

I CARRI ARMATI DEL REGIO ESERCITO

Si incertam vocem det tuba, quis parabit se ad bellum?

Paolo di Tarso¹



Carro Fiat 3000 Mod. 21

Quando all'alba del 16 settembre 1916 carri armati inglesi sferragliando nell'oscurità si profilavano improvvisamente davanti alle infreddolite vedette tedesche di guardia alle trincee di Flers nelle Somme, pochissimi percepirono che una nuova arma entrava nella storia della guerra, un'arma che poteva costituire la risposta alla cristallizzazione dei fronti, all'affossamento degli eserciti nelle trincee, al predominio del fuoco sul movimento, della difesa sull'attacco. Gli Stati Maggiori alleati però non riuscirono a padroneggiare i numerosi problemi tattico-operativi posti dal nuovo sistema d'arma, la cui incidenza sulle operazioni al fronte occidentale ebbe valutazioni contrastanti. Va sottolineata inoltre la scarsa collaborazione esistente tra gli Alleati, che procedettero alla messa in campo della nuova arma nella massima segretezza e senza reciproca collaborazione. Viceversa, per citare un esempio positivo, quando gli Stati Uniti d'America scesero in campo nel secondo conflitto mondiale, Churchill mise a disposizione dell'alleato tutta la documentazione e le esperienze britanniche sul Radar.

Nel teatro operativo italo austriaco i carri armati non furono impiegati, né sollevarono grandi echi le notizie provenienti dal fronte occidentale. Lo Stato Maggiore italiano, dopo reiterate richieste, riuscì ad ottenere dalla Francia all'inizio del 1917 un carro armato Schneider le cui valutazioni effettuate sui terreni rotti che caratterizzavano il fronte, furono positive, ma le richieste avanzate per ottenere altri mezzi furono respinte. Il disastro di Caporetto pose fine a tutti i piani e solo nell'anno successivo, dopo faticose trattative, si riuscì ad ottenere un Renault FT 17.

Nel 1917 la Fiat aveva progettato di propria iniziativa un carro in due esemplari, il Fiat 2000, che fu non solo il primo, ma anche il più pesante mezzo prodotto dall'industria nazionale. Era un ingombrante cassone pesante 38,78 tonnellate, con un equipaggio di dieci uomini, dalle dimensioni di metri 7,40x3,30 e un'altezza di metri 3,80, che arieggiava il tedesco *Sturmpanzerwagen A7V*. Fu il primo carro al mondo sul quale fu montata una torretta girevole per il cannone da 65 mm che con sette mitragliatrici ne costituiva l'armamento. Nel giugno 1918 il mezzo fu sottoposto a prove di valutazione e si accertò

¹ *E se la tromba emette un suono confuso, chi si preparerà alla battaglia?* – Prima lettera ai Corinzi, 14,8.

che al problema della sagoma troppo visibile si aggiungeva una mediocre velocità e cingoli troppo stretti. Per queste ragioni la produzione fu interrotta.

Nell'agosto successivo a Piacenza, sui resti delle vecchie fortificazioni e davanti al Commissario alle Armi e Munizioni Dall'Olio, alti ufficiali ed esponenti dell'industria pesante come il senatore Agnelli e i fratelli Perrone per l'Ansaldo, il maggiore conte Francesco Bennicelli² pilotò un Renault FT 17. Il carro fece una buona impressione, sicché fu ordinata una commessa di 1.400 mezzi, in ragione di 200 al mese a partire dal maggio 1919: titolare dell'ordinazione, un consorzio formato dalla Fiat, dall'Ansaldo e dalla Breda. L'improvviso "scoppio" della pace dovuto al crollo economico e morale degli Imperi Centrali sollevò tuttavia lo Stato Maggiore dall'immane mole di problemi tecnici e addestrativi che l'impiego della nuova arma avrebbe comportato. La commessa fu ridotta a 100 carri da consegnare nel settembre 1919, consegna slittata per la precaria situazione economica del paese al 1921.

GLI ANNI VENTI

Alla fine delle ostilità la Sezione Speciale per l'Istruzione alla Guida di Mezzi Cingolati con sede in Verona, poi Riparto Speciale di Marcia Carri d'Assalto, che aveva in dotazione 1 Schneider, 4 Renault FT 17 e 2 Fiat 2000, venne sciolta e ufficiali e soldati vennero rimandati ai reparti di provenienza. Alla stessa data la Francia allineava 1.167 carri e la Gran Bretagna 720.

Dal 1922 cominciarono ad affluire i primi Fiat 3000 Mod. 1921, versione italiana del francese Renault FT 17, sicuramente il modello più diffuso degli anni Venti. Il 23 gennaio 1923 il Riparto speciale assunse la successiva denominazione di Riparto Carri Armati, con un organico di 21 ufficiali, 4 sottufficiali e 261 soldati. Con l'ordinamento del 1926, i carri diventarono una specialità autonoma con la denominazione Centro di Formazione Carri Armati. Poteva essere il punto di partenza per la costituzione di un'arma autonoma e indipendente, ma nell'ordinamento ci si affrettò a precisare: «Gli ufficiali appartengono alle varie Armi e Corpi e sono compresi nella tabella organica dell'Arma o Corpi rispettivi».

Il 1° ottobre 1927 fu costituito il Reggimento Carri Armati con sede in Roma: l'organico era composto da un comando, un deposito, 5 battaglioni su 4 compagnie di 9 carri, ciascuna su 2 plotoni da combattimento e 1 plotone misto. Il plotone da combattimento era su 4 carri. Il comandante del battaglione guidava il reparto in motocarrozzetta. Dal 1929 il reggimento fu supportato da un Gruppo Autoblindo su 4 squadriglie. Il carro in dotazione era sempre il Fiat 3000 Mod. 21 e in seguito il modello 30. Nel tempo si raggiunse una forza complessiva di circa 100 mezzi, distribuiti in misura di una ventina per battaglione. Nel 1928 4 battaglioni furono accasermati a Bologna, Brescia, Udine e Codroipo, e poi a Bassano del Grappa, in ossequio alla filosofia della guerra alpina. A ogni battaglione fu aggregato uno squadrone d'autoblindo. Fu solo nell'estate 1929, durante le grandi manovre in Val Varaita nelle Alpi Marittime, che si accertarono i limiti del Fiat 3000, in particolare la cingolatura a piastre. Il carro, la cui progettazione risale alla prima guerra mondiale, non si dimostrò adatto ai terreni montani.

La dottrina, la filosofia, la pubblicistica guardavano senza nessuna ipotesi alternativa alle Alpi come al sicuro teatro della guerra futura, alle Alpi dalle quali nel corso dei secoli erano scesi gli invasori, alle Alpi che rappresentavano un bastione difensivo, la nostra Maginot. Fu un classico esempio della scelta di uno scenario bellico senza alternative. Eppure con il nemico per antonomasia dell'Italia fascista, la Francia, avevamo in comune il lunghissimo confine libico composto di deserti e pianure nelle quali i corazzati si sarebbero

2 Il maggiore Bennicelli, ufficiale di complemento di artiglieria, dopo numerose insistenze del nostro ambasciatore a Parigi, era stato autorizzato a partecipare a operazioni belliche con i carri inglesi e poi con quelli francesi.

dimostrati l'arma vincente e, ironia della sorte, nel secondo conflitto mondiale la guerra avrebbe risalito la Penisola dalla punta dello stivale.



Carden Loyd Mk VI

Quindi all'epoca ci si preparava a una guerra di montagna con armamenti adatti. Questa piattaforma concettuale determinava la necessità di un carro armato piccolo, leggero, veloce, capace di muoversi con sicurezza in terreni a difficile scorrimento e di svolgere le funzioni d'esplorazione e d'accompagnamento della fanteria. Da quest'assioma nacque il carro armato leggero, che costituì l'intelaiatura delle forze corazzate nazionali provocando il ritardo con cui si progettò affannosamente il carro medio, quando, alla vigilia della seconda Guerra Mondiale, finalmente apparve assoluta la sua necessità.

Il Fiat 3000, ideato nel 1920 ed entrato in servizio nell'anno successivo, fu considerato una «buona imitazione» del Renault FT 17, di cui aveva un motore più potente, dall'ingegnere polacco Ogorkiewicz, poi naturalizzato inglese, considerato una delle massime autorità nel campo dei corazzati; «quasi una fedele imitazione» dal generale Di Breganze e di «notevole perfezionamento» da Angelo Pugnani. Di Pugnani vanno ricordate le parole schiette, se si pensa al clima di conformismo che regnava negli ambienti militari: «Noi, all'infuori delle direttive del Ministero della Guerra, non abbiamo capi scuola, ma soli isolati fautori di un graduale sviluppo della motorizzazione».

«Il carro armato mod. 1921 e 1930 è un automezzo armato e corazzato capace di spostarsi e manovrare in terreno vario e molto sconvolto» iniziava l'*Istruzione sul Carro Armato Mod. 1921 e 1930* pubblicata dal Ministero della Guerra nell'agosto 1930. Nella prima parte erano dettagliati gli organi e l'armamento, nella successiva la manutenzione, la condotta e le riparazioni di campagna, seguite da 28 tavole e allegati. Il mezzo, pesante in ordine di marcia senza munizioni kg. 5.000, aveva una corazzatura d'acciaio al vanadio con uno spessore di 16 mm. ridotta a 8 per la parte superiore e a 6 per il fondo, che assicurava la protezione contro i proiettili di fucileria e mitragliatrici e le schegge di granata. «Sul terreno pienamente favorevole e per breve tempo può anche superare i 20 km all'ora, ma nel combattimento non si può fare assegnamento che su di una velocità media di 5-6 chilometri orari al massimo» precisava una pubblicazione dell'epoca.³ L'autonomia invece, con un serbatoio di 90 o 85 chilogrammi di benzina, rispettivamente per il modello 21 e il modello 30, era di 8-10 ore. Caratterizzava il carro la coda formata da una larga lamiera sagomata, convessa verso il basso, che aveva lo scopo di allungare l'appoggio sul terreno permettendo l'attraversamento di fossati e trincee non più larghi di metri 1,50, evitando il pericolo di ribaltamento all'indietro. Il mezzo era altresì in grado di

3 Nisio Ismaele, *I carri armati nel combattimento*. Roma, 1931.

«attraversare correnti di acqua profondi sino a 90 cm». L'armamento era costituito da due mitragliatrici abbinatae SIA per fanteria calibro 6,5 mm con un collimatore disposto fra le due canne con tiro indipendente e puntamento unico. I carri comando di plotone e di compagnia erano armati di un cannoncino da 37/40 semiautomatico, del quale la commissione di collaudo auspicava l'estensione a tutti i mezzi, sistemato in torretta alla destra del capocarro. La dotazione era di 96 caricatori con 3.840 colpi per le due mitragliatrici e 68 proiettili per il cannoncino. Il personale addetto si divideva in un nucleo di combattimento, una squadra carro e un nucleo traino. Il primo era costituito dall'equipaggio del mezzo, stretto in uno spazio estremamente angusto, e dalla squadra carro. I membri dell'equipaggio erano due, il capocarro, ufficiale o sottufficiale, e il pilota, caporal maggiore o caporale. «Il capocarro è il comandante del carro della cui condotta risponde [...] il suo primo dovere e titolo di onore [...] essere in qualsiasi evenienza l'animatore del proprio carro [...] guida del pilota». Il pilotaggio si basava sul principio "ove va l'uomo va il carro". Il capocarro aveva un compito particolarmente gravoso, dovendo prendere immediate decisioni sulla direzione e sulla velocità del mezzo, che doveva comunicare al pilota con un linguaggio fatto solo di tocamenti, così, ad esempio, stabiliti dal regolamento: «Rallentate: tirare leggermente indietro una o due volte il pilota all'altezza del collo - Accelerate: spingere leggermente in avanti uno o due volte il pilota all'altezza del collo». Inoltre doveva azionare l'arma in dotazione e, se comandante di compagnia, dirigere l'azione di due, tre o quattro plotoni su 4 carri ciascuno. Le difficoltà di comando erano evidenti, se si pensa che gli ordini erano impartiti con un'asta di segnalazione in dotazione. L'asta di ferro aveva circa 6 mm di diametro e una lunghezza di m. 0,65. Lungo l'asta, a circa 15 cm da ogni estremità erano fissati due drappi, uno bianco e uno rosso. Mentre per il Fiat 3000 l'asta veniva esposta da un apposito foro praticato nel cielo della torretta, per il successivo C.V. 29 era il capocarro che, nei fumi della battaglia sottoposto al fuoco nemico «All'uopo alzerà quanto necessario il coperchio a cerniera».

La squadra carro era costituita da un esploratore, un segnalatore e due zappatori. Il nucleo traino dal conduttore e dal meccanico dell'autocarro Fiat 18 BLR adibito al traino del carro fuori del campo di battaglia. Il complesso costituito dall'autocarro e dal carrello era denominato 'Carro rimorchio Fiat 3000'. Sull'autocarro prendeva posto il personale in trasferimento per via ordinaria. Sui terreni vari l'equipaggio prendeva posto sul carro armato e la squadra carro seguiva o precedeva il mezzo, mentre il nucleo traino restava sull'autocarro. Nel combattimento la squadra traino seguiva la fanteria che operava con il carro, accorrendo in soccorso del mezzo se immobilizzato o con feriti a bordo. Il Fiat 3000, già sorpassato alla sua apparizione, fu premurosamente offerto dal generale Pariani al comandante del C.T.V. (Corpo Truppe Volontarie) in Spagna; la rispettosa risposta fu: «Circa carri tipo 3000 date caratteristiche rinunzio alt ossequi».

Ad opera di Cavallero, Sottosegretario di Stato alla Guerra, alla vigilia degli anni Trenta fu allora scelto il modello inglese Carden Loyd Mk VI della Vickers, all'epoca all'avanguardia nella concezione e costruzione di carri. Fu acquistato in 26 esemplari e battezzato Carro armato veloce Mod. 29 e più brevemente C.V. 29. Nell'*Istruzione provvisoria sui Carri Veloci* edita nel 1931, il carro era definito: «Un autoveicolo cingolato e corazzato capace di spostarsi con i propri mezzi rapidamente su strada e fuori strada». Aveva una sagoma leggera, bassa e compatta, evidenziata da un'altezza di appena m. 1,28 e un peso in ordine di marcia, senza munizioni di kg 1.700. Ragguardevole era la velocità, 40 chilometri orari su strada, con una autonomia di 100 chilometri. su strada e di due ore su terreni vari. La grande velocità, caratteristica primaria del carro, lo rendeva particolarmente idoneo a integrarsi nelle truppe celeri, nelle esplorazioni, negli attacchi improvvisi seguiti da rapidi disimpegno, mentre nelle colonne operava all'avanguardia o nella sorveglianza. Meno adatto era nell'azione di fiancheggiamento della fanteria.

Va ricordato che, dei tre principi sui quali si fonda il mezzo corazzato, velocità di scorrimento, corazzatura e armamento, sarà una costante dei vertici militari italiani la preferenza per il primo, preferenza concettualmente errata, applicata anche per gli aerei, gli incrociatori leggeri e il naviglio leggero, a scapito dell'armamento e della corazzatura.

Nel *Capo II Istruzione Formale* erano riportati gli organici e le formazioni di marcia dei reparti. Il plotone era su 4 carri, la compagnia aveva un plotone comando, composto dal carro del comandante e 2 carri di riserva, e 2 plotoni carri. Il battaglione aveva in organico il comando, formato da una squadra maggioranza, una squadra radio, una squadra servizi, una squadra riparazioni, un autodrappello⁴ e 6 compagnie carri. I carri procedevano in colonna fuori del campo di battaglia con il carro del comandante in testa, in formazione serrata se la distanza era di 5 passi, aperta se di 60. Sul campo di battaglia avanzavano in linea, col comandante del plotone subito dopo il carro di destra e quello del comandante di compagnia al centro dello schieramento. Anche la linea era caratterizzata da una distanza di circa 60 passi. Oltre queste due formazioni, solo il plotone poteva assumere quella «Eventuale di mezzi plotoni affiancati», col primo mezzo plotone a destra, col carro del comandante in testa, seguito dal primo carro del plotone e col secondo e il quarto a sinistra. I movimenti avvenivano per imitazione o seguendo i segnali del comandante.

Quando si legge che «La compagnia viene impiegata unita solo in casi particolari di situazioni e di disponibilità di carri», e che «l'impiego del battaglione tutto riunito è eccezionale», si avverte come allo Stato Maggiore non sfuggissero le pesanti difficoltà che gravavano sui comandanti, i quali dovevano guidare reparti di numerosa consistenza con l'aiuto di aste inalberate sui carri, privi come erano di apparati di radiotelegrafia. Vengono alla mente le compatte, gigantesche formazioni corazzate sovietiche e germaniche che nelle pianure dell'Est si muovevano, si dispiegavano ed entravano in combattimento, seguendo gli ordini trasmessi per l'etere. Questo antiquato sistema mostrerà tragicamente i suoi limiti in guerra. Si legge nella bellissimo *Ex uomini* di Gabriele Bigonzoni: «Era il tenente Bonanni Caione che, giunto nei miei pressi, schizzò fuori dal carro per rendersi conto della situazione e per ricevere ordini. Perché questi nostri benedetti M/11 non avevano radio a bordo e per collegamento si usava uno strano linguaggio di bandierine con un frasario ridotto a ordini essenziali: alt, avanti, indietro, a destra, a sinistra, rallentare, accelerare. Tutto qui». Dal manuale inglese *Il reggimento Corazzato. Manualletto Addestramento Militare n. 41*, tradotto dal Servizio Informazioni Esercito (S.I.E.) nel 1940, si apprende che tutti i carri britannici erano dotati di impianti radio «Capaci di comunicare tra loro a distanze entro le quali un reggimento generalmente si dispiega».

Il C.V. 29 era in effetti una coppia di mitragliatrici mobili protette dal fuoco delle armi portatili e dalle schegge, con una visibilità in avanti e posteriore, per la sua altezza molto ridotta, quasi nulla. L'equipaggio era quindi costretto ad aprire gli sportelli per avere una migliore visibilità, esponendo il volto e il petto. Il ridotto brandeggio delle armi rendeva il mezzo assai vulnerabile ad attacchi da tergo che non potevano essere fronteggiati, come si evidenziò nel conflitto etiopico. I giudizi negativi si sprecarono. In una relazione dell'aprile 1938 del Raggruppamento Carristi impiegato in Spagna, il mezzo era definito: «[...] piccolo, poco protetto e poco armato [...]. Scarsa autonomia: in realtà è 80/90 km. contro i 150 teorici». Le corazze, sarà una caratteristica di tutta la linea dei corazzati italiani, erano imbullonate e non saldate, con gravi difetti di resistenza ai colpi, che furono evidenziati nel corso delle operazioni in Africa Settentrionale.

Le valutazioni del mezzo dopo la campagna etiopica furono così pesantemente negative. Autonomia insufficiente, mancanza d'armamento posteriore, sospensioni delicate per le quali la velocità su terreno vario non doveva superare i sette chilometri. Sarà la stessa velocità media nel deserto libico anche dei carri M più moderni, irrisoria se

4 Nucleo costituito dal personale e dal materiale automobilistico assegnati a una Unità.

paragonata ai venti chilometri dei carri tedeschi. Rassicuranti furono invece le risposte degli organi tecnici. Il carro sarebbe stato migliorato e per l'armamento posteriore predisposte feritoie dalle quali l'equipaggio avrebbe potuto difendersi con le pistole in dotazione. Ma una circolare del giugno 1936 definiva con inusitata franchezza le mediocri caratteristiche del carro: «Il carro veloce vede poco, se fermo diventa facile preda dell'insidia, se sorpreso è perduto».

I carri leggeri italiani, che Rommel definì lapidariamente «ridicoli» e Fuller «*Les plus insignifiants d'Europe*», trovarono nel secondo dopoguerra dei tardi difensori d'ufficio che parlarono d'uso non appropriato del mezzo destinato alla guerra di montagna e non a quella del deserto. Ma le "scatole di sardine", come erano chiamate dagli equipaggi, dimostrarono i loro limiti anche nella guerra di montagna. Nell'attacco al forte di Tavernette del 23 giugno 1940, l'artiglieria francese le inchiodò sulla strada di accesso, mentre sul montuoso fronte albanese i risultati furono alquanto mediocri.

Avendo a modello questo carro, dalla cooperazione tra Fiat e Ansaldo, che ebbero sempre il monopolio dei corazzati, nacque nel 1933 il Carro Veloce 33, definito "Carro di accompagnamento della fanteria", che con il basso prezzo di lire 90.000 costituirà l'ossatura delle unità corazzate degli anni Trenta e che, attraverso una forma d'assuefazione psicologica, farà maturare l'idea che il carro leggero fosse il carro per antonomasia. Assumerà nomi diversi C.V. 35, Carro Veloce, Carro d'Assalto, Carro Leggero, L.3, Carro Leggero L.35, e sarà prodotto fino al 1939. Nello stesso periodo, esempio del gap tecnologico che divideva l'Italia dalle grandi potenze, in Germania la Krupp, la Mann e la Rheinmetall studiavano le caratteristiche di un carro il *Panzerkampfwagen* modello IV, armato di un cannone da 75 mm e pesante 24 tonnellate.

I primi riferimenti ai corazzati entrarono nella dottrina dell'Esercito italiano con le circolari dello Stato Maggiore n. 6789 del 10 marzo 1918, *L'impiego delle tank e la difesa contro di esse*, e n. 40.763 del 20 aprile, *Note relative alla difesa contro le tank*, largamente ispirate alla normativa britannica, alle quali si aggiunse la n. 691 del 19 settembre *Impiego tattico dei carri d'assalto nell'azione offensiva*. Nella terza circolare si ribadisce che «I carri d'assalto non possono sostituire in alcun caso la fanteria; non devono quindi essere lanciati all'assalto da soli od essere inviati a otturare una falla aperta nella nostra linea da una azione nemica».

L'aviazione e il carro armato, armi venute alla ribalta nel corso delle ostilità, furono così giudicate in un'ottica diversa: per l'aviazione se ne stimò con sufficiente chiarezza l'apporto che avrebbe dato alle battaglie future; il carro fu considerato, con una valutazione molto sfumata, un semplice mezzo sussidiario d'attacco.

L'esperienza bellica era stata rapidamente trasfusa dai nostri alleati in vari regolamenti nei primissimi anni del dopoguerra. In Francia il *Projet de règlement de manœuvre des unités de chars légers* e l'*Instruction provisoire sur l'emploi des chars de combat comme engine d'infanterie* sono del 1920, il *Règlement* sui carri armati pesanti del 1921. In Gran Bretagna il *Tank training (Provisional)* fu edito nel 1920 e negli Stati Uniti le pubblicazioni *Tanks corps preliminar training*, *Tanks drill*, *Tanks corps technical training*, *Tanks armament and its use* sono addirittura nel 1919. In Italia, in parte giustificato dal mancato impiego bellico, il silenzio dottrinale continuerà fino al maggio 1925, quando a cura del Riparto Carri Armati sarà edito *Addestramento delle unità carriste -Terza parte- Addestramento ed impiego tattico (Stralcio di regolamento provvisorio)*, uno smilzo volumetto di 56 pagine edito dalla Libreria di Stato, opera del comandante del Riparto colonnello Enrico Maltese. Nella brevissima "Avvertenza" si statuisce subito il postulato che i carri armati «Combattono in intima cooperazione» con la fanteria, principio del resto accolto in tutte le dottrine degli anni Venti. La pubblicazione è divisa in due Capi: *Generalità sull'impiego dei carri armati* e *Addestramento al combattimento per i carri armati Fiat 3000*. I carri leggeri, nei *Principi generali del Capo primo*, erano

«essenzialmente destinati a sussidiare l'avanzata delle Fanterie con diretta cooperazione» o con azione di fuoco, «o paralizzando con la loro stessa presenza (assai demoralizzante per l'avversario)». Per le loro caratteristiche potevano inoltre spingersi in avanti nell'inseguimento, presidiare posizioni difensive, fare parte di reparti celeri. I carri armati pesanti erano riservati ad azioni contro linee «più potentemente organizzate», che dovevano sfondare con il loro peso e con l'armamento di cui disponevano «in stretta cooperazione di artiglieria», aprendo in più punti dei varchi all'irruzione della fanteria e dei carri leggeri. Caratteristiche dell'azione erano la sorpresa, da ricercarsi sempre, un impiego a massa su larga fronte ma limitato nel tempo, lo scaglionamento in profondità, l'immediato ripiegamento dopo l'azione «in ordine e alla mano del proprio comandante», un'accurata ricognizione del terreno per accertarne natura ed ostacoli.



Carro Veloce 33

La cooperazione con le altre armi era compito primario dei corazzati, «in particolare modo» con la fanteria, che dovevano sostenere nell'attacco in stretta unità di intenti e con un affiatamento totale che «ridurrà al minimo la necessità di segnalazioni». Velocità, sorpresa e aggressività caratterizzavano il carro nel combattimento, nel quale andava alternata l'azione di schiacciamento dell'ostacolo a quella di fuoco, razionalizzata tenendo conto del ridotto munizionamento delle armi. I mezzi, considerando l'azione isolata «poco efficace», dovevano attaccare a gruppi diradati sul terreno per sottrarsi al fuoco dell'artiglieria, ma a distanza visibile per manovrare in cooperazione. L'unità carrista elementare era la sezione, che non poteva essere divisa ulteriormente e che operava sempre unitariamente. Alla necessità del disimpegno e del riordinamento dei mezzi dopo il combattimento si dava ancora spazio in tre articoli. Era la fanteria che, «impegnato anche il proprio onore», doveva subentrare ai carri giunti sull'obiettivo, allo scopo di permettere loro il disimpegno.

Il Capo secondo della pubblicazione era incentrato sull'unico carro allora in dotazione, il Fiat 3000, e sul suo impiego nel combattimento. Premesso che l'affiatamento tra il capocarro, «egli deve anzitutto prendere un indiscusso ascendente morale sul pilota» e quest'ultimo doveva essere perfetto, e che compito primario del comandante della squadriglia e del gruppo era la cura di tale affiatamento, si ribadivano le norme di combattimento: azione di massa, intesa come schiacciamento dell'ostacolo, corroborata dall'immediato intervento della fanteria e di fuoco, sempre limitato e dosato nel tempo per la ribadita scarsità di munizioni in dotazione. La lotta contro i carri avversari doveva essere di norma riservata «all'artiglieria e armi speciali» ma, se i carri avversari investivano la fanteria, i Fiat 3000 dovevano ingaggiare combattimento generalmente col fuoco, e «in casi eccezionalmente favorevoli, con l'urto», portato possibilmente sui cingoli per immobilizzarli, continuando poi nell'azione, non prima però di aver tentato di mettere fuori

combattimento l'equipaggio, operazione che, se riuscita, era definita «considerevole successo». I collegamenti tra i mezzi - a sette anni dalla fine della guerra nella quale gli inglesi a Ypres avevano attaccato con grandi formazioni che incorporavano 44 carri armati di collegamento dotati di apparecchi ottici o radiotelegrafici, mentre le compagnie carriste francesi avevano in organico un carro armato con apparecchio radiotelegrafico - erano ancora affidati a segnali manuali. Il problema delle comunicazioni via radio non fu impostato dallo Stato Maggiore, né fu trattato dalla pubblicistica militare. Per la colorazione dei mezzi non si fornivano indicazioni, ma ci si limitava a parlare «di un appropriato mascheramento». Con una circolare del successivo 4 giugno 1925 il Ministero della Guerra fissò il colore ufficiale, un grigioverde ottenuto con una miscela d'oltremare azzurro, bianco di zinco, terra gialla di Roma e nerofumo.

Nella difesa non vi era spazio per i carri, salvo che per eventuali contrattacchi perché «l'azione della sezione è sempre offensiva». Il comandante della sezione era agli ordini del comandante della compagnia o del reggimento di fanteria il quale fissava gli obiettivi, costituendo la sezione «elemento integrale» del reparto, subordinazione che sarà poi ribadita dalle *Norme generali per l'impiego delle grandi unità (N.G.)* del 1928. La ricognizione del terreno era considerata indispensabile per ogni azione, anche nella guerra di movimento. In linea generale non erano stabilite norme per l'avanzata dei carri, che potevano seguire, precedere o accompagnare la fanteria, mai sostando nella zona battuta dal fuoco dell'artiglieria nemica. La sezione, per la quale non era prevista una formazione d'attacco standard, «deve ad ogni costo mantenersi riunita». L'azione di massa, ossia lo schiacciamento, doveva avvenire su tre direttrici. Per l'azione di fuoco si raccomandava la prudenza per non colpire truppe amiche e per la già ricordata scarsità di munizioni, l'alternarsi nell'attacco evitando le soste collettive, le manovre sul rovescio, grande spirito d'iniziativa e d'aggressività. I contrattacchi nemici, tesi a dividere le truppe dai carri lanciati all'attacco, andavano da questi ultimi fronteggiati proteggendo col fuoco e con la sagoma dei mezzi la fanteria. La cooperazione doveva essere curata al massimo con reciproche manovre di disimpegno. Se missione primaria era la collaborazione con la fanteria, in via subordinata il mezzo poteva effettuare azioni d'avanguardia in manovre esplorative, di retroguardia per contrastare con una resistenza dinamica, imperniata sul fuoco, l'avanzata nemica, o in azione di frenaggio e protezione di truppe amiche in ripiegamento.

Sulla squadriglia, composta di un numero imprecisato di sezioni, il discorso è più sfumato: mentre la cooperazione con la fanteria era sempre «diretta», la squadriglia poteva agire riunita con il comandante che «tiene riunite e alla mano le sue sezioni», o a scaglioni, con il comandante che dirigeva la seconda sezione. Per tutte le altre manovre, il comandante si rimetteva alle norme stabilite per le sezioni. L'impiego tattico del gruppo, costituito da più squadriglie era a carattere eccezionale e, «in attesa di una maggiore esperienza», non si fissavano norme.

L'Ordinamento Mussolini, sancito dalla Legge n.396 dell'11 marzo 1926, creava la «Specialità Carrista» e stabiliva che: «I carri armati sono organizzati in un Reggimento Carri Armati». Va precisato che l'Ordinamento, opera di Badoglio e Cavallero, portava il nome di Mussolini perché all'epoca Ministro della Guerra.

Il generale Marazzi nel 1919 poteva scrivere: «Siamo alla vigilia di una rivoluzione tecnica perciò la trincea scavata nel terreno e immobile cederà il posto alla trincea mobile, consistente in una massa di carri schierati, formante una linea di scudi intercalati da cannoni e da altri ordigni di distruzione»⁵ ma, in effetti, la pubblicistica e la stampa degli anni Venti manifestarono un interesse marginale per le problematiche del nuovo sistema d'arma, che nei paesi militarmente più avanzati era al centro di grandi, appassionati dibattiti.

5 Marazzi Fortunato, *La nazione armata*, Roma, 1920.

I difensori dei corazzati furono pochi e senza grande peso. Il colonnello Noè Grassi, comandante del Riparto Carri Armati nel 1923, in una conferenza tenuta alle Scuole Centrali di Fanteria, Artiglieria e Genio dello stesso anno, patrocinava carri leggeri per l'esercito e sensatamente formulava ipotesi alternative alla guerra sulle Alpi, che pure, a suo giudizio, non escludeva i corazzati. Scenari bellici potevano essere: «Una guerra oltremodo fortunata che ci porti di un balzo al di là della cerchia alpina; di per contro una guerra così sfortunata che ci costringa a manovrare nella pianura padana; di una guerra che richiede il nostro concorso sotto forma di aiuto a un esercito alleato che operi in zone accessibili ai carri d'assalto [...] opportunità d'integrare l'opera della flotta, dei sottomarini e degli idroplani per la difesa delle nostre coste».⁶ Il colonnello G. Miglio del Riparto Carri Armati nel 1924 aggiungeva che in Italia esisteva una situazione d'attesa se non di sfiducia nei confronti della nuova arma, alla quale occorreva invece dare «il suo vero e giusto valore» in quanto il carro faceva risparmiare «il sangue della fanteria»⁷. E ancora il colonnello carrista Giulio Invernizzi nello stesso anno ribadiva che la fanteria «non può non avvantaggiarsi nella sua faticosa azione del concorso del carro armato, arma di grande efficacia morale»⁸. Nel 1925 Angelo Gatti, scrittore, giornalista, esperto e storico militare, propugnava vigorosamente su *Il Corriere della Sera* lo sviluppo dei corazzati auspicando che il Riparto Carri Armati fosse solo «il nocciolo di un più grosso corpo»⁹. Nel 1928 Aldo Valori, giornalista altrettanto esperto di cose militari, riconosceva che «la questione dei carri armati, [...] è, fra tutte, quella più lontana dall'aver ricevuto una soluzione definitiva» e, in seguito, «hanno una organizzazione a sé essenzialmente potenziale»¹⁰. Nell'anno successivo lo scrittore e biografo Varo Varanini poteva solo fare un rapido accenno al problema, perché «nemmeno l'impiego sperimentale di recente nelle esercitazioni del Canavese ci permette di concretare come e in quale misura potrà quest'arma affermarsi presso di noi».¹¹

I lavori dei tre autori che trattarono più a lungo il problema, il capitano di fanteria Manlio Gabrielli, il colonnello Enrico Maltese e il colonnello Edoardo Versé, non si discostarono da un prudente conformismo. Il Gabrielli, la cui opera è del 1923, dopo una lunghissima analisi delle operazioni condotte dai carri nel corso dell'ultimo conflitto, osservato che «Il carro armato figurò quasi sempre come strumento bellico» nel corso della storia, e che suonava quindi strana «la profonda meraviglia suscitata da tale strumento di guerra», riassumeva i criteri d'impiego maturati nel conflitto: nell'attacco, impiego a massa su vasti fronti, scaglionamento in profondità, cooperazione con la fanteria e l'artiglieria per l'apertura dei varchi nei reticolati e successiva distruzione dei centri di resistenza; nella difensiva, imperniata su ostacoli passivi, il carro doveva essere fronteggiato da un fante «provvisto di nervi solidi» e da cannoni «nemici irriducibili dei carri armati». L'autore, dopo un brevissimo giro d'orizzonte sulle opinioni di autori francesi, italiani e tedeschi, non considerando quelli inglesi, prudentemente concludeva che non era possibile valutare il peso e l'incidenza della nuova arma in una guerra futura, ripiegando sulla tesi che sarebbe

6 Grassi Noè, *Carri armati. Tattica delle varie armi. Conferenze svolte alle Scuole centrali di fanteria, artiglieria e genio*, Roma, 1923.

7 Miglio Giuseppe, *I carri d'assalto in Francia*, La cooperazione delle armi, 1924.

8 Invernizzi Giulio, *Considerazioni sul valore, l'ordinamento e sull'impiego tattico dei carri d'assalto*, La cooperazione delle armi, 1924.

9 Gatti Angelo. *I carri d'assalto*, *Corriere della Sera*, 1° marzo 1924.

10 Valori Aldo. *La ricostruzione militare*, Roma, 1930.

11 Varanini Varo. *La ricostruzione fascista delle forze armate*, Milano, 1929.

stata sufficiente la costituzione di un centro di studi e di esperienze «non essendo ancora possibile prevedere se sopravviverà né, d'altra parte, fin dove giungerà il suo sviluppo e il suo perfezionamento».¹²

Il colonnello Maltese, comandante del Riparti Carri Armati dal 1924 al 1926, nel suo *I carri armati e il loro impiego tattico*¹³, esordì accomunando i carri alle armi chimiche, armi nate dalla necessità di risolvere il problema tattico maturato nella prima guerra mondiale. Divideva i mezzi in quattro categorie: grandissimi (40-50 tonnellate), pesanti o grandi o di rottura (25-40 tonnellate), medi (15-20 tonnellate) e leggeri, o d'assalto, o d'accompagnamento (meno di 15 tonnellate). Esposte e rifiutate le opposte teorie, arma priva di valore bellico o arma assoluta, concepiva il mezzo come sostituto dell'artiglieria per un migliore e più preciso supporto di fuoco di fiancheggiamento «in costante contatto» con la fanteria avanzante, con una cooperazione studiata e preparata accuratamente. Immane sono i richiami alle caratteristiche negative dell'arma, ma va a onore di Maltese la sua capacità di "vederne", sia pure con qualche perplessità, le proiezioni future. Nello stesso anno il colonnello Versé, addetto alla Scuola di Applicazione di Fanteria, dopo un sunto sull'impiego dei carri nella guerra, che «non fu né decisivo né notevole», e dopo aver fatto un *excursus* storico sugli antenati dell'arma nel quale sono evidenziati quelli italiani con l'immane richiamo a Leonardo da Vinci, esaminava le caratteristiche del mezzo, escludendo che potesse sostituire la fanteria o la cavalleria, teorie sostenute dai «malati di *tankite*».¹⁴

Anche gli autori che trattano del carro armato in opere generali, non si discostano da valutazioni sostanzialmente negative. Il colonnello Ettore Bastico, autore di un'interessante opera *L'evoluzione dell'arte della guerra*¹⁵ nel terzo volume *La guerra del futuro*, dopo aver sottolineato il grande apporto dei carri alla vittoria alleata, non si discostava dalla tesi del carro come arma ausiliaria della fanteria. Più riduttivo fu il generale Claudio Trezzani, docente di tattica alla Scuola di Guerra nel 1923. Nelle lezioni svolte, raccolte poi in un volume¹⁶ liquidò i carri armati in otto righe non essendo ancora possibile stabilire «se e in quale misura» potessero far parte della divisione di fanteria nel combattimento. In un manuale pubblicato nel 1929 Trezzani ritornerà sull'argomento allineandosi alla dottrina ufficiale sui carri, aggiungendo che «nel caso di guerra in terreno libero le loro possibilità sono molto ridotte»¹⁷. Del suo operato come Capo di Stato Maggiore e Vicegovernatore dell'Africa Orientale Italiana si scrisse «[...] mentre, infatti, non c'è dubbio che Rolle e i suoi uomini fossero ben preparati [*si trattava di un gruppo al comando del colonnello Rolle che doveva effettuare una puntata in profondità nel Sudan*], non è plausibile la stessa preparazione da parte dello Stato Maggiore dell'A.O.I., a capo del quale c'era il generale Claudio Trezzani rinomato stratega di cattedra ma che non aveva la più piccola esperienza dell'Africa»¹⁸. Queste critiche e le sue concezioni dell'arma nel futuro non gli tarparono la carriera perché, successivamente, raggiunse la carica di Capo di Stato Maggiore Generale dal maggio 1945 all'aprile 1948, data nella quale assunse la nuova

12 Gabrielli Manlio, *I carri armati*, Roma, 1923.

13 Maltese Enrico, *I carri armati e il loro impiego tattico*, Civitavecchia, 1925.

14 Versé Edoardo, *I carri d'assalto*, Parma, 1925.

15 Bastico Ettore, *L'evoluzione dell'arte della guerra*, Firenze, 1923.

16 Trezzani Claudio, *L'impiego della divisione nel combattimento*, Torino, 1924.

17 Trezzani Claudio, *Manuale di tattica e servizio in guerra*, Roma, 1929.

18 Goglia Luigi, *La guerra in Africa nel 1940*, Roma, 1994.

denominazione di Capo di Stato Maggiore della Difesa, che conservò fino al dicembre 1950. Ma la personalità di un uomo ha sempre aspetti diversi e contraddittori. Trezzani, alla riunione del 22 novembre 1937, organizzata dal Capo di Stato Maggiore dell'Esercito generale Pariani, convinto fautore della trasformazione della divisione ternaria in binaria, sarà uno degli otto generali su sessantacinque che si batterà coraggiosamente contro il nuovo ordinamento, vedendone con lucidità i difetti.



Carro M11/39

Il colonnello Rodolfo Corselli¹⁹ fece sue le teorie della maggioranza, negò al carro anche la possibilità di tenere il passo con le truppe lanciate all'inseguimento e ritenne l'arma, nata nella guerra di posizione, addirittura di «minore impiego» in quella di movimento. Nelle riviste militari non ci si discostò da questi orientamenti: «Aiuto fugacissimo alla fanteria[...] Strumento inevitabilmente vulnerabile»²⁰. Riguardo ai carri armati, si legge in una raccolta di conferenze tenute alle Scuole centrali di fanteria nel 1920: «Difficoltà di manovre insormontabili su molti terreni. Non possono mai sostituire la fanteria, [...] non potrà mai sostituire la cavalleria [...] l'impiego richiede molte cautele»²¹.

La Rassegna dell'Esercito giudicò il carro: «Mezzo ausiliario»²² e, di ricalzo, *La Cooperazione delle Armi, Bollettino tecnico delle Scuole Centrali di fanteria, artiglieria e genio*, che verrà soppressa nel 1926, considerata una delle riviste più stimolanti del periodo, scrisse «Si ha l'impressione che sia verso la sua traiettoria discendente.»²³

Al vastissimo coro si unì l'*Enciclopedia Militare*²⁴, che, alla voce "Carro da guerra", inizia con una stereotipata analisi del mezzo nel corso dei secoli, con disegni che vanno dai carri descritti nel Libro dei Maccabei al carro d'assalto dell'ingegnere Agostino Ramelli del 1588

19 Corselli Rodolfo, *Tattica moderna e altri elementi d'arte militare*, Palermo, 1924.

20 Grazioli Francesco Saverio, *Saggio sull'evoluzione della dottrina tattica nella guerra europea. Conferenze tenute ai corsi ufficiali svoltisi presso la Scuola centrale di fanteria*, Roma, 1923.

21 Montagano Francesco, *Probabile evoluzione futura del battaglione di fanteria. Conferenze tenute ai corsi ufficiali svoltisi presso la Scuola centrale di fanteria*, Roma, 1921.

22 Barreca Riccardo, *I carri armati e il loro impiego in cooperazione col battaglione di fanteria*, Rassegna dell'Esercito italiano, 1924.

23 Sacchi Emilio, *Idee francesi sui carri armati*, La cooperazione delle armi, Gennaio 1924.

24 *Enciclopedia militare*, Il Popolo d'Italia, Milano, 1926.

e, passando per Leonardo da Vinci, traccia una breve storia di quelli che parteciparono alla Grande Guerra, concludendo che la dottrina militare «Non ha ancora definito i concetti della tattica del carro armato». Lo spessore dell'Enciclopedia è evidenziato da una fotografia con la didascalia «Carri armati inglesi», in cui si vedono trattori cingolati trainanti pezzi d'artiglieria.

Fino al 1924 i carri armati occuparono un certo spazio nelle riviste militari, ma nell'arco temporale che va dal 1925 al 1930 il silenzio fu quasi completo. *La Rivista Militare Italiana*, ripresa la pubblicazione nel 1927, non stampò nessun articolo fino alla sua soppressione nel 1933. La parola definitiva sulla nuova arma spettò a Pietro Badoglio, promosso sette volte al grado superiore per merito di guerra, Capo di Stato Maggiore Generale, il cui ascendente non era inferiore a quello del maresciallo Pétain in Francia. Dopo aver evidenziato che i carri in dotazione «sono di modello assai sorpassato» aggiunse: «La natura del nostro terreno limita molto l'impiego dei carri armati, e quindi la deficienza o anche la mancanza di essi non ha per noi tutto quel peso che avrebbe per altri Paesi, ad esempio Francia e Germania. Si può quindi attendere con calma», virtù che gli era congeniale.²⁵ Dalla lettura del rapporto *Notizie riassuntive sull'attività militare dell'Inghilterra nel 1930*, sottopostogli dal Servizio Informazioni dell'Esercito, risultava pienamente a conoscenza dello sviluppo dell'arma e dei modelli di carri e artiglierie in progettazione in Gran Bretagna, ma non ne trasse nessuna conseguenza.

L'incapacità di valutare l'arma non cambiò nel tempo. Nel 1937 il generale Enrico Caviglia, considerato una delle poche teste pensanti del Regio Esercito, scriveva: «Oggi con mezzi vari si arrestano i carri armati. In Ispagna e in Etiopia nella guerra di movimento non hanno sempre fatto buona prova. Cadono in imboscate e sono facilmente immobilizzabili»²⁶. Nello stesso anno il generale Heinz Guderian dava alle stampe *Achtung Panzer!* Nel 1939 il colonnello d'artiglieria Michele Amato nel volume *Scienze militari* della prestigiosa collana Enciclopedia Scientifica Monografica Italiana del XX secolo, su un totale di 615 pagine ne riserva 4 ai carri armati e nessuna alle autoblindo; e dei 131 titoli riportati nella bibliografia «limitata alle principali opere italiane di carattere scientifico-militare pubblicate nell'attuale secolo» nessuno ai corazzati.²⁷ Ancora, il generale Giacomo Carboni, futuro comandante del corpo d'armata che non difenderà Roma nel settembre 1943, sosteneva che «Sarà bene guardarsi dalla illusione che il problema del movimento sul campo di battaglia possa venire risolto mediante quel grosso e delicato ordigno che è il carro armato», aggiungendo una personale intuizione: «Ricordiamo che il carro armato non è una novità; già molti eserciti antichi, in epoca di declino, per supplire coi mezzi materiali alla scaduta qualità combattiva dei loro guerrieri, usavano carri falcati, carri corazzati e carri di urto». In guerra i giudizi cambieranno. «Il carro armato è un altro capolavoro di siderurgia, di meccanica, di balistica, di ottica e costa enormemente» scrive Canevari nel 1942²⁸.

L'esame del Regolamento del 1925 e della pubblicitica evidenza lo scetticismo, le perplessità e le prevenzioni che il nuovo sistema d'arma suscitava e al quale, non afferrandosene potenzialità operative e flessibilità tattica, nella migliore delle ipotesi si assegnava il ruolo di comprimario della fanteria con il compito prioritario di fiancheggiarla nell'attacco. Ma anche questo compito è malamente svolto se, in una circolare del gennaio 1926, riportata ne' *La Cooperazione delle Armi* dell'aprile dello stesso anno, il Capo di

25 Pieri Piero e Rochat Giorgio, *Badoglio*, Torino, 1974.

26 Caviglia Enrico, *Diario aprile 1925-marzo 1945*, Roma, 1952.

27 Amato Michele, *Scienze militari. Enciclopedia scientifica monografica*, Milano, 1939.

28 Canevari Emilio, *Considerazioni politico-militari sopra due anni di guerra*, Quaderni di cultura politica, Anno XX, Roma.

Stato Maggiore Generale, dopo aver esaminato le principali manovre dell'anno 1925, rilevata la mancanza di «intima cooperazione» tra fanteria e carri armati, stabilì «Frequenti esercitazioni in comune, preparate sulla base di accordi precisi». «L'intima cooperazione» non fu evidentemente raggiunta se, nella guerra di Spagna, se ne lamentava ancora la mancanza: «Ciò che ha difettato ancora è la cooperazione tra fanteria e carri assalto». Eppure, coniugando la potenza dell'armamento con mobilità e protezione, sia pure all'epoca allo stato embrionale, il carro armato costituiva un sistema d'arma duttile ed efficace e il suo supporto era indispensabile alla fanteria nell'attacco allo scopo di ridurre i termini d'investimento delle trincee. Non si percepivano nemmeno le possibilità di costituire l'ossatura della difesa, la capacità di ostacolare e logorare la progressione avversaria in qualsiasi condizione ambientale; e se ne evidenziavano invece continuamente i limiti che erano solo contingenti e suscettibili di miglioramenti con lo sviluppo tecnico. Tali limiti erano ribaditi dalla dottrina degli anni Venti: «Mezzo costosissimo e vulnerabile, grande logorio degli organi meccanici e dell'equipaggio, frequenti avarie, scarsissima visibilità, velocità e autonomia limitate, modesto munizionamento, bersaglio ben visibile». I fattori che incidevano su questa sorda, istintiva, preconcepita opposizione erano molteplici. Pesava sul carro l'essere stato concepito come la soluzione di un problema tattico, problema che con i nuovi procedimenti maturati verso la fine della Grande Guerra sembrava superato. La mancata esperienza bellica, unita al provincialismo culturale, alle ristrettezze dei bilanci, all'arretratezza culturale aggravata dall'anchilosato *status* mentale, non creò una generazione di ufficiali carristi e non fece emergere dei capiscuola come invece avvenne in Francia e in Gran Bretagna, in Germania e nell'Unione Sovietica. La classe militare italiana non riuscì ad interpretare lo sviluppo tecnologico-industriale che rendeva sempre più incisivo il potenziale bellico che l'arma poteva offrire. Gli ufficiali si muovevano al passo della fanteria e, dopo il 1925, la trasformazione dello stato liberale in una dittatura scongiurava, nel clima di conformismo creatosi, di assumere posizioni critiche che, in verità, non avevano mai avuto una gran diffusione nel Regio Esercito. «*The Italian army had not tradition of internal criticism*» scriveva lo storico statunitense John J. T. Sweet²⁹. Il clima era evidenziato dalla presentazione del primo numero della *Rivista Militare Italiana* nel gennaio 1927: «Libertà di discussione, adunque, e ospitalità per tutti coloro che hanno idee sane da esporre e una fede da affermare, ma non per chi intendesse fare della Rivista campo di infruttuose esposizioni e polemiche». Fuller, de Gaulle, Guderian non avrebbero avuto vita lunga nell'esercito dell'Italia fascista.

I CORAZZATI ALL'ESTERO

Anche per la dottrina ufficiale francese il carro armato era un mezzo ausiliario della fanteria. Esisteva, però, una scuola di pensiero capeggiata dal generale Jean Baptiste Estienne, organizzatore dell'aviazione militare e fondatore dell'*Artillerie d'assault* il quale, pur uscendo sconfitto dalla lotta per la conservazione dell'arma corazzata, sciolta il 13 maggio 1920 e assegnata alla fanteria con la nuova definizione di *Chars de combat*, fu un punto di riferimento per molti ufficiali, tra cui lo sconosciuto colonnello Charles De Gaulle, che, nel decennio successivo, avrebbe ingaggiato un aspro duello con lo sclerotizzato Stato Maggiore francese. La filosofia d'Estienne fu evidenziata in una celebre conferenza tenuta il 7 maggio 1921 a Bruxelles alla presenza del re, ove paragonò la comparsa del carro armato a quella della polvere da sparo e tracciò un vivido quadro di quello che ne sarebbe stato il peso nel futuro: «*À mon avis, cette apparition bouleversera bientôt dans leurs fondements séculaires, non seulement la tactique, mais encore la stratégie, et - par suite - l'organisation des armes*».

29 Sweet John J.T. *Iron Army, The mechanization of Mussolini's Army*, London, 1980.

In Gran Bretagna il 1° maggio 1927, per la prima volta nella storia, una formazione completamente meccanizzata, autonoma e indipendente, manovrò nella piana di Salisbury. Il giudizio di Aldo Valori, affermato studioso militare, fu completamente negativo «Un genere di guerra eminentemente aristocratica e perciò contrario allo spirito della guerra moderna, che è anzi di massa e dove tutti i cittadini debbono, col minimo possibile di mezzi, dare il massimo contributo alla comune vittoria».³⁰

Nella Germania degli anni Venti, un gigante prostrato da un durissimo trattato di pace, il nuovo sistema d'arma fu valutato con ponderatezza. Il generale Federico von Bernhardi, accreditato storico militare, nel gennaio 1920 espresse il suo cauto, prudente giudizio. Con l'immane richiamo agli elefanti di Pirro riconobbe ai carri armati che «Mercé loro [l'Intesa] ottenne inizialmente grandi effetti di sorpresa [...], costituiscono un mezzo d'attacco tutt'altro che disprezzabile [...] un mezzo d'attacco efficace [...] la loro azione risulta essenzialmente morale»; il tutto ancora correlato da notevoli perplessità e dalla sicurezza che «la loro natura esclude che essi possano agire difensivamente»³¹.

Nella stessa Germania Heinz Guderian, oscuro ufficiale dotato di geniali concezioni strategiche che ne faranno uno dei più grandi condottieri del secondo conflitto mondiale, concepì un complesso indipendente e autonomo, del quale i carri costituivano il nocciolo duro, che si muoveva all'uniforme velocità dei mezzi con una fanteria tutta motorizzata. Iniziava a nascere la Panzer Division che avrebbe riempito le cronache del secondo conflitto mondiale.

GLI ANNI TRENTA

Con l'inizio degli anni Trenta Mussolini, ormai Duce, eliminata ogni forma di opposizione, trasformata l'"Italietta" liberale in una dittatura personale, diede inizio a una politica imperialista che da Palazzo Venezia lo avrebbe portato a Piazzale Loreto.

All'epoca le forze corazzate erano ben poca cosa. Pochi carri riuniti in un reggimento, con un modello, il Fiat 3000, definito antiquato nel 1925 e radiato nel 1929, e un altro, il C.V. 29, concettualmente sbagliato. Nessun peso nell'opinione pubblica, scarso interesse nelle alte sfere, poco spazio nella pubblicistica, costituiscono il bilancio di un decennio di politica nel campo dei corazzati.

Con l'aumento della produzione dei carri il reggimento fu sciolto e il 16 luglio 1937 nascevano le Brigate corazzate, "Ariete" e "Centauro", ordinate su un comando, un reggimento bersaglieri motorizzato, una compagnia motociclisti, un reggimento di fanteria carrista, due compagnie di pezzi da 47 autocarrati, una batteria cannoni da 20 autocarrata, una compagnia mista genio. Missione: lo sfondamento della linea avversaria in cooperazione con la fanteria.

Nel dicembre 1938 le Brigate si trasformavano in Divisioni corazzate, a cui si aggiungeva un anno dopo la "Littorio". Queste Divisioni allineavano un comando, un reggimento di fanteria carrista, un reggimento di bersaglieri con una compagnia da 47/32, un reggimento artiglieria con pezzi da 75/27 autotrainati e due batterie da 20 c.a. e una compagnia genio e servizi. La forza di queste divisioni era di 273 ufficiali, 484 sottufficiali e 6.682 soldati. Nello stesso mese, con circolare n.3446 *Impiego delle unità carriste*, si definiva il carro armato: «Mezzo ausiliario della fanteria e dei celeri e elemento fondamentale delle Grandi Unità corazzate». Va ricordato che la Divisione era sprovvista di veicoli "fuori strada" per la fanteria e di autoblindo; e che, anche se il regolamento ne dettagliava l'impiego, i nuovi carri M e P non erano in dotazione. Si dovrà arrivare all'inverno 1939 perché i primi M11 entrassero in servizio.

30 Valori Aldo, *La ricostruzione militare*, Roma, 1930.

31 Bernhardi Friedrich von, *La guerra dell'avvenire*, Milano, 1923.

La campagna di Etiopia non ebbe conseguenze sullo sviluppo della meccanizzazione. In due occasioni armati abissini, dopo aver reso inutilizzabili con grosse pietre le armi, trucidarono l'equipaggio ridotto all'impotenza, e i carristi esposero i difetti dei carri in dotazione, come il sistema di sospensione estremamente delicato, insufficiente autonomia, scarsa visibilità, mancanza di una torretta girevole con impossibilità di difesa se attaccati posteriormente. Il periodico britannico *Army, Navy and Air Force* del 26 marzo 1936 scriveva: «Carri armati leggeri con torrette non girevoli hanno rilevato lo svantaggio di non poter far fuoco all'indietro». Le risposte dei Comandi superiori furono rassicuranti: con la raccomandazione «debbono essere risparmiati tutti gli eccessi inutili e persistenti», si proibirono azioni senza la scorta della fanteria e si assicurò che con feritoie posteriori e l'uso delle pistole in dotazione la difesa era assicurata.

L'intervento dei corazzati italiani nella guerra di Spagna iniziò il 16 agosto 1936 quando a Vigo sbarcarono 5 carri veloci, seguiti il 29 settembre da altri 10, di cui tre lanciafiamme, supportati da 38 pezzi da 65/17. Il 29 ottobre i carri italiani si scontrarono per la prima volta contro carri sovietici armati di cannone. Scontri sporadici continuarono per tutta la durata del conflitto ed esperti e Stati Maggiori ne trassero le conclusioni più varie. In Italia la produzione dei carri leggeri continuò anche se unanimi furono i rilievi sulla loro mediocrità. Tutte le critiche venivano annacquate con elogi sperticati al valore dei carristi.

LA GUERRA

Nell'agosto 1939 il generale von Rintelen, che assisté alle grandi manovre nella valle del Po, valutò l'arma corazzata «*In der Kinden Schuhen*», letteralmente «Nella scarpa del bambino», ossia ai primi passi.

Lo storico militare Richard Ogorkiewicz, premesso che la maggioranza dei carri esistenti era composta da L.3 e che la forza dell'M11 «carro di poco valore», era di soli 70 esemplari, scrive: «La situazione mezzi era, pertanto, assai catastrofica».

Il giudizio definitivo del tecnico polacco naturalizzato inglese è del tutto negativo: «Gli italiani ebbero un esercito numericamente forte di baionette ma scarsamente dotato di armi efficaci. Per quanto riguarda i carri, troppa poca attenzione fu rivolta alla qualità e fu trascurata la necessità di costruire carri ben armati e adatti al combattimento, anziché badare unicamente al numero».³² Sulla stessa linea è Alain Bru nella sua monumentale *Histoire de la guerre à travers l'armement*: «*En résumé, le parc blindé de l'Italie fasciste fut au dessous du médiocre*»³³

I nodi vengono al pettine. All'inizio delle ostilità in Africa settentrionale le forze mobili della *Western Desert Force* misero subito in difficoltà il nostro sistema difensivo. Forti di esperienze maturate negli anni precedenti, autoblindo e mezzi blindati britannici effettuarono continue puntate e colpi di mano conclusi con la sconfitta italiana a Sidi El Barrani del dicembre 1940. I carri M13 che Badoglio, scrivendo a Balbo il 26 giugno, aveva definito «magnifici», entrarono in azione nell'agosto 1940 e i loro difetti, frutto non solo dell'arretratezza tecnologica dell'industria pesante, vennero subito alla luce: cannone in casamatta, colori mimetici inappropriati, mancanza di binocoli e di bussole magnetiche.

I carristi italiani invocarono «l'assegnazione di un buon binocolo almeno ad ogni comandante di plotone», dove quell'*almeno* stringe il cuore. Diventò inoltre evidente la mancanza di collegamenti radio, e la scarsità di mezzi e uomini per il recupero dei carri danneggiati. Ci si mise di mezzo anche la burocrazia militare. Scrive Enrico Serra, storico di chiara fama: «Il Comando della divisione "Ariete" si accorge che molti carristi hanno

32 Ogorkiewicz Richard M, *I corazzati*, Roma, 1964.

33 Bru Alain, *Histoire de la guerre à travers l'armement*, Commission Française d'Histoire Militaire, s.d.

smontato la pompa Calzoni della torretta perché ritenuta inutile: toglie un sacco di spazio all'abitacolo e non è mai stata usata» e ordina di rimontarla. Aggiunge che il generale De Stefanis aveva addirittura ordinato di togliere i sacchetti di sabbia e i pezzi di cingolo che i carristi sistemavano sulla parte anteriore a protezione del mezzo. Serra ci illumina anche sulla sistemazione dell'equipaggio. Il pilota era a sinistra nella casamatta con il marconista mitragliere alla sua destra. Fra i due la sopracitata inutile pompa Calzoni. Nella torretta operavano due uomini, il puntatore capocarro e il porgitore. Non esisteva un sistema interfono e il capocarro impartiva ordini al pilota a voce o con la punta della scarpa. Le munizioni in dotazione erano sistemate negli appositi vani, 104 proiettili per il 47/32 e 3048 colpi per le quattro mitragliatrici; una, montabile all'esterno per la difesa antiaerea, eliminata perché considerata inutile. Era aggiunta una cassetta di proiettili perforanti sotto i piedi del porgitore. Serra si unisce al coro dei critici del carro: troppo pesante rispetto alla potenza del motore con conseguente lentezza e logorio, lastre non saldate e malamente imbullonate che si trasformavano in proiettili se il carro veniva colpito³⁴.



Carro M13/40

Il 27 agosto, a ostilità iniziate, viene tardivamente costituito il Comando carri armati della Libia. Il 18 novembre, sempre su ordine del maresciallo Graziani, la "Brigata corazzata speciale" «Che - conclude il provvedimento - dovrà essere al completo di ogni elemento in pochissimi giorni». Si improvvisa così una Brigata assemblando mezzi e unità prive dell'indispensabile affiatamento. Il successivo 19 dicembre, in piena crisi libica, nella riunione a Roma dello Stato Maggiore dell'Esercito era Guzzoni a sostenere, in merito alla formazione di una Divisione corazzata in Libia: «Mancano solo quelli [i carri armati]. Il personale c'è già. Con 2 battaglioni carri M (80 in tutto) più 1 battaglione. carri leggeri si può costituire questa divisione corazzata». Aggiunge Cavallero: «La costituzione si può fare sul posto». Giorgio Pirrone, in un articolo sulla Rivista Militare, definisce questa ipotesi: «[...] una soluzione di ripiego che si potrebbe definire - artigianale -»³⁵. L'11 dicembre, mentre la Brigata era schierata a difesa di Bardia, si pensò bene di sostituirla il comandante, generale Miele, col parigrado Babini. L'unità non avrà vita lunga: il 7 febbraio 1941 si sarebbe dissolta nella disfatta generale.

Si susseguono intanto i disastri: Taranto e Matapan, la penosa conduzione della guerra in Grecia, la perdita dell'Africa Orientale, la sconfitta in Cirenaica. La vantata "guerra parallela" viene accantonata; si passa alla "guerra subalterna". Dai Tedeschi in un primo tempo si vorrebbero solo mezzi. Vengono alla mente le parole di Machiavelli «*In fine l'arme d'altri, o le ti caggiono di dosso, o le ti pesano, e le ti stringono*».

34 Serra Enrico, *Carristi dell'Ariete. (fogli di diario 1941-1942)*, Roma, 1979.

35 Pirrone Giorgio, *La brigata corazzata speciale in Africa Settentrionale*, Rivista Militare, 1979.

Monumento a Badoglio, ancora Capo di Stato Maggiore Generale, sono le valutazioni sulla Libia espresse il 27 ottobre 1940 a Mussolini. Premesso che sulla Quarta Sponda vi erano 230.000 uomini; che un'Armata di almeno 80.000 «debba gravitare verso la frontiera libica occidentale», ossia verso la Tunisia, colonia della sconfitta Francia; che restavano 150.000 uomini per l'offensiva contro l'Egitto, da cui, detratti gli addetti ai servizi, erano disponibili 120.000 «veri combattenti», mentre i britannici avevano 300.000 soldati sul delta del Nilo, «In tale situazione l'apporto di forze che i Tedeschi vorrebbero dare - ossia una divisione ridotta di carri armati - non sposta gran che il rapporto». Per inciso, nella seduta dei Capi di Stato Maggiore delle tre Forze Armate tenuta il 9 aprile 1940, Badoglio aveva sentenziato: «[...] se si offre loro il dito prendono il braccio». Nella medesima riunione continuava sostenendo che «Occorrerebbe l'invio nostro di altri 200.000 uomini per alterare detto rapporto». Costato poi che per tale forza mancava il naviglio per il trasporto e i mezzi di sussistenza, concludeva il suo pensiero strategico proponendo l'occupazione di Marsa Matruk, da consolidare in attesa di futuri eventi.

Due mesi dopo quella seduta, 36.000 Britannici sarebbero avanzati nel cuore della Libia per 800 chilometri in 56 giorni, annientando la nostra 10^a Armata forte di circa 120.000 uomini. Così anche Graziani, alla fine, scoprì che: «[...] nel particolare ambiente nord-africano, una Divisione corazzata valeva più di un'intera Armata»³⁶.

In precedenza però, dopo la "conquista" di Sidi el Barrani effettuata con 80.000 uomini che avevano marciato nel deserto per 100 chilometri, aveva grintosamente proclamato: «Ci si domanda quando gli inglesi cominceranno a capire che hanno a che fare col più attrezzato esercito coloniale del mondo»³⁷.

Non fu da meno Mussolini il quale parlò di: «Un successo tale da dar all'Italia quella gloria che cerca invano da tre secoli»³⁸.

Passano tre mesi da quella frase, e quattro giorni dopo l'inizio dell'offensiva britannica, Graziani implora: «Dopo questi ultimi avvenimenti riterrei mio dovere, anziché sacrificare la mia inutile persona sul posto, portarmi a Tripoli, se mi riuscirà, per mantenere almeno alta su quel Castello la bandiera d'Italia»³⁹. «*E la prima congettura che si fa del cervello di uno signore, è vedere gli uomini che lui ha d'intorno*» scrive Machiavelli.

La pochezza della classe dirigente non riguardava solo i vertici militari, se in un appunto di Cavallero del giugno 1941 sui colloqui avuti con Valletta, massimo esponente della FIAT, si legge: «[...] la Fiat sarebbe eventualmente disposta a far conoscere previo benestare del proprio governo, all'OKW le proprie realizzazioni di veicoli militari (trattori per artiglieria, veicoli militari per impiego in colonia, carri armati, autoblindo, mitragliatrici e carri militari speciali per trasporto truppe o materiali) concedendo eventualmente la riproduzione in Germania».

Dopo la prima offensiva tedesca in Libia i tecnici italiani poterono esaminare i relitti dei carri M ritrovati a Beda Fomm. Si accertò che erano stati perforati con pallottole di armi portatili di calibro 8 e 14 mm, ossia mitragliatrici e fuciloni anticarro e soprattutto che con frequenza si era verificato il salto di bulloni a seguito di colpi ricevuti. Infatti lo scafo e la casamatta, sarà una caratteristica di tutta la linea dei corazzati italiani, erano imbullonati e

36 Stefani Filippo, *La storia della dottrina e degli ordinamenti dell'esercito italiano*, Roma, 1985.

37 Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, *La preparazione del conflitto. L'avanzata su Sidi el Barrani (ottobre 1935-Settembre 1940)*, Roma, 1955.

38 Silvestri Mario, *La decadenza dell'Europa occidentale*, Milano, 2002.

39 Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, *La prima offensiva britannica in Africa Settentrionale (Ottobre 1940-febbraio 1941)*, Roma, 1964.

non saldati a differenza dei più recenti carri russi e tedeschi, mentre americani e francesi avevano molte parti addirittura fuse.

I giudizi degli storici sono fatti di tanti tasselli. Nessuno osservò che l'addestramento tattico degli sconfitti di Beda Fomm era stato nel migliore dei casi consisteva in qualche settimana alla Scuola di Bracciano. Così scrive Liddell Hart: «Questo tragico errore d'improvvisazione fu pagato con un pesante contributo di sangue e con la dolorosa sconfitta di Beda Fomm, nella quale il complesso corazzato di cui godevano gli italiani fu impiegato nel peggior modo possibile, perché ogni battaglione di carri M 13/40 attaccò per conto proprio senza aspettare l'arrivo degli altri per far massa unica, dando così buon gioco ai carri e all'artiglieria britannica che facilmente distrussero i singoli reparti.» Liddell Hart aggiunge: «Quando sul campo di battaglia scese la notte, 60 carri italiani erano stati resi inservibili, [...] altri 40 carri italiani furono trovati abbandonati la mattina seguente. Venuta meno la protezione dei carri armati, i fanti e gli altri soldati italiani, ormai inermi, si arresero in massa»⁴⁰.

Alla dura, durissima scuola della guerra, i carristi maturarono esperienze e capacità tecniche, migliorando i procedimenti tattici, la conoscenza e le capacità dei mediocri mezzi a disposizione. Dai lontani uffici romani l'arrivo di circolari come la n.6500 *Norme pratiche per l'addestramento alla lotta ravvicinata contro i carri armati. Caccia ai carri*, nella quale, per la "caccia", è previsto tra l'altro l'uso di «pali e martelli per fare scingolare i carri, mezzi per l'occlusione delle feritoie e l'accecamento del carro (stracci fango ecc.) su feritoie, periscopi, e cannocchiali di puntamento».

Sul carro armato M13, massima espressione dell'industria nazionale, i giudizi sono complessivamente negativi. Motore insufficiente nel rapporto peso-potenza, velocità che lo rendeva vulnerabile agli attacchi avversari, mancanza di buoni filtri, usura dei cilindri e dei pistoni nei terreni sabbiosi. Sono giudizi tecnici, a freddo, e a posteriori. Il rapporto del maggiore Alberto Andreani, comandante del VII battaglione carri del 32° reggimento di fanteria carrista della divisione "Ariete", è scritto invece "sul tamburo". È un rapporto che descrive lo stato di un battaglione affrettatamente costituito a Verona il 9 febbraio del 1940, con personale tratto dal disciolto IV Battaglione carri del 32° reggimento che aveva in dotazione carri L senza cannone. Va ricordato che fino all'inizio del 1941 i carri inviati in Libia non disponevano di stazioni radoriceventi, e che solo successivamente all'Ispettorato Superiore dei Servizi Tecnici fu impartito l'ordine di installarne «il maggiore numero possibile». In una nota del Gabinetto del Ministero della Guerra datata 2 febbraio 1941 si ammetteva: «Il btg. non sarà per tale data (9 febbraio) provvisto di tutto il materiale radio né di tutto il personale radio-montatore che sta frequentando apposito corso. [...] L'Ufficio stima che il btg. suddetto, per quanto formato da personale che ha frequentato a Bracciano corso di specializzazione sui nuovi carri, avrà bisogno di adeguato, sia pur rapido, periodo di amalgama e addestramento complessivo prima di poter essere impiegato con efficacia».

Il VII battaglione del maggiore Alberto Andreani partecipò all'offensiva in Cirenaica sotto la guida di Rommel, e a Chella Tobruk il giorno 21 aprile 1941, in un dattiloscritto diretto al Comando del 32° reggimento FTR. Carrista «Sul comportamento del carro M13/40», lungo sette pagine, il maggiore si esprimeva senza remore. Il rapporto inizia con brevi dati sulla formazione del battaglione avvenuta il primo febbraio con 1/3 del personale proveniente da un battaglione carri L i cui uomini avevano frequentato un corso di 25 giorni a Bracciano: «Non è possibile ottenere un pilota di M/13 con 25 giorni di corso a Bracciano nel quale si riesce a malapena, assommando due ore di pilotaggio, ad apprendere le cognizioni elementari della guida, e 2/3 di richiamati in congedo da molti anni (classe 1911- 12- 13- 14) con scarsa e non aggiornata istruzione carrista. Il materiale, spedito da Napoli il 9 febbraio (va ricordato che nella notte tra il 14 e il 15 dello stesso mese sbarcano

40 Liddell Hart Basil. *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Milano, 1991.

i primi reparti tedeschi), deve essere immediatamente sottoposto a riparazioni per i danni patiti nelle operazioni di carico e scarico. Il 13 marzo il battaglione, per ordine di Rommel, dopo aver marciato per 500 km. in pessime condizioni atmosferiche, partecipa a violenti scontri.» Sul «Comportamento tecnico dei carri» il maggiore Andreani rileva la scarsa potenza del motore «che come è noto è stato ideato per sopportare un peso di otto tonnellate», la mancanza di depuratori con iniettori pompe «difettosissimi, [...] con conseguenze gravissime quali la necessità di riparare il motore con sfilamento a mezzo di apposito paranco. [...]». Aggiunge inoltre che si sono dovuti lasciare indietro dei carri per banali inconvenienti e osserva che i consumi sono, «specialmente nel deserto, semplicemente il triplo di quelli previsti». Sulla corazzatura il rapporto dattiloscritto non fornisce elementi perché «quattro carri colpiti con pezzi anticarro da 37 sono rimasti nella zona fortemente battuta». Concludendo la parte tecnica con l'osservazione che nei teatri africani il carro «è assolutamente inidoneo», il maggiore passa poi al comportamento del personale, che definisce «valoroso», con ufficiali e soldati feriti tornati al reparto «immediatamente», ma con una preparazione tecnica risultata «insufficiente ed affrettata», mentre quella tattica «è assolutamente mancata», limitandosi a sei lezioni di tiro con il cannone e le mitragliatrici e a «due o tre esercitazioni di plotone, il tutto per mancanza di tempo».

Sembra necessario riportare testualmente anche le osservazioni del Comandante sui servizi: «Nel btg., per servire 46 carri armati con 184 combattenti, vi sono circa 170 uomini con 15 automezzi. Detti autocarri sono appena sufficienti a trasportare i 170 uomini. Come si trasportano tutti i materiali, le parti di ricambio, il carburante, i lubrificanti, l'acqua e i viveri per centinaia di chilometri per decine di giorni» [*Sembra a chi scrive che manchi un punto interrogativo*]. Continuando: «Nel btg. M13 esiste una officina con la squadra riparazioni e recuperi di 21 uomini, dei quali in realtà appena 2 o 3 sono dei meccanici meritevoli di tale nome, gli altri sono dei riempitivi che servono a malapena per le manovre di forza. Per questa ragione si sono dovuti abbandonare dei mezzi nel deserto». Il rapporto aggiunge che, per dotarsi di una piccola riserva di acqua e nafta, «bisogna sperare di trovare lungo il cammino delle vecchie latte di benzina abbandonate dal nemico». Paragona poi il recipiente in dotazione, un fusto da 200 litri «ingombrante, non maneggevole» rispetto al «canistro» tedesco da 20 litri. Per il «vettovagliamento e viveri di conforto» scrive che è «semplicemente inadeguato». Nella razione di marcia - «Una scatoletta, due gallette e una borraccia di acqua sporca di nafta» - non è compreso il caffè, cosicché: «in seguito la truppa ha avuto il caffè perché acquistato dagli ufficiali».

Sul servizio sanitario il rapporto del maggiore Andreani parla di un medico, due cofani e una barella «arrampicati su un autocarro pieno di fusti di nafta», e conclude sostenendo che il battaglione «sempre di fronte al nemico nei dintorni di Tobruk» ha ¼ dei carri appena capaci di muoversi, ¼ bloccati lungo la strada percorsa e metà «penosamente recuperata e penosamente marciante»⁴¹.

La lettura di questo *cahier de doléance*, pure a distanza di decenni, suscita un senso di penoso malessere per quelle giovani vite mandate a morire in condizioni che non si sa come qualificare. Soccorrono le parole di Kipling: «Non torneranno più a noi, i risoluti, i giovani, i volenterosi, i puri di cuore che abbiamo donato: ma gli uomini che per risparmio li hanno lasciati morire nel loro sterco, dovranno arrivare alla tomba pieni di anni ed onori?»

In Nord-Africa la guerra, iniziata nel giugno 1940, finisce dopo 35 mesi. Con alterne vicende si succederanno due riconquiste della Cirenaica, l'avanzata verso Alessandria, la tragedia di El Alamein, una ritirata che non si trasformerà in rotta, fino alla resa finale delle forze dell'Asse in Tunisia dopo una fermissima difesa a cui partecipano con onore truppe italiane, in un forte spirito di emulazione con l'alleato. Annotava Rommel nei suoi *Rommel*

41 Cappellano Filippo, 1941. *Il carro M 13/40. Il VII Battaglione carri M. La relazione del Magg. A. Andreani M.O.V.M.*, Rassegna dell'Esercito, 2015.

papers: «A Sud e a Sud-Est del quartiere generale, si possono vedere enormi nuvole di sabbia: là si sta svolgendo la lotta disperata dei piccoli e inefficienti carri del XX Corpo contro cento o giù di lì carri armati pesanti britannici che hanno aggirato il loro fianco scoperto. Il maggiore von Luck, inviato da me col suo battaglione a chiudere la breccia fra il corpo italiano e quello tedesco, mi ha riferito più tardi che gli italiani che allora costituivano la nostra forza motorizzata più grande, hanno combattuto con esemplare coraggio. Von Luck diede coi suoi cannoni tutto l'appoggio possibile, ma non poté evitare il destino del corpo corazzato italiano. Uno dopo l'altro i carri vennero squarciati in due o bruciati, mentre un tremendo fuoco di sbarramento inglese spazzava le posizioni della fanteria e dell'artiglieria italiana. Gli italiani [...] combatterono con straordinario valore. Ricevemmo l'ultimo messaggio radio dell'Ariete alle 1,30 circa. - Carri armati nemici fanno irruzione a sud dell'Ariete, con ciò Ariete accerchiata. Posizione 5 km. Nord-ovest Bir El Abd. Carri Ariete combattono». Uomo di guerra durissimo nei suoi giudizi, scrisse tuttavia l'epicedio più commovente della forza corazzata italiana. «Con l'Ariete perdemmo i nostri più anziani camerati italiani ai quali, bisogna riconoscerlo, avevamo richiesto sempre di più di quanto erano in grado di fare con il loro cattivo armamento»⁴².



CARRO M15/41 DEL MUSEO DI BOVINGTON

42 Liddell Hart Basil. *The Rommel papers*, London ,1982.

BIBLIOGRAFIA

- Amaturo Michele, *Scienze militari*, Enciclopedia scientifica monografica, Milano, 1939.
- AA.VV., *Storia dei carri armati 1914-1945*, Milano, 1976.
- AA.VV., *Storia dei mezzi corazzati*, Milano, 1976.
- Barreca Riccardo, *I carri armati e il loro impiego in cooperazione col battaglione di fanteria*, Rassegna dell'Esercito italiano, 1924.
- Bastico Ettore, *L'evoluzione dell'arte della guerra*, Firenze, 1923.
- Bernhardi Friederich von, *La guerra dell'avvenire*, Milano, 1923.
- Bigonzoni Gabriele, *Ex uomini*, Roma, 1956.
- Botti Ferruccio e Pignato Nicola, *Le grandi unità corazzate in Italia*, Rivista Militare, 1984.
- Bru Alain, *Histoire de la guerre à travers l'armement*, Commission française d'histoire militaire. [S.d.]
- Caiti Pierangelo Pirella Alberto, *I corazzati italiani nella guerra civile spagnola*, Rivista Italiana Difesa, 1985.
- Campini Dino, *Nei giardini del diavolo* Milano, 1969.
- Canevari Emilio, *Considerazioni politico-militari sopra due anni di guerra*. Quaderni di cultura politica. Anno XX Roma.
- Cappellano Filippo. 1941. *Il carro M 13/40. Il VII Battaglione carri M. La relazione del Magg. A, Andreani M.O.V.M.*, Rassegna dell'Esercito, 2015.
- Caviglia Enrico, *Diario aprile 1925-marzo 1945*, Roma, 1952.
- Corselli Rodolfo, *Tattica moderna e altri elementi d'arte militare*, Palermo, 1924.
- De Pignier Augusto, *L'accompagnamento della fanteria nell'attacco. Conferenze tenute ai corsi ufficiali svoltisi presso la Scuola centrale di fanteria*, Roma, 1921.
- Di Nisio Ismaele, *I carri armati nel combattimento*, Roma, 1931.
- Enciclopedia militare. Il Popolo d'Italia, Milano, 1926.
- Fatutta Francesco e Covelli Luciano, *Divisioni corazzate italiane nella II G.M*, Eserciti e Armi, 1974.
- Gabrielli Manlio, *I carri armati*, Roma, 1923.
- Gallinari Vincenzo, *L'esercito italiano nel primo dopoguerra*, Roma, 1980.
- Gatti Angelo, *I carri d'assalto*, Corriere della sera, 1 marzo 1924.
- Goglia Luigi, *La guerra in Africa nel 1940*, Roma, 1994.
- Grassi Noè, *Carri armati. Tattica delle varie armi. Conferenze svolte alle Scuole centrali di fanteria, artiglieria e genio*, Roma, 1923.
- Grazioli Francesco Saverio, *Saggio sull'evoluzione della dottrina tattica nella guerra europea. Conferenze tenute ai corsi ufficiali svoltisi presso la Scuola Centrale di Fanteria*, Roma, 1923.
- Invernizzi Giulio, *Considerazioni sul valore, l'ordinamento e sull'impiego tattico dei carri d'assalto* La Cooperazione delle Armi, 1924.
- Liddell Hart, Basil, *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Milano, 1971.
- Liddell Hart Basil, *The Rommel papers*, London, 1982.
- Machiavelli Niccolò, *Il Principe*, Milano, 1950.
- Maltese Enrico, *I carri armati e il loro impiego tattico*, Civitavecchia, 1925.
- Marazzi Fortunato, *La nazione armata*, Roma, 1920.
- Miglio Giuseppe, *I carri d'assalto in Francia*, La Cooperazione delle Armi, 1924.
- Montagano Francesco, *Probabile evoluzione futura del battaglione di fanteria. Conferenze tenute ai corsi ufficiali svoltisi presso la Scuola centrale di fanteria*, Roma, 1921.
- Ogorkiewicz Richard M., *I corazzati*, Roma, 1964.
- Pafi Benedetto e Falessi Cesare, *Storia dei mezzi corazzati*, Milano, 1976,
- Pieri Piero e Rochat Giorgio, *Badoglio*, Torino, 1974.
- Pignato Nicola, *Atlante mondiale dei mezzi corazzati. Italia e Germania nella Seconda Guerra Mondiale*, Parma, 1971.
- Pignato Nicola, *Le origini del carrismo in Italia* Rivista Militare, 1977.
- Pignato Nicola, *Mezzi corazzati e blindati, 1900-1918*, Roma, s.d.
- Pignato Nicola, *Mezzi corazzati e blindati, 1919-1934*, Roma, s.d.
- Pignato Nicola. *Mezzi corazzati e blindati, 1935-1939*. Roma s.d.
- Pirrone Giorgio, *La Brigata corazzata speciale in Africa Settentrionale*, Rivista Militare, 1979.
- Pugnani Angelo, *Storia della motorizzazione italiana*, Torino, 1951.
- Sacchi Emilio, *Idee francesi sui carri armati*, La Cooperazione delle Armi, Gennaio 1924.
- Serra Enrico, *Carristi dell'Ariete (fogli di diario 1941-1942)*, Roma, 1979.
- Silvestri Mario, *La decadenza dell'Europa occidentale*, Milano, 2002.
- Stefani Filippo, *Le operazioni nell'Africa Settentrionale nel 1941*. In AA.VV., *L'Italia in Guerra. Il secondo anno – 1941*, Roma, 1992.
- Sweet John J.T., *Iron Army. The mechanization of Mussolini's Army*, London, 1980.

Trezzani Claudio, *L'impiego della divisione nel combattimento*, Torino, 1924.
Trezzani Claudio, *Manuale di tattica e servizio in guerra*, Roma, 1929.
Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, *La preparazione del conflitto. L'avanzata su Sidi el Barrani (ottobre 1935-Settembre 1940)*, Roma, 1955.
Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, *La prima offensiva britannica in Africa Settentrionale (Ottobre 1940-febbraio 1941)*, Roma, 1964.
Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM.Generale*, Roma, 1982.
Valori Aldo, *La ricostruzione militare*, Roma, 1930.
Varanini Varo, *La ricostruzione fascista delle forze armate*, Milano, 1929.
Versè Edoardo, *I carri d'assalto*, Parma, 1925.