

CARRISTI ITALIANI IN SPAGNA:

L'OCCASIONE MANCATA

di Emanuele Cattarossi

La guerra civile spagnola fu il primo teatro di guerra a vedere scontri tra mezzi corazzati, sia pure in maniera limitata. L'utilizzo di carri armati in Spagna lasciò intravedere soltanto alcuni di quegli aspetti che poi avrebbero reso le forze corazzate uno degli elementi decisivi sul campo di battaglia. Diverse erano le idee e le teorie che circolavano all'epoca in proposito all'utilizzo di mezzi corazzati: Fuller e Liddell Hart in Gran Bretagna; il maresciallo Tukhachesvki in Unione Sovietica; il colonnello Guderian in Germania.

L'Italia partecipò attivamente al conflitto spagnolo. Diverse furono le esperienze fatte dai nostri carristi. Viene pertanto naturale chiedersi quali lezioni ricavarono gli italiani in fatto di guerra corazzata.



Carri FIAT per una via di Gandesa

Carri Italiani in Spagna

Tra il numeroso materiale bellico che Mussolini mise a disposizione del “Caudillo” Francisco Franco era compreso anche un buon numero di mezzi blindati: carri leggeri CV33/35[1] e autoblindo Lancia-Ansaldo 1ZM[2]. Dall'arrivo del primo contingente di mezzi nell'agosto 1936 sino alla fine del conflitto furono 149 i carri veloci tipo CV33/35 impiegati in Spagna oltre a 8 autoblindo Lancia-Ansaldo 1ZM[3].

Inizialmente forniti alle truppe nazionaliste questi mezzi blindati furono poi concentrati in unità meccanizzate posto sotto il diretto controllo del CTV. Dall'unità originaria denominata Compagnia Carri “Navalcamero” si passò al Battaglione Carri d'Assalto per l'OMS (=Oltre Mare Spagna), per poi trasformarsi nel Raggruppamento Reparti Specializzati (RRS), ed infine nel Raggruppamento Carri. Il tutto senza mai cessare di rinforzarsi, sia in effettivi che in materiali. Nell'autunno del 1938, il Raggruppamento Carri risulta così composto:

- una compagnia comando, comprendente un plotone di carri veloci lanciafiamme;

un reggimento carri d'assalto, su tre battaglioni (compreso un Raggruppamento spagnolo) di 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 65mm, una di cannoni anticarro da 37mm, una batteria mista (47e 45mm) e una compagnia di contraerei.

Tuttavia, neanche nel momento di massimo sviluppo, le forze blindate italiane non ebbero mai l'occasione per dimostrare la loro efficacia come unità corazzata organica. Le compagnie di carri veloci furono per la maggior parte impiegate come supporto di fanteria, frazionandosi tra le diverse divisioni del CTV.

Alleati ed Avversari

Anche la Germania nazista fornì il proprio aiuto alla causa nazionalista. Nell'ambito del corpo di spedizione tedesco denominato "Legione Condor", i mezzi blindati inviati in Spagna furono un centinaio circa. Si trattava di Panzer I Ausf A e B[4] e di Kleiner Panzer Befehlwagen I. Essendo carri leggeri, i Panzer I riponevano le loro uniche chances in combattimento nei proiettili speciali perforanti da 7,92mm (validi però solo in una raggio di 150m). Denominati "Negrillos" dagli Spagnoli, alcuni carri di tipo Ausf B vennero dotati di un Breda da 20mm al posto della coppia di mitragliatrici.

Un gruppo di 4 compagnie denominato Pz Abt 88, combatté agli ordini del colonnello Ritter von Thoma. Col materiale ceduto ai "nazionalisti" vennero formati dapprima un battaglione misto e, in seguito, un secondo. Entrambi i battaglioni furono posti alle dipendenze del 2° Rgt. Carri Nazionalista.

In Spagna, i tedeschi verificarono l'inadeguatezza dei Panzer I come carri da sfondamento. Di conseguenza i Panzer I vennero riutilizzati come veicoli di sostegno alla fanteria, carri-comando e da ricognizione. D'altronde, in Germania, nuovi progetti di carri armati (Panzer II, III, IV) erano stati messi in produzione già nel 1936.

In pratica, l'interesse dell'Alto Comando Tedesco era orientato maggiormente al mettere in pratica le nuove teorie della Blitzkrieg. Von Thoma si impegnò in tal proposito utilizzando a tal scopo la Pz Abt 88 e premurandosi di integrarne le fila con diversi T-26 catturati al nemico.

Per parte repubblicana, notevole fu l'apporto ricevuto dall'Unione Sovietica. Per quanto riguarda i mezzi blindati ne vennero inviati circa 731 tra autoblindo BA-10, carri da fanteria T-26B[5] e carri di Cavalleria BT-5[6] (un centinaio circa). Alla stessa maniera dei nazionalisti, anche questi carri ebbero impiego di servizio alla fanteria.

Organicamente i carri russi vennero organizzati in battaglioni su 3 compagnie, i quali a loro volta venivano raggruppati in brigate corazzate di 4 battaglioni di T-26B. Esistevano peraltro anche brigate con prevalenza di autoblindo (4 battaglioni di BA-10 e 1 compagnia di T-26B). Si ha notizia che nel 1937 venne formata addirittura una divisione di mezzi corazzati, comprendente 2 brigate corazzate, 1 reggimento carri pesanti (BT-5), 1 brigata di fanteria e 1 compagnia cannoni controcarri. Sembra che detta unità fosse utilizzata per compiti amministrativi e non per l'impiego attivo.

I sovietici non videro nell'esperienza spagnola la necessità di un riesame della progettazione dei propri carri. Vennero comunque introdotte corazzature inclinate e periscopi polacchi Gundlach nelle successive serie dei carri T-26 e BT. Vennero tratte invece alcune importanti conclusioni circa l'impiego di carri in unità corazzate indipendenti. Secondo il Generale Dimitry Pavlov, che a Guadalajara comandava un gruppo corazzato, la costituzione di forze corazzate indipendenti era inutile. Da lì a poco le unità corazzate sovietiche vennero sciolte e frazionate tra i vari reparti di fanteria[7]. Sempre a proposito dei mezzi corazzati forniti ai repubblicani vanno citati anche gli FT-17 e 18 arrivati in Spagna in numero di duecento[8]

Confronti

I carri italiani e quelli tedeschi si trovavano a mal partito rispetto alla controparte sovietica in quanto a potenza di fuoco. Come già detto le uniche carte da giocare per i blindati tedeschi in un combattimento risiedevano nelle munizioni perforanti speciali da 7,92mm. Gli italiani si affidavano invece alla versione lanciafiamme del CV33/35. Si trattava comunque di tattiche da combattimento ravvicinato che i repubblicani avevano buon gioco a sventare.

Questa constatazione d'inferiorità lasciava ai blindati nazionalisti solo il ruolo di supporto alle fanterie. Il compito di bloccare i mezzi repubblicani toccava ai pezzi controcarro da 37mm tedeschi e da 47mm italiani. Dopo Guadalajara i carristi italiani fecero rimorchiare dai loro CV33/35 dei pezzi cc. da 37mm, che venivano messi in batteria dall'equipaggio quando giunti a contatto con il nemico: inutile sottolineare la pericolosità di questa manovra.

Una valutazione errata: Guadalajara

Guadalajara costituisce la prima operazione corazzata a svolgersi su un campo di battaglia. Gli scontri fra corazzati nella battaglia di Madrid nell'autunno 1936 vedevano i carri armati impiegati come semplice supporto di fanteria. A Guadalajara le cose andarono diversamente: aperto il fronte, un ottantina di carri CV-33/35 appoggiati da fanterie autotrasportate avanzarono rapidamente per più di 20 Km. A questo punto si scatenò il contrattacco repubblicano con due Brigate internazionali (XI e XII) e da un gruppo corazzato composto da carri T-26B e BT-5. I carri sovietici misero fuori causa da subito i leggeri blindati italiani. Le fanterie italiane si difesero finché poterono ma alla fine furono costrette a ripiegare anche se i repubblicani non recuperarono tutto il terreno perduto.

Tuttavia lo scontro di Guadalajara portò alle seguenti valutazioni. “Una Divisione mobile dell'esercito regolare italiano aveva condotto un attacco meccanizzato; era stata bloccata dalla fanteria, posta fuori combattimento dall'aria e infine liquidata da un attacco condotto da carri e fanteria...” pertanto “...colonne corazzate indipendenti non potevano sopravvivere sul moderno campo di battaglia, le tecniche controcarro dominavano i corazzati, i carri e la fanteria a piedi operando insieme potevano battere le forze meccanizzate”.

La Blitzkrieg tedesca avrebbe smentito alcuni anni dopo questi giudizi ma sul momento in pochi seppero guardare oltre. L'insuccesso italiano era stato determinato dall'inadeguatezza dei CV-33/35 come mezzi di sfondamento, dal rallentamento imposto dalla pioggia e dalla neve, dall'inesperienza degli equipaggi carristi e dalla mancanza di un efficace supporto aereo. Mancarono in pratica tutti gli elementi per un effettivo impiego di forze corazzate. Mandati così avanti, i CV-33/35 non avevano alcuna possibilità di riuscita.

Prime Valutazioni

I combattimenti attorno a Madrid nell'autunno 1936 evidenziarono da subito il netto divario tra i mezzi blindati italiani e quelli di fabbricazione sovietica. I CV33/35 dovevano limitarsi a svolgere azioni di disturbo contro i carri repubblicani che rimanevano bloccati. All'inferiorità di tipo tecnico si aggiungeva poi la mancanza di un criterio logico nello sfruttamento dei carri veloci. La battaglia di Guadalajara (spesso oggetto di discussione) costituì un esempio di come non andavano impiegati i carri. I carristi

italiani avevano quindi diversi punti su cui riflettere attentamente.

La relazione del comandante dell'RRS, colonnello Carlo Rivolta, in proposito all'utilizzo dei carri durante la battaglia risulta chiarissima.

Nella sua relazione, redatta in data 31 marzo 1937, Rivolta va da subito al nocciolo del problema:

“I nostri carri non sono da rottura; l'efficacia della loro azione dipende:

-dalla velocità

-dalla massa

-dalla cooperazione intima con la fanteria.”

Viene pertanto lamentato l'impiego dei carri come sbarramento stradale senza equipaggio, “sistema pratico per vederli saltare in aria a cannonate”, o come mezzo di rifornimento munizioni alle truppe. Si fa notare come la mancanza di precise basi di partenza, zone di rifornimento e di raccolta abbia generato non poche difficoltà ai carristi. Altro problema era la tendenza a cingolare troppo presto i carri. L'autonomia, già di per sé scarsa, dei CV33/35 solo nominalmente era quantificata in 140 km mentre in realtà questo dato va ristretto a 80-90km. Un cingolamento precoce, a detta di Rivolta, “ne esaurisce, innanzitutto, autonomia, ed energia dei reparti”.

Il perché di queste lacune Rivolta lo spiega nel seguente passo della sua relazione:

“...queste lacune (gravi) dipendono dal fatto che di tutte le norme esistenti per l'impiego dei carri e che dovrebbero essere conosciute dai Comandanti di fanteria che l'impiegano e delle quali esistono profuse pagine nella nostra regolamentazione, neanche una è stata applicata.”

Oltre a questi difetti d'impiego venivano lamentate altri problemi. Gli equipaggi carristi, ad esempio, mancavano di sufficiente addestramento. Rivolta parla di formazioni di carri incolonnate su strade, di scarso utilizzo delle formazioni aperte, scarsa cooperazione ed armonia tra carri nei plotoni e dei plotoni nelle compagnia.

Neanche il CV33/35 risultava esente da difetti. Rivolta ne segnalò alcuni di carattere generale: armamento in uno spazio ridotto, necessità di una torretta mobile a 360°, corazze bucate anche da proiettili perforanti di fanteria.

Dopo l'esperienza di Guadalajara, l'intero CTV, e di conseguenza anche l'RRS, venne sottoposto ad un intenso periodo di riorganizzazione e di addestramento. Il colonnello Rivolta venne sostituito in comando dal Colonnello Babini il 25 aprile 1937: pagava anche lui, seppure ingiustamente, le conseguenze dello scacco di Guadalajara. I carristi italiani rientrarono in azione durante l'offensiva su Santander nell'estate 1937.

Nuove valutazioni

Concluse le operazioni su Santander, il comando dell'RRS presentò una seconda relazione, in data 15 settembre 1937, con oggetto “Esperienze da Offensiva Santander”.

Dalla lettura di questa relazione si nota come l'intenso addestramento degli equipaggi carristi avesse dato i suoi frutti. Il CV33/35 venne definito meccanicamente perfetto. Si legge infatti “Il carro diviene ottimo, quindi perfetto, quando il personale che lo muove e lo governa è esperto e allenato”. Segno questo che le carenze addestrative palesate dopo Guadalajara erano state recuperate. Il problema semmai risiede nell'inadeguatezza del CV33/35 come carro da rottura.

Circa l'impiego dei pezzi controcarro trainati dai carri la relazione spiega: "l'accoppiamento dei due mezzi s'impone fintanto che non sia realizzato un carro-cannone o l'autoblindo-cannone per l'appoggio dei carri d'assalto in funzione di veloci (in definitiva questi è il problema e allora non occorrerà più ai carristi il pezzo nudo, che - per quanto ottimo - costituisce un ripiego).

Fin qui le note positive. Quello che secondo il comando dell'RRS continuava a mancare era la cooperazione tra fanteria e carri d'assalto. Si legge infatti:

"Bisogna finalmente avere il coraggio di confessare questo bisogno generale di carri <<per avanzare>> (nel senso dinamico della parola)... Succede questo: alla vigilia della battaglia tutti pretendono i carri - nessuno ne può fare a meno; il giorno dopo la battaglia non si riconosce più il grande compagno d'armi. Perché non c'è posto per tutti anche nei consuntivi tattici?"

Inoltre, perduravano diversi difetti circa l'impiego dei carri d'assalto (utilizzo come sbarramento stradale fisso o porta-munizioni). Si lamenta la genericità degli ordini impartiti ai carristi. Viene inoltre segnalata l'altissima media giornaliera di lavoro dei carri. Essa viene quantificata in 14-15 ore a cui vanno aggiunti i tempi di riparazione, rifornimento e messa a punto dei mezzi. Causa l'alta media di lavoro, la relazione lamenta uno stato di perenne stanchezza degli equipaggi segnalando frequenti casi di piloti svenuti per avvelenamento alle vie respiratorie.

Sempre in questo documento viene presentata una proposta d'impiego dei mezzi corazzati. Si legge infatti:

"I mezzi di accompagnamento della fanteria in attacco dovrebbero essere tutti corazzati e comprendere:

- carri pesanti di rottura (cannone e mitragliatrici): precedono l'attacco in terreno organizzato;
- carri medi d'accompagnamento (cannone mitragliatrici): precedono l'attacco in terreno libero o scavalcando i carri di rottura dopo la 1ª fase, conducono l'attacco in profondità;

carri d'assalto (mitragliatrici): azione stretta con la fanteria."

La relazione Babini

Procedendo il conflitto spagnolo, i carristi italiani continuavano a fare nuove esperienze. A fine aprile 1938, il Raggruppamento Carri presenta una nuova relazione. Oggetto sono le esperienze ricavate dalle operazioni svoltesi da Rudilla (9 marzo) a Tortosa (19 aprile). Firmata dal comandante del Raggruppamento, colonnello Valentino Babini, questa relazione riprende e sviluppa per esteso quanto detto dopo Santander. Questa estesa relazione apre nuovi spazi di discussione.

Infatti, se da un lato Babini riprende alcuni temi già emersi dalle relazioni precedenti (quali l'impiego dei carri come semplice supporto alla fanteria; la mancanza di un'adeguata cooperazione fra carri e fanteria; i limiti tecnici del CV33/35 e il bisogno di un sistema di corazzati che prevedeva l'acquisizione di carri medi e pesanti) dall'altro bisogna notare come il progredire del conflitto spagnolo avesse dato nuove indicazioni ai comandanti di reparti carristi italiani circa l'utilizzo di mezzi corazzati. Idee probabilmente già comprese ed assimilate dagli alleati tedeschi.

Nella relazione, Babini inquadra perfettamente il CV33/35 con una frase: "Il carro d'assalto ha vinto le sue battaglie". Una frase che sa tanto di epitaffio per questo carro.

Lungi dal volerlo promuovere a carro di rottura, si voleva piuttosto mettere in luce come il CV33-35 avesse assolto pienamente al proprio rendimento tattico. Diversi tuttavia erano i punti da perfezionare nel carro:

- l'avviamento del motore, ancora con la famigerata manovella;

- il pericolo di rovesciamento del carro;
- la scarsa autonomia, 80-90 km reali contro 140 km teorici;
- un sistema di sportelli più maneggevole;
- il bisogno di un collegamento radiofonico tra i carri;
- la scarsa visibilità all'interno del mezzo;
- un migliore armamento;
- maggiore protezione del carro.

Vale la pena di fermarsi su quest'ultimo punto. Nella relazione non si parla tanto di corazzatura quanto di movimento. Viene infatti indicato il movimento come prima protezione del carro. Una maggiore corazzatura avrebbe significato una perdita in fatto di prestazioni generali del mezzo. Inoltre metodi di ripiego come il montare una mitragliera da 20 mm al posto delle due mitragliatrici da 8mm non costituivano la soluzione al bisogno di un carro-cannone nelle unità carriste. In pratica, il problema era sempre lo stesso: il bisogno di un carro armato capace di confrontarsi contro i carri sovietici.

Parlando del peso del lavoro tattico sostenuto dai carri d'assalto, Babini riprende a parlare di quanto il bisogno di carri durante le operazioni fosse sentito. In una frase viene sintetizzata questa necessità: "carri a tutti - carri in testa – carri per tutti i compiti". Da qui derivava logicamente il bisogno di un maggior numero di unità carriste oltre alla necessità di disporre di un carro migliore rispetto al CV33/35. Inoltre si parla non già di una più stretta collaborazione tra carri e fanteria ma piuttosto, come scrive Babini, "fra carri ed unità che li accompagnano (fanteria-celeri) o che devono proteggerli (armi d'accompagnamento-anticarri-artiglieria)".

Al punto a) della sezione "Riflessioni e Deduzioni" si parla di "confermata eccezionale utilità delle unità celeri per l'intervento nella battaglia". Ancora più avanti, "se il Raggruppamento infatti avesse avuto la consistenza di una vera e propria unità celere, il colpo ardito sul Alcanus avrebbe potuto prolungarsi molto oltre e il nemico non avrebbe avuto il tempo di affluire, come fece, in forze e organizzare l'accanita resistenza fra Guadalope e Matarrana".

Può darsi che Babini non sia molto chiaro quando a volte passa dal termine unità carriste a unità celeri. Eppure nella sua relazione già si riconoscono diversi elementi di conduzione dell'arma corazzata: bisogno di carri adatti allo scopo, necessità di unità organiche di carri e loro impiego di massa e non a spizzico. Più avanti Babini parla anche del problema del distacco fra fanteria e carri durante l'avanzata di questi ultimi. Ne propone una soluzione con un elemento di raccordo: reparti leggeri d'assalto costituiti da arditi e bersaglieri posti al comando del comandante carrista.

Un breve ma significativo cenno viene posto circa la necessità di un rapporto più stretto con l'aviazione in fase d'avanzata.

Il colonnello Babini passa quindi al materiale sovietico catturato facendo alcuni apprezzamenti su di esso. Da notare come i carri sovietici vengano indicati come carri Vickers-Armstrong A e B da 8,5 t e da 18 t, meglio conosciuti come carri T-26B e BT-5. Questi carri, pur essendo armati con l'ottimo pezzo anticarro sovietico da 45mm, risultavano affetti da forti deficienze meccaniche che ne pregiudicavano l'utilizzo. Tuttavia lo stesso Babini sottolineava il fatto che queste deficienze erano limitate solo a quei tipi costruttivi e che una migliore messa a punto avrebbe permesso di sfruttare più proficuamente questi carri. Babini li definisce pertanto più adatti come cannone blindato mobile e impiegabili come mezzi "d'agguato"^[9]. Un passaggio della relazione chiarisce meglio l'uso dei carri sovietici: "Il comandante di un unità carri russi sa dunque con quanti carri parte, ma ignora con quanti carri arriva; peggio con quanti carri potrà agire e infine, se e come potrà agire". Un giudizio migliore venne espresso nei confronti dell'autoblinda BA-10. Veniva apprezzate soprattutto l'utilità d'impiego e l'ottimo armamento costituito

dal solito pezzo anticarro da 45mm. Le BA-10 divennero prede ambite dal Raggruppamento Carristi vista soprattutto l'inadeguatezza delle Lancia 1ZM.

Riguardo al pezzo anticarro sovietico da 45mm, la relazione mette in evidenza come, sia meccanicamente che balisticamente, risultasse il migliore nei confronti degli anticarro italiani da 47 mm.

La posizione dello Stato Maggiore

Nel maggio 1938, il Ministero della Guerra dirama una circolare dal titolo "Note sull'impiego delle minori unità di fanteria e artiglieria nella guerra di Spagna". Questa circolare assume una particolare rilevanza per due motivazioni. La prima la ritroviamo nel testo della circolare: viene infatti trattato l'impiego del carro d'assalto. La seconda motivazione d'interesse è il destinatario di questa circolare: il comando superiore forze armate Africa Settentrionale.

Da subito risulta interessante notare un passaggio di questa circolare:

"Nell'esaminarle e nel commentarle, si deve tener presente che la guerra civile di Spagna si differenzia sostanzialmente da una possibile guerra fra grandi eserciti, specialmente per quanto si riferisce alla quantità d'artiglieria e di carri armati. I dati di esperienza raccolti, vanno pertanto riportati nel quadro della lotta fra grandi unità, dotate di potenti mezzi d'azione, e valutati da tale punto di vista".

L'esperienza spagnola portava il Ministero della Guerra a riconoscere, seppur tra le righe, che una futura guerra fra grandi eserciti avrebbe avuto carattere differente dal primo conflitto mondiale.

Nell'analizzare l'impiego dei carri d'assalto, la circolare mette in evidenza due problemi:

- la cooperazione con la fanteria, specie in relazione alla velocità del carro
- il problema del rifornimento di carburante in combattimento.

Il primo problema si poneva per il fatto di non essere mai riusciti a produrre simultaneità negli sforzi d'attacco tra fanteria e carri d'assalto. Si riconosce che chiedere ai carri di procedere a rilento sarebbe un suicidio. D'altro canto, i carri in Spagna spesso miravano a procedere da soli salvo poi trovarsi senza carburante e privi d'appoggio da parte della fanteria, divenendo così facili bersagli per i repubblicani. La circolare non riprende la proposta di Babini (reparti leggeri d'assalto, composti da arditi e bersaglieri) ma si limita a richiedere alla fanteria di seguire il più da presso possibile l'azione dei carri.

La seconda problematica nasceva dall'autonomia del CV33/35. Questa venne giudicata insufficiente per un'azione in profondità. Da qui il bisogno di una speciale organizzazione di rifornimento per ogni carro o anche per gruppi di due-tre carri.

Proseguendo, la circolare parla dell'armamento dei carri d'assalto. In Spagna si era constatata la superiorità del carro armato di cannone rispetto a quello armato di sola mitragliatrice. Inoltre, riferendosi alla pratica di agganciare pezzi anticarro ai carri d'assalto per metterli in linea sotto attacco, viene fatto notare come un pezzo anticarro non era idoneo ad affrontare un carro-cannone. Gli mancava, a detta della circolare, "la mobilità che consente un intervento tempestivo". Il bisogno di un carro armato di cannone da affiancare al carro d'assalto diviene dunque una necessità impellente. La circolare propone la costituzione di plotoni carristi con 3 carri d'assalto e 1 carro-cannone.

Nella circolare si fa tuttavia notare come il carro d'assalto non debba considerarsi superato. Pur inferiore in uno scontro con un carro-cannone, il carro d'assalto si era dimostrato utile all'esplorazione, all'accompagnamento delle fanterie e all'azione di sorpresa.

Nessun riferimento viene fatto in proposito al possibile impiego di mezzi corazzati per un'azione in profondità nelle linee nemiche. Continua invece a dominare l'idea di cooperazione con la fanteria.

Un patrimonio sperperato

Il conflitto spagnolo aveva fatto suonare un campanello d'allarme nella mente degli ufficiali carristi italiani. Questi avevano notato l'assoluta inadeguatezza dei loro mezzi e la mancanza di un impiego organico delle loro unità da parte dei comandi superiori. Da questo punto di vista l'esperienza delle unità carriste italiane in Spagna avrebbe dovuto essere quantomeno capitalizzata dalle forze armate italiane. Le varie relazioni dei comandanti del Raggruppamento Carristi cercarono di presentare all'alto comando le lezioni tratte dal conflitto. Pareva chiaro che un futuro conflitto si sarebbe giocato soprattutto sulla comprensione dell'impiego dei mezzi corazzati. Le necessità delle forze corazzate italiane risultavano pertanto:

- Autoblindo moderne con adeguato armamento pesante;
- Carri Medi con cannone in torretta in sostituzione dei Carri Veloci buoni ormai solo per compiti di ricognizione;
- Autocarri moderni, mezzi comando e logistici, semoventi;
- Apparati radio per i carri dei vari reparti.

Da parte delle alte cariche militari, invece, mancò la capacità di trarre le ovvie conclusioni e di porre alcuni rimedi allo stato delle forze corazzate italiane. Se andiamo a rivedere l'utilizzo delle forze corazzate italiane nei primi mesi di guerra ci si accorge da subito di come le esperienze spagnole fossero state tranquillamente dimenticate.

All'entrata nel conflitto, le forze corazzate italiane sono ancora impostate sul carro L3 (la nuova denominazione del CV33/35) di cui si è detta l'inadeguatezza nel ruolo di sfondamento. Al carro-cannone si arriverà alcuni mesi dopo l'entrata in guerra con l'M11/39 e poi con l'M13/40. Due mezzi già in ritardo rispetto alla contraparte avversaria.

Carenti in quanto a mezzi, le forze corazzate italiane lo furono pure sul piano operativo. La Brigata Corazzata Speciale formata in Libia e comandata dal generale Babini, pur riportando un limitato successo a El Mechili venne distrutta a Beda Fomm. I suoi battaglioni vennero lanciati spizzico contro l'avanzata inglese. Di conseguenza la Brigata venne rapidamente fatta a pezzi. La 131^a Divisione Corazzata Centauro venne lanciata all'attacco contro la Grecia su un terreno inadatto ai carri finendo impantanata tra i monti dell'Epiro. La divisione si trovò gravemente esposta al contrattacco greco e i suoi carri non diedero nessun apprezzabile aiuto nel proseguimento della campagna.

Se le lezioni apprese in Spagna fossero state comprese ed assimilate il risultato, almeno sul piano operativo, sarebbe stato differente. Forse non avrebbe portato ai grandi successi della blitzkrieg tedesca ma almeno si sarebbero risparmiate alle nostre forze armate le prime umilianti sconfitte.



Carro CV 33/35 in versione lanciafiamme

Bibliografia

Ceva – Curami. *“La Meccanizzazione dell'Esercito fino al 1943 Vol. 1 e 2”*. USSME.

Rovighi – Stefani. “*La partecipazione Italiana alla Guerra Civile Spagnola Vol. 1 e 2*”. USSME.

Basil Liddel Hart. “*Storia di una Sconfitta*”. Biblioteca Universale Rizzoli

“*La Guerra Civile Spagnola*” su Storia Illustrata numero speciale - Ottobre 1966.

”*Italiani nella Guerra di Spagna*”, Immagini di Storia n°5 - Italia Editrice, Campobasso 1994.

Benvenuti – Colonna “*Fronte Terra – Carri Armati Vol. 2/II*” – Edizioni Bizzarri.

Articoli

Alberto Rosselli. ”*Breve Storia della Guerra Civile Spagnola 1936-39*” su www.icsm.it

Raymond Surlemont. “*Blindati Italiani in Spagna (1936-1939)*” su Storia Militare n° 35 – Agosto 1996.

Patrizio Tocci “*Le Autoblindo Lancia IZM – Parte 3^a*” su Storia Militare n° 69 – Giugno 1999

Francesco Pedriali. “*Guadalajara: Le due Verità*” su Storia Militare n° 73 – Ottobre 1999.

Raimondo Luraghi/Francesco Pedriali. “*Dialogo – Guadalajara: due tesi contrapposte*” su Storia militare n° 76 – Gennaio 2000

Mario Montanari. “*Santander*” su Storia Militare n° 105 – Giugno 2002.

Raimondo Luraghi. “*Carri Armati*” su Storia Militare n° 110 – Novembre 2002.

Nico Sgarlato. “*La Battaglia di Madrid*” su Eserciti nella Storia n° 13 – Settembre/Ottobre 2002

Siti Consultati

Carros de Combate de la Guerra Civil Española <http://www.terra.es/personal3/carros1/home.htm>

Mezzi militari

<http://www.mezzimilitari.it/storia>

It.cultura.storia.militare

<http://www.icsm.it/>

Mailgate.IT Web Server it.cultura.storia.militare

<http://mailgate.supereva.it/it/it.cultura.storia.militare/>

Tanks!

<http://mailer.fsu.edu/~akirk/tanks/>

Onwar - Second World War Armour

<http://www.onwar.com/tanks/index.htm>

==

[1] Il carro Cv-33/35 (poi carro leggero L3) era ispirato al modello inglese Carden Lloyd. Piccolo mezzo

cingolato per due persone, pesava circa 3 tonnellate e aveva una corazzatura di 13,5 mm frontale e 8mm laterale. L'armamento consisteva in due mitragliatrici gemelle da 8mm.

[2] L'autoblindo Ansaldo 1ZM era un veicolo di 4,3 tonnellate risalente ai tempi della Grande Guerra. L'equipaggio era composto da sei uomini e l'armamento costituito da tre mitragliatrici leggere. La velocità era di 60 km/h. Nel complesso le prestazioni di questo veicolo erano insufficienti.

[3] Venne proposto pure di inviare un contingente di 40 carri Fiat 3000 ma la proposta venne rifiutata dal CTV.

[4] Panzer 1 A. Carro leggero. Peso 5,4 tonnellate. Corazzatura 13 mm. Armamento 2 MG13 da 7,92mm. Velocità 37 km/h. Autonomia 145 km, 97 km fuori strada. Equipaggio 2 persone.

Panzer 1B. Carro leggero. Peso 5,8 tonnellate. Corazzatura 13 mm. Armamento 2 MG13 da 7,92mm. Velocità 40 km/h. Autonomia 140 km, 115 km fuori strada. Equipaggio 2 persone.

[5] T-26B. Carro leggero. Peso 9,4 tonnellate. Corazzatura 15 mm. Armamento 1 anticarro da 45mm Mod.32 + 2 MG da 7,62mm. Velocità 30 km/h. Autonomia 180 km, 120 km fuori strada. Equipaggio 3 persone.

[6] BT-5 mod.34. Carro medio-incrociatore. Peso 11,5 tonnellate. Corazzatura 13 mm. Armamento 1 anticarro da 45mm Mod.32 + 1 o 2 MG da 7,62mm. Velocità 52 (72) km/h. Autonomia 150 (250) km. Equipaggio 3 persone.

[7] L'effetto di queste decisioni riuscì quasi fatale all'esercito sovietico nel 1941. Peraltro non si tennero in debita considerazione gli scontri tra forze sovietiche e giapponesi in Mongolia e Manciuria nel 1939.

[8] Gli FT-17 e 18 erano vecchi Renault ex-polacchi donati dal Comintern. Nell'uso comune a volte questi carri vengono indicati con R17/18 oppure T17/18. L'esercito spagnolo disponeva già, nel 1936, di una dozzina di FT17 in pessimo stato, più altri buoni solo per la cannibalizzazione. Il loro valore bellico fu pressoché nullo. Può interessare sapere che la variante FT17 era inutile contro i carri (solo mitragliatrice), mentre la FT18 era virtualmente inutile contro fanterie (solo pezzo da 37 con soli proiettili solidi). Considerato che si rompevano ogni momento, si può ben dire che ci volevano 2 carri (1 FT17 e 1 FT18) per farne uno!

[9] Nonostante tutto, un carro BT-5 di preda bellica venne trasferito in Italia per essere valutato dal Centro Studi.