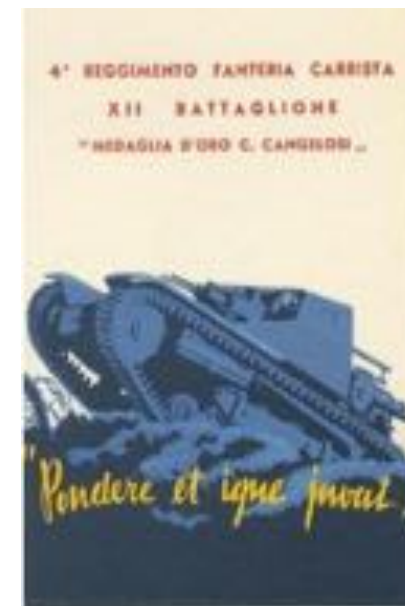


Figura 99 - Cartolina d'epoca



Figura 99 - Fieramente a bordo della nuova macchina

Carristi. Parallelamente, il *Reggimento “Cavalleggeri Guide”* cessò di svolgere le attività scolastiche di stampo carrista per riassumere la configurazione di normale unità *a cavallo*.

Le riluttanze della Cavalleria

Nel 1936 iniziò quindi ad intravedersi la crisi di rigetto per il mezzo meccanico in seno all’Arma di Cavalleria nel cui cuore, evidentemente, il carro *L 3* non era riuscito a fare breccia. Prova ne è che i reparti che si erano costituiti in seno a quell’Arma nel biennio tra il 1936 e 1938 furono (ancora una volta) esclusivamente reparti a cavallo, mentre i reparti carri veloci costituitisi nel biennio precedente furono quasi tutti soppressi nel 1938.

Nell’ottobre di quell’anno vennero infatti sciolti tutti gli squadroni carri veloci prima assegnati ai reggimenti di Cavalleria. Restarono in vita soltanto i tre reparti completati nella primavera del 1935 per le Divisioni celeri, il *III gruppo “San Giorgio”*, uno sparuto squadrone di 5 carri del reggimento *“Lancieri di Milano”*⁽⁶²⁾ unitamente ad uno squadrone carri inviato in Spagna.

Al momento dello scoppio della II Guerra Mondiale, l’Arma di Cavalleria si presentò perciò sui campi di battaglia articolata su 13 reggimenti ed un gruppo squadroni, tutti a cavallo e soltanto tre gruppi squadroni carri veloci.

È un dato di fatto che furono soltanto gli amari addestramenti impartiti dal corso drammatico della seconda guerra mondiale a persuadere l’Arma di Cavalleria a superare le proprie esitazioni⁽⁶³⁾. Fino al 1942, infatti, la Cavalleria non fu mai in grado di allineare propri reggimenti interamente meccanizzati e per ben due anni di guerra operarono sui vari fronti di guerra soltanto 12 gruppi squadroni blindo-corazzati, di fatto autonomi, variamente equipaggiati⁽⁶⁴⁾.



Figura 101 - Libia. Un Ufficiale di Cavalleria posa con un collega davanti a un Fiat 3000 del Reparto Carri Armati (Cappellano)



Figura 101 – Carrista in addestramento

⁽⁶²⁾ Tale squadrone fu sciolto nel 1940.

⁽⁶³⁾ Per scorgere la portata dei segnali di questa storica riluttanza, si leggano i numeri delle annate dei primi anni di guerra della *“Rivista di Cavalleria”* palestra del pensiero dell’Arma.

⁽⁶⁴⁾ Si ebbero in totale i seguenti 12 gruppi squadroni non irreggimentati. Preesistenti dal 1934, organici alle Divisioni celeri: I *“San Giusto”* (Jugoslavia), II *“San Marco”* (Francia), III *“San Giorgio”* (Jugoslavia su *L 3* e in Russia su *L 6*) ; a seguire, assegnati in supporto ai vari comandi di Grande Unità, dal 1941: II *“Guide”* (Albania), III *“Piemonte Reale”* (Croazia e Montenegro, Francia), III *“Nizza”* (su autoblindo *AB41* – Africa Settentrionale);

Come si vedrà, si dovrà attendere l'inizio del 1942, a giochi ormai drammaticamente quasi conclusi, per vedere, finalmente, alcuni reggimenti dell'Arma con organico ed equipaggiamento analogo a quello dei reggimenti Carristi (reggimenti "Lancieri di Vittorio Emanuele II (10°)"⁽⁶⁵⁾, "Lancieri di Montebello (8°)"⁽⁶⁶⁾ e "Cavalleggeri di Lodi (15°)"⁽⁶⁷⁾).

Lo sforzo mentale e organizzativo compiuto fu tale che assunse le forme di un vero e proprio salto quantico. Per riuscire a portarlo a compimento, l'Arma di Cavalleria avrà ancora una volta bisogno di fare leva sulla straordinaria potenza organizzativa del 3° Reggimento Carristi di Bologna, gli eredi del Reggimento Capostipite.

Ad ogni modo, certo non per colpa dell'Arma, il completamento e l'addestramento dei predetti reggimenti, inquadrati nella *Divisione corazzata "Ariete"*



Figura 102 - Carri del Reggimento Lancieri di Vittorio Emanuele II catturati dai Tedeschi all'indomani dell'8 settembre 1943

e inoltre, dal 1942: III "Novara" (Africa Settentrionale su L 6), III "Monferrato" (su autoblindo AB 41 – Africa Settentrionale), IV "Monferrato" (Albania), III e IV "Alessandria" (Balcani); XIII "Alessandria" (Russia).

⁽⁶⁵⁾ Il Reggimento "Lancieri di Vittorio Emanuele II" (10°) inquadrato prima nella 2ª *Divisione celere "Emanuele Filiberto Testa di ferro"* come reparto a cavallo, dal gennaio 1942 iniziò un periodo addestrativo per trasformarsi in Reggimento corazzato per una futura divisione corazzata (134ª) ancora non definita. Un anno dopo, completato il ciclo addestrativo nelle pianure friulane, il reparto venne incorporato nella neo costituita 135ª divisione corazzata "Ariete II" (a ricordo di quella andata distrutta in Africa). L'organico, a regime, doveva essere di 65 carri M 15/42 e 48 semoventi 75/18 su tre gruppi. Il X gruppo dal 1° agosto 1943 forniva le reclute. Alla vigilia dell'8 settembre il reparto sostava presso il lago di Bracciano ed più vicini a Roma solo 2 squadroni semoventi che verranno coinvolti solo parzialmente negli scontri per la difesa della Capitale.

⁽⁶⁶⁾ Reggimento disciolto dopo la I Guerra Mondiale, venne ricostituito nel 1942 a Ferrara, presso il Deposito del Reggimento "Lancieri di Firenze", l'unità assunse la fisionomia ordinativa e la denominazione di *Raggruppamento Esplorante Corazzato (R.E.Co.) "Lancieri di Montebello"*. Inquadrato nella 135ª Divisione corazzata "Ariete II", sarà protagonista, ma alle dipendenze della Divisione "Granatieri di Sardegna" e insieme al 4° Reggimento Carristi, della difesa della Capitale dall'8 al 15 settembre 1943.

⁽⁶⁷⁾ Costituito ad inizio 1942 su soli 2 gruppi di cui il I su autoblindo, ed il II su carri L 6 e semoventi da 47/32), la nuova unità assunse anch'essa la denominazione di *Raggruppamento Esplorante Corazzato (R.E.Co.)* che sarà poi anche del 18° Reggimento Bersaglieri e di "Montebello". Inizialmente destinato al Teatro di guerra russo, "Lodi" venne poi avviato in tutta fretta sul fronte tunisino nel tentativo di arginare i rovesci su quel fronte dove operò dal novembre 1942, nei ranghi della *Divisione corazzata "Centauro"*. Approdato in Africa già duramente falciato dalle incursioni aeronavali alleate, al primo impiego sul campo subì una ulteriore falciatura ad opera dei reparti francesi operanti dal deserto e fu presto ridotto a poco più di uno squadrone motorizzato. Pur depauperato nei mezzi, spesso ceduti ad altri reparti, fu, insieme ai battaglioni carri del 31° Reggimento, una delle ultime unità a deporre le armi. Nell'aprile del 1943 in "Lodi" confluirono tutti i reparti di Cavalleria superstiti in Tunisia, meritando la M.A.V.M. e la citazione nel bollettino n. 1083 del 13 maggio successivo.

II”, fu molto lento perché lo sforzo industriale era stato ormai quasi completamente assorbito per l’approntamento dei 23 battaglioni carri medi che, nel corso della guerra, avevano alimentato i reggimenti di Fanteria carrista indivisionati e che erano stati letteralmente inghiottiti dalla guerra.

I reggimenti corazzati dell’Arma di Cavalleria ebbero perciò modo di essere impiegati in combattimento soltanto in Tunisia nel marzo 1943 (“*Lodi*”) e parzialmente l’8-10 settembre 1943, quando “*Montebello*” e (molto marginalmente) “*Vittorio Emanuele II*” presero parte, fianco a fianco con Granatieri e Carristi del 4° *Reggimento*, alla difesa della Capitale.

I colori rosso-blu

Finalmente ufficializzato il termine “*Carrista*”, neologismo coniato dal Colonnello Grassi, la specialità si articolò quindi in quattro “*Reggimenti di Fanteria carrista*”⁽⁶⁸⁾ numerati da 1 a 4 aventi ciascuno la seguente formazione:

- 1° *Reggimento Fanteria carrista*: Comando (Vercelli), *I, II, III Battaglione carri d’assalto* e *IV Battaglione carri di rottura*;
- 2° *Reggimento Fanteria carrista*: Comando (Verona), *IV, V, XI Battaglione carri d’assalto* e *III Battaglione carri di rottura*;
- 3° *Reggimento Fanteria carrista*: Comando (Bologna), *VI, VII Battaglione carri d’assalto* e *I Battaglione carri di rottura*. Dal 13 giugno 1936 in seno al reggimento fu costituito il *Battaglione scuola* della Fanteria carrista su tre compagnie (1^a Allievi Ufficiali di complemento, 2^a Allievi Sottufficiali e 3^a Allievi operai specializzati)⁽⁶⁹⁾;
- 4° *Reggimento Fanteria carrista*: Comando (Roma), *VIII, IX, X, XII Battaglione*

⁽⁶⁸⁾ Nel dicembre del 1942, l’uso sempre più comune nell’Esercito Italiano del termine “carro”, abbreviazione militare per “Carro armato”, indusse l’Ispettorato delle Truppe motorizzate e corazzate a proporre di modificare la denominazione dei “Reggimenti Fanteria carrista” in “reggimenti Carristi” a premessa della trasformazione della specialità in Arma autonoma. Nonostante il parere favorevole dello Stato Maggiore dell’Esercito, l’Ispettorato della Fanteria, ritenne inopportuno sollevare la questione in quel momento e ritenne di rinviare “*a fine guerra la soluzione definitiva della questione*”. Dopo la guerra, nel 1949, con la ricostituzione del 1° *Reggimento Carristi*, si utilizzò in effetti la dizione “Carristi” che resistette sino al 1954 allorché per i *Reggimenti* fu adottata, per brevità mutuando il gergo, la dizione ancor oggi in vigore di “*Reggimenti carri*” che, in qualche modo, si rifà al *Reggimento Carri Armati*.

⁽⁶⁹⁾ Determinazione ministeriale n. 14440 del 13 giugno 1936.



Figura 104 - Coppia di subalterni, equipaggio di un carro Fiat 3000, accanto al loro comandante di plotone



Figura 104 - Il capo impolverato di un pilota sporge dalla botola di un carro L 3

carri d'assalto e I e II Battaglione carri di rottura.

Contemporaneamente alla costituzione dei reggimenti cadetti, agli appartenenti alla Specialità venne conferita la mostreggiatura definitiva, che ancor oggi contraddistingue i Carristi dell'Esercito Italiano: le fiamme rosse a due punte su fondo blu, colore che dal 1936 iniziò a contraddistinguere tutte le unità motorizzate e/o meccanizzate del nostro Esercito.

Come il Reggimento Capostipite, i nuovi quattro reggimenti non erano ancora unità di combattimento. Del *Reggimento Carri Armati* conservavano, infatti, oltre al motto comune a tutti, i compiti tecnico-addestrativi, logistico-amministrativi e disciplinari nei confronti dei battaglioni dipendenti che, per l'impiego, erano invece assegnati a diversi Comandi di Corpo d'Armata territoriali, dislocati in sedi sparse in tutta Italia e spesso molto distanti da quella del reggimento da cui dipendevano organicamente e amministrativamente.

Le sedi dei quattro Reggimenti cadetti furono scelte presumibilmente in funzione delle due possibili minacce d'attacco in auge all'epoca oppure, più verosimilmente, in posizione baricentrica rispetto ai Corpi d'Armata cui ciascuno di essi avrebbe dovuto "fornire" i battaglioni carri.

Gli indicativi numerici regimentali furono attribuiti senza alcun criterio di anzianità ma semplicemente in base alla dislocazione geografica dei rispettivi Comandi, partendo da quello più a nord (Vercelli), procedendo in senso orario, ed arrivando a quello più a sud (Roma) senza alcuna correlazione con l'anzianità, e non avrebbe avuto alcun senso farlo giacché nati tutti nello stesso momento.

I quattro Reggimenti cadetti sorsero dunque contemporaneamente, per trasformazione di altrettanti comandi di battaglione del Reggimento Capostipite. Presso il Comando di ciascuno di essi fu inoltre formato un *Centro di istruzione Carristi* e un'officina regimentale per il mantenimento e la riparazione dei materiali in dotazione ai battaglioni dipendenti.

A fattore comune, per tutti i quattro reggimenti, a ricordare la comune discendenza, l'appartenenza e la comunanza delle funzioni loro attribuite, rimaneva ancora per tutti il motto del Reggimento Capostipite (*"PONDERE ET IGNE IU VAT"*).

In sintesi, alla fine del 1936, la forza meccanizzata complessiva dell'Esercito Italiano venne a consistere di cinque battaglioni carri di rottura (su *Fiat 3000 mod. 30* con cannone da 37) e di diciannove battaglioni carri d'assalto (su *L 3/35*) oltre ad una dozzina di unità diverse e, in genere minori, comprese quelle che servivano



Figura 106 - Uno sfilamento di fanterie tra la cornice di carri d'assalto in Libia, in una cartolina degli anni '30



Figura 106 - Polvere e cingoli

oltremare.

1° Reggimento Fanteria carrista

Il *1° Reggimento Fanteria carrista*, con sede a Vercelli nella caserma “Bava”, il cui primo Comandante fu il Colonnello Giovanni Casula⁽⁷⁰⁾, inquadrò inizialmente il:

- *I Battaglione carri d’assalto “Ribet”* (del Corpo d’Armata di Torino), con sede a Torino;
- *II Battaglione carri d’assalto “Berardi”* (del Corpo d’Armata di Alessandria), con sede ad Alessandria;
- *III Battaglione carri d’assalto “Paselli”* (del Corpo d’Armata di Milano), con sede a Monza.
- *IV Battaglione carri di rottura* [ex *III Battaglione carri leggeri* (sempre con Fiat 3000, prima denominati “leggeri” ed in seguito ribattezzati “di rottura”)] dislocato a Vercelli.

Il 1° gennaio 1938 ricevette il *XXIII Battaglione carri d’assalto “Stennio”* mentre il 30 novembre dello stesso anno cedette al *32° Reggimento Fanteria carrista* il *IV Battaglione carri di rottura* con la contemporanea assegnazione del *IV Battaglione carri d’assalto “Monti”* e del *XXII Battaglione carri d’assalto “Coralli”*.

Nel 1939 cedette al neo costituito *31° Reggimento Fanteria carrista* il *III Battaglione carri d’assalto “Paselli”*, al *32°* il *IV Battaglione carri d’assalto “Monti”* ed al *33° Reggimento* il *II Battaglione carri d’assalto “Berardi”* insieme al *XXIII Battaglione carri d’assalto “Stennio”*.

Nel 1940 con alcuni suoi reparti partecipò alle operazioni sul fronte occidentale dove contò alcuni caduti.

- il Comando del *1° Reggimento Carristi* (inviato in Libia senza però essere stato mai impiegato in operazioni);
- il *I, II, IV e X Battaglione carri leggeri*;
- il *X Battaglione carri medi* poi ceduto al *133° Reggimento Carristi “Littorio”* e

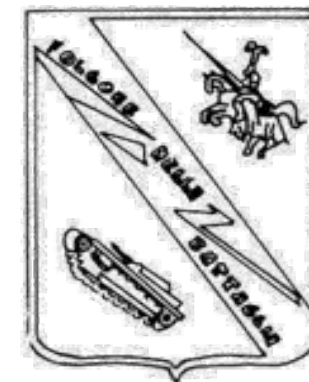


Figura 108 - Stemma del 1° Reggimento Fanteria carrista

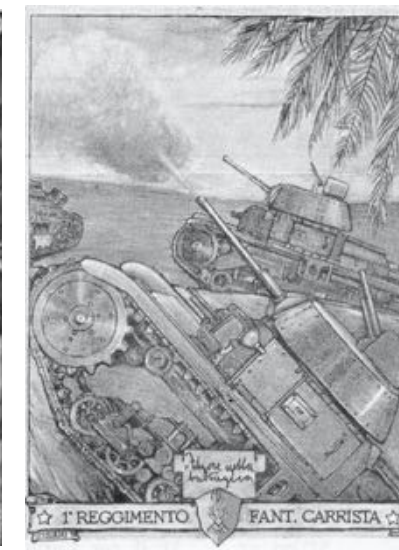


Figura 108 (a e b) - Cartoline d'epoca

⁽⁷⁰⁾ Promosso Generale, fu poi il Vice Comandante della Divisione corazzata “Centauro”.

- da questi al *132° Reggimento Carristi "Ariete"*;
- il *XV Battaglione carri medi* (una compagnia carri perché l'altra la fornì il 4° Carristi), poi ceduto al *31° Reggimento Carristi* della Divisione "*Centauro*";
 - la 5^a compagnia carri L/lanciafiamme;
 - la 1^a e 2^a compagnia carri *F 3000* poi cedute al *131° Reggimento Carristi*.

Il 1° agosto 1943, presso il reggimento iniziò la formazione del *I Battaglione carri pesanti* dotato di nuovissimi materiali *P 26/40* con cannoni da 75/34 attività che però non poté essere portata a termine per gli eventi conseguenti all'annuncio dell'armistizio⁽⁷¹⁾.

2° Reggimento Fanteria carrista

Il 2° *Reggimento Fanteria carrista*, con sede a Verona nella caserma "*Pianell*", ebbe come primo Comandante il Colonnello Roberto Olmi (M.B.V.M.), poi inviato in Spagna al comando del *Raggruppamento Carristi* e sostituito dal Colonnello Livio Negro, inquadrò inizialmente il:

- *IV Battaglione carri d'assalto "Monti"* (del Corpo d'Armata di Bolzano), con sede a Bolzano;
- *V Battaglione carri d'assalto "Venezian"* (ex "*Suarez*", del Corpo d'Armata di Trieste), con sede a Trieste, poi ceduto al 3° *Reggimento*;
- *XI Battaglione carri d'assalto "Gregorutti"* (del Corpo d'Armata di Udine), con sede a Udine, poi ceduto al 3° *Reggimento* e in seguito trasformato in *IX battaglione carri medi*;
- *III Battaglione carri di rottura* [ex *IV Battaglione carri leggeri* (sempre con *Fiat 3000*, prima denominati "leggeri" ed in seguito ribattezzati "di rottura")] dislocato a Verona.

Nel 1938 il 2° *Reggimento Fanteria carrista* fu trasformato nel 32° *Reggimento Fanteria carrista* ed assegnato alla *II Brigata corazzata* di Milano in vista della costituzione della *Divisione corazzata Ariete* (132^a),



Figura 110 - Stemma del 2°
Reggimento Fanteria carrista



Figura 110 - Targa commemorativa apposta all'ingresso della caserma sede ove si costituì il 2° reggimento a Verona.

⁽⁷¹⁾ L'approntamento del II Battaglione carri P doveva essere effettuato dal 4° Reggimento.

3° Reggimento Fanteria carrista

Il 3° Reggimento Fanteria carrista⁽⁷²⁾, con sede a Bologna nella caserma “Mazzoni”, il cui primo Comandante fu il Colonnello Valentino Babini (O.M.I. e M.A.V.M.), fu il diretto erede del Reggimento Carri Armati. La sua conformazione organica iniziale comprendeva il:

- VI Battaglione carri d’assalto “Lollini” (del Corpo d’Armata di Bologna), con sede a Treviso;
- VII Battaglione carri d’assalto “Vezzani” (del Corpo d’Armata di Firenze), con sede a Firenze;
- I Battaglione carri di rottura [ex V Battaglione carri leggeri (sempre con Fiat 3000, prima denominati “leggeri” ed in seguito ribattezzati “di rottura”)] dislocato a Bologna;
- compagnia meccanizzata, con sede a Zara (su carri L 3/35), costituita nel 1936, al comando del Capitano Ferdinando D’Avenia (M.B.V.M.) al quale poi succedette, nel marzo 1937, il Tenente Goffredo Fiore (M.A.V.M.), valoroso combattente in Africa Orientale, che inviato in seguito in Albania con il 31° Reggimento Carristi, sarà avvicendato dal Capitano Sturace⁽⁷³⁾.

Dal 13 giugno 1936 in seno al reggimento fu costituito il battaglione scuola della Fanteria carrista su tre compagnie (1ª Allievi Ufficiali di complemento, 2ª Allievi Sottufficiali e 3ª Allievi operai specializzati)⁽⁷⁴⁾.

Il 3° Reggimento Carristi fu responsabile amministrativo e logistico di tutti i reparti

⁽⁷²⁾ Il 3° Reggimento Fanteria carrista era l’erede diretto del “Reggimento Carri Armati” essendosi formato “per trasformazione” del Comando del Reggimento Capostipite. Ricostituito nella metà degli anni ‘60 presso il comprensorio militare di Persano, con un’interessante fisionomia organica, inquadro per qualche anno - curioso precedente - anche uno squadrone di Cavalleria (cavalleggeri di Alessandria).

⁽⁷³⁾ La compagnia meccanizzata di Zara, nella preparazione delle operazioni contro la Jugoslavia, il 1 aprile 1941 lasciò la Caserma “Capannoni” dove era accantonata e fu dislocata al confine con la Jugoslavia, nel settore di Zemonico. Il 5 aprile, iniziate le ostilità, eliminò i posti di confine ed occupò Bencovac. Il battesimo del fuoco avvenne il 6 aprile intorno a Knin, in un furioso combattimento in cooperazione con il IX Battaglione Bersaglieri “Zara”. Procedendo verso sud raggiunse Sebenico, Trau e Spalato, ove passò alle dipendenze del III Corpo d’Armata. Successivamente concorse a mantenere l’occupazione di Mostar, Ragusa e Cattaro, nelle cui zone fronteggiò le bande ribelli jugoslave.

⁽⁷⁴⁾ Determinazione ministeriale n. 14440 del 13 giugno 1936.



Figura 112 - Stemma del 3° Reggimento Fanteria carrista



Figura 112 - Fiat 3000 del Reggimento carri armati (quello di sinistra è nella versione lanciafiamme)

della specialità carri d'assalto inviati nelle colonie dal preesistente *Reggimento Carri armati*.

Nel 1936 il 3° assunse nei ranghi il *XXI, XXIII, XXXII Battaglione carri d'assalto* rimpatriati dalla Cirenaica, il *XXIII* ed il *XXXII* furono in seguito ceduti al 33° *Carristi* all'atto della sua costituzione. Negli anni precedenti alla II Guerra Mondiale, molte furono le variazioni organiche subite dal 3° *Reggimento Carristi* che cedette al neocostituito 31° *Reggimento* il *I Battaglione carri di rottura* (destinato a divenire, dopo un ulteriore passaggio al 32°, il *I Battaglione carri medi* (su M 11/39) ed il *VII Battaglione carri medi* (su M 13/40). Inviò il *XXI* in Cirenaica e cedette il *XXXII Battaglione carri d'assalto* al 33° *Reggimento Carristi* di Parma.

Nel 1939 assunse nei ranghi il *V Battaglione carri d'assalto "Venezian"* di Trieste, che poi cedette al 31°, ed il *XI Battaglione carri d'assalto "Gregorutti"* di Udine entrambi già appartenuti al 2° *Reggimento Carristi*. Inoltre, venne formata la *Compagnia carri speciale per l'Egeo*, al comando del Capitano Fabio Fabi (C.G.V.M.), che prese parte, tra l'altro, alle operazioni per l'occupazione dell'Isola di Creta nel maggio 1941⁽⁷⁵⁾ e fu poi inglobata nel *CCCXII Battaglione carri misto* (derivato direttamente dal *II Battaglione carri di rottura*, già *II Battaglione carri armati* del *Reggimento Capostipite*) approntato dal 4° *Reggimento Carristi* per le isole dell'Egeo⁽⁷⁶⁾.

Il 3° *Reggimento* contribuì notevolmente anche alla costituzione delle unità carriste inviate in Spagna; non soltanto con il suo Comandante, Colonnello Babini, che il 16 ottobre 1937 lasciò il reggimento per guidare nella guerra iberica i Carristi, ma naturalmente anche con macchine e personale⁽⁷⁷⁾.



Figura 113 - Fiat 3000 del 3° Reggimento Carristi (dotato di dispositivo per la creazione di nebbie artificiali)

⁽⁷⁵⁾ Operazione "Mercur".

⁽⁷⁶⁾ Nel corso della II Guerra Mondiale il CCCXII Battaglione carri fu dislocato a PSITO ed in altre isole dell'Egeo compresa Creta. Il Battaglione comprendeva alcuni carri L 3 usati a Creta nel maggio 1941 per l'operazione "Mercur", forse con alcuni M11/39 e qualche Fiat 3000. Fu suddiviso in varie isole del Mare Egeo. A quanto è dato sapere, dopo l'8 settembre le aliquote presenti a Creta si unirono ai reparti tedeschi e, senza mezzi, vennero inviati in Germania. Di questi uomini si perderanno le tracce. Altre fonti riportano che le altre aliquote di questo sperduto battaglione furono travolte dalla feroce rappresaglia dei vecchi alleati insieme alle altre forze italiane presenti nell'Egeo, in particolare condivisero la sorte della Divisione di Fanteria "Regina". Il Comandante del CCCXII Battaglione carri rimase sempre il Cap. Fabio Fabi.

⁽⁷⁷⁾ Al Colonnello Babini succedette il Colonnello G.M. Scalabrino che restò in carica sino al 1° novembre 1939 rilevato dal Colonnello Antonio Pedoni (O.M.I.) cui subentrò, il 1° settembre 1941 il Colonnello Alvise Brunetti

Tra tutti, il 3° *Reggimento* fu quello che assorbì il maggior carico delle funzioni addestrative della specialità. Nel suo battaglione scuola si formarono spiritualmente e tecnicamente migliaia di Carristi di ogni categoria. Durante le fasi più intense del secondo conflitto mondiale le tre compagnie originarie del battaglione scuola dettero vita ad altrettanti *battaglioni allievi* (Ufficiali, Sottufficiali e Operai Specializzati). Dal 1940, già reggimento “*portante*” della specialità, il 3° intensificò ulteriormente le attività di preparazione del personale dei Carristi e degli specializzati di ogni grado. In questo lavoro, che fu incessante e tenace, agli insegnamenti tecnici si univa il lievito spirituale. Il 3° *Carristi* fu davvero una fucina, un crogiolo incandescente di entusiasmi limpidi e vivaci dove tutti, dal Comandante di Reggimento al più modesto istruttore, furono artieri di un’opera ciclopica i cui frutti più che nei campi di addestramento di Bologna, Porretta, Riolo Vergato, Asiago, Passo della Futa, si videro copiosi sui campi di battaglia, nelle messi di tutti gli altri reggimenti della specialità, perché non vi fu Carrista che non fosse transitato dal 3° *Reggimento* per frequentarne i corsi.

I frutti seminati dal 3° *Reggimento* furono raccolti sino al dopoguerra poiché gli Ufficiali artefici della rinascita spirituale e materiale della Specialità furono tutti allievi del 3°, primo fra tutti il Generale dei Carristi Guido Boschetti⁽⁷⁸⁾, tenace e capace riorganizzatore delle *Truppe Corazzate* nel dopoguerra.

Ma l’opera del reggimento, cui toccò l’eredità di sostenere il peso principale dell’approntamento delle unità e degli uomini della nostra specialità, non si limitò alla formazione, ma si estese alla sperimentazione dei materiali, all’invenzione di nuovi dispositivi, all’elaborazioni di modifiche tecniche per rimediare agli

(M.A.V.M.) poi sostituito il 1° settembre 1942 dal Colonnello Andrea Rispoli (M.B.V.M.) che rimase al comando del 3° Reggimento Carristi sino al suo scioglimento.

⁽⁷⁸⁾ Con il grado di Tenente Colonnello fu il leggendario Comandante del I Battaglione del *X Reggimento Arditi*, costituito il 1° agosto 1942 e posto alle dirette dipendenze dello Stato Maggiore del Regio Esercito. Il battaglione, originariamente ordinato su tre compagnie (la 101^ “paracadutisti”, la 102^ “nuotatori” e la 103^ “camionettisti”) effettuò audaci operazioni speciali in Nord Africa partendo dalle basi della Sardegna dal gennaio al maggio 1943. Sciolto il X reggimento dopo l’8 settembre, il battaglione, assunse la denominazione di *IX Reparto d’Assalto*, e dal 20 marzo del 1944 fece parte del *1° Raggruppamento Motorizzato* in via di trasformazione in *Corpo Italiano di Liberazione*. Dal 27 giugno inquadrò anche lo Squadrone Volontari “*Guide*”. Assegnato alla II Brigata del Corpo Italiano di Liberazione, divenne il III Battaglione del *68° Reggimento Fanteria “Legnano”*, ma mantenne sempre le proprie insegne. Sciolto nel settembre 1945, le sue tradizioni sono oggi tramandate dal 9° Reggimento d’assalto paracadutisti “*Col Moschin*”.



Figura 115 - Gli ammaestramenti della Guerra di Spagna ispirano sia pure tardivamente la realizzazione dei carri medi (qui un M 11/39)



Figura 115 - Esperimento del carro L6/40 presso il 3° Reggimento Carristi

inconvenienti segnalati dalle unità impegnate sui campi di battaglia.

Non ci si sbaglia se si afferma che nel 3° *Reggimento* vigevo il culto per la *novità*, punto di forza imprescindibile dei sistemi tecnologici e ordinativi della componente corazzata degli eserciti. Il 3° aveva infatti ereditato funzioni, competenze e spirito dal *Reggimento Capostipite* e dunque, anche dopo il cambio di denominazione, proseguì l'attività di studio e sperimentale.

L'Animatore di tutte queste attività era il Maggiore Paolo Riccardi, ufficiale dei Carristi che alla competenza tecnica univa un entusiasmo ed una tenacia proverbiali. Nel 1932 l'allora Capitano Riccardi, insieme al Maggiore Rodolfo Faronato, entrambi del *Reggimento Carri Armati*, presentarono uno studio particolareggiato di carro lanciafiamme. Presso il *Reggimento* di Bologna si concepirono inoltre molte modifiche tecniche come -ad esempio- un dispositivo per il pilotaggio a distanza del carro *L 3*, sempre al 3° furono svolti i collaudi di tutti i carri in dotazione al nostro esercito (*L 6/40, M 11/39, M 13/40*).

Per i meriti di guerra acquisiti da due dei suoi battaglioni distaccati in guerra, allo Stendardo del 3° *Reggimento Carristi* furono concesse due M.B.V.M.. Al *V Battaglione carri leggeri*⁽⁷⁹⁾, con la seguente motivazione: «*Dopo aver per lunghi mesi dato valorosamente valido contributo di azione e di sangue sul fronte della cinta di una piazzaforte assediata, ridotto nei mezzi e negli uomini interveniva con slancio e coraggio inalterabili nella battaglia della Marmarica. Posto di fronte a forze di fanteria e corazzate preponderanti le aggrediva arrestandone l'impeto e volgendo in fuga truppe appiedate. Impiegato di nuovo in azione dimostrativa in località lontane dalle linee, si impegnava di iniziativa e con grande coraggio contro capisaldi nemici annientandoli, catturando prigionieri e causando al nemico gravi perdite in morti e feriti. In successivo fatto d'arme con pochi carri ancora validi confermava queste doti d'abnegazione e coraggio, dando esempio di profondo senso del dovere e di valore carrista non comune. Cinta di Tobruk, 23 novembre - 5 dicembre 1941*».

Uguale ricompensa andò al IX Battaglione carri leggeri con la seguente motivazione: «*Durante un tormentato periodo di operazioni, lanciato contro il nemico preponderante in forze e in mezzi, sempre isolato, sostenuto da fede incrollabile ed elevatissimo spirito di sacrificio, si opponeva all'offensiva nemica da*



Figura 116 - 1941, corso Allievi Ufficiali di complemento presso il 3° *Reggimento* carristi di Bologna, la scuola di tutti i carristi partiti per la guerra (Meloni)

⁽⁷⁹⁾ Il V Battaglione operò in Africa Settentrionale alle dipendenze della Divisione di Fanteria "Pavia".

Bardia ad Agedabia affrontando in ogni scontro la sicura distruzione e considerando chiusa la lotta allorché l'ultimo carro veniva incendiato. Quando tutto crollava, gli intrepidi Carristi seppero superare la sfortuna, immolandosi per il dovere e l'onore. Egitto - Marmarica (Africa Settentrionale) - dicembre 1940 - 5 gennaio 1941».

4° Reggimento Fanteria carrista

Il 4° Reggimento Fanteria carrista, con sede a Roma presso il Forte Tiburtino, nella caserma "Regina Elena"⁽⁸⁰⁾, ebbe come primo Comandante il Colonnello Lorenzo D'Avanzo (M.O.V.M.) ed inquadrò inizialmente il:

- VIII Battaglione carri d'assalto "Bettoia" (del Corpo d'Armata di Roma), con sede a Roma;
- IX Battaglione carri d'assalto "Guadagni" (del Corpo d'Armata di Bari), con sede a Bari (ma una compagnia distaccata a Chieti);
- X Battaglione carri d'assalto "Menzinger" (del Corpo d'Armata di Napoli), con sede prima ad Agnano e poi a Caserta;
- XII Battaglione carri d'assalto "Cangialosi" (del Corpo d'Armata della Sicilia), con sede a Palermo;
- II e V Battaglione carri di rottura (con carri Fiat 3000 prima denominati "leggeri" e poi ribattezzati "di rottura"), entrambi dislocati a Roma;
- compagnia carri d'assalto della Sardegna (su Fiat 3000), con sede a Cagliari.

Al rientro dalla Cirenaica, anche il V Battaglione carri d'assalto "Venezian", venne temporaneamente inquadrato nel 4° Carristi prima di essere assegnato al 31° Reggimento.

Al 4° Reggimento spettarono, in aggiunta ai compiti comuni agli altri tre reggimenti, anche quelli di rappresentanza tipici delle unità di stanza nella Capitale.

Il 5 giugno 1937, in seno al 4° Reggimento, venne costituito il XX Battaglione carri d'assalto per il Corpo d'Armata della Tripolitania⁽⁸¹⁾ ed il 1° ottobre successivo il XXI Battaglione carri d'assalto⁽⁸²⁾, entrambi inviati in Africa Settentrionale. Per i

⁽⁸⁰⁾ L'attuale caserma "Albanese Ruffo".

⁽⁸¹⁾ Da non confondersi con il XX Battaglione carri d'assalto coloniale "Randaccio" che dopo aver operato in Eritrea-Etiopia venne inviato in Somalia dove fu poi sciolto entro la prima metà del 1937.

⁽⁸²⁾ Da non confondersi con il XXI Battaglione carri d'assalto coloniale "Trombi".

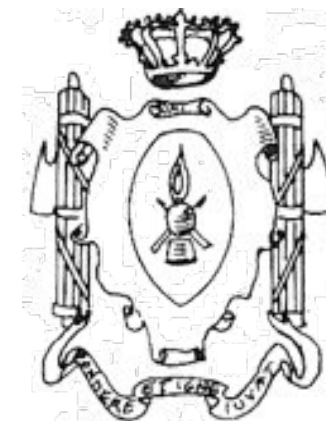


Figura 118 - Stemma del 4° Reggimento Fanteria carrista



Figura 118 - Carri L 3 sistemati in postazione fissa nel deserto libico

meriti di guerra di questi due battaglioni carri, allo Stendardo del 4° *Reggimento* sono state conferite due M.B.V.M., entrambe con la seguente motivazione: «*Durante un tormentato periodo di operazioni, lanciato contro il nemico preponderante in forze e in mezzi, sempre isolato, sostenuto da fede incrollabile ed elevatissimo spirito di sacrificio, si opponeva all'offensiva nemica da Bardia ad Agedabia affrontando in ogni scontro la sicura distruzione e considerando chiusa la lotta allorché l'ultimo carro veniva incendiato. Quando tutto crollava, gli intrepidi Carristi seppero superare la sfortuna, immolandosi per il dovere e l'onore. Egitto - Marmarica (Africa Settentrionale) - 9 dicembre 1940 - 5 gennaio 1941*».

Il 30 novembre 1938 il *V Battaglione carri di rottura* passò alle dipendenze del 32° *Reggimento Carristi* e nel 1940, riequipaggiato, darà vita al *III Battaglione carri M* che fu in seguito inviato, autonomo, in Africa Settentrionale.

Il 30 marzo 1939 il 4° inviò in Albania i battaglioni carri d'assalto *VIII "Bettoia"* e *X "Menziger"* che vennero inquadrati nel 31° *Reggimento Carristi* della Divisione corazzata "*Centauro*". Sempre nel 1939 il *IX Battaglione carri d'assalto "Guadagni"* fu inviato in Cirenaica alle dipendenze di un *Corpo d'Armata*.

Nel 1940 la *compagnia carri d'assalto della Sardegna* fu elevata di rango e divenne il *XIII Battaglione carri d'assalto*⁽⁸³⁾.

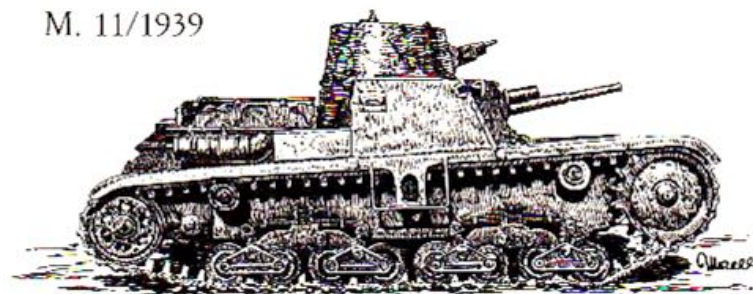
L'11 giugno successivo il 4° *Reggimento* venne mobilitato per essere inviato in Africa Settentrionale dove, al Comando del Colonnello Pietro Aresca (già Comandante del 32° – O.M.I.), inquadrò il *I e II Battaglione carri medi* (entrambi formati in seno al 32°) ed il *LXIII Battaglione carri d'assalto*⁽⁸⁴⁾.

Dal 7 luglio 1940, a Roma rimase il *Comando Truppe al Deposito 4° Reggimento Fanteria carrista* che continuò l'attività di approntamento di altri reparti

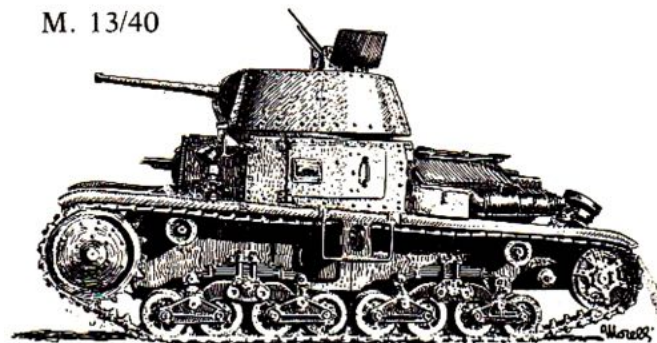
⁽⁸³⁾ Nel settembre-ottobre 1943 il XIII Battaglione carri d'assalto parteciperà ai combattimenti contro i tedeschi in Corsica.

⁽⁸⁴⁾ Nell'incalzare degli eventi, in realtà, queste aliquote del 4° *Reggimento* erano state tratte del 32° *Carristi*. Il Colonnello D'Avanzo, Comandante del 4°, era caduto il 16 giugno 1940. In Patria fu sostituito dal Colonnello Giovanni D'Antoni (2 O.M.I. e M.B.V.M.) subito inviato in Albania; mentre il comando del 4° *reggimento* (mobilitato) fu assunto dal Colonnello Aresca (O.M.I.), Comandante in atto del 32°, che giunse in Africa Settentrionale con i due battaglioni carri M 11/39 anch'essi del 32°. Anche le tre M.O.V.M. del 4° *Carristi*, il Tenente Marcello Floriani, il Sergente Maggiore Pietro Mittica e il Sergente Umberto Dianda, prima di essere mobilitati per l'invio in Africa Settentrionale erano dunque effettivi al 32°.

M. 11/1939



M. 13/40



corazzati. Sciolto per eventi bellici il 21 gennaio 1941, il Comando del 4° *Reggimento Fanteria Carrista* fu ricostituito nella sede di Roma il 15 marzo successivo per trasformazione del *Comando Truppe al Deposito* e posto al Comando del Colonnello Angiolo Costa⁽⁸⁵⁾. Il 30 aprile 1941 l'*VIII Battaglione carri d'assalto* (costituito l'anno precedente) venne trasformato in *XI Battaglione carri medi* ed assegnato al costituendo 133° *Reggimento Carristi* della *Divisione corazzata "Littorio"* costituitosi nella zona di Pordenone.

Il Reggimento continuò sino alla data dell'armistizio l'attività di approntamento dei reparti Carristi e dal successivo 15 aprile le unità inquadratesi nel 4° furono:

- *I e II Battaglione carri Renault 35* (già 18^a e 28^a compagnia del *I Battaglione reclute*), ridenominati poi in *CI e CII Battaglione carri Renault 35* e trasferiti nel luglio 1941 al costituendo 131° *Reggimento Fanteria carrista*⁽⁸⁶⁾;
- *III Battaglione carri Renault 35* (già 38^a compagnia del *I Battaglione reclute*), in seguito trasformato in *III Battaglione reclute* per indisponibilità dei carri R 35;
- *IV Battaglione carri Renault 35* (già 48^a compagnia del *I Battaglione reclute*), confluito poi nel *CC Battaglione carri Somua S 35* in seguito trasferito nel luglio 1941 al costituendo 131° *Reggimento Fanteria carrista* e poi da questi ceduto al 32°.
- *V Battaglione carri Renault 35* (già 78^a e 88^a compagnia del *II Battaglione reclute*) confluito anch'esso nel *CC Battaglione carri Somua S 35*;
- *VI Battaglione carri Renault 35* (già 58^a e 68^a compagnia del *II Battaglione reclute*) trasformato poi per ricostituire l'*VIII Battaglione carri d'assalto* questo, sciolto il 1° febbraio 1942, darà vita con il proprio personale al *XVII Battaglione carri medi* destinato inizialmente al 33° *Reggimento*, ma trasferito poi al 31° *Reggimento*.

Nel dicembre 1941 il Deposito approntò il *III Battaglione carri lanciafiamme* inizialmente su due compagnie portate successivamente a tre.



Figura 119 - Sfilata di un battaglione carri leggeri del 4° Reggimento Carristi in via dei Fori Imperiali a Roma

⁽⁸⁵⁾ Il Colonnello Costa era stato il secondo Comandante del 31° Reggimento Carristi poi rilevato dal Colonnello De Lorenzis in Albania. Mentre era il Comandante del 4° Carristi, sopravvisse al naufragio del piroscafo "Conte Rosso" colpito da due siluri inglesi al largo di Siracusa il 24 maggio 1941.

⁽⁸⁶⁾ Inizialmente erano previsti sei battaglioni carri R 35 (numerati d I a VI) ma per difficoltà di approvvigionamento il 4° poté formarne solo due.

Nel giugno 1941 il 4° costituì la *compagnia Comando* del costituendo 132° *Reggimento Carristi*.

Nel 1942 il Deposito reggimentale costituì:

- il 1° febbraio, il *XVII Battaglione carri medi*, assegnato poi nell'agosto al 31° *Reggimento*;
- il 15 ottobre, la compagnia contraerei da 20 mm del 33° *Reggimento*.

Nel luglio 1943 presso il 4° venne costituito anche un *Reparto Autocorazzato per il Comando Gruppo Armate Sud* ed il 1° settembre iniziò la formazione del *II Battaglione carri pesanti* che avrebbe dovuto essere dotato dei nuovissimi carri pesanti *P 40* con cannoni da 75/34⁽⁸⁷⁾.

L'8 settembre 1943, in seguito agli avvenimenti determinati dall'armistizio, dopo aver valorosamente partecipato alla difesa della Capitale, il 4° *Reggimento* venne sciolto e il personale messo in libertà. Lo Stendardo fu messo in salvo dall'Alfiere del reggimento, il Sottotenente Raffaello Parri⁽⁸⁸⁾ che dopo averlo custodito presso la propria abitazione in piazza Bologna n. 1, lo riconsegnò all'Aiutante Maggiore in 1^a del *Reggimento* all'atto della liberazione della Capitale. Il 10 ottobre 1953, allo stendardo del 4° *Carristi* fu concessa la M.O.V.M. con la seguente motivazione: «*Per ben sette mesi contrastò con successo ed onore, riportando gravissime perdite, l'attività offensiva di potenti grandi unità corazzate nemiche. Ridotto dai molteplici combattimenti a dall'inesausto manovrare in ambiente desertico a pochi superstiti carri armati, in un momento tragico per le nostre armi, dislocato in postazione fissa a presidio di un caposaldo della piazzaforte di Tobruk, resisteva lungamente agli sforzi del nemico, sbarrandogli la strada verso il mare. Dopo aver costretto l'avversario a conquistare con lotta accanitissima e con gravissime perdite la postazione, carro per carro, centro di fuoco per centro di fuoco, i superstiti del reggimento per gran parte feriti, distrutte tutte le armi ed i materiali, davano alle fiamme la gloriosa Bandiera con gli onori militari sotto una tempesta di*

⁽⁸⁷⁾ Il I Battaglione carri P doveva essere approntato dal 1° *Reggimento Carristi*.

⁽⁸⁸⁾ Il Sottotenente Parri proveniva dall'83° Corso "REX" (1940-42) dell'Accademia Militare di Modena dove era stato l'Allievo Scelto della 10^a Compagnia Allievi Ufficiali Carristi, la prima e l'unica interamente formata da allievi già assegnati alla Specialità sin dal primo momento, che negli intendimenti del Generale Ispettore delle Truppe Corazzate e Motorizzate, De Pigner, avrebbero dovuto costituire il primo nucleo di Ufficiali della nuova *Arma corazzata*. In vista di questo intento, gli allievi Ufficiali Carristi affrontarono un piano di studi strutturato *ad hoc* che durò circa un anno in più rispetto all'iter degli allievi delle Armi di Fanteria e Cavalleria.



Figura 121 - Carri SOMUA S35 destinati al CC Battaglione carri in formazione presso il 4° *Reggimento Carristi* di Roma



Figura 121 - Carro Somua S35 del II Battaglione carri del 4° carri, Forte Tiburtino 1941

*fuoco, accomunandola alle anime degli Eroi che si erano immolati per la gloria. -
Sidi Barrani - Tobruk (Africa Settentrionale), 8 luglio 1940 - 21 gennaio 1941».*



CAPITOLO V - I REGGIMENTI INDIVISIONATI

Il 16 luglio 1937, nel continuare lo sforzo di potenziamento della nostra componente corazzata, il Ministero della Guerra ordinò la costituzione, entro un anno, della I e II Brigata corazzata. Queste due brigate si costituirono entrambe il 15 luglio 1937 destinate ad inquadrare due nuovi reggimenti di Fanteria carrista che, a differenza dei reggimenti cadetti, avrebbero dovuto essere vere e proprie unità di manovra destinate a costituire il nerbo delle nuove grandi unità corazzate in via di costituzione.

31° Reggimento Fanteria carrista

Il 31° Reggimento Fanteria carrista si costituì “*ex novo*” il 15 luglio 1937⁽⁸⁹⁾ a Siena, nella caserma “*Santa Chiara*”. Ebbe come primo Comandante il Colonnello Mario Bizzi ed inquadrò inizialmente il I ed il II Battaglione carri di rottura (provenienti rispettivamente dal 3° e dal 4° Reggimento Carristi (entrambi ancora su *Fiat 3000*, ma destinati a ricevere i carri medi non appena questi fossero stati disponibili), ed il XXXI Battaglione carri d’assalto “*Cerboni*” che mutò la propria denominazione in III Battaglione carri d’assalto.

Dal novembre 1938 inquadrò anche il VII Battaglione carri d’assalto “*Vezzani*” già del 3° *Reggimento Fanteria carrista* ed in seguito anche l’VIII Battaglione carri d’assalto “*Bettoia*” ed il X Battaglione carri d’assalto “*Menziger*” già del 4° *Carristi*⁽⁹⁰⁾.

Soggetto a successive trasformazioni organiche, il 23 aprile 1939 il reggimento venne inquadrato nella *Divisione corazzata Centauro* (131^a) con la quale si trasferì in Albania.



Figura 123 - Cartolina d'epoca



Figura 123 - Figura 84 - Schieramento e Stendardo del 31° Reggimento carri in Albania

⁸⁹ Con determinazione ministeriale n. 44150 del 6 luglio 1937.

⁽⁹⁰⁾ Il 4° Carristi costituirà il VIII bis in sostituzione di quello ceduto al 31° reggimento.

Comprese il *XXXI Battaglione carri leggeri* (già *III Battaglione carri d'assalto*), e una volta ceduti i due battaglioni carri di rottura, ricevette in cambio i *battaglioni carri leggeri VIII e X*.

Nell'aprile 1940 venne disposto un cambio di numerazione dei battaglioni in organico a seguito del quale il 31° Carristi risultò costituito dai *battaglioni carri leggeri I, II, III e IV* (già rispettivamente *VII, VIII, X e XXXI*).

Durante la permanenza in Albania, ove il Reggimento era giunto prima al comando del Colonnello Angiolo Costa poi sostituito dal Colonnello Ugo De Lorenzis (O.M.I., M.A.V.M., 2 M.B.V.M.) fondatore del 33° Carristi, ricevette in rinforzo anche il *IV Battaglione carri medi* formatosi in seno al 32° Reggimento, giunto come reparto autonomo in Albania e successivamente inserito definitivamente nell'organico reggimentale.

In Albania il reggimento partecipò alle operazioni contro la Grecia distinguendosi a *KLISURA, TEPELENI, QUOTA 731 di MONASTIR*, e successivamente, dall'aprile 1941, fu impiegato nella campagna per l'occupazione della Jugoslavia che attaccò lungo la direttrice meridionale, distinguendosi nella difesa di *SCUTARI* e nella vittoria di *KOPLIKU*.

Al rientro in Italia, nel settembre 1941, il reggimento si dislocò in Friuli a Travesio dove rimase sino al marzo 1942. In tale periodo si sarebbe dovuto provvedere al passaggio sulla linea carri medi di tutto il reggimento. A seguito di vari accorpamenti di reparti dei battaglioni carri leggeri, per trasformazione del *IV Battaglione carri leggeri* fu formato il *LI Battaglione carri medi*⁽⁹¹⁾.

A seguito di tale provvedimento, il 31° Reggimento risultò formato dal *I, II e III Battaglione carri L*, dal *IV Battaglione carri medi*, al comando del Tenente Colonnello Rocco Casamassima, il *LI Battaglione carri medi*, affidato al Tenente Colonnello Salvatore Zappalà (M.O.V.M., M.A.V.M., M.B.V.M. e 3 C.G.V.M) e dalla compagnia cannoni contraerei da 20 mm. A completare il nuovo organico, affluì il *XII Battaglione carri medi*, inizialmente al comando del Maggiore Fulvio Bandini (M.B.V.M.) formatosi presso il Deposito del 31° Reggimento Carristi⁽⁹²⁾. Nel luglio



Figura 125 - Carro leggero del 31° Reggimento Carristi sulle pietraie dell'Epiro



Figura 125 – Cartiglio della Divisione corazzata “Centauro”

⁽⁹¹⁾ L'operazione era resa possibile dal fatto che l'organico di personale dei battaglioni carri M era circa il doppio di quello dei battaglioni carri L.

⁽⁹²⁾ Generale Ugo De Lorenzis op. citata, pag 155, secondo altre fonti il XII fu approntato presso il Deposito del 32° e solo successivamente assegnato al 31°.

1941 i tre battaglioni carri leggeri (riordinati su due compagnie) furono urgentemente inviati in Jugoslavia ove sarebbero stati impegnati nelle attività antiguerriglia fino al settembre 1943.

Nell'ottobre del 1941, il Comando del 31° si trasferì a Pordenone. Il *XII Battaglione carri medi* fu sistemato sotto gli hangar dell'aeroporto di Aviano, il *LI Battaglione carri medi* fu sistemato invece presso l'aerocampo di Casarsa della Delizia. Il *IV Battaglione carri medi* finì presso la Caserma "Mario Fiore"⁽⁹³⁾ di Pordenone, in coabitazione con il Deposito del *Reggimento "Cavalleggeri di Saluzzo"*⁽⁹⁴⁾.

Nel prosieguo del conflitto il 31° fu sottoposto ad ulteriori variazioni organiche che continuarono sino al novembre 1942. Il *XII Battaglione* fu quasi subito assegnato al *133° Reggimento Carristi* costituitosi nell'autunno del 1941 a Pordenone, il *IV Battaglione carri medi* ed il *LI Battaglione carri medi* furono invece inviati successivamente in Africa Settentrionale per essere inquadrati nel *133° Reggimento Carristi* in sostituzione dei battaglioni organici sottrattigli per alimentare il *132° Carristi* dell'"Ariete" e la *Divisione motorizzata Trieste*.

Quando per il 31° arrivò il momento d'essere inviato in Nord Africa con la *Divisione corazzata Centauro*, esso risultava formato dal *XIII Battaglione carri medi*, al comando del Maggiore Renzo Baldini (C.G.V.M.), dal *XIV Battaglione carri medi*, del Tenente Colonnello Giuseppe Gliarelli Fumi, dal *XV Battaglione carri medi* del Tenente Colonnello Tommaso Bottiglieri (M.B.V.M.) e dal *XVII Battaglione carri medi*. Tuttavia, poco dopo essere colà giunto, il 31° dovette cedere il *XIII Battaglione carri* al *132° Ariete* ed il *XIV* al *133° Littorio*.

In Africa Settentrionale, il 31° operò sul fronte libico-tunisino dall'inverno 1942 alla primavera 1943 distinguendosi nei combattimenti di *MAATEN EL GIOFER*, *EL AGHEILA* e *EL GUETAR*. Dopo aver preso parte alle operazioni in Tunisia il reggimento venne sciolto il 18 aprile 1943. Sotto la stessa data, il comando di

⁽⁹³⁾ La stessa caserma è oggi intitolata alla memoria del Maggiore dei Carristi Pietro Mittica (M.O.V.M. e C.G.V.M.) del 4° Reggimento Carristi, ed è sede prestigiosa del Comando della 132ª Brigata corazzata "Ariete".

⁽⁹⁴⁾ Durante la permanenza in Friuli, il 31° effettuò innumerevoli attività addestrative sul nuovo materiale, curando l'amalgama dei reparti, la reciproca conoscenza e le procedure utilizzando le stesse aree addestrative dei torrenti Cellina e Meduna già utilizzate dalla Divisione "Littorio" e, dopo la guerra, dalle unità corazzate del rinato Esercito Italiano. In particolare, il Generale Pizzolato, Comandante della Divisione corazzata "Centauro", fece predisporre nella zona di Vivaro un poligono per l'addestramento al tiro dei carri contro bersagli mobili.



Figura 126 (a e b) - Carri e Carristi del 31° Reggimento carri nel Balcani (collezione Ratti)



reggimento, ricostituitosi in Siena, fu affidato al Colonnello Paolo Formenti (M.B.V.M.) ex Comandante del 132° in Africa Settentrionale fino all'epilogo di *EL ALAMEIN*. Raggiunto dall'annuncio della firma dell'armistizio dell'8 settembre prima che se ne completasse il riordinamento, il reggimento fu definitivamente sciolto.

Del 31° faceva parte anche il *XIX Battaglione carri misto*, costituitosi a Siena, presso il Deposito reggimentale il 1° febbraio 1942, accantonato a Colle Val d'Elsa e affidato al comando del Tenente Colonnello Angelo Falconi (M.A.V.M.). Inizialmente destinato al 131° *Reggimento Carristi*, poi al 31°, il *XIX* rimase invece distaccato dall'uno e dall'altro, per problemi inerenti al suo completamento ed all'addestramento. Sorpreso dall'armistizio in Toscana, sarà poi sciolto l'11 settembre 1943 dopo aver tentato di opporsi alla prepotenza dei tedeschi a Piombino.

Allo Stendardo del 31° Carristi è stata concessa una M.A.V.M. con la seguente motivazione: *«In sei mesi di aspra, cruenta campagna, con entusiastica baldanza e ardente spirito affrontava formidabili apprestamenti nemici; superava insidie e difficoltà del terreno: all'avanguardia, nell'irrompere oltre la frontiera greco-albanese; sulle posizioni di resistenza; in retroguardia, nelle fasi di ripiegamento, ovunque più violenta era la lotta, non conoscendo limiti nell'audacia e nel sacrificio. Aggirata la grande unità della quale faceva parte, col generoso contributo della sua gagliardia rompeva il cerchio di fuoco creato dal nemico che, successivamente, sorprende e sgominava con audaci puntate in profondità. Pronto ad osare l'inosabile e lanciati arditamente oltre il confine suoi indomiti reparti, determinava il vittorioso esito della lotta, consacrando col sangue il fatidico motto dei Carristi "ferrea mole, ferreo cuore". Epiro - Albania meridionale - Jugoslavia, 28 ottobre 1940 - 23 aprile 1941».*

La Compagnia Carristi Volontari Universitari di Siena

Il 21 marzo 1941, la Caserma *Santa Chiara* di Siena si animò per la presenza di 317 giovani studenti universitari, provenienti da tutti gli atenei italiani, che avevano abbandonato gli studi arruolandosi come volontari nei reparti Carristi. Erano i degni eredi di quei lontani universitari toscani che, nel maggio del 1848, abbandonarono studi ed affetti spinti da un grandissimo amor di Patria ed alto senso del dovere, ma anche dai saldi vincoli forniti dal comune ciclo di studi.



Figura 128 - Foto ricordo scattata nel 1941 nelle praterie pordenonesi



Figura 128 - Reparto di un battaglione semoventi controcarro da 47/32 in azione in Tunisia

A prenderli in carico fu destinato il 31° *Reggimento* di Siena, in una Compagnia di 8 plotoni al comando del Capitano Ferdinando Tesi. Con un nodo di Savoia ai polsini della giubba dell'uniforme, simbolo del loro particolare status, si ritrovarono allievi scelti nei campi effettuati a Corsano e Grotti e poi sergenti capicarro, nonché allievi ufficiali da destinarsi al 3° *Reggimento* di Bologna, con fine corso nell'agosto del 1941. Molti però rinunciarono al grado pur di potersi unire il più presto possibile ai reparti al fronte, dove furono spesso protagonisti di episodi di valore. Ma il loro olocausto cominciò in maniera impreveduta, perché alcuni di essi erano a bordo del transatlantico *Conte Rosso* partito da Napoli con destinazione Tripoli.

Si trattava di una bella nave di poco più di 17.085 tonnellate di stazza lorda, e capace di 20 nodi, impostata nel 1914 a Glasgow, usata come portaerei e ritrasformata nel 1922. Revisionata nel 1936, dagli inizi del dicembre 1940 era stata requisita ed adibita al trasporto truppe verso l'Africa Settentrionale, incluse quelle della divisione corazzata *Ariete* nel febbraio 1941.

La nave, con a bordo 280 uomini d'equipaggio e 2.449 soldati faceva parte di un convoglio composto da altre tre grandi navi mercantili e alcune navi militari di scorta. Il Comandante delle truppe imbarcate era il Colonnello Angiolo Costa (che era stato Comandante del 31° *Carristi* in Albania e che in quel momento era il Comandante in carica del 4° *Reggimento Carristi*).

Giunte all'altezza di Capo Murro (15 miglia al largo di Siracusa) le navi furono avvistate dal sommergibile inglese *Upholder*.

Erano le 20.33 del 24 maggio 1941, quando il *Conte Rosso* fu colpito da due siluri, che le provocarono gravi danni. In neanche dieci minuti, la nave s'inabissò di prua, trascinando con sé ben 1.297 uomini. Fra essi, 18 erano volontari *Carristi* universitari. Più d'uno di essi, mentre si prodigava per soccorrere i commilitoni, venne inghiottito dai gorgi provocati dalla nave mentre affondava rapidamente.

I volontari universitari non ebbero modo di operare tutti in un unico reparto organico. Dopo il naufragio vennero infatti riassegnati a diverse unità carriste, specialmente nella *Divisione Ariete*. Diversi di essi caddero il 18 novembre 1941, durante la battaglia di *BIR EL GOBI* battesimo del fuoco del 132° *Reggimento carri*. Fu quello un vero e proprio scontro di carri, che ebbe uno svolgimento lineare e finì con una netta vittoria tattica italiana. I nostri reparti dimostrarono di aver acquisito una buona capacità di manovra, e riuscirono nell'avvolgimento di quelli avversari su



Figura 130 - Medaglietta ricordo della Compagnia Carristi Volontari Universitari



Figura 130 - Il Piroscalo Conte Rosso

due lati. Seguirono poi i mesi della travolgente avanzata sino a *TOBRUK* e la sua riconquista, con sacrificio e valore, l'arrivo in terra egiziana e l'avvicinamento alla zona difensiva di *EL ALAMEIN* che bloccò i nostri reparti dal luglio all'ottobre 1942. Anche i volontari Carristi universitari inseriti negli equipaggi carri parteciparono con valore all'intera campagna fino al suo epilogo in Tunisia.

Un esempio che brilla fra i molti è quello dell'equipaggio del carro M 14 targato RE 4875, comandato dall'allora tenente Antonio Sechi (M.A.V.M.) che a *BORDY*, in Tunisia, l'11 aprile del 1943, si destreggiò fra i massicci carri americani M3 'Grant', colpendone tre prima di incassare due perforanti che, distruggendo il carro *M 14/41*, ferirono gravemente tutti i Carristi.

Dopo le tragiche vicende della lunga guerra mondiale, i superstiti Carristi universitari si sono ritrovati moltissime volte, riunendosi sempre nel mese di maggio di ogni anno nella vecchia Caserma *Santa Chiara* di Siena, per onorare i loro caduti.

32° Reggimento Fanteria carrista

Il *32° Reggimento Fanteria carrista* si costituì il 1° dicembre 1938, nella caserma "*Pianell*" di Verona per trasformazione del *2° Reggimento*. Come suo primo Comandante ebbe il Colonnello Livio Negro (proveniente dai bersaglieri, M.A.V.M.), già Comandante in atto del *2° Reggimento*, cui succedette il Colonnello Pietro Aresca (O.M.I.) che, ceduto il *32°* per assumere il comando del *4° Reggimento Carristi* (mobilitato) in Africa Settentrionale, fu sostituito dal Colonnello Alvisè Brunetti (M.A.V.M.) che condusse il *32°* in Africa Settentrionale nei ranghi della *Divisione corazzata Ariete*.

All'atto della sua costituzione il *32°* assorbì il IV ed il *III Battaglione carri di rottura* (ancora su Fiat 3000, ma destinati a ricevere, appena disponibili, i nuovi carri medi) divenuti rispettivamente *I e II Battaglione carri medi*. Più tardi, ricevette anche il *XXI Battaglione carri d'assalto* (su L 3).

Formato dai tre battaglioni carri d'assalto organici (*I, II e III*) e da un numero di battaglioni carri medi che progressivamente arriverà fino a tre (*VII, VIII e IX*), raggiunse nel febbraio-marzo 1941 l'Africa Settentrionale con la *Divisione Ariete* dove, dopo circa sette mesi di campagna, cedette i tre battaglioni carri medi al neo costituito *132° Carristi* dal quale fu completamente rilevato dopo qualche mese di affiancamento, allorché il *32°* fu sciolto e lo Stendardo fatto rientrare in Italia al Deposito di Verona.



Figura 132 - Stemma del 32°
Reggimento carri



Figura 132 -Cartolina d'epoca

Nel maggio 1942 il Reggimento si ricostituì nella sua sede di elezione e nel settembre dello stesso anno, al comando del Tenente Colonnello Ercole Calvi (M.B.V.M.), raggiunse la Sardegna, dislocandosi nella zona di *SANLURI* inquadrato nelle truppe impegnate nella difesa dell'Isola. Formarono il ricostituito 32° Reggimento il XVI Battaglione carri medi formatosi presso il Deposito di Verona, il XVIII Battaglione carri medi, ricevuto dal 33° Reggimento il 27 giugno 1943, il CC Battaglione carri Somua S 35 agli ordini del Capitano Enzo Del Pozzo, avuto dal 131° Carristi, il I Battaglione carri leggeri e due compagnie motocorazzate.

Il Deposito di Verona continuò a lavorare alacremente per tutta la durata del conflitto per formare battaglioni carri medi e semoventi poi impiegati da altre unità.

In particolare, il 32° Reggimento formò i seguenti battaglioni carri:

- il I e II Battaglione carri medi poi ceduti al 4° Reggimento Carristi che li impiegò in Africa Settentrionale nel 1940-41;
- il III e V Battaglione carri medi impiegati come battaglioni autonomi nella Brigata corazzata speciale in Africa Settentrionale nel 1940-41;
- il IV Battaglione carri medi ceduto al 31° che lo impiegò in Albania nel 1940-41, poi da questo ceduto al 133° che lo impiegò in Africa Settentrionale nel 1942 e, dopo il ripiegamento di *EL ALAMEIN*, riassorbito dal 31° Carristi che lo impiegò in Tunisia nel 1943;
- il VII Battaglione carri medi impiegato in Africa Settentrionale prima dal 32° e poi ceduto al 132° Reggimento;
- il XII Battaglione carri medi ceduto al 133° che lo impiegò in Africa Settentrionale;
- XIII Battaglione carri medi, ceduto prima al 31° e passato poi al 132° col quale combatté in Africa Settentrionale.

Nella primavera del 1943, quando iniziò a profilarsi la minaccia di uno sbarco alleato nelle isole maggiori, il 32° fu nuovamente mobilitato e inviato in Sardegna dove, colto dagli avvenimenti dell'8 settembre, i suoi reparti parteciparono attivamente alle azioni di controllo e contrasto contro le truppe tedesche presenti nell'Isola. Dopo essere stato sciolto, il 1° aprile 1944 il 32° Reggimento Carristi veniva nuovamente ricostituito -sempre in Sardegna- insieme al gemello 132° Reggimento Carristi ricostituitosi anch'esso nell'Isola dove ancora si trovavano vari battaglioni carri che avevano partecipato alle operazioni di difesa costiera dell'Isola e alle operazioni



Figura 133 - Il 32° Reggimento carri fu il primo ad equipaggiare i propri battaglioni con carri medi



contro le formazioni tedesche nel settembre-ottobre 1943⁹⁵. Entrambe le unità vennero inquadrare nella Divisioni Granatieri di Sardegna. A partire dall'11 maggio 1944. A seguito di detta mobilitazione, il rinato 32°, risultava costituito dai seguenti reparti così dislocati:

- il I Battaglione carri medi (ex XVI) a Sanluri;
- il II Battaglione carri medi (ex XVIII) a Selargius;
- il III Battaglione carri Somua (ex CC) a Dolianova;
- il IV Motomitraglieri a Perdiana (Serdiana) ed il V Gruppo semoventi da 75/18 a Sanluri.

Il 2 ottobre 1944, il Reggimento fu nuovamente disciolto e la Bandiera entrò al Vittoriano per essere custodita nel sacrario dell'Altare della Patria insieme ai gloriosi vessilli delle unità non più in vita dell'Esercito Italiano.

Per il comportamento del *III Battaglione carri medi*, lo Stendardo del 32° Reggimento Carristi è stato insignito nel 1952 di una M.O.V.M. con la seguente motivazione: «*Durante due mesi di tormentato periodo d'operazioni in Africa Settentrionale lanciato contro un avversario che alla preparazione ed all'esperienza univa una schiacciante superiorità in armi corazzate, si impegnava oltre ogni limite di resistenza e di sacrificio. Nella difesa di Bardia sacrificava un'intera compagnia distrutta carro per carro, in lotte impari ed estenuanti ed infliggendo sanguinose perdite a uomini e mezzi avversari. Mutilato in questi suoi elementi, il battaglione continuava sempre in attacco e sempre dominato dallo stesso indomito spirito offensivo, anelando unicamente ad affermare, a costo della propria distruzione, la superiorità del soldato italiano ed imponendosi all'ammirazione dell'avversario. Consapevoli del loro destino e ben più grandi della loro sfortuna, i Carristi del III Battaglione M 13 sapevano immolarsi serenamente alla pura bellezza del dovere e dell'Onore, talché la loro Unità veniva praticamente tutta distrutta. Egitto - Marmarica, 9 dicembre 1940 - 8 febbraio 1941*».

Per il comportamento del *V Battaglione carri medi*, lo Stendardo del 32° Reggimento Carristi è stato insignito anche di una M.A.V.M. con la seguente motivazione: «*Durante 25 giorni di tormentate operazioni in Africa Settentrionale lanciato contro un avversario che alla preparazione ed all'esperienza univa una*



Figura 134 - Carro SOMUA S35 del futuro CC Battaglione carri fotografato a Pietralata nel 1941

schacciante superiorità in armi corazzate, si impegnava con accanito valore, combattendo, giorno e notte, nel torrido e logorante clima desertico, spesso isolato, sorretto soltanto dalla fede e dall'animo indomito infliggendo al nemico perdite sanguinose. In situazione critica per le nostre armi, riunito con altri battaglioni in una brigata improvvisata, si opponeva alla offensiva nemica, da Bardia ad Agedabia, strenuamente, anche senza speranza, affrontando la propria distruzione e chiudendo, con pochi superstiti, la gloriosa e cruenta epopea nel rogo degli ultimi carri armati, incendiati dagli stessi equipaggi di fronte al soverchiante nemico. - Cirenaica, 15 gennaio- 8 febbraio 1941»



Figura 136 - Il Sergente Maggiore Bruno Galas (M.O.V.M.)



Figura 136 - Compagnia di semoventi controcarro da 47/32 in azione in Tunisia

33° Reggimento Fanteria carrista

Il 33° Reggimento Fanteria carrista si costituì il 6 novembre 1939 in Parma, nell'antica caserma farnesiana della "Pilotta" (ex palazzo Farnese). Il suo primo Comandante fu il Colonnello Ugo De Lorenzis (O.M.I., M.A.V.M. e 2 M.B.V.M.)⁽⁹⁶⁾.

Dal 33° Reggimento dipesero, inizialmente, i battaglioni carri d'assalto VI "Lollini" (TREVISO) ed il XXXII ceduti dal 3° Reggimento di Bologna ed il XXII, XXIII ceduti dal 1° Reggimento di Vercelli,

Nell'aprile 1940 venne disposto un cambio di numerazione dei battaglioni carri L in organico a seguito del quale il 33° risultò costituito dal I Battaglione carri leggeri al comando del Tenente Colonnello Alvisè Brunetti (M.A.V.M.), dislocato prima a Treviso e poi a Parma; il II Battaglione carri leggeri, affidato al Maggiore Vicoli, di stanza a Parma; il III Battaglione carri leggeri del Maggiore Longo, di base a Fidenza; e il IV Battaglione carri leggeri del Capitano Alberto De Alfaro Querini (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), con sede a Bologna.

Il 1° aprile del 1940 si costituì l'VIII Battaglione carri medi poi inviato in Africa Settentrionale per essere inquadrato prima nel 32° Reggimento Carristi e dal 1° settembre 1941 confluito nel 132°.

Trasferito il I Battaglione carri leggeri in Africa Settentrionale il 22 dicembre 1940 venne disposta la formazione, in seno al 33° Reggimento Carristi, del VI Battaglione carri medi costituitosi il 21 dicembre 1940 ed inviato anch'esso in Africa Settentrionale ove sbarcò nel gennaio 1941 per operare alle dipendenze tattiche prima del Raggruppamento "Bignami" poi del Raggruppamento "Bergonzoli" per essere infine posto alle dirette dipendenze del Comando della 10^a Armata. Il VI Battaglione carri medi venne sciolto il 6 febbraio 1941, dopo essersi interamente sacrificato nel tentativo di aprire il passo ai resti della 10^a Armata.

All'inizio del 1941, in sostituzione del Colonnello De Lorenzis, designato quale Comandante del 31° Carristi in Albania, il comando del 33° Reggimento fu assunto dal Colonnello Pietro Zuco (M.A.V.M. e C.G.V.M.), che fu, in seguito, anche



Figura 138 - 33° Reggimento Carristi schierato col proprio Stendardo in Val d'Aosta per la rassegna del Principe Umberto di Savoia nel giugno 1940 (Luce)



Figura 138 - Medaglia ricordo del 33° Reggimento Carristi

⁽⁹⁶⁾ Il Colonnello De Lorenzis, dopo esser stato Comandante delle truppe al Deposito del 31° Carristi e dopo aver costituito il 33°, fu in seguito Comandante anche del 31° Reggimento Carristi dal 1941 al 1942. Per qualche dato interessante sui reggimenti di cui ebbe responsabilità e sulle vicende personali si legga il suo libro "Dal Primo all'ultimo Giorno - Ricordi di Guerra 1939-1945" Longanesi, Milano, 1971.

Comandante del 133° *Reggimento* in Africa Settentrionale.

Il 33° *Reggimento Carristi* rimase pertanto formato dai tre battaglioni carri leggeri *I, II e III* (già rispettivamente *II, III e IV*).

Il 30 luglio 1941 venne soppresso il *III Battaglione carri leggeri* e le sue due compagnie furono assorbite dai rimanenti battaglioni.

Il 24 aprile 1942 il Deposito costituì il *IV Battaglione semoventi da 47/32* assegnato poi alla Divisione "Livorno". Furono pure costituiti il *CXXXIII Battaglione semoventi da 47/32* (1° maggio 1942) ed il *CCXXXIII Battaglione semoventi da 47/32* (1° ottobre successivo). Questi tre battaglioni semoventi troveranno impiego in Sicilia nel luglio del 1943 dove tutti verranno completamente distrutti nel tentativo di arginare lo sbarco delle forze anglo-americane.

Nel mese di giugno 1942 il Deposito reggimentale costituì il *XIV Battaglione carri medi*, poi assegnato al 31° *Carristi*. In ottobre i due battaglioni carri leggeri vennero inviati in Sardegna ed il 27 novembre 1942 il Comando di reggimento passò alle dipendenze del Comando Zona Militare di Piacenza avendo ancora nei propri ranghi il *XIV Battaglione carri medi*, il battaglione addestramento ed i battaglioni complementi *CCCCXXXIII* (Fidenza) e *CCCCXXXIV* (Civitavecchia e poi Parma).

Dal 1° febbraio 1942 il 33° avrebbe dovuto essere trasformato in reggimento carri medi su comando e compagnia c/a da 20 mm, *XVII, XVIII e XIX Battaglione carri medi*. Tuttavia, dei tre battaglioni previsti ricevette soltanto il *XVIII Battaglione carri medi* formato dal 3° *Reggimento* di Bologna, mentre il *XVIII Battaglione carri medi* passò dal 4° al 32° ed il *XIX* rimase, almeno formalmente, sempre alle dipendenze del 31° *Reggimento*.

Nell'agosto 1942 il *XIV Battaglione carri medi* fu trasferito dal Deposito di Parma al 31° *Reggimento Fanteria carrista* a Pordenone con il quale raggiunse l'Africa Settentrionale a fine ottobre e dove alla vigilia dell'ultima battaglia di El Alamein entrò a far parte del 133° *Carristi*. A dicembre il XIV tornò nel 31°. Alla fine dello stesso mese il reggimento inquadrò il *XVIII Battaglione carri medi*, il *CCCCXXXIII* e *CCCCXXXIV Battaglione complementi* ed il *LVII Battaglione semoventi da 75/34*.

Un ultimo movimento avvenne il 27 giugno 1943 con il trasferimento del *XVIII Battaglione carri medi* al 32° *Reggimento* nel frattempo ri-mobilitato e dislocatosi in Sardegna.



Figura 140 - Carro L3 del 33° *Reggimento* in territorio francese



Figura 140 - Un semovente in movimento sul campo d'addestramento a Parma (33° *Reggimento Carristi*).

L'8 settembre 1943, in seguito agli eventi determinati dall'armistizio, il 33° *Reggimento Fanteria carrista*, al comando del Colonnello Ugo Boldrini (2 M.B.V.M.), dopo aver vigorosamente tentato di opporsi all'occupazione tedesca nelle città di Parma e di Piacenza, fu definitivamente disciolto.

Concessione degli Stendardi

Finalmente, con il Regio Decreto del 6 luglio 1938, si concessero ai reggimenti dei Carristi gli *Stendardi* di foggia e dimensioni analoghe a quelle degli stendardi in uso nei reggimenti a cavallo. Tale provvedimento non presupponeva affatto l'appartenenza della Specialità all'Arma di Cavalleria. Esso, infatti, non fu ispirato dal proposito di accomunare in qualche modo le unità carri a quelle di Cavalleria, ma ebbe essenzialmente scopi pratici che interessarono tutte le unità di rango reggimentale delle varie componenti motorizzate del nostro Esercito. Anche le unità del Corpo Automobilistico furono infatti dotate dello stesso tipo di vessillo.

Fino a quel momento non risulta che né il *Reggimento Carri Armati* né i Reggimenti Cadetti fossero mai stati dotati di Bandiera di Guerra o di Stendardo, forse perché non considerati unità di combattimento. Risulta invece che i cinque battaglioni carri armati fossero invece dotati di un apposito gagliardetto triangolare, rosso, frangiato d'argento riportante su un lato la sagoma di un carro armato sovrastante il numero del battaglione e sull'altro la denominazione del reparto.

Le tre Divisioni corazzate

Il 1° febbraio 1939 la trasformazione organica della *II Brigata corazzata*, che aveva sede a Milano, dette origine alla *Divisione corazzata Ariete* (132^a).

Il 20 aprile dello stesso anno, con medesime modalità, la *I Brigata corazzata* con sede a Siena dette vita alla *Divisione corazzata Centauro* (131^a).

Con queste due divisioni corazzate, i cui due reggimenti Carristi erano ancora interamente equipaggiati con i piccoli carri *L 3*, a far data dall'11 novembre 1938, si sarebbe dovuto creare il *Corpo d'Armata corazzato* che però ebbe vita effimera.

Sempre nel 1939 si costituì, in Parma, la *Divisione corazzata Littorio* (133^a) cui venne assegnato il 33° *Reggimento Fanteria carrista*.

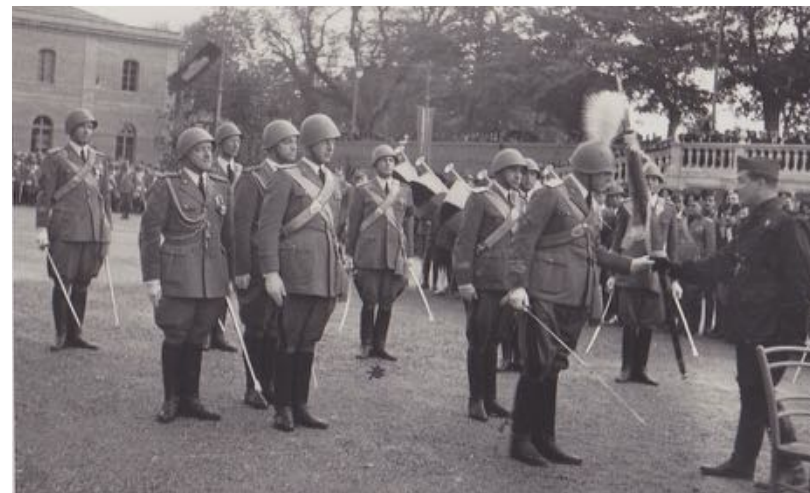


Figura 142 - Siena 1938 consegna dello Stendardo al 31° Reggimento Carristi



Figura 142 - Descrizione del guidoncino in uso nei battaglioni carri armati del Reggimento Carri Armati

Il motto definitivo

Sino al 1940, tutti i sette reggimenti di Fanteria carrista condividevano l'antico motto ereditato dal Reggimento Capostipite. Il 13 Agosto 1940, l'allora Ministro della Guerra, con un'apposita circolare (numero di protocollo 65850), stabilì di modificare l'antico motto latino con quello ideato dal Colonnello Valentino Babini per il Raggruppamento Carristi di Spagna dopo il successo ottenuto nel combattimento che ebbe luogo a Pinell (Spagna) il 3-8 novembre 1938: "*FERREA MOLE, FERREO CUORE*".

Come per il precedente, anche il nuovo motto continuò ad essere unico per tutti i reggimenti carri⁽⁹⁷⁾.

Il potenziamento della linea carri

Quando ormai si era alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, iniziò il potenziamento delle nostre tre divisioni corazzate costituendo i primi battaglioni equipaggiati con carri medi.

A partire dal 28 luglio 1939, entrarono così in linea i primi 96 carri M 11/39 armati con cannone (in casamatta) e due mitragliatrici abbinati (in torretta girevole). Con tali carri si equipaggiarono i primi due battaglioni carri medi (il I Battaglione carri M con sede a Verona ed il II Battaglione carri M con sede a Vicenza) formati trasformando il I e II Battaglione carri di rottura del 32° Reggimento Carristi.

L'introduzione in servizio dei carri M 11/39 segnò l'uscita dalla linea di combattimento dei carri Fiat 3000 che andarono ad equipaggiare unità di seconda linea. Dei cinque battaglioni carri di rottura originariamente inquadrati nel Reggimento Carri Armati, ridotti a quattro nel 1936 e tornati ad essere 5 nel 1938, quattro furono trasformati in battaglioni carri medi, mentre il quinto servì come base per la costituzione del CCCXII Battaglione carri misto dell'Egeo.

Intanto, il 26 ottobre 1939, a causa dei numerosi difetti riscontrati sui carri M 11/39, si decise di optare per gli M 13/40 con i quali, nel corso della guerra, si provvide ad equipaggiare ben ventuno battaglioni carri M.

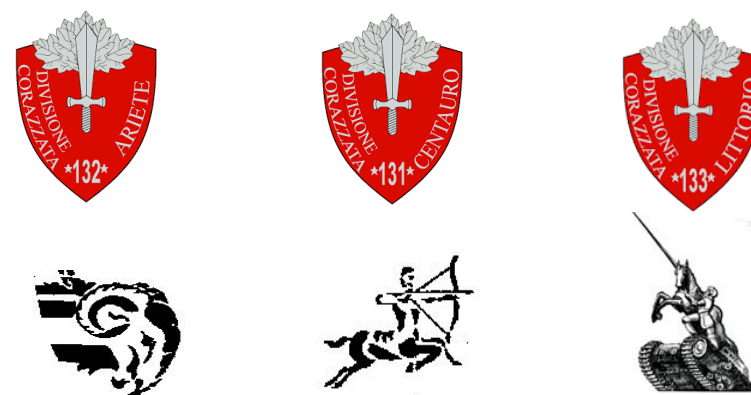


Figura 144 - Scudetti omerali delle tre Divisioni corazzate e rispettivi simboli



Figura 144 - Il nuovo motto dipinto sul corpo di guardia di una caserma di Carristi

⁽⁹⁷⁾ Tale comunanza perdurò sino al 1968.

Alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, la componente corazzata dell'Esercito Italiano era costituita, dal punto di vista organico, da sette reggimenti di Fanteria carrista di cui, però, soltanto 3 indivisionati nelle tre divisioni corazzate. La quasi totalità dei battaglioni esistenti erano ancora equipaggiati con i piccoli carri L3 e la distribuzione dei nuovi carri medi era appena iniziata.

All'impreparazione con cui l'Esercito Italiano si presentò in guerra si cercò di rimediare via via sull'onda degli avvenimenti con provvedimenti d'urgenza, apparentemente illogici e sempre con criteri frammentari. Fu così che dal primo dei due battaglioni carri M 11/39 fu tratta una compagnia speciale su 24 carri da inviare in Africa Orientale, mentre i due battaglioni carri M 11/39 furono posti alle dipendenze del 4° Reggimento Carristi (posto al comando del Comandante del 32°) e con questo inviati in Africa Settentrionale nell'estate del 1940.

Con i primi lotti di carri M 13/40 "sforati" dall'Ansaldo di Genova nell'ottobre 1940 fu riequipaggiato il III Battaglione, le cui due compagnie carri passarono tout-court dai Fiat 3000 ai nuovi carri M 13/40 con i quali il battaglione fu immediatamente inviato a combattere in Africa Settentrionale, insieme al V Battaglione costituitosi ex novo poco dopo, con uguale organico binario.

Anche al IV Battaglione carri M, approntato per l'Africa ma subito dirottato per l'Albania, toccò una sorte analoga. Da quel momento ebbe inizio a ritmo sempre più incalzante la mobilitazione dei battaglioni carri medi e nel giro di un triennio scarso ne furono costituiti ben ventuno.

Dal punto di vista tecnico, al momento della loro entrata in servizio, nessun carro avversario aveva un armamento superiore al cannone da 47/32 installato sulla torretta del nostro carro M 13/40. Soltanto i *Matilda* inglesi avevano una corazza più spesso a fronte di una maggiore lentezza. Come vedremo fu un vantaggio che durò per poco e che comunque non poté essere messo degnamente a frutto perché, quando se ne poteva approfittare, mancava ancora, prima d'ogni altra cosa, l'esperienza alla condotta del combattimento autonomo fra corazzati e non vi era la capacità di manovrare.



Figura 145 – Equipaggi M 11/39 in addestramento in Veneto prima di partire per l'Africa Settentrionale



CAPITOLO VI - I REGGIMENTI ULTIMOGENITI

Gli esiti dei primi scontri, e gli ammaestramenti che derivarono dall'impiego della Divisione corazzata *Ariete* in Africa Settentrionale, rafforzarono la convinzione della necessità di disporre di reggimenti interamente equipaggiati di carri medi. Fu così che sotto l'incalzare degli avvenimenti il Ministero della Guerra maturò finalmente la decisione di costituire tre nuovi reggimenti da assegnare a ciascuna delle tre divisioni corazzate.

131° Reggimento Fanteria carrista

Il 131° Reggimento Fanteria carrista si costituì il 27 luglio 1941 a Siena presso il Deposito del 31° Reggimento Fanteria carrista. Il suo primo Comandante fu il Colonnello Domenico Ciccimarra, poi sostituito dal Tenente Colonnello Luigi Cixi (M.A.V.M.).

La sua formazione organica iniziale comprendeva il CC Battaglione carri SOMUA S35 al comando del Capitano Enzo Del Pozzo, il CI Battaglione carri Renault 35 al comando del Tenente Colonnello Massimino D'Andretta (M.A.V.M. e 3 M.B.V.M.) ed il CII Battaglione carri Renault 35 comandato dal Tenente Colonnello Osvaldo Mazzei (M.A.V.M.), tutti formati dal 4° Reggimento Fanteria carrista.

I carri *SOMUA S 35* e *Renault R 35* erano preda bellica e furono ceduti all'Italia dai tedeschi.

Il 15 agosto 1941 il 131° venne dislocato in Friuli, nella zona di Travesio dove, in previsione dell'invio in Africa Settentrionale inserito nella Divisione corazzata *Centauro*, svolse un intenso ciclo addestrativo. Tuttavia, la qualità del materiale approvvigionato per equipaggiare il reggimento non gli consentì mai di raggiungere la piena capacità operativa.

Il 25 dicembre 1941 il CC Battaglione carri SOMUA S 35 venne invece scorporato dal 131° ed inviato in Sardegna ove il 20 settembre 1942 fu inquadrato nel 32° Reggimento Carristi dislocato a Sanluri alle dipendenze del XIII Corpo



Figura 147 - Carri Renault R35 in rassegna in Sicilia nel 1943



Figura 147 - Carri Somua S35 del CC Battaglione Carristi fotografati a Napoli

d'Armata. Il CC Battaglione carri fu poi inserito, sempre in Sardegna, nel Raggruppamento motocorazzato affidato al Colonnello G. Maria Scalabrino (già Comandante del 3° Reggimento Carristi dal 16 ottobre 1937 al 1° novembre 1939) per essere infine sciolto il 2 ottobre 1944

Il 2 gennaio 1942 il reggimento venne reso autonomo ed inviato in Sicilia alle dipendenze della 6^a Armata con i soli due battaglioni carri R 35.

Nel luglio 1943 il comando del 131° Reggimento e le compagnie dei due battaglioni carri R 35 parteciparono alla difesa della Sicilia contro lo sbarco anglo-americano articolandosi in formazioni tattiche insieme alle compagnie di due battaglioni semoventi da 47/32 mobilitati dal Deposito 33° Reggimento Carristi. Molte le ricompense al V.M. guadagnate dai Carristi di ogni grado del 131° Reggimento nei 38 giorni di combattimenti in Sicilia⁽⁹⁸⁾.

A metà agosto 1943 il comando del reggimento, assieme ad un battaglione di formazione comprendente tutti i reparti superstiti, tornò in continente e dal 1° settembre, presso il Deposito del 31° Reggimento a Siena, iniziò il proprio riordino che però si interruppe subito dopo l'annuncio dell'armistizio.

132° Reggimento Fanteria carrista

Unico reggimento dei Carristi ad essersi costituito in zona di guerra, il 132° si formò, in seno alla Divisione corazzata "Ariete", il 1° settembre 1941, nella zona di Elnet Lasga, lungo la pista che da Berta portava a El Mechili. Primo Comandante fu il Tenente Colonnello Enrico Maretti (O.M.I., M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), già Comandante di uno dei battaglioni carri d'assalto del 32°.

La sua formazione originaria comprendeva la compagnia comando reggimentale (proveniente dal 4° Reggimento Fanteria carrista)⁽⁹⁹⁾ ed i tre battaglioni

⁽⁹⁸⁾ Al riguardo, si veda il capitolo relativo a quel Teatro di operazioni.

⁽⁹⁹⁾ La compagnia Comando del 132° Reggimento carri si formò a Roma, in seno al 4° Reggimento, il 1° giugno 1941, fu trasferita in Africa Settentrionale dove si unì ai battaglioni assegnati al 132° il 1° settembre successivo. Il reggimento inquadrò inizialmente i battaglioni citati nel testo che furono via via sostituiti dal X comandato dal Maggiore Luigi Pinna (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.) proveniente dal 133° Reggimento Carristi, e dal XIII comandato dal Tenente Colonnello Renzo Baldini (C.G.V.M.) e formatosi a Verona nel Deposito del 32° Reggimento carri.



Figura 149 - Gli ufficiali del Comando di Reggimento del 132° Carristi il giorno della costituzione del Reggimento in Africa Settentrionale



Figura 149 - Il Ten.Col. Maretti con il Generale Rommel

carri medi precedentemente appartenuti al 32° Reggimento, precisamente: il VII Battaglione carri M comandato inizialmente dal Tenente Colonnello Alberto Andreani (M.O.V.M. e in seguito dal Capitano Simone URSO (M.A.V.M.), l'VIII Battaglione carri M del Capitano Corrado Casale De Bustis Y Figueroa (M.A.V.M.), formato dal Deposito del 4° Carristi, ed il IX Battaglione carri M del Tenente Colonnello Anselmo Buttafuochi (M.O.V.M. a.m.) poi caduto sul campo e sostituito dal Tenente Colonnello Pasquale Prestisimone (M.O.V.M.), formato dal 3° Carristi di Bologna.

Successivamente, a seguito degli eventi bellici, il 132° inquadrò il X Battaglione carri M del Maggiore Luigi Pinna (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), formato dal 1° Reggimento di Vercelli per il 133° Carristi e da questo ceduto al 132°, in sostituzione del VII Battaglione carri M sciolto per eventi bellici, ed il XIII Battaglione carri M del Tenente Colonnello Renzo Baldini (C.G.V.M.), formatosi al Deposito del 32° carri di Verona per il 31° Carristi e da questo ceduto al 132° in sostituzione dell'VIII Battaglione carri M, anch'esso sciolto per eventi bellici nell'estate del 1942.

La prima vita del 132° cessò il 20 novembre 1942, allorché fu disciolto dopo la battaglia di *EL ALAMEIN* di cui fu uno dei principali protagonisti insieme al 133° Carristi. Tuttavia, con quanto ne restava, unitamente ai Carristi veterani della *Littorio* e della *Trieste*, fu costituito il 132° Reggimento controcarri (su tre battaglioni denominati rispettivamente *Ariete*, *Littorio* e *Trieste*) che continuò valorosamente la lotta in retroguardia per tutto il ripiegamento, fino in Tunisia. Al Comando del Colonnello Domenico Ciccimarra (M.B.V.M.), anche appiedati, armati di obici e mortai, i Carristi guadagnarono quattro Medaglie d'Argento⁽¹⁰⁰⁾, tre di Bronzo⁽¹⁰¹⁾ e tre Croci di Guerra al Valor Militare⁽¹⁰²⁾.

Nel 1944 il reggimento ebbe una vita effimera. Ricostituito il 21 marzo 1944, in Sardegna, fu dapprima inquadrato nel Raggruppamento Motocorazzato e, scioltosi



Figura 151 - Equipaggio in una pausa dei combattimenti nell'autunno 1942 in Africa Settentrionale



Figura 151 - Foto ricordo di un equipaggio sul proprio M 13/40

⁽¹⁰⁰⁾ Capitano Luigi Grata (Comandante del X battaglione *Ariete*), Tenente Mattia Carrea e Caporali Emilio Paparelli e Rinuccio Pina.

⁽¹⁰¹⁾ Colonnello Domenico Ciccimarra, Sottotenente Giuseppe Fommei, Sergente Maggiore Paolo Mangione, carrista Paolo Tabarin.

⁽¹⁰²⁾ Tenente Zante Breccia, Tenente cappellano Don Vito Pesaresi, Sottotenente Tito Poddigue.

il citato raggruppamento il 15 maggio 1944, passò a far parte, insieme al 32° Reggimento Carristi, della ricostituita Divisione “*Granatieri di Sardegna*”.

Dal Diario Storico del rinato 132°, si apprende che la forza dell'unità assommava a: 81 ufficiali, 155 sottufficiali, 805 truppa; mentre la disponibilità in fatto di carri era:

- I Battaglione carri leggeri (43 carri L 35, 2 autovetture, 4 autocarri e 5 motocicli);
- II Battaglione carri leggeri (49 carri L 35, 3 autocarri e 22 bighe);
- III Battaglione Motomitraglieri (1 fucile mitragliatore, 55 mitragliatrici, 72 motocarrelli e 69 motocicli).

Intanto il 1° aprile del 1944 il rinato 132° aveva provveduto anche a ricostituire, sempre sull'isola, il 32° anch'esso inquadrato nella Divisione Granatieri di Sardegna. Il 27 agosto 1944 il 132° Reggimento fu definitivamente sciolto⁽¹⁰³⁾.

Il reggimento fu la prima unità Carristi del nostro esercito ad essere ricostituita, su due battaglioni carri, nel 1948 e poi inquadrato nella *Brigata corazzata Ariete*. Nel 1949, presso la prateria della Comina a Pordenone, gli venne concessa la massima ricompensa al Valor Militare con una splendida motivazione «*Poderoso strumento di guerra, fuso in un unico blocco di macchine, energie e cuori, iniziò sul suolo marmarico la sua vita di dedizione, di sacrificio e di vittoria recando con la più severa preparazione, l'ardore puro dell'ideale e della giovinezza. Tappe di conquista e di gloria, lotte titaniche di corazze contro corazze. Bir El Gobi, Sidi Rezegh, munitissimi capisaldi smantellati e travolti, Quota 204 di Ain el Gazala, El Duda, Bir Hacheim, Dahar el Aslagh, infaticabile pulsare di motori, ansia ardente di incalzare sempre più il nemico battuto nelle nostre terre ed in ritirata verso est oltre i confini, da Tobruk ad El Alamein. Affrontò sempre un avversario agguerrito e superiore per numero e potenza lottando incessantemente in ambiente neutrale fra i più inospitali della terra; due volte si immolò nella gloria dell'offerta estrema, due volte risorse più forte per virtù di capi e generosità dei gregari. Nell'unità morale dei Caduti e dei vivi dimostrò saldezza e compagine degne dello spirito eroico della razza e delle tradizioni millenarie dell'Esercito Italiano. - Bir el Gobi, 18 novembre 1941 - El Alamein, 3 luglio 1942.*»

⁽¹⁰³⁾ In Sardegna il 132° carri era costituito da I e II Battaglione carri L e III, IV e V Battaglione semoventi contro-carri da 47/32, tutti reparti in posizione quadro.



Figura 153 - Rancio nel deserto per un equipaggio dell'Ariete



Figura 153 - In corsa verso l'obiettivo

133° Reggimento Fanteria carrista

Costituito nel luglio 1941 a Pordenone in seno alla Divisione corazzata *Littorio* con personale tratto dal 33° Reggimento Carristi, con il quale il 133° ebbe in comune il Deposito di Parma.

Il suo primo Comandante fu infatti il Colonnello Pietro Zuco (M.A.V.M. e C.G.V.M.)⁽¹⁰⁴⁾ che al momento della costituzione del 133° era, in atto il Comandante del 33° Reggimento, incarico nel quale fu in seguito sostituito dal Colonnello Mario Martinelli (M.A.V.M.) e infine, nelle ultime fasi di vita dell'unità, dal Tenente Colonnello Giuseppe BONINI (M.A.V.M.).

La formazione organica iniziale del 133° comprendeva, oltre ad una compagnia contraerei da 20 mm ed alla compagnia riparazioni e recuperi, il X Battaglione carri M del Tenente Colonnello Luigi Pinna (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M. - già Comandante di sezione autoblindo in Somalia nel 1935), l'XI Battaglione carri M del Maggiore Gabriele Verri (M.A.V.M. - già Comandante di plotone carri d'assalto in Somalia nel 1935) ed il XII Battaglione carri M del Maggiore Cesare Lasagna (M.B.V.M.), poi sostituito dal Maggiore Enrico Dell'Uva (2 M.B.V.M.) e poi dal Capitano Costanzo Preve⁽¹⁰⁵⁾.

Dopo un periodo di addestramento trascorso nel pordenonese (ogni battaglione era dislocato nei piccoli comuni pedemontani della provincia tra il Tagliamento ed il Livenza, tutt'intorno alla confluenza dei torrenti Cellina e Meduna, anche allora utilizzato come campo di addestramento per le unità corazzate di previsto impiego in Africa Settentrionale⁽¹⁰⁶⁾), il reggimento fu inviato nelle Puglie, nella zona di Brindisi-Mesagne. Da lì, nel gennaio 1942, si trasferì in Africa Settentrionale insieme a tutta la Divisione corazzata *Littorio*.

⁽¹⁰⁴⁾ Nel 1943 comandò il Centro Addestramento Carristi.

⁽¹⁰⁵⁾ In Africa Settentrionale il Capitano Preve fu sostituito al comando del XII btg. per un brevissimo periodo dal Maggiore Fabbri, Ufficiale dell'Arma di Cavalleria, che poi fu rilevato dallo stesso Capitano Preve.

⁽¹⁰⁶⁾ Nel corso della guerra pressoché tutti i Comuni della pedemontana pordenonese ospitarono la quasi totalità dei battaglioni carri in addestramento prima della partenza per il fronte: Travesio, Aviano, San Quirino, Vivaro, Casarsa, Motta di Livenza, Vigonovo, Sacile, Spilimbergo, Cordenons, Montereale, Pordenone, San Vito al Tagliamento, San Leonardo Valcellina, San Foca, Roveredo in Piano, Sequals.



Figura 155 - 31° Reggimento Carristi schierato al completo nella piana della Comina a Pordenone nell'ottobre 1941.



Figura 155 - In avvicinamento per l'attacco

Il materiale venne spedito via mare mentre il personale fu inviato via aerea dall'aeroporto di Mesagne. Durante la traversata la nave che trasportava una compagnia di carri del XII Battaglione carri M fu affondata.

Una volta giunto in Libia, il 133° Reggimento cedette due suoi battaglioni per il riordino di altre unità da tempo impegnate in quel teatro operativo: il X Battaglione carri *M* del Maggiore Pinna al 132° Carristi, mentre l'XI Battaglione carri *M* del Maggiore Verri divenne il battaglione carri autonomo della Divisione motorizzata *Trieste*.

Più tardi, in sostituzione dei battaglioni carri ceduti, il 133° incorporò dal 31° Carristi il XIV Battaglione carri M 14/41, del Tenente Colonnello Giuseppe Gigliarelli Fumi poi sostituito dal Maggiore Aldo Lazzari (*M.B.V.M.*), ed il LI Battaglione carri M 14/41 del pluridecorato Tenente Colonnello Zappalà, sostituito, dopo la sua morte sul campo di battaglia di El Daba, avvenuta il 30 giugno 1942, dal Capitano Tito Puddu.

Il XII Battaglione carri M, ricevuti nuovi carri in sostituzione di quelli persi, restò nei ranghi del 133° che, con questo organico, partecipò al ciclo operativo in Egitto sino all'epilogo di El Alamein ove il reggimento condivise la sorte gloriosa del 132° Carristi.

Un impegno colossale

Con la costituzione dei tre reggimenti ultimogeniti, si concluse la lunga, articolata ed imponente genesi dei reggimenti Carristi. Tuttavia il solo riferimento ai reggimenti è significativo poiché, per comprendere le esatte dimensioni dell'immane sforzo organizzativo, logistico, addestrativo ed operativo compiuto dall'intera Specialità Carristi per alimentare i campi di battaglia, è necessario conteggiare il numero dei battaglioni dei diversi tipi che furono formati nel corso della guerra, gran parte dei quali distrutti in combattimento: non meno di 32 battaglioni carri leggeri, 23 battaglioni carri medi dei vari tipi, 2 battaglioni carri *Renault R 35*, 1 Battaglione carri *Somua S 35*, almeno 10 battaglioni semoventi *L 40* da 47/32, 2 battaglioni carri pesanti (questi mai entrati in linea), oltre a varie compagnie autonome con equipaggiamento vario e ad altri innumerevoli reparti di varia tipologia.



Figura 157 - Pronti per la battaglia



Figura 157 - L'imbarco di un battaglione carri destinato all'Africa Settentrionale



CAPITOLO VII – LA SCUOLA CARRISTA

Il secondo credito all'Arma di Cavalleria

Dal 1936 al 1943, il 3° Reggimento Carristi fu, di fatto, la scuola d'Arma - quella corazzata - che in realtà non fu mai istituita, ma alla cui creazione i Carristi non smisero mai di ambire.

Il 3° non fu soltanto “la Scuola” dei Carristi; esso sostenne, infatti, anche la meccanizzazione dei reparti Bersaglieri e dell'Arma di Cavalleria che nel corso della guerra furono dotati di carri armati. In particolare, nel solco dell'eredità del Reggimento Carri Armati che nel 1934 aveva consentito all'Arma di Cavalleria di trasformare il Reggimento Cavalleggeri *Guide* in Reggimento Scuola carri veloci, il 3° Reggimento Carristi di Bologna ebbe, a partire dal gennaio 1942, quando ormai la guerra aveva già distrutto ben cinque dei nove reggimenti Carristi e non meno di una trentina di battaglioni carri di vario tipo, l'incarico di curare la trasformazione in “corazzato” del Reggimento *Lancieri di Vittorio Emanuele II (10°)* che, fino a quella data, a meno di un suo gruppo, era rimasto ancora “a cavallo”.

Tale reggimento, il cui Deposito, guarda caso, era proprio a Bologna, sarebbe diventato uno dei soli tre reggimenti che l'Arma di Cavalleria meccanizzò interamente, con l'intento di impiegarli unitariamente, nel corso della II Guerra Mondiale⁽¹⁰⁷⁾.

L'impegnativo compito fu assolto dal 3° Carristi così brillantemente che al suo Comandante, il Colonnello Alvisè Brunetti (M.A.V.M.), fu decretato un encomio per l'opera svolta da lui e dai Quadri del 3° Reggimento⁽¹⁰⁸⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ Nel febbraio 1942 fu meccanizzato anche il Reggimento “*Cavalleggeri di Lodi*” (15°), seguito nel luglio successivo dal Reggimento “*Lancieri di Montebello*” (8°). Questi due reggimenti ebbero però fisionomia organica di raggruppamento esplorante corazzato (R.E.Co), su due gruppi, analogo a quello del 18° R.E.Co. Bersaglieri. “*Lodi*” fu perso nelle ultime fasi della guerra in Tunisia, “*Montebello*” si distinse, insieme al 4° Carristi, nella difesa della Capitale nel settembre 1943 ove anche il 18° R.E.Co. Bersaglieri fu parzialmente coinvolto.

⁽¹⁰⁸⁾ Cesare Simula, in “*Storie di corazzati, dal 3° reggimento Fanteria carrista al 3° Reggimento Fanteria corazzato Granatieri di Sardegna*”, anno imprecisato.



Figura 159 - CV 29 del Reggimento Carri Armati nel corso delle esercitazioni sperimentali propedeutiche alla creazione delle truppe celeri



Figura 159 - Superamento ostacolo di un carro leggero

Le nostre giuste ambizioni

Nel frattempo, il dibattito sulla collocazione da dare alla Specialità non si concluse. Nel 1939, alla vigilia dell'entrata in guerra, il Maggiore Corrado Corradi in un articolo pubblicato sulla *Rivista di Fanteria*, intervenendo a proposito di motorizzazione e meccanizzazione, si era schierato «tra i fautori del corpo autonomo dei carri armati» e, nel dichiarare che questi «non sono Fanteria corazzata, né Cavalleria motorizzata», aveva sposato senza riserve le tesi di chi sosteneva che ai Carristi occorressero «l'animo della Fanteria, lo spirito della Cavalleria e le cognizioni tecniche, balistiche e meccaniche dell'automobilismo, dell'artiglieria e del genio».

Un foglio datato 14 dicembre 1942 del Gabinetto del Ministero della Guerra, documenta come alla fine di quell'anno fu di nuovo affrontato il problema della denominazione dei reggimenti della Specialità Carristi.

Al riguardo, in tale documento si scriveva che l'Ispettorato delle Truppe Corazzate e Motorizzate⁽¹⁰⁹⁾, «alla luce dello sviluppo assunto dalla specialità e per sanzionare una terminologia di fatto già in uso e - peraltro - più aderente a quanto in uso per i reggimenti delle altre specialità della Fanteria», propose di cambiare la denominazione dei “Reggimenti di Fanteria carrista” in “Reggimenti Carristi” nel tentativo di ufficializzare ciò che evidentemente era già una prassi. In merito a tale proposta, l'Ispettore sottolineava che «essa è da lungo tempo auspicata da tutti i Carristi».

Essa fu giudicata favorevolmente dallo Stato Maggiore dell'Esercito, ma l'Ispettorato della Fanteria si fece portavoce delle remore del Comandante Superiore della Fanteria che non riteneva opportuno, in quel frangente storico (si era appena dopo il ripiegamento da El Alamein, la battaglia dei corazzati in Africa Settentrionale volgeva al termine, ormai irrimediabilmente perduta), cambiare denominazione alla Fanteria carrista poiché, a suo dire, «i criteri di impiego del carro armato erano

⁽¹⁰⁹⁾ Retto dal Generale di Artiglieria Augusto De Pignier.



Figura 161 - Materiale didattico approntato dal 3° Reggimento Carristi



Figura 161 - Carristi nel deserto

ancora in continua evoluzione». Se questo era davvero il motivo, forse sarebbe stata una ragione sufficiente per rompere gli indugi!

Sulla scorta di questo convincimento, l'Altezza Reale il Comandante superiore della Fanteria⁽¹¹⁰⁾ consigliava perciò di rinviare alla fine della guerra (e ci vorranno ancora due anni e mezzo) la soluzione definitiva dell'annosa questione che, affermava, avrebbe potuto anche portare alla «*costituzione dei Carristi in Arma a sé. Tuttavia - si continuava - l'Altezza Reale (...) non ha nulla in contrario a che sia data fin d'ora, alla specialità in parola, la denominazione che sarà ritenuta più opportuna, visto che, da lungo tempo, i suoi componenti - secondo quanto afferma l'Ispettorato delle truppe motorizzate e corazzate - aspirano a non essere più chiamati fanti*»».

Il Gabinetto del Ministro, nello sposare le così autorevoli tesi, propose quindi al Ministro di non procedere, lasciando immutate le denominazioni dei nostri reggimenti. La guerra finì, ma, a quel punto, il problema non era certo prioritario.

I Quadri per l'Arma corazzata

Tra gli elementi del complesso organismo carrista, un cenno lo merita anche la 10^a compagnia Allievi Ufficiali Carristi dell'83° Corso *Rex* (1940-42) dell'Accademia di Fanteria e Cavalleria di Modena poiché in tale compagine, al comando del Capitano Adriano Emanuele, furono riuniti tutti gli allievi assegnati su base volontaria e, dopo il primo anno di corso, alla Specialità Carristi in vista della costituzione, poi mai andata in porto, dell'*Arma corazzata*.

I centoventi⁽¹¹¹⁾ Allievi Ufficiali della compagnia erano suddivisi in tre plotoni, rispettivamente al comando del Tenente di Fanteria Mario Cippitelli



Figura 162 - L'Accademia Militare di Modena

⁽¹¹⁰⁾ Il Principe Umberto di Savoia.

⁽¹¹¹⁾ Il numero degli Allievi Ufficiali della 10^a Compagnia dell'83° Corso "REX", 120 tutti – come detto nel testo – volontari predestinati alla specialità Carristi, è un dato notevole che ben testimonia il peso della specialità in seno all'Esercito in guerra e tale dato assume ancora più valore se rapportato al numero degli Allievi Ufficiali destinati all'Arma di Cavalleria, tutti riuniti nell'unico squadrone Allievi Ufficiali di Cavalleria del corso che contava soltanto 25 allievi sul totale dei 771 Allievi Ufficiali dell'83° "REX" che sfornò 7 carabinieri, 543 fanti (di cui 120 Carristi), 27 automobilisti, 32 commissari, 88 amministratori, 34 sussistenti e che ebbe 14 allievi stranieri.

(M.B.V.M.) e Clodomiro Petrecchi e del Tenente dei Carristi Giovanni Slaviero (M.B.V.M.).

La durata del corso degli Allievi Ufficiali Carristi della *10^a compagnia allievi ufficiali* dell'83° corso *Rex* fu di circa un anno più lungo rispetto ai corsi dei colleghi delle Armi di Fanteria e Cavalleria.

Era, anche questo, un segno evidente dell'impulso che si voleva finalmente, ma tardivamente, dare allo sviluppo della componente corazzata del nostro Esercito.

Fu la prima e l'unica volta in cui ciò avvenne. L'eccezionalità del provvedimento fu stigmatizzata dall'allora Ispettore delle Truppe Corazzate e Motorizzate che, all'inizio del corso, indirizzò agli allievi della *10^a compagnia* un discorso in cui li informava che essi sarebbero stati il primo nucleo di Ufficiali della costituenda *Arma corazzata*. Della *10^a compagnia* faceva parte anche la M.O.V.M. Tenente Vincenzo Fioritto caduto nei combattimenti per la difesa di Roma del settembre 1943 presso le Terme di Caracalla. Gli altri Allievi Ufficiali erano: Gino Acerbi (poi assegnato al 31° Carristi), Aldo Affronte (poi destinato al 33° Carristi), Ipo Aldovrandi (poi assegnato al 33° Carristi), Orazio Allavena (poi assegnato al 1° Carristi), Eugenio Altieri (poi assegnato al 33° Carristi), Bruno Barbetti (poi assegnato al 32° Carristi), Emilio Bongi (poi assegnato al 31° Carristi), Alberto Bonfiglio, Erio Bonvicini (poi assegnato al 32° Carristi), Fernando Brozzetti (poi assegnato al 33° Carristi), Renato Buonomo (poi assegnato al 1° Carristi), Giuseppe Caciagli (poi assegnato al 32° Carristi), Felice Calvi (poi assegnato al 32° Carristi), Mario Campajola, Augusto Campodonico, Luigi Candia (poi assegnato al 33° Carristi), Giuseppe Candido, Pasquale Capobianco (poi assegnato al 31° Carristi), Paolo Carta¹¹² (poi assegnato al 4° Carristi), Pier Luigi Cei (poi assegnato al 33° Carristi), Lidio Cerrocchi, Raffaele Cetrangolo, Gennaro Ciaccia ((poi assegnato al 32° Carristi), Nicola Chiari (M.B.V.M., poi assegnato al 33° Carristi, e che diventerà Comandante della Divisione corazzata "Ariete" e della Guardia di Finanza), Giorgio Corona (poi assegnato al 33° Carristi), Marco Costantini (poi assegnato al 33° Carristi), Celeste Cottorelli (poi assegnato al 32° Carristi), Giacomo Criniti (poi assegnato al 32° Carristi), Pietro Criscione (poi assegnato al 31° Carristi), Giovanni Cubadda (poi assegnato al 32° Carristi), Enea Cumani (poi assegnato al 31° Carristi),



Figura 164 - Foto ricordo accademica della 10^a Compagnia allievi ufficiali Carristi, 1941



Figura 164 - Giovanni Slaviero in Uniforme da Allievo Ufficiale

⁽¹¹²⁾ Sull'Annuario Ufficiali del Regio Esercito 1943 risulta con il cognome Carla.

Aldo Cuomo (poi assegnato al 4° Carristi), Romolo Dalla Chiesa (M.A.V.M., poi assegnato al 31° Carristi ma in seguito transitato all'Arma dei Carabinieri), Luigi De Andreis (poi assegnato al 32° Carristi), Ugo De Cesare (poi assegnato al 33° Carristi), Ettore De Feo (poi assegnato al 33° Carristi), Mario Del Bianco (transitato ai Carabinieri), Aldo De Musis (poi assegnato al 1° Carristi), Nicola De Rosa (poi assegnato al 1° Carristi), Ugo De Venezia (poi assegnato al 1° Carristi), Vincenzo Di Ciò (poi assegnato al 31° Carristi), Lucio Di Liberto (poi assegnato al 1° Carristi), Aldo Di Toro (caduto in guerra), Emilio Dragotti, Enrico Favilli (poi assegnato al 4° Carristi), Gennaro Febbraro, Mario Fenoglio (poi assegnato al 32° Carristi), Lorenzo Fenu (poi assegnato al 1° Carristi), Gastone Ferrari (poi assegnato al 31° Carristi), Enrico Ferro, Mario Filograsso (poi assegnato al 31° Carristi), Vincenzo Fioritto (poi assegnato al 4° Carristi, M.O.V.M.), Ettore Formichi (poi assegnato al 33° Carristi), Antonio Gebbia (poi assegnato al 4° Carristi), Michelangelo Germano (poi assegnato al 1° Carristi), Max Giacomini (poi assegnato al 32° Carristi), Franco Gianani (poi assegnato al 1° Carristi), Franco Granatelli (poi assegnato al 4° Carristi), Alberto Grechi, Ottavio Grifi (poi assegnato al 33° Carristi), Alberto Guglielmi (poi assegnato al 31° Carristi), Armando Guglielmi (poi assegnato al 1° Carristi), Egidio Iacoboni (poi assegnato al 31° Carristi), Ugo Innocente (poi assegnato al 32° Carristi), Luigi Lalumera, Osvaldo Lavizzari (poi assegnato al 32° Carristi), Carlo Majorino (poi assegnato al 32° Carristi), Enzo Mangiavacchi (poi assegnato al 1° Carristi), Stelvio Marengo (poi assegnato al 31° Carristi), Antonio Martines (poi assegnato al 1° Carristi), Aldo Martini (poi assegnato al 31° Carristi), Giovanni Meli (poi assegnato al 31° Carristi), Aldo Melica (poi assegnato al 1° Carristi), Giuseppe Mina (poi assegnato al 1° Carristi), Michele Modugno (poi assegnato al 32° Carristi), Filiberto Molini (poi assegnato al 31° Carristi), Mario Monaco (poi assegnato al 33° Carristi), Guido Montorzi (poi assegnato al 32° Carristi), Alvaro Moretti (poi assegnato al 33° Carristi), Cesare Muneghina (poi assegnato al 4° Carristi), Giuseppe Pachera (poi assegnato al 31° Carristi, nel dopoguerra comanderà il 32° carri), Wladi Pacini (poi assegnato al 31° Carristi), Raffaello Parri (poi assegnato al 4° Carristi), Renzo Pasinato (poi assegnato al 1° Carristi), Ercole Perotto (poi assegnato al 32° Carristi), Giulio Perrone (poi assegnato al 4° Carristi), Guido Petri (poi assegnato al 31° Carristi), Giuseppe Pozzati (poi assegnato al 1° Carristi), Giuseppe Ramini (poi assegnato al 32° Carristi), Giovanni Riffero (poi assegnato al 4° Carristi, comanderà la 132^ Brigata corazzata "Manin" nel 1975), Luigi Risso (poi assegnato al 31°



Figura 165 - Il carro medio di un battaglione destinato all'Africa Settentrionale in addestramento nell'alta pianura friulana nel 1941

Carristi), Antonio Romita, Fortunato Rosina (poi assegnato al 31° Carristi), Francesco Rotelli (poi assegnato al 31° Carristi), Guido Ruocco, Giulio Cesare Sandrone (poi assegnato al 32° Carristi), Vitaliano Scriattoli (poi assegnato al 32° Carristi), Italo Segantini (poi assegnato al 4° Carristi), Giovanni Sernani (poi assegnato al 33° Carristi), Augusto Spadoni (poi assegnato al 31° Carristi), Fiorentino Sperti (poi assegnato al 33° Carristi), Antonio Spinelli (poi assegnato al 32° Carristi), Caio Mario Sposetti (poi assegnato al 1° Carristi), Giorgio Termanini (poi assegnato al 33° Carristi), Giuseppe Termine, Amerigo Testaverde (poi assegnato al 1° Carristi), Carlo Tognini (poi assegnato al 33° Carristi), Pietro Tonioli (poi assegnato al 1° Carristi), Giorgio Torri, Mario Trento (poi assegnato al 31° Carristi), Emidio Valente (poi assegnato al 31° Carristi, fu tra i fondatori dell'Aviazione Leggera dell'Esercito e l'ideatore dell'Elicottero d'Attacco A 129 "Mangusta"), Mario Valentini (poi assegnato al 1° Carristi), Romeo Veneziano (poi assegnato al 33° Carristi), Nazario Villani (poi assegnato al 1° Carristi), Litterio Villari (poi assegnato al 33° Carristi), Francesco Vitali, Filippo Volpe Landi (poi assegnato al 31° Carristi), Giovanni Von Berger, Mario Zini (poi assegnato al 32° Carristi), Francesco Welponer (poi assegnato al 1° Carristi).

A causa del rapido volgere della guerra, soltanto coloro destinati ai battaglioni semoventi controcarro da 47/32 ebbero la ventura di raggiungere le zone di guerra e di prendere parte ai combattimenti in Tunisia e Sicilia, mentre la gran parte degli Ufficiali provenienti dalla *10^a compagnia* fu sorpresa dall'annuncio dell'Armistizio quando ancora si trovava presso i Depositi reggimentali subendo le vicissitudini di quel periodo. A seguito dello sbandamento dell'Esercito, chi non riuscì a sfuggire alla cattura da parte dei tedeschi patì il lungo internamento in Germania, chi riuscì a darsi alla macchia si arruolò invece nelle formazioni clandestine della Resistenza che operavano nei territori occupati. Altri riuscirono a raggiungere il territorio liberato e presero parte alla Guerra di Liberazione combattendo nei ranghi del Corpo Italiano di Liberazione, in particolare nei reggimenti di Fanteria del *Gruppo di combattimento "Cremona"* dove furono impiegati nei reparti dotati di cingollette; altri invece confluirono nei numerosi reparti di salmerie che sostenevano lo sforzo bellico degli Alleati in Italia.

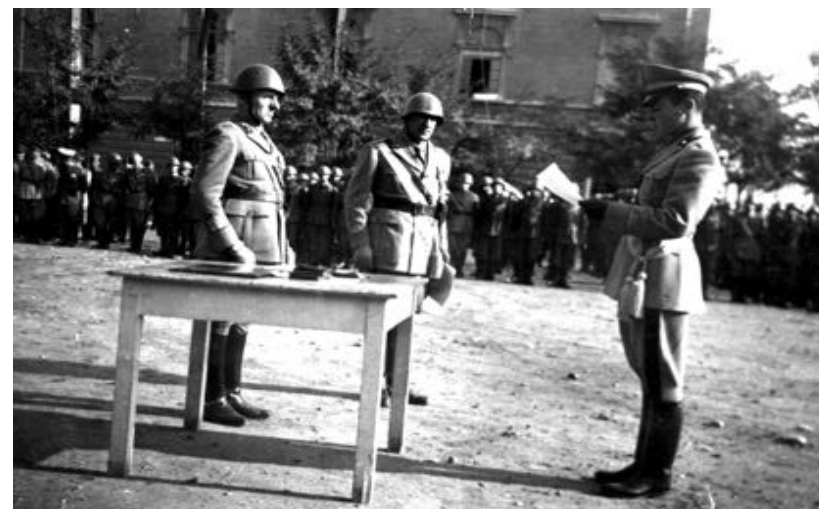


Figura 166 - 1941, il Sottotenente dei carristi di prima nomina Antonio Meloni, nella sua impeccabile uniforme, presta il giuramento individuale pronunciando la formula non nel chiuso dell'ufficio del Comandante ma al dinnanzi al reggimento schierato in armi (Meloni)

CAPITOLO VIII – LA II GUERRA MONDIALE

Il 10 giugno 1940 l'Italia entrava in guerra. La situazione relativa alla componente corazzata era poco incoraggiante: su 1720 carri 1500 erano carri *L 3*, solo 70 erano *M 11/39* e 150 erano i vetusti Fiat 3000. I carri *M 13/40* erano ancora in fase di progettazione.

Per avere un'idea completa del contributo complessivo fornito dalla Specialità Carristi allo sforzo bellico italiano occorre fare riferimento al livello ordinativo di battaglione, poiché è impossibile narrare o comprendere le vicissitudini degli uomini che ebbero la ventura di combattere nei ranghi della nostra Specialità se non occupandosi delle vicende di ciascuno dei nostri battaglioni carri e di alcune compagnie autonome impegnate su tutti i fronti di guerra. Se l'approccio fosse diverso, ed anche in questo si comprende la singolarità della Specialità Carristi rispetto a qualsiasi altro nostro corpo militare, se non si facesse così, sarebbe impossibile mettere a fuoco l'imponenza dello sforzo compiuto e citare il comportamento dei più valorosi. Con l'entrata in guerra dell'Italia, i battaglioni carri d'assalto inquadrati nei reggimenti non indivisionati furono assegnati ai Comandi di Grandi Unità (Divisioni di Fanteria o Comandi di Corpo d'Armata) inviati sui vari fronti.

Fronte Occidentale 1940 (1° e 3° Reggimento Carristi)

Alle operazioni sul fronte occidentale parteciparono alcuni reparti del 1° Reggimento Carristi di Vercelli e del 3° di Bologna ed il 33° della *Littorio*.

Il 1° *Reggimento Carristi* fu mobilitato nel giugno 1940 e chiamato a formare, insieme al 4° *Reggimento Bersaglieri* e al *Reggimento "Nizza Cavalleria"* (1°), il *Raggruppamento celere* della 4ª Armata.

Nella battaglia delle Alpi i battaglioni carri parteciparono con valore e spirito di sacrificio. In particolare, il *IV Battaglione carri d'assalto "Monti"*, operò nella zona del Moncenisio in rinforzo a reparti alpini e di Fanteria. In quelle giornate i caduti del *IV Battaglione* furono sette e vi furono anche una *M.B.V.M.* alla memoria e tre *M.A.V.M.* Concluse le operazioni contro la Francia il *IV Battaglione carri d'assalto "Monti"* fu inviato prima nella zona di Fiume e poi in Africa Settentrionale



Figura 167 - Carro M 13/40 in una città balcanica

dove fu distrutto, mentre il 3° Reggimento rientrò a Bologna e nel 1941 passò alle dipendenze dell'Ispettorato delle Truppe motorizzate e corazzate.

Il 33° *Reggimento Carristi* partecipò anch'esso alle operazioni sul fronte occidentale ed offrì i primi caduti di quella guerra: il Tenente carrista Vincenzo Giummolè (M.A.V.M. a.m.), di cui è doveroso ricordare l'eroico sacrificio sui tornanti del Piccolo San Bernardo, il Tenente carrista Carlo Montecchi (M.A.V.M. a.m.) ed il Caporal Maggiore carrista Rosario Di Vita (M.B.V.M. a.m.), il Sergente Attilio Polise (M.B.V.M. a.m.) ed il Sottotenente Vittorio Pennacchioni (M.B.V.M.), che già in forza al 3° *Reggimento* erano da poco passati con il loro battaglione al 33° *Reggimento Carristi*.

Balcani 1940-41 (31° e 33° Reggimento Carristi)

Allo scoppio delle ostilità con la Grecia, la *Divisione corazzata Centauro* fu inviata in Albania, "a titolo precauzionale". Per l'occasione la sua linea carri fu potenziata ed al 31° *Reggimento Carristi* fu aggregato il IV Battaglione carri M.

Il IV Battaglione carri M 13/40, allora al comando del Maggiore Achille Giani (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.), sbarcò in Albania il 15 novembre 1940⁽¹¹³⁾.

Nei Balcani la *Centauro* venne smembrata per l'impossibilità di impiegarla unitariamente su un terreno inadatto all'impiego delle grandi formazioni corazzate.

Ceduti il *III* e *IV* Battaglione carri leggeri ad altre grandi Unità, dal 25 al 30 gennaio 1941, il 31° *Reggimento Carristi*, al comando del Colonnello Ugo De Lorenzis (O.M.I., M.A.V.M. e 2 M.B.V.M.), schieratosi a partire dall'agosto precedente sul fronte dell'Epiro, partecipò valorosamente, con il *I* ed il *II* Battaglione carri leggeri ed il *IV* Battaglione carri medi, all'attacco sferrato dal *XXV Corpo d'Armata* in Val Vojussa contro le posizioni di Klisura dove tra il 26 e 27 gennaio 1941 il Tenente Ugo Passalacqua (M.O.V.M.) Comandante della *1ª compagnia* del *IV* Battaglione carri medi cadde eroicamente sul campo meritando la massima ricompensa con la seguente motivazione: «...durante una fase cruenta dell'azione, mancatogli il collegamento con un plotone spinto in rischiosissima missione nelle linee nemiche, volontariamente ed arditamente si lanciava col suo carro nel cimento



Figura 168 - Carri M 13/40 in marcia su una rotabile in Albania (IV Battaglione carri)

⁽¹¹³⁾ Come si avrà modo di vedere, il IV Battaglione carri M 13/40 è l'unico Battaglione carri medi ad aver combattuto su tre diversi fronti: balcanico (40-41), egiziano (42) e Tunisino (43).

per rendersi conto della situazione. Mentre riusciva ad avvistare i carri già colpiti ed immobilizzati, veniva raggiunto da granata avversaria che squarciava la corazza, gli spezzava e maciullava le gambe, feriva il pilota ed altro uomo dell'equipaggio. In così gravi condizioni, incitando il pilota, tenace ed incurante del dolore, persisteva nel compito e si svincolava dal martellamento nemico, solo dopo essersi reso preciso conto della sorte toccata agli altri carri. Riuscito dopo sovrumani sforzi a rientrare nelle nostre linee, estremamente indebolito pel sangue perduto, accettava le cure solo dopo gli altri uomini dell'equipaggio. Durante la dolorosissima medicazione, calmo, riferiva sull'esito della missione; nell'attesa dell'ambulanza dava l'addio ai Carristi che lo circondavano, incitandoli a durare, e nel luogo di cura, benché conscio della fine, volgeva costantemente il pensiero al suo reparto e non manifestava altro dolore che quello di non poterlo più guidare alla vittoria. Altre volte decorato e ferito. Fulgido esempio di elevate virtù militari e di indomito valore. Klisura (Fronte greco), 26-27 gennaio 1941».

I reparti carri riescono a raggiungere l'abitato ma sono poi respinti dalla violenta reazione dei Greci. Il 4 febbraio seguente, ristabilita la situazione nei settori delle *Divisioni di Fanteria Modena*, in zona *KURVALESCH*, e *Ferrara*, in zona *BENCE*, la *Divisione corazzata Centauro* si trasferì a *DUKASI* per riordinarsi. In vista delle operazioni contro la Jugoslavia, alla fine del marzo 1941, il *31° reggimento* raggiunse *SCUTARI* per disporre la difesa della città.

Le vicende dei Carristi del *31°* sono narrate oltre che nel libro del Generale De Lorenzis, anche nei libri del Capitano Rinaldo Panetta (M.B.V.M.), e del Capitano Dino Campini.

Sul Fronte greco (1940-41) i Carristi del *31°* si distinguono nei combattimenti di *VAL VOJUSSA*, *VAL DRINO*, *KALIBAKI*, *ARINISTA*, *KLISURA*, *PERATI*, *DOLJANA*, *QUOTA 731 DI MONASTERO*. Sul Fronte Jugoslavo (1941): *IVANAJ*, *PRONI BANUSH*, *PRONI THAT*, *KOPLIKU*.

Tra la fine di febbraio ed i primi di marzo del 1941, anche il *33° Reggimento Carristi* mosse, con tutta la *Divisione Littorio* in direzione del confine orientale.

Il 6 aprile scoppiò la guerra con la Jugoslavia ed il mattino dell'11 il reggimento iniziò a muovere dirigendosi verso Postumia e varcando il confine la sera dello stesso giorno presso Sussak. Senza fermarsi avanzò per *DELNICE* su *KARLOVAC* dove gli elementi avanzati della Divisione presero contatto con truppe tedesche provenienti da *ZAGABRIA*.

Il 13 aprile, dopo breve sosta per celebrare la Pasqua, riprese la marcia verso le località croate di *OTOCAC* per *VRBOVSKO*, *OGULIN*, *JEREZANE*. Il 14 aprile la *Littorio* mosse in direzione di Sebenico, da raggiungere con l'itinerario *GOSPIC-CRACAC-KNIN-DERNIS*.

La mattina del 16 la divisione si mosse per *MOSTAR* che fu raggiunta alle 05,30 del 17 aprile dopo una leggera opposizione da parte della guarnigione jugoslava. Dopo essersi riordinata e rifornita, alle prime ore del pomeriggio dello stesso giorno, la Divisione mosse per *CETTIGNE*.

Nella notte sul 18, la colonna della *Littorio* raggiunse il ponte di *TREBINJE* sul fiume *TREBINJCICA* ove sostò sino al mattino seguente quando prese contatto con gli elementi avanzanti da Sud del 31° Reggimento Carristi della Divisione *Centauro* che, dall'Albania, vinte le resistenze nemiche nel settore di *SCUTARI* ed occupate *ANTIVAR*, *CETTIGNE* e *CATTARO*, proseguivano la marcia verso Ragusa per congiungersi con le truppe avanzanti da nord.

Nelle prime ore del pomeriggio la *Littorio* fu raggiunta dall'ordine di rientrare a Mostar verso cui si diresse lungo l'itinerario *RAGUSA-METCKVIC-DOMANOVICI*. A *MOSTAR*, il comando della *Littorio* fu installato nel Castello dominante la città. L'insidia dell'invasione fu rappresentata principalmente dalle caratteristiche morfologiche della Jugoslavia. Aspra e dura la fatica degli equipaggi dei carri L 3 e dei pochi carri M 13 in dotazione al 33° Reggimento.

Africa Orientale 1940-41 (3° e 32° Reggimento Carristi)

Il 24 aprile 1940 una compagnia forte di 24 M 11/39, al comando del Capitano Claudio D'amico (C.G.V.M.) e formata in gran parte da Carristi volontari, fu inviata dal I Battaglione carri M di Verona in Africa Orientale. Quando vi giunse, il Comando superiore la scisse in due compagnie su tre plotoni carri ciascuna. Esse furono denominate rispettivamente 321^a, comandata inizialmente dal Tenente Pollini e, successivamente, affidata al Capitano Alfio Chisari (M.A.V.M.) destinata all'Eritrea, e 322^a, comandata dal Capitano Vincenzo Schettini (M.B.V.M.) destinata ad *ADDIS ABEBA*.

Le prime due cifre del numero distintivo delle due compagnie ricordavano il reggimento di provenienza. In quel lontano scacchiere fu inviata anche una compagnia speciale carri d'assalto, su 24 carri L 3, mobilitata dal 3° Reggimento



Figura 170 - Carri M 11/39 della 321^a Compagnia carri in Etiopia



Figura 170 - L'equipaggio di un carro M 11/39 in Libia

Carristi di Bologna. Anch'essa fu divisa in due compagnie denominate 1^a, al comando del Tenente Roberto Gentile (M.B.V.M.) e 2^a, al comando del Tenente Nicola Astengo (M.A.V.M.). Queste quattro compagnie entrarono a far parte della riserva generale divisa fra Addis Abeba e Dessiè.

La 321^a compagnia carri M e la 1^a compagnia carri d'assalto operarono accoppiate anche se non riunite in un unico reparto organico. La 321^a compagnia partecipò il 31 gennaio 1941 al combattimento del Monte Koben presso Cassala fu poi distrutta presso Agordat verso la fine del successivo mese di marzo.

Il fatto d'arme di Agordat, senza alcun dubbio uno scontro modesto se rapportato a tanti altri della II Guerra Mondiale, va ricordato in particolare a memoria dei Carristi che vi combatterono con la serena determinazione e la fermezza già tante volte messe in luce nelle campagne di guerra in Africa Orientale.

A proposito del loro comportamento, il Comandante della 42^a Brigata coloniale che ad Agordat combatté fianco a fianco con i carri, scrisse: «*L'azione dei Carristi italiani è stata una delle più belle di tutta la Campagna. I comandanti erano disposti al sacrificio pur di salvare l'onore della giornata.*»⁽¹¹⁴⁾

Il 31 gennaio 1941, ad Agordat gli italiani si scontrarono contro i carri Mark II “*Matilda*” inglesi che apparvero di sorpresa sul campo di battaglia. La compagnia del Capitano Chisari ingaggiò un combattimento ravvicinato che risultò complicato per via del cannone in casamatta che obbligava i piloti a continue manovre per tenere il pezzo in punteria.

Il fuoco dei carri inglesi colpì i nostri carri. Secondo la testimonianza del Tenente Giovanni Molino (M.A.V.M.), Comandante del III plotone della 321^a, il Capitano Chisari fu ferito a morte al capo da una pallottola di mitragliatrice poiché, per dirigere la manovra dei suoi plotoni, si era sporto dalla botola del suo carro⁽¹¹⁵⁾. Anche il suo pilota, Caporal Maggiore Mario Capezzali (M.A.V.M.), fu ferito alla testa. Il Comando della 321^a compagnia carri medi passò al Tenente Roberto Gentile

⁽¹¹⁴⁾ Archivio Ufficio Storico SME n. 1524: Luzziani, traduzione e note di alcuni capitoli di “*The Tiger Strike*”.

⁽¹¹⁵⁾ Durante la II Guerra Mondiale furono molti i comandanti di reparto carri a trovare la morte per essersi esposti dalle botole dei loro mezzi. Non si trattava, come qualcuno ha scritto, di un atto di spavalderia, né di eccessivo fervore, né di insofferenza alla “*clausura del carro*”, ma di una esigenza dei comandanti che esponendosi al fuoco avversario compivano un atto cosciente e responsabile. Chiusi all'interno dei mezzi, spesso privi di radio, quei comandanti non avevano alcuna possibilità effettiva di controllare lo svolgimento dell'azione la manovra dei carri gregari.



Figura 172 - Carri M 11/399 della 321^a Compagnia carri in Etiopia



Figura 172 - Carro M 11/39 del 4^o Reggimento Carristi in Libia

che, come detto, era il Comandante della 1ª compagnia carri L.

Nella battaglia, i Carristi, constatata l'impotenza dei loro colpi contro le spesse corazze dei carri inglesi, tentarono più volte di fermarne la progressione speronandoli. Ma i loro carri furono sempre centrati dal fuoco avversario. Tra i più valorosi si ricorda il nome del Carrista Luigi Bicego (M.B.V.M.) che nello scontro subì una gravissima ferita. Ciononostante egli riuscì ad uscire dal proprio carro in fiamme.

Accortosi che un gruppo di altri Carristi feriti era caduto prigioniero del nemico, incurante del tremendo dolore, ingaggiò una colluttazione con la sentinella che li sorvegliava riuscendo a liberare i colleghi, ma rimase ucciso.

Dopo un combattimento protrattosi dalle 07.00 del mattino alle 12.30 si concludeva il primo ed unico scontro fra corazzati nello scacchiere dell'Africa Orientale nella II Guerra Mondiale ed il sacrificio della 321ª era compiuto.

Le relazioni ufficiali menzionano distrattamente la partecipazione della 321ª compagnia alle operazioni in quel lontano scacchiere, ma a testimonianza del generoso contributo offerto da quel piccolo reparto rimangono le motivazioni delle ricompense al V. M. concesse ai suoi Carristi per la battaglia di Agordat :

- M.A.V.M. alla memoria: al Capitano Alfio Chisari, al Caporale Mario Emilio Compagnoni, Carrista Luigi Bicego e Caporale Mario Capezzali;
- M.A.V.M.: Tenente Vincenzo Gioia, Sottotenente Giovanni Molino, Caporal Maggiore Enzo Foroni;
- M.B.V.M. alla memoria: Caporal Maggiore Diego Fiori ;
- M.B.V.M.: Tenente Roberto Gentile, che ebbe anche una seconda M.B.V.M per la battaglia di Cheren oltre a una M.A.V.M..

Si ha inoltre notizia, e varrebbe la pena confermarla, che alla fiamma della 321ª compagnia carri M 11/39 fu conferita, sul campo, dal Vicerè di Etiopia Amedeo di Savoia Duca d'Aosta, una M.B.V.M..

La 322ª compagnia carri M 11/39 fu invece impiegata insieme ad una Sezione Autonoma Autoblindo *Fiat 611*, piccolo reparto anch'esso formato da Carristi, al comando del Tenente Gastone Camurri (M.A.V.M.)⁽¹¹⁶⁾, nella conquista del

⁽¹¹⁶⁾ Anche questo piccolo e sconosciuto reparto di Carristi ebbe i suoi eroi: Carrista Aldo Locatelli, Caporal Maggiore Nicolò Pizzinotto e Carrista Luigi Venturi (tutti C.B.V.M.) mentre il Sergente Maggiore Corradetti, che nel Somaliland perse un braccio, venne promosso Maresciallo sul campo.



Figura 175 - Carro L 3 equipaggiato con fucilone anticarro in Libia



Figura 175 - Cartiglio dei Carri Armati della Libia



Figura 175 - Un L3 in Libia nel 1942

Somaliland e si distinse ad Hargheisa, il 5 agosto 1940, a Daharboruc, l'11 e a Lafaruc il 17.

Nelle operazioni che seguirono subì molte perdite ad opera dei Sudafricani e cessò di esistere pochi giorni dopo il 22 maggio 1941, travolta dal nemico a Suddu. A quanto è stato possibile sapere, il reparto ebbe un Ufficiale ferito, 3 Carristi caduti e 5 feriti.

Anche tra i Carristi della 322^a compagnia carri M vi furono molti decorati al Valor Militare: Caporal Maggiore Ferildo Beltrame (M.A.V.M.), Carrista Scelto Aminta Benatti (M.A.V.M. alla memoria), Sergente Angelino Viola (M.B.V.M.) ma tutti gli effettivi della compagnia dettero prova del solido ed irruente carattere carrista⁽¹¹⁷⁾. Purtroppo la 322^a compagnia carri M fu inserita, insieme alla sezione autoblindo Fiat 611 e a uno squadrone carri veloci⁽¹¹⁸⁾, in un raggruppamento motorizzato posto al comando di un Ufficiale del Corpo Automobilistico che, pur animato da grande coraggio, non aveva alcuna esperienza sull'impiego dei corazzati. Inoltre, anche il supporto logistico era assai carente poiché il raggruppamento non disponeva di alcun servizio e ogni reparto doveva fare fronte autonomamente alle proprie esigenze.

Africa Settentrionale 1940-42

Sbarcando in Libia l'8 luglio 1940, aprirono l'avanguardia dei Carristi africana il I Battaglione carri M, comandato dal Maggiore Vittorio Ceva (M.A.V.M.) ed il II Battaglione carri M 11/39, comandato dal Maggiore Eugenio Campanile (M.B.V.M.). Entrambi i battaglioni erano già appartenuti al 32° Reggimento che, insieme con il Colonnello Pietro Aresca (OMI) ed aliquote del comando del 32°, erano passati a far parte del 4° Reggimento Carristi, da tempo mobilitato ed inviato anch'esso in Africa. La forza complessiva dei due battaglioni carri M 11/39 ceduti dal 32° al 4° Reggimento carri ammontava a 600 uomini, 72 carri, 56 automezzi, 37 motocicli e 76 rimorchi che si andavano ad aggiungere ai 324 carri L 3/35 già presenti

⁽¹¹⁷⁾ Si legga, al riguardo, l'opera citata di Patrizio Tocci.

⁽¹¹⁸⁾ Squadrone carri veloci "Cavalieri del Neghelli" (su 12 carri L 3/35) comandato dal Tenente Nicola Rinaldini. Questo piccolo reparto di carri veloci (Cavalleria) andò distrutto nella notte tra il 12 e 13 maggio 1941 a Dadaba ad opera di reparti sudafricani.



Figura 177 - Una bella immagine di Carristi in Libia



Figura 177 - Carri L3 nel deserto della Libia

in Libia.

Intanto, per effetto della mobilitazione, il XX Battaglione carri d'assalto "Randaccio" comandato dal Capitano Mario Russo (M.A.V.M. - Comando Truppe della Tripolitania) creava il LX Battaglione carri d'assalto per la Divisione di Fanteria *Sabratha* e il LXI Battaglione carri d'assalto del Tenente Colonnello Leopoldo Sbrocchi (M.B.V.M.) per la Divisione di Fanteria *Sirte*; il XXI Battaglione carri d'assalto "Trombi" (Comando Truppe della Cirenaica) creava il LXII Battaglione carri d'assalto⁽¹¹⁹⁾ per la Divisione di Fanteria *Marmarica* e il LXIII Battaglione carri d'assalto per la Divisione di Fanteria *Cirene*.

Dall'Italia affluì, dal 4° Reggimento Fanteria carrista, ed il IX Battaglione carri d'assalto "Guadagni"⁽¹²⁰⁾ fu assegnato alla Divisione di Fanteria "Libica". Quest'ultimo fu semidistrutto il 16 giugno 1940 con la colonna del Colonnello Lorenzo D'Avanzo (M.O.V.M. a.m.) nel corso di una ricognizione ove morì anche il D'Avanzo, che aveva lasciato il Comando del 4° Carristi per accorrere al fronte. Per la creazione di questi battaglioni erano stati impiegati i carri *L3* immagazzinati in colonia e personale mobilitato.

Al comando di questi battaglioni neo-costituiti furono purtroppo designati Ufficiali che non avevano mai appartenuto alla Specialità Carristi e che di conseguenza non avevano mai ricevuto l'addestramento necessario.

I carri M 11/39 del 4° Carristi ebbero il loro battesimo del fuoco il 5 agosto a Sidi El Azeiz. Furono questi i primi reparti a varcare il confine egiziano, nel settembre di quell'anno e a raggiungere Sidi El Barrani e Marsa Matruk per immolarsi più tardi, rispettivamente, in terra egiziana ed a Tobruk.

Il 29 agosto 1940, tutte le unità carri disponibili in Libia prima distribuiti tra

⁽¹¹⁹⁾ Del LXII Battaglione carri Leggeri faceva parte il Sottotenente Fulvio Jero (M.O.V.M.): «Ufficiale carrista di singolare valore, avuti i carri del suo plotone inutilizzati dal fuoco nemico e visto occupato un caposaldo che comprometteva la resistenza del Battaglione di fanteria al quale era assegnato di rinforzo, chiedeva l'onore con pochi Carristi rimastigli di guidarli al contrassalto per la rioccupazione del caposaldo. Ferito appena allo scoperto, continuava nel suo slancio generoso, rincuorando i fanti. Ferito una seconda volta, si gettava sul nemico, ingaggiando una lotta corpo a corpo. Falcato a bruciapelo da una raffica di mitra, cadeva sul posto riconquistato, consacrando col suo sacrificio la fratellanza delle tradizioni eroiche del fante e del carrista d'Italia. Bardia (A.S.), 3 gennaio 1941».

⁽¹²⁰⁾ Del IX Battaglione carri L faceva parte il Tenente Marcello Floriani (M.O.V.M. per i combattimenti del 21 gennaio 1941), destinato a diventare, nel dopoguerra, Comandante del 132° reggimento carri, della Divisione corazzata Ariete e Comandante Generale della Guardia di Finanza.



Figura 179 - Carri M 11/39 del 4° Reggimento Carristi lungo la via Balbia



Figura 179 - Carro M 11/39 del 4° Reggimento carristi colpito dal fuoco avversario

le varie divisioni con un criterio contrario ad ogni norma di impiego dei corazzati, furono riunite nel “Comando Carri Armati della Libia” agli ordini dell’esperto Generale Carrista Valentino Babini (O.M.I. e M.A.V.M.) che abbiamo visto operare in Spagna. Tale comando si articolava in:

- I Raggruppamento Carristi, agli ordini del Colonnello Pietro Aresca (Comandante del 4° Reggimento carri - O.M.I.), formato dal I Battaglione carri M, e dai XXI, LXII e LXIII Battaglione carri d’assalto;
- II Raggruppamento Carristi, agli ordini del Colonnello Antonio Trivioli (M.A.V.M.), formato dal II Battaglione carri M (meno una compagnia), e dai battaglioni carri d’assalto IX, XX, e LXII. Il Colonnello Trivioli caduto il 3 febbraio 1941 a Maraua fu sostituito dal Tenente Colonnello Autori;
- un battaglione misto carri armati formato dalla compagnia carri M 11/39 sottratta al II Battaglione e dal LX Battaglione carri d’assalto ed il V Battaglione carri d’assalto “*Venezian*” proveniente dal 1° Reggimento Carristi di Vercelli.

Il III Battaglione carri M 13/40, comandato dal Tenente Colonnello Carlo Ghioldi (M.A.V.M.), proveniente dall’Italia forte di 37 carri M 13/40 suddivisi tra le due compagnie, che si aggiungevano ai 417 carri di vario tipo presenti in Libia, arrivò a Bendarsi a fine settembre 1940 e iniziò una intensa attività addestrativa in previsione dell’impiego.

Nel frattempo, presso la sede del reggimento a Verona, era in fase di approntamento anche il IV Battaglione carri M, inizialmente destinato all’Africa Settentrionale. Tuttavia, nell’imminenza dell’apertura della campagna contro la Grecia, questo battaglione fu inviato in Albania ove sbarcò il 15 novembre 1940. Intanto giunse a Bengasi, proveniente dall’Italia dove era stato mobilitato dal 32° Reggimento, il V Battaglione carri M 13/40, comandato dal Tenente Colonnello Emilio Iezzi (M.A.V.M.), anch’esso forte di 37 carri suddivisi tra le due compagnie in organico.

Sia il III Battaglione carri M sia il V Battaglione carri M furono incorporati come battaglioni autonomi nella “Brigata corazzata Speciale”, insieme al 4° Reggimento Carristi. Tale Brigata si era costituita il 25 novembre 1940 nella zona di Marsa Lucch, per ordine del Comandante Superiore delle Forze Armate Italiane in Africa Settentrionale, ed era comandata dal Generale Babini.

Per la scarsa dimestichezza nell’impiego delle unità carri da parte degli alti comandi anche i due battaglioni più modernamente equipaggiati del nostro Esercito



Figura 181 - Relitto di un carro M 11/39 nel deserto della Libia



Figura 181 - Colonna di carri del 4° Reggimento carristi in marcia nel deserto della Libia

continuarono ad essere impiegati per aliquote, in modo frammentario in supporto alle azioni delle Divisioni di Fanteria ivi operanti e senza tener conto che i Carristi, giunti da poco in teatro, avevano potuto effettuare scarsissimo addestramento sul carro M 13/40 di recentissima acquisizione ed ancor grezzi e difettosi perché appartenenti ai primi lotti di produzione. I carri infatti venivano prodotti, assegnati ai reparti che venivano quasi immediatamente avviati al fronte senza consentire il necessario addestramento del personale, in massima parte costituito, per quanto riguarda gli Ufficiali, da complementi cui era stato impartito presso le scuole una frettolosa, parsimoniosa e quindi carente, formazione di base. Senza contare che i carri medi presupponevano l'attuazione di procedimenti d'impiego e la padronanza di tecniche di comando assai diversi da quelli previsti per le unità carri d'assalto.

Le differenze non riguardavano soltanto le caratteristiche tecniche dei due mezzi, ma anche la fisionomia organica dei reparti che li equipaggiavano. La lacuna più evidente era costituita dall'assenza di apparati radio che costringeva gli equipaggi degli M 11/39 e dei primi esemplari di carro M 13/40 a comunicare tra loro per mezzo di bandierine o a gesti. La radio, che poteva non essere indispensabile per le minori unità di Fanteria e Cavalleria, era invece assolutamente necessaria per i Carristi.

Il 9 dicembre 1940, ad Alam Nibeiva, il II Battaglione carri M investito dall'attacco di unità britanniche su carri *Matilda* tentarono il contrattacco, ma la situazione, già senza speranza, fu aggravata dal fatto che, mancando le radio, una compagnia non capì i segnali ottici e ritardò il movimento. I segnali con bandierine consentivano esclusivamente lo scambio di ordini essenziali: *alt*, *avanti*, *indietro*, *a destra*, *a sinistra*, *rallentare*, *accelerare*. Niente di più. Tra i 37 carri del III Battaglione carri M, pare che soltanto i tre carri comando fossero quelli dotati di radio.

L'11 dicembre 1940 la Brigata corazzata speciale, malgrado fosse ancora in via di completamento e malgrado dovesse ancora ultimare l'indispensabile addestramento, fu messa a disposizione della 10ª Armata con soltanto il LX Battaglione carri d'assalto ed il III Battaglione carri M. A partire dal giorno 11, intanto, la Brigata veniva ancora una volta smembrata dai comandi superiori e le sue componenti sottoposte ad un ingiustificato logorio che non teneva alcun conto delle caratteristiche tecniche dei carri. Il 12 dicembre 1940, due compagnie del III Battaglione carri medi furono inviate a Sollum e poi a Sidi Azeis; la restante all'Halfaya e poi ad Ain El Gazala per difendere le retrovie di Tobruk.



Figura 184 - Equipaggi del 4° Reggimento carristi in marcia nel deserto della Libia



Figura 184 - Carro M 11/39 nel deserto della Libia

La 1^a compagnia del III Battaglione carri medi, comandata dal Tenente Elio Castellano (M.A.V.M. e C.G.V.M.), rimase a disposizione della piazzaforte di Bardia. Il V Battaglione carri medi fu avviato a Derna per unirsi alla Brigata del Generale Babini soltanto il 16 gennaio successivo. Durante i lunghi spostamenti, costretti a muovere su cingoli per la mancanza di rimorchi adeguati, i carri M 13/40 subirono moltissime avarie e la loro disponibilità nell'ambito dei due battaglioni si ridusse in modo drastico. Gli M 13/40 dei primi lotti di produzione avrebbero evidenziato tutti i loro limiti tecnici costituiti da difetti alle pompe, consumi difformi tra carro e carro, autonomia inferiore a quella dichiarata dal fabbricante, rapida usura del motore costantemente sotto sforzo, fragilità della corazza. Le pompe, in particolare, erano di fabbricazione italiana, e furono sostituite con pompe tedesche *Bosch* negli esemplari dei lotti di produzione successivi.

Tutti fatti che dimostrano il ritardo che si era accumulato a causa delle indecisioni con cui in Italia si era affrontato il problema della comparsa del carro armato nel ventennio precedente lo scoppio della guerra, problema che ci si era ostinati a voler risolvere nell'ambito delle vecchie Armi dell'Esercito e che forse postulava un approccio più coraggioso. La situazione era difficile ed il 19 dicembre le autorità italiane disposero quindi l'immediato invio in Libia di tutti gli M 13/40 disponibili al momento in Italia.

Il 23 gennaio 1941 la Brigata corazzata Speciale fu dislocata in zona Scelib El Ghezze (a sud del quadrivio di El Mechili) e ricevette l'ordine di frenare provenienze avversarie tendenti a tagliare l'interno dell'altopiano cirenaico. In corrispondenza di tale quadrivio si ebbero i primi scontri fra carri. Il giorno 24, dapprima il V, poi il III Battaglione carri M, furono lanciati contro l'avversario avanzante su El Mechili con una cinquantina di carri e nonostante i difetti dei loro mezzi riportarono una vittoria mostrando reattività ed intraprendenza.

Sette carri italiani e dieci avversari rimasero sul terreno mentre il nemico ripiegava. Altri scontri si ebbero a Bir Semander ove l'11° Ussari inglese, unità esplorante della 7^a Divisione corazzata britannica, perse 8 autoblindo. Alle nostre unità il nemico opponeva i suoi reparti corazzati più esperti. L'avversario, potentemente armato ed imbalanzito dalla propria superiorità numerica e qualitativa, riprese l'avanzata.

La Brigata del Generale Babini mantenne il contatto con l'avversario sino al 26 gennaio, quando per sottrarsi all'avvolgimento da parte della 7^a Divisione



Figura 185 (a e b) - L'amara lezione appresa dagli alti comandi: il carrismo non si improvvisa!



corazzata inglese, ripiegò lungo la carovaniera Mechili - Bir Melez - Antelat che i carri percorsero per la prima volta in quell'occasione. Il III ed il V Battaglione carri M si spinsero nell'interno del deserto percorrendo l'impervia carovaniera per 220 km sino ad Agedabia, che raggiungevano riuscendo a precedere l'avversario che avanzava invece lungo la litoranea alla conquista della Cirenaica.

Nei giorni 5, 6, 7 e 8 febbraio 1941, a cavaliere della via Balbia, fra il Km. 60 ed il Km. 35 da Agedabia (Beda Fomm) la battaglia divampò furiosa fra le centinaia di carri e autoblindo inglesi della IV Brigata e dell'11° Ussari ed i superstiti del III e del V Battaglione carri M. Il duello fu impari e sanguinoso. I carri dei due battaglioni si batterono nel tentativo di assicurare il ripiegamento delle fanterie e delle artiglierie italiane che procedevano lungo la via Balbia e la costa verso sud per sfuggire all'aggiramento da parte del XIII Corpo d'Armata britannico. Tutti i carri del III e del V Battaglione furono distrutti o immobilizzati: la metà degli equipaggi cadde sul campo o rimase ferito, ma l'avversario fu comunque arrestato ed interruppe ad Agedabia la sua avanzata. A Beda Fomm il III e V Battaglione carri M attaccarono infine affiancati alle ore 08.00 del 7 febbraio 1941 i reparti della Brigata fucilieri sudafricana. L'ultimo carro fu fermato presso il Posto Comando di quella Brigata. Con ciò il X Corpo d'Armata Italiano aveva perso la battaglia ed il nemico catturò 130.000 soldati italiani! Se la Brigata corazzata speciale del Generale Babini avesse potuto disporre anche del VI Battaglione carri M 13/40 e del XXI Battaglione carri M, impiegati irrazionalmente dai comandi superiori, le sorti della giornata forse sarebbero state diverse.

Ma evidentemente gli alti comandi in Libia non erano ancora avvezzi alla guerra motorizzata, perché altrimenti si sarebbe potuta adeguatamente sfruttare la temporanea parità qualitativa e quantitativa con i carri avversari. Come già accennato, il 19 dicembre dall'Italia era stato dato l'ordine di far affluire in Libia tutti i carri M 13/40 disponibili nei magazzini.

Il 22 gennaio 1941 giunse a Bengasi, proveniente dal 33° Reggimento Carristi di Parma, il VI Battaglione carri M 13/40 con i suoi 37 carri. Affluirono in colonia anche altri 36 carri M 13/40 "sfusi" con cui i Comandi superiori ebbero la bella pretesa di riconvertire *tout-court* il XXI Battaglione carri d'assalto, comandato dal Capitano Giuseppe Sciacchitano (M.A.V.M. a.m.), mediante la mera sostituzione dei carri L 3/35 con i 36 carri M 13/40 appena giunti a Bengasi. Nel tentativo di dar subito corso a questa semplicistica soluzione, il XXI Battaglione aveva lasciato i suoi carri leggeri



Figura 187 - Carri M 13/40 del VII Battaglione carri (32° Reggimento carristi) appena giunti in Libia con ancora la colorazione metropolitana



Figura 187 - Carri del 32° Reggimento Carristi sfilano a Tripoli appena sbarcati

a Tobruk ed era corso in tutta fretta a Bengasi per “montare” sugli M 13/40.

Il VI e XXI Battaglione carri M, quest’ultimo senza avere avuto nemmeno il tempo né di ambientarsi né di addestrarsi all’impiego del tipo di carro appena ricevuto in consegna, furono immediatamente immessi in battaglia nei pressi di Solluch e, fatto ancor più discutibile, furono sottratti dal Comandante della 10^a Armata al Generale Babini che - di fatto - non poté impiegarli con criteri carristi per aumentare le forze della sua Brigata.

Il destino dei due battaglioni era perciò segnato. Il mattino del 6 febbraio il Generale Babini disponeva ancora di 16 Ufficiali e 2300 uomini, 24 carri del V Battaglione e di 12 del III, in retroguardia. 24 pezzi di artiglieria, 18 pezzi controcarro, 320 autocarri e altri mezzi minori. Arrivato il momento decisivo, alle ore 13 di quel giorno, a una cinquantina di chilometri da Agedabia, gli M 13/40 del V Battaglione si scontrarono con corazzati britannici sopraggiunti da oriente. In loro aiuto intervenne il III Battaglione. Gli inglesi, ripiegando, perdettero tre carri e lasciarono dei prigionieri.

Alle 16 i carri del III, appoggiati dalle batterie del 12° artiglieria, intervennero nuovamente con successo in aiuto ad un’altra colonna della 10^a Armata attaccata da una ventina di carri inglesi. Durante il movimento dell’Armata, molte colonne erano intanto rimaste intrappolate tra Beda Fomm e il mare. A sbarrare il passo, una ventina di carri *Cruiser* inglesi. Dopo aspri combattimenti, soltanto quattro M 13/40 del VI Battaglione carri M, caduto nell’agguato dei *Cruiser* britannici, si salvarono. Fu così distrutto il VI Battaglione carri M, formato dal 33° Reggimento Carristi di Parma, passato al Deposito del 32° di Verona e sbarcato in Libia soltanto ventiquattro giorni prima!⁽¹²¹⁾

I carri del XXI Battaglione, in ritardo e tagliati fuori da un campo minato steso nel frattempo dal nemico, non riuscirono a contribuire allo sforzo. Verso le prime ore del 7 febbraio, anche a causa della già ricordata mancanza di radio, la lotta perse ogni coordinamento frantumandosi in combattimenti slegati ed episodici e al comando, perduta ogni speranza, non restò che arrendersi. La nostra 10^a Armata



Figura 189 - M 13/40 del VII battaglione carri medi



Figura 189 - M13/40 del VII battaglione carri medi in Africa Settentrionale

⁽¹²¹⁾ Del VI Battaglione carri medi si ricorda il Caporale pilota Amedeo Gagno (M.A.V.M.) ferito ad Agedabia il 6 febbraio 1941.

lasciò così sul campo ben 101 dei suoi M 13/40, 39 dei quali appartenuti in gran parte allo sfortunato XXI Battaglione carri M⁽¹²²⁾. Intanto dall'Italia, completato il proprio approntamento, stava affluendo la Divisione corazzata *Ariete* con il suo 32° Reggimento Carristi.

Il 32° Carristi, agli ordini del Colonnello Alvisè Brunetti (M.A.V.M.), s'imbarcò sulla Nave da carico "*Marco Polo*" a Napoli il 22 gennaio 1941 e sbarcò a Tripoli il 24, insieme al resto della Divisione corazzata *Ariete* e proprio nello stesso giorno in cui i battaglioni carri III e V che lo avevano preceduto, combattevano vittoriosamente ad El Mechili.

Il reggimento, ordinato su I, II e III Battaglione carri leggeri rispettivamente agli ordini dei Tenenti Colonnelli Andrea Rispoli (M.B.V.M.) ed Enrico Maretta (O.M.I., M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M., sarà poi Comandante del 132° Carristi) e del Maggiore Giuseppe Mangano (M.B.V.M.), visse subito la sua breve tormentata vita africana, scrivendo pagine memorabili di eroismo. Ai tre battaglioni carri leggeri si affiancava il VII Battaglione carri M 13/40 comandato dal Tenente Colonnello Alberto Andreani (M.O.V.M.) sbarcato a Tripoli l'11 marzo successivo per unirsi al resto del 32° Reggimento. In seguito, al Reggimento si unirono l'VIII Battaglione carri M 13/40, formato a Parma dal Deposito del 33° Reggimento Carristi e comandato dal Capitano Corrado Casale De Bustis Y Figueroa⁽¹²³⁾ e più tardi, dal 21 luglio 1941, anche il IX Battaglione carri M 13/40⁽¹²⁴⁾ comandato dal Tenente Colonnello Anselmo Buttafuochi.

Oramai i carri d'assalto erano divenute comparse insignificanti della guerra ed i nostri reggimenti si apprestavano ad essere interamente equipaggiati con carri medi. Il 14 febbraio 1941 il Reggimento si trasferì nella zona di Misurata.

Si preparava l'offensiva Italo-Tedesca per la riconquista della Cirenaica.

⁽¹²²⁾ Del XXI battaglione carri medi il Comandante, Capitano Sciacchitano, ebbe una M.A.V.M. alla memoria cui si aggiunsero quattro C.G.V.M. ai Tenenti Egidio Emmi e Angelo Picone e ai Sottotenenti Francesco Catera e Renato Latour.

⁽¹²³⁾ Nobile napoletano, di raffinata educazione, molto religioso e insieme assai scanzonato. Ufficiale in servizio permanente, con una lunga permanenza in Africa, contraddistinto da una scrupolosa cura dei particolari, tenace e coraggioso.

⁽¹²⁴⁾ Il IX Battaglione ebbe origine dalla trasformazione del XI Battaglione carri d'assalto "Gregorutti" di Udine, del 3° Reggimento Carristi e si era costituito a Bracciano dove, all'inizio del 1941, il personale effettuò il corso di specializzazione per il passaggio sui nuovi carri M 13/40 che ricevette nella caserma di Casalecchio. Dopo un periodo addestrativo in Friuli, partì per il Nord Africa imbarcandosi a Taranto sul piroscafo "*Saturnia*".



Figura 191 - Trasporto verso la Libia di un M 13/40 a bordo di un piroscafo



Figura 191 - Carri del 133° Reggimento Carristi avanzano nel deserto

Dopo un breve periodo di ambientamento e di addestramento nella zona Sirtica, nel marzo del 1941, il 32° si schierò con le altre unità dell'*Ariete* nella zona di Bir Cahela - Bir Haddadia, per garantire il fianco e il tergo del Corpo d'Armata tedesco comandato dal celebre generale tedesco Erwin Rommel già dal 6 febbraio 1941. Non era un impiego dinamico, ma le esigenze operative del momento imponevano tale operazione. Tende, armi, carri, automezzi, erano sparsi e seminterrati per proteggersi dall'offesa nemica e dall'asprezza delle condizioni ambientali. Insufficienza qualitativa e quantitativa di mezzi, impiego non sempre adeguato, terreno operativo fra i più inospitali della Terra, misero a dura i Carristi del 32°.

La controffensiva di Pasqua trovò i Carristi del 32° pronti alla battaglia. Marada e Marsa el Brega furono occupate mettendo in fuga i reparti meccanizzati nemici; Agedabia fu riconquistata. Mentre le fanterie divisionali puntavano verso Tobruk l'*Ariete* fu lanciata, il 6 aprile 1941, a tagliare la ritirata al nemico che, avendo sgomberato Agedabia, Bengasi e Barce, avrebbe certamente tentato di raggiungere, con il grosso delle sue forze, il confine egiziano per la seconda volta.

Ebbe così inizio l'inseguimento che portò a compiere in tre giorni 220 km di marcia nell'interno del deserto. Alle rabbiose reazioni del nemico che, con ripetuti contrattacchi, tentava di impedire l'accerchiamento, si univa un ghibli di inaudita violenza. Problematico l'orientamento, difficili i collegamenti e i rifornimenti, frequenti gli incontri con i campi minati, dura la resistenza cui erano sottoposti uomini e macchine. Alle difficoltà naturali e alle continue offese terrestri da parte di un nemico pratico del deserto e perfettamente organizzato, si aggiungeva l'offesa aerea. Ma nulla e nessuno sembrava poter fermare l'*Ariete* che, di giorno e di notte, superando ogni avversità, vincendo ogni insidia, travolgendo ogni resistenza avversaria, conquistò tutti gli obiettivi assegnati.

El Mechili e Okruna furono raggiunte, aggirate e superate, le difese di Tobruk anch'esse aggirate, e la sera di Pasqua salutava l'ingresso del 32° a El Adem a sud est della piazzaforte nemica. Terminava così la prima parte delle operazioni per la riconquista della Cirenaica nella quale, per la prima volta, Carristi, Bersaglieri e artiglieri corazzati cooperarono fianco a fianco secondo i principi della guerra meccanizzata. Al nemico, che aveva dovuto sgomberare in tutta fretta la Cirenaica sotto l'impeto delle nostre forze corazzate, non restava ormai che il possesso della piazzaforte di Tobruk, munitissima per imponenti lavori effettuati durante alcuni mesi di occupazione.



Figura 193 - Il cimitero di guerra dell'Ariete ad El Adem



Figura 193 - Carri del 132° Reggimento carristi in movimento nel deserto

Il 14 aprile il Generale Rommel decise di attaccare la piazzaforte. La direttrice centrale di attacco, la rotabile El Adem - Tobruk, venne affidata all'*Ariete*. I reparti della Divisione, già affluiti a El Adem e cioè il 32° Reggimento Carristi, un battaglione Bersaglieri, un gruppo di artiglieria corazzata e una compagnia cannoni da 47/32, si prepararono ad affrontare le fortissime posizioni nemiche. Il 1° maggio ebbe inizio la battaglia di rottura.

Di fronte ad un nemico enormemente favorito dalle posizioni fortificate, Carristi, Bersaglieri ed Artiglieri combatterono fianco a fianco con sovrumano coraggio, dando finalmente vita a quella efficace e brillante cooperazione tattica che doveva diventare il pilastro basilare della futura dottrina dei corazzati. Reagendo con fuoco preciso al tiro controcarro del nemico, infilando con perforanti le feritoie delle opere, contro-manovrando per sventare le sortite dei mezzi corazzati avversari, lanciandosi coraggiosamente dove si apriva anche un piccolo varco, duellando col nemico, in una lotta senza quartiere, i Carristi del 32° portarono avanti i loro cingoli sino a travolgere le posizioni nemiche. Dalle piazzole cominciarono a uscire i primi prigionieri, meravigliati -come essi stessi dichiararono- che i carri italiani fossero riusciti a penetrare in una cintura fortificata da essi ritenuta invulnerabile. Non vi era tempo per pensare, per riordinarsi, per ricevere rinforzi!

Decine di batterie avversarie vomitarono acciaio, seminando morte e distruzione, interrompendo i collegamenti, mettendo a dura prova la resistenza dei nostri reparti mentre, appoggiati da mezzi corazzati, alcuni battaglioni australiani portarono un contrattacco d'inaudita violenza che travolse in un primo tempo la nostra linea più avanzata. Sotto la guida del Comandante del 32° Reggimento, i Carristi trovarono la volontà necessaria per vendicare gli insuccessi delle settimane precedenti, dimostrando che quando bene impiegati i Carristi risultano letali e risolutivi. Il pilota colpito a morte era sostituito dal marconista, al capocarro ferito subentrava il servente, equipaggi di carri colpiti balzavano a terra combattendo, pistola in pugno, contro gli assalitori. Gli eroismi non si contarono più!

Manovrando ripetutamente, investendo il nemico da più lati con il fuoco di tutte le armi e con l'urto travolgente dei cingoli, i Carristi del 32° decisero con il loro valore e con il loro sacrificio le sorti di quella tremenda battaglia. Il nemico tentò un'estrema reazione, ma fu l'ultima, prima di volgere in fuga lasciando sul terreno centinaia di morti e di feriti, armi pesanti, carri immobilizzati. Gravi anche le perdite in uomini e mezzi, tributo dei Carristi italiani al quel duro scontro che assunse



Figura 195 - Carri del 133° Reggimento Carristi in Africa Settentrionale



Figura 195 - M 13/40 del 132° Reggimento carri in Africa Settentrionale

l'aspetto irrealista d'impresa leggendaria.

“*ME VIVO NUMQUAM ERIPIERIS*”⁽¹²⁵⁾ aveva scritto un Carrista dotto sulla torretta del suo carro, ricordando l'incisione sulla Durlindana, la mitica spada del Paladino Orlando, eroe di Roncisvalle. E così fu: che veramente in quegli scontri durissimi, le fiamme rosso-blu tennero fede al loro motto.

Dopo i durissimi combattimenti per l'assedio di Tobruk, occorreva curarsi le ferite, riorganizzarsi, rimettersi in piena efficienza. I resti gloriosi del Reggimento, uomini stremati da quaranta giorni di lotta senza quartiere, carri ancora recuperabili dopo le tremende battaglie, furono avviati nella zona del villaggio Berta. A testimonianza del sacrificio offerto alla Patria, restarono ad Agedabia, a El Mechili, a Okruna, a Tobruk, a Bardia, le bianche croci dei cimiteri di guerra cui fecero corona i relitti dei carri colpiti o bruciati, divenuti spesso bare d'acciaio per i valorosi Carristi del 32°.

Il primo ciclo operativo condotto in Africa Settentrionale dalla Divisione corazzata “*Ariete*” finiva dimostrando che i corazzati erano diventati i protagonisti della moderna battaglia e che, per avere qualche possibilità di successo, era necessario impiegare i carri a massa e i reparti in modo unitario, cadenzando il ritmo del combattimento degli altri elementi sulle loro esigenze. Intanto tutta l'*Ariete* andava riorganizzandosi. Nel frattempo, si era deciso di potenziare le nostre divisioni corazzate dotandole di un secondo reggimento Carristi, interamente equipaggiato di carri *M 13/40*.

Nasceva così, il 1° settembre 1941 in zona di operazioni, nei pressi di Elnet Lasga, il 132° Reggimento Carristi⁽¹²⁶⁾ che ricevette dal 32° i suoi tre battaglioni carri *M 13/40*: il VII, l'VIII e il IX.

Il comando del nuovo reggimento fu assunto dal Tenente Colonnello Enrico Maretti già Comandante del II Battaglione carri d'assalto del 32°, poi ferito e

⁽¹²⁵⁾ “*Con me vivo non sarai tolto*”.

⁽¹²⁶⁾ La compagnia Comando del 132° Reggimento carri si formò a Roma, in seno al 4° Reggimento, il 1° giugno 1941, fu trasferito in Africa Settentrionale e si unì ai battaglioni assegnatigli il 1° settembre successivo. Il reggimento inquadrò inizialmente i battaglioni citati nel testo che furono via via sostituiti dal X comandato dal Maggiore Luigi Pinna (M.A.V.M., M.B.V.M. e C.G.V.M.) proveniente dal 133° Reggimento Carristi, e dal XIII comandato dal Tenente Colonnello Renzo Baldini (C.G.V.M.) e formatosi a Siena nel Deposito del 31° Reggimento carri.



Figura 197 - Movimentazione dei carri sulle lunghe distanze in Africa Settentrionale



Figura 197 -Messa al campo prima della battaglia nel deserto dell'Africa Settentrionale

sostituito interinalmente dal Maggiore Luigi Pinna e poi definitivamente avvicendato dal Colonnello Paolo Formenti (M.B.V.M.) che, una volta rientrato in Patria, comanderà anche il 31° Carristi sino all'11 settembre 1943.

A fine agosto, il Colonnello Alvisè Brunetti fu destinato ad assumere il comando del 3° Reggimento Carristi di Bologna e il comando del 32° Reggimento, rimasto con i soli battaglioni carri leggeri¹²⁷, fu assunto dal Tenente Colonnello Amedeo D'Aiello di Sant'Irene (M.A.V.M.).

Pur meno potente nei mezzi, il 32° forte della sua esperienza africana e dell'entusiasmo mai sopito dei suoi gregari, continuò a essere elemento prezioso in seno alla Divisione corazzata "Ariete", fianco a fianco con il neocostituito Reggimento gemello.

Bir Ei Gobi - Sidi Omar - Sidi Rezegh - El Adem - Ain El Gazala, tappe di duri scontri, videro ancora rifulgere il valore dei Carristi del 32°. Altro sangue fu versato. Ancora 79 giovani vite furono immolate alla Patria. Gli ultimi combattimenti avevano ormai ridotto il 32° a pochissimi carri, logorati dalle lunghe ed estenuanti marce nel deserto.

Il 31 dicembre 1941 i superstiti del 32° furono portati al Villaggio Crispi. L'8 gennaio 1942 fu deciso lo scioglimento del Reggimento e il rientro in Patria dello Stendardo, cosa che avvenne in febbraio.

In Africa Settentrionale restavano comunque un migliaio di Carristi del reggimento con una settantina di Ufficiali tutti concentrati nel "Centro di istruzione Carristi" al comando del Tenente Colonnello Antonio D'Errico (M.A.V.M.). Tale Centro, inizialmente posto alle dipendenze della 133^a Divisione corazzata *Littorio*, era organizzato nel Villaggio Corradini, presso l'Oasi di Homs, ed ebbe il compito di occuparsi dell'addestramento e del perfezionamento del personale in afflusso ed anche di "serbatoio di alimentazione" a favore di tutte le unità Carristi operanti in Africa Settentrionale.

Nel frattempo il 132° affrontava i primi cimenti di guerra. Dopo un breve



Figura 199 - M 14/41 del X battaglione carri medi



Figura 199 - Relitto di un carro del 133° Reggimento carri (LI battaglione) dopo la battaglia

¹²⁷ Parte dei battaglioni carri leggeri del 32° Reggimento Carristi operavano inseriti nel Reparto Esplorante del Corpo d'Armata di Manovra (RECAM), insieme al LII Battaglione carri medi. Quest'ultimo reparto era stato formato in Libia. Aveva un organico misto, essendo equipaggiato con carri M 13/40 disponibili in Colonia ma anche con carri L6. Il personale era stato recuperato attingendo dai battaglioni Carristi disciolti. Tra gli ufficiali del LII battaglione ve n'erano diversi appartenenti all'Arma di Cavalleria.

periodo di addestramento, il Reggimento raggiunse la Divisione corazzata *Ariete* a Bir Hacheim e poco dopo, il 18 novembre 1941, ebbe il battesimo del fuoco nella zona di *BIREL GOBI* dando subito subito prova di valore, di saldezza, di addestramento e di elevato spirito di sacrificio.

In quel combattimento caddero, fra gli altri, il Tenente Angelo Murer (M.A.V.M. a.m.), il Tenente Attilio Colli (M.A.V.M. a.m.), il Sottotenente Benito Fabbri (M.A.V.M. a.m.), del IX Battaglione carri M.

Il 23 novembre, due compagnie del IX Battaglione carri M furono inviate in zona *BIR BU CREMISA* e furono attaccate da elementi corazzati nemici. La lotta durò fino a sera, fino alla distruzione dell'avversario ed il Tenente Colonnello Maretti poteva scrivere nella sua relazione che: *«Anche in questo combattimento i Carristi hanno dimostrato una superba volontà aggressiva ed un senso di attaccamento al mezzo, spinto sino al sacrificio più sublime».*

Successivamente, il 132° partecipò ai vittoriosi combattimenti di *SIDI REZEGH* (dal 29 novembre al 1° dicembre 1941) e di Quota 204 di *AIN EL GAZALA* (dal 13 al 15 dicembre 1941), distinguendosi ancora una volta per ardore ed audacia e pagando un elevato tributo di sangue.

Dopo un brevissimo periodo di riordinamento, il 132° prese parte alle prime operazioni per la riconquista della Cirenaica (dal 21 al 29 gennaio 1942) che si conclusero con la rioccupazione di *BENGASI* durante le quali il VII Battaglione carri M si immolò gloriosamente. Il Tenente Colonnello Buttafuochi, caduto sul campo di battaglia il 23 gennaio, venne sostituito al comando del IX Battaglione carri M dal Tenente Colonnello Pasquale Prestisimone (M.O.V.M. e M.B.V.M.).

Dopo tale ciclo operativo, il 132° si riorganizzò in vista dei nuovi cimenti che l'attendevano ed in sostituzione del VII Battaglione carri M, ricevette il X Battaglione carri M⁽¹²⁸⁾, al comando del Maggiore Luigi Pinna cedutogli dal 133° Reggimento Fanteria carrista ed appena giunto in Africa Settentrionale dall'Italia.

Intorno alla metà del mese di maggio 1942, lo schieramento delle Forze dell'Asse in Cirenaica si stendeva -dopo la correzione effettuata dall'ala meridionale in aprile (sbalzo della zona *MECHILI* alla zona *SEGNALI NORD*)- lungo una linea immaginaria con andamento nord-sud che partendo dalla zona costiera compresa fra

⁽¹²⁸⁾ Il X Battaglione carri era stato formato dal 1° Reggimento Carristi di Vercelli e da questo assegnato al 133° Reggimento Carristi all'atto della sua costituzione.



Figura 201 - Dopo la battaglia nel deserto, i carri del 133° Reggimento carri



Figura 201 - Scudo della torretta di un carro del LI battaglione carri medi riconoscibile dal caratteristico motto

TMIMI e *AIN EL GAZALA* si addentrava sino all'altezza dei *SEGNALI NORD*. La protezione del fianco destro contro eventuali minacce da sud, via deserto, era effettuata da truppe dislocate sulla direttrice *SEGNALI NORD-MECHILI*.

Il nemico fronteggiava con uno schieramento ad analogo andamento nord-sud che partendo dalla zona costiera compresa fra *TMIMI* e *AIN EL GAZALA* si protendeva verso sud fino, ad avvolgere ad arco la posizione di *BIR HACHEIM*.

Tutto lo schieramento era protetto da numerosi banchi di mine su più ordini. Immediata sentinella sul fianco sinistro (dopo che nostri pattuglioni costrinsero nell'aprile il nemico a ritirare le forze mobili dal *TENDERGER*) era la posizione di *BIR EL GOBI* ad immediato sostegno di *BIR HACHEIM*.

Il 132° Reggimento Carristi, forte dei suoi tre battaglioni carri M VIII, IX e X, risultava schierato insieme a tutte le forze dell'*Ariete* nella zona di *SEGNALI NORD* fronte ad est. Il Reggimento era pronto all'urto con i suoi 169 carri. Uomini partecipanti all'azione 87 Ufficiali, 245 sottufficiali e 1437 uomini di truppa.

Il 26 Maggio 1942, alle ore 14.00, il dispositivo d'attacco entrò simultaneamente in azione. Il concetto della fase offensiva prevedeva di sfruttare in pieno le capacità d'urto e di movimento delle Divisioni *Ariete*, *Trieste*, 121[^], 15[^], 90[^], per aggirare rapidamente da sud tutto lo schieramento avversario fino a penetrare, dopo avere smantellati i capisaldi meridionali, nel cardine del dispositivo avversario compreso fra *ACROMA* ed il Quadrivio *TRIGH CAPUZZO*, *TRIGH HACHEIM*. Nel far ciò occorreva mantenere il contatto con i Corpi d'Armata X e XX e mantenere crescente la pressione costiera e quella mediana del fronte, sì da rinchiudere l'avversario nelle braccia di una grande tenaglia.

Il 132° Carristi, all'alba del 27 maggio, venuto a contatto col caposaldo di *RUGBET EL ATASC* (6 Km. a sud di *BIR HACHEIM*) tenuto da truppe indiane, marciò compatto di spiriti, impareggiabile di entusiasmo alla sua prima ora di battaglia. Deciso come nel novembre 1941 a *BIR EL GOBI*. Due battaglioni in linea, l'VIII ed il IX, ormai veterani, ed uno di seconda schiera, il X per la prima volta sulla linea del fuoco.

La lotta fu durissima. Il nemico agguerrito. Fu necessario snidarlo dalle buche in cui era appiattato con le sue armi. Il largo impiego degli anticarro rese difficilissimo il compito degli attaccanti.

Dopo qualche ora di serrato combattimento i carri giunti alle minime distanze travolsero letteralmente i difensori. I cingoli stritolarono le armi nelle postazioni. Le



Figura 203 - Relitto di un carro del LI battaglione carri M ad El Alamein



Figura 203 - I carri di un battaglione in marcia nel deserto egiziano

perdite da parte nemica in uomini, in armi e automezzi furono fortissime. Nelle nostre file notevoli i vuoti. Lo stesso Comandante del Reggimento rimase ferito. Ma non bisognava dare tregua all'avversario che, sorpreso in pieno, non aveva avuto il tempo di rendersi esattamente conto dell'arditezza della manovra dell'asse.

L'*Ariete* con 124 carri del 132° Carristi puntò rapidamente insieme ad altre forze alleate su *BIR HARMAT*, costeggiando il margine orientale dei campi minati. Immediati obiettivi dell'Alto Comando consistevano nel prevenire nei movimenti il grosso delle forze corazzate avversarie tenute in raccolta nella zona di *AL ACROMA*, impedendogli di scegliersi il luogo dell'urto o quanto meno di predisporvisi adeguatamente; nel guadagnare, attraverso il possesso del *TRIGH CAPUZZO*, la via di comunicazione idonea ad una sicura e sollecita alimentazione della lotta con rifornimenti e servizi e, infine, saldare all'altezza del *TRIGH CAPUZZO*, lo schieramento dei Corpi d'Armata XXI e XX con la grande ala marciante costituita dall'Armata corazzata tedesca e dal XX Corpo d'Armata motorizzato Italiano. Nei combattimenti del 27 maggio furono feriti lo stesso Colonnello Maretti sostituito al comando dal Maggiore Pinna poiché anche il Tenente Colonnello Prestisimone, che nel fatto d'arme meritò la M.O.V.M., era stato gravemente ferito e che fu poi sostituito nel comando del IX Battaglione carri M dal Maggiore Cesare Lasagna (M.B.V.M.). Nella stessa giornata offriva la sua giovane vita il Caporal Maggiore Carrista Giovanni Secchiaroli (M.O.V.M. a.m.) dell'VIII Battaglione carri.

Nella giornata del 28 maggio, il reggimento, superando i campi minati sulla sinistra, si portava in zona di *BIR HARMAT* e il 29 maggio su *DAHAR EL ASLAGH* da dove fronteggiava, secondo un ampio arco, i quadranti nord-ovest e nord-est del Quadrivio *TRIGH CAPUZZO - TRIGH HACHEIM* in possesso del nemico. Anzi, il X Battaglione, superando il *TRIGH CAPUZZO* circa 8 Km. a ovest del quadrivio si portò, insieme ai bersaglieri ed alle artiglierie, a cavallo dello *SGHIFET ES SIDRA*, onde sorvegliare anche da nord il *TRIGH ENVER BEY*.

Il saldo possesso del Trigh Capuzzo a occidente del quadrivio delineava ampie e sicure possibilità logistiche lungo la direttrice Mteifel el Chebir-Bir Temrad-Tmimi.

Iniziava per il reggimento quella che si potrebbe chiamare la battaglia del Quadrivio Capuzzo-Hacheim, lotta aspra, durissima, protrattasi ininterrottamente per oltre quindici giorni. Il 29 maggio cadeva, sul campo di Got El Ualeb, il Capitano Icilio Calzecchi Onesti (M.O.V.M. a.m.).



Figura 205 - Un carro del 132° Reggimento carri pronto per entrare in combattimento



Figura 205 - Fanti, Artiglieri, Meccanici, Guerrieri... in una parola: Carristi!

L'avversario accentuava la sua pressione sul lato ovest e sud di un grande quadrilatero i cui vertici erano Ain el Gazala, il Dahar el Aslagh, El Adem, Acroma. Gli sforzi del reggimento, reiterati, gravarono sul fronte del quadrivio con un'intensità serrata.

Dovizie d'artiglierie, larghi impieghi di mezzi corazzati in buona parte dell'ultimo tipo di fabbricazione americana impressero alla lotta un carattere di estrema tensione anche perché era indispensabile un successo, uno sfondamento in quello scacchiere per piombare alle spalle di forti aliquote dell'Asse che tenevano serrate in un cerchio inesorabile la 50^a Divisione britannica nella zona a sud ovest del quadrivio per le truppe golliste del forte trincerato di Bir Hacheim.

La mattina ed il pomeriggio del 30 maggio il nemico tentò l'impossibile per infrangere lo schieramento dei nostri carri. Gli equipaggi, animati dallo spirito più generoso e dalla presenza del Comandante ritornato sul campo, furono impareggiabili, tennero duro, reagirono meravigliosamente.

Il nemico dovette ritornare sulle posizioni di partenza lasciando sul terreno un centinaio di carri. Frattanto la zona immediatamente a nord del quadrivio veniva di ora in ora potenziata dall'avversario con attrezzature campali.

Lo scontro di Rugbet el Atasc -Bir Hacheim fu un momento memorabile della vita del 132° Reggimento e la data del 27 maggio fu scelta per celebrare la festa di Corpo del reggimento.

L'*Ariete* faceva buona guardia al quadrivio e le forze corazzate alleate tedesche procedevano con operazioni a vasto raggio per sospingere in quel punto le forze corazzate nemiche. Questa attività di raccolta delle forze avversarie rese sempre più forte la pressione sul fronte dell' *Ariete* che rappresentava un po' il fondo del sacco.

Nella notte tra il 4 e 5 giugno, mentre venivano effettuati con circospezione alcuni movimenti per la correzione del fronte divisionale, il nemico, imbalanzito dalla supposizione che si trattasse nient'altro che di uno sganciamento dettato dall'esaurimento, iniziava un'infernale fuoco d'artiglieria seguito alle prime luci dell'alba da un attacco in forze di carri e fanterie.

Nonostante le perdite subite dai fanti colti in spostamento, gli eventi non concessero grandi vantaggi al nemico. I carri dell'*Ariete*, dopo durissima lotta, riuscivano a contenerlo passando immediatamente al contrattacco.



Figura 207 - Un carro Sherman battuto dal nostro fuoco



Figura 207 - Il simbolo del caprone su questo carro del 132° Reggimento carristi in Africa Settentrionale

La linea che il Reggimento, di propria iniziativa, durante la notte aveva portata in posizione più arretrata (q. 76 di Bir Aslagh) onde permettere, attesa la conformazione del terreno, il massimo sfruttamento di tutte le armi, veniva, durante la notte del 5, sospinta verso nord-est su posizioni altrettanto favorevoli.

L'abilità manovriera di ogni Comandante di reparto, la decisione degli equipaggi guadagnarono il successo. Il nemico, che lasciò sul terreno 23 carri, dei quali molti di grosso tonnellaggio, dovette imparare che la dovizia dei mezzi non può decidere della lotta se non è integrata da una ferma volontà di vittoria.

L'azione di contrattacco iniziata dall'*Ariete*, coordinata con l'azione concentrica delle divisioni corazzate germaniche e appoggiata dall'intervento metodico e distruttore di poderose ondate di *Stukas*, culminava nel pomeriggio del 6 giugno nella completa disfatta del pur fortissimo contingente di truppe motocorazzate nemiche.

Nella giornata del 10, forze nemiche che durante la giornata dell'8 giugno avevano realizzato le premesse per effettuare un avvolgimento da sud, dovettero rinunciare a ogni tentativo di sfondamento. Battuti costantemente in campo aperto, distrutti nei loro campi trincerati (50^a Divisione indiana a Rugbet el Atasc e brigata gollista di Bir Hacheim) compresero allora che la partita desertica era, per il momento, definitivamente compromessa. Non solo, ma una decina di giorni dopo, dovettero accorgersi con amarezza di aver lanciate troppe forze in quella seconda battaglia della Marmarica, comprese le riserve. Il 14 giugno i carri sloggiarono definitivamente gli inglesi dal quadrivio ed il 16 abbandonavano il Dahar el Aslâgh per dirigere a nord-est verso Bir el Gobi. Mentre il fragore della lotta si allontanava, sul Dahar el Aslagh ormai silenzioso, trovarono riposo i numerosi Carristi caduti. Di loro parlò il Bollettino n. 731 del Quartier Generale delle Forze Armate. Di oltre 80 carri fra colpiti ed avariati che rimanevano a vegliarli, molti, non combusti dal rogo, attendevano che altri infaticabili Carristi dalle abilissime mani donassero ancora animo al motore, voce al cannone, per altre battaglie.

Il 19 giugno, mentre il 132° Reggimento Carristi insieme alla gran parte delle forze corazzate tedesche si trovava 20 Km a nord-est di Bir el Gobi, in piena fase di inseguimento, giunse repentinamente l'ordine di invertire la rotta.

In serata i carri erano in contatto con la cinta esterna della piazzaforte di Tobruk. All'alba del 20, i tre Corpi d'Armata italiani ed il Corpo d'Armata tedesco iniziarono l'attacco alla piazzaforte. Nostri reparti appoggiarono l'opera dei



Figura 209 - Si scaricano i carri dai pianali



Figura 209 - Fanti, Artiglieri, Meccanici, Guerrieri

guastatori e dei fanti finché, sfruttando una falla aperta da un reparto tedesco, entrarono nella cinta fortificata prendendo da tergo i fortini n. 50 e n. 53. Il giorno 21, ultimato brillantemente il compito di rastrellamento affidatogli, spezzate le residue resistenze di altri fortini isolati, il Reggimento intraprendeva la marcia d'inseguimento. Marcia che pur provandolo severamente nell'efficienza dei mezzi a causa dell'enorme usura, doveva condurlo alla fine di giugno, sia pure con pochi carri, alle posizioni della zona di El Alamein.

Per le gravi perdite subite e per il logoramento conseguente al lungo inseguimento del nemico fino a El Qattara (21 giugno - 3 luglio 1942), anche l'VIII Battaglione dovette essere sciolto. Inviato alla base di El Daba per riordinarsi, dopo soli 10 giorni, il 15 luglio 1942, costituito dai soli Battaglioni IX e X, il 132° Carristi ritornò in linea.

Ai primi di agosto, in sostituzione dell'VIII Battaglione carri, affluì il XIII Battaglione carri M 13/40, appena giunto dall'Italia, comandato dal Tenente Colonnello Renzo Baldini⁽¹²⁹⁾.

Dal 31 agosto al 6 settembre fu impegnato in durissimi combattimenti nella zona di El Qattara e dal 23 ottobre al 4 novembre nella grande battaglia di El Alamein. Durante il ripiegamento in territorio libico (5-30 novembre) si prodigò generosamente in azioni di retroguardia, assolvendo, a prezzo di gravissime perdite, i compiti affidatigli.

⁽¹²⁹⁾ Il XIII Battaglione carri M, era stato formato a Siena dal Deposito del 31° Reggimento Carristi. Nel luglio 1942 viene trasferito con urgenza in Africa Settentrionale per essere assegnato al 132° Reggimento Fanteria carrista. Il personale del XIII raggiunge l'Africa per via aerea a bordo di aerei S 81 che decollano da Lecce e atterrano a Derna. I carri, i materiali e i mezzi vengono imbarcati a Brindisi e fatti sbarcare a Tobruk. Rapidamente amalgamatosi nei ranghi del 132°, dal 30 agosto al 3 settembre 1942 il battaglione carri partecipa ai cicli operativi di fine estate quando le forze a disposizione del Generale Rommel tentano per l'ultima volta lo sfondamento delle posizioni difensive britanniche che sbarrano la strada al Delta del Nilo. Nella grande battaglia di fine ottobre-inizio novembre il XIII partecipa con gli altri battaglioni del 132° reggimento ai tentativi di arginare lo sfondamento britannico fino al completo sacrificio di tutto il reparto. L'8 dicembre 1942 ne viene formalizzato lo scioglimento per eventi bellici. Il personale superstite, dopo la battaglia di El Alamein e il ripiegamento, venne incorporato nei reparti del 31° Reggimento Carristi della Divisione "Centauro" che, nel frattempo era affluito dall'Italia. Con esso partecipano ai combattimenti di retroguardia di Martuba e di Mareda in Tunisia ed infine all'ultima resistenza dell'Armata italo-tedesca al fianco dei fanti della Divisione "Pistoia".

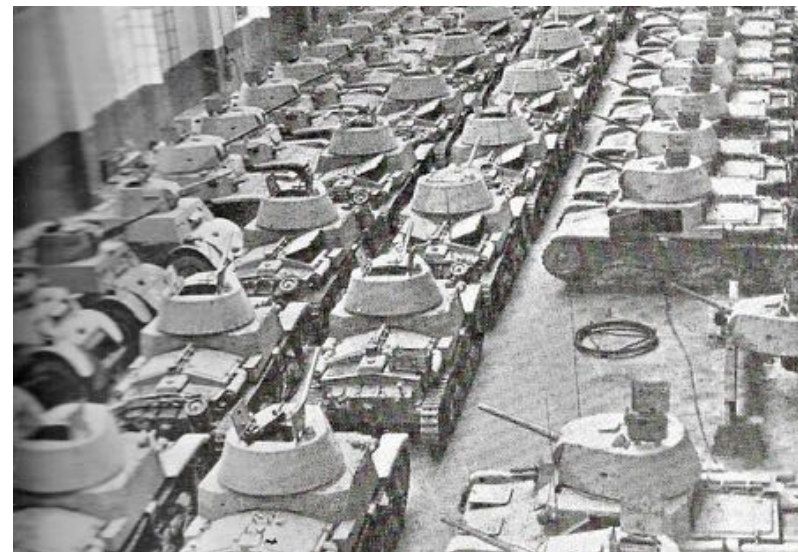


Figura 211 - Si fabbricano i battaglioni carri medi



Figura 211 - Carrista

Il 1° dicembre 1942, il 132° Reggimento Carristi, duramente provato dai combattimenti sulla linea di El Alamein, fu disciolto. Quanto ne restava confluì nel 132° Reggimento controcarri *Ariete* nei ranghi del quale i Carristi superstiti dei battaglioni di *Ariete*, *Littorio* e *Trieste* -ormai rimasti privi di carri- si articolano in tre battaglioni appiedati variamente armati con i nomi delle loro divisioni, per continuare valorosamente la lotta per tutto il ripiegamento dell'Armata italo-tedesca, fino al fronte tunisino.

Parallelamente alle vicende nordafricane del 132° occorre riferire di quelle del 133° Reggimento Carristi della Divisione corazzata *Littorio*.

Il trasferimento in Africa Settentrionale del 133° Reggimento Carristi avvenne con tutta la Divisione *Littorio*. I movimenti, a partire dal gennaio 1942, subirono perdite in mare di uomini e di mezzi, che falciarono il XII Battaglione carri M al Comando del Maggiore Cesare Lasagna¹³⁰. Le prime aliquote della *Littorio* giunsero in Africa Settentrionale dove, in un clima di confusa fretta, sotto l'incalzare degli avvenimenti, ebbe inizio, ancor prima del completamento dell'afflusso, una vera e propria "cannibalizzazione" della grande unità:

- il 12 gennaio il X Battaglione carri M, al comando del Maggiore Luigi Pinna⁽¹³¹⁾ passò alla Divisione corazzata *Ariete*;
- il 27 gennaio la *Littorio* fu posta alle dipendenze del Comando della Tripolitania, ed assunse alle dipendenze il Centro Istruzione Carristi di Homs ed un Raggruppamento di Guardie alla Frontiera;
- il 15 febbraio la *Littorio* ebbe il compito di costituire il *Raggruppamento Celere Africa Settentrionale*;
- il 24 febbraio anche il personale della compagnia c/a del 133° Carristi passò all'*Ariete*;

¹³⁰ Il Maggiore Lasagna giunse nello scacchiere nordafricano in breve anticipo rispetto alla partenza del XII battaglione carri medi del quale era il Comandante. L'affondamento del piroscafo che trasportava i carri del suo battaglione, la mancata partenza degli equipaggi e la conseguente necessità di riordinare il reparto presso il deposito del 33° Reggimento carristi di Parma, gli impedirono di riunirsi al battaglione il cui comando passò definitivamente al Maggiore Enrico Dell'Uva poi sostituito dal Capitano Costanzo Preve. Dal 27 maggio 1942 Lasagna assunse il comando del IX battaglione carri medi del 132° Reggimento Carristi in sostituzione del Tenente Colonnello Pasquale Prestisimone (M.O.V.M.) che era stato gravemente ferito nel corso della battaglia di Bir Hacheim.

⁽¹³¹⁾ Il motto del X Battaglione carri era "NON MOLLARE".

-
- il 3 marzo il XI Battaglione carri M, del Maggiore Gabriele Verri cedette all'*Ariete* ben 42 autotrains per il trasporto di carri armati;
 - il 18 marzo giunsero in A.S. il Comando del 133° Carristi e la 1ª Compagnia del XII Battaglione carri M. I carri si portarono ad Homs. I nuclei carri di riserva dell'XI e del XII furono invece assegnati all'*Ariete*;
 - il 2 aprile l'XI Battaglione carri M venne ceduto alla Divisione *Trieste*. Il 1° maggio anche la 2ª compagnia del XII Battaglione carri M raggiunse Homs, costituendo così il primo reparto della *Littorio* operante in quel Teatro.

Il 31 maggio Supercomando Africa Settentrionale chiese alla *Littorio* di comunicare lo stato di efficienza della divisione per il suo impiego. Con questa domanda la *Littorio* venne ufficialmente posta alle dipendenze del XX Corpo d'Armata. Costituita, al momento da due battaglioni del 12° Reggimento Bersaglieri, da due compagnie del LI Battaglione carri M⁽¹³²⁾ del Tenente Colonnello Salvatore Zappalà nel frattempo giunto dall'Italia per sostituire il X Battaglione carri ceduto al 132°, da una batteria da 100/17, partecipò ai primi di giugno all'azione finale sui rovesci di Tobruk. A metà mese, lanciata all'inseguimento dei britannici in ritirata - nonostante fosse ancora in precarie condizioni logistiche- la divisione venne finalmente raggiunta dal XII Battaglione carri M, ora al completo, e dal III gruppo corazzato *Lancieri di Novara* su carri *L 6*.

Il 30 giugno 1942, la divisione, articolata su due scaglioni, uno avanzato di Bersaglieri e uno di manovra di carri, prese parte alla conquista di Marsa Matruh. In questa azione il Tenente Colonnello Zappalà, Comandante del LI Battaglione carri M, cadde eroicamente alla testa dei suoi carri meritando la M.O.V.M. alla memoria.

Alla fine del mese, superata Fuka dove poté rifornirsi, il 133° fu raggiunto anche dal IV Battaglione carri M, al comando del Tenente Colonnello Rocco Casamassima, giunto dall'Italia proveniente dal 31° Carristi, per sostituire l'XI Battaglione carri M ceduto alla *Trieste*.

Il 133° Reggimento -finalmente riunito- partecipò alla prima azione manovrata in direzione nord-est che iniziò il 1° luglio 1942 sui rovesci di El Alamein.

⁽¹³²⁾ Il motto del LI Battaglione carri era "*A COLPO SICURO*", lo stesso motto del DLIV gruppo semoventi da 75/18 in forza al Reggimento Artiglieria della Divisione corazzata "*Littorio*" in Africa Settentrionale.

In quei giorni le forze italo-tedesche vennero a contatto con le difese dell'avversario appoggiate ad El Alamein.

La linea di arresto dell'avversario, non ancora del tutto irrigidita, aveva l'aspetto di un arco semiteso con la convessità verso occidente. La freccia era costituita da una linea equatoriale di rilievo da est ad ovest su cui si ancoravano i capisaldi già predisposti di Deir el Shein, El Ruweisat, Alam el Halfa. Al largo di questa linea, che proteggeva il fianco meridionale della difesa britannica, erano schierati, ad est e sud-est, grandi unità corazzate predisposte alla contromanovra.

Dal 30 giugno al 3 luglio 1942 venne attuata una manovra aggirante, analoga a quella di Ain el Gazala, con origine a sud e direzione generale nord/nord-est. I tre battaglioni carri del 133° *Littorio* parteciparono a questa prima impegnativa azione a massa che impose perdite assai rilevanti di mezzi e di uomini. Il XII Battaglione rimase con soli 7 carri, il LI ne perse più di 20; anche il IV subì gravi perdite di cui non si conosce con precisione l'entità.

In queste azioni il Capitano Mario Giupponi (M.A.V.M.) morì al comando della 2ª compagnia del XII Battaglione carri M.

Il 5, il 10, l'11 ed il 14 luglio i battaglioni carri del 133° continuarono ad opporsi, unitamente a reparti corazzati germanici, ai violenti contrattacchi degli inglesi. Nella tarda sera del 15 parteciparono a duri combattimenti per la rioccupazione dei capisaldi di Deir el Shein e di El Ruweisat.

La violenta azione difensiva inglese proseguì con intensità fino al 27 luglio, quando si concluse con l'irrigidimento e l'organizzazione del fronte di El Alamein. Per tutto agosto le unità italo-tedesche, pur sottoposte all'incalzante e predominante azione aerea avversaria, si potenziarono, armonizzarono procedimenti e capacità d'azione, preparandosi ad un futuro su cui poneva un'ipoteca terribile il tempo; a favore dei britannici, a sfavore delle truppe italo-tedesche.

Il 30 agosto scattò l'ora dell'ultima possibilità. Il XX Corpo d'Armata italiano, composto dalle Divisioni *Ariete*, *Littorio* e *Trieste*, unitamente alle Divisioni del Corpo tedesco d'Africa (21ª e 15ª corazzate, con la 90ª leggera) era pronto ad iniziare quella che venne poi chiamata la battaglia di Alam el Halfa.

Nella giornata di dura prova, la *Littorio* si presentò con struttura quantitativamente completa anche se qualitativamente inferiore in termini di prestazioni dei carri. Ai superiori mezzi dell'avversario (*M4 Sherman* e *M3 Grant*, con pezzi da 75 e capacità d'intervento già dai 1500 metri), si opponevano sempre i



Figura 213 - Le testimonianze del Valore e del Sacrificio



Figura 213 - Resti di nostri carri dopo la battaglia di El Alamein

carri M14/40 dotati del loro modesto armamento il cui tiro era efficace a meno di 800 metri.

A questa generosa azione, condotta con fortissima disperata volontà da tutte le unità, mancò la fortuna, la sorpresa, lo spazio. Furono tre giorni, nel corso dei quali estesi ed imprevedibili campi minati -“*i giardini del diavolo*” come li definì il Capitano Dino Campini, ultimo e valoroso Comandante del IV Battaglione carri M-ritardarono, oltre l'accettabile, la progressione delle unità avversarie. L'aviazione nemica dominava il cielo pressoché incontrastata, il che le consentì di individuare ogni direttrice di movimento e prevedere ogni nostra contromossa.

La *Littorio* tuttavia - avvenimento ignorato - unica grande unità italiana, riuscì a raggiungere, unitamente alla 90^a divisione leggera germanica la zona di Alamel Halfa a 20 Km. dal mare. Questo momento magico non poté essere sfruttato dal Generale Rommel, in quanto, oltre alle incidenze operative, la limitatissima disponibilità di carburante non consentiva di continuare spregiudicatamente l'azione.

Nel settembre e nell'ottobre tutte le attività furono rivolte al completamento dell'organizzazione della linea di El Alamein, alla più appropriata ripartizione delle forze, in ampiezza e profondità, per contenere, assorbire, arrestare, il sicuro grande attacco inglese.

Le forze di fanteria italo-tedesche furono articolate in due settori:

- XXI Corpo d'Armata, settore nord; dal mare alla depressione di El Mireir inclusa;
- X Corpo d'Armata, settore sud: dalla predetta linea a Qaret el Himeimat.

Le forze motocorazzate erano articolate in due blocchi:

- *Littorio* e 15^a corazzata tedesca nel settore nord;
- *Ariete* e 21^a corazzata tedesca nel settore sud.

La battaglia ebbe inizio il 23 ottobre e si scatenò con straordinaria violenza. Ebbe, in un primo tempo, vicende alterne e dopo un tentativo fallito di sfondamento a sud, i britannici concentrarono il loro sforzo principale a nord con cinque divisioni di Fanteria del XXX Corpo d'Armata sostenuto dalla 1^a e 10^a Divisione del X Corpo corazzato. La *Littorio*, come si è detto, era schierata a sostegno proprio di quel settore, ove venne spesa, nel corso della battaglia, tutta la capacità operativa delle nostre riserve motocorazzate.

In dieci giorni di durissimi combattimenti, i carri del 133^o Reggimento Carristi furono tutti distrutti. In quei frangenti cadde il Capitano Vittorio Piccinini (M.O.V.M.) della 3^a compagnia del IV battaglione carri medi, che «*caduti i tre quarti*



Figura 214 (a e b)- Resti di nostri carri impiegati in postazioni fisse dopo la battaglia di El Alamein



degli ufficiali e lo stesso Comandante di battaglione, lo sostituiva e, con i carri superstiti, benché il suo fosse stato colpito, incalzava arditamente l'avversario. Gravemente ustionato, ferito alla gola ed al petto e con un braccio stroncato, non desisteva dall'azione alla quale, imperterrito, imprimeva rinnovato vigore col suo eroico esempio... confermando anche tra i suoi Carristi, le salde virtù di Comandante capace e valoroso».

Il IV Battaglione chiuse la sua partecipazione alla grande battaglia con 30 caduti, 36 dispersi e arsi nei carri, 49 feriti, per un totale di 115 perdite, su una forza complessiva di meno di 200 uomini. Il Tenente Colonnello Dino Campini così concluse la storia del IV, nel suo libro *"I giardini del diavolo"*: *«Il IV non venne accerchiato e nemmeno sopraffatto e nel luogo della sua fine il nemico non era venuto avanti. I suoi uomini erano soldati che avevano superato il comune coraggio, raggiungendo la fase dell'audacia fredda e ragionata, la più difficile. Erano limpidi, valorosi, capaci di soffrire».*

Pari sorte toccò al XII Battaglione carri che il 27 ottobre contrattaccò, ripristinando la situazione sull'importante caposaldo di Kidney, il 1° novembre ad est di Tell el Aqqaqir, ridotto a 7 carri, continuò a contrattaccare; il 2 novembre il XII Battaglione carri M non esisteva più.

Il LI Battaglione carri M, di cui sono scarse le notizie circa la partecipazione ai combattimenti di quelle giornate, combatté valorosamente a El Ruweisat tra il 23 ottobre e il 5 novembre e scomparve, anch'esso inghiottito dalla sua ultima battaglia.

Tornando sul versante dell'*Ariete*, fra gli altri eroi di quelle terribili giornate ricordiamo il Sottotenente Pietro Bruno (M.O.V.M. a.m.), del X Battaglione carri M, che il 3 novembre 1942, alla testa del suo plotone, in azione di ricognizione offensiva, attaccato da numerosi mezzi corazzati avversari ingaggiava il nemico sopperendo all'esiguità numerica con abili, temerarie manovre. Portata a compimento la delicata missione, nonostante una seria ferita alla spalla destra, rifiutò d'essere avviato alla base in previsione del nuovo impiego del suo reparto. Il giorno successivo, impegnato ancora una volta in aspri scontri contro soverchianti forze corazzate, sostenne il formidabile urto pur essendo ancora minorato fisicamente. Prescelto per proteggere la manovra di sganciamento del X Battaglione carri M, si lanciava decisamente col suo plotone, rinforzato da una sezione di semoventi, sul fianco del dispositivo

avversario incitando gli equipaggi con serenità e fermezza a “NON MOLLARE”⁽¹³³⁾ ed a serrare ancor di più la lotta. Investito varie volte dalla violenta reazione di fuoco avversario, insistette decisamente nella manovra riuscendo ad infliggere gravi perdite al nemico. Ferito alla fronte da una scheggia di granata, rimase al suo posto di Comando persistendo nella disperata azione, fino a che il suo carro non fu colpito in pieno.

Negli stessi frangenti, anche il Tenente Luigi Pascucci (M.O.V.M. a.m.), al comando della 1^a compagnia del XIII Battaglione carri medi, sostenne con indomita fermezza il compito di proteggere il fianco sinistro dello schieramento del 132° Reggimento Carristi ormai pressoché accerchiato dalla dilagante massa di mezzi corazzati avversari. Conscio della necessità di arginare, anche per poco tempo, l'avanzata dell'avversario, nonostante l'infernale bombardamento, e incurante della schiacciante superiorità nemica, alla testa degli undici carri superstiti si avventò in mezzo alla formazione avversaria costringendola ad arretrare in disordine e con gravi perdite, seguito dall'emulazione dei suoi eroici Carristi. Il campo della cruentissima lotta non restituì le loro spoglie, ma rimasero i dilaniati relitti dei loro carri a testimoniare la disperata, ma generosa impresa che consentì il ripiegamento degli altri reparti del reggimento e delle fanterie del X Corpo d'Armata.

Ritirata in Libia e Fronte Tunisino (31° reggimento Carristi)

La reazione dell'Asse alla serie di sbarchi alleati effettuati dal 7 novembre 1942 in Algeria e Marocco, fu d'invitare velocemente un contingente motocorazzato, allo scopo di coprire la ritirata in corso dalla Libia e contrastare l'avanzata anglo-americana.

La Divisione corazzata *Centauro* ricevette l'ordine di partenza verso la metà di ottobre. Nel frattempo si era già radunata nella zona di raccolta, in Piemonte. La grande unità, sia pure a ranghi ridotti, sbarcò a Tripoli nei primi giorni di novembre col 31° Reggimento Carristi, al Comando del Colonnello Gaspare Raffo (M.B.V.M. e C.G.V.M.). Prima ancora di avere a disposizione tutti i suoi elementi in afflusso

⁽¹³³⁾ Era proprio questo il motto che il Maggiore Pinna aveva dato al X Battaglione carri M.

dall'Italia, fu subito mandata in linea marciando verso est, per convergere verso la Tunisia.

Il 31° Reggimento, era affluito nella zona di raccolta divisionale, con i seguenti Battaglioni carri medi: il XIV¹³⁴ al comando del Tenente Colonnello Giuseppe Gigliarelli Fumi; il XV¹³⁵ del Tenente Colonnello Tommaso Bottiglieri (Medaglia di Bronzo al Valor Militare) e il XVII¹³⁶, tutti su carri M14/41. Quest'ultimo battaglione, una volta giunto (incompleto) in Libia, fu posto al Comando del Tenente Colonnello Cesare Lasagna (Medaglia di Bronzo al Valor Militare)¹³⁷. Questi tre battaglioni erano stati tutti recentissimamente costituiti *ex novo* dai depositi degli altri Reggimenti della Specialità ed erano stati rapidamente assegnati al 31° nonostante alcuni di essi risultassero ancora non del tutto completati. In particolare, essi avevano nuove tabelle organiche e alcune loro compagnie erano dotate di semoventi da 75/18 su scafo M41, avvedutamente inseriti in linea per accrescere le capacità controcarri dei battaglioni carri medi poiché erano destinati a battersi conto i ben più potenti carri statunitensi *Grant* e *Sherman*.

I reparti carri medi del 31° avviati al fronte via mare, sbarcarono a Tripoli sul finire dell'autunno del 1942. La complessità del trasferimento, ferocemente insidiato dalla guerra navale, rese impossibile l'afflusso contemporaneo dell'intera unità e il rapido volgere degli avvenimenti in Egitto, e pregiudicò sin dall'inizio la possibilità di un suo impiego unitario. La prima aliquota del 31° ad approdare in Libia

¹³⁴ Il XIV Battaglione carri medi si era nel formato mese di giugno 1942 a Parma al Deposito del 33° Reggimento Carristi.

¹³⁵ Il XV si era formato a Vercelli presso il Deposito del 1° Reggimento, ma aveva avuto una compagnia dal Deposito del 4° Carristi di Roma.

¹³⁶ Il XVII battaglione carri medi si era costituito a Roma, il 1° febbraio 1942 presso il Deposito del 4° Reggimento carri e fu assegnato al 31° Reggimento carri nell'agosto seguente.

¹³⁷ Alcuni testi indicano quale Comandante del XVII Battaglione carri medi in Tunisia il Tenente Colonnello Friteni, che tuttavia risulta fosse il Comandante del LX Battaglione motomitraglieri assegnato alla colonna del Generale Cantaluppi. Il Tenente Colonnello Cesare Lasagna giunse nello scacchiere nordafricano col grado di Maggiore in breve anticipo rispetto alla partenza del XII battaglione carri medi del quale era il Comandante. L'affondamento del piroscampo che trasportava i carri del suo battaglione, la mancata partenza degli equipaggi e il conseguente riordino del reparto presso il deposito del 33° Reggimento carristi di Parma, gli impedirono di riunirsi al battaglione il cui comando passò al Maggiore Enrico Dell'Uva. Dal 27 maggio 1942 Lasagna assunse il comando del IX battaglione carri medi del 132° Reggimento Carristi in sostituzione del Tenente Colonnello Pasquale Prestisimone (M.O.V.M.) che era stato gravemente ferito nel corso della battaglia di Bir Hacheim.

fu il XIV Battaglione carri medi che vi giunse trasportato in tre scaglioni a bordo di altrettante motonavi, nell'immediata vigilia della terza battaglia di El Alamein e che, ripetendo uno schema consolidato con il quale ormai si rincorrevano gli eventi, fu subito destinato a ripristinare l'efficienza operativa del 133° Reggimento Carristi operazione che non riuscì del tutto a causa del precipitare degli eventi.¹³⁸ Le prime due compagnie, appena sbarcate, dopo una breve sosta a Castel Benito furono trasportate su autocarri fino ad El Agheila e Marsa el Brega, attestatesi infine sui capisaldi "Varese" e "Milano", nel giro di pochissimi giorni ebbero il loro battesimo del fuoco nella battaglia di contenimento contro l'attacco dell'8ª Armata Britannica. La 3ª Compagnia carri, giunta dall'Italia circa 10 giorni dopo, da Castel Benito puntò invece direzione del confine libico-tunisino che attraversò il 19 gennaio 1943 riunendosi, insieme ai resti delle altre due compagnie carri, al 31° Reggimento Carristi.

Il Comando del 31° sbarcò invece a Tripoli assieme al XV Battaglione poi seguito dal XVII, nei primi giorni di novembre. Sebbene incompleto il Reggimento fu subito mandato in linea marciando verso est, per convergere verso la Tunisia con compiti di riserva mobile a protezione del tergo delle linee dell'Armata Italo-Tedesca. Durante il primo periodo il 31°, incluso tra le forze del Gruppo di combattimento "Centaurò", partecipò agli scontri ad est di El Agheila, nei quali i Battaglioni carri medi XV e XVII ottennero un elogio sia dal Maresciallo d'Italia Ettore Bastico che dal Feldmaresciallo tedesco Erwin Rommel.

In Africa Settentrionale, il 31° si trovò quindi ad operare in una situazione generale ormai gravemente compromessa sia a seguito dello sfondamento di El Alamein sia per l'afflusso delle forze Americane sbarcate in Algeria e Marocco. Fu dunque impiegato in quelle fasi concitate per la difesa mobile, in posizione di retroguardia sul fronte libico e poi tunisino fino alla primavera inoltrata del 1943, dando filo da torcere alle unità carri del 2° Corpo d'Armata Americano affluito in Tunisia dall'Algeria quale aliquota della Eastern Force dell'Operazione "Torch".

Intanto, l'ultimo combattimento dell'*Ariete* era avvenuto il 5 novembre, davanti a Galal, quando 20 carri e 6 semoventi si unirono ad altri mezzi affrontando

¹³⁸ Il XIV battaglione si imbarcò al porto di Napoli, scaglionandosi sui mercantili "Capo Orso" (1ª Compagnia carri, Tenente Gigliola), "Ghisone" (2ª Compagnia carri, Tenente Garbellotto), "Giulia" (3ª Compagnia carri, Capitano Enrico Tagliavacca).

la diligante 10^a Divisione corazzata britannica e subendo severe perdite. Il 21 novembre, in pieno ripiegamento, l'*Ariete* venne sciolta e con i suoi resti, veterani di tanti mesi di combattimenti, fu costituito il *Gruppo Tattico Ariete*, che pochi giorni dopo si batté a sudovest di Marsa El Brega, distruggendo 30 carri nemici nel giro di poche ore.

Già verso la fine di novembre 1942 varie unità carri del Reggimento su carri M 14/41 e semoventi da 75/18 insieme a reparti bersaglieri furono impegnate in una accesa battaglia di contenimento. Il 22 novembre il XIV Battaglione carri presero parte ad un'azione offensiva nella zona di El Guettar, il Sottotenente Giorgio Fornaciari, della 3^a Compagnia carri, caduto in quel combattimento, meritò una Medaglia d'Argento al Valor Militare alla memoria insieme al suo pilota Caporale Francesco Lazzari. Altro combattimento significativo si verificò alle prime luci del 14 dicembre a Maàten el Giofer (nei pressi di Tobruk e Sened), imponendosi all'ammirazione di quanti fra italiani e tedeschi combatterono al loro fianco. In quel combattimento elementi del XIV e XV Battaglione carri medi respinsero una formazione della 7^a Divisione corazzata britannica distruggendo ben 24 carri e catturando molti prigionieri. A Maàten el Giofer sei Medaglie d'Argento al Valor Militare andarono a: Sottotenente Franco Serra, Caporal Maggiore Francesco Bertulesi, Caporali Giuseppe Donati e Vittorio Tassi, Carristi Ferruccio Epis e Vittorio Testi. Otto Medaglie di Bronzo al Valor Militare andarono oltre che al Colonnello Gaspare Raffo, al Tenente Stefano Macchi di Cellere, Sottotenente Rino Cargioli, Sergenti Maggiori Angelo Guercio e Adriano Sarti; Carristi Carlo Cobianchi, Pietro Dal Porto e Gemignano Lari. Dodici Croci di Guerra al Valor Militare a: Sottotenente Domenico Durante, Sergenti Maggiori Francesco Sbordi (alla memoria), Adriano Sarti e Giuseppe Testini, Sergenti Pasquale Barbieri e Carlo Carli, Caporal Maggiori Ermenegildo Baglini e Vincenzo De Petra, Caporali Luigi Battaglia, Giovanni Divitofrancesco e Ivo Mei; Carristi Luigi Broli, Armando Ferretti, Osvaldo Gabrielli e Gino Gennari.¹³⁹

¹³⁹ Nel corso dell'aspro combattimento svoltosi a Marada sempre il 14 dicembre, furono conferite una Medaglia di Bronzo al Valor Militare al Sottotenente Gildo Rosati che, con sangue freddo, per nulla impressionato dalla vivacissima reazione avversaria che cercava di incalzare il fianco destro della compagnia, balzava d'iniziativa decisamente in avanti con il proprio plotone carri, fino a giungere a brevissima distanza dalle artiglierie



Figura 216 - Carri M 14/41 giungono in Tunisia a bordo di zatteroni



Figura 216 - Carri M14/41 della Divisione corazzata Centauro appena giunti in Tunisia

Il 23 dicembre, a Sidi Salah, il Sottotenente Antonio Negri (Medaglia di Bronzo al Valor Militare alla memoria), mentre stava attraversando a bordo del proprio semovente un torrente in piena, perse la vita tuffandosi nella corrente nel tentativo di trarre in salvo due soldati che stavano annegando.

Il XV Battaglione fu poi distaccato alla Divisione di Fanteria *Superga* e poi alla 50^a Brigata Speciale (Brigata "Imperiali"); mentre il XIV ed il XVII Battaglione carri andarono al Raggruppamento "Cantaluppi", che includeva i resti di *Ariete* e *Littorio*, e che poi confluì nella *Centauro*, quasi pienamente operativa, ai primi del 1943¹⁴⁰.

Il fronte iniziò a stabilizzarsi poco prima della fine del mese. Mentre la *Centauro*, con 30 carri e 7 semoventi, si stava sistemando a sud dello schieramento dell'Asse, arrivò l'ordine di ripiegare sul Mareth, ma dal 15 al 17 gennaio 1943 si scatenò l'attacco britannico davanti a Sedada, a sud di Misurata, al quale però si resistette, pur con gravi perdite. Il 15 gennaio 1943 a Sokna Uaddan, a metà strada tra Bir Foschia e Bir bu Ghila, il nemico non riuscì a sfondare sino al 18 sera. Nella notte del 17 la *Centauro* iniziò a ripiegare, a corto di carburante e munizioni, su Sidi Ben Ulid e poi sulla nuova linea Homs – Tahrana, a sud ovest di Tripoli, dove altri reparti italo-tedeschi si erano potuti attestare grazie al sacrificio dei corazzati italiani, ridotti a soli 32 M14. Il 19 gennaio 1943, l'arrivo del XIV Battaglione carri si poté dire completo, con la sua 3^a compagnia entrata in territorio tunisino, dopo aver

controcarro e dei mezzi meccanizzati nemici che costringeva a ripiegare sventando così il tentativo avversario di attacco laterale. Nel medesimo combattimento, inoltre, due Croci di Guerra al Valor Militare andarono: al Sottotenente Marcello Romero che per prendere parte allo scontro nascose d'essere da qualche giorno sofferente per una forte febbre e, nonostante la malattia, trascinò il suo plotone carri contro il nemico infliggendogli gravi perdite e determinandone il ripiegamento; e al caporale Luigi Ferrari che a distanza ravvicinata di mezzi meccanizzati avversari, sotto l'intensa reazione di fuoco del nemico accanitosi contro il suo carro, uscì varie volte allo scoperto per disotturare il cannone, consentendo così la continuazione del fuoco da parte dell'equipaggio. La furia della battaglia, quel giorno lambì anche il Comando del Reggimento e il Tenente Dante Carassiti che ne faceva parte, meritò una Croce di Guerra al Valor Militare per aver assicurato l'indispensabile collegamento, portando ordini ai reparti carri impegnati in combattimento.

¹⁴⁰ Il Raggruppamento "Cantaluppi" comprendeva anche il I e II Battaglione del 66° Reggimento fanteria, il Gruppo Squadroni autoblindo "Monferrato", il DII Gruppo da 90 del 131° Reggimento artiglieria, il III Gruppo da 75/27 del 3° Reggimento artiglieria.



Figura 218 - Carri del 31° Reggimento carristi affluiscono lungo le strade tunisine



Figura 218 - Carri del 31° in azione in Tunisia nel 1943

passato diverse traversie nel viaggio per mare¹⁴¹. Alla fine del combattimento il 31° aveva lasciato sul campo: trentadue carri M 14/41, sei semoventi da 75/18, insieme a quattro autoblindo, quattro pezzi anticarro da 90/53 e uno da 88 tedesco.

Tra la fine di gennaio e l'inizio di febbraio 1943 il 31° si presentò in linea di combattimento a Sened ove si accese un violento combattimento protrattosi per tre giorni interi. In quei giorni meritano la Medaglia d'argento al Valor Militare: il Carrista Carlo Bellucci pilota di un semovente del XV battaglione impegnato in un'azione esplorante che alla guida del suo mezzo si spinse coraggiosamente fin dentro le posizioni avversarie incurante del violento tiro dei controcarri nemici. Al Comandante del XV battaglione, Tenente Colonnello Tommaso Bottiglieri, fu conferita una Medaglia di Bronzo al Valor Militare con una bellissima motivazione che copre il periodo tra il novembre 1942 e il maggio 1943. Numerose furono le Croci di Guerra al Valor Militare concesse in quei giorni¹⁴². Tra i più valorosi si ricorda il Tenente Giancarlo Di Giorgio, che per le azioni condotte con la sua compagnia carri medi tra il 20 e il 22 di febbraio meritò una Medaglia d'Argento al Valor Militare spiccando per capacità nel corso di difficili combattimenti notturni contro forze corazzate soverchianti che di fronte alla temerarietà delle azioni del reparto ripiegarono.

Alla data del 24 febbraio risultavano essere giunti dall'Italia 160 mezzi corazzati, tra i quali altri 33 semoventi che tuttavia -ancora una volta- furono suddivisi in tanti piccoli reparti, spesso frammischiati a reparti della 10. Panzer Division tedesca. Di queste aliquote impiegate alla spicciolata e oggetto di frequenti rimaneggiamenti degli organici e delle dipendenze tattiche non è possibile dar conto¹⁴³, ma i carri dei battaglioni del 31° Reggimento seguirono a combattere ovunque nelle frenetiche azioni di retroguardia condotte sotto l'incalzare del nemico.

¹⁴¹ Il 19 gennaio 1943, con l'ingresso in territorio tunisino della 3ª Compagnia il XIV Battaglione carri medi il 31° poté dirsi, almeno formalmente, completato e da quel momento il battaglione del Tenente Colonnello Gigliarelli Fumi¹⁴¹ riprese il suo posto nel Reggimento.

¹⁴² Sottotenenti Giovanni Stanco e Carlo Bastini; Sergente Maggiore Nazzareno Mucci; Sergenti Pilade Cennini, Lorenzo Miratti, Pietro Schesaro e Claudio Sebastianelli; Caporal Maggiori Ezio Stangalino e Serafino Salvatelli; Carristi Romildo Barbero, Carlo Villa e Vittorio Sartorio.

¹⁴³ *“Altri carri o semoventi della divisione appena sbarcati erano stati inviati a spizzico in settori vari per sopperire a esigenze che si erano profilate: non è possibile far la storia di quei reparti”*, Dino Campini, Op. cit..

A febbraio inoltrato la profondità del ripiegamento era tale che gli ormai prossimi rilievi montuosi della Tunisia imponevano di adeguare il dispositivo per adattarlo a un terreno non più adatto all'impiego dei mezzi corazzati. Il comando della *Centauro* dispose allora la costituzione di un battaglione di formazione, appiedato, "da montagna" impiegando i carristi del 31° reggimento rimasti privi dei loro carri. Come era già accaduto nei Balcani, i carristi del 31° si batterono ancora una volta da fanti. Tale reparto prese il nome dal proprio comandante, Capitano Gaetano Marano¹⁴⁴; era armato con mortai da 81, pezzi da 65 e mitragliere da 20; addestrato, ed organizzato sul tipo alpino. Per i rifornimenti -in mancanza di muli- fu necessario organizzare salmerie cammellate, inquadrando in esse circa 200 dromedari reperiti sul mercato locale e condotti da elementi arabi assoldati sul posto. Il Battaglione *Marano* (in realtà pare non fosse più di una compagnia rinforzata) era interamente assorbito nell'occupazione di Sened e dal presidio dei caposaldi di quota 1181 del Djebel Orbata (denominato "Optique" giacché costituiva un ottimo punto di osservazione dell'intera area) e di quota 600 del Djebel Arta, posti alle ali dei caposaldi costituiti a sbarramento delle valli tunisine tra il settore della linea denominato *Ariete* e quello denominato *Littorio*. A proposito di questo Battaglione di "carristi da montagna", nelle memorie storiche della divisione *Centauro* se ne rimarca in termini assai lusinghieri l'assetto morale: "*Ufficiali ottimi; reparti fortemente inquadrati*"¹⁴⁵. La qualità di quel piccolo ma combattivo reparto improvvisato sorprese non poco gli americani la cui *intelligence* non aveva rilevato l'afflusso di truppe alpine nello scacchiere Tunisino. Tra gli appartenenti al battaglione *Marano* si distinse il Capitano Giuseppe De Toma (M.A.V.M.) al comando di una compagnia di carristi assaltatori responsabile di un piccolo presidio di montagna. Nell'ultima decade di marzo, tra Sened, El Ank e El Alfay, allorché

¹⁴⁴ Col grado di colonnello, nella sede di Bellinzago Novarese, nel periodo 1962-63, l'ufficiale comanderà il ricostituito 31° Reggimento carri.

¹⁴⁵ Il battaglione "Marano" era la seconda unità appiedata di carristi a costituirsi in Africa Settentrionale. Esso si affiancava al 132° Reggimento controcarri, formato all'indomani dello sfondamento della linea di El Alamein con il personale superstite dei disciolti 132° e 133° Reggimento Carristi e dell'XI Battaglione carri medi. Tale formazione, concepita per la guerra di movimento nel deserto, era articolata in tre battaglioni ("Ariete", "Littorio" e "Trieste"); affidata al comando del Colonnello Domenico Ciccimarra (già primo comandante del 131° Reggimento Carristi), operò con onore alle dipendenze della divisione "Centauro" per l'intera durata del ripiegamento meritando numerose ricompense al Valor Militare.



Figura 220 - Carro della Centauro in Tunisia



Figura 220 - Il relitto di un nostro carro rimasto senza cingoli abbandonato sul ciglio di una strada

forze avversarie superiori per numero strinsero l'accerchiamento attorno al suo caposaldo inducendo alla resa alcuni elementi del presidio stesso, l'Ufficiale con una coraggiosa azione notturna riuscì a sottrarsi all'accerchiamento nemico e a raggiungere, con una lunga e faticosa marcia di più giorni lungo gli impervi sentieri della montagna tunisina, il Comando della *Centauro*. Malgrado le precarie condizioni di salute e le dure fatiche sopportate, rinunciò al meritato riposo e con tutto il suo reparto si portò di nuovo in linea, a presidio di un'altra pericolosa e importante località montana. Il reparto al suo comando respinse diversi attacchi nemici in forze e mantenne il possesso della posizione affidatagli. Altra figura di spicco tra i "carristi da montagna" fu il Tenente Giorgio Santini (M.B.V.M.) che tenne il comando del già citato posto di osservazione avanzata denominato Poste Optique nei pressi di Djebel Orbata, per ben quindici giorni di lotta durissima. In tale periodo riuscì a fornire notizie utilissime circa i movimenti del nemico attaccante. Infine, quando tra il 21 e 24 marzo 1943 la sua posizione fu sopravanzata, egli rimase al suo posto continuando a sorvegliare i movimenti dell'avversario. Quando si rese conto che era ormai preclusa ogni possibilità di sganciarsi e ripiegare al seguito dell'Armata, dette l'ordine di distruggere le armi da posizione e guidò arditamente i suoi uomini sulle montagne tunisine attraversando con essi le file nemiche avanzanti e riuscendo a raggiungere El Ank e a rientrare nelle nostre linee, assicurando ancora una volta preziose notizie sul dispositivo avversario. Il 12 marzo, al Passo El Alfay, il Sottotenente Roberto Cao di San Marco (C.G.V.M.), mentre era al comando di un'autocolonna di rifornimenti e recuperi in movimento in zona impervia a strettissimo contatto col nemico, reagiva a un'azione dell'avversario portando a termine il compito nonostante l'intenso fuoco nemico.

Tra gli effettivi dei reparti impiegati isolatamente nelle azioni di retroguardia, è doveroso ricordare il Sottotenente Giovanni Lo Bianco (M.B.V.M.) della 12^a Compagnia carri medi che nelle operazioni tra il 21 marzo e l'11 aprile 1943 guidò il proprio plotone in un'azione di protezione del ripiegamento di altri reparti nel corso della quale attaccò ripetutamente mezzi corazzati avversari ritardandone l'avanzata in misura significativa. Al termine della pericolosa azione rientrava alla base facendo trainare i carri inefficienti e portando al sicuro gli equipaggi dei carri andati distrutti in combattimento.

Dal 23 marzo il Reggimento fu a El Guettar ove, per 12 giornate durissime, i reparti del 31° concorsero ad arginare l'urto delle colonne corazzate del 2° Corpo

d'Armata Americano, respingendole e consentendo ancora una volta il ripiegamento delle nostre fanterie. L'azione costò circa un terzo dei carri. Intanto diventava sempre più difficile sopperire a queste perdite. I rinforzi che dalla madrepatria riuscivano a raggiungere la Tunisia si assottigliavano infatti sempre di più.

Agli inizi di aprile giunse, come ultimo rinforzo dall'Italia, anche una compagnia carri medi tolta al XVI Battaglione che era stato costituito dal Deposito del 32° Reggimento Carristi a Verona¹⁴⁶. Nel corso del mese si mise in luce anche il Capitano Ottavio Morici (M.B.V.M.) che nelle sempre più difficili azioni di ripiegamento, dopo aver assunto il comando di un battaglione carri medi in un delicato settore, tenne testa a preponderanti forze nemiche. Quando ricevette l'ordine di ripiegare sotto la violenta pressione di motocorazzati avversari, riuscì a disimpegnare tutto il proprio reparto e a contrattaccare ripetutamente.

L'11 aprile 1943, a Bordy, rifuse l'agguerritissima 8ª Compagnia del XV Battaglione carri medi, al comando del Capitano Giuseppe Mainardi (M.B.V.M.) i cui equipaggi affrontarono con grande coraggio un nemico dieci volte superiore per quantità e tipologia di carri. A Bordy, oltre a una Medaglia d'Oro, furono conferite quattro Medaglie d'Argento, tre di Bronzo e tre Croci di Guerra al Valor Militare. Le motivazioni delle ricompense al Valor Militare concesse agli effettivi dell'8ª Compagnia carri costituiscono la testimonianza più eloquente dello straordinario spirito combattivo che animava quel piccolo ma leggendario reparto del 31° Reggimento Carristi i cui equipaggi, nel contrattacco, non esitarono a spingere i propri carri e semoventi fino a cento metri da quelli avversari per riuscire a dare efficacia al tiro delle proprie armi contro i pesanti carri *Grant* e *Sherman*. Quel giorno nell'8ª Compagnia non si contarono i valorosi. Tra i Caduti, il Caporale Giovanni Cracco¹⁴⁷ che meritò l'ultima Medaglia d'Oro al Valor Militare alla memoria conferita a un carrista in territorio d'oltremare; con la seguente motivazione: *“Porgitore di un carro M14/41, in parecchi scontri col nemico dimostrava sereno e cosciente sprezzo del pericolo, coadiuvando efficacemente il proprio capocarro.*

¹⁴⁶ Il XVI battaglione carri medi (su due compagnie carri), formatosi a Udine, fu assegnato al 32° Reggimento carristi nuovamente mobilitato nella primavera del 1943 e inviato in Sardegna nella zona di Sanluri (CA).

¹⁴⁷ Giovanni Cracco era originario di Valdagno (VI). I suoi resti riposano al Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari, nella stessa regione in cui ha avuto l'ultima sede il suo Reggimento. Il carro su cui trovò la morte era targato RE 3635.



Figura 222 - Colonna in marcia



Figura 222 - Un carro M 14/42 del 31° Reggimento carri ispezionato da soldati americani in Tunisia

Durante un combattimento contro preponderanti forze corazzate avversarie, non esitava, per controllare ed aggiustare il tiro, a rimanere quasi costantemente con la testa fuori dello sportello di torretta. Colpito il carro una prima volta da una granata che uccideva il pilota e feriva lui stesso gravemente alle gambe, pur con la carne martoriata dal dolore, trovava la forza di respingere ogni cura dal proprio capocarro e di caricare ancora per tre volte il pezzo. Colpito una seconda, terza e quarta volta alla testa, al petto e alle braccia, cercava di compiere un ultimo caricamento e si abbatteva infine stringendo ancora in mano le granate e rivolgendo le ultime sue parole al capocarro: “Forza, Signor Tenente”. Magnifico esempio di altissime virtù militari, di sublime senso del dovere”¹⁴⁸

Nello stesso fatto d'arme anche il Tenente Pasquale Falduto (comandante di un'altra compagnia del XV battaglione carri medi) meritò uguale ricompensa per gli scontri avvenuti tra il 5 e il 9 aprile a Meheri Zebbeus ove, in una dura giornata di combattimento, allorché il proprio carro perse il cingolo, provvide insieme all'equipaggio a rimmetterlo in efficienza sotto la gragnola di colpi avversari e, dopo esservi riuscito, da bordo dello stesso carro guidò la sua compagnia ad un vittorioso contrattacco. Il giorno seguente, a Kairoman, incaricato di proteggere il ripiegamento di una nostra colonna di fanteria, la sua compagnia teneva testa per nove ore circa, a soverchianti forze corazzate avversarie alle quali riuscì a infliggere perdite sensibili impedendo, col sacrificio di gran parte dei propri carri, che esse dilagassero contro le nostre truppe in ripiegamento.

Appena una settimana dopo, intorno al 12-18 aprile 1943 il Reggimento fu sciolto ed i suoi reparti superstiti andarono per qualche tempo a far parte della 21^a divisione corazzata tedesca. Gli equipaggi carri superstiti continuarono a combattere ancora per poco più di un mese, seguitando a dare filo da torcere all'avversario.

¹⁴⁸ Quel giorno a Bordy a bordo del carro targato RE 3635 dell'8^a Compagnia Carri caddero anche i carristi Mario Bertone (mitragliere marconista) e Niccodemo Malavolta (pilota), unico superstite a bordo il capo carro Sottotenente Carlo Bastini, cui andò una M.B.V.M.. Su altri carri, sempre dell'8^a Compagnia, si distinsero, il Sottotenente Antonio Sechi (comandante di plotone), il Caporal Maggiore Oscar Zuccaro (pilota), anche loro decorati con M.A.V.M.; una ricompensa fu conferita anche al comandante di plotone Tenente Filippo Palestini (M.B.V.M.); mentre i Sergenti Maggiori capicarro Nazareno Mucci e Claudio Sebastianelli (entrambi decorati per la seconda volta) e il carrista Alfonso Casotti (portaordini della compagnia) meritavano una C.G.V.M..



Figura 224 - Battaglione semoventi da 47/32 in partenza per il fronte



Figura 224 - Un semovente controcarro da 47/32 di un battaglione carristi in agguato fra le pieghe del terreno in Tunisia

Nel settore di Gebel Bou Kournine si verificò una pericolosa puntata nemica, che avrebbe potuto portare alla conquista di Tunisi, ma il 25 aprile il “*Gruppo Piscicelli*”, con 12 carri e 12 semoventi, contrattaccò e per due ore respinse i carri inglesi, distruggendone una trentina. Dal 25 al 28 aprile, a Medjez el Bab, il Maggiore Alfredo Clementi (M.A.V.M.), al comando del XIV battaglione carri medi¹⁴⁹ sventò, con felice iniziativa, un movimento aggirante nemico. Malgrado la forte disparità di forze, ne contrastò decisamente il passo e avuto il carro colpito ed incendiato con morto e ferito a bordo, benché raccolto semisvenuto, non esitò pochi minuti dopo a riprendere energicamente il comando e la lotta che, protrattasi per più giorni, obbligò l'avversario a desistere dai propri intendimenti.

Uno degli ultimi combattimenti si svolse l'8 maggio a Porto Farina (Ghar El Melh), località utile per un ormai poco probabile reimbarco alla volta dell'Italia. Mancavano ormai soltanto 15 giorni alla capitolazione delle truppe italiane, ma anche quel giorno a fianco di quattro nostri semoventi c'era ancora un carro del XV Battaglione (Sottotenente Orlando), con alcuni *panzer* ed una batteria di cannoni da 88 mm..

Il 13 maggio si ebbe la capitolazione e la disfatta risultò pesante, anche per le ripercussioni che ebbe sul morale degli italiani. La tenace resistenza delle truppe italo-tedesche ritardò l'invasione della Sicilia, e può essere definita un successo di difesa manovrata, anche se l'esito finale era scontato per la critica situazione dei mezzi di combattimento e dei rifornimenti. Tuttavia, anche nel giorno della resa generale -a Enfidaville- il Sergente Maggiore Enrico Gastaldi (M.B.V.M.), cui era stato affidato il comando di un plotone di carristi appiedati dislocato in una importante posizione avanzata, nell'imminenza, già intuita dalle truppe in linea, dell'ordine generale di resa -non ancora emanato- rispose alla baldanzosa intimazione di cedere le armi fattagli dal nemico ordinando il fuoco ai propri uomini, respinse le pattuglie avversarie e ne sostenne con fermezza la violenta reazione. L'onorevole arditto contegno tenuto in quella circostanza dal ventitreenne sottufficiale riscosse l'ammirazione dello stesso nemico. Questo era lo spirito dei giovani Carristi combattenti del 31° Reggimento Carri!

Dal novembre 1942 nello scacchiere tunisino operarono valorosamente anche altri due piccoli ma agguerriti battaglioni nati dai depositi di

¹⁴⁹ Il nome del decorato compare in una lapide dedicata a tale reparto conservata presso il Museo di Cavalleria di Pinerolo.



Figura 226 - Il simbolo tattico dipinto sulla fiancata di questo semovente ripreso in azione in Tunisia lo fa riconoscere come appartenente a uno dei battaglioni semoventi controcarri da 47/32 formati dalla Specialità..



Figura 226 - Carristi a bordo di semoventi controcarro da 47/32

Siena e Parma e pertanto appartenenti a pieno titolo alla Specialità Carristi. del 31° Reggimento Carristi.

Il primo di questi reparti era il CXXXVI Battaglione controcarro su semoventi da 47/32 del Tenente Colonnello Colucci, su due compagnie semoventi, era posto alle dirette dipendenze del XXX Corpo d'Armata. Una particolare menzione la meritano i Tenenti Romolo Dalla Chiesa (M.A.V.M.)¹⁵⁰ e Giuseppe Tanteri (C.G.V.M.). Il primo, al comando di un plotone semoventi, nel corso delle azioni iniziali della campagna di Tunisia, dette costante prova di ardire e di perizia. Tra il 14 e il 26 novembre 1942, mentre era intento alle ricognizioni in preparazione di un contrattacco restò gravemente ferito al petto, ma rimase sul luogo per dare al sostituto precise istruzioni per l'azione che, ripresa su suo ordine, si concluse favorevolmente. Il secondo al comando della 2ª Compagnia semoventi, si distinse invece per coraggio in più giornate di aspri combattimenti difensivi. In particolare, il 19 gennaio 1943, a Sidi Salah, egli non esitò ad assumere volontariamente il comando di reparti fucilieri rimasti privi di ufficiali che con ammirevole spirito d'iniziativa guidò alla riconquista di importanti posizioni.

Il secondo reparto, era il I Battaglione semoventi controcarro da 47/32 al comando del Maggiore Carlo Piccardo (M.B.V.M.), inquadrato nella Divisione di Fanteria *Superga* (XXX Corpo d'Armata). Tale reparto si era costituito presso il Deposito del 33° Reggimento Carristi di Parma, ma il Comandante e gli ufficiali effettivi provenivano dal 31° Reggimento Carristi. Le due agguerritissime compagnie semoventi in cui si articolava questo battaglione si batterono fino all'ultimo con grande coraggio. Numerosi furono i Carristi del battaglione a meritare una ricompensa al Valor Militare nei combattimenti negli ultimissimi giorni della campagna d'Africa. Il Comandante di battaglione e il Capitano Riccardo Inghilleri si distinsero, insieme ai Tenenti Dante Groppi e Renato Loasses nel combattimento presso la stretta di Zaress (13-14 aprile 1943) e furono tutti decorati di Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Una Croce di Guerra al Valore Militare fu concessa

¹⁵⁰ Il Tenente Romolo Dalla Chiesa aveva appena ultimato la frequenza dell'83° corso "Rex" dell'Accademia di Fanteria e Cavalleria di Modena ove aveva fatto parte della 10ª Compagnia Allievi Ufficiali Carristi.



Figura 227 - Colonna di semoventi controcarro da 47/32 in marcia sui rilievi tunisini



rispettivamente ai Sottotenenti Filippo Bucci ed Emmidio Valente¹⁵¹, ai Sergenti Giuseppe Ghioni, Giovanni Rigoni, ai Caporal Maggiori Iseo Rebuschi e Giovanni Salmaso e al Caporale Pietro Minelli. Un'ulteriore Medaglia di Bronzo fu infine concessa al Sottotenente Luigi Guazzora, distintosi nel combattimento di Bir Alina il 3 maggio 1943.

Nella stessa data in cui, in Tunisia, il Reggimento veniva sciolto, esso si ricostituiva presso il proprio Deposito in Siena. Il comando del Reggimento fu assunto dal Colonnello Paolo Formenti che aveva combattuto la guerra nel deserto con l'Ariete e che il 1° dicembre 1942 aveva sostituito il Tenente Colonnello Enrico Maretti al comando del 132° Reggimento Carristi comandando i resti di quell'unità fino al suo scioglimento.

Lo sbarco e la difesa della Sicilia - Estate 1943

È luogo comune ritenere che le vicende di guerra della compagine carrista si siano tutte svolte al di fuori dei confini nazionali. L'eco delle battaglie fra corazzati scatenatesi nel deserto del Nord Africa fu tanto grande da offuscare in qualche modo la partecipazione dei Carristi alle operazioni in Sicilia nel luglio del 1943.

La battaglia per la difesa della Sicilia dallo sbarco anglo-americano venne infatti sommersa dai tumultuosi avvenimenti politici apertisi con la caduta del regime fascista e, subito dopo, dalla firma dell'armistizio. Anche in quella tutt'altro che trascurabile battaglia vi sono le tracce profonde lasciate dai nostri cingoli e in quei giorni tragici emersero ancora una volta le qualità eroiche della Specialità, che anche qui seppe affrontare consapevolmente la lotta disperata contro i potenti mezzi avversari.

Con i loro scarsi mezzi, i Carristi seppero rimanere fedeli al motto coniato dal Colonnello Babini pur nella certezza che non si trattava più di vincere una battaglia persa in partenza, ma di difendere l'onore del Soldato Italiano.

¹⁵¹ Nel dopoguerra il Tenente Valente, anch'egli della 10° Compagnia Allievi Ufficiali Carristi dell'83° corso "Rex" dell'Accademia di Modena, entrerà nell'Aviazione Leggera dell'Esercito come pilota osservatore e nel grado di Colonnello contribuirà alla realizzazione dell'elicottero d'attacco A 129 "Mangusta".



Figura 229 - Carro Renault R35 del 131° Reggimento Carristi in Sicilia



Figura 229 - Semovente controcarro da 47/32 in azione

La lotta che le Forze Armate Italiane sostennero in Sicilia in quella lontana estate durò ben 38 giorni e fu accanitissima se si pensa che lo sbarco in Sicilia fu la seconda più imponente operazione offensiva organizzata dagli Alleati nel corso della II Guerra Mondiale. Soltanto con l'invasione della Normandia, intrapresa undici mesi dopo, essi riuscirono ad impiegare un numero maggiore di uomini⁽¹⁵²⁾. Se si considera che un analogo numero di giorni fu sufficiente a sbaragliare la Polonia, e la Francia intere, ci si rende conto dello sforzo sostenuto dalle Forze Armate Italiane.

Alla vigilia dello sbarco anglo-americano le unità Carristi dislocate in Sicilia erano costituite, dal punto di vista organico, dal 131° Reggimento Carristi, su *CI e CII Battaglione carri Renault R 35 (ex I e II Battaglione del 4° Reggimento)*, due compagnie carri Fiat 3000, il *XII Battaglione carri leggeri "Cangialosi"*, da sempre stanziato a Palermo e da tre battaglioni semoventi da 47/32 su scafo L 6/40, tutti e tre mobilitati dal 33° Reggimento Carristi di Parma.

Esaminata dal punto di vista dei materiali, la situazione era davvero drammatica. Al riguardo, va sottolineato che già nel *Promemoria prot. n. 5300* del 10 marzo 1943⁽¹⁵³⁾, il Generale Roatta, all'epoca Comandante della *6ª Armata*⁽¹⁵⁴⁾, nel tratteggiare molto realisticamente la situazione in Sicilia, riferendosi al *131° Reggimento Carristi*, affermava che esso era equipaggiato con «*carri francesi di preda bellica, antiquati, male armati, lenti e senza pezzi di ricambio*».

Si pensi che l'efficienza di questi carri era assicurata tra mille difficoltà, per iniziativa dei Comandanti di reparto che erano riusciti persino a far costruire pezzi di ricambio dalle officine dell'isola. Sempre il Generale Roatta, riferendosi poi alle due compagnie carri Fiat 3000, non aveva remore a definire tali mezzi «*antidiluviani*».

La gravità della situazione non era certo mitigata dalla presenza nell'isola di un altro reparto di Carristi, il *XII Battaglione carri leggeri "Cangialosi"* del 4°



Figura 231 - Carro Renault R 35 del 131° Reggimento carristi a Comiso



Figura 231 - Relitto di un carro R35 del 131° Reggimento Carristi in Sicilia

⁽¹⁵²⁾ Nella fase iniziale dell'operazione Husky furono sbarcate ben otto divisioni contro le cinque sbarcate nel corso della corrispondente fase in Normandia; la flotta navale riunita per Husky fu in realtà la più gigantesca della storia mondiale.

⁽¹⁵³⁾ Riportato da Emilio Faldella, op. cit., pag. 423.

⁽¹⁵⁴⁾ Alla vigilia dello sbarco, il Generale Roatta fu poi sostituito il 24 maggio 1943 dal Generale Alfredo Guzzoni.

Reggimento Carristi⁽¹⁵⁵⁾ e neppure dalla disponibilità dei tre battaglioni semoventi da 47/32 le cui armi, sperimentate nel corso delle campagne precedenti in Tunisia e Russia, erano ormai notoriamente insufficienti a contrastare i potenti carri dell'avversario.

Sin dal suo arrivo in Sicilia, il 131° Reggimento fu smembrato e i suoi due battaglioni assegnati ciascuno ad uno dei due Corpi d'Armata presenti in quel Teatro. Il CI Battaglione carri R 35 del Tenente Colonnello Massimino D'Andretta (M.A.V.M. e 3 M.B.V.M.) fu assegnato al *XVI Corpo d'Armata*.

Il *CII Battaglione carri R 35*⁽¹⁵⁶⁾ del Tenente Colonnello Osvaldo Mazzei (M.A.V.M.), uno dei protagonisti del primo combattimento carrista a Ual Ual nel 1935, fu invece messo a disposizione del *XII Corpo d'Armata*.

Il *XII Battaglione carri leggeri* di Palermo era affidato al comando dal Tenente Colonnello Renato Perrone ed aveva alcuni suoi reparti distaccati a Pantelleria e Lampedusa.

Il *IV Battaglione semoventi da 47/32*, formatosi il 24 aprile 1942 presso il Deposito del 33° *Reggimento Carristi*, al comando del Tenente Colonnello Antonio Tropea, era in organico alla Divisione di Fanteria "Livorno".

Il *CCXXXIII Battaglione semoventi da 47/32*⁽¹⁵⁷⁾, al comando del Tenente Colonnello Giovanni Maria Giacomo Elena (M.A.V.M. a.m.) ed il *CXXXIII Battaglione semoventi da 47/32*, al Comando del Tenente Colonnello Vito Gaetano Mascio (C.G.V.M.); anch'essi formati presso il Deposito del 33° *Reggimento Carristi* di Parma rispettivamente il 1° maggio ed il 1° ottobre 1942.

In vista dello sbarco anglo americano, al complesso delle forze di manovra disponibili nella nostra 6^a Armata fu data un'articolazione tattica imbastita per lo più sulle unità Carriste e sui rispettivi Comandi. Furono perciò creati otto "gruppi mobili"

⁽¹⁵⁵⁾ Il XII Battaglione carri era organico al 4° Reggimento Carristi di Roma ed era stanziato a Palermo dal 1936. Esso dipendeva, per l'impiego, dall'omonimo Corpo d'Armata ed alcuni reparti minori del battaglione erano schierati nelle isole Pelagie.

⁽¹⁵⁶⁾ Le compagnie del CII Battaglione carri R 35 (4^a, 5^a e 6^a) avevano come emblemi, dipinti sui lati delle torrette, i semi delle carte da poker.

⁽¹⁵⁷⁾ Il libro "Lo sbarco e la difesa della Sicilia" del Generale Emilio Faldella che fu Capo di SM della 6^a Armata schierata per la difesa dell'isola riporta sempre, per il battaglione semoventi al comando del Ten.Col. Elena, il numero CCXXX, a meno della citazione a pag. 231. dove viene riportato il numero ordinativo esatto CCXXXIII che corrisponde a quello riportato nella documentazione ufficiale rintracciata presso l'Ufficio Storico dell'Esercito. Il CCXXX btg. non è infatti mai esistito.



Figura 233 - Carro Renault R35 del 131° Reggimento Carristi distrutto a Gela, luglio 1943



Figura 233 - Reparto semoventi controcarro da 47/32 in movimento in un centro abitato

a difesa degli aeroporti, sei dei quali posti al comando di Comandanti di reparto Carristi.

A seguito di questa disposizione, tutti i battaglioni Carristi furono smembrati assegnandone le compagnie ai citati “gruppi mobili” che avrebbero costituito le forze di manovra a disposizione dei settori assegnati ai due Corpi d’Armata presenti nell’isola. Soltanto il IV Battaglione semoventi da 47/32, rimasto sempre organico alla Divisione di Fanteria “Livorno”, non fu smembrato.

Al settore del XII Corpo d’Armata furono assegnati i gruppi mobili “A”, “B” e “C”. Al settore del XVI Corpo d’Armata i gruppi mobili “D”, “E”, “F”, “G” ed “H”.

Il gruppo mobile “A”, affidato al comando del Tenente Colonnello Perrone, era formato dalla 4^a compagnia del CII Battaglione carri R 35 insieme alla 1^a compagnia del CXXXIII Battaglione semoventi da 47/32. La sua dislocazione iniziale era a Paceco.

Il gruppo mobile “B”, affidato al comando del Tenente Colonnello Mascio, era formato dal comando e dalla 3^a compagnia del CXXXIII Battaglione semoventi da 47/32 insieme alla 6^a compagnia del CII Battaglione carri R 35. La sua dislocazione iniziale era a Santa Ninfa.

Il gruppo mobile “C”, affidato al comando del Tenente Colonnello Mazzei, era formato dal comando e dalla 5^a compagnia del CII Battaglione carri R 35. La sua dislocazione iniziale era a Portella Misiblesi.

Il gruppo mobile “D”, affidato al comando del Tenente Colonnello D’Andretta, era formato dal comando e dalla 3^a compagnia⁽¹⁵⁸⁾ del CI Battaglione carri R 35. La sua dislocazione iniziale era a Misterbianco.

Il gruppo mobile “E”, inquadrava oltre ad altri reparti non Carristi, la 1^a compagnia⁽¹⁵⁹⁾ del CI Battaglione carri R 35, comandata dal Capitano Giuseppe Granieri (M.A.V.M.) cui fu affidato il comando del gruppo mobile, inizialmente dislocato a Niscemi.

Il gruppo mobile “F”, inizialmente dislocato a Rosolini, inquadrava la 2^a compagnia⁽¹⁶⁰⁾ del CI Battaglione carri R 35 cui era stato sottratto un plotone carri



Figura 235 - Carristi di un battaglione semoventi controcarri da 47/32 in Sicilia nella primavera 1943



Figura 235 - Carristi di uno degli agguerriti battaglioni semoventi controcarro da 47/32

⁽¹⁵⁸⁾ L’emblema della 3^a compagnia carri R 35, dipinto sui lati della torretta, rappresentava una folgore.

⁽¹⁵⁹⁾ L’emblema della 1^a compagnia carri R 35, dipinto sui lati della torretta, rappresentava un cavallino rampante.

⁽¹⁶⁰⁾ L’emblema della 2^a compagnia carri R 35, dipinto sui lati della torretta, rappresentava una testa d’ariete.

inserito nel gruppo mobile “G” dislocato a Cosimo.

Il gruppo mobile “H”, il cui comando fu affidato al Tenente Colonnello Luigi Cixi (Comandante titolare del 131° Reggimento Carristi), inquadrava il comando del 131° reggimento Carristi. L’unico reparto carri assegnato a tale gruppo mobile era la 2^a compagnia carri Fiat 3000 con la quale non si poté fare di meglio che impiegarli da bordo di autocarri!

Tale gruppo fu inizialmente schierato nei pressi di Caltagirone e poi posto a difesa del vicino aeroporto di San Pietro, qualche chilometro a sud della città, aeroporto che il gruppo mobile “H”, nonostante gli scarsissimi mezzi disponibili, difese combattendo fino alle prime luci del 14 luglio.

La 1^a compagnia carri Fiat 3000 fu messa a disposizione del XII Corpo d’Armata che ne fece interrare i carri in postazioni fisse attorno agli aeroporti del proprio settore.

La 2^a compagnia del CI Battaglione carri R 35 fu impegnata in combattimento, nei pressi di Modica, nel pomeriggio del 10 luglio per la difesa della penisola di Pachino ed investita, insieme a tutto il gruppo mobile “F” da un bombardamento navale. Mezzi motocorazzati inglesi avanzati misero fuori combattimento, ad uno ad uno, tutti i carri R 35 della compagnia. Ingenti le perdite tra i Carristi. Un carro, andato al contrattacco al comando di un valoroso Tenente di cui purtroppo non si seppe il nome, fu colpito ed incendiato. L’equipaggio arse tra le fiamme.

Alle ore 03.45 del 10 luglio, il gruppo mobile “E”, al comando del Capitano Giuseppe Granieri (M.A.V.M.), Comandante la 1^a compagnia del CI Battaglione carri R 35, ricevette l’ordine di trasferirsi da Niscemi a Gela. Alle ore 07.00 il gruppo fu fermato nei pressi della città per l’intensa azione dell’artiglieria navale e delle formazioni aeree avversarie. Le sole navi da guerra americane, fra le ore 08.00 e le ore 12,55 del 10 luglio, riversarono sulle forze del Capitano Granieri ben 572 colpi di grosso calibro. La 1^a compagnia carri riuscì comunque a penetrare nell’abitato di Gela, ma fu costretta a retrocedere per il fuoco dei mortai e dei pezzi controcarro nemici che riuscirono ad infliggere gravi perdite fra gli equipaggi dei carri quasi tutti colpiti.

In quei frangenti, il Tenente Angelo Navari (M.A.V.M. a.m.) avendo il carro incendiato, continuò nella lotta fino ad immolare la sua giovane vita avvolto dalle fiamme. Constatata l’impossibilità di mantenere le posizioni raggiunte, il Capitano



Figura 237 - Soldati britannici ispezionano un carro del IV Battaglione semoventi controcarri da 47/32



Figura 237 - Reparto semoventi controcarro da 47/32 in movimento in un centro abitato

Granieri dovette ordinare al suo gruppo mobile di arretrare all'aeroporto di Gela. I resti del gruppo mobile "E" furono poi raccolti nella *Divisione Livorno*. L'impeto combattivo con cui i reparti agli ordini del Capitano Granieri animarono il loro contrattacco fu giudicato superbo dallo stesso avversario.

Sempre il 10 luglio 1943, i 18 carri Renault R 35 della 3^a compagnia del CI Battaglione carri, inizialmente dislocati a Misterbianco, furono spostati con tutto il gruppo mobile "D" verso Solarino dove giunse intorno alle ore 21.00, schierandosi sul davanti della località. Tale gruppo avanzò poi sul rettilineo che da Solarino portava a Florida, preceduto dalla 3^a compagnia. Contemporaneamente, forze motocorazzate inglesi iniziarono a muovere da Florida verso Solarino lungo lo stesso rettilineo.

L'incontro tra le due opposte avanguardie ebbe luogo alle ore 06.30 dell'11 luglio. La reazione avversaria fu potente e costrinse gli italiani a ripiegare su Solarino. La notte sul 12 luglio, quattro carri della 3^a compagnia si lanciarono all'attacco. Il carro di testa, comandato dal Sottotenente Adamo Profico (M.A.V.M.), incontrò uno sbarramento di mine e saltò in aria nel tentativo di passare. Il secondo carro fu squarciato da un colpo di cannone. Il terzo fu colpito ad un cingolo e ruzzolò per la scarpata. L'ultimo riuscì a passare, mise in fuga un gruppo di fanti avversari, ma fu affrontato da un carro *Sherman* che inesorabilmente lo colpì immobilizzandolo. In quei frangenti si distinse, oltre al già menzionato Tenente Colonnello D'Andretta, anche il Tenente Franco Rodriguez (M.B.V.M.) che continuò a combattere sino a che il suo carro non fu incendiato.

Il *IV Battaglione semoventi da 47/32*, costituì, in vista dello sbarco, il gruppo tattico "*Carmite*" dato in rinforzo alla difesa costiera del settore del *XII Corpo d'Armata*. I suoi semoventi intervennero prontamente il 14 luglio, insieme a tre carri armati tedeschi, contro un *commando* sbarcato ad Agnone che aveva sopraffatto le nostre unità costiere.

I Carristi riuscirono a respingere il *commando* verso la costa obbligandolo a reimbarcarsi e liberando i prigionieri precedentemente fatti. Successivamente, gli inglesi riuscirono a far sbarcare nella medesima località alcuni carri armati. Il gruppo tattico del Tenente Colonnello Tropea sostenne un violento combattimento tra il ponte di Primosole e la masseria Codavolpe finché fu sopraffatto. In quell'occasione cadde anche l'eroico Comandante del *IV Battaglione semoventi*. Anche il comportamento di questo battaglione di Carristi fu giudicato magnifico.

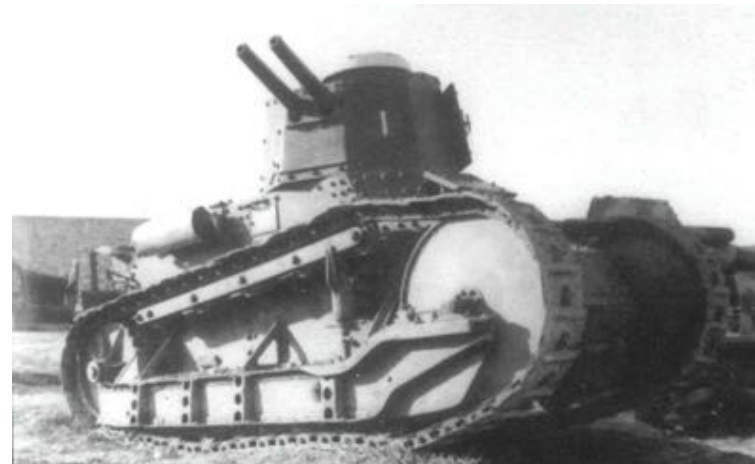


Figura 238 - Un carro fiat 3000 di una delle due compagnie carri presenti in Sicilia nell'estate 1943

Il *CCXXXIII Battaglione semoventi da 47/32*⁽¹⁶¹⁾ fu assegnato, in vista dello sbarco, al XVI Corpo d'Armata che lo assegnò alla 206^a Divisione Costiera⁽¹⁶²⁾. I reparti di questo battaglione furono impegnati sulla linea del fuoco sin dalle prime battute. Il 10 luglio 1943, alcuni suoi semoventi parteciparono valorosamente ai combattimenti nella penisola di Pachino. Si distinsero per valore e coraggio il Tenente Mario Pittigliani (M.B.V.M.), il Sottotenente Renzo Benedetti (C.G.V.M.), ed il Sergente Vito Colella (C.G.V.M.).

I mezzi del *CCXXXIII Battaglione semoventi da 47/32* continuarono a combattere per tutta la giornata del 10 luglio nei pressi di Noto e sempre in quella giornata si segnalò per il suo eroico comportamento il Carrista Giovanni Grecchi (M.A.V.M. a.m.). In quella occasione i due nuclei semoventi in cui si era articolato il battaglione riuscirono a sottrarsi all'accerchiamento. Uno, condotto dallo stesso Tenente Colonnello Elena, prese parte al combattimento di Bivio Gigliotto e l'altro, composto da soli tre semoventi, al combattimento di Palazzolo Acreide.

Nella giornata dell'11 luglio tre semoventi del *CCXXXIII Battaglione* che, dopo aver combattuto a Cassibile avevano ripiegato su Palazzolo, furono impiegati nei pressi di Siracusa per prendere contatto con forze avanzanti della 51^a Divisione Britannica. Nella notte sul 13 luglio alcuni semoventi del battaglione erano di nuovo al Bivio Gigliotto, giunti da Noto a rinforzare le forze della *Divisione Livorno*.

Molti altri i valorosi tra i Carristi di questo battaglione il cui Comandante trovò eroica fine il 15 luglio 1943 sacrificandosi dopo aver combattuto strenuamente fino alla fine di ogni possibile resistenza e senza lasciar traccia di sé. Proposto per la massima ricompensa al V. M., gli fu concessa la Medaglia d'Argento.

Nel ricordo di quelle giornate, non potremmo certo tralasciare di menzionare l'eroico Sottotenente Luigi Scapuzzi (M.O.V.M. a.m.) che: «*chiedeva insistentemente ed otteneva di essere trasferito dal Deposito ad un battaglione semoventi da 47/32 destinato in zona d'operazioni. Nella prima fase di un ciclo operativo, assegnato ai rifornimenti di una compagnia assolveva i compiti affidatigli*

⁽¹⁶¹⁾ Il libro "Lo sbarco e la difesa della Sicilia" del Generale Emilio Faldella che fu Capo di SM della 6^a Armata schierata per la difesa dell'isola riporta sempre, per il battaglione semoventi al comando del Ten.Col. Elena, il numero CCXXX, a meno della citazione a pag. 231. dove viene riportato il numero CCXXXIII che corrisponde a quello riportato nella documentazione ufficiale rintracciata presso l'Ufficio Storico dell'Esercito.

⁽¹⁶²⁾ Da quanto risulta nel libro del Generale Faldella, il battaglione del Tenente Colonnello Elena disponeva di soli 15 semoventi.

con elevato senso del dovere e spirito d'iniziativa su itinerari intensamente battuti. Successivamente, caduto 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»⁽¹⁶³⁾.

Oltre a lui furono decorati al V. M. il Sottotenente Ugo De Cesare (M.A.V.M.)⁽¹⁶⁴⁾ decorato perché a Marzameni, nella penisola di Pachino, il 10 luglio 1943, «...ardente ed entusiasta, Comandante di plotone di una compagnia carri semoventi da 47/32 impegnato contro forze soverchianti corazzate, avuti i carri del suo plotone ed il proprio carro colpiti da granate perforanti, con un morto a bordo ed un altro membro dell'equipaggio ferito, egli stesso gravemente ferito ad un braccio, anziché ripiegare con gli equipaggi superstiti su di una posizione precedentemente stabilita, seguiva a manovrare con eroico sforzo il cannone riuscendo ad immobilizzare due carri nemici e dare così il tempo alla compagnia di riorganizzarsi. Fulgido esempio di eroismo e di alto senso del dovere».

Ed ancora, il Capitano Franco Calissoni (C.G.V.M.), il Sergente Ezio Cara (C.G.V.M.), il Sottotenente medico Roberto Granelli (C.G.V.M.), distintosi nel caposaldo di Villa Petrosa di Noto nel pomeriggio del 10 luglio, ed il Tenente Guido Tomasone (C.G.V.M.).

I gruppi mobili "A", "B" e "C" agirono contro le forze americane sbarcate sulla costa agrigentina, riuniti nel Raggruppamento mobile "Ovest", nel quale era inserito anche il 10° Reggimento Bersaglieri ed altre unità di artiglieria.

Il 17 luglio, il gruppo mobile "B" era dislocato intorno ad Agrigento. Nella stessa giornata vi fu un consistente sbarco a Porto Empedocle ed il nemico dilagò per la strada costiera verso Ribera e verso Raffadali dove il Tenente Colonnello Mascio

⁽¹⁶³⁾ Motivazione della Medaglia d'Oro al V.M. concessa al Sottotenente Scapuzzi caduto eroicamente il 22 luglio 1943 mentre proteggeva il ripiegamento di un reparto germanico.

⁽¹⁶⁴⁾ Per le gravi mutilazioni di guerra, Ugo De Cesare lasciò il servizio. Laureatosi in giurisprudenza, divenne avvocato della Sacra Romana Rota, Notaio Paleografo, Professore dell'Università di Napoli e Presidente del Consiglio Notarile di Napoli.



Figura 240 - Profilo del semovente controcarro da 47/32 che equipaggiò ben 16 battaglioni dei Carristi, tutti battutisi valorosamente.



Figura 240 - Fiat 3000 in Sicilia dopo l'8 settembre 1943

riuscì a respingerlo con la 6^a compagnia del CII Battaglione carri R 35 e la 3^a compagnia del *CXXXIII Battaglione semoventi da 47/32*. Al nemico furono catturati molti mezzi e uomini.

Nella giornata del 18, a sud di Casteltermini, il gruppo mobile “C” del Tenente Colonnello Mazzei, riuscì a tener duro contro gli elementi avanzati di una colonna nemica fino alla notte sul 19 quando la colonna avversaria riuscì ad avanzare ma fu comunque fermata da uno sbarramento di Bersaglieri.

Il gruppo mobile “A” era stato intanto schierato, con il rinforzo di una batteria di artiglieri, a stazione Villalba con il compito di sbarrare la rotabile Santa Caterina Villarmosa - Stazione Valledolmo.

Il 19 luglio si accentuò la pressione del nemico nella zona di Ribera, a ovest di Agrigento. In particolare fu avvistata una colonna motocorazzata che si dirigeva su Chiusa Sclafani. Il gruppo mobile “B” fu allora impiegato per rinforzare lo sbarramento di Bersaglieri ad Alessandria della Rocca, mentre il gruppo mobile “C” del Tenente Colonnello Mazzei avrebbe dovuto contrattaccare in direzione del ponte sul fiume Platani. Nel corso della mattinata del 19 luglio il Tenente Colonnello Mazzei riuscì a respingere per un buon tratto il nemico e poi a sostenersi a circa 6 chilometri a sud di Casteltermini che il nemico non raggiunse prima delle ore 17.00.

Nella sera dello stesso giorno, anche il gruppo mobile “B” del Tenente Colonnello Mascio dovette ripiegare fino a sud dell’abitato di Bivona, sotto la forte pressione del nemico, ma non senza opporre una strenua resistenza che costò ingenti perdite tra le fila della 6^a compagnia del CII Battaglione carri R 35 e la 3^a compagnia del *CXXXIII Battaglione semoventi da 47/32*. Alla vigorosa resistenza opposta dal gruppo mobile “B” diede pure risalto l’Ammiraglio americano Morison che nelle sue memorie scrisse «*il gruppo mobile “B”, interamente italiano, fece un vigoroso tentativo di fermare l’avanzata*⁽¹⁶⁵⁾».

Dall’alba del 20 luglio la pressione si accentuò davanti a Bivona dove era schierato il gruppo mobile “B”. Alle ore 06.00 circa, un primo attacco investì il gruppo mobile “C” a Stazione Cammarata, ma le forze del Tenente Colonnello Mazzei riuscirono a respingerlo. Un attacco più vasto iniziato verso le ore 09.00 preceduto da una intensa preparazione di artiglieria, si concluse dopo più di due ore

⁽¹⁶⁵⁾ Samuel E. Morison, “Storia delle operazioni navali degli Stati Uniti”, vol. IX.

e mezza, e soltanto quando il gruppo mobile “C” fu sopraffatto per le gravissime perdite subite.

Il pomeriggio seguente il gruppo mobile “B” del Tenente Colonnello Mascio oppose resistenza davanti a Santo Stefano Quisquina e costrinse reparti della 3^a Divisione Americana ad organizzare un attacco in tre direzioni che, secondo quanto riportato dal già menzionato Ammiraglio Morison, fu iniziato non prima delle ore 13.30 protraendosi, per la strenua resistenza dei nostri, sino alle 17.00.

Il gruppo mobile “A” del Tenente Colonnello Perrone, con la 4^a compagnia del CII Battaglione carri R 35 e la 1^a compagnia del *CXXXIII Battaglione semoventi da 47/32*, fu costretto a ripiegare su Stazione Di Villadolmo dove fu poi attaccato e travolto il giorno successivo.

Grazie al ritardo impartito alle colonne avversarie dalla resistenza dei gruppi mobili “A”, “B” e “C” le divisioni di Fanteria ebbero modo di arretrare verso Est.

La dimostrazione della determinazione con cui affrontarono la lotta questi tre gruppi mobili cui diedero vita, principalmente, le tre compagnie del *CII Battaglione carri R 35 del 131° Reggimento Carristi* e le tre compagnie del *CXXXIII Battaglione semoventi da 47/32* originato dal *33° Reggimento Carristi*, è nella trasmissione di Radio Londra delle ore 18.00 del 20 luglio quando, commentando le operazioni sulla fronte nord di Agrigento, si affermò che l’offensiva delle truppe americane che puntavano a Palermo era stata ostacolata da due divisioni motorizzate italiane! Il CII Battaglione carri R 35, che dovette sostenere l’azione del *XII Corpo d’Armata*, destinato alla protezione della *Divisione di Fanteria Assietta*, si sacrificò guadagnandosi la citazione nel bollettino N. 1162 del 31 luglio 1943⁽¹⁶⁶⁾. Oltre a quelle già segnalate, tra le ricompense al Valor Militare concesse ai combattenti Carristi in Sicilia si annovera anche il Capitano Ugo Porta (M.A.V.M.) impiegato presso il Comando della *6^a Armata*

⁽¹⁶⁶⁾ cfr. “Le operazioni in Sicilia e Calabria (luglio-settembre 1943) di A. Santoni, SME Uf. Storico 1989.

Sicilia: carri Tiger tedeschi e Carristi italiani

Tra gli episodi meno conosciuti della difesa della Sicilia è contemplata la presenza, anche se non per lungo tempo, di Carristi italiani affiancati a Carristi tedeschi di un reparto carri Tigre, allo scopo di costituire equipaggi italiani capaci di muovere e tenere in efficienza quei potenti mezzi.

A questo si era arrivati dopo il colloquio italo-tedesco di Klessheim (12 aprile 1943), quando alla richiesta italiana di molti nuovi carri si rispose solo con quest'alternativa. Restava comunque l'intenzione di chiedere almeno una ventina di carri *Tiger*, forse per aggregarli al reparto carri della 136^a Divisione corazzata legionaria "Centaurio" che già disponeva di 36 tra carri e semoventi tedeschi.

I carri *Tiger* sui quali si sarebbe dovuto effettuare il corso erano quelli, tutti di prima produzione, della 2^a Kompanie dello sPz Abt (reparto corazzato pesante) 504. Questi carri erano di stanza a Paceco (Trapani) in attesa del ventilato imbarco per l'Africa.

In effetti, il 21 aprile 1943 si era disposto di inviare in Germania personale specializzato italiano per essere addestrato all'impiego di carri armati tedeschi. I Carristi italiani (almeno 41, tra i quali 13 ufficiali e molti sottufficiali, compresi gli interpreti e qualche attendente), provenienti in gran parte dal Deposito del 31^o Reggimento Carristi di Siena e dalla 2^a compagnia del XIX Battaglione carri medi, dovevano seguire successivamente un corso d'istruzione su pilotaggio e manutenzione da svolgersi in Germania, a Paderborn (Sennelager), al quale vennero avviati a metà maggio 1943. La permanenza in Germania, fatte salve le differenze culturali e caratteriali, almeno nel ricordo di coloro che hanno potuto tramandare la loro esperienza, non fu troppo disagiata. Le capacità organizzative tedesche erano ancora impareggiabili, il vitto abbondante (anche se molto diverso dal nostro rancio) e gli alloggiamenti confortevoli.

Il comando del reparto – la Compagnia Speciale d'Istruzioni – andò al Capitano Attilio Ferrari (già presente in loco), mentre tra gli ufficiali effettivi si annoverano i Sottotenenti Vincenzo Di Ciò, Giuseppe Pachera, Francesco Rotelli, Silvestri, Filippo Volpe, Landi, tutti provenienti dalla 10^a Compagnia Allievi Ufficiali Carristi dell'83^o Corso "REX" dell'Accademia di Modena. Tra quelli di complemento i Sottotenenti Ferrazzaro, Torroni e Varagnolo.



Figura 242 - Carristi Italiani in visita al carro Tigre in Sicilia (Foto Di Ciò)



Figura 242 - Carristi italiani in visita al carro Tigre in Germania nel 1943 (foto Di Ciò)

Gli ufficiali interpreti erano il Capitano Miele, il Tenente Antonio Ferrero ed il Sottotenente Max Giacomini. Un po' a parte, con incarichi vari, il Capitano Volpi.

La Compagnia Speciale d'Istruzioni, terminato il corso, rientrò in Italia, a Como, via Svizzera, il 25 luglio 1943, 90 giorni dopo la sua costituzione.

Ovviamente, nessun carro Tigre venne mai consegnato al Regio Esercito ed i volenterosi Carristi italiani, sebbene padroni del mezzo, alla fine restarono per qualche tempo al Deposito del 31° Reggimento a Siena, in attesa di nuova assegnazione.

Il Comandante del 131° Reggimento, Tenente Colonnello Luigi Cixi, il 16 maggio si era recato nei pressi di Salemi per una ispezione alla 4ª Compagnia del CII Battaglione carri e qui incontrò un altro gruppo di Carristi, quattro sergenti e nove graduati, originariamente comandati a svolgere il corso sui Tigre presenti in Sicilia. In realtà tale corso non fu effettuato e il Tenente Colonnello Cixi si mise in contatto con il Comando della *Divisione Aosta* affinché il gruppo di Carristi fosse rimandato al Deposito del 33° Reggimento Carristi di Parma.

Sardegna e Corsica, 1943

In Sardegna, anche se la sua importanza andava scemando dopo la perdita della Sicilia, esisteva ancora una discreta guarnigione composta principalmente di 4 divisioni mobili e 3 divisioni costiere.

Dal 1942, esistevano anche alcuni reparti corazzati che potevano trovare un utile impiego come truppe di copertura ed in funzione antisbarco, come il 32° Reggimento Carristi, ricostituito nel 1942 e parte integrante del *Raggruppamento motocorazzato "Scalabrino"* (che aveva preso il nome da quello del suo generale Comandante Generale di Brigata Gian Maria Scalabrino) con sede a *SAN GAVINO*. Il raggruppamento motocorazzato aveva in forza 180 ufficiali, 319 sottufficiali e 2578 militari di truppa, e comprendeva il 32° Reggimento carri su:

- Comando, cp. Comando ed officina reggimentale (a Monti) Colonnello Ercole Calvi;
- Il Battaglione carri leggeri (meno una compagnia, a Sanluri) Tenente Colonnello Luigi Longo, alle dipendenze del Comando della Divisione Paracadutisti *Nembo*;
- 1 compagnia carri leggeri, a Tempo Pausania;



Figura 244 - Uno dei carri Tigre presenti in Sicilia nel 1943 messo fuori combattimento dagli Alleati nel luglio 1943.



Figura 244 - Carro leggero in perlustrazione sull'Isola di Pantelleria

- XVI Battaglione carri medi del Maggiore Domenico Fameli (Carrareccia Zona Monti);
- 9^a, 10^a, 11^a e 13^a Compagnie Motomitraglieri (Zona Puntiddone, Carrareccia Lapia);
- Gruppo Motocorazzato "Ravot" composto dal DLXI Gruppo Semoventi da 75/18 (meno una batteria) e dalla 1^a Compagnia carri medi (2 km N.O. di Telti);
- CC Battaglione carri Somua (Capitano Enzo Del Pozzo) in Dolianova e una batteria del DLXI gruppo semoventi alle dipendenze di impiego del XIII Corpo d'Armata;
- 2^a Compagnia del I Battaglione controcarro autocarrato da 47/32 (Zona Ferrualj).

Il reparto era formalmente alle dipendenze del XIII Corpo d'Armata, ma fu ben presto diviso in due gruppi tattici. Il compito principale di uno di essi era presidiare la Zona Logistica Monti, situata fra Tempio Pausania ed Olbia, nella quale erano accantonate le riserve di munizioni, viveri e carburante in previsione di uno sbarco anglo-americano.

Il 32° *Reggimento* aveva il Comando ed il Plotone Comando a *SANLURI*, come il *II Battaglione carri leggeri* comandato dal Tenente Colonnello Longo, mentre il XVI Battaglione carri medi (privo della compagnia a suo tempo inviata in africa settentrionale) Comandato dal Maggiore Domenico Fameli (C.G.V.M.) era ad Ozieri; ad esso sembra fosse stato unito, ma solo dal 6 luglio al 23 agosto del 1943, la parte del XVIII Battaglione carri medi¹⁶⁷ del 31° *Reggimento Carristi* che non era riuscita a raggiungere il proprio reggimento in Tunisia.

Altro reparto carri nell'isola, a *DOLIANOVA*, era il CC Battaglione (su due compagnie) del 131° *Reggimento Carristi*, equipaggiato con i carri francesi *Somua S 35* di preda bellica, al comando del Maggiore Enzo Del Pozzo, incorporato nel 32° *Reggimento* dal 20 settembre 1942 e dal marzo 1943 nel Raggruppamento. Questi 32 *Somua* non erano in buone condizioni e non parteciparono a specifici eventi bellici quando, poco dopo l'armistizio, alcuni reparti del Raggruppamento fronteggiarono con un contegno deciso e poi tallonarono i reparti tedeschi di stanza nell'isola, finché

¹⁶⁷ Il XVIII Battaglione carri medi era dislocato a Sassari e posto alle dipendenze del XXX Corpo d'Armata.



Figura 245 (a e b) - Carri SOMUA S 35 del CC Battaglione carri fotografati a Dolianuova nel 1943



essi si sottrassero al confronto reimbarcandosi entro il 18 settembre. Non si verificarono scontri di rilievo, ma questo non vuol dire che non ci siano state comunque significative perdite tra i nostri soldati⁽¹⁶⁸⁾.

Le iniziative militari italiane prevedevano il controllo a distanza delle truppe tedesche, in modo che non potessero tornare indietro, verso l'interno dell'isola. Dopo le prime, inevitabili schermaglie, si concordò una tregua sino al 17 settembre. Il 16 i nostri reparti passarono all'offensiva con due colonne, la "Di Nisio", rinforzata da una compagnia di semoventi da 75/18 e la "Garelli", col XVI Battaglione carri medi, ma la loro avanzata fu ostacolata da interruzioni stradali e dai campi minati stesi dai genieri tedeschi. Il resto del Raggruppamento motocorazzato si era portato fra TELTI e CALANGIANUS, facendo avanzare anche il CC Battaglione carri Somua che però poté schierare solo 18 carri efficienti, appoggiati da 6 semoventi da 75/18. Il 22 settembre, il CC Battaglione carri, con la batteria semoventi, partiva da Dolianova dirigendosi verso il nord dell'Isola ed incalzando i tedeschi. Il Raggruppamento Scalabrino diede poi inizio alle operazioni per riacquisire il controllo della zona tra Santa Teresa di Gallura e Olbia e il giorno 17 il II Battaglione carri leggeri appoggiò i reparti della Divisione Nembo per scacciare i tedeschi dal Campidano e dal Sarcidano. Il 9 ottobre, intanto, il comando FF.AA. della Sardegna ordinò al Raggruppamento di approntarsi per trasferirsi sul Continente e dunque il I Gruppo artiglieria ed il XVIII Battaglione carri medi si trasferirono a Cagliari. Terminato il movimento il 14 ottobre, lo stesso Raggruppamento rimase dislocato tra San Gavino Sanluri-Dolianova-Seriana e Cagliari. Il 22 ottobre la 1ª Batteria semoventi da 75/28 rientrò dalla Corsica dove era stata inviata un mese prima⁽¹⁶⁹⁾. Essendo da tempo e cioè sin dal 20 settembre,

⁽¹⁶⁸⁾ La sera dell'8 settembre, a seguito dell'annuncio dell' Armistizio, il Raggruppamento motocorazzato fu messo in allarme. Alle 04 dell'indomani, i tedeschi cercarono di prendere possesso del suo comando, ma furono costretti a desistere. Mentre le truppe germaniche si dirigevano verso i porti d'imbarco a nord dell'Isola, il giorno 15 settembre il battaglione carri medi rinforzato da una compagnia motomitraglieri e da due di fanteria, occupò i depositi tedeschi di viveri e munizioni di Monti, catturandone il personale.

⁽¹⁶⁹⁾ Giunta ad Ajaccio il 23, su ordine del Comando FF.AA. Corsica aveva proseguito fino a Corte. Qui aveva partecipato alle operazioni contro i tedeschi dal 25 al 2 ottobre, spingendosi fino a Bastia e infliggendo ai germanici perdite in uomini e materiali. In Corsica il 2 ottobre, una sezione di due semoventi, in cooperazione con una compagnia semoventi controcarri di 47/32, aveva occupato la



Figura 247 - Carro leggero in esercitazione sui massi di granito della Sardegna



Figura 247 - I semoventi di un battaglione controcarri in una città del triveneto negli addestramenti precedenti alla partenza per il fronte

terminate le operazioni per l'evacuazione dei tedeschi dalla Sardegna, gli anglo-americani ritennero che il concorso delle truppe italiane non fosse più per loro di ulteriore utilità e quindi i reparti corazzati presenti in Sardegna vi rimasero. Del resto essi erano certamente consci del fatto che nel territorio italiano da loro occupato o controllato non esisteva per i nostri mezzi corazzati alcuna possibilità di rimpiazzi, assistenza o ricambi... Il 32° *Reggimento*, come già detto, venne ricostituito nella primavera del 1944 insieme al 132° *Reggimento* carri e poi entrambi sciolti nuovamente il 2 ottobre 1944.

In Corsica, occupata da truppe italiane fin dal novembre 1942, i nostri comandi e reparti restarono a presidio di tratti costieri per impedire eventuali sbarchi alleati, all'oscuro degli eventi armistiziali. I Carristi italiani erano presenti nell'isola con due battaglioni carri leggeri del 33° *Reggimento Carristi* e col *XIII Battaglione carri leggeri*, quest'ultimo dotato di alcuni esemplari della versione perfezionata del carro d'assalto, lo L3/38 dalle nuove sospensioni e con armamento più moderno. Ad essi si aggiungevano inoltre:

- il *XX Battaglione semoventi controcarro da 47/32*, formatosi presso il Deposito del 32° *Reggimento Carristi* di Verona ed assegnato alla *Divisione di Fanteria "Friuli"*⁽¹⁷⁰⁾;
- il *CXXXI Battaglione semoventi controcarro da 47/32*, formato invece dal Deposito del 31° *Reggimento Carristi* di Siena.

I reparti tedeschi – circa 5.000 uomini contro circa 20.000 italiani – erano concentrati nella zona di Sartene e ad essi, dalla sera dell'8 settembre 1943, si unirono altre unità provenienti dalla Sardegna, come la 90ª *Panzer Grenadier Division*. Quasi subito, i formalmente corretti rapporti italo-tedeschi finirono e si ebbero rabbiosi attacchi contro i nostri reparti, che miravano al completo controllo dell'isola.

località "La Barchetta" ma l'indomani entrambi i semoventi erano saltati sulle mine con due Caduti: il Sergente Maggiore Lodovico Marafon (M.A.V.M.) e il Caporale Fabio Galletti fra gli uomini di equipaggio. Prima di rimpatriare, cedeva ai Francesi 7 autocarette CL39, 4 moto Benelli biposto e una Fiat 1100, lasciando inoltre in Corsica anche un semovente danneggiato dallo scoppio di una mina e il carro comando non più recuperabile in seguito ad avarie.

⁽¹⁷⁰⁾ Il Vice Comandante della Divisione era, in quel momento, il Generale carrista Ugo De Lorenzis (O.M.I., M.A.V.M., 2 M.B.V.M.), già conosciuto quale Comandante fondatore del 33° *Reggimento Carristi* e quale Comandante del 31° *Reggimento Carristi* in Albania e Jugoslavia



Figura 249 - Afflusso Reparti Semoventi da 47/32 in Corsica



Figura 249 - Semoventi da 47/32 del CXXXI Battaglione semoventi controcarri da 47/32 in azione nel porto di Bastia in Corsica.

Dopo la prima proditoria azione nel porto di *BASTIA*, la notte dell'8 settembre, esso fu riconquistato. 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 porto di *BASTIA* fu perso, ma grazie al coordinamento con reparti della *4^a Divisione* franco-marocchina del *I Corpo d'Armata* francese, sbarcati ad *AJACCIO* dal 14 del mese, la situazione venne ristabilita e l'isola liberata dai tedeschi entro il 4 di ottobre.

Con il loro fermo comportamento, i reparti Carristi presenti in quel teatro operativo ebbero risparmiate le tragedie accadute nei Balcani, in Grecia e nell'Egeo, preservando la loro struttura ordinativa. Anche in Corsica diverse le ricompense al Valor Militare.

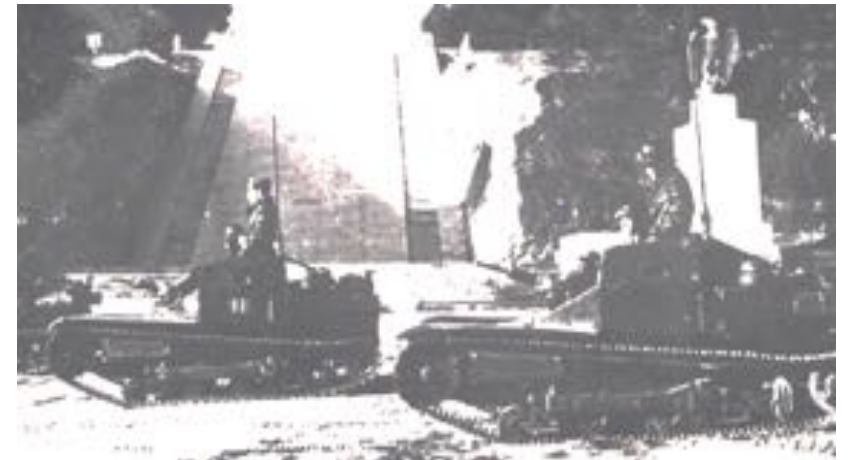


Figura 250 - Carri L3 ad Ajaccio nei pressi del Monumento a Napoleone Bonaparte



CAPITOLO IX – GUERRA DI LIBERAZIONE

Parma e Piacenza (33° Reggimento Carristi)

Alla data dell'8 settembre 1943, le forze italiane presenti a Parma ammontavano a circa 6.000 uomini mentre altri 7.000 uomini erano sparsi per la provincia per un totale di circa 13.000 soldati su tutto il territorio provinciale parmense. Tra questi, molti i Carristi essendo la città sede del 33° *Reggimento Fanteria carrista* allora al comando del Colonnello Ugo Boldrini.

Oltre alla propria compagnia Comando ed alla banda reggimentale, che avevano sede nella caserma della *Pilotta*, il 33° *Reggimento* disponeva del Comando truppe al Deposito (2 compagnie, 300 uomini), al comando del Tenente Colonnello Guido Cornelli; del battaglione specialisti (4 compagnie, 600 uomini), al comando del Maggiore Francesco De Filippo; e di tre battaglioni addestramento [il I Battaglione (4 compagnie 700 uomini, 2 soli carri *L 3*) a Langhirano, comandato dal Maggiore Giuseppe Stracuzzi; il II (4 compagnie, 400 uomini) nella caserma “*Marcucci Poltri*”, comandato dal Maggiore Cesare Pensato; il III (4 compagnie, 3 semoventi di calibro imprecisato) nella caserma “*Castelletto*”, al comando del Capitano Elio Modesti. Presso la caserma di Castelletto, sempre inquadrati nel reggimento, vi erano una compagnia mezzi addestramento (100 uomini. con 2 carri *M 13/40*, ed un numero imprecisato di semoventi da 47/32); il reparto riparazione e recuperi (100 uomini) ed il reparto reduci del *CCXXXIII Battaglione semoventi da 47/32*, reparto che abbiamo visto tra i protagonisti della difesa della Sicilia (100 uomini).

Distaccati a Fidenza, nella caserma della Vecchia Rocca, inoltre, sempre alle dipendenze del 33° *Reggimento*, vi era, oltre al il *CCCCXXXIII Battaglione complementi carri medi* (su 4 compagnie, con 10 carri *M 13/40* e 2 semoventi da



75/18), comandato dal Maggiore Venceslao Rossi (M.B.V.M.)⁽¹⁷¹⁾, la 33^a compagnia cannoni da 20 mm comandata dal Capitano Gaetano Morano (80 uomini, 8 cannoni da 20 mm) e la 133^a compagnia cannoni da 20 mm del Capitano Pinotto Marogna (80 uomini, 8 cannoni da 20 mm).

I fermenti a Parma iniziarono immediatamente dopo l'annuncio dell'Armistizio dato alla radio alle ore 19.45. Verso mezzanotte i notabili antifascisti in cerca di notizie e di armi, si recarono dal Comandante del Presidio Militare che, nel rassicurarli affermando che le truppe tedesche stavano abbandonando la città, ordinò ai comandanti militari di prendere misure per il mantenimento dell'ordine pubblico. Il Colonnello Boldrini propose di far uscire le truppe dalle caserme mettendole in assetto da combattimento. Il Comandante del Presidio, interpellato il Comando della difesa territoriale di Milano ribadì l'ordine di limitarsi alle sole misure di ordine pubblico. Nel frattempo alla *Scuola di Applicazione delle armi di Fanteria e Cavalleria*, che all'epoca aveva sede nel Palazzo Ducale di Parma, il Colonnello Ricci fece predisporre i centri di fuoco per le armi automatiche.

Nella notte tra 8 ed il 9 settembre 1943 un drappello di soldati tedeschi, al comando di un ufficiale, occupò il Municipio. Da qui i tedeschi intimarono la resa al Presidio Militare pretendendo la consegna delle armi entro venti minuti. Alle 01.00 i tedeschi fecero scattare l'operazione *Nordwind* tesa a disarmare e catturare tutte le unità militari italiane. Al comando di Presidio si presentò il Colonnello tedesco Frey che, intimando la resa, minacciò di bombardare la città in caso di rifiuto. Il Comandante del Presidio fu costretto ad accettare l'ingiunzione tedesca e fece chiamare i Comandanti del 33^o *Reggimento Carristi* e del 19^o *Reggimento "Cavalleggeri Guide"*, comunicando loro le modalità per la resa. Dopo l'allontanamento dell'Ufficiale tedesco, il Comandante del Presidio si mise in contatto con il *Comando di Zona* di Piacenza dal quale facevano capo entrambi i reggimenti, che impartì l'ordine di resistere con tutti i mezzi a disposizione.

Sia pure tardivamente, furono perciò prese, a quel punto, tutte le misure necessarie alla difesa della città. Per prevenire le mosse della guarnigione italiana, i tedeschi avevano però già provveduto a bloccare i ponti e a dislocare propri reparti



⁽¹⁷¹⁾ Il CCCCXXXIII Battaglione si stanziò a Fidenza dal 1936 fino al 9 Settembre 1943. Si trattava di un battaglione di complementi, costituito da militari in costante fase d'addestramento, dai quali il Comando del Reggimento attingeva per reintegrare i reparti in organico al fronte.

in posizione davanti alle caserme. In particolare, avevano schierato una loro batteria di artiglieria in piazza Garibaldi. Le ostilità con i militari italiani iniziarono presso la sede centrale delle Poste dove nove soldati, agli ordini di un sottufficiale, resistettero alle intimazioni di un plotone tedesco e anziché arrendersi richiesero rinforzi che giunsero al comando di un subalterno che aveva radunato tutta la forza disponibile in caserma: cuochi, attendenti, scritturali con lo scarso armamento disponibile. Nel frattempo, i tedeschi, fecero affluire altri rinforzi per circondare le caserme ed i posti di polizia. Trascorso il breve periodo di tregua, vennero sparate due cannonate contro il Palazzo del Governatore, sede del comando di Presidio i cui difensori, dotati del solo armamento individuale, furono costretti alla resa.

Subito dopo, con l'appoggio di un semicingolato, un plotone tedesco attaccò il Distretto Militare, la cui guarnigione, anch'essa con le sole armi individuali riuscì comunque a fuggire attraverso un vicino convento. Anche alla caserma del *Castelletto*, sede del *III Battaglione addestramento del 33° Reggimento Carristi*, i tedeschi ebbero la meglio sui reparti accasermati.

Un plotone di tedeschi, rinforzato da due semicingolati si ripresentò quindi alle Poste e tentò di scardinare la serranda di accesso. Lo sparuto e male armato gruppo di nostri soldati reagì riuscendo, con le pochissime bombe a mano disponibili, a distruggere la camionetta e ad incendiare un semicingolato disperdendo gli assalitori. Neppure con l'intervento di un mezzo corazzato i tedeschi riuscirono ad avere ragione della resistenza italiana ed il Palazzo delle Poste cadde in mano tedesca solamente dopo la resa della città.

Alle 03.00 iniziò l'attacco contro la *Scuola di Applicazione* che reagì violentemente tanto che i tedeschi chiesero uomini di rinforzo appoggiati da un paio di mezzi corazzati. Soltanto alle 07.00 il Comandante della Scuola diede l'ordine di deporre le armi.

Alle 03.30, mentre la situazione nella caserma della Pilotta stava precipitando, venne ordinato l'intervento del *CCCCXXXIII Battaglione complementi carri medi* di Fidenza. Il portaordini non riuscì invece a raggiungere il reparto di Langhirano che avrebbe dovuto funzionare da rincalzo e che rimase bloccato nella sua caserma ormai circondata dai tedeschi. Dei militari presenti in Pilotta solo 200 erano armati con moschetti e tre bombe. Il Tenente Colonnello Fedele Musa fece approntare otto camionette per tentare una sortita, ma alle 05.30 i tedeschi riuscirono ad irrompere nella caserma disarmando il personale. Subito dopo, con tempestività, le truppe



Figura 251 - Semovente del 33° Reggimento Carristi a Parma nel settembre 1943

germaniche disarmarono i Carabinieri della caserma di via Garibaldi catturandone una quarantina.

Alle 04.00 si impadronirono della Cittadella forzandone l'accesso con un mezzo corazzato. A quel punto, le uniche forze rimaste ancora in campo erano quelle costituite dalla colonna del *CCCCXXXIII Battaglione complementi carri medi* con a disposizione un carro armato *M 15* e sette semoventi da 75/18 armati ciascuno di soli 5 colpi. In appoggio alla colonna erano aggregate la compagnia cannoni con 12 pezzi da 20 mm montati su autocarri SPA "*Dovunque*", la compagnia carri, al comando del Tenente Giuseppe Riservato e la compagnia cannoni al comando del Capitano Pinotto Marogna.

Alle 5,30 la colonna partì da Fidenza con l'obiettivo di raggiungere il ponte *Caprazucca*. L'ordine era di reagire al fuoco di qualunque provenienza. A Pontetaro la colonna fu intercettata da alcuni motociclisti tedeschi. A Barriera D'Azeglio la colonna svoltò per viale dei Mille e giunta a Barriera Bixio fu fermata da una colonna di camion tedeschi che le sfilarono davanti in modo da guadagnare il tempo necessario per la messa in batteria di alcuni pezzi anticarro. I tedeschi erano così pronti per l'imboscata agli italiani.

Un plotone munito di mitragliatrice fu sistemato dietro un muretto fra viale dei Mille e via Volturno, un secondo plotone munito di cannone anticarro fu posizionato tra via Villetta e via Solari mentre un terzo gruppo con un cannone anticarro si appostò di fianco a Ponte Umberto. I carri sfilarono a Barriera Bixio diretti per viale Caprera in formazione "da esercitazione". I due ufficiali in motocicletta si accorsero dei pezzi anticarro, il Tenente Bruno Cornini (M.A.V.M.) puntò quindi verso via Solari, ma dovette tornare indietro perché preso di mira dai tedeschi; il Tenente Riservato proseguì la perlustrazione verso Ponte Italia fu catturato dai tedeschi.

Alle 6,30 il primo colpo di cannone centrò il quarto semovente della colonna incendiandolo. Dell'equipaggio, il Sergente Annibale Jovino si lanciò fuori dal carro, ma fu falciato da una raffica di mitragliatrice; anche il Carrista Strapponi riuscì ad uscire ma, ridotto ad una torcia umana, morì di fianco al suo carro. Il Capocarro Grassi, anch'egli uscito dal carro, si accasciò ferito poco distante e fu poi soccorso da alcuni civili. Un carro, forse quello del Sottotenente Semprini o del Sottotenente Emmidio Valente (C.G.V.M.), entrambi sul posto, si avventò contro il cannone controcarro spingendolo giù dalla scarpata. Il semovente del Sottotenente Valente,



Figura 252 - Semovente del 33° Reggimento Carristi a Parma nel settembre 1943

colpito al cingolo destro, precipitò nel sottostante torrente. Il Carrista Francesco Giavazzoli (M.A.V.M.) morì sul colpo.

I carri che riuscirono ad attraversare indenni ponte Umberto e ad imboccare lo stradone furono tre: quello del Sottotenente Semprini, quello del Sottotenente Bagnoli e quello del Sergente Maggiore Cavirani. Il primo si arrestò all'altezza di via Passo Buole, il secondo all'altezza di via Vitali ed il terzo poco prima di Barriera Farini.

I tre capicarro, dopo che Bagnoli ebbe centrato un controcarro tedesco, decisero di raggiungere la caserma di *Castelletto*. Semprini fu catturato col suo semovente e portato in Cittadella, gli equipaggi degli altri due semoventi, entrambi centrati dai pezzi controcarro tedeschi, furono catturati.

Intanto, a Barriera Bixio il Maggiore Rossi era rimasto con tre carri superstiti che dispose in modo da poter battere via Spezia, via Solari e via Caprera, i cannoni da 20 mm. vennero posti in batteria attorno ai cancelli della barriera. Il Tenente Bruno Cornini (M.A.V.M.) cercò di raggiungere il Comando della Pilotta ma fu ferito dai tedeschi. Nel frattempo, il Maggiore Rossi riceveva l'ordine di resistere, con un messaggio scritto del Colonnello Boldrini.

La situazione per gli italiani era piuttosto critica: il semovente posto all'inizio di via Caprera fu messo fuori uso, una cannonata – proveniente da via Solari - mise fuori combattimento un secondo carro piazzato di fianco alla Barriera, gli italiani continuarono a sparare con i cannoni da 20 mm esposti al fuoco tedesco e colpirono un *Marder* tedesco immobilizzandolo. Nel corso dello scontro morì il Sottotenente Villari ufficiale allievo della Scuola d'Applicazione che – impossibilitato a raggiungere l'istituto – si era aggregato alla colonna dei Carristi. Negli stessi frangenti venne mortalmente ferito anche il Sottotenente Antonio Manazza (M.B.V.M.) della compagnia cannoni. Alle 07.30 saltava l'autocarro delle munizioni ed alle 08.00 lo scontro ebbe fine⁽¹⁷²⁾.

Altri caduti del 33° *Reggimento* si registrarono a Piacenza dove, nella mattinata del 9 settembre, unità corazzate della *Whermacht*, partite dal campo d'aviazione di San Damiano e dislocate nei pressi di Rottofreno, sferrarono l'attacco alla città lungo la direttrice posta tra il Trebbia e la via Emilia intimando poi la resa



⁽¹⁷²⁾ Da “*Parma 1943, 8 settembre*” di Mario Zannoni, Parma, PPS editrice, 1997.

al comando del locale Presidio militare. I due ufficiali più alti in grado, il Generale Assanti ed il colonnello Paleari, decisero di resistere, schierando reparti presenti in città fra cui uno del 33° *Reggimento Carristi*. Chiesti rinforzi, ai difensori arrivarono da Fidenza anche due carri del 33° che, senza esitazione, presero parte allo scontro. Pochi istanti e uno dei due carri venne centrato e reso inservibile. Anche il secondo carro venne poco dopo distrutto da un aereo tedesco uccidendo altri due Carristi.

Quattro i caduti del 33° Carristi: il Sergente Lorenzo Corratelli, il Caporal Maggiore Franco Dallaquila, il Sottotenente Guglielmo Di Meo ed il Caporal Maggiore Roberto Sampaolo.

Piombino (XIX Battaglione carri medi)

Anche il *XIX Battaglione carri medi* merita una menzione particolare. Questo Battaglione, al comando del Tenente Colonnello Angelo Falconi (M.A.V.M.)⁽¹⁷³⁾, era stato approntato dal Deposito del 31° *Reggimento Carristi* di Siena. Per un breve lasso di tempo passò alle dipendenze del 33° *Reggimento Carristi* di Parma perché inizialmente destinato ad alimentare il 133° *Reggimento Carristi* della *Divisione corazzata Littorio* impiegato in Africa Settentrionale. Poi tornò alle dipendenze del 31°. La costituzione del *XIX Battaglione carri medi* fu rallentata dalle grandi difficoltà di approvvigionamento dei materiali e così, il completamento del reparto non fu ultimato prima della metà del 1943. Il *XIX Battaglione carri* ebbe l'organico su una compagnia carri *M15* con cannone da 47/40 e due compagnie semoventi 75/34, anche se ricevette i mezzi soltanto nella primavera del 1943. L'organico ammontava a 22 ufficiali e 434 fra sottufficiali e truppa. Con essi ebbe modo di addestrarsi in Colle Val D'Elsa e in San Gimignano ed il 5 luglio fu assegnato al Comando Difesa Territoriale di Firenze che ai primi di agosto lo assegnò per l'impiego al settore di Piombino. Qui il *XIX* si attendò nella pineta di Rimigliano a Torrenova.

La compagnia carri medi, su 20 mezzi, al comando del Capitano Di Gregorio, si trattenne a Piombino orientata a svolgere compiti di ordine pubblico. La disponibilità di munizionamento era aleatoria: 105 colpi soltanto per i cannoni da



Figura 253 - Adunata del XIX Battaglione carri medi nella caserma di Colle Val d'Elsa nel 1943 (Di Ciò)

⁽¹⁷³⁾ Il motto del XIX Battaglione carri era "UNO PER TUTTI, TUTTI PER UNO".

47/40 degli *M 15/42* e nessun colpo per i semoventi. Altrettanto critica era la disponibilità di carburante cui comunque, alla vigilia dell'annuncio dell'Armistizio, si riuscì a sopperire mediante la requisizione di alcuni vagoni ferroviari che da alcuni giorni erano in sosta presso la stazione di Campiglia Marittima.

Il 9 settembre il *XIX* ricevette l'ordine di schierarsi al completo a Piombino dato che nella mattinata dello stesso giorno alcune piccole unità navali tedesche avevano aperto il fuoco contro le postazioni della nostra Marina poste a protezione del porto. Nella notte fra il 9 ed il 10 settembre due torpediniere tedesche attraccarono alle banchine di Porto Vecchio chiedendo d'essere rifornite di carburante ed acqua. Approfittando della disponibilità italiana volta a non creare pretesti per il combattimento, i marinai tedeschi si impadronirono di alcuni punti chiave per il funzionamento del porto disarmando i marinai e la popolazione iniziò a sospettare l'esistenza di un accordo segreto con i tedeschi per l'occupazione della città. Il *XIX* giunse a Piombino alle ore 18.00 del 10 settembre e si schierò subito a protezione del porto. In prima linea furono disposti i carri *M 15*, i soli ad avere munizionamento. Il Capitano Di Gregorio li schierò evitando che fossero visibili dal mare ma in modo tale che potessero intervenire con l'armamento di bordo. Alle 21.30 alcune unità navali tedesche portatesi al largo iniziarono a battere col fuoco la città ed in rapida successione le nostre batterie costiere iniziarono a controbattere. Alle ore 01.00 dell'11 settembre il Comando di Piazza ordinò l'esecuzione di un rastrellamento verso le banchine del porto.

I tedeschi infiltratisi nel corso della notte stretti tra i mezzi corazzati ed i fanti dei reparti costieri si arresero agli italiani, solo nella parte centrale del dispositivo opposero una resistenza più forte. Ed i carri furono costretti ad impiegare tutto lo scarso munizionamento di cui disponevano per debellare la resistenza tedesca il cui Comandante chiese comunque una tregua per parlamentare.

Alle 09.00 il Comandante tedesco ottenne dal Comandante della Piazza di potersi reimbarcare, con uomini ed armi, entro le 11.30 e lasciare il porto. L'ufficiale germanico espresse al Tenente Colonnello Falconi il proprio plauso per come si erano comportati i Carristi del *XIX Battaglione carri medi* durante l'azione di rastrellamento e repressione. Poco dopo, un ulteriore tentativo di resistenza tedesco, forse dovuto ad una non immediata trasmissione degli ordini da parte tedesca, fu immediatamente stroncato dai Carristi del *XIX*.



Figura 254 - Una rarissima immagine di alcuni carri del *XIX* battaglione carri medi in azione a Piombino nel settembre 1943

Il fuoco delle nostre batterie costiere aveva messo fuori combattimento le unità navali germaniche e la reazione dei reparti a terra e dei carri del *XIX* avevano inciso pesantemente sulle forze tedesche. I Carristi del *XIX* provvidero a recuperare i feriti ed i caduti avversari. Alle 17.00 il *XIX* riprese la via per l'accampamento ove rientrò alle 19.00 circa. A Piombino restavano due plotoni della compagnia carri M. Tornato all'accampamento con il morale alto per i successi conseguiti contro nuovi nemici, un fulmine a ciel sereno colpì il *XIX Battaglione carri medi*.

Alle 22.30, infatti, al Tenente Colonnello Falconi fu recapitato l'ordine del Comandante della Piazza, di recarsi con il *XIX* presso Porto Baratti e tenersi pronto a consegnare ai tedeschi tutto il proprio armamento. Il Tenente Colonnello Falconi non accettò quest'ordine e comunicò tale sua intenzione ai Comandanti in sottordine. Subito dopo aver dato ordine ai suoi di intensificare la sorveglianza attorno al campo e di tenersi pronti a muovere parti alla ricerca di informazioni che chiarificassero il da farsi. Scoprì che iniziava lo sbandamento del nostro Esercito e che anche i Carristi lasciati a Piombino avevano ricevuto ed eseguito l'ordine di abbandonare i loro mezzi dopo averli resi inefficienti.

Tornato all'accampamento dove, nel frattempo, si erano diffuse le notizie più cupe che avevano ingenerato grande confusione tra gli uomini, si prodigò immediatamente, con calma ed energia, per riprendere in mano la situazione e ristabilire l'ordine. Chiamò a sé gli Ufficiali consigliando loro di mantenersi tranquilli ed ordinando loro di rimanere presso i rispettivi reparti precisando che non avrebbe tollerato il minimo atto di indisciplina. Impartì infine l'ordine di incolonnamento del battaglione in direzione dell'Aurelia.

Fermamente intenzionato a non consegnare i carri del suo battaglione ai tedeschi e a non sciogliere il reparto privo di ogni notizia su quanto stava accadendo nel resto del Paese decise di muovere verso Siena dove aveva sede il Deposito del *31° Reggimento Carristi* per mettersi a disposizione del Comandante, il Colonnello Paolo Formenti (M.B.V.M.)⁽¹⁷⁴⁾. Riunì a rapporto il *XIX* per informare gli uomini delle sue intenzioni. Tutti accettarono le disposizioni del Comandante.

Lungo la via per Siena, il Tenente Colonnello Falconi fu raggiunto da un Ufficiale del battaglione che era riuscito a giungere fino al Comando di Reggimento

⁽¹⁷⁴⁾ Il Colonnello Formenti fu l'ultimo Comandante del 132° Carristi in Africa Settentrionale.

dove aveva potuto parlare col Colonnello Formenti il quale, in assenza di ordini precisi da parte dei comandi superiori, sconsigliava di portare a Siena i carri comunque privi di munizioni e dava l'ordine di abbandonarli sul posto dopo averli resi inutilizzabili.

Roma (4° Reggimento Carristi)

Il 4° Reggimento Carristi partecipò alla difesa della Capitale schierando un battaglione carri misto (M 15/42, semoventi ed L 3) di formazione al comando del Tenente Colonnello Luigi Battisti. Negli aspri combattimenti di quelle giornate si distinse "la calotta" del 4° Carristi tra i membri della quale si contarono molti decorati al V.M.

Tra i valorosi Subalterni del reggimento, ricordiamo il Sottotenente Carrista Vincenzo Fioritto (M.O.V.M. a.m.) che il 10 settembre 1943, sul viale Ardeatino, al comando di un «plotone carri M, ricevuto ordine di attaccare una forte colonna tedesca, appoggiata da carri e potenti artiglierie, pur essendo certo che l'ardua impresa avrebbe comportato la distruzione dei suoi modesti mezzi, l'affrontava con stoica fermezza, riuscendo in un primo tempo, operando con estrema audacia, ad arrestare l'irruzione del nemico cui distruggeva alcuni pezzi anticarro. Riaccesasi aspra la lotta che gli inutilizzava la quasi totalità del personale e dei mezzi, col suo carro più volte colpito, azionato ormai da lui e dal solo pilota, raccoglieva i pochi carri superstiti e alla testa di essi si lanciava nuovamente sull'avversario nel disperato tentativo di interdirlgli la via alla Città... Colpito da una granata che gli asportava il braccio sinistro trovava ancora la forza, prima di esalare l'ultimo respiro, di incitare il suo pugno di eroi a proseguire la lotta. Giovanissimo ufficiale, in un breve periodo di generale smarrimento additava ai più, con l'estremo sacrificio, la via del dovere e dell'onore».

Insieme a lui, nei pressi delle Terme di Caracalla, caddero il Caporale Bruno Baldinotti ed il Carrista Carlo Lazzerini, anch'essi del 4° Reggimento Carristi⁽¹⁷⁵⁾.

⁽¹⁷⁵⁾ Nei luoghi ove caddero colpiti a morte gli eroi capitolini del 4° Reggimento Carristi, a brevissima distanza dalle Terme di Caracalla a Roma esistono ancora i due cippi posti ai due lati di Largo Baldinotti.



Figura 255 (a e b) - I carri del 4° Reggimento Carristi alle Terme di Caracalla nel settembre 1943



Ricordiamo anche il Tenente Carrista Silvio Gridelli (M.A.V.M. a.m.), che il 10 settembre partecipò con una compagnia carri medi alla battaglia di Porta San Paolo contro i tedeschi. Inviato in ricognizione alla testa di un plotone, nonostante rimanesse ferito da un colpo d'artiglieria nemica, continuò a combattere, finché un nuovo colpo non lo uccise. Ed il Sottotenente Carrista Vito Majolino (M.B.V.M.), Comandante di reparto carri medi, impegnato nella lotta contro i tedeschi, ebbe il suo carro colpito dal fuoco controcarro avversario. Ferito, continuava a lottare e, sprezzando ogni rischio, abbandonava il proprio mezzo immobilizzato per salire a bordo di un altro carro⁽¹⁷⁶⁾. Insieme al Tenente Carrista Piero Celletti che il 10 settembre, al Comando di un plotone carri leggeri, impegnato in azioni di contrasto per rintuzzare infiltrazioni di reparti tedeschi, condusse il suo reparto con ardimento così da concorrere efficacemente all'azione svolta dagli italiani.

Merita menzione anche il Sottotenente Enzo Di Giansante che, alla testa di un plotone carri L nel corso di azioni volte a contrastare penetrazioni tedesche nel nostro dispositivo, condusse il proprio reparto con sicura perizia e ardimento così da opporsi efficacemente all'azione avversaria. Ed ancora, il Sottotenente Domenico Greco, anch'egli al comando di un plotone carri leggeri, in azione contro i tedeschi con compiti ricognitivi, penetrava nel dispositivo avversario incurante del nutrito fuoco controcarro riuscendo a chiarificare la situazione ed a fornire importanti elementi d'informazione al proprio Comando. Con il suo mezzo si prodigava inoltre nel recupero dei numerosi feriti tra i Carristi della compagnia. E l'Alfiere del 4° *Reggimento*, il Sottotenente Raffaello Parri che, sempre il 10 settembre, a Porta San Paolo, al comando di un plotone carri L adibito al recupero dei numerosi feriti di due plotoni carri medi, fortemente impegnati in combattimento contro i tedeschi e con diversi dei loro carri immobilizzati dal fuoco nemico, adempì al suo compito nella zona battutissima dal fuoco controcarro tedesco, prodigandosi senza risparmio né di rischio né di fatica, con abnegazione ed alto spirito di sacrificio, insieme al Sottotenente Giacomo Rufini ed al pilota, Caporale Carrista Tommaso Pasetti.



Figura 256 (a e b) - Carri del 4° Reggimento Carristi dopo i combattimenti a Roma nel settembre 1943



⁽¹⁷⁶⁾ Bollettino Ufficiale anno 1946, Dispensa 32^a, 14 dicembre.

Guerra di Liberazione

Nel biennio 1943-1945 l'Esercito Italiano diede un forte contributo alla Guerra di Liberazione, anche in termini di vite umane. Alla data dell'8 settembre, molti militari si diedero alla macchia per sfuggire alla cattura da parte dei tedeschi e andarono poi ad alimentare le bande dei partigiani nelle montagne e nelle città. Molti Ufficiali di tutte le Armi assunsero il comando di molte formazioni partigiane e tra questi Ufficiali molti provenivano dalla specialità Carristi.

Anche i Carristi, perciò, contribuirono al riscatto nazionale ed alla Guerra di Liberazione cui i Carristi parteciparono individualmente militando, numerosi, nelle formazioni partigiane operanti su tutto il territorio nazionale.

A titolo di esempio, si consideri che nella sola provincia di Modena, dove operarono tre divisioni partigiane suddivise in 36 brigate di vario orientamento politico con una forza complessiva di circa 20.000 uomini - all'80 per cento militari ed ex soldati di leva -, circa un centinaio erano Carristi (di ogni grado) presumibilmente provenienti in gran parte dai ranghi del 3° Reggimento di Bologna e del 33° Reggimento di Parma.

Ne sono testimonianza eloquente le tante ricompense al V.M. tributate ai Carristi d'ogni grado per episodi legati alla Guerra di Liberazione e che legittimamente inorgogliscono la Specialità. La frammentarietà degli episodi non può che essere ricordata attraverso le motivazioni delle ricompense al V.M. concesse ai più eroici testimoni del Dovero Carrista.

Qui ricordiamo il Tenente Colonnello Alberto Andreani (M.O.V.M), già Comandante del VII Battaglione carri M dell'*Ariete*, che operò in Africa Settentrionale prima nei ranghi del 32° e poi in quelli del 132° che: *«Subito dopo l'armistizio, soldato deciso e fedele, intraprendeva la lotta di liberazione molto distinguendosi per esime doti di animatore e di organizzatore e fornendo, in numerose e difficili circostanze, belle e sicure prove di coraggio. Attivamente ricercato dai tedeschi finiva per cadere, insieme ad un collega, in mani nemiche. Interrogati sulla organizzazione partigiana venivano, a causa del fiero silenzio, sottoposti ad inaudite sevizie che, protrattesi per più giorni, causavano la morte del collega e compagno di martirio che spirava fra le braccia del tenente colonnello Andreani. Per altri sei giorni si protraevano sul vivente le torture senza poterlo indurre a deflettere dal nobile ed esemplare atteggiamento. Ridotto una larva di*



Figura 257 - Carro medio del 4° Reggimento carristi rimasto colpito nelle vie della Capitale nei primi di settembre 1943

uomo, pressoché cieco ed ormai mortalmente lesionato, trovava ancora la forza di tenere alta, fra i compagni di prigionia, in un campo di concentramento germanico, la fede nell'avvenire della Patria. Zona di Verona, ottobre 1943 - aprile 1945».

Ed anche il Tenente Alfredo Di Dio (M.O.V.M.), del 1° Reggimento Fanteria carrista di Vercelli, che «...*fin dal primo giorno della resistenza fu alla testa del proprio reparto nell'accanita battaglia contro l'oppressore. Organizzò i primi nuclei partigiani e con magnifico ardimento li condusse nell'impari lotta attraverso una serie di audaci imprese. Catturato dal nemico, con sdegnosa fierezza subì i duri interrogatori e, riuscito a farsi liberare, temerariamente riprese il suo posto di combattimento partecipando alle operazioni che, attraverso lunghi mesi di sanguinosa lotta, portarono alla conquista della Vai d'Ossola. In questo primo lembo d'Italia valorosamente conquistato resistette per quaranta giorni con i suoi uomini stremati, affamati e male armati contro forze nemiche di schiacciante superiorità, finché con le armi in pugno incontrò eroica morte alla testa dei suoi partigiani. Valle Strona, settembre 1943; Valle d'Ossola, Vai Vigezzo, Fin nero, settembre - ottobre 1944.*⁽¹⁷⁷⁾ ». Aristide Marchetti, un membro della sua formazione, lo ha così ricordato: «*Sembra un padre, ed è più giovane di noi. Sembra un riflessivo Comandante ed è più ardito di noi. Sembra il più gracile e non si riposa mai. È primo, sempre, davanti a tutti, in ogni azione di rischio*».

E come non ricordare il generoso sacrificio del Sottotenente Francesco Tumiatì (M.O.V.M. a.m.) nato da una nota famiglia ferrarese che, per seguire le orme del padre, eminente avvocato, si era iscritto alla Facoltà di Legge. Nel 1941 decise di arruolarsi volontario. Mandato in Nordafrica, tornò in Italia nel febbraio del 1942, per seguire presso il 3° *Reggimento* di Bologna un corso per allievi Ufficiali. Promosso Sottotenente, fu assegnato al 32° *Reggimento Carristi*. Fu sorpreso dall'armistizio mentre, con il suo reparto, si trovava a Cantiano, nella zona montana tra l'Appennino centro settentrionale ed il mare Adriatico. Si diede alla macchia, seguito da un gruppo di suoi Carristi e ben presto divenne, con il nome di "*Francino*", il Comandante del distaccamento "*Pisacane*" della Brigata Garibaldi "*Pesaro*". Per otto mesi guidò i suoi partigiani in azioni audacissime. Nel maggio del 1944, durante un massiccio rastrellamento, fu catturato dai tedeschi e sottoposto ad un processo

⁽¹⁷⁷⁾ In realtà il Tenente Di Dio cadde presso la galleria di Finero, in Valle Cannobina, nel bergamasco.

sommario. Sollecitato a tradire i suoi compagni in cambio della propria salvezza, rifiutò ogni compromesso e fu immediatamente fucilato: «... dopo avere strenuamente sostenuto per 18 giorni la cruenta pressione di un poderoso rastrellamento tedesco, cadeva nelle mani del nemico. Sottoposto a rapido giudizio, manteneva il più fiero contegno e, sdegnosamente rifiutando di avere salva la vita a prezzo di vile tradimento, affrontava con la serenità degli eroi il plotone di esecuzione offrendo il petto al piombo nemico che troncava la sua balda giovinezza. Cantiano (Pesaro), 17 maggio 1944».

Anche il Sottotenente Carrista Mario Allegretti (M.O.V.M.), del 33° Reggimento Carristi, «Combattente di tempra adamantina, promotore ed animatore della lotta di liberazione, in lunghi mesi di dura guerra partigiana, sempre alla testa della sua Brigata, dava costante prova di eccezionale ardimento. Durante l'aspra battaglia per la difesa di Monte Santa Giulia, si infiltrava audacemente fra le linee nemiche e, dopo avere col fuoco del suo mitra ridotto al silenzio due postazioni di armi automatiche, mentre ne attaccava un'altra, cadeva mortalmente colpito gridando "Viva l'Italia!". Fulgido esempio di sublime eroismo e di ardente amor di Patria. Saltino sul Secchia, 10 aprile 1945.»

Ed, ancora, il Sergente Rinaldo Arnaldi (M.O.V.M. a.m.) decorato «Per indomita volontà di fiero italiano, subito dopo l'8 settembre 1943 raccolse intorno a sé tra i monti della terra nativa, i giovani anelanti di redimere la Patria oppressa. Organizzatore instancabile e trascinatore entusiasta, fu l'anima ardente della sua brigata e seppe guidare i suoi uomini in aspri cimenti, rifulgendo per insigne coraggio e per sprezzo del pericolo. Molti perseguitati politici e militari alleati evasi dalla prigionia e braccati dal nemico devono la propria salvezza al suo altruismo ed alla sua abnegazione. Sugli spalti di Granezza, titano insuperabile, sosteneva per lunghe ore aspro combattimento e lanciava i suoi partigiani in temerari assalti. Colpito al cuore si accasciava sull'arma arroventata, leggendario eroe, uno contro mille, non vinto che dalla morte e dalla gloria. Zona Vicentina, 8 settembre 1943 - Bosco Nero di Granezza, 6 settembre 1944».

Altra figura eroica è quella del Carrista Gaetano Butera (M.O.V.M. a.m.), caduto alle Fosse Ardeatine, che: «...appartenente ad un gruppo di bande armate operanti sul fronte della resistenza, si distingueva per attività, coraggio ed alto rendimento. Incurante dei gravi rischi cui continuamente si esponeva, portava a compimento, brillantemente, tutte le missioni operative affidategli facendo rifulgere

le sue doti di ardito combattente della libertà ed assoluta dedizione alla causa nazionale. Arrestato dalla sbirraglia nemica durante un'azione di sabotaggio, sopportava con fierezza nelle celle di tormento di via Tasso le barbare torture inflittelegli senza nulla rivelare sull'organizzazione di cui faceva parte. Condannato a morte affrontava serenamente l'estremo sacrificio, pago di aver fatto il suo dovere verso la Patria oppressa, con l'olocausto della vita. Roma, settembre 1943 - marzo 1944».

E come non menzionare anche il Carrista Mario Celio (M.O.V.M. a.m.) che «... intrepido combattente attaccava da solo, in diverse occasioni, soverchianti forze nemiche, infliggendo sempre a queste gravi perdite in uomini e materiali. Gravemente ferito veniva catturato e condannato a morte. Riuscito ad evadere riprendeva la lotta, catturato una seconda volta e nuovamente evaso, ritornava a combattere. Nel corso di un'audace impresa da lui organizzata per liberare alcuni partigiani dal carcere in cui erano detenuti, scoperto e circondato dalle guardie armate, apriva contro queste il fuoco abbattendone due e ferendone altre, finché dopo strenua lotta, esaurite le munizioni, veniva per la terza volta catturato. Sottoposto a torture e sevizie teneva contegno fiero e superbo; condannato a morte affrontava il plotone di esecuzione con il coraggio degli stoici e la serenità dei martiri più puri. Zona Abruzzese, settembre 1943 - 31 maggio 1944.»

Merita di essere indicato ad esempio anche il Carrista Mario Musolesi (M.O.V.M. a.m.) che «Comandante di Brigata partigiana, paralizzava con ogni mezzo il transito del nemico nella zona da lui occupata. Animatore instancabile, con la sua formazione rintuzzava vittoriosamente innumerevoli attacchi condotti dal nemico, per oltre un anno, in forze prevalenti. Attaccato infine da schiacciante forze di SS tedesche, si difendeva disperatamente e cadeva da eroe alla testa dei suoi uomini. Cadotto di Marzabotto (Bologna), 29 settembre 1944».

Il Sottotenente Carrista Saverio Coen (M.A.V.M.) nato a Roma il 5 ottobre 1910, laureatosi in giurisprudenza all'Università La Sapienza e che andò a lavorare presso il negozio di tessuti e di abiti della famiglia, in via del Tritone. Nel 1935, come Sottotenente dei Carristi, partecipò alla guerra d'Abissinia. Di religione ebraica, dopo l'emanazione delle leggi razziali del 1938 fu costretto a vivere in clandestinità. Durante i giorni dell'occupazione tedesca collaborò con il servizio segreto inglese e nel gennaio del 1944 fu arrestato dalle SS in Piazza Colonna e rinchiuso in via Tasso.



Figura 259 - Il Colonnello Luigi Battisti all'epoca in cui era il Comandante del 132° Reggimento carri ad Aviano



Figura 259 - Carristi del 4° Reggimento nei ranghi della polizia durante l'occupazione della Capitale

Trasferito nel carcere di *Regina Coeli*, rinchiuso nel terzo braccio dei detenuti politici, fu fucilato alle Fosse Ardeatine il 24 marzo successivo.

Tra i valorosi anche il Sottotenente Ettore Cosenza (M.A.V.M.), anch'egli del 33° *Reggimento Carristi*, che dopo l'8 settembre trovò rifugio nella zona di Salsomaggiore dove successivamente entrò in contatto con esponenti della Resistenza. Dal giugno 1944 nella zona di Bardi si unì alle formazioni partigiane della 12^a Brigata Partigiana "*Garibaldi*" e, in agosto, quando si formò la 31^a Brigata Partigiana, ne divenne prima il vice Comandante con il nome di battaglia di "*Trasibulo*" assumendone, poi, il comando. Per le alte qualità dimostrate durante questo incarico, alla fine del febbraio 1945 venne nominato Comandante della Divisione Partigiana "*Val Ceno*" che inquadrò cinque brigate operanti nella zona ovest Cisa. Nei giorni della Liberazione diresse le operazioni nella Sacca di Fornivo⁽¹⁷⁸⁾.

Degna di menzione la vicenda del Tenente dei Carristi Giovanni Slaviero (M.B.V.M.), che dopo aver partecipato col 33° *Reggimento Carristi* alle operazioni belliche svolte sul fronte occidentale, venne trasferito, quale istruttore⁽¹⁷⁹⁾, all'*Accademia di Fanteria e Cavalleria* di Modena e poco dopo fu promosso Capitano. L'8 settembre del 1943 riuscì a sottrarsi alla cattura da parte dei tedeschi che, in forze, avevano occupato l'istituto. Datosi alla macchia, si inserì in una nascente formazione partigiana composta da militari e di giovani renitenti ai bandi di arruolamento emanati dalla Repubblica Sociale. Con il perfezionamento ordinativo ed operativo delle strutture clandestine, costituì una vasta rete informativa, di cui assunse il comando, dapprima alle dipendenze del C.L.N. "*Alta Italia*" con sede a Milano, successivamente in collegamento diretto, a mezzo radio e staffette con la Missione Militare Inglese della *Special Force*, paracadutata sull'Appennino modenese.

Fu il periodo di massimo impegno e di grandi rischi, fino a quando, a seguito di una palese delazione, il Capitano Slaviero venne arrestato da elementi della



Figura 261 - Carristi del 4° Reggimento Carristi nei ranghi della Polizia durante l'occupazione della Capitale



Figura 261 - Ufficiale del 4° Reggimento Carristi sotto copertura in uniforme da poliziotto durante il periodo dell'occupazione della Capitale

⁽¹⁷⁸⁾ Nel dopoguerra divenne docente di Lettere classiche al Liceo "G. D. Romagnosi" di Parma, quindi insegnante e Preside al Liceo di Fidenza. Negli anni '70 fu Direttore dell'Istituto Storico della Resistenza di Parma. Sapiente latinista, è autore di una grammatica latina in quattro volumi.

⁽¹⁷⁹⁾ Presso l'Accademia di Modena, il Capitano Slaviero, che fu anche allievo della Scuola Militare di Roma, fu il Comandante della già citata Compagnia Allievi Ufficiali Carristi dell'83° Corso "REX".

Guardia Nazionale Repubblicana che, dopo massacranti torture, lo consegnarono ai tedeschi. Imputato di spionaggio a danno delle Forze Armate Tedesche, fu condannato a morte, ma ebbe salva la vita grazie al deciso intervento del Comando Supremo Alleato che, tramite l'Ufficiale inglese di collegamento presso i reparti partigiani, indirizzò una lettera all'Arcivescovo di Modena ed al Comando dell'Accademia, annunciando che se Slaviero fosse stato fucilato, la città sarebbe stata bombardata. La lettera, che mise le autorità cittadine di Modena in allarme, fu trasmessa dall'Arcivescovo al suo collega di Reggio Emilia che la fece prevenire alle autorità militari tedesche. Terminate le ostilità, in attesa della ricostruzione delle Forze Armate Italiane, il Capitano Slaviero svolse compiti organizzativi, ancora per un anno, a fianco del Governo Militare Alleato di Modena. Seguì un periodo presso gli organi del Servizio Tecnico a Bologna e poi a Vicenza nei ricostruiti Stabilimenti della Motorizzazione Militare. Promosso Maggiore, rientrò nei reparti operativi e formativi della Specialità Carristi, inizialmente come Tenente Colonnello, quale Vice Comandante del ricostituito 4° *Reggimento Carristi* a Legnano, poi quale Colonnello Comandante del 3° *Reggimento Corazzato "Granatieri di Sardegna"* a Persano. Comandante della *Scuola Allievi Ufficiali di Lecce* e, infine, alla *Scuola Truppe Corazzate di Caserta* dove lo raggiunse la promozione a Generale di Brigata, fu collocato in congedo, per raggiunti limiti di età, col grado di Generale di Divisione¹⁸⁰.

A Roma, nei mesi dell'occupazione tedesca, il personale del 4° *Reggimento Carristi* aderì numeroso alle organizzazioni patriottiche clandestine in attività nella Capitale. Uno dei capi principali fu il Tenente Colonnello Luigi Battisti, che aderì all'organizzazione messa in piedi dal Colonnello Montezemolo. In particolare alcuni degli Ufficiali e Sottufficiali del 4° *carri* furono infiltrati come informatori della Resistenza nella polizia repubblicana nei cui ranghi operava un piccolo reparto di carri *L 3* stanziati presso la caserma del Forte Tiburtino.

⁽¹⁸⁰⁾ Fu poi promosso Generale di Corpo d'Armata a titolo onorifico.

ALBO D'ONORE DEI CARRISTI¹⁸¹

Le Ricompense al Valor Militare
(per fatti d'arme accaduti dal 1934 al 1945)

- 11** Ordini Militari d'Italia individuali
- 3** Medaglie d'Oro al V.M. agli Stendardi del 4°, 32° e 132° Reggimento Carristi
- 45** Medaglie d'Oro al V.M. individuali, di cui 41 "alla memoria"
- 2** Medaglie d'Argento al V.M. agli Stendardi del 31° e 32° Reggimento Carristi
- 540** Medaglie d'Argento al V.M. individuali, di cui 170 "alla memoria"
- 4** Medaglie di Bronzo al V.M. agli Stendardi del 3° e 4° Reggimento Carristi;
- 837** Medaglie di Bronzo al V.M. individuali, di cui YY "alla memoria"
- 1025** Croci di Guerra al Valor Militare, di cui ZZ "alla memoria"

Il Sacrificio offerto alla Patria

- 4382** Caduti (40% della forza totale)
- 1285** Dispersi (12% della forza totale)
- 3875** Feriti (35% della forza totale)

Le unità organiche impegnate durante la II Guerra Mondiale

- 32** battaglioni carri d'assalto (in seguito denominati carri leggeri)
- 2** battaglioni carri medi su M 11/39
- 23** battaglioni carri medi su M 13/40, M 14/41, M 15/42 e misti
- 2** battaglioni carri *Renault R 35*
- 1** battaglione carri *SOMUA S 35*
- 10** battaglioni semoventi controcarro da 47/32 su L40
- 5** compagnie autonome carri *Fiat 3000* (Guardia alla Frontiera)
- 2** compagnie autonome carri *Fiat 3000* (131° Reggimento Carristi)
- 8** compagnie autonome carri d'assalto
- 2** compagnie autonome carri M 11/39
- 3** compagnie autonome carri M 13/40 ed M 15/42)



Figura 263 - Compagnia di CV29 del Gruppo Carri Veloci del Reggimento Carri Armati (Codroipo o Palmanova)



Figura 263 - Le Bandiere di Guerra dei 5 battaglioni carri della Divisione corazzata "Ariete" ad Aviano

¹⁸¹ I testi delle motivazioni delle ricompense al Valor Militare concesse ai membri del corpo sono riportati nel volume "A Nessuno Secondi", Associazione Nazionale Carristi d'Italia, Roma 2021



PARTE II

CAPITOLO X - IL DOPOGUERRA

La ricostruzione della specialità

Nei mesi immediatamente successivi alla conclusione della guerra, utilizzando i residui bellici italiani e con qualche surplus alleato, vennero ricostituite piccole unità carri presso qualche comando militare, per la difesa territoriale e il mantenimento dell'ordine pubblico. Alla fine del 1946 ebbe inizio l'approvvigionamento dei mezzi corazzati ceduti dagli alleati, via via che questi lasciavano la Penisola.

Il compito di raccogliere, riordinare, distribuire tali carri fu affidato al "Parco Veicoli Corazzati", costituito nel 1947 in Bologna nella sede già del 3° Reggimento Carristi. I mezzi ceduti dagli alleati erano eterogenei e comprendevano autoblindo, carri M3 Stuart, M4 Sherman, oltre a vari tipologie di semoventi e mezzi del Genio.

Nel settembre 1947, un primo nucleo di Ufficiali e Sottufficiali, addestrati presso unità alleate, fu riunito a Roma nella caserma di Forte Tiburtino, prima sede del Reggimento Carri Armati e sede storica del 4° Reggimento Carristi.

Nel 1948, ratificato il Trattato di Pace con le Potenze vincitrici, risorgeva il primo reparto Carristi: il I Battaglione carri (con sede prima a Roma e dal giugno 1948 a Casarsa della Delizia) al quale seguiva il II Battaglione carri, con sede a Roma, nel Forte di Pietralata. Poco dopo, i due battaglioni vennero riuniti nel 1° Reggimento Fanteria carrista ricostituitosi in Roma, nel Forte di Pietralata dal 10 luglio 1948.

Il 23 maggio dello stesso anno si formò a Roma anche il Comando del Raggruppamento corazzato "Ariete" che il successivo 1° giugno assunse il rango di Brigata corazzata affidata al Comando del Generale Giorgio Liuzzi⁽¹⁸²⁾.

⁽¹⁸²⁾ Con il foglio n. 1520/Ord./I del 7 giugno 1948 dello SME, Ufficio Ordinamento, si stabiliva l'elevazione a rango di Brigata del preesistente "Raggruppamento corazzato "Ariete" costituito a Roma.



Figura 265 – Il 132° Reggimento carri sfila a Roma il 2 giugno 1948



Figura 265 - 4 novembre 1949, il II Battaglione del 132° Reggimento Carristi in servizio d'onore a Piazza Venezia

La rinata *Ariete* fu in seguito trasferita a Pordenone, trovando lì la sua sede definitiva inizialmente nello stesso palazzo che nel 1941 aveva già ospitato i Comandi delle Divisioni corazzate *Littorio* e *Centauro*.

Nell'ottobre del 1948, festeggiandosi il ventennale della costituzione della Specialità veniva ricostituita a Roma presso l'odierna caserma "Albanese Ruffo" (forte Tiburtino) la "Scuola di Carrismo" affidata al Comando del Colonnello Mario Puddu (3 M.A.V.M. e M.B.V.M.). Nell'occasione veniva inaugurato in quella caserma il primo monumento dedicato ai caduti della specialità realizzato dopo la fine della seconda guerra mondiale.

La ricostituita grande unità inquadrò dal settembre dello stesso anno il 1° Reggimento Carristi che, il 1° aprile 1949, riassunse la più significativa denominazione di 132° Reggimento Carristi.

Il 28 aprile 1950 il Comando del reggimento si riunì ai suoi due battaglioni e raggiunse la celebre sede dell'aeroporto di Aviano, intitolata all'eroica figura del Tenente Colonnello Salvatore Zappalà, dove, sia pure attraverso varie ristrutturazioni, rimarrà ininterrottamente sino al novembre 1995. Quella sede sarà per sempre ricordata come la "*Casa madre dei Carristi*".

Con l'adesione dell'Italia alla NATO, la ricostituzione della componente corazzata del nostro Esercito subì un forte impulso. Ricevuti in dotazione 800 carri M26 e M47, nel 1951, dopo un tentativo fallito di costituire l'Arma corazzata, si introdusse, come efficace compromesso, la nuova dizione di "*Truppe Corazzate*", termine con cui si raggruppavano Carristi e Cavalleria, ma anche la Fanteria meccanizzata (Bersaglieri *in primis*) e l'Artiglieria semovente.

A Caserta si costituì la Scuola Truppe Corazzate (nata dalla fusione tra le Scuole di Carrismo di Roma e di Cavalleria Blindata di Tor di Quinto) e, ad Avellino, venne istituito il Centro Addestramento Reclute per le Truppe Corazzate.

Il 15 settembre 1951 venne ricostituita a Verona, sempre con rango di Brigata, la *Centauro* che inquadrava il rinato 31° Reggimento Carristi con un organico inizialmente il solo I Battaglione carri, (precedentemente carri formatosi a Casarsa della Delizia come III Battaglione del il 132° Reggimento e da questo subito ceduto al rinato 31°). Il 1° gennaio 1952 il 31° Reggimento costituisce in Verona il proprio II Battaglione su carri su M47 nuovi di zecca.

Dal luglio 1952, entrambe le Brigate corazzate iniziarono ad assumere gradualmente il rango ordinativo divisionale.



Figura 266 (a e b) - Pordenone luglio 1949, consegna della Bandiera di Guerra al 132° Reggimento Carristi e simbolo della rinata Brigata corazzata Ariete



Nel 1953 fu costituito, in Sardegna, presso Capo Teulada, il Campo di Addestramento Unità Corazzate (CAUC).

Nello stesso anno si costituì anche la divisione corazzata *Pozzuolo del Friuli*, con sede a Civitavecchia che, per qualche anno, fu la terza divisione del nostro Esercito. Tale Divisione inquadrò il 4° Reggimento Carristi ricostituitosi il 1° gennaio 1953 in Roma, presso la città militare della Cecchignola e in seguito trasferito alla caserma "D'Avanzo" dell'Aurelia. La Divisione corazzata *Pozzuolo del Friuli*, a fisionomia carrista, rimase in vita soltanto sino al 1957 quando venne sciolta per motivi di bilancio; il suo 4° Reggimento carri rimase comunque in vita e, assunta la fisionomia organica di reggimento corazzato, fu trasferito a Legnano nel 1958.

Nel 1955 la *Centauro* fu dislocata a Novara, preceduta dal 31° Reggimento carri dislocato da Verona a Bellinzago Novarese, con il III Battaglione carri basato a Solbiate Olona fin dal 1953. In questo anno, il 132° Reggimento carri completò il proprio organico ternario ricostituendo ad Aviano, su M47, il III Battaglione a ripianamento di quello che nel 1951 aveva ceduto al costituendo 31°.

Il 1° gennaio 1953, a Pinerolo, si ricostituì, su carri M 26 *Pershing*, anche il CI Battaglione carri destinato a rimanere a lungo reparto autonomo. Il CI si trasferì nel luglio successivo a Vercelli e nel 1955, riequipaggiato con carri M47 *Patton*, giunse a Verona nella caserma Martini, lasciata libera dai Carristi della *Centauro* nel frattempo trasferitisi a Bellinzago.

Dal 1955 al 1963 questo battaglione carri fu assegnato al IV Corpo d'Armata Alpino che lo gratificò sempre di una grande autonomia. Dovendosi addestrare sui terreni di montagna a lunga distanza dalla sede stanziale, il CI costituì un'importantissima palestra di addestramento carrista. Ai maggiori impegni richiesti corrispose infatti, per tutti gli effettivi al battaglione, un maggiore addestramento che poté esprimersi in tutti i settori operativi e logistici. Tra gli effettivi del CI carri vi fu anche il Maresciallo Giovanni Consolini (M.B.V.M.) già incontrato tra i protagonisti del fatto d'arme di Ual Ual (Somalia) nel 1934.

Nel 1954 il 132° Reggimento Carristi di Aviano ricostituì il proprio III Battaglione carri. Nel 1955 i battaglioni dei reggimenti Carristi riassunsero le numerazioni tradizionali più significative avute nel corso del secondo conflitto mondiale.



Figura 268 - Equipaggi Sherman.



Figura 268 - Scudetti delle Grandi Unità corazzate e della Scuola Truppe Corazzate

Nel 1958 i “Reggimenti Carristi” cambiarono la loro denominazione divenendo – finalmente - “Reggimenti carri”. La nuova e da tempo auspicata denominazione non era semplice maquillage ma sottendeva al riconoscimento dottrinale che si trattava di unità di manovra in grado di essere impiegate unitariamente e di esprimere capacità tattiche peculiari nel combattimento.

Partecipazione al Corpo di Sicurezza in Somalia (1950-59)

Nel 1949, mentre presso le Nazioni Unite si perfezionavano i lavori per affidare al nostro Paese l'amministrazione fiduciaria della Somalia, iniziò la non facile preparazione del Corpo di Sicurezza, il cui nerbo doveva essere formato da quattro battaglioni moto-blindati di fanteria, un battaglione moto-blindato, 2 compagnie blindate e due compagnie di Carabinieri. Dello Stato Maggiore del Corpo di Sicurezza faceva parte anche il Tenente Colonnello dei Carristi Luigi Pinna già più volte citato nelle pagine precedenti.

Ciascuno dei quattro battaglioni moto-blindati comprendeva uno squadrone blindato. Si ebbero perciò i seguenti squadroni:

- 1° squadrone blindato “Genova” (inquadrato nel 1° Battaglione moto-blindato, poi dislocato a Baidoa);
- 2° squadrone Blindato “Novara” (inquadrato nel 1° Battaglione moto-blindato, poi dislocato a Gallacchio);
- 3° squadrone Blindato “Piemonte” (inquadrato nel 3° Battaglione moto-blindato e dislocato a Belet-Uen);
- 4° squadrone Blindato “Gorizia” (inquadrato nel 3° Battaglione moto-blindato poi dislocato a Mogadiscio).

Ognuno di questi squadroni era formato da un plotone comando, due plotoni blindo *T17 Staghound* ed un plotone carri *M 3A3 Stuart*. Il personale, tutto volontario, fu tratto sia dall'Arma di Cavalleria sia dalla specialità Carristi. I Carristi inquadrati negli squadroni dovettero temporaneamente rinunciare alle loro fiamme rosso-blu, ma mantennero intatto il loro spirito di corpo. In nobilissima gara con i Cavalieri, operarono in modo che, concluso il periodo di addestramento, al momento dell'imbarco per raggiungere il Corno d'Africa, i quattro squadroni risultarono perfettamente efficienti nei mezzi, nell'addestramento, nello spirito e nella disciplina. I preparativi per la partenza furono vissuti da tutti con grande entusiasmo ed attesa.



Figura 270 - Carro M 26 Pershing del CI Battaglione carri in addestramento in Sardegna

CI Battaglione Carri
“IRROMPO e TRAVOLGO”



Figura 270 - Carro M 26 Pershing del XVI Battaglione carri a Pinerolo, si noti il fregio dei Carristi dipinto sullo scudo dello scafo

Nel febbraio 1950 il Corpo di Sicurezza raggiunse la Somalia e, dopo il passaggio di responsabilità con le truppe inglesi, iniziò l'opera silenziosa, costante e

feconda tipica dei soldati italiani senza misurare le difficoltà ed i disagi. Nel 1951, per le solite ragioni di economia, fu sciolto il 2° *squadrono blindo* ed i tre squadroni rimasti subirono un riordino al fine di renderli omogenei: i quattro plotoni carri vennero riuniti nel 4° squadrone, mentre gli otto plotoni blindo vennero suddivisi tra il 1° ed il 3° squadrone. Dal 1° luglio 1951, attingendo dalle denominazioni anteguerra (1934), il 4° *squadrono* venne trasformato nella 1ª *Compagnia carri armati della Somalia*. Dislocata tra *MOGADISCIO* e *BELET UEN* essa riunì nei suoi ranghi il personale dei Carristi cui fu finalmente concesso di indossare nuovamente le fiamme rosso-blu che poterono così cambiare di posto passando dal rovescio del colletto della camicia, dove erano rimaste sempre “segretamente” appuntate, sul davanti del colletto.

Il 1° ottobre 1951, nell'anniversario della costituzione della Specialità, la 1ª *Compagnia carri armati della Somalia* celebrò la ricorrenza con il tradizionale battesimo dei carri. Agli *M 3 Stuart* del reparto furono attribuiti i nomi di Carristi caduti in guerra. I carri del 1° plotone furono intitolati ai valorosi caduti di *HAMANLEI* nel 1935 (Sarotti, Occidente, Rossi ed Armini). Il primo gennaio del 1956, ciò che restava del Corpo di Sicurezza in Somalia venne sciolto ad eccezione di uno dei due Squadroni di Cavalleria, che cessò di esistere il 18 maggio successivo dopo aver ceduto mezzi e materiali ad un similare reparto somalo.

L'apice carrista

Il 2 dicembre 1958, a Visco, fu ricostituito, inquadrato nel 59° *Reggimento Fanteria “Calabria”*, il *LXIII Battaglione carri* impiegando il personale ed i mezzi del disciolto *III gruppo squadroni carri* del *Reggimento “Nizza Cavalleria” (1°)*. Nel 1964, tale reparto divenne battaglione autonomo di supporto della divisione di Fanteria “*Mantova*”. Nel 1968 fu dislocato a Cordenons nella caserma “*De Carli*”, lasciata libera dal 32° *Reggimento carri* trasferitosi nel frattempo nella nuova caserma di Tauriano.

Nel 1959 furono ricostituiti:

- in Ozzano Emilia, il *XI Battaglione carri* assegnato alla *Divisione di Fanteria “Legnano”*.



Figura 272 - Scudetto dei 4 battaglioni moto blindati del Corpo di Sicurezza della Somalia

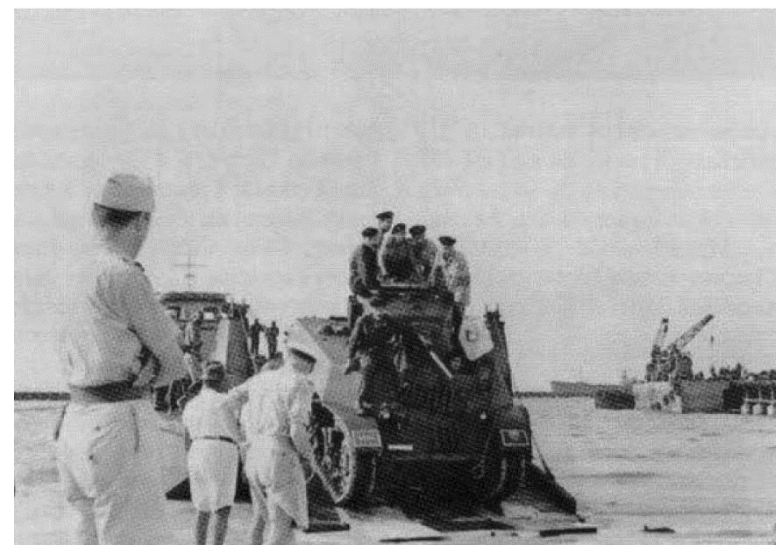


Figura 272 - Sbarco di carri M3 Stuart al porto di Mogadiscio

- in Sacile il XIII battaglione carri, assegnato al 182° Reggimento Fanteria corazzata della Divisione Folgore (in sostituzione di un preesistente XXI battaglione costituitosi precedentemente nella sede di Sacile);
- in Pinerolo, il XIV Battaglione carri, assegnato al 22° Reggimento Fanteria corazzata "Cremona";
- il XVIII Battaglione carri, assegnato a...
- in Firenze, il XIX Battaglione corazzato, assegnato al 78° Reggimento "Lupi di Toscana";

Nel 1960 furono costituiti altri due battaglioni carri, non irreggimentati assegnati ai Comandi Territoriali, come forze di completamento e quindi a bassa prontezza operativa con organici ridotti da completare in caso di mobilitazione.

- il CIV dislocato a Civitavecchia;
- il CVI dislocato a Lenta.

Sempre nel 1960 si costituirono anche:

- il LX Battaglione carri (per la Brigata "Avellino", a Salerno);
- Il LXI Battaglione carri (per la Divisione "Pinerolo", ad Altamura).

Nel 1963 furono costituiti:

- a Catania il LXII Battaglione corazzato, assegnato al 62° Reggimento Fanteria "Sicilia".
- A Civitavecchia, il VI Battaglione carri, inserito nel 1° Reggimento bersaglieri corazzato della Divisione corazzata "Centauro" che su di esso impernò la sua II Brigata corazzata.

Nel 1963, le Divisioni corazzate si articolarono in due Brigate corazzate ed una meccanizzata. Con questo ordinamento il rango reggimentale e quello di brigata coesisteranno.

Il 1 marzo 1964 venne ufficialmente ricostituito, a Pordenone, in seno alla Divisione corazzata "Ariete", il 32° Reggimento carri. Ad esso vennero assegnati il III ed il V Battaglione carri, nati rispettivamente per trasformazione del CI Battaglione carri di Verona, ed il I gruppo squadroni carri del Reggimento "Lancieri di Novara" (5°) già stanziato nel territorio del comune di Spilimbergo.



Figura 274 - Carro M 47 in addestramento in terreno montano



Figura 274 - CI Battaglione carri nella Caserma Martini di Verona

Nel 1965 a Persano si ricostituì il 3° Reggimento corazzato⁽¹⁸³⁾ assegnato alla Divisione “*Granatieri di Sardegna*” ed erede del 3° Reggimento Carristi di Bologna, diretto discendente del Reggimento Carri Armati. Alla ricostituzione di questa particolare unità sovrintese la Scuola Truppe Corazzate di Caserta che cedette al rinato 3° reggimento alcuni dei suoi reparti sperimentali e dimostrativi. Il 3° Reggimento corazzato ebbe una particolarissima fisionomia organica pluriarma. Oltre al IX Battaglione carri e al IV Battaglione Bersaglieri il reggimento inquadrava infatti anche il I Squadrone dei Cavalleggeri di Alessandria e la 7^a batteria del 13° Reggimento artiglieria da campagna, il che lo rendeva di fatto un raggruppamento tattico precostituito⁽¹⁸⁴⁾. A chi ha letto con attenzione le pagine precedenti, non può sfuggire il fatto che la batteria inquadrata nel 3° Reggimento corazzato, diretto discendente del Reggimento Capostipite della Specialità, era una costola proprio di quel 13° Reggimento Artiglieria che, di stanza a Roma negli anni '20, ai primordi del carrismo, inquadrò la 1^a Batteria autonoma carri d'assalto e da cui continuarono ad essere amministrati, fino al 16 luglio 1923, i 265 Carristi del Reparto Carri Armati stanziato al Castro Pretorio di Roma. Al comando del rinato 3° Reggimento fu designato il Colonnello Giovanni SLAVIERO (M.B.V.M.).

I ranghi del rinato 3° Reggimento riassumevano quindi tutta la storia della Specialità Carristi. Nello stesso arco di tempo venne sancita l'integrazione dei Carristi con i meccanizzati e così, i nostri reggimenti, fino ad allora formati esclusivamente da battaglioni carri, inquadrarono anche un battaglione Bersaglieri⁽¹⁸⁵⁾. Il provvedimento suggellò l'antica fratellanza con i fanti piumati da sempre inquadrati nelle divisioni corazzate fianco a fianco con i Carristi.

Il 1° gennaio del 1964 la Scuola Truppe Corazzate di Caserta assume alle proprie dipendenze la Scuola Allievi Ufficiali di complemento delle Truppe Meccanizzate di Lecce, costituita il 1° ottobre del 1963 per trasformazione della

⁽¹⁸³⁾ 3° Reggimento Fanteria corazzato “*Granatieri di Sardegna*”.

⁽¹⁸⁴⁾ La 7^a batteria era inquadrata nel III Gruppo del 13° reggimento artiglieria.

⁽¹⁸⁵⁾ A seguito di tale integrazione, il 32° carri inquadrò il XXIII Battaglione Bersaglieri, il 31° il XXVIII Battaglione Bersaglieri, il 132° il XXXVIII Battaglione Bersaglieri.



Figura 276 - Stemma del 3° Reggimento Fanteria corazzata



Figura 276 - Consegna della Bandiera di Guerra al 3° Reggimento Fanteria corazzata (Persano)

Scuola Unica degli Allievi Ufficiali di complemento, e prende il nome di Scuola Truppe Meccanizzate e Corazzate⁽¹⁸⁶⁾.

Il 24 maggio 1964, contestualmente alla costituzione del Reggimento Lagunari *Serenissima*, fu costituito a Mestre, per trasformazione del reparto lagunari di appoggio, il XXII Battaglione carri che rappresentava il necessario elemento di manovra del reggimento. Il 12 ottobre successivo, il XXII Battaglione carri si trasferì nella caserma di San Vito al Tagliamento. Prima di ricevere gli M47, era equipaggiato con carri M4 *Sherman* ed M24 *Chaffee* (carri che equipaggiavano il plotone esploratori in organico a tutte le compagnie Comando dei battaglioni della Specialità).

Nato agli inizi degli anni '50 come carro di transizione, venne dismesso dall'esercito USA dopo pochissimi anni. Infatti, già nel 1952 l'M47 era in dotazione al nostro esercito. In particolare, lo schierava il 4° Reggimento, il 31° ed il 132°. Negli anni immediatamente successivi, tutti i reparti corazzati italiani lo avevano in dotazione, compresi anche il 1° Reggimento Bersaglieri, la Cavalleria ed i Carabinieri. Al momento di massimo utilizzo, erano in servizio poco meno di 2500 carri M47.

Nel 1968 i Comandi delle brigate vennero soppressi ed i reggimenti tornarono alle dirette dipendenze dei Comandi di divisione.

In quegli anni la situazione dei carri armati era analoga a quella dei principali eserciti occidentali. Alla fine del decennio, in attesa dell'adozione del carro tedesco *Leopard A1*, fu l'M60 il carro con il quale si equipaggiarono inizialmente la Divisione *Centaurio* e successivamente i cinque battaglioni carri della *Divisione corazzata Ariete*.

Alla fine del 1969 la Specialità poteva contare su 20 battaglioni (di cui 4 corazzati). La situazione era la seguente:

1. I Battaglione carri (Bellinzago N.)/31° Reggimento carri (Bellinzago N.);
2. II Battaglione carri (Bellinzago N.)/31° Reggimento carri (Bellinzago N.);

⁽¹⁸⁶⁾ Nel 1975 la Scuola riprende la sua vecchia denominazione di Scuole Truppe Corazzate mantenendo alle proprie dipendenze la Scuola di Lecce, che assume la denominazione di *Scuola Specializzati delle Truppe Corazzate*, diventando poi, nel 1989, Distaccamento della Scuola Truppe Corazzate di Caserta.



Figura 278 - Carro M 47 in addestramento in Sardegna



Figura 278 - 31° Reggimento carri a Bellinzago Novarese

3. III Battaglione carri (Tauriano)¹⁸⁷/32° Reggimento carri (Tauriano);
4. IV Battaglione carri (Solbiate Olona)/3° Reggimento bersaglieri (Milano);
5. V Battaglione carri (Tauriano)¹⁸⁸/32° Reggimento carri (Tauriano);
6. VI Battaglione carri (Civitavecchia)/1° Reggimento bersaglieri (Civitavecchia);
7. VII Battaglione carri (Vivaro)/8° Reggimento bersaglieri (Pordenone);
8. VIII Battaglione carri (Aviano)/132° Reggimento carri (Aviano)
9. IX Battaglione carri (Persano)¹⁸⁹/3° Reggimento Fanteria corazzato (Persano)
10. X Battaglione carri (Aviano)/132° Reggimento carri (Aviano)
11. XI Battaglione corazzato (Ozzano Emilia)/Brigata “Trieste” (Bologna);
12. XIII Battaglione carri (Sacile)/182° Reggimento Fanteria corazzato (Sacile);
13. XIV Battaglione carri (Pinerolo)/22° Reggimento Fanteria corazzato “Cremona”(xxxx);
14. XVI Battaglione carri (Pinerolo);
15. XIX Battaglione corazzato (Firenze)/Brigata “Friuli” (Firenze)
16. XX Battaglione carri (Legnano)/4° Reggimento Fanteria corazzato (Legnano);
17. XXII Battaglione carri (San Vito al Tagliamento)/Reggimento Lagunari “Serenissima” (Venezia)
18. LX Battaglione corazzato (Altamura)/Brigata “Pinerolo” (Bari);
19. LXII Battaglione corazzato (Catania)/Brigata “Aosta” (Messina);
20. LXIII Battaglione carri (Visco)/Divisione “Mantova” (Udine).

Nel 1974, a Capo Teulada, per trasformazione del CAUC, venne costituito il 1° Reggimento Fanteria corazzata, mentre, nel quadro di una più ampia e radicale ristrutturazione dell’Esercito, si rinunciò al livello ordinativo reggimentale – livello ordinativo che, in pace e in guerra, costituisce da sempre la forza spirituale di ogni esercito - per sostituirlo con le brigate pluriarma.

In seguito ai provvedimenti disposti, dal 1975 al 1991 i reparti operativi della Specialità furono articolati in battaglioni autonomi, inquadrati nelle brigate corazzate o meccanizzate, ciascuno dei quali fu contraddistinto, a partire da quel momento, da un numero indicativo in cifre arabe anziché romane.



Figura 280 - Carro M 47 in esercitazione in Sardegna



Figura 280 - Stemma della Scuola Truppe Corazzate

¹⁸⁷ Ottenuto per trasformazione del CI Battaglione carri (4° Corpo d’Armata alpino).

¹⁸⁸ Ottenuto per trasformazione del I Gruppo carri del Reggimento Lancieri di Novara.

¹⁸⁹ Ottenuto per trasformazione del CIV Battaglione carri (reparto dimostrativo Scuola Truppe Corazzate).

Contestualmente, riprendendo un'antica tradizione carrista, ciascun battaglione venne intitolato alla memoria di un Carrista decorato di M.O.V.M..

Ai battaglioni storicamente più rappresentativi fu affidata in custodia la Bandiera di Guerra di uno dei reggimenti storici della Specialità⁽¹⁹⁰⁾, agli altri fu concessa una Bandiera di guerra istituita *ex novo*.

In tal modo si ebbero:

- 1° Battaglione carri "M.O. Cracco" a Bellinzago Novarese, custode della Bandiera di Guerra del 31° Reggimento Carristi, su *Leopard 1*⁽¹⁹¹⁾;
- 3° Battaglione carri "M.O. Galas" a Tauriano di Spilimbergo, custode della Bandiera di Guerra del 32° Reggimento Carristi, su *M60 A1*⁽⁴⁷⁾;
- 4° Battaglione carri "M.O. Passalacqua" a Solbiate Olona, su carri *Leopard 1*;
- 5° Battaglione carri "M.O. Chiamenti" a Tauriano di Spilimbergo, su M 60 A1⁽¹⁹²⁾;
- 6° Battaglione carri "M.O. Scapuzzi" a Civitavecchia, custode della Bandiera di Guerra del 33° Reggimento Carristi, su M47;
- 7° Battaglione carri "M.O. Di Dio" a Vivaro, su M 60 A1;
- 8° Battaglione carri "M.O. Secchiaroli", custode della Bandiera di Guerra del 132° Reggimento Carristi ad Aviano, su M 60 A1;

⁽¹⁹⁰⁾ Unica eccezione fu il 62° Battaglione "M.O. Iero" (Catania) cui fu affidata la bandiera di guerra del 62° Reggimento Fanteria "Sicilia" nel quale era inquadrato il preesistente LXII Battaglione carri.

⁽¹⁹¹⁾ Nel frattempo, alla Bandiera di guerra del 31° Reggimento carri è stata concessa una M.B.V.C. con la seguente motivazione: «In occasione di una violenta alluvione si prodigava generosamente, con uomini e mezzi, in difficili ed estenuanti interventi di soccorso alle popolazioni colpite, contribuendo validamente a contenere e ridurre i disastrosi effetti della calamità. Provincia di Vercelli, 2 novembre - 20 dicembre 1968».

⁽¹⁹²⁾ Alle Bandiere di guerra del 3° e 5° Battaglione carri è stata concessa una M.A.V.E. con la seguente motivazione: «Direttamente coinvolto nel grave terremoto che colpiva il Friuli, interveniva tempestivamente in soccorso alle popolazioni colpite con tutte le risorse di uomini e materiali. In condizioni di estrema difficoltà e a rischio della propria incolumità per il perdurare delle scosse e dei crolli, si prodigava in un generoso slancio di fraterna solidarietà dei feriti e dei sepolti dalle macerie, contribuendo a ridurre i danni provocati dalla sciagura e ad infondere sicurezza e fiducia nei sinistrati. L'opera svolta ha riscosso il plauso delle Autorità e la gratitudine della popolazione soccorsa e sollevata dalle immediate sofferenze. Friuli, 6 maggio 1976 - 30 aprile 1977.»



Figura 282 - Soldati assistono a una dimostrazione di agilità di un carro M47



Figura 282 - Una compagnia carri del 31° Reggimento carri (Foto Caccavale)

- 9° Battaglione carri “M.O. Butera”, custode della Bandiera di Guerra del 3° Reggimento Carristi a L’Aquila, su M 47;
- 10° Battaglione carri “M.O. Bruno” 132[^], custode della Bandiera di Guerra del 133° Reggimento Carristi ad Aviano, su M 60 A1;
- 11° Battaglione carri “M.O. Calzecchi Onesti”, custode della Bandiera di Guerra del 33° Reggimento carri a Ozzano Emilia, su Leopard 1;
- 13° Battaglione carri “M.O. Pascucci” a Cordenons, su Leopard 1;
- 19° Battaglione corazzato “M.O. Tumiatì” a Firenze, su M 47;
- 20° Battaglione carri “M.O. Pentimalli”, custode della Bandiera di Guerra del 4° Reggimento carri, a Legnano, su Leopard 1;
- 22° Battaglione carri “M.O. Piccinini” a San Vito al Tagliamento, su Leopard 1⁽⁴⁷⁾;
- 31° Battaglione carri “M.O. Andreani”⁽¹⁹³⁾ a Persano (reparto addestrativo della Scuola Truppe Corazzate);
- 60° Battaglione carri “M.O. Locatelli” ad Altamura, su M 47 ;
- 62° Battaglione corazzato “M.O. Iero”, erede del 62° Reggimento Fanteria a Catania, su M47 ;
- 63° Battaglione carri “M.O. Fioritto” a Cordenons, su Leopard 1⁽¹⁹⁴⁾;
- 101° Battaglione carri “M.O. Zappalà”, custode della Bandiera di Guerra del 131° Reggimento Carristi, a Bellinzago Novarese, su Leopard 1.

Per l’attribuzione della numerazione e delle denominazioni dei battaglioni - ora con rango di “Corpo” e depositari di Bandiera di Guerra - si volle conservare, ove possibile, la numerazione dei battaglioni più rappresentativi delle vicende di guerra assegnando a ciascuno di essi il nome di un Carrista decorato di M.O.V.M., scelto possibilmente tra quelli che avevano combattuto nei ranghi della stessa unità e

⁽¹⁹³⁾ Il Battaglione blindo-corazzato della Scuola Truppe Corazzate assume tale denominazione e questo indicativo dal 25 settembre 1982.

⁽¹⁹⁴⁾ Alle Bandiere di guerra del 22° e 63° Battaglione carri è stata concessa una M.B.V.E. con la seguente motivazione: «In occasione del disastroso terremoto che colpiva il Friuli, accorreva prontamente in soccorso delle popolazioni colpite. Prodigandosi con uomini e mezzi in coraggiosi ed efficaci interventi, assicurava ai sinistrati ogni sostegno materiale e morale, in fraterna solidarietà umana e viva testimonianza di alto spirito di abnegazione. Friuli, 6 - 15 maggio 1976».



Figura 284 - Carro M 60 del 32° Reggimento carri nella caserma "Forgiarini" di Tauriano di Spilimbergo



Figura 284 - Un carro Leopard aggredisce il terreno

rappresentando tutte le Campagne di Guerra, compresa, naturalmente, la Guerra di Liberazione.

La smobilitazione post guerra fredda

Nel 1986 dopo quasi un trentennio di servizio vennero radiati i carri *M 47*, ormai obsoleti, nel 1993 fu la volta degli *M 60* il cui primo e ultimo impiego operativo, protrattosi per circa un anno e mezzo, fu in Somalia nell'ambito dell'operazione "UNOSOM".

Sempre nel 1986, per motivi di bilancio, venne soppresso il livello divisionale e le brigate passarono alle dirette dipendenze dei Comandi di Corpo d'Armata o di Regione Militare.

Nella fase terminale della *Guerra Fredda*, tra il 1988 ed 1995, al fine di realizzare economie, furono soppressi i battaglioni di Cordenons (13°), di Firenze (19°), Legnano (20°), Solbiate Olona (4°), L'Aquila (9°), Civitavecchia (6°), San Vito al Tagliamento (22°) e Bellinzago Novarese (101°).

Più tardi, a partire dal 1991, fu sancita la ricostituzione, questa volta su organico mono-battaglione, dei seguenti reggimenti:

- 2° *Reggimento carri* a San Vito al Tagliamento (per trasformazione del 22° Battaglione carri, poi sciolto nel 1995);
- 4° *Reggimento carri* a Civitavecchia (per trasformazione del 33° Reggimento carri, poi trasferito a Bellinzago Novarese);
- 31° *Reggimento carri* a Bellinzago Novarese (per trasformazione del 1° Battaglione carri, poi trasferito ad Altamura);
- 32° *Reggimento carri* a Tauriano (per trasformazione del 3° Battaglione carri);
- 33° *Reggimento carri* (per trasformazione del 6° Reggimento carri di Civitavecchia, poi trasferito ad Ozzano Emilia per trasformazione del XI Battaglione carri);
- 63° *Reggimento carri* a Cordenons (per trasformazione del 63° Battaglione carri e poi sciolto nel 1995);
- 131° *Reggimento carri* a Persano, per trasformazione del 31° Battaglione carri, poi sciolto nel 2013);
- 132° *Reggimento carri* ad Aviano (per trasformazione dell'8° Battaglione carri, poi trasferito a Cordenons nel 1995 e fuso con il 63° Reggimento carri);



Figura 286 - Carro M 60 del 132° Reggimento carri in addestramento in Sardegna (1991)



Figura 286 - Carri Leopard 1A1 del 4° Reggimento carri a Bellinzago Novarese

- *133° Reggimento carri* ad Altamura (per trasformazione del 61° Battaglione carri, poi sciolto nel 1995 e ricostituito come “unità quadro” a Lecce presso la Scuola di Cavalleria);
- *62° Reggimento corazzato* a Catania (per trasformazione de 62° Battaglione corazzato e poi riconvertito in 62° Reggimento di Fanteria “Sicilia” nel 1999);
- *67° Reggimento corazzato* a Solbiate Olona (per trasformazione de 4° Battaglione e poi sciolto nel 1995).

Il 1° luglio 1991 la *Scuola Truppe Corazzate* fu spostata da Caserta a Lecce e l’11 gennaio 1993, nel quadro del riordinamento in atto nel settore scolastico addestrativo dell’Esercito, l’istituto perse le competenze sull’Arma di Cavalleria, nel frattempo equipaggiata delle autoblindo *B1 Centauro* e di una propria scuola, e assunse la denominazione di *Scuola di Carrismo*. Qui a destra, l’emblema della Scuola.

I Carristi oggi

Nel 1998 iniziò, a partire dal 32° Reggimento carri, la distribuzione del carro di seconda generazione “C1-Ariete” interamente realizzato i nel nostro Paese, con il quale, nell’arco di un quinquennio, si sono equipaggiati anche il 132° ed il 4° Reggimento carri, anch’essi inquadrati nella 132° Brigata corazzata *Ariete*. Nel febbraio 1999 erano rimasti in vita:

- *1° Reggimento corazzato* a Teulada (ente addestrativo);
- *4° Reggimento carri* a Bellinzago Novarese (operativo, su *Leopard* sino al 2003 poi su carri C1 Ariete);
- *31° Reggimento carri* ad Altamura (operativo, su *Leopard*);
- *32° Reggimento carri* a Tauriano (operativo, su *Leopard* sino al 2003 poi su carri C1 Ariete);
- *33° Reggimento carri* ad Ozzano Emilia (operativo, su *Leopard*);
- *62° Reggimento carri “Sicilia”,* a Catania¹⁹⁵ (operativo, su *Leopard*);
- *131° Reggimento carri* a Persano (operativo, su *Leopard*);

⁽¹⁹⁵⁾ Nel 1999-2000 fu trasformato in Reggimento di Fanteria.



Figura 288 - Carro M60A1 Rise Passive del 132° Reggimento carri in pattuglia lungo la strada imperiale in Somalia



Figura 288 - Carro M 60A1 del 32° Reggimento carri in azione a Mogadiscio (2 luglio 1993)

- *132° Reggimento carri* a Cordenons (operativo, su *Leopard* e poi su carri C 1 Ariete);
- *133° Reggimento carri* a Lecce (in posizione “quadro”).

Nell’ottobre 1998 si è sancito l’inserimento della specialità Carristi nell’Arma di Cavalleria e la Scuola di Carrismo di Lecce dopo aver assunto per qualche tempo la denominazione di “Scuola di Cavalleria e Truppe Corazzate”, è diventata più semplicemente “Scuola di Cavalleria”. Nel corso del 2000, il 62° Reggimento corazzato “Sicilia”, ha riassunto la configurazione di Reggimento di Fanteria. Nello stesso anno è stato soppresso il 33° Reggimento carri.

Nel 2013 è stato soppresso il 131° Reggimento carri e il 4° trasferito da Bellinzago a Persano. I reggimenti carri equipaggiati con carri Ariete sono stati tutti portati a 3 compagnie carri.

Attualmente la Specialità si articola nel seguente modo:

- *1° Reggimento corazzato* a Teulada;
- *4° Reggimento carri* a Persano (20° Battaglione carri, su 3 compagnie carri C 1 Ariete);
- *31° Reggimento carri* trasferitosi da Altamura a Lecce il 19 dicembre 2013 (*1° Battaglione carri “M.O. Cracco”* con configurazione organica “ad hoc” per compiti sperimentali)⁽¹⁹⁶⁾;
- *32° Reggimento carri* a Tauriano (3° Battaglione carri, su 3 compagnie carri C 1 Ariete);
- *132° Reggimento carri* a Cordenons (8° Battaglione carri, su 3 compagnie carri C 1 Ariete).

Il 20 gennaio 2020 è stato soppresso il *31° Reggimento carri* (insieme al dipendente *1° Battaglione carri “M.O. Cracco”*) il cui personale è stato impiegato per ricostituire nella stessa sede di Lecce il *Reggimento cavalleggeri di Lodi*.

Le esperienze operative post Guerra Fredda

⁽¹⁹⁶⁾ Il 31° Reggimento carri è stato designato per avviare la sperimentazione dei sistemi legati al progetto “Soldato Futuro”. Per svolgere tale compito il dipendente 1° Battaglione carri ha assunto una fisionomia particolare pluri-specialità.



Figura 290 - Carri M 47 e Leopard durante il periodo di cambio linea carri



Figura 290 - Carro M 60 del 32° Reggimento carri in azione lungo la strada imperiale in Somalia

La fine del lungo periodo della Guerra fredda ha visto accrescere l'impegno dell'Esercito Italiano anche al di fuori dei confini nazionali. Anche le unità della Specialità Carristi sono state coinvolte dal nuovo corso e, a partire dal dicembre 1992, si sono fatti sempre più frequenti ed intensi gli impieghi dei suoi reparti all'estero.

Ad iniziare dal dicembre 1992, sino al marzo 1994, in turni di tre mesi ciascuno, una Compagnia formata inizialmente da 2 e in seguito 3 plotoni carri M60, tratti dal 32° e 132° Reggimento carri della 132ª Brigata corazzata Ariete, ha operato in Somalia nell'ambito dell'operazione ONU denominata "UNOSOM" a protezione del contingente italiano. L'impiego dei Carristi è risultato determinante per il controllo delle principali vie di comunicazione della Somalia e per la *Force Protection* delle unità di fanteria del nostro contingente. In particolare, la presenza dei Carristi ha contribuito a risolvere la situazione critica venutasi a creare a Mogadiscio il 2 luglio 1993, quando un'aliquota italiana è stata oggetto di una grave imboscata.

A seguito di tale impiego, nel 1994, agli Stendardi del 32° e del 132° Reggimento carri è stata conferita una M.B.V.E. con la seguente comune motivazione: *«Il 32°/132° Reggimento Carri ha partecipato con proprie forze, inquadrato nel contingente italiano impegnato in Somalia, alle operazioni di soccorso e protezione alla popolazione martoriata dalla guerra civile. Per circa quindici mesi, operando diuturnamente, in oggettive difficoltà ambientali ed in condizioni di particolare sensibilità operativa, le sue unità hanno sempre evidenziato elevate capacità professionali ed altissimo senso del dovere e dimostrato, in ogni circostanza, la capacità di discriminare la loro reazione, evitando ogni inutile spargimento di sangue. Con i propri mezzi le unità hanno garantito una 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».*

Dal 1995 ad oggi, il 131°, 32°, 132° ed il 4° Reggimento carri hanno tutti più volte portato i rispettivi Stendardi nella ex-Yugoslavia, il cui suolo è stato calcato dai cingoli dei carri Leopard A1A5 per partecipare alle operazioni condotte sotto l'egida NATO in Bosnia-Erzegovina ed in Kosovo.



Figura 291 - Carro M60 del 132° Reggimento in Somalia (1993) e il muro dell'accampamento dei Carristi nel Campo di Balad



In tempi più recenti, aliquote motorizzate del 32°, del 4° e del 132° hanno anche partecipato, in rinforzo al reggimento bersaglieri o al battaglione logistico della Brigata corazzata *Ariete*, alle operazioni in Iraq, dove dal maggio 2004 al luglio 2006 a seguito del gravissimo attentato subito a Nassirya dal contingente italiano, è stato disposto per assicurare un più elevato livello di protezione al contingente italiano, lo schieramento continuativo di un plotone su carri *C1 Ariete* i cui equipaggi sono stati forniti, a turno, da tutti i Reggimenti carri della *132ª Brigata corazzata Ariete*⁽¹⁹⁷⁾.

Questi gli ultimi impieghi operativi delle unità carri dell'Esercito Italiano ai quali, per dovere di cronaca, si aggiunge l'impiego in Afghanistan del personale di alcuni reggimenti carri che hanno fornito propri elementi per lo svolgimento di compiti particolari e atipici che non hanno comportato lo schieramento di carri armati.



Figura 293 - Carro C-1 Ariete in azione in Iraq (2004)



Figura 293 - 132° Reggimento carri in esercitazione in Sardegna

⁽¹⁹⁷⁾ I Reggimenti carri delle Brigate avvicendatesi in Iraq hanno partecipato alle operazioni in quel Paese anche fornendo ad altre unità dell'Esercito proprie consistenti aliquote di uomini che sono state impiegate in quel contesto come unità di fanteria motorizzata e/o meccanizzata. La stessa cosa è accaduta per l'Afghanistan dove l'Italia ha deciso di non impiegare carri armati.



PARTE III

CAPITOLO XI – LE TRADIZIONI IDENTITARIE

Le Ricorrenze

I Carristi celebrano - tutti insieme - la loro festa di Specialità il 1° ottobre, data di costituzione del Reggimento Carri Armati, unità Capostipite della Specialità (1927).

Alcuni reggimenti celebrano, oltre alla festa comune, in date corrispondenti a particolari fatti d'arme od altri eventi significativi, la propria festa di Corpo:

- 1° Reggimento corazzato, 15 settembre (costituzione del reggimento, 1936);
- 3° Reggimento carri, 5 gennaio (Africa Settentrionale, 1941);
- 4° Reggimento carri, 21 gennaio (Africa Settentrionale, Tobruk 1941);
- 31° Reggimento carri, 15 aprile (Balcani - Kopluku, 1941);
- 32° Reggimento carri, 8 febbraio (Africa Settentrionale, Bardia 1941);
- 33° Reggimento carri, 1° ottobre (costituzione Reggimento Carri Armati);
- 131° Reggimento carri, 1° ottobre (costituzione Reggimento Carri Armati);
- 132° Reggimento carri, 27 maggio (Africa Settentrionale, Rugbet el Atasc/Bir Hacheim 1942);
- 133° Reggimento carri, 1° ottobre (costituzione Reggimento Carri Armati).

Lo Spirito di Corpo

Si appartiene ad un'Arma o ad una specialità per lo Spirito che ne anima i *Corpi*, spirito che è nell'impiego, ma che nella vita quotidiana si esprime attraverso una miriade di valori, di abitudini, di espressioni formali e sostanziali, di mentalità e di costume, che sono l'essenza e l'anima stessa dei reggimenti.

Col nuovo ordinamento delle Armi combattenti dell'Esercito sancito il 1° giugno 1999 dal Ministro della Difesa, dopo 72 anni di militanza nell'Arma di Fanteria la specialità Carristi è transitata nella rinnovata Arma di Cavalleria.



Figura 295 - Schieramento di un battaglione carri leggeri



Figura 295 - La celebrazione del 1° ottobre in una foto risalente agli anni '70 del XX secolo.

Tale passaggio non ha riguardato i soli Carristi alle armi ed i loro mezzi di combattimento, ma anche il ricordo dei Caduti, le tradizioni, le Memorie, il lavoro, i sacrifici, il sangue, la passione e l'entusiasmo di quanti marciarono e credettero nei ranghi, sempre saldi e compatti, dei nostri battaglioni carri.

Montate! Motori!

L'Arma di Cavalleria ha perciò ereditato dalla più antica Arma di Fanteria, l'impegno di onorare e salvaguardare - con eguale generosità e rispetto - il *passato*, il *presente* ed il *futuro* delle tradizioni rosso-blu. Il nuovo ordinamento, pur sancendo il passaggio dei Carristi dalla Fanteria alla Cavalleria, ne ha lasciato non casualmente immutato il nome. In tal modo, il decreto intende stigmatizzare la necessità che siano rispettate e valorizzate, anche in seno alla nuova Arma, le peculiarità e le prerogative della Specialità, il cui retaggio deve essere considerato autentico patrimonio storico dell'Esercito e, in senso ancora più ampio, dell'intera Nazione.

La natura dei Carristi quale autonoma specialità dell'Arma di Fanteria è consolidata nella storia, nella memoria dei nostri eroi e va salvaguardata. Dell'Arma di Cavalleria, ove oggi sono fieramente inquadrati, i Carristi desiderano mutuare sì l'amore ed il rispetto per le tradizioni senza però confondere le proprie, conquistate con fatica, con quelle dei reggimenti della Cavalleria di linea. I Carristi desiderano perpetuare con orgoglio le proprie peculiari caratteristiche: il culto dei materiali, la passione per l'addestramento, la semplicità, l'innato senso pratico, la frugalità dei costumi, la duttilità mentale, l'irruente intraprendenza, la tenacia nel perseguimento dei fini, la consapevolezza d'essere speciali.

La fedeltà a sé stessi

Il rispetto delle prerogative tradizionali ha un valore simbolico ed allo stesso tempo una valenza pratica che non possono essere ignorate. Nel nuovo ordinamento, i Carristi desiderano perciò restare orgogliosamente fedeli a loro stessi, rimanendo ciò che sono sempre stati: Carristi. E non è semplice esercizio terminologico il nostro, ma la volontà di non veder messo in discussione il risultato dell'impegno cui, come si è letto nelle pagine precedenti, tanti nostri bravi predecessori hanno dedicato non soltanto il loro entusiasmo, ma anche il loro sudore, il loro sangue, la vita stessa.



Figura 297 - Montate!

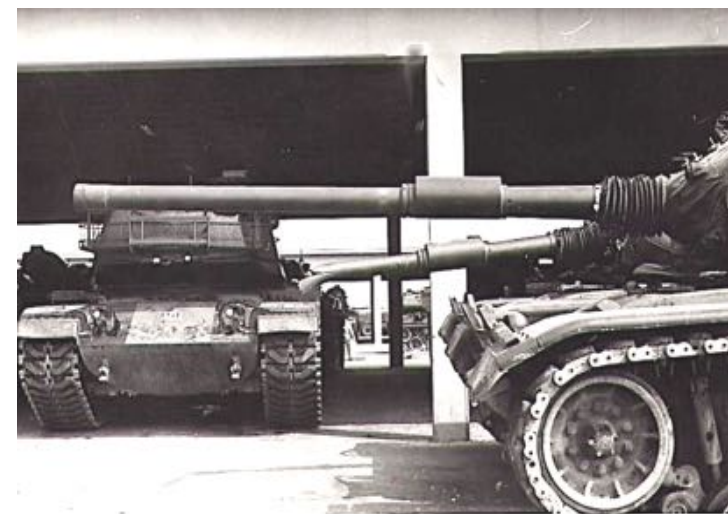


Figura 297 - Carri M 60 del 32° Reggimento carri

Nel ricordo del passato, i Carristi alimentano il pieno e dovuto rispetto per tutti coloro che li hanno preceduti nel servire in armi, a bordo dei carri, la Patria. L'efficienza delle moderne unità Carristi non può fare a meno della forza delle Tradizioni della Specialità e delle genuine radici storiche cui i Carristi sentono di appartenere. Non è lecito ignorarle, è odioso sminuirle.

Affinché l'impegno assunto sia ancor più tangibile e visibile, allo scopo di corroborare lo *Spirito di Corpo* dei nostri reggimenti, sono di seguito riassunte le particolarità che ci contraddistinguono e che debbono essere conosciute e comprese da tutto il personale che, ancorché temporaneamente, entra nei ranghi delle nostre unità.

La forma mentis

Nel corso della guerra, i Carristi hanno trovato, in innumerevoli circostanze, la capacità di far rendere al meglio quel poco che avevano per mano. Sbaragliati a *Beda Fomm*, soprattutto per mancanza di addestramento e sconoscenza dei mezzi da poco ricevuti in dotazione, malamente impiegati da Comandi superiori ancora poco avvezzi a sfruttare le potenzialità dei nuovi sistemi d'arma di cui disponevano, i Carristi seppero rifarsi a Bir El Gobi, a Sidi Rezegh, a Quota 204 di *Ain El Gazala*, a *Rugbet El Atasc* a *Bir Hacheim*, a *Dahar El Aslagh* e in cento altri luoghi grazie ad un addestramento, duro, severo, meticoloso e paziente con il quale è stato possibile apprendere i segreti della manovra su macchine complesse per combattere contro macchine ancora più complesse.

Il Tenente Colonnello Enrico Maretti, già indimenticabile Comandante di battaglione e di reggimento utilizzò, insieme ai suoi uomini di ogni grado, ogni istante del tempo disponibile per condurre un attento, capillare e definitivo addestramento al combattimento. In tal modo i suoi equipaggi riuscirono a diventare un tutt'uno con la loro macchina. I plotoni si fusero nelle compagnie e queste ultime nei battaglioni che diedero forza e potenza al suo reggimento. La consapevolezza che l'addestramento è indispensabile accompagna ancora oggi, ovunque, il Carrista di ogni grado.

L'addestramento carrista è pertanto sempre svolto con passione, con impegno, con metodo e con intelligenza. Il Carrista vi si applica con fantasia e con perizia e sempre con spirito competitivo curando entrambi i suoi aspetti: quello tecnico-logistico e quello tecnico-tattico.



Figura 299 - La guerra delle macchine



Figura 299 - Plotone carri C-1 Ariete del 32° Reggimento carri pronti per il movimento (foto V. Monteleone)

In operazioni, il Comandante Carrista ad ogni livello, si contraddistingue per l'ampiezza di vedute, per l'apertura mentale, per la scrupolosa organizzazione. La maggiore aspirazione del Comandante Carrista deve essere quella di poter esprimere le proprie capacità di "condurre" e "manovrare". Il Comandante Carrista si realizza compiutamente nella "condotta" e nella "manovra", perciò, come un artista quando ha concepito il suo bel dipinto, egli deve sentire prepotente il desiderio di trovarsi dinnanzi alla tela con i pennelli in mano, per mettere in pratica ciò che ha *concepito, pianificato ed organizzato*.

Un'altra severa lezione appresa in guerra riguarda il culto dei materiali. L'equipaggio è il padrone del carro ed il carro è il padrone della vita del suo equipaggio. All'equipaggio spetta approntarlo, accudirlo, condurlo in battaglia. Soltanto attraverso l'incessante pratica quotidiana, l'equipaggio apprende la conoscenza totale del proprio mezzo di combattimento. Per questa ragione il Carrista si impegna oltre ogni limite nella cura del proprio mezzo affinché il carro sia sempre efficiente e risulti sempre possibile impiegarlo, non importa se in addestramento o in battaglia.

Il carro non si abbandona mai, né lo si chiede in prestito ad altri. Se per cause di forza maggiore si è costretti ad impiegarne uno altrui, questo lo si tratta meglio di quanto si farebbe se fosse il proprio. Il precetto contenuto nel "Manuale per il pilota del carro L-35" (Edizione 1940) è sempre valido: «Egli (il Carrista) cura con amore e passione il suo carro perché in combattimento lo porti sicuro alla vittoria».

Le dotazioni sono parte integrante del carro e servono a mantenerla efficiente. Ogni pezzo dell'attrezzatura in dotazione merita la stessa identica cura del carro in sé. Come ogni membro dell'equipaggio è indispensabile agli altri, così lo è ogni parte dell'attrezzatura. Se un pezzo si rompe o viene smarrito, l'equipaggio deve rimpiazzarlo al più presto. Ciò però non deve tradursi nella paura di utilizzare l'attrezzatura o nel sottrarre ad altro equipaggio ciò che si è perso.

A volte può capitare di dover utilizzare un carro diverso da quello normalmente assegnato, ma non dovrebbe mai essere necessario chiedere in prestito ad altri equipaggi i pezzi della dotazione del carro! Ad ogni modo, gli eventuali prestiti vanno considerati come quelli in danaro: si chiedono e si concedono solo se non se ne può fare a meno e si restituiscono e si esigono immediatamente!



Figura 301 - Scuola Truppe Corazzate, la compagnia Allievi Ufficiali di complemento Carristi sfila precedendo lo squadrone di Cavalleria!



Figura 301 – L'uomo e la macchina

Lo spirito competitivo

Essere Carrista è già un primato. Tra i Carristi primeggia l'equipaggio, il plotone, la compagnia, il battaglione più addestrato. Fra tutti prevale chi dispone del maggior numero di carri e di uomini pronti al combattimento. Per i Carristi, gente concreta, capace di interpretare la tradizione in senso fattivo, valgono sempre più i fatti che le parole.

I parametri di valutazione per i confronti e le graduatorie di merito non consiste mai nel numero delle settimane trascorse in caserma, ma - piuttosto - la quantità del carburante consumato; il numero delle esercitazioni svolte; il totale dei colpi sparati e messi a segno; il numero dei cambi cingolo effettuati o l'ammontare dei chilometri percorsi a bordo del proprio carro.

Le usanze

Le unità della Specialità celebrano le proprie ricorrenze con cerimonie militari effettuate preferibilmente a bordo dei carri in dotazione. In tal caso, gli equipaggi non imbracciano l'armamento individuale, fatta eccezione per il *Gruppo Bandiera* che impiega l'arma da fuoco individuale corta (pistola). Ove, per ragioni di spazi disponibili, non sia possibile effettuare le cerimonie con i reparti a bordo dei carri, l'armamento di Ufficiali e Marescialli è costituito dalla sciabola, mentre la truppa impugna sempre e soltanto le armi da fuoco in dotazione individuale.

A tutela della genuinità dell'identità carrista, per non confondere il retaggio rosso-blu con le tradizioni altrui, i Carristi non impugnano mai la lancia! In questo modo i Carristi alle armi intendono sottolineare la vocazione alla modernità che ha sempre contraddistinto gli appartenenti alla specialità. A differenza di quanto fanno i Fanti, nelle cerimonie e nelle parate ove si imbracciano le armi da fuoco individuali, i Carristi non innestano mai la baionetta che tengono sempre innestata nel fodero, appeso al cinturone.

I colori

L'abbinamento dei colori rosso (scarlatto) e blu, tipico dei Carristi avviene sempre dando la precedenza al blu rispetto al rosso:

- se la partitura è orizzontale od obliqua, il blu deve risultare sempre al di sopra del



Figura 303 – Un comandante di reparto carr medi illustra l'azione ai suoi Carristi durante un addestramento in Africa Settentrionale



Figura 303 - Un muro rievocativo dell'accampamento di Balad (Somalia) nel 1993 che sottolinea l'importanza delle radici storiche anche per i carristi di oggi.

rosso;

- se la partitura è verticale, il blu deve risultare sempre a destra del rosso;
- nelle coccarde, il blu deve risultare sempre all'esterno.

L'abbinamento dei due colori richiama sia l'antica appartenenza dei Carristi alla Fanteria (rosso), sia quella alle Truppe motorizzate (blu) e, seppur casualmente, anche alla città di Bologna (rosso-blu) che fu la sede definitiva del Reggimento Capostipite.

Le insegne di reparto

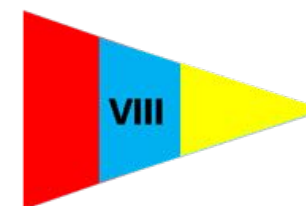
La tradizione delle insegne di reparto risale alle origini della Specialità. Già ciascuno dei cinque battaglioni carri armati inquadrati nel Reggimento Capostipite, aveva in dotazione una insegna triangolare di colore rosso scarlatto, frangiata d'argento e sui cui lati vi era scritto il numero del battaglione e vi era ricamato il fregio dei Carristi. L'asta ed il puntale di questa fiamma erano simili a quelli previsti per le Bandiere e gli Stendardi.

Il *I Battaglione carri d'assalto della Somalia*, reparto istituito negli ultimi mesi del 1935 di cui si è già parlato nelle pagine precedenti di questo libro, ebbe un suo "gagliardetto" composto da un'asta terminante con la riproduzione di un gladio romano ed un drappo rosso-blu frangiato d'oro e caricato dello stemma della Somalia.

Il primo alfiere di quell'insegna, denominata "fiamma" fu il Sergente Camillo Montani che, come si è già detto, fu uno dei protagonisti del primo fatto d'arme cui parteciparono i Carristi. Dal I Battaglione la tradizione si diffuse presto a tutti i battaglioni della Specialità.

Dopo il 1936 e fino al 1942, ciascun battaglione aveva in dotazione una fiamma triangolare ripartita orizzontalmente in blu e rosso, spesso frangiata d'argento e riportante su un lato il numero indicativo del battaglione, la tipologia dei carri in dotazione e l'eventuale nominativo del reparto.

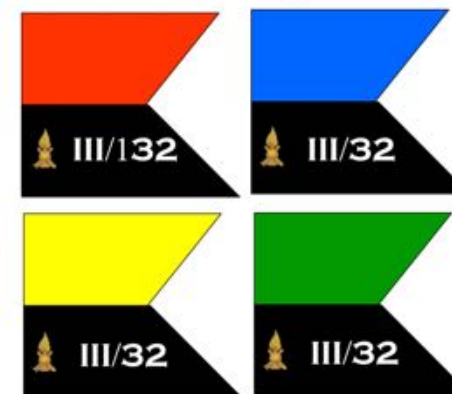
Ancora oggi i Comandanti di reparto carri dispongono di una propria *fiamma* costituita da un guidoncino in tessuto del colore identificativo del reparto (le insegne dei Comandanti di battaglione sono rosso-blu). Sul drappo delle fiamme è ricamato, oltre al fregio della specialità, l'indicazione numerica del battaglione (in cifre romane, come si faceva prima del 1975) e del reggimento (in cifre arabe).



Fiamma Cte btg.



Fiamme Cti cp. cr.



Fiamma Cte Cp. Cdo e Spt L.



Figura 304 - Insegne in uso nei reparti dei Carristi

In passato la *fiamma* era di foggia triangolare, mentre oggi, quale unica testimonianza del recente inserimento della specialità nell'Arma di Cavalleria, le fiamme hanno dimensione e foggia uguale a quelle delle *banderuole* delle lance di ordinanza in uso nei reggimenti della Cavalleria di linea. Tuttavia, a ricordo delle lontane origini artiglieresche (risalenti alla 1ª Batteria autonoma carri armati, primo reparto organico di Carristi in seno al nostro Esercito), l'asta cui è fissata la fiamma è costituita da un asta di scovolo per cannone e mai dall'asta di una lancia.

L'asta di scovolo simboleggia anche il fattore di efficienza tipico delle unità carri, ovvero il "*culto dei materiali*", presupposto fondamentale della potenza dei reparti carri.

Le aste sono realizzate in legno e devono risultare scomponibili in tre pezzi uniti da connettori in ottone, a vite. Sull'asta vengono applicate le targhette metalliche - tutte di uguale dimensione - riportanti i nomi degli Ufficiali succedutisi al comando del reparto, compreso quello in carica. Il nome dei comandanti che hanno esercitato la loro autorità in combattimento è inciso su placca aurea, gli altri su placca argentea. Le targhette riportano la data di assunzione dell'incarico di ciascun Comandante. All'estremo superiore dell'asta possono essere annodate le medaglie commemorative delle campagne/missioni cui il reparto ha partecipato in configurazione organica.

Lo stile di comando

I comandanti sono i custodi del *passato*, del *presente* e del *futuro* dei reparti temporaneamente affidati alla loro responsabilità.

Nell'impartire i comandi di "*ordine chiuso*" al proprio reparto, i comandanti Carristi si differenziano fra tutti per il rispetto nei confronti dei loro equipaggi e non rivolgono mai le spalle ai propri uomini: i comandanti Carristi impartiscono gli ordini guardando sempre negli occhi il personale alle loro dipendenze, così come hanno fatto tutti i loro predecessori.

Gli autentici comandanti Carristi tengono sempre ben presente, prima di ogni altra cosa, d'essere membri dell'equipaggio del carro dal quale, in battaglia, esercitano il comando della loro formazione. Questa consapevolezza costituisce una scheggia ben conficcata nell'intelligenza ed è la condizione di partenza, l'impronta



Figura 305 - un carro C-1 Ariete del 132° Reggimento carri mostra orgogliosamente la propria appartenenza

caratteristica, per l'esercizio dell'Autorità e della Responsabilità che, fuse insieme, costituiscono il comando.

Il gergo

Come avvenuto sin dai primordi e su tutti i fronti di guerra, l'ordine di salita sui carri rimane quello tipico dei Carristi, il solo che esprime contemporaneamente tradizione e modernità: "MONTATE-MOTORI!". L'ordine di discesa resta, naturalmente: "A TERRA!"

Sin dai loro primordi i Carristi hanno avuto in dotazione "carri d'assalto" perché è nell'assalto che si concretizza il successo definitivo dell'azione dei carri. La "CARICA", tipico e meraviglioso retaggio delle unità a cavallo, è retaggio di epoche che non appartengono al patrimonio identitario dei Carristi e dunque non ha alcun senso nell'ambito delle tradizioni delle unità dei Carristi. Non v'è alcuna ragione per confondere le tradizioni della Specialità Carristi con quelle della Cavalleria di linea.

Per tale ragione, in costante collegamento spirituale con i Caduti che costituiscono la gloria dei nostri colori, nella fase finale dell'attacco, i Comandanti Carristi continuano ad impartire l'ordine per l'"ASSALTO CARRISTA".

Si obbedisce a tale regola anche in occasione dei festeggiamenti conviviali ove i Carristi brindano sì, ma sempre all'ordine di Assalto, dopo aver eventualmente rievocato gli ordini per i cambi di formazione tipici delle manovre del plotone carri anziché i cambi di andatura dei reparti a cavallo.

In ossequio alle tradizioni meccaniche del corpo dei Carristi, presso le unità carri sono da ritenersi del tutto fuori luogo sia l'emanazione degli ordini in uso presso le unità a cavallo (tanto se fatta a voce o a mezzo di segnali di tromba) sia l'uso dei termini o del linguaggio riferibile all'antica tradizione dei reparti a cavallo.

La distinzione

Fino al 1945 tutti gli Ufficiali dell'Esercito, a prescindere dall'Arma o Servizio cui appartenevano (truppe appiedate comprese), quando indossavano l'Uniforme di marcia, calzavano - obbligatoriamente - gli stivali con gli speroni. Tali capi di corredo sono quindi distintivi del rango di Ufficiale nella sua generalità e non solo di quelli appartenenti all'Arma di Cavalleria.



Figura 307 - Carristi in addestramento negli anni della guerra



Figura 307 - Carri M60 sfilano ad Aviano (1990)

Come già accennato, prima dell'avvento della leggendaria *tuta blu*, il personale effettivo ai reparti carri armati utilizzava, analogamente a quanto previsto per tutte le altre truppe motorizzate dell'Esercito (autieri, autoblindisti e trattori d'artiglieria), le medesime uniformi previste per le truppe a cavallo. È per questo motivo che gli equipaggi carri calzavano i parastinchi anziché le *fasce mollettiere*.

Unico tratto distintivo tra i Motorizzati e la Cavalleria era la proibizione di utilizzare gli speroni, divieto giustificato dall'esigenza di non avere impedimenti pericolosi per la propria incolumità quando si operava a bordo delle macchine: gli speroni avrebbero potuto infatti facilmente impigliarsi alle parti meccaniche in movimento con gravi conseguenze.

È per tradizione consolidata, quindi, che gli Ufficiali Carristi calzano gli speroni esclusivamente quando impegnati in attività equestre e mai con l'uniforme di gala come invece usano fare, talvolta, i colleghi della Cavalleria di linea.

Il basco nero

Benché attualmente esteso, salvo rare eccezioni, a tutto l'Esercito Italiano, il basco nero è - dal 1946 - il copricapo tradizionale dei Corazzati in genere e dei Carristi in particolare.

Il basco nero, di dimensioni medie (né esageratamente piccolo, né esageratamente ampio), va calzato con senso pratico e sobriamente. Di norma, non deve mai essere stirato a guisa di cresta come recente abitudine altrui.

Per quanto riguarda le *gale* del basco, queste devono essere sempre lasciate sciolte, liberamente pendenti sulla nuca. La loro lunghezza deve raggiungere la base dell'attaccatura dei capelli, senza superarla, la loro larghezza non deve essere eccessiva.

I Carristi Italiani hanno adottato per primi il basco nero in virtù della praticità di questo capo di corredo e lo calzano anche con l'uniforme da combattimento, o con la tuta intera, quando non sia prescritto l'uso del caschetto.

I copricapo con visiera vengono impiegati solo per le attività militari generiche e comunque solo su specifica disposizione dei superiori e sempre per il solo tempo necessario allo svolgimento di dette attività.

Il basco nero è indossato anche con l'uniforme ordinaria, specie in occasione delle ricorrenze della Specialità. Comunque, pur nel rispetto dei Regolamenti, il buon



Figura 309 - Carrista in addestramento in Italia negli anni della guerra



Figura 309 - Un giovane Alain Delon in uniforme di Carrista (dal film "Rocco e i suoi fratelli")

Carrista tende naturalmente a privilegiare l'uso del basco rispetto ad ogni altro copricapo, specie nelle circostanze in cui ci si trova a contatto con personale militare appartenente ad altre Armi o Specialità e che indossa il copricapo tipico del corpo/specialità di appartenenza.

Il drago

I Carristi aventi titolo⁽¹⁹⁸⁾, indossano sempre sulla propria uniforme il distintivo ovale, in oro o in argento, raffigurante il “*Drago alato*” e recante il motto araldico della Specialità. La foggia del distintivo risale all'epoca della II Guerra Mondiale. Da allora non è mai stata modificata ed ha resistito ai tentativi di modifica conseguenti all'accorpamento della Specialità nell'Arma di Cavalleria.

Distintivo dell'ufficialità

La *sciarpa azzurra* è l'antico simbolo dell'Ufficialità delle Forze Armate italiane. Si tratta di uno dei simboli più antichi poiché essa risale addirittura al 1366. Tuttavia, solo nel 1572 venne resa obbligatoria dal Duca Emanuele Filiberto di Savoia.

Orgogliosamente fedeli al proprio retaggio, gli Ufficiali dei Carristi continuano ad indossare la *sciarpa azzurra* nello stesso modo in cui la indossarono gli antichi colleghi Carristi che portarono in combattimento i propri equipaggi.

In segno di continuità, devozione, rispetto e riconoscenza nei confronti degli Ufficiali che li hanno preceduti nei ranghi della specialità, meritando sovente la massima ricompensa al Valor Militare, la sciarpa si indossa:

- facendola passare *al di sotto* della spallina destra;
- la noce (lasciata sempre integra, mai spezzata) deve essere posizionata leggermente al di sopra dell'angolo superiore destro della tasca inferiore sinistra della giubba, ma senza superare l'altezza del giro vita;
- le frange pendenti devono essere fra loro annodate al di sotto della noce per evitarne lo scorrimento e in modo tale che i pendenti risultino della stessa

⁽¹⁹⁸⁾ Tutti i piloti ed i Capicarro e Comandanti di minore unità carri che abbiano svolto per almeno sei mesi il loro incarico di comando.



Figura 311 - Un Carrista fa capolino dallo sportello di un carro M 13/40 in addestramento



Figura 311 - Un M 47 del 32° Reggimento carri

lunghezza.

La sciabola

A differenza delle sciabole in uso nelle specialità della Cavalleria di linea, l'elsa della sciabola di Ufficiali e Marescialli dei Carristi ha *due* fenditure a significare sia l'origine artiglieresca della Specialità sia la lunga e feconda militanza nell'Arma di Fanteria.

Per quanto concerne gli ornamenti della sciabola, esistono alcune differenze con le consuetudini in atto presso i reggimenti della Cavalleria di linea di cui è opportuno ricordarsi:

- la dragona è sempre inserita *nell'apposito foro della guardia* anziché alla base dell'impugnatura;
- il cordone della dragona deve avvolgersi con un *doppio giro* intorno al raccordo tra l'elsa e l'estremo dell'impugnatura, realizzando un *nodo* attorno al raccordo stesso;
- i pendagli devono essere applicati agli anelli del fodero della sciabola tramite i *moschettoni* regolamentari;
- l'impugnatura è di norma sagomata e non liscia come lo era per le truppe a cavallo.

L'utilizzo corretto di tutti gli ornamenti della sciabola simboleggia l'abitudine dei Carristi al puntiglioso rispetto delle norme tecniche che sovrintendono la cura e l'impiego dell'armamento in dotazione.

Custodia e trasporto dello Stendardo

L'Ufficiale *Porta Stendardo* è designato tra i Subalterni del reggimento. L'alto onore della titolarità della carica è un privilegio esclusivo del *Tenente più giovane* fra quelli effettivi al Corpo. Il suo naturale sostituto - esclusivamente per cause di forza maggiore - è il *Sottotenente più anziano*. Il *Porta Stendardo* espleta tale incarico con orgoglio, rivendicando sempre questa sua prerogativa con sana gelosia. Il Comandante del reggimento si avvale del *Porta Stendardo* per:

- la difesa diretta del vessillo per tutto il tempo in cui questo fuoriesce dall'Ufficio del Comandante;



Figura 313- Autorità passano in rassegna il Gruppo Carri Veloci del Reggimento Carri Armati



Figura 313 - Lo Stendardo del 4° Reggimento carri

- la custodia di tutta la documentazione e dei cimeli che riguardano lo stendardo (registri delle firme, drappi e cravatte dismessi ed ogni altro eventuale cimelio);
- manutenzione delle parti componenti lo Stendardo.

Da sempre, per il trasporto dello Stendardo in parata, a piedi o a bordo dei carri, i Porta Stendardo Carristi non usano il bicchiere a tracolla. Sino al 1945 era inoltre prassi comune smontare il falso calcio dall'asta.

Nelle cerimonie, gli Stendardi dei reggimenti carri affluiscono o sfilano preferibilmente a bordo dei carri in dotazione all'unità o, se disponibili anche per la scorta, a bordo di carri d'epoca, purché questi siano di modello corrispondente a quelli che il reggimento aveva effettivamente in dotazione all'atto della sua costituzione o nel corso delle campagne di guerra più significative cui il Corpo ha partecipato.

Fedele ai più genuini retaggi della propria unità, il Porta Stendardo non trasporta mai il vessillo di un Reggimento carri in arcioni, nemmeno in occasione di cerimonie congiunte con le altre specialità dell'Arma di Cavalleria. Non essendo il reggimento mai stato montato, lo sfilamento a cavallo del suo Stendardo non avrebbe infatti alcun senso e costituirebbe un atto puramente pittoresco.

L'inno e i ritornelli dei Corpi

I Carristi conoscono e cantano le strofe dell'inno tradizionale della Specialità.

La musica e le parole originali dell'inno scaturiscono dalla mente del Capitano Luigi Poletto che volle comporlo per il 3° Reggimento Fanteria carrista di Bologna, unità diretta erede del Reggimento Carri Armati. L'inno accomuna oggi tutti gli appartenenti alla famiglia rosso-blu.

Per la resa degli onori al rispettivo Comandante, ogni Reggimento ha il proprio ritornello. I trombettieri delle unità dei Carristi suonano da sempre trombe in trombe in FA, analogamente a quanto previsto per i reparti a cavallo.

*SON D'ACCIAIO I CINGOLI POSSENTI,
SON D'ACCIAIO COME I NOSTRI CUOR
CHE CONOSCON TUTTI GLI ARDIMENTI
...E NON SAN COS'È IL TIMOR!*

*COSA IMPORTA SE IL NEMICO È FORTE?
CON L'ARDORE DELLA VOLONTÀ
IL CARRISTA SA SFIDAR LA MORTE
...È IMPETUOSO AVANTI VA.*

*NELLA LOTTA CI GUIDANO GLI EROI
I RISORTI CHE VEGLIAN SU DI NOI!*

*SIAMO CARRISTI (!)
TEMPRA D'EROI (!)
FERREA MOLE E FERREO CUOR*

*LE FIAMME ROSSE (!)
CHE NOI PORTIAMO (!)
SIMBOLEGGIANO IL VALOR*

*E LA VITTORIA SAPREMO CONQUISTAR
...E LA STORIA DI NOI DOVRÀ PARLAR!*

*SIAMO CARRISTI (!)
TEMPRA D'EROI (!)
FERREA MOLE E FERREO CUOR.*

SIAMO NATI ALL'ALBA DEL CARRISMO
E L'ESEMPIO IL CUORE CI FORGIÒ!
DEI FRATELLI IL NOBILE EROISMO
ALLA LOTTA CI TEMPRÒ!*

*COL SORRISO ANDREMO ALLA BATTAGLIA
MENTRE MAMMA CI BENEDIRÀ
SFIDEREMO, BALDI, LA MITRAGLIA
QUANDO L'ORA SONERÀ!*

*CON LA FEDE, NEL CUORE E CON L'ARDIR
NOI GIURIAMO DI VINCERE O MORIR!*

*SIAMO CARRISTI (!)
TEMPRA D'EROI (!)
FERREA MOLE, FERREO CUOR*

*LE FIAMME ROSSE (!)
CHE NOI PORTIAMO (!)
SIMBOLEGGIANO IL VALOR*

*E LA VITTORIA SAPREMO CONQUISTAR
...E LA STORIA DI NOI DOVRÀ PARLAR!*

*SIAMO CARRISTI (!)
TEMPRA D'EROI (!)
FERREA MOLE, FERREO CUOR.*



Figura 314 - San Martino di Tours patrono anche dei Carristi

Il Santo Patrono

Il Santo Patrono dei Carristi rimane la generosa figura di San Martino⁽¹⁹⁹⁾, patrono dell'Arma di Fanteria⁽²⁰⁰⁾, non soltanto perché è così da sempre e perché non v'è alcuna ragione per cambiare, ma anche per una certa *"incompatibilità goliardica"* tra San Giorgio, patrono dei reggimenti di Cavalleria di linea ed i draghi, da sempre simbolo dei Carristi Italiani.

La ragione principale di questa devozione sta nel fatto che i Carristi sono gente concreta, genuina e dai costumi frugali che si riconosce più agevolmente nella limpida, umile e schietta figura di San Martino distintosi per un gesto al tempo stesso *generoso, semplice e vero*. Del resto, i Carristi fanno da sempre dell'altruismo un credo ed un atto di fede: *«Il Carrista combatte per altri, per altri vince. Animato da altissimo spirito di cameratismo, deve saper compiere ogni sacrificio per ridurre le perdite delle truppe con le quali opera»*.⁽²⁰¹⁾

La Preghiera del Carrista

*A TE ONNIPOTENTE IDDIO, SIGNORE DEL CIELO E DELLA TERRA, NOI UOMINI D'ARME
ELEVIAMO LA NOSTRA PREGHIERA.*

GRAN DIO, CUI OBBEDISCONO IL GHIBLI ED IL SOLE COCENTE, BENEDICI I CARRISTI CHE

⁽¹⁹⁹⁾ Martino nacque nel 317 a Sabaria, una città della Pannonia (attuale Ungheria) figlio di un Ufficiale dell'esercito romano. Trasferitosi a Pavia, qui sentì parlare del Cristianesimo che lo coinvolse fino al punto di diventare catecumeno. Il padre voleva che suo figlio diventasse un soldato e così prestò giuramento militare a soli 15 anni. Una notte d'inverno, mentre era di ronda, incontrò un povero vestito di stracci. Martino tagliò il suo mantello in due pezzi e gliene donò la metà. Per questa azione i compagni lo schernirono, ma la notte seguente, mentre dormiva, gli apparve Gesù vestito del suo mantello che rivolgendosi agli angeli diceva: "Martino ancora catecumeno, mi ha coperto con questo mantello". Fu battezzato all'età di 20 anni e giunto ai 40 anni, decise di farsi monaco. Nel 371 essendo morto il Vescovo di Tours, i fedeli di quella città lo acclamarono come loro Vescovo. Il suo episcopato durò 26 anni e la sua fama si sparse ovunque. La morte lo raggiunse nel 397 e le esequie si celebrarono l'11 Novembre.

⁽²⁰⁰⁾ «Con breve Apostolico, il Santo Padre Pio XII ha proclamato il Santo Vescovo Martino di Tours Patrono Celeste di tutta la Fanteria Italiana, accogliendo il desiderio espresso dallo Stato Maggiore dell'Esercito, con l'adesione del Ministro della Difesa, presentato a S. Santità dall'Ordinario militare per l'Italia, S.E. Mons. Carlo Alberto Ferrero.» Questo Atto Pontificio, sigillato con l'anello del Pescatore, porta la data del 24 maggio 1951.

⁽²⁰¹⁾ Dal "Manuale per il pilota del carro L-35" – Edizione 1940.



Figura 316 - Messa al campo in Albania (31° Reggimento Carristi)



Figura 316 - Cartolina d'epoca

RIPOSANO SOTTO LA SABBIA INFUOCATA.

DIO DELLA GLORIA, ACCOGLI NELLA TUA PACE LE SPOGLIE DI COLORO CHE, PRIMA DEL MORTALE SPASIMO, CONOBBERO IL TORMENTO DELL'ARSURA.

DIO DELLA POTENZA, ESALTA NELLA TUA GLORIA IL VALORE DEI NOSTRI CADUTI, TEMPRA I NOSTRI CUORI E RENDILI PIÙ FORTI DELL'ACCIAIO CHE CORAZZA I NOSTRI CARRI.

DIO DELLA PACE E DELLA BONTÀ, BENEDICI LA NOSTRA PATRIA, LE NOSTRE CASE I NOSTRI CARRI.

BENEDICI, O SIGNORE.

Lo stile, la sostanza e la solidarietà

Nel titolo d'onore d'essere Carristi e di servire i gloriosi Stendardi dei nostri reggimenti tutti i Carristi, senza importanza del grado sono pari ed uguali. Così come hanno fatto in tutte le loro cento battaglie, i Carristi procedono sempre idealmente schierati *in linea*, con le stesse possibilità e rischi per tutti: dal singolo carro fino alla compagnia, differenziati soltanto per la responsabilità del comando e la formazione di combattimento.

Ufficiali, Sottufficiali e Truppa hanno mescolato, in guerra, il loro sangue. Tutti sono perciò consapevoli che la condivisione del rischio e della fatica non mette mai in pericolo l'Autorità, ma al contrario, la rafforza attraverso l'Esempio che a sua volta la trasforma in Autorevolezza. Pertanto, nell'ambito del reggimento, come in campagna così in guarnigione, la superiorità del grado non giustifica mai eventuali privilegi finì a sé stessi, ma individua e definisce esclusivamente i compiti e il livello della competenza professionale e in ultimo la ripartizione della Responsabilità.

A prescindere dal rango, tutti i Carristi sono perciò usi a condividere, indistintamente, comodità e disagi, non a parole, ma con fatti concreti. I componenti di un equipaggio partecipano, sempre tutti insieme, alla cura del proprio carro. Il capicarro cui è affidato anche l'incarico di Comandante di reparto partecipano comunque alle attività di preparazione della propria macchina assieme al proprio equipaggio.

I comandanti Carristi sono prima di tutto Carristi fra i Carristi. Ai dipendenti non è quindi mai negato ciò che può lecitamente essere concesso. A bordo del carro ognuno è indispensabile all'altro. Ogni equipaggio è elemento essenziale della potenza di fuoco dell'intera compagnia.



Figura 318 - La frugalità dei gregari



Figura 318 - La frugalità dei Capi

La compattezza e la saldezza sempre dimostrate dai reparti Carristi si concretano volendo con determinazione l'equità e, nel contempo, rifuggendo sempre l'appiattimento e l'iniquità finì a se stesse: l'equità carrista deve tendere - in sostanza - all'eccellenza.

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

Nello scorrere del tempo, il progresso ci affida mezzi sempre più innovativi e perfezionati e lo svolgersi della storia ci fa vivere sempre nuove situazioni, in un presente sempre più diverso dal passato e che esige da noi versatilità e flessibilità d'impiego. Le nostre vere tradizioni, quelle in cui noi Carristi ci riconosciamo, sono per noi autentica cultura, un costume comportamentale, perché non sono fatte né di nostalgia né di apparenza. Il nostro modo di essere, ciò che i Carristi hanno insegnato a tutti gli altri, sono le attività che ogni giorno, anche oggi e anche domani, dobbiamo - tutti insieme- essere capaci di fare.



Figura 320 - Azione di fuoco di una compagnia in linea



Figura 320 - Passato e Presente, guardando sempre al futuro!



Figura 321 - M 13/40 del VII battaglione carri medi a Tripoli nel 1941

**RUOLINO DEI BATTAGLIONI CARRI
DELLA SPECIALITÀ CARRISTI**

(Appendice)

BATTAGLIONI CARRI ARMATI FIAT 3000 (1932-39)

NUMERAZIONE D'ORIGINE	SEDE	RGT	NUOVA NUMERAZIONE
I	Roma 1932, Bologna dal 1937	3°	CCCXI
II	Roma 1932-37	4°	CCCXII
III	Bassano 1932 – Mantova 1932-34 – Brescia 1935 – Libia 1936 – Udine e Verona 1936-39	2°	CCCXXI
IV	Udine 1932 – Vercelli 1936-37 – Vicenza 1939	1°	CCCXXII
V	Bologna 1932, Riva del Garda 1939	1°	CCCXXIII

**CONVERSIONE BATTAGLIONI CARRI FIAT 3000
IN BATTAGLIONI CARRI MEDI (1938-40)**

DENOMINAZIONE D'ORIGINE	REGGIMENTO	NUOVA DENOMINAZIONE
CCCXI Raggi	31° Rgt. cr. Siena	n.d.
CCCXII Suarez		Btg. misto L/M per l'Egeo – 1940
CCCXXI Matter	32° Rgt. cr. Verona	I Btg. cr. M 11/39 – autunno 1939
CCCXXII Prestinari	1° Rgt. cr.	II Btg. cr. M 11/39
CCCXXIII		III Btg. cr. M 13/40 – 1940

BATTAGLIONI CARRI VELOCI (CV 29)

REPARTO	REGGIMENTO	SEDE	COMANDANTE
Gruppo. Cr. Veloci	Rgt. c.a.	Palmanova	TC Babini



BATTAGLIONI CARRI D'ASSALTO

REPARTO	REGGIMENTO	SEDE
I "Ribet"	Rgt. c.a.	Torino
II "Berardi"	Rgt. c.a.	Alessandria
III "Paselli" poi XXXI "Carboni"	Rgt. c.a.	Monza
IV "Monti"	Rgt. c.a.	Bolzano
V "Suarez" poi "Venezian"	Rgt. c.a.	Trieste
VI "Lollini"	Rgt. c.a.	Treviso
VII "Vezzani"	Rgt. c.a.	Firenze
VIII "Bettoia"	Rgt. c.a.	Roma
IX "Guadagni"	Rgt. c.a.	Bari - Libia
X "Menzinger"	Rgt. c.a.	Agnano poi Caserta
XI "Gregorutti"	Rgt. c.a.	Udine
XII "Cangialosi"	Rgt. c.a.	Palermo
XIII "della Sardegna"	4° Rgt. cr. (1940)	Cagliari - Corsica
XX "Randaccio"	4° Rgt. cr.	Somalia - Libia
XXI "Trombi" poi XXI carri M (1)	4° Rgt. cr.	Libia
XXII "Coralli"	3° Rgt. cr.	Libia
XXIII "Stennio"	3° Rgt. cr.	Libia
XXIV "Carboni"	5° Rgt. b.	Siena 1936
XXXI	31° Rgt. cr.	Br. Cor. "Centauro" 37-39
XXXII "Battisti"	3° Rgt. cr.	Libia
XXXIII	33° Rgt. cr.	Parma 1939
LX	3° Rgt. cr.	Libia
LXI	4° Rgt. cr.	Libia
LXII	4° Rgt. cr.	Libia
LXIII	4° Rgt. cr.	Libia

(1) Assegnato al 32° Rgt. cr. della Brigata corazzata "Ariete" 1937 - 1939

GRUPPI CARRI VELOCI⁽¹⁾ (CAVALLERIA, 1934 - 1943)

REPARTO	DIVISIONE CELERE	TEATRO OPERAZIONI
I San Marco	2^ Emanuele Filiberto	Balcani 1941 - 43
II San Giusto	1^ Eugenio di Savoia	Balcani 1941 - 43
III San Giorgio (2)	3^ Amedeo duca d'Aosta	Albania 1939, Balcani 41, Russia 41-42

(1) Dal 1940 la dizione divenne "Carri leggeri".

(2) Originariamente denominato III San Martino

BATTAGLIONI CARRI MEDI 11/39 - 13/40 -14/41-15/42

REP.	REGGIMENTO	RGT. DI ASSEGNAZ.	TEATRO OP.	1° COMANDANTE
I	32° rgt. Cr.	4° Rgt.cr.	Libia	Magg. Ceva
II	32° rgt. Cr.	4° Rgt.cr.	Libia	Magg. Campanile
III	32° rgt. Cr.	32° Rgt. cr.	Libia 1941	T.C. Ghioldi
IV	32° Rgt. cr.	31° Rgt. cr.	Albania	Magg. Giani
V	32° rgt. Cr.	32° Rgt. cr.	Libia 1941	T.C. Iezzi
VI	33° Rgt. cr.	33° Rgt. cr.	Libia 1940-41	n.d.
VII	32° Rgt. cr.	32°/132°Rgt. cr.	Libia 1941	T.C. Andreani
VIII	4° Rgt. cr.	32°/132°Rgt. cr.	Libia Egitto 42	Cap. C. de Bustis
IX	3° Rgt. Cr.	32°/132°Rgt. cr.	Libia Egitto 42	TC Buttafuochi TC Prestisimone
X	1° Rgt. Cr.	133°/132°Rgt. cr.	Libia Egitto 42	Magg. Pinna
XI	n.d.	Div. Mot. Trieste	Libia Egitto 42	Magg. Verri
XII	32° Rgt.cr.	31° e poi 133° Rgt. cr.	Egitto-Tunisia 1942-43	Magg. Lasagna Cap. Preve
XIII	32° Rgt. cr.	31° Rgt. cr.	Egitto 132° Rgt.	T.C. Baldini
XIV	33° Rgt. cr.	31° Rgt. cr.	Tunisia 1943	T.C. Gigliarelli Fumi
XXI	Libia	Libia	Libia 1940-41	Cap. Sciacchitano
L1 ²⁰²	31° Rgt. cr.	133° Rgt. cr.	Egitto 1942	T.C. Zappalà
LII ²⁰³	A.S.	RECAM	AS 1942	

²⁰² Fu formato per accorpamento di due battaglioni carri L del 31° Rgt. Cr.

²⁰³ Reparto carri di formazione costituito in Libia con elementi eterogenei reperiti in colonia (inquadra anche qualche ufficiale di cavalleria)

BATTAGLIONI CARRI MISTI CON SMV (47/32 - 75/18 - 75/34)

REPARTO	RGT.	RGT. ASS.	TEATRO OP./SEDE	COM.TE
XI bis	33° Rgt. cr.	33° Rgt. Cr.	n.d.	n.d.
XV	1° Rgt. cr.	31° Rgt.cr.	Tunisia 1943	T.C. Bottiglieri
XVI	32° Rgt. cr.	31° Rgt. cr (-)	Peschiera-Tunisia	Magg. Furla
		32° Rgt.cr. (-)	Sardegna	Magg Fameli
XVII	4° Rgt. cr.	31° Rgt. cr.	Tunisia	T.C. Lasagna
XVIII	32° Rgt. cr.	33° Rgt. Cr.	Parma-Sardegna	?
XIX 75/34	31° Rgt.cr.	31° Rgt. Cr	Piombino 1943	T.C. Falconi
Btg. Misto (2)	4° carri	4° carri	Roma set. 1943	T.C. Battisti
432° btg. compl.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
433° btg. compl.	33° Rgt. cr.	33° Rgt.cr.	Parma set. 43	T.C. V. Rossi
434° btg. compl.	33° Rgt.cr.	33° Rgt.cr.	Parma	n.d.
1° Rgt. cr. (3)	1° Rgt. cr.	1° Rgt. c	Vercelli	n.d.
3° Rgt cr. (3)	3° Rgt. cr.	3° Rgt. cr.	Bologna	n.d.
31° Rgt.cr. (2)	31° Rgt.cr.	31° Rgt.cr.	Siena 1943	n.d.
32° Rgt.cr. (2)	32° Rgt.cr.	32° Rgt. cr.	Verona 1943	n.d.
33° Rgt. cr. (3)	33° Rgt. cr.	33° Rgt. cr.	Parma 1943	n.d.

(1) Assegnato a Divisione Fanteria "Superga"

(2) Ebbero in carico semoventi 47/32 e 75/18

(3) Ebbero in carico alcuni semoventi 75/34

BATTAGLIONI SEMOVENTI CONTROCARRO DA 47/32



REPARTO	REGGIMENTO	ASSEGNAZIONE	TEATRO	COM.TE
I btg.	n.d.	D. Superga	Tunisia 1943	Non disp.
IV btg.	33° Rgt.cr.	D. Livorno	Sicilia 1943	T.C. Tropea
IX btg.	n.d.	XIX C.A.	Napoli 1943	n.d.
XX btg.	32° Rgt.cr.	D. Friuli	Corsica 1943	n.d.
CI	n.d.	XXX C.A.?	Tunisia 1943	n.d.
CXXI btg.	31° Rgt. cr.	n.d.	Siena 1943	n.d.
CXXII	32° Rgt.cr.	32°rgt.cr.	Verona 1943	n.d.
CXXX	n.d.	n.d.	Sicilia 1943	n.d.
CXXXI	31° Rgt. cr.	D. Cremona	Corsica 1943	n.d.
CXXXII	32° Rgt. cr.	D. Ariete	Roma e Atene 1943	n.d.
CXXXIII	33° Rgt. cr.	6° Armata	Sicilia 1943	T.C. Mascio
CXXXVI	31° Rgt. cr.	XXX C.A.	Tunisia 1943	Ten. Col. Colucci
CCXIV	31° Rgt.cr.	31°rgt.cr.	Siena	n.d.
CCXXX	n.d.	n.d.	Sicilia	n.d.
CCXXXII	32° Rgt. cr.	32° rgt.cr.	Parma	n.d.
CCXXXIII	33° Rgt. cr.	206° D. Cost.	Sicilia	T.C. Elena

BATTAGLIONI CARRI DI PREDA BELLICA FRANCESE

REPARTO	REGGIMENTO	ASSEGNAZIONE	TEATRO	COM.TE
CI	131° Rgt. cr.	6° Armata	Sicilia 1943	T.C. D'Andretta
CII	131° Rgt. cr.	6° Armata	Sicilia 1943	T.C. Mazzei
CC (S 35)	4° Rgt. cr.	131° e 32°	Sardegna 1943	Magg. Del Pozzo

Stemmi araldici dei reggimenti carri 1968

Stemmi araldici dei Battaglioni carri (1974)

						
			Figura 323 - Stemma della Scuola di carrismo			
						
		Figura 323 - Stemma della Scuola di Cavalleria				

Bibliografia

- AA.VV. – *Fronte Terra – Carri Armati* – Roma, Edizioni Bizzarri, 1972/74
- AA.VV. – *Diario del 32° Reggimento Carrista* – Africa Settentrionale, 1941/42
- AA.VV. – *14° Raduno CI Battaglione Carri* – ANCI Verona, maggio 2015
- AA.VV.- *Storia dei mezzi corazzati* - Milano, F.lli fabbri Editori, 1976
- AA.VV. – *Storie di Corazzati* – Pubblicazione del 3° Reggimento Carri
- U.Barzoletti, A.Pirella,– *Mezzi dell'Esercito Italiano 1935-1945* - Firenze, Editoriale Olimpia 1986
- G. Benussi – *Carri armati e autoblindate del Regio Esercito 1918-1943* – Milano, Intergest
- D. Beretta – *Batterie semoventi alzo zero* – Milano, Mursia, 1968
- G.Bianchi, D. del Giudice - *Hombre sin medio / Uomo senza paura* - Massa, Associazione Culturale Sarasota, 2010
- A. Bongiovanni – *Battaglie nel deserto* – Milano, Mursia, 1978
- L. Bovi - *Sicilia WW2* – Voll. 4 e 5 – Siracusa, Morrone, 2014, 2015
- P. Caccia Dominioni – *El Alamein (1933-1962)* – Milano, Longanesi, 1962
- D. Campini – *Nei giardini del diavolo* – Milano, Longanesi, 1969
- L. Ceva, A. Curami – *La meccanizzazione dell'Esercito fino al 1943* – Roma, USSME, 1989
- E. Del Pozzo, F. Giuliani – *20 Anni della nostra vita* – Roma, ANCI, 2003
- C. Falessi, B. Pafi – *Veicoli da combattimento dell'Esercito Italiano 1939-1945* – Bologna, Intyrama, 1976
- F. Giuliani - *I CARRISTI (70 anni di storia e vita)* – Roma, ANCI, 1997
- F. Giuliani – *Carro contro carro – Storia dei carri armati* – Roma, ANCI, 1999
- A. Luciano – *Guerra dei corazzati in A.S.* – Modena, STEM Mucchi, 1980
- L. Massacci – *I veicoli corazzati italiani 1940 – 1943 : Album fotografico* – Fidenza, Mattioli 1885, 2013
- V. Meleca – *I carri armati poco conosciuti del Regio Esercito* – Sesto Calende (VA), TraccePerlaMeta Edizioni, 2015
- B. Pafi, C. Falessi, G. Fiore – *Corazzati Italiani 1939-45* – Roma, D'Anna Editore, 1968
- R. Panetta – *Il ponte di Klisura* – Milano, Mursia, 1975
- P.E. Papò – *I mezzi corazzati italiani. I primi quarant'anni* – Roma, IBN Editore,
- N. Pignato, F. Cappellano – *Gli autoveicoli da combattimento dell'Esercito Italiano* – Volumi 1°, 2° e 3° - Roma, SME, 2002 – 2007
- N. Pignato, F. Cappellano – *Insegne, uniformi, distintivi e tradizioni delle truppe corazzate italiane* – Dogana, T & T Editore, 2005
- N. Pignato – *Dalla Libia al Libano* – Taranto, Editrice Scorpione, 1989
- N. Pignato – *Motori !!! Le truppe corazzate italiane 1919-1994* – Trento, Gruppo Modellistico Trentino, 1996
- N. Pignato – *I mezzi blindo-corazzati italiani 1923-1943* – Parma, Albertelli (Storia Militare), 2005
- N. Pignato – *Un secolo di autoblindate in Italia* – Fidenza, Mattioli 1885, 2008
- R. Riccio – *Carri armati e veicoli da combattimento italiani della Seconda Guerra Mondiale* – Fidenza, Mattioli 1885, 2010
- G. Rizzo – *Buche e croci nel deserto* – Verona, Aurora, 1969

A. Tallillo, A. Tallillo, D. Guglielmi – Carro L3 - Carri Veloci, Carri Leggeri e derivati – Trento, GMT (Gruppo Modellistico Trentino), 2004
A. Tallillo, A. Tallillo, D. Guglielmi – Carro L6 – Carri Leggeri, Semoventi e derivati – Trento, GMT (Gruppo Modellistico Trentino) , 2007
A. Tallillo, A. Tallillo, D. Guglielmi - Carri Medi, Semoventi ed altri derivati – 1 a Parte - Trento, GMT (Gruppo Modellistico Trentino), 2010
A. Tallillo, A. Tallillo, D. Guglielmi – Carri Medi, Semoventi ed altri derivati – 2 a Parte – Trento, GMT (Gruppo Modellistico Trentino), 2012
A. Tomba Masiero – Carri Sabbia e Reticolati – (s.l., s.d.)
T. Vendrame – ARIETE! – Cesarolo (VE), Edizioni il Timènt, 2009
I. W. Walker – Ferrea Mole Ferreo Cuore - (traduzione in italiano, s.l., s.d.)
D. Zambon – 132^a Divisione corazzata Ariete – Aix en Provence, Caratère Editions, 2014
M. Zannoni – Parma 1943, 8 settembre – Parma, PPS Editrice, 1977
Eserciti & Armi, vari numeri
I Carristi – (Notiziario Presidenza Regionale ANCI Veneto Occidentale e Trentino Alto Adige) vari numeri
Il Carrista d'Italia, vari numeri
Rivista Militare, vari numeri
Storia Militare, vari numeri

Indice dei Nomi

- Acerbi*; 118
Affronte; 118
Aldovrandi; 118
Allavena; 118
Allegretti; 201
Altieri; 118
Amedeo Di Savoia; 129
Andreani; 107; 140; 200
Aresca; 60; 83; 93; 131; 132
Armini; 52; 219
Arnaldi; 202
Artaserse; 2
Ascoli; 47; 52; 53
Astengo; 126
Autori; 132
Babini; 25; 59; 60; 61; 63; 76; 78; 100; 132; 133; 135; 136; 137; 138; 167
Bacon; 7
Bagnoli; 191
Baldini; 89; 107; 145; 154
Baldinotti; 197
Bandini; 88
Barbaglio; 58
Barbetti; 118
Bastico; 162
Battino; 51; 52; 54
Battisti; 197; 206; 207
Bayeli; 54
Beltrame; 129
Benanti; 129
Benedetti; 175
Bennicelli; 9
Bertoni; 64
Bicego; 128; 129
Binetti; 51
Bitossi; 32
Bizzi; 87
Boldrini; 99; 187; 188; 192
Bonagente; 5
Bonci; 118
Bonfiglio; 118
Bonvicini; 118
Boschetti; 79
Bottiglieri; 89
Brozzetti; 118
Brunetti; 78; 93; 97; 113; 139; 145
Bruno; 160
Buonomo; 118
Butera; 203
Buttafuochi; 107; 140; 147
Caciagli; 118
Cacioli; 51
Cadorna; 32; 33
Calissoni; 177
Calvi; 93; 118
Calzecchi Onesti; 150
Campajola; 118
Campanile; 131
Campini; 124; 158; 160
Campodonico; 118
Camurri; 129
Candia; 118
Candido; 118
Capezzali; 127; 129
Capobianco; 118
Cara; 177
Carta; 118
Casale De Bustis Y Figueroa; 107; 140
Casamassima; 88; 157
Cassata; 48; 51; 52
Castellano; 135
Casula; 72
Catena; 64
Cavirani; 191
Cei; 118
Celio; 203
Celletti; 198
Ceriana-Mayneri; 32
Cerrocchi; 118
Cetrangolo; 118
Ceva; 131
Chiari; 118
Chisari; 126; 129
Ciaccia; 118
Ciccimarra; 104
Cillia; 49
Cippitelli; 117
Ciro "Il Giovane"; 2
Cixi; 104; 171; 182
Coen; 204
Colella; 175
Colli; 146
Compagnoni; 129
Consolini; 44; 47; 214
Cornelli; 187
Cornini; 191; 192
Corona; 118
Corradetti; 129
Corradi; 114
Corratelli; 192
Corsale; 13
Cosenza; 204
Costa; 88
Costantini; 118
Cottarelli; 118
Criniti; 118
Criscione; 118
Cubadda; 118
Cumani; 118
Cuomo; 118
D'Aiello Di Sant'irene; 145
D'Amico; 126
D'Andretta; 104; 169; 170; 173
DAavanzo; 81; 83; 132
D'Avenia; 76
D'Errico; 146
D'Eyncourt; 8
Da Vinci; 3
Dalla Chiesa; 118
Dallaquila; 192
Dario Ii; 2
De Alfaro Querini; 59; 97
De Andreis; 118
De Cesare; 118; 177
De Feo; 118
De Filippo; 187
De Lorenzis; 88; 97; 123; 124; 185
De Martini; 38; 39
De Musis; 118
De Pignier; 85; 114
De Rebaud; 15
De Rosa; 118
De Venezia; 118
Del Bianco; 118
Del Pozzo; 93; 104
Dell'uva; 59; 109
Della Casa; 56
Di Ciò; 118; 181
Di Dio; 200
Di Giansante; 198
Di Gregorio; 194; 195
Di Liberto; 118
Di Meo; 192
Di Toro; 118
Di Vita; 122
Dragotti; 118
Elena; 169
Emanuele; 116
Enrico III; 4
Fabbri; 109; 146
Fabi; 77; 78
Falconi; 193; 195

<i>Faldella; 168; 169; 175</i>	<i>Gigliarelli Fumi; 89; 110</i>	<i>Longo; 97; 183</i>	<i>Molignoni; 43; 49; 50; 51</i>	<i>Pautasso; 55</i>
<i>Faronato; 80</i>	<i>Gioia; 129</i>	<i>Macina; 48</i>	<i>Molini; 119</i>	<i>Pederzini; 54</i>
<i>Favilli; 118</i>	<i>Giummolè; 122</i>	<i>Majolino; 198</i>	<i>Molino; 127; 129</i>	<i>Pedoni; 78</i>
<i>Fazzina; 54</i>	<i>Giupponi; 157</i>	<i>Majorino; 119</i>	<i>Monaco; 119</i>	<i>Pennacchioni; 122</i>
<i>Febbraro; 118</i>	<i>Granatelli; 119</i>	<i>Maletti; 48</i>	<i>Monchiero; 57</i>	<i>Pensato; 187</i>
<i>Fenoglio; 118</i>	<i>Granelli; 177</i>	<i>Maltese; 20; 70</i>	<i>Montani; 44; 245</i>	<i>Perotto; 119</i>
<i>Fenu; 118</i>	<i>Granieri; 171; 172</i>	<i>Mamoli; 42</i>	<i>Montecchi; 122</i>	<i>Perrone; 119; 169; 170; 179</i>
<i>Ferrari; 118; 181</i>	<i>Grassi; 20; 26; 191</i>	<i>Manazza; 192</i>	<i>Montorzi; 119</i>	<i>Petirossi; 54</i>
<i>Ferrazzaro; 181</i>	<i>Grecchi; 175</i>	<i>Mangano; 139</i>	<i>Morano; 188</i>	<i>Petrecchi; 117</i>
<i>Ferrero; 181</i>	<i>Grechi; 119</i>	<i>Mangiavacchi; 119</i>	<i>Morelli; 38</i>	<i>Petri; 119</i>
<i>Ferro; 118</i>	<i>Greco; 198</i>	<i>Mannacio; 54</i>	<i>Moretti; 119</i>	<i>Petrone; 51</i>
<i>Filograsso; 118</i>	<i>Gridelli; 197</i>	<i>Marchese; 56</i>	<i>Morison; 178; 179</i>	<i>Pezzali; 64</i>
<i>Fiore; 76</i>	<i>Grifi; 119</i>	<i>Marchetti; 201</i>	<i>Muneghina; 119</i>	<i>Piccinini; 159</i>
<i>Fiori; 129</i>	<i>Guglielmi; 119</i>	<i>Marengo; 119</i>	<i>Murer; 146</i>	<i>Pinna; 42; 55; 106; 107; 109; 145; 148; 150; 155; 160; 217</i>
<i>Fioritto; 117; 119; 197</i>	<i>Guillet; 32</i>	<i>Maretti; 106; 139; 143; 145; 240</i>	<i>Musa; 190</i>	<i>Pittigliani; 175</i>
<i>Floriani; 131</i>	<i>Guzzoni; 168</i>	<i>Marogna; 188; 190</i>	<i>Musolesi; 203</i>	<i>Pizzinotto; 129</i>
<i>Formenti; 89; 145; 196</i>	<i>Hailé Selassié; 39</i>	<i>Martinelli; 109</i>	<i>Nagast; 38</i>	<i>Pizzolato; 89</i>
<i>Formichi; 119</i>	<i>Iacoboni; 119</i>	<i>Martines; 119</i>	<i>Natali; 50;</i>	<i>Podio; 54</i>
<i>Foroni; 129</i>	<i>Iezzi; 133</i>	<i>Martini; 119</i>	<i>Navari; 172</i>	<i>Poletto; 255</i>
<i>Fortuna; 58</i>	<i>Innocente; 119</i>	<i>Martino; 256</i>	<i>Negro; 74; 93</i>	<i>Polise; 122</i>
<i>Frey; 188</i>	<i>Jannuzzi; 50</i>	<i>Mascio; 169; 177; 178</i>	<i>Nicolosi; 52</i>	<i>Pollini; 126</i>
<i>Fuccia; 64</i>	<i>Jero; 131</i>	<i>Massai; 42</i>	<i>Occidente; 47; 50; 51; 52; 53; 219</i>	<i>Porta; 180</i>
<i>Galini; 55</i>	<i>Jovino; 191</i>	<i>Mazzei; 43; 44; 104; 169; 170; 177; 178</i>	<i>Olmi; 59; 74</i>	<i>Pozzati; 119</i>
<i>Gaspari; 40</i>	<i>Chicler; 40</i>	<i>Meli; 119</i>	<i>Pachera; 119; 181</i>	<i>Prestisimone; 107; 147</i>
<i>Gebbia; 119</i>	<i>Lalumera; 119</i>	<i>Melica; 119</i>	<i>Pacini; 119</i>	<i>Preve; 109</i>
<i>Gentile; 126; 128; 129</i>	<i>Lasagna; 109; 150; 155</i>	<i>Menelik; 38</i>	<i>Paladini; 59; 64</i>	<i>Prizzi; 50; 51; 52</i>
<i>Germano; 119</i>	<i>Lavizzari; 119</i>	<i>Miele; 181</i>	<i>Panetta; 124</i>	<i>Profico; 173</i>
<i>Ghetti; 48; 49; 51; 54</i>	<i>Lazzari; 110</i>	<i>Miglio; 24</i>	<i>Parri; 85; 119; 199; 207</i>	<i>Puddu; 111; 211</i>
<i>Ghioldi; 133</i>	<i>Lazzerini; 197</i>	<i>Mina; 119</i>	<i>Pascucci; 161</i>	<i>Pugliesi; 54</i>
<i>Giacomini; 119; 181</i>	<i>Liguori; 54</i>	<i>Mittica; 83; 89</i>	<i>Pasella; 64</i>	<i>Quadri; 40</i>
<i>Gianani; 119</i>	<i>Limer; 43</i>	<i>Modesti; 187</i>	<i>Pasetti; 199</i>	<i>Quarra; 24</i>
<i>Giani; 123</i>	<i>Lisandro; 2</i>	<i>Modugno; 119</i>	<i>Pasinato; 119</i>	
<i>Giarretta; 44</i>	<i>Liuzzi; 210</i>		<i>Passalacqua; 123</i>	
<i>Giavazzoli; 191</i>	<i>Locatelli; 129</i>			

<i>Raffo</i> ; 162	<i>Schettini</i> ; 126	<i>Trento</i> ; 120
<i>Ramelli</i> ; 4	<i>Sciacchitano</i> ; 138	<i>Trivioli</i> ; 132
<i>Ramini</i> ; 119	<i>Sciattoli</i> ; 119	<i>Tropea</i> ; 169
<i>Ravazzoni</i> ; 43; 54; 56	<i>Secchiaroli</i> ; 150	<i>Tumiati</i> ; 201
<i>Riccardi</i> ; 80	<i>Sechi</i> ; 92	<i>Turco</i> ; 52
<i>Ricci</i> ; 64; 188	<i>Segantini</i> ; 119	<i>Umberto Di Savoia</i> ; 115
<i>Riffero</i> ; 119	<i>Semprini</i> ; 191	<i>Valente</i> ; 120; 191
<i>Rinaldini</i> ; 130	<i>Sernani</i> ; 119	<i>Valentini</i> ; 120
<i>Riservato</i> ; 190; 191	<i>Sforzini</i> ; 202	<i>Varagnolo</i> ; 181
<i>Rispoli</i> ; 139	<i>Silvestri</i> ; 181	<i>Vegezi</i> ; 51
<i>Risso</i> ; 119	<i>Simula</i> ; 113	<i>Veneziano</i> ; 120
<i>Rivolta</i> ; 58	<i>Slaviero</i> ; 117; 204; 205	<i>Venturi</i> ; 129
<i>Roatta</i> ; 168	<i>Spadoni</i> ; 119	<i>Verri</i> ; 43; 109; 110; 155
<i>Rodriguez</i> ; 173	<i>Sperti</i> ; 119	<i>Vicoli</i> ; 97
<i>Romita</i> ; 119	<i>Spinelli</i> ; 119	<i>Villani</i> ; 120
<i>Rommel</i> ; 140	<i>Sposetti</i> ; 119	<i>Villari</i> ; 120; 192
<i>Rosina</i> ; 119	<i>Stella</i> ; 59	<i>Viola</i> ; 129
<i>Rossi E.</i> ; 42; 54; 56; 219	<i>Stracuzzi</i> ; 187	<i>Vitali</i> ; 120
<i>Rossi V.</i> ; 187; 192	<i>Strapponi</i> ; 191	<i>Volpe Landi</i> ; 120; 181
<i>Rotelli</i> ; 119; 181	<i>Sturace</i> ; 76	<i>Volpi</i> ; 181
<i>Rufini</i> ; 199	<i>Sueter</i> ; 7	<i>Von Berger</i> ; 120
<i>Ruocco</i> ; 119	<i>Supino</i> ; 51	<i>Welponer</i> ; 120
<i>Russo</i> ; 131	<i>Swinton</i> ; 7	<i>Zabardi</i> ; 56
<i>Sampaolo</i> ; 192	<i>Tafari</i> ; 38	<i>Zanardo</i> ; 64
<i>Samson</i> ; 7	<i>Termanini</i> ; 119	<i>Zannoni</i> ; 192
<i>Sandrone</i> ; 119	<i>Termine</i> ; 119	<i>Zaoditù</i> ; 38
<i>Santini</i> ; 42	<i>Tesi</i> ; 91	<i>Zappalà</i> ; 57; 60; 88; 110; 156; 157; 211
<i>Santoni</i> ; 180	<i>Testaverde</i> ; 119	<i>Zerbo</i> ; 44
<i>Sarotti</i> ; 47; 50; 51; 52; 53; 54; 219	<i>Tocci</i> ; 44; 48; 129	<i>Zoppi</i> ; 31
<i>Sbrocchi</i> ; 131	<i>Tognini</i> ; 119	<i>Zuco</i> ; 98; 109
<i>Scalabrino</i> ; 78; 183	<i>Tomasone</i> ; 177	<i>Zuppelli</i> ; 9
<i>Scalabrino</i> ; 105	<i>Tonioli</i> ; 120	
<i>Scapuzzi</i> ; 176	<i>Torri</i> ; 120	
	<i>Torrioni</i> ; 181	

Fotografie - Crediti

Le fotografie presenti nel volume provengono, nella quasi totalità, da collezioni private, i cui titolari vengono ringraziati per averne gentilmente concesso l'utilizzo. Molte provengono dalle collezioni private dell'autore e dei due curatori del progetto editoriale. Per le poche altre, l'editore ha compiuto tutti gli sforzi necessari per contattare i titolari dei diritti delle illustrazioni riprodotte, e s'impegna a riparare ad eventuali errori ed omissioni nelle future edizioni del presente libro.

ANCI, Pubblicazioni varie: 12, 36, 47, 239

Archivio FIAT: 10, 41, 85, 194

Nino Arena: 86

AUSSME (Arch. Ufficio Storico SME): 9, 14, 26, 50, 62, 147, 154

BUNDESARCHIV Koblenz: 110

Enzo del Brocco: 66

F. Diotalevi: 107

Giorgio Dotti: 215

Fabrizio Formica: 193

Karl Goldschmidt: 181

Alfonso Gramantieri: 214, 215, 216

Archivio Luce: 112, 260

Imperial War Museum- IWM: 7, 135, 137, 179

Mario Paesani: 241

Piero Parlani: 22, 39, 213

Nicola Pignato: 69

Andrea Rebora: 96

Domenico Savioli: 209

Domenico Schipsi: 106

Ercole Tognoni: 96

US Signal Corps: 164, 174, 176

Steve Zaloga: 173

Indice generale

<i>Presentazione</i>	VII
<i>Avviso al lettore</i>	XI
<i>Nota</i>	XIII
<i>Lo spirito di corpo</i>	XV

PARTE I

CAPITOLO I – I PROGENITORI

<i>Una Specialità Singolare</i>	1
<i>L'idea del Carro Armato</i>	2
<i>L'inizio della nostra storia</i>	4
<i>L'invenzione del cingolo</i>	5
<i>L'Arma Segreta</i>	6
<i>Il pionierismo italiano</i>	8
<i>I Primi reparti organici</i>	13
<i>Lo Stemma</i>	15
<i>Primo tentativo di impiego operativo</i>	15
<i>Artiglieria o Fanteria?</i>	17
<i>1^ Versione del Motto ed evoluzione dello Stemma</i>	21
<i>Il Primo Corso per Ufficiali Carristi</i>	22
<i>Il Primo Riconoscimento della Specialità</i>	23

CAPITOLO II – IL REGGIMENTO CAPOSTIPITE

<i>Niente speroni!</i>	25
<i>Il corredo carrista</i>	26
<i>La versione definitiva dello stemma</i>	27
<i>Le esperienze</i>	28
<i>2^ versione del Motto</i>	28
<i>Carri d'assalto, carri veloci e carri leggeri</i>	30
<i>Si rompono gli indugi</i>	31
<i>Il primo credito all'Arma di Cavalleria</i>	32

CAPITOLO III – LE PRIME OPERAZIONI DI GUERRA

<i>Il Battesimo del fuoco</i>	38
<i>Curioso antefatto</i>	38
<i>Eritrea</i>	40
<i>Somalia</i>	42
<i>Le prime ricompense al Valor Militare</i>	43
<i>Riordino</i>	54
<i>L'esperienza operativa in Spagna</i>	58
<i>Il conio del motto</i>	60

CAPITOLO IV – I REGGIMENTI CADETTI

<i>Le riluttanze della Cavalleria</i>	67
<i>I colori rosso-blu</i>	70
<i>1° Reggimento Fanteria Carrista</i>	72
<i>2° Reggimento Fanteria Carrista</i>	74
<i>3° Reggimento Fanteria Carrista</i>	76
<i>4° Reggimento Fanteria Carrista</i>	81

CAPITOLO V – I REGGIMENTI INDIVISIONATI

<i>31° Reggimento Fanteria Carrista</i>	87
<i>La Compagnia Universitari di Siena</i>	90
<i>32° Reggimento Fanteria Carrista</i>	93
<i>33° Reggimento Fanteria Carrista</i>	97
<i>Concessione degli Stendardi</i>	99
<i>Le tre Divisioni Corazzate</i>	99
<i>Il motto definitivo</i>	100
<i>Il potenziamento della linea carri</i>	101

CAPITOLO VI – I REGGIMENTI ULTIMOGENITI

<i>131° Reggimento Fanteria Carrista</i>	104
<i>132° Reggimento Fanteria Carrista</i>	106
<i>133° Reggimento Fanteria Carrista</i>	109
<i>Un impegno colossale</i>	111

CAPITOLO VII – LA SCUOLA CARRISTA

<i>Il secondo credito all'Arma di Cavalleria</i>	113
<i>Le nostre giuste ambizioni</i>	114
<i>I Quadri per l'Arma corazzata</i>	116

CAPITOLO VIII – LA II GUERRA MONDIALE

<i>Fronte Occidentale 1940 (1° e 3° Reggimento Carristi)</i>	121
<i>Balcani 1940-41 (31° e 33° Reggimento Carristi)</i>	123
<i>Africa Orientale 1940-41 (3° e 32° Reggimento Carristi)</i>	126
<i>Africa Settentrionale 1940-41</i>	131
<i>Ritirata in Libia e Fronte Tunisino</i>	162
<i>Lo sbarco e la difesa della Sicilia – Estate 1943</i>	167
<i>Sicilia: Carri Tigre tedeschi e Carristi Italiani</i>	180
<i>Sardegna e Corsica, 1943</i>	183

CAPITOLO IX – GUERRA DI LIBERAZIONE

<i>Parma e Piacenza (33° Reggimento Carristi)</i>	187
<i>Piombino (XIX Battaglione Carri)</i>	193
<i>Roma (4° Reggimento Carristi)</i>	197
<i>Guerra di Liberazione</i>	199
<i>Albo d'Onore dei Carristi</i>	208
<i>Ricompense al V.M.- Dal 1934 al 1945</i>	208
<i>Il Sacrificio offerto alla Patria</i>	208
<i>Le unità organiche impiegate durante la II G.M.</i>	208

PARTE II

CAPITOLO X – IL DOPOGUERRA

<i>La ricostruzione della specialità</i>	209
<i>Partecipazione al Corpo di Sicurezza in Somalia (1950-59)</i>	217
<i>L'apice carrista</i>	219
<i>La "smobilitazione" post Guerra Fredda</i>	230
<i>I Carristi oggi</i>	232
<i>Le nuove esperienze operative</i>	234

PARTE III

CAPITOLO XI – LE TRADIZIONI IDENTITARIE

<i>Le ricorrenze</i>	237
<i>Lo Spirito di Corpo</i>	237
<i>La Fedeltà a se stessi</i>	239
<i>La Forma Mentis</i>	240
<i>Lo Spirito Competitivo</i>	243
<i>Le Usanze</i>	244
<i>I Colori</i>	245
<i>Le Insegne di Reparto</i>	245
<i>Lo Stile di Comando Carrista</i>	247
<i>Il Gergo Carrista</i>	248
<i>La Distinzione Carrista</i>	249
<i>Il Basco Nero</i>	250
<i>Il Drago</i>	251
<i>Distintivo dell'Ufficialità</i>	251
<i>La Sciabola</i>	252
<i>Custodia e trasporto dello Stendardo</i>	252
<i>L'Inno e i ritornelli dei Corpi</i>	255
<i>Il Santo Patrono</i>	256
<i>La Preghiera del Carrista</i>	257
<i>Lo Stile, la Sostanza e la Solidarietà</i>	258

Appendice

<i>Ruolino Battaglioni Carri</i>	261
<i>Battaglioni carri Fiat 3000</i>	261
<i>Conversione Battaglioni Fiat 3000 in Btg. Carri Medi</i>	261
<i>Gruppo Carri Veloci (CV29)</i>	261
<i>Battaglioni Carri d'Assalto</i>	262
<i>Gruppi Carri Veloci (Cavalleria) 1934 – 1943</i>	262
<i>Battaglioni Carri Medi</i>	263
<i>Battaglioni Carri Misti con SMV</i>	263
<i>Battaglioni Semoventi Controcarro 47/32</i>	264
<i>Battaglioni Carri R35 – S35</i>	264

Stemmi araldici

<i>Bibliografia</i>	265
<i>Indice dei Nomi</i>	269
<i>Fotografie – Crediti</i>	275
<i>Indice generale</i>	277

