

I carri armati italiani nella seconda guerra mondiale.

di Leonardo Raito

L'Italia aveva iniziato il secondo conflitto mondiale assolutamente impreparata dal punto di vista militare, tuttavia si pensava che per le poche settimane di guerra previste e per i pochi morti che sarebbero serviti per sedersi al tavolo delle trattative anche un esercito poco efficiente sarebbe bastato. Mussolini era certo: il crollo della Francia presagiva il crollo di un'Europa troppo inferiore alla Wehrmacht e gli Italiani, alleati dei tedeschi, avrebbero potuto fare la parte dei leoni nel dettare le condizioni di pace. I fatti gli diedero torto e l'Italia subì disfatte catastrofiche ovunque. In Europa dove le campagne d'Albania e Grecia si trasformarono da acclamate marce trionfali a giganti batoste, gli italiani furono continuamente soccorsi da reparti scelti tedeschi. Lo stesso in Africa, dove le colonie dell'impero italiano da poco costituito furono irrimediabilmente perdute. Non vorrei dilungarmi sulla campagna condotta dall'ARMIR (prima CSIR) in Russia, un autentico fallimento, un'ecatombe di inutili vittime mandate a morire negli inverni della steppa vestite di panni leggeri e scarpe primaverili, tutto a dimostrare le incapacità di chi doveva guidare e coordinare soldati allo sbando che seppero sopravvivere e farsi onore soltanto con il proprio coraggio e il proprio sacrificio.

La seconda guerra mondiale è riconosciuta dagli storici come il primo grande conflitto dominato dalla tecnologia in tutti i campi. Un'arma aerea innovativa impiegata per massicce operazioni di bombardamento sostituì del tutto i duelli aerei del primo conflitto, dove i piloti subivano il fascino delle leggende cavalleresche e si dipingevano come i "nuovi cavalieri dell'aria", i radar, sommergibili e artiglierie ultramoderne, nuove e terribili armi come le bombe atomiche, contribuirono a rendere il conflitto una continua sperimentazione di materiali e tecniche che potevano in continuazione cambiare il corso degli eventi.

A differenza della Grande Guerra, dove gli eserciti, impantanati in trincea, combattevano una logorante guerra di posizione, la seconda guerra mondiale fu una guerra di movimento. Chi pensava, come la Francia, di poter imbavagliare gli assalitori con adeguate linee fortificate (la linea Maginot) risultò schiacciata dalla supremazia tecnologica delle truppe del Reich. Divennero decisivi, in questi termini, i mezzi che consentivano rapidi spostamenti. Mezzi di trasporto truppe, carri armati leggeri o pesanti furono balzati agli onori delle cronache. Hitler aveva capito che avrebbe vinto chi sarebbe riuscito a dilagare in profondità nel cuore stesso delle nazioni da conquistare. Tutta la politica del riarmo attuata dal Führer, in questo senso, mirava al raggiungimento dei massimi obiettivi. I carri armati tedeschi continueranno a prestare servizio dopo la guerra in molti eserciti e alcuni di questi, considerati autentici gioielli, furono presi a modello di studio per lo sviluppo dei carri moderni.

L'Italia invece, nonostante il regime, attraverso il MIN.CUL.POP. pubblicizzasse le massicce produzioni di veicoli corazzati, non capì l'importanza di questa nuova arma e la confinò in un ruolo marginale. Forse attaccati a vecchi concetti, con l'artiglieria e l'aeronautica a supporto di massicce offensive di terra condotte dalla fanteria, gli italiani non riuscirono a sviluppare a pieno le potenzialità che la costituzione di divisioni corazzate avrebbero potuto offrire e utilizzarono i carri armati quasi esclusivamente come supporto logistico. Cerchiamo di vedere in dettaglio quali carri armati l'Italia utilizzò nel secondo conflitto, esaminando i perché del loro scarso successo.

CV 33 (Carro Veloce 1933)

L'Italia fu attirata da una serie di piccoli carri costruiti nel 1920 da Carden-Loyd. Due uomini d'equipaggio, armati con una mitragliatrice da 6,5 mm, furono acquistati in numero limitato e riprodotti in Italia. Raggiungevano i 42 Km/h di velocità, con un'autonomia di 125 km. La versione italiana si dotò di due mitragliatrici da 8 mm, ma, malgrado le dimensioni ridotte, la protezione inesistente (una corazza da 6 a 13,5 mm) e l'armamento limitato, furono considerati come carri da combattimento. Un errore marchiano, se si considera che, dopo i discreti risultati ottenuti in Spagna al fianco delle truppe nazionaliste e in Etiopia (contro truppe che combattevano scalze o su cammelli...) nel 1940 appena scoppiata la guerra i CV 33 si dimostrarono trappole mortali in Grecia, Albania e Unione Sovietica. Fortunatamente, vista l'impossibilità di reggere il confronto con carri tipo Tank, l'esercito italiano li ritirò.

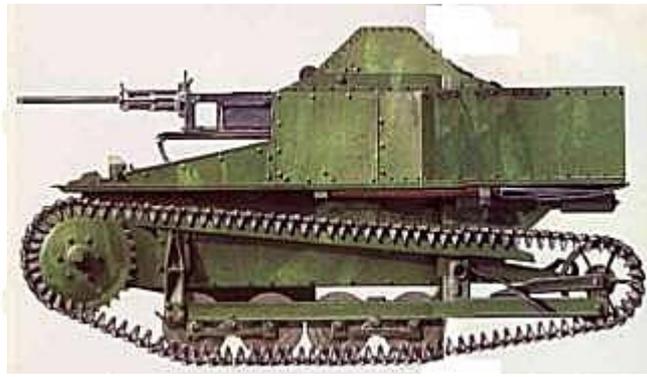


Foto 1. Un Carden Loyd versione mitragliatrice. Da questo modello, l'Italia sviluppò il suo CV 33.



Foto 2. Un Carden Loyd versione Mortaio. L'Italia sviluppò sul modello CV 33 versioni speciali come il carro lanciafiamme e il carro radio. Interessante e audace fu la versione del CV 33 come carro pontiere

Carro Armato M 11-39

Il carro armato M 11-39 fu concepito su un prototipo del 1937 di carro da appoggio alla fanteria. L'unico contingente di 90 carri ordinato, fu pronto nel 1940. L'arma principale del carro italiano era un piccolo cannone da 37 mm alloggiato nella parte destra di una sovrastruttura bullonata sulla fronte dello scafo. Il capocarro operava in una piccola torretta a sinistra con una mitragliatrice leggera. Lo scafo ospitava il pilota e il cannoniere, che era costretto a caricare il pezzo e a compiere le operazioni di puntamento e di tiro. Il motore FIAT diesel, e il sistema di trasmissione rappresentavano le maggiori novità. Il carro raggiungeva una velocità massima di 33 Km/h con un'autonomia di circa 200 Km. Problemi enormi però furono rappresentati dalle sospensioni arcaiche e dai cingoli stretti che rendevano la guida disagiata. I pezzi tutti imbullonati e la corazzatura modesta furono ulteriori problemi per un mezzo che, impegnato in Libia dimostrò tutti i propri limiti e le proprie carenze. Fronteggiato dai carri cruiser inglesi e dai carri pesanti Matilda e Valentina, mostrarono limiti evidenti. Molti vennero distrutti e catturati. Gli australiani impiegarono i 5 mezzi catturati nel gennaio 1941 contro gli italiani asserragliati a Tobruk.



Foto 3. Un M 11/39 nel deserto. Il carro italiano si dimostrò inefficace contro la più avanzata tecnologia degli alleati.



Foto 4. L' M 11/39 su terreno disagiavole. Il sistema delle sospensioni, ampiamente superato, rendeva operazioni su terreni impervi autentici calvari.

Carro armato M 13/40.

L'esercito italiano si rese conto ben presto dei difetti strutturali del Carro Armato 11/39, per cui si decise di intervenire aumentando la portata del progetto originale e potenziando l'armamento. Si arrivò così alla costruzione dell' M 13/40 armato di cannone da 47 millimetri che fu ospitato in una torretta più grande, in grado di contenere due uomini. L'equipaggio salì così da 3 a 4 uomini. La mitragliatrice fu sistemata sullo scafo. Furono migliorate sia il sistema delle sospensioni sia il motore diesel capace di raggiungere i 32 Km/h con un'autonomia di 200 Km. L'esercito ne ordinò immediatamente 1900 esemplari e ne vennero consegnati 1960. L'utilizzo del cannone da 47 mm si dimostrò molto efficace. L'arma penetrava nella corazzatura di molti carri armati inglesi, e si dimostrava precisa e potente anche a grande distanza. L'impiego in nord Africa a partire dal 1941 presentò l'inconveniente dei filtri del motore e di altri componenti. Il mezzo fu potenziato nel motore e nella componentistica e fu battezzato M 14/41. Gli australiani utilizzarono i mezzi catturati contro gli stessi italiani e giunsero a impiegarne oltre 100.



Foto 5. L' M 13/40 si dimostrò un buon carro armato, ma soffrì l'impiego nelle sabbie del deserto. Foto 7. L' M 15/42: quando i primi esemplari furono prodotti, erano già inferiori ai carri nemici.



Foto 6. L' M 14/41 fu forse il miglior carro italiano della Seconda Guerra. Sviluppato sull' M 13/40, mirò ad abbatte i difetti. Catturato in gran numero dal nemico, venne usato contro gli italiani stessi.

Carro armato M 15/42

L'M 15/42 compare sulla scena nel 1942 come versione migliorata dell'M 13/40. Era dotato di un cannone ad alta velocità da 47 mm e di un motore a benzina, più potente di quello diesel, che gli consentiva una velocità di 40 Km/h e un'autonomia di 220 Km. Lo spessore della corazza era stato aumentato, ma i progressi italiani nei confronti degli Alleati erano troppo lenti, così, già in partenza, l'Italia si trovava a produrre un mezzo decisamente inferiore ai carri inglesi e statunitensi. La produzione di mezzi fu subito sospesa, presentando gli stessi inconvenienti degli antecedenti. Problemi ai filtri del motore, alle sospensioni e un cannone troppo piccolo per tenere il passo del nemico, resero l'impiego del carro in Africa un grande insuccesso. Prima ancora che la battaglia di Tunisia fosse finita, i carri armati italiani erano stati tutti distrutti, e con loro le ambizioni italiane di creare mezzi corazzati di rilievo, visto che l'industria bellica italiana si indirizzava ora alla progettazione e fabbricazione di cannoni d'assalto e anticarro, e allo studio di progetti sperimentali che non faranno in tempo a vedere la luce.



Foto 7. L'M 15/42: quando i primi esemplari furono prodotti, erano già inferiori ai carri nemici.



Foto 8. Particolare della torretta con corazza fissata tramite bulloni.