

I CORAZZATI ITALIANI DAL 1917 AL 1945

Di Emiliano Ciaralli

Molto è stato scritto sulla storia dei mezzi corazzati in generale, ma la motivazione che mi ha spinto a redigere queste note è la quasi totale assenza nelle opere di maggior divulgazione dei corazzati italiani, spesso subordinati perfino ai carri francesi del secondo conflitto mondiale, che tuttavia hanno partecipato ad un numero molto più modesto di scontri, e la cui presenza sui campi di battaglia è stata decisamente meno rilevante per le sorti della guerra nonostante siano stati riutilizzati come preda bellica dai tedeschi.

Nel 1917, quando i primi carri armati cominciarono ad apparire in numero sempre crescente sul territorio francese, il R.E. cominciò ad interessarsi a questi mezzi: il primo carro consegnato all'Esercito fu uno Schneider, a cui si aggiunsero l'anno dopo altri quattro carri di produzione francese, un secondo Schneider e tre Renault FT-17.

Nessun carro prese però parte ai combattimenti sul fronte italiano, innanzi tutto per la conformazione fisica del territorio (montagne e corsi d'acqua creavano numerosi problemi alla mobilità dei mezzi, compromettendo la manovrabilità anche di piccole unità corazzate), in secondo luogo perché non si volle sacrificare la produzione di aerei e cannoni, soprattutto in virtù del fatto che gli armamenti già obsoleti della nostra artiglieria stavano logorandosi e riducendosi di numero con una rapidità impressionante.

Malgrado ciò, già nel 1917 ci fu un tentativo da parte della FIAT di progettare e costruire un carro cui fu dato il nome di FIAT 2000. Ne risultò un "bestione" da 40 tonnellate molto simile nell'aspetto al tedesco A7V, ma ben lontano da quelle che erano le esigenze dell'Esercito. La produzione fu interrotta al secondo esemplare poiché la FIAT aveva ricevuto una commessa per realizzare un centinaio di mezzi ben più leggeri: si trattava di una versione leggermente modificata dell'FT-17 che prese il nome di FIAT 3000.

Nel 1930, ai primi 100 esemplari, in seguito identificati come FIAT 3000 A, se ne aggiunsero altri 52, denominati FIAT 3000 B, che al posto delle due mitragliatrici cal. 6,5mm, montavano un cannone da 37 mm abbinato ad una Breda cal.8.

Consegnati a partire dal 1921, i FIAT 3000 furono gli unici corazzati italiani per oltre un decennio. Malgrado il loro scarso armamento, le loro poco invidiabili prestazioni (una velocità massima di appena 20 km/h ed una corazza che nei punti di massimo spessore non superava i 16 mm) e nonostante i loro numerosi difetti meccanici che portavano a frequenti guasti, questi carri svolsero un ruolo fondamentale in Italia, non solo perché diedero alla nostra industria l'esperienza necessaria alla costruzione di mezzi corazzati, ma anche perché permisero di addestrare degli equipaggi alla manutenzione dei mezzi oltre che al combattimento.

Mentre era ancora in corso la produzione della prima serie di FIAT 3000, lo Stato Maggiore acquistò una "tankette" inglese Carden Loyd, dando il via allo sviluppo di un nuovo carro da combattimento denominato L-3: si trattava, ancora una volta, di un mezzo corazzato leggero, con un equipaggio di soli due uomini. Privo della torretta, il suo armamento consisteva in due mitra FIAT o Breda cal. 8 e la blindatura non superava i 15 mm. Tuttavia nella mobilità rappresentava un enorme passo avanti rispetto ai suoi predecessori sia per una meccanica più affidabile, sia per le sue discrete capacità fuori strada e la velocità massima di 40 km/h, decisamente fuori dal comune fra i corazzati degli anni Venti e Trenta. Il battesimo del fuoco per i carri modello L-3 avvenne durante la campagna italo-etioptica, fra il 1935 e il 1936. In seguito questi carri presero parte anche alla guerra di Spagna, nella quale, affiancati ai Panzerkampfwagen I tedeschi e costretti ad affrontare i sovietici T-26, misero in luce la propria fragilità e l'inadeguatezza del loro armamento. Tra l'altro, particolarmente sgradita agli equipaggi era la posizione della manovella per la messa in moto di fortuna del motore, che era posta sulla parte frontale dello scafo e rendeva perciò estremamente pericolosa, se non suicida, questa operazione durante gli scontri a fuoco.

Si diede dunque il via allo studio di un carro medio di progettazione completamente italiana: furono realizzati vari modelli in legno, in scala ed a grandezza naturale, che misero in luce l'ancora scarsa

esperienza delle nostre industrie le quali, fino ad allora, si erano limitate a "rielaborare" progetti di altre nazioni. Buona parte dei modelli realizzati ricordavano i carri messi a punto dai britannici nell'immediato dopoguerra, armati con numerose mitragliatrici e con cannoni leggeri, o ancora con un cannone montato sullo scafo e sovrastato da più di una torretta. Il precipitare degli eventi portò infine ad un compromesso: il primo carro medio italiano fu l'M-11 o M-39 (come fu battezzato dopo l'entrata in vigore di una circolare del 13 giugno 1940). Lo scafo dell'M-11 somigliava molto nell'aspetto al T-26. Il treno di rotolamento, per il quale erano state utilizzate componenti dell'L-3, era formato da otto ruote, collegate fra loro da due balestre. Fu una scelta, quella di non utilizzare ruote grandi e sospensioni indipendenti, che penalizzò i corazzati italiani fino alla fine della guerra. Al di sopra dello scafo, in una casamatta che ospitava pilota e cannoniere, era alloggiato un cannone da 37 mm., "cannibalizzato" dai vecchi carri mod. FIAT 3000, ormai in uso solo con compiti di addestramento. Il FIAT-ANSALDO M-11 fu prodotto in appena 90-100 esemplari.

Nel giugno 1940, al momento dell'entrata in guerra dell'Italia, il nostro esercito era equipaggiato con poco più di 1200 carri leggeri. I primi settanta M-11/39 furono consegnati solo a fine agosto. Fino a quel momento le nostre unità corazzate dovettero contare su mezzi il cui reale apporto in combattimento non era superiore a quello di una mediocre autoblinda. L'arrivo dei 70 M-11/39 non mutò la situazione sfavorevole venutasi a creare: il brandeggio limitato del cannone, e la necessità che un solo uomo caricasse il pezzo e sparasse, influivano negativamente sulla già scarsa capacità di fuoco dell'arma; allo stesso modo, il capocarro, la cui posizione non agevolava certo le comunicazioni con il resto dell'equipaggio, oltre che del comando del mezzo doveva occuparsi anche delle due mitragliatrici. Già dai primi scontri ci si rese inoltre conto che la blindatura, oltre che sottile era anche mal progettata: per qualche arcano motivo, le lamiere, anziché saldate erano ancora imbullonate come nelle primissime generazioni di corazze (questo malgrado l'esperienza fatta nella guerra di Spagna). In caso di impatto, i bulloni saltavano, recando spesso danni all'equipaggio. Tutti gli M-11/39 furono distrutti o catturati nei primi mesi di guerra.



4 luglio 1940, AOI

Carri Medi M-11/39 appoggiano la cavalleria eritrea nella conquista di Cassala.

In quella occasione ne furono impiegati 20, mentre i Britannici disponevano, in quella fase della guerra, per lo più di automitragliatrici.

Nel frattempo aveva fatto la sua comparsa in Africa Settentrionale il primo carro italiano armato con un cannone da 47 mm: denominato M-13/40 altro non era che un'evoluzione del precedente M-11 sul quale, modificando la casamatta ed eliminando il cannone da 37/40, era stato possibile installare una torretta con due uomini addetti all'uso di un cannone da 47 mm. in grado di perforare le corazze di tutti i mezzi britannici tranne i più pesanti Matilda e Valentine. L'arrivo di questi nuovi mezzi impressionò il nemico tanto da citarli più volte nelle relazioni ufficiali. Ancora una volta però il destino dei nostri carristi fu segnato da corazze troppo deboli, cosicché gli equipaggi furono costretti a proteggerle e rinforzarle con sacchi di sabbia ed elementi di cingolo, una usanza che in seguito si diffuse anche fra gli alleati, ma in cui gli Italiani furono precursori. Questo però comportava un aumento di peso che non fu compensato

neanche lievemente dall'introduzione di un nuovo motore montato sulla serie di carri M-14/41. Purtroppo, la versione definitiva del carro (M-15/42), ancora carente nella corazza, ma dotata di un motore a benzina (anziché a gasolio come nei precedenti), sviluppante 190 cavalli vapore ed in grado di raggiungere i 40 km/h (contro i 30-32 km/h delle precedenti serie costruttive) non fu pronta in tempo per prendere parte agli scontri decisivi in Egitto che precedettero la ritirata in Tunisia.

Ritardi analoghi si ebbero nella progettazione di una terza generazione di carri leggeri: gli L-6 o L-40, pesanti appena 6 tonnellate, con un equipaggio di soli due uomini ed armati con un cannone da 20 mm. Anacronistici già in fase di progettazione, fecero però sperare nella possibilità di poter produrre mezzi, sia pur scadenti, ma con una celerità tale da compensare la qualità con la quantità. Ne erano state ordinate 583 unità da consegnarsi, a decorrere dal febbraio 1941, con un ritmo di 45 al mese. In realtà i primi esemplari furono pronti per una valutazione solo nell'autunno di quell'anno. La loro presenza sui fronti russo ed africano fu pressoché irrilevante.

Ancora più complicata fu la progettazione del carro pesante P-40 la cui corazza, pur essendo stata incrementata di circa 10-15 mm. su tutti i lati, era ancora insufficiente per un carro di quelle dimensioni, difficile da occultare e quindi più soggetto al fuoco nemico rispetto ad altri mezzi di più modeste dimensioni; inoltre, come già accadeva nei precedenti carri italiani, il comandante era impegnato, oltre che nella condotta del mezzo, anche nell'impiego del cannone. Tuttavia, il pezzo da 75/34 era un'ottima arma per potenza e precisione, in grado di fronteggiare anche a grandi distanze qualunque carro medio dell'epoca; inoltre la velocità massima di 40 km/h era, per un carro di tali dimensioni, di tutto rispetto. Malgrado il primo prototipo fosse completato nel 1941, nessun altro esemplare risulta essere stato consegnato fino all'8 settembre 1943. Soltanto dopo l'occupazione tedesca furono prodotti dall'Ansaldo 101 carri di questo tipo, 40 dei quali però senza motore.

Seguendo l'esempio della Germania, anche l'Italia, a guerra iniziata, cominciò ad interessarsi ai cannoni semoventi, mezzi corazzati solitamente privi di torretta, con un cannone a brandeggio limitato (spesso di calibro superiore rispetto a quello del carro armato da cui erano derivati) montato in casamatta. I primi semoventi italiani, derivati dal carro M-13 diedero un'ottima prova di sé. Riguardo ad essi, il capitano Traniello, inviato in Libia per osservare il comportamento dei nostri mezzi, si esprimeva così:

"Semoventi da 75/18:

Hanno dato un'ottima prova e ne sono tutti entusiasti. Sono stati impiegati sia come artiglieria in appoggio ai carri, sia come carri controcarri. In quest'ultimo caso il loro potente armamento unito alla loro facile occultabilità (perché molto bassi) ne hanno fatto un'arma preziosissima, ammirata dallo stesso nemico nelle sue relazioni ufficiali."

I semoventi da 75/18, come tutti i corazzati italiani, brillavano in effetti per le eccellenti prestazioni del cannone, al punto tale che, quasi due anni dopo la sua entrata in servizio, in seguito all'armistizio dell'8 settembre 1943, fu utilizzato con successo dalla Wehrmacht che ne aveva catturati alcuni esemplari intatti. Minor successo ebbero i semoventi su scafo L-40, che montavano il cannone da 47/32 già utilizzato per i carri della serie "M"; tuttavia, per la loro economicità e semplicità costruttiva, rimasero in produzione, senza alcuna modifica, fino a tutto il 1944. Numerosi furono invece gli sviluppi degli altri semoventi, soprattutto durante la repubblica di Salò: con l'introduzione nel 1943 dello scafo dell'M-15/42 erano già stati montati per la prima volta i cannoni da 75/34 (inizialmente presi in considerazione per il carro P-40), poi utilizzati anche per i semoventi M43. L'ultima versione di questo mezzo, di cui furono costruiti appena 11 esemplari, montava un cannone da 75/46 ed una corazza frontale inclinata con uno spessore di 70 mm o di 100 mm nel caso in cui fosse stata montata la prevista corazzatura in ghiaia, più economica e leggera dell'acciaio ma altrettanto efficiente contro i proiettili convenzionali ed addirittura superiore contro le cariche cave da pochi anni in uso fra gli alleati.

Il corazzato più potente costruito in Italia fu (se escludiamo il semovente da 149/40, rimasto allo stadio di prototipo) l'M-43 da 105/25: in grado di aver ragione su qualunque carro dell'epoca e costruito in oltre 90 esemplari durante l'occupazione tedesca, giunse però troppo tardi per poter mutare le sorti della guerra, una destino toccato anche ad altre realizzazioni nostrane, come il semovente da 90/53: quest'ultimo era derivato dal carro armato M-15, sullo scafo del quale (allungato e notevolmente modificato) era stato montato un cannone contraereo da 90 mm. che aveva già dato prova di grande affidabilità anche

nell'impiego controcarro, al punto tale da poter essere paragonato al famoso "88 mm." tedesco, cui era però superiore per la velocità iniziale del proiettile. Questo potente corazzato era stato richiesto per fornire un valido appoggio alle nostre divisioni schierate sul fronte russo. I numerosi problemi meccanici che affliggevano la mobilità del semovente, la cronica carenza di materie prime e le difficoltà burocratiche legate alla costituzione di nuovi reparti d'artiglieria, ne impedirono però il trasferimento sul fronte orientale. Degli unici trenta esemplari prodotti, 6 rimasero sul continente (presumibilmente al poligono di Nettuno), gli altri furono impiegati in Sicilia contro gli Anglo-Americani, dove diedero prova di grande precisione e potenza di fuoco, subendo però notevoli perdite. Gli ultimi due superstiti furono abbandonati a Messina, privi di munizioni e di carburante, nell'impossibilità di essere traghettati in Calabria.

La sorte toccata ai semoventi da 90/53 (di cui oggi esiste un solo malridotto esemplare, conservato nel Maryland, U.S.A.) riassume un po' le vicende di tutti i corazzati italiani che, dotati di eccezionali cannoni ma con motori FIAT non abbastanza potenti ed una meccanica poco affidabile, furono prodotti tardivamente ed in pochi esemplari.