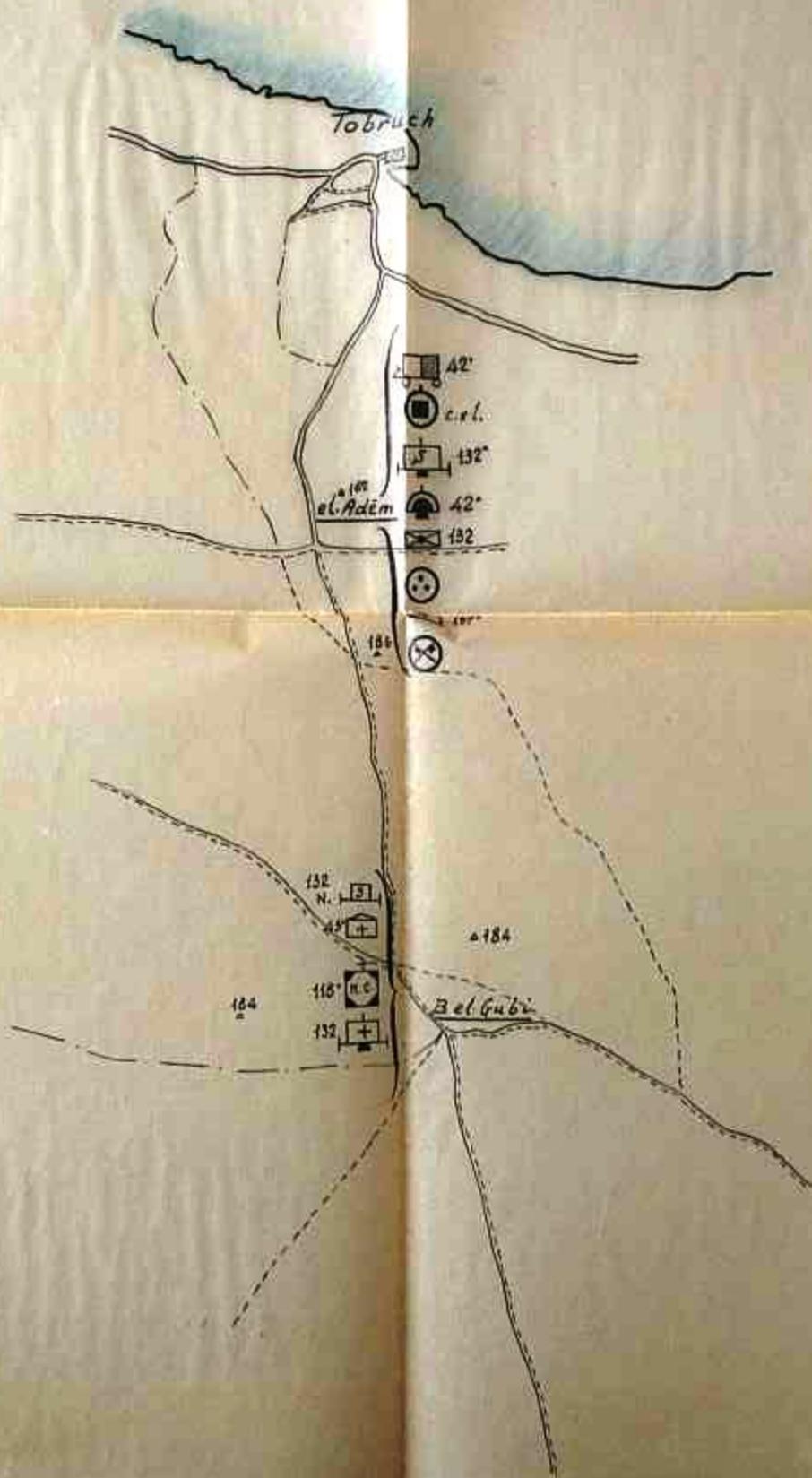


Dislocazione dei servizi divisionali  
alla data del 18/11-1941-XX



Scala 1:

STATO MAGGIORE ESERCITO  
Ufficio Storico - Sezione Archivi

CARTELLA N° 1160/e/1/1

RELAZIONE SUL COMPORTAMENTO DEL 132° REGGIMENTO CARRI "M" NEI CICLI  
LUGLIO 1942/XX.-

1

STATO MAGGIORE ESERCITO  
Ufficio Storico - Sezione Archivi

CARTELLA N° 1160/e/1/1

Relazione sul comportamento del  
132° reg. carri "M. nei cicli operativi del 18.11.41  
al 3.7.42 compilata dal colonnello Enrico  
Maretti

... parte della Divisione "Arie-  
sua nascita .- Unità guerrie-  
tembre 1941 su tre battaglioni  
IX.- Uno di essi, il VII, aveva  
in Libia fin dal febbraio u.s.  
ta della Cirenaica.- D'VIII e  
ed ancora non avevano subito  
di inquadramento e di prepa-  
riche vicende alle quali dove-  
la perfetta messa a punto del  
compatta di energie, cuori e  
di combattimento e servizi

1

DEPOSITO 37° FANTERIA  
COMANDO

N. 1309 di prot.

Alessandria, li 6.10.1945

OGGETTO: Documento di guerra e archivi di alte personalità militari.

AL MINISTERO DELLA GUERRA S.M.R.E.  
Ufficio Storico

STATO MAGGIORE ESERCITO  
Ufficio Storico - Sezione Archivi

CARTELLA N° 1160/e/1/1

Riferimento circolare n.5498/S.t. del 31 luglio u.s., tra-  
metto l'unita relazione relativa al 132° Carri "M" da me comandato  
durante il periodo - 1° settembre 1941 - data della sua costituzio-  
ne - al settembre 1942.-

UFFICIO STORICO  
N° 8539  
Data 12-10-45  
Class.



IL COLONNELLO  
COMANDANTE DEL DEPOSITO  
(Enrico Maretti)

*Enrico Maretti*  
*Alfredo*

*Alfredo*

RELAZIONE SUL COMPORTAMENTO DEL 132° REGGIMENTO CARRI "M" NEI CICLI OPERATIVI DAL 18 NOVEMBRE 1941 AL 3 LUGLIO 1942/XX. =

-----oOo-----

Il 132° Reggimento Carri "M" entrava a far parte della Divisione "Arietà" quale massa d'urto e di sfondamento, fin dalla sua nascita. - Unità guerriera per eccellenza, si costituiva in posto il 1° settembre 1941 su tre battaglioni "M", già organici di uomini e mezzi: VII - VIII - IX. - Uno di essi, il VII, aveva già una sua tradizione guerriera per essere giunto in Libia fin dal febbraio u.s. partecipando alle operazioni della prima riconquista della Cirenaica. - D'VIII e il IX invece erano appena giunti dalla Madrepatria ed ancora non avevano subito la prova del fuoco. -

Fin dai primi giorni - durante il periodo di inquadramento e di preparazione - il 132° Carristi - quasi conscio delle epiche vicende alle quali doveva poi partecipare - si dedicava minuziosamente alla perfetta messa a punto dei reparti si da ottenere in breve una massa ferrea e compatta di energie, cuori e macchine. - Ottimi comandi, superiori e quadri, nuclei di combattimento e servizi meravigliosamente forgiati dal lato tecnico ed addestrativo facevano intravedere un poderoso strumento di lotta pronto, quanto mai pronto, nella decisa volontà di affrontare il combattimento. -

Erano i giorni in cui il nemico - contro cui opponevamo forze inferiori, addirittura nella proporzione di uno a cinque - aveva meticolosamente preparato quell'offensiva che, travolgendo i nostri capisaldi e la nostra volontà di resistere ad ogni costo, doveva portarlo alla totale conquista della Cirenaica prima e della Tripolitania poi. -

Al 132° Carri veniva dato l'ordine verso la seconda decade di ottobre di spostarsi dalla zona di Chaulan (G. Berta) - ove si era costituito in quella di Bir-Hacheim - e successivamente in zona di Bir - el - Gobi dove assumeva il previsto schieramento nella giornata del 18 novembre. -

Sulla fronte del 132° Carri si trovava il grosso del nemico. I Carri primi fra tutte le forze dell'Asse, dovevano tenere e contenere l'urto avversario. -

Il teatro di guerra, desertico per centinaia di chilometri, non permetteva continuità delle linee, posizioni stabilizzate, fronti prolungati ed allacciate. -

Nella notte dal 18 al 19 Novembre il 132° Carri riceveva ordine di combattimento : doveva riunirsi a nord della pista El Adem - Bir el Gobi.-

Era l'inizio della battaglia marmarica.-

Alle prime ore del 19 veniva imposto lo stato di allarme che mutava l'attesa vigile, in brevi, ma violenti combattimenti tra un nostro distaccamento esplorante, forte di una compagnia Carri e di una sezione da 75/27, che fin dal giorno precedente era stato inviato ad oltre 10Km. a sud dei nostri capisaldi.-

Alle 8 circa l'Artiglieria volante nemica apriva il fuoco a distanza sullo schieramento dei nostri carri.- Iniziava così un duello di cannoni con attacchi e contrattacchi dei mezzi opposti.- Alle 11, provenienti da Nord-Est, una formazione di una quarantina di carri Cruiser Mak 6, a 4 Km. circa, calava velocemente, piombando a tergo del nostro distaccamento esplorante.-

I Carri facevano immediatamente dietro fronte per parare la minaccia e nonostante la superiorità numerica dell'avversario, anziché ripiegare lo attaccavano decisamente.- Ne sortiva una mischia di corazze che durava per una decina di minuti, nella quale il nemico perdeva otto carri e con il resto si dava alla fuga.- Tre carri nostri restavano immobilizzati con gli equipaggi morti.- Sette carri, fra i quali diversi colpiti da anticarro, rientravano al caposaldo mentre altri tre giungevano portando le salme di tre Ufficiali.-

Il battesimo del fuoco era stato oruento, ma vittorioso.-

Intanto il nemico preparava una nuova minaccia con formazioni corazzate più potenti e più numerose.- Con queste formazioni, forti di oltre un centinaio di mezzi corazzati, veniva attaccato il nostro dispositivo, costituito essenzialmente dal 132° Carri che agiva come massa di manovra.-

I reparti del 132° affrontavano decisamente l'urto, ne nasceva una nuova mischia di corazze e dopo poco più di un'ora l'avversario si ritirava nuovamente, demoralizzato oltre che dalla nostra aggressività, dall'abile e congenita manovra attuata dai comandi di ogni grado.-

Il teatro della lotta, al calare della notte, portava i segni del violento scontro.- Oltre 40 carri nemici ardevano come torcie con lunghe colonne di fumo, molti prigionieri tra i quali due maggiori ed un capitano-automezzi ancora in piena efficienza, abbandonati nella fuga precipitosa e disordinata.-

Il 132° Carri, sul quale era impegnata la resistenza di tutte le forze italiane, non aveva arretrato di un sol passo.- La prima giornata di combattimento a Bir-el-Gobi sanzionava la salda preparazione della Unità e l'eroico spirito di sacrificio.-

Rimanevano sul terreno: 34 carri nostri immobilizzati-5 Ufficiali morti-  
altrettanti feriti-11 carristi deceduti-45 feriti-65 dispersi.-

Non é fuori luogo considerare l'importanza del successo ottenuto dal 132°  
Carri a Bir-el-Gobi.-Era in questo settore ove i Britannici tentavano l'impossi-  
bile pur di dare il giro di chiave alla serratura cardine di tutto il sistema.-

Sfondato a Bir-el-Gobi, le nostre divisioni attorno a Tobruk sarebbero sta-  
te sorprese alle spalle e in una sacca finivano le Unità Corazzate Germaniche di  
Gambut.-Ma a Bir-el-Gobi avevamo vinto.

Il 23 Novembre reparti dell'8° e 9° Battaglione andavano a completare una  
colonna moto-corazzata, agli ordini del Generale di Brigata "Di Nisio e parteci-  
pavano, in cooperazione con le forze tedesche scendenti dal Gambut, agli avvenimenti  
di Bir-Bu-Cremisa.-

Alle 9,50 circa, dopo pochi KM. venivano avvistati mezzi nemici provenienti  
da Nord-Est.-La colonna continuava la marcia con i carri in avanguardia ed il  
grosso del carreggio in chiusura.-I carri spintisi decisamente in avanti, veniva-  
no ben presto a contatto degli elementi nemici e ne nascevano scontri vivaci dai  
quali però l'avversario riuscì a sganciarsi data la maggiore velocità di cui di-  
sponevano i suoi mezzi.-Alle 10 circa la colonna doveva arrestarsi perché fatta  
segno a un violento fuoco di artiglieria di batterie volanti nemiche attestate  
a caposaldo.-La sosta si protrasse fino alle 13, i carri, data la situazione crea-  
tasi assunsero uno schieramento difensivo sulla fronte con le due compagnie dello  
VIII° in direzione Nord e le due del IX° rivolte a Sud.-Alle 13,40 circa con pro-  
venienza Nord-Est, sul fronte di schieramento della seconda op. dell'VIII° nasceva-  
no grosse nubi di polvere annunciante l'arrivo di una colonna certamente forte  
di numerosi mezzi.-Alle 14 le forze italiane e tedesche prendevano contatto fon-  
dendosi in un blocco di acciaio che doveva puntare, in stretta unione, sulle Unità  
nemiche segnalate nella zona.-Dopo un breve arresto le forze corazzate Germaniche  
muovevano puntando in direzione di Bir-Bu-Cremisa e la colonna italiana si mante-  
neva sulla loro sinistra con lo stesso obiettivo.- Alle 14,25 i tedeschi aggan-  
ciavano il nemico proveniente da Nord, mentre i nostri mezzi corazzati si trovavano  
impegnati sulla fronte con mezzi similari inglesi.-Alle 16 il combattimento si  
profilava deciso e violento.- I carri si portavano ad ondate all'attacco, in for-  
mazione spiegata e sostenevano l'urto con risolutezza, arrestando sul terreno  
diversi mezzi britannici?- L'artiglieria leggera del C.A.M. veniva lanciata  
sul fianco sinistro e nei vuoti degli M.13 con l'ordine di sostenere, col tiro  
anticarro, il fuoco dei nostri mezzi corazzati.- Le forze germaniche continuavano

intanto nella loro opera di annientamento, protetti sul fianco dai nostri reparti simili.-Persisteva intenso il fuoco delle artiglierie in campo ed il cosco delle corazze mentre dense e lunghe colonne di fumo e di fuoco annebbiavano lo orizzante.- Compatte formazioni di aerei sorvolavano incessantemente la zona in ripetuti tentativi di azioni di mitragliamento frustate dal pronto intervento delle sezioni antiaeree.-

Alle 17 la lotta non accennava a diminuire ma assumeva istanti di radiosità e di durezza pari a quelli riscontratisi già nella zona di Bir-el-Gobi.-Nonostante tutto i carri procedevano regolarmente nella loro avanzata stritolando le ultime resistenze avversarie.-

Alle 17,30 gli inglesi vacillavano e salvavano dalla mischia i pochi mezzi superstiti, dandosi alla fuga.-

I carristi, anche a Bir-Bu-Cremisa, come a Bir-el-Gobi, in stretta cooperazione con l'alleato tedesco, avevano vinto.-

Un sommario bilancio della giornata, mentre le perdite dei Britannici risultavano, per quanto imprecise, numerose con folto stuolo di prigionieri, ci forniva questi dati: un morto, quattro feriti, due carri messi fuori combattimento, tre leggermente avariati.-

In successive tappe, ove non mancava la possibilità di impegnare ancora qualche reparto contro le colonne celeri nemiche, giungeva senza soste a Sidi Resegh alla sera del 29 novembre.-A Sidi Resegh impegnava la seconda lotta contro le masse corazzate avversarie.-

L'importanza di questa azione è documentata dalla citazione della Divisione "ARIETE" sul bollettino del Quartier Generale Delle Forze Armate n° 550 che forniva i risultati dello scontro:

- 1500 prigionieri
- 25 carri armati distrutti (nemici)
- 40 autoblindo e molti mezzi catturati e distrutti.

Due giorni di lotta cruenta - dove ancora una volta equipaggi e macchine subivano ancora un serio collaudo - non fiaccavano il morale della Unità.-

Le perdite nostre esaltavano la volontà dei carristi a tener duro per mordere, dilaniare, non dare mai tregua all'avversario.-

I morti chiedevano di essere vendicati.-Mancavano all'appello 6 (sei) Ufficiali, di cui due morti e quattro feriti - 68 carristi, 20 feriti e 48 dispersi.-

Il nemico, non ancora fiaccato, anzi più che mai intenzionato di in-

sistere per raggiungere i suoi obbiettivi, ci teneva agganciati e premeva su tutto il fronte, in particolare sulla nostra massa di manovra, annientata la quale sarebbe forse riuscito a realizzare i suoi piani. - Spuntava così l'alba del 13 dicembre che dava inizio al più furioso scontro, quello di Quota 204 di Ain-el-Gazala, durato fino al giorno 15 dello stesso mese. - Q. 204 era occupata da numerose forze nemiche sistemate a caposaldo. -

La capacità manovriera dei reparti, in una azione combinata con le forze tedesche sorprende lo stesso nemico, che a Q. 204 era convinto di rimanere. - La conformazione del terreno si prestava alla difesa perché le armi anticarro avversarie avevano possibilità di tipi di infilata in passaggi obbligati.

Soltanto la destrezza di spostamento ed il pronto intuito dei Comandi poteva aver ragione dell'avversario. - Q. 204 di Ain-el-Gazala dopo 2 giorni di martellamento incessante di artiglierie, di puntate ardite e rapide di carri, di sbalzi palmo a palmo in azioni concentriche, cadeva. - In nostre mani restavano un Generale ed oltre 500 prigionieri, 40 cannoni nemici guardavano la sera del 15 dicembre, ormai silenziosi e lacerati, la zona contesa, automezzi, in numero imprecisato, ardevano misti a carri britannici delle corazzate squarciate, il nemico era in fuga. -

A Q. 204 di Ain-el-Gazala aveva vinto il 132° carristi, che meritava pure l'ambito elogio del Comandante della 15° Divisione Corazzata Tedesca.

Senonché l'Alto Comando Italo-Tedesco, considerato la necessità - attesa la esiguità delle forze mobili a disposizione - di evitare ulteriori scontri campali, decideva di arretrare strategicamente lungo la direttrice Mechili-El-Abiar - Agedabia - El Agheila, senza però mollare il contatto, anzi conservandolo con una vivace retroguardia. - Al 132° veniva assegnato questo compito, che assolveva con impareggiabile capacità combattiva e manovriera.

Dopo oltre 40 giorni di lotta senza soste, rimaneva uno sparuto nucleo di carri, i reparti erano decimati. - Nei pochi rimasti mortificati si nel fisico, ma senza incrinatura nel morale, era la certezza che nelle nuove posizioni l'attesa non sarebbe stata lunga? - Bisognava ritornare a ritrovare i compagni, sacrificatisi sul campo, là ove il nemico aveva conosciuto il nostro mordente. - Questa era la certezza. - Così fu. -

Dopo pochi giorni di sosta, durante i quali il reggimento si

ricostituiva rapidamente, veniva ripresa la marcia in avanti.-

Il nemico, alla nostra controffensiva, rimaneva sorpreso e, aggan-  
ciato, iniziava il suo ripiegamento innquelle direttrici di marcia che avevano  
percorso colla più serena certezza di un ritorno vittorioso.- Il 29 Gennaio, non  
senza avere prima eliminate resistenze nemiche tendenti a ritardare la nostra  
avanzata; con qualche sacrificio da parte nostra ritornavamo a Bengasi.- L'avver-  
sario non si sentiva tranquillo nei centri più avanzati del territorio cirenaico  
e si attestava nuovamente, creando formidabili dispositivi difensivi nei punti  
strategici precedenti, allo scopo di agire successivamente e ritentare il primi-  
tivo piano di riconquista della Libia.-

A questo scopo organizzava; con energie fatte affluire dalla ma-  
dre patria ma soprattutto dall'America-specie in mezzi blindati e corazzati-un  
nuovo potentissimo esercito che ai primi di Luglio doveva essere pronto per  
scattare ~~immediatamente~~ ed in pochi giorni travolgere le forze dell'Assesin Libia.-  
Doveva assicurarsi l'assóluto predominio del mediterraneo.-

A questo esercito, in perfetta comunanza di vedute con l'alleato  
tedesco, contrapponevamo un nostro completo spiegamento di forze, maturato in  
quasi quattro mesi di intensa ed incessante preparazione.- Lo alimentavano com-  
pleti contingenti di uomini e di mezzi nuovi, fatti pervenire dalla vie mediter-  
ranee sotto la vigile e decisa sorveglianza della nostra flotta.- Dovevamo pre-  
venire l'avversario.-

Il 132° Carri, che nel frattempo rimaneva su due battaglioni,  
l'VIII e il IX, sciogliendosi il VII per decisione dei superiori comandi, si com-  
pletava con l'assegnazione di un nuovo battaglione organico, il X° Carri "M",  
e si ricostituiva in piena e completa efficienza di uomini e mezzi.-

All'inizio delle operazioni in corso era forte di 169 carri.-

Nella seconda quindicina di maggio, seppure ancora inferiori nume-  
ricamente e per potenza, ma non per ardimento e volontà di vittoria, eravamo pron-  
ti a contenere l'urto nemico.-

Il 26 maggio prendavamo l'iniziativa.-

Rughet el Ataso (Bir Hacheim) vedeva il primo urto dall'alba del  
27 maggio.- In questa località il nemico aveva costituito una munitissima serie  
di capisaldi con l'evidente intenzione di stroncare qualsiasi nostro tentativo  
di attacco e di qui far perno per la successiva offensiva.- Si trattava di sfon-  
dare per penetrare nel dispositivo nemico e con le altre forze dell'Asse

attuare una grande manovra a tenaglia che doveva chiudere in tante sacche i capisaldi inglesi e permetterci di sgomberare la via per una ulteriore avanzata verso i confini libico - egiziani.- Il 132° Carri attaccava decisamente Rughet el Atasc coi suoi tre battaglioni.- Giungeva alla minima distanza, il nemico resisteva, appiattato con le sue armi nelle buche, gli anticarri non desistevano fino all'ultimo, sparando all'impazzata, ma invano.- I difensori venivano letteralmente travolti ed i cingoli stritolavano le armi nelle postazioni.- Il nemico cedeva, lasciando in nostre mani oltre 1000 prigionieri e sul terreno morti e feriti, armi e automezzi in fiamme.- I vuoti nelle nostre file erano considerevoli.- I resti del nemico, si davano alla fuga, e l' "Ariete" senza dar tregua, all'inseguimento.- Dei 169 rimanevano 124 carri ancora efficienti.- Banchi di mine interminabili sono sulla strada.- Ci si porta a cavallo del Trigh Capuzo in zona Dahar el Aslagh dove altri capisaldi, quasi addirittura <sup>con</sup> carattere permanente, attendevano ad essere sopraffatti.- Anche qui i carri subiscono un nuovo scontro.- Il nemico è presente con nuovi mezzi americani, tipo "Pilot" di tonnellaggio e armamento notevolmente superiore a quello degli "M".- L'aggressività dei carristi e la loro inesauribile volontà di combattere e messa a dura prova.- Le posizioni nemiche cedono dopo ore di accanita difesa con tutti i mezzi possibili: Artiglierie di grosso calibro, armi anticarro; nidi di mitragliatrici, ondate successive di mezzi corazzati.-

Il Bollettino n.731 del Quartier Generale delle Forze Armate cita "la ferrea Divisione corazzata Ariete", venivano distrutti 57 carri armati inglesi.-

Il nemico evidentemente ha intenzione di non mollare.-

Al Dahar el Aslagh esiste un completo sistema difensivo per tagliare le possibilità di accesso al Quadrivio.- E' qui dove i britannici tentano di contenersi.- Bisogna far cadere una ad una le munitissime posizioni avversarie.- I carri tengono agganciato il nemico per più giorni ed intanto rullano il terreno, travolgono, lo snidano.-

I vuoti fra le file dei carristi aumentano, cresce il numero dei mezzi immobilizzati, ma non si cede di un palmo.- Il 10 il 132° è al Quadrivio, non senza aver lasciato dietro di sé i segni di violenti combattimenti: numerosi prigionieri, carri ed automezzi distrutti, morti e feriti.- La battaglia del Dahar el Aslagh è terminata.-

Si riprende la marcia in avanti.- Alla sera del 19 giugno la "Ariete" con i suoi carri è sulla cintura di Tobruch.-

In ~~due~~ giorni cade la piazzaforte sotto il maglio delle forze Italo-Tedesche e con la perfetta collaborazione dell'aviazione dei due alleati.- I carri, lanciati allo smantellamento dei due fortini, agiscono decisamente, buttandosi avanti con estrema aggressività.- Gli equipaggi si sacrificano ma gli obbiettivi sono raggiunti.-

Da Tobrukh la Divisione, inizia la faticosa marcia verso il confine ed oltre.- I pochi carri rimasti, proteggono l'estrema ala destra col compito di rastrellare il terreno dagli eventuali residui nemici che si dovessero attardare nella fuga, avanzano per chilometri e chilometri di deserto fino ad El Alamein.-

Il 132° Carristi, continuando le superbe tradizioni combattive del ciclo marmarico, è giunto alle porte del Nile con un patrimonio di sacrificio e di vittorie che giustificano l'orgoglio di quanti militano nei suoi reparti.-

I suoi 168 caduti - 321 feriti - 397 dispersi - attestano della durezza della lotta - del valore dei combattenti che in ogni ora hanno dato di se stessi le più belle energie - in elevata percentuale, il sangue e la vita.-

IL COLONNELLO  
GIA' COMANDANTE IL 132° CARRISTI  
( Enrico Maretti )

*Enrico Maretti*

Pace 116070/1/2

COMANDO DIVISIONE CORAZZATA "ARLETE" (132")

R E L A Z I O N E

SULLA ORGANIZZAZIONE E SUL FUNZIONAMENTO DEI SERVIZI DIVISIONALI  
DURANTE IL CICLO OPERATIVO 8 NOVEMBRE 1941-26 FEBBRAIO 1942

- A) I servizi attraverso le diverse fasi del ciclo operativo:  
- 1° fase: operazioni controffensive (18/11 - 8/12 - 1941);  
- 2° fase: ripiegamento (9/12 1941 - 20/1/1942);  
- 3° fase: riconquista della Cirenaica (21/1 - 28/2 1942).
- B) Stato particolareggiato dei singoli servizi
- C) Considerazioni e proposte

Allegato: un grafico riproducente - successivi spostamenti della Divisione e degli elementi dei servizi durante le diverse fasi del ciclo.

A) I SERVIZI ATTRAVERSO LE DIVERSE FASE DEL CICLO OPERATIVO

1ª fase = Operazioni controffensive (18 novembre-8 dicembre 1941)

Il funzionamento dei servizi fu regolare nei primi giorni della battaglia, sino a quando, cioè, la divisione sostò a Bir el Gobi, e la continuità dei rifornimenti e degli sgomberi fu assicurata da autocolonne divisionali che si spinsero sino agli stabilimenti d'intendenza.

Non appena la divisione lasciò le posizioni di Bir el Gobi per avviarsi verso la zona di Sidi Omar, non fu più possibile avere regolari contatti con la base logistica divisionale né con gli stabilimenti d'intendenza, a causa delle consistenti forze nemiche interposte. Tuttavia, le provvidenze adottate alla partenza consentirono di superare largamente l'autonomia prevista inizialmente e permisero di soddisfare immediatamente ogni esigenza operativa.

Durante questa fase la divisione fu, per più giorni, completamente tagliata fuori da ogni base logistica. In una tale situazione dovevano necessariamente presentarsi degli inconvenienti, ai quali fu provveduto con dei ripieghi. Se i rifornimenti non causarono gravi preoccupazioni, per i forti quantitativi di acqua, viveri, carburanti e munizioni portati al seguito immediato, non altrettanto si può affermare per gli sgomberi, che rappresentarono in quei giorni il problema di più ardua soluzione. La presenza del nemico, i suoi mezzi particolarmente idonei alla guerra nel deserto, la scarsità degli automezzi disponibili, il cui numero era già stato intaccato notevolmente dagli eventi bellici, e la impossibilità di fornire alle autocolonne una scorta, per la mancanza di mezzi adeguati a tale compito, costrinsero spesso ad abbandonare materiali preziosi, nostri e catturati all'avversario, materiali che con una attrezzatura più idonea sarebbe stato facile recuperare.

Qualche autocolonna leggera passò audacemente, senza alcuna scorta, attraverso le maglie, necessariamente larghe, della occupazione avversaria. Ma ciò non poteva evidentemente costituire una norma e fu attuato solo quando le circostanze imponevano un simile rischio, scegliendo il momento e la direzione più favorevoli o ritenuti tali, in base alle assai scarse notizie possedute sul nemico.

Con il ritorno della divisione verso ovest e dopo i violenti combattimenti da essa sostenuti sul costone di Sidi Rezegh lo schieramento avversario veniva spezzato ed il giorno 2 dicembre giunsero in tale zona, provenienti dalla base logistica divisionale di El Adem, due autocolonne di rifornimenti che reintegrarono i consumi verificatisi nei giorni precedenti.

L'ordine improvviso di spostarsi di nuovo verso est ed i successivi avvenimenti attorno a Tobruk tagliarono ancora una volta la divisione dalla sua base, dopo aver appena ripreso il contatto con essa. L'isolamento durò quattro giorni ed ebbe termine il 6 dicembre, dopo il forzamento delle posizioni avversarie di El Duda; nei successivi giorni 7 ed 8 fu possibile rein-

./././.

tegrare i consumi presso gli stabilimenti divisionali di El Adem. La sera del giorno 8 giungeva l'ordine di ripiegare, e gli elementi dei servizi dislocati ad El Adem furono immediatamente trasferiti in zona di Tmimi.

L'urgenza, la scarsità degli automezzi, la forzata cessione di un sensibile numero di questi ultimi ad altre G. U. trovate in situazione critica, e la struttura organica di taluni elementi dei servizi privi di automezzi in proprio, non consentirono lo sgombero totale della base logistica divisionale di El Adem, presso la quale erano stati pazientemente accantonati notevoli quantitativi di materiali in vista della prevista offensiva italo-germanica, non effettuata a causa del noto affondamento del convoglio trasportante gli indispensabili rifornimenti.

ooooo000oooo

2ª fase = Ripiegamento (9 dicembre 1941-20 gennaio 1942)

Il grafico allegato riproduce i successivi spostamenti della base logistica divisionale durante il ripiegamento.

A causa delle circostanze tali spostamenti furono talvolta effettuati dietro ordini diretti del Comando Superiore FF. AA. A. S. e la divisione ne ebbe notizia soltanto dopo qualche tempo. Ciò ebbe una ripercussione sfavorevole sul funzionamento generale dei servizi.

Il contemporaneo ripiegamento di tutti gli stabilimenti d'intendenza aggravò la situazione, già resa precaria dalla ormai sensibilissima diminuzione della disponibilità di automezzi. Le successive dislocazioni della divisione, anch'esse risultanti dal grafico allegato, aumentarono ancora le difficoltà; inoltre anche in questa fase fu normale la presenza di elementi nemici sulle linee di comunicazione.

I rifornimenti furono assicurati in parte con i quantitativi all'immediato seguito, in parte con audaci autocolonne lanciate negli intervalli dello schieramento avversario verso la via Balbia, alla ricerca dei centri logistici. Si deve però rilevare che la scarsità di automezzi non consentiva ormai di trasportare al seguito rifornimenti in misura adeguata se non sacrificando altri materiali, e che i continui ed improvvisi movimenti rendevano aleatorio il rientro delle autocolonne alla divisione. Inoltre avvenne che presso i centri logistici d'intendenza non fu sempre possibile trovare quanto occorreva alla divisione, essendo già in atto lo spostamento all'indietro; spesso sul posto restavano soltanto i materiali non potuti trasportare, senza nessun organo che ne coordinasse e dirigesse la distribuzione.

Lo spirito di sacrificio e di iniziativa del personale adibito ai rifornimenti riuscì tuttavia ad assicurare in ogni momento alla divisione la possibilità di vivere e di operare. L'elevato spirito delle truppe sopportò le innumerevoli restrizioni senza alcuna recriminazione, mentre la frequente cattura di materiali di ogni genere all'avversario ovviò, in parte, alla irregolarità dei rifornimenti. A questo proposito, però, si deve notare che la deficienza, ormai gravissima, di automezzi, costrinse, in misura assai maggiore che nella fase prece-

./././.

dente, ad abbandonare forti quantitativi di materiali, nostri o catturati al nemico. Questa dolorosa necessità andò gradatamente riducendo, assai più che l'offesa nemica, la capacità combattiva della divisione, né le circostanze consentirono un afflusso di nuovi mezzi dalle retrovie per riportare tale capacità ad un livello soddisfacente.

Nell'ultimo periodo del ripiegamento, in zona di Agedabia, furono ripresi i contatti con la base logistica divisionale, dislocata a Nufilia per ordine del Comando Superiore, e la situazione dei rifornimenti segnò un lieve miglioramento. Gli stabilimenti d'Intendenza, dislocati ad Agheila, portarono molto lentamente la loro attrezzatura, dapprima insufficiente, ad un livello bastante per soddisfare i bisogni normali delle G.U., ma alcuni movimenti improvvisi richiesti da necessità operative furono ritardati dalla deficienza di carburanti. In tale periodo, cessata la dipendenza dal Comando Superiore, gli elementi dei servizi divisionali impiantati a Nufilia furono richiamati presso la divisione e tutte le operazioni di rifornimento e di sgombero risultarono agevolate.

ooooo000ooooo

### 3ª fase = Riconquista della Cirenaica (21 gennaio-28 febbraio)

La fase fu caratterizzata dalla rapidità e dall'estensione dei movimenti, che l'Intendenza non riuscì a seguire.

Le autocolonne divisionali, per effettuare i rifornimenti e gli sgomberi, dovettero compiere in un primo tempo il percorso Bengasi-El Agheila, in seguito dovettero recarsi da Mechili a Bengasi, poi da Mechili a Barce e soltanto verso la fine di febbraio fu possibile rifornirsi a Berta.

Gli elementi dei servizi divisionali, per quanto depauperati dalla fase precedente e privi di qualche stabilimento ceduto per ordine superiore all'Intendenza, seguirono la divisione da vicino. La diversa situazione e la diretta dipendenza consentirono un rendimento assai maggiore di quello ottenuto durante il ripiegamento.

Le maggiori difficoltà furono rappresentate, nel periodo della riconquista, dal peso di tutti i servizi a carattere territoriale che gravarono sulla divisione sino a quando l'Intendenza, dopo qualche settimana, riuscì ad effettuarli. Nella zona di Bengasi, ed in seguito in quella di Berta, gli stabilimenti divisionali rappresentavano l'unica possibilità di rifornimento, alla quale dovevano forzatamente attingere tutti i reparti, italiani o alleati, di passaggio per la zona, reparti che giungevano sprovvisti di tutto per aver avuto l'assicurazione che ivi avrebbero trovato i depositi. L'aggravio, per i servizi divisionali, fu molto sensibile, tanto più che ai reparti suddetti si aggiunsero improvvisamente oltre 2000 prigionieri di guerra indiani, che si dovettero custodire, nutrire e, gradatamente, sgomberare. Il continuo affluire di nostri elementi rimasti nel Gebel durante l'occupazione nemica e le necessità della popolazione civile aumentarono sempre più la mole dei rifornimenti sino a destare gravi preoccupazioni. Alla soluzione del problema contribuì, in notevole misura, il bottino cattu-

././././.

rato nella zona; la scarsa disponibilità di automezzi e la distanza dai magazzini d'intendenza non avrebbero altrimenti consentito di soddisfare le necessità, continuamente crescenti. Fu vettovagliata, talvolta, una forza tripla di quella della divisione.

Verso la fine di Bebraio, completato lo spostamento degli stabilimenti d'intendenza in zona di Berta, la situazione ridivenne normale per alcuni servizi, mentre per altri continuarono a sussistere le difficoltà già accennate, dovute alle eccessive distanze.

B) ESAME PARTICOLAREGGIATO DEI SINGOLI SERVIZI

Servizio di sanità

- Igiene e profilassi: non si ebbero casi di malattie infettive in misura tale da preoccupare, ad eccezione di una forma di ittero (morbilità 2%), della quale non si riuscì ad accertare la causa.

Gli ectoparassiti, presenti in ogni fase per la scarsità d'acqua e la mancanza di tempo, non diedero luogo a forme epidemiche.

- raccolta, sgombero, cura e ricupero: La immediata raccolta dei feriti sul campo di battaglia fu possibile soltanto perchè la divisione disponeva di alcuni veicoli blindati di preda bellica. Senza di essi, molto spesso sarebbe stato necessario attendere la notte, con molte probabilità di perdere, oltre ai feriti, anche il personale addetto alla loro raccolta, a causa delle note difficoltà di orientamento notturno nel deserto.

Gli sgomberi rappresentarono, durante le prime due fasi, il problema più grave. Le speciali condizioni imposte dalla vastità dello scacchiere e dalle esigenze operative, rese ancor più difficili dall'ambiente desertico, costrinsero a tenere gli ospedali da campo a distanze assai forti, mentre le linee di comunicazione erano assai spesso intercettate dal nemico.

In simili situazioni, il problema degli sgomberi esigeva, per una totalitaria soluzione, la disponibilità di mezzi celeri e numerosi. Le sei autoambulanze che la divisione aveva inizialmente furono nettamente insufficienti; per di più non si poterono tempestivamente sostituire quelle che man mano si rendevano inefficienti per eventi bellici. Si dovette quindi ricorrere, quasi sempre, all'impiego degli automezzi di circostanza, privi di qualsiasi, anche sommaria, attrezzatura.

La cura dei malati e dei feriti non diede luogo ad alcun inconveniente particolare. Il personale sanitario fu in ogni momento all'altezza del suo compito e prestò la sua opera efficacemente, anche nelle condizioni più proibitive.

./././.

Il recupero del personale dai luoghi di cura presentò, in tutto il ciclo operativo, notevoli ritardi, dovuti alle distanze ed ai continui spostamenti.

- Per quanto riguarda il riconoscimento dei morti, la sorveglianza delle tumulazioni ed il risanamento del campo di battaglia si deve osservare che i continui movimenti, specie nelle prime due fasi, furono talvolta causa di ritardo nella trasmissione delle segnalazioni, e spesso fecero nascere dei dubbi sulla sorte di qualche militare mancante. Inoltre, le segnalazioni delle località furono qualche volta sommarie a causa della scarsità di esatti punti di riferimento.
- Quanto al rifornimento, sgombero e recupero del materiale sanitario, le difficoltà dovute all'ambiente ed alle distanze furono tali, durante le prime due fasi del ciclo, da costringere a rinunciare integralmente al servizio. Il materiale sanitario catturato al nemico servì egregiamente per ripianare i consumi e le perdite, ma ciò non può evidentemente costituire norma. Anche nella fase di riconquista il servizio non ebbe attuazione regolare per l'eccessiva distanza dei centri di rifornimento.
- Durante la prima fase delle operazioni la divisione perdette tutti i propri stabilimenti del servizio sanitario. La 132<sup>a</sup> sezione di sanità (meno un reparto), a causa di un improvviso attacco avversario contro l'autocolonna di cui faceva parte, mutò direzione <sup>di marcia</sup> e giunse, con altri elementi, presso le posizioni tenute da reparti della divisione "Bologna". A causa delle consistenti forze nemiche interposte non poté più raggiungere la divisione e fu, in seguito, catturata. Gli ospedali da campo 45<sup>o</sup>, 157<sup>o</sup>, il 118<sup>o</sup> nucleo chirurgico ed il restante reparto della sezione di sanità, dislocati a Bir el Gobi in relazione al primitivo schieramento della divisione, ricevettero tempestivamente l'ordine di ripiegarsi e di trasferirsi ad El Adem, presso la base divisionale, in attesa che la situazione si chiarisse. Furono inviati, dalla base suddetta, gli automezzi necessari per il trasferimento ordinato. Senonchè, altre circostanze, non conosciute dalla divisione, indussero il comando del Corpo d'Armata di manovra a dilazionare l'esecuzione dell'ordine, ed il ritardo portò alla cattura degli stabilimenti e degli automezzi. Riuscirono a salvarsi solo alcuni elementi del nucleo chirurgico, mentre i materiali furono in parte recuperati dalla divisione in altra fase successiva della battaglia. Il nucleo chirurgico, in seguito, doveva essere ceduto all'intendenza per ordine superiore, mentre dei restanti stabilimenti organicamente assegnati veniva ricostituita soltanto la sezione di sanità, ridotta ad un solo reparto e quindi con attrezzatura nettamente insufficiente ai bisogni della divisione.

#### Servizio di commissariato

- vettoviaggiamento: Durante la maggior parte del ciclo operativo l'intendenza non fu quasi mai in grado di rifornire

./././.

no ul

re a domicilio la sezione di sussistenza. Tutti i rifornimenti furono assicurati dalla divisione, che successivamente impiantò la sezione di sussistenza in prossimità della via Balbia, all'ingresso delle diverse piste interessanti la divisione stessa e portò all'immediato seguito un nucleo per assicurare il servizio nelle situazioni che non consentivano il prelevamento diretto dei viveri presso la sezione da parte dei corpi e reparti interessati. Nelle prime due fasi ciò rappresentava la normalità; nella terza fase, invece, la sezione poté sempre rifornire direttamente i corpi.

Le scorte del nucleo di sezione sussistenza erano però necessariamente limitate. Quando la situazione generale determinò il ripiegamento ed i movimenti della base logistica divisionale furono ordinati direttamente dal Comando Superiore, la divisione dovette rifornirsi, sempre con i propri mezzi, presso i depositi d'Intendenza rimasti in posto perché destinati ad esaurirsi, e incontrò molte difficoltà per la mancanza assoluta di notizie sulla consistenza di tali depositi, che talvolta risultarono privi di generi indispensabili come la galletta o il pane, e ricchi invece di generi pressoché inutili come le caramelle.

Solo verso la fine del ripiegamento furono ripresi i contatti con la sezione di sussistenza, e da allora il servizio fu molto facilitato.

La 4.<sup>a</sup> squadra panettieri con forni rotabili Weiss, organica alla divisione, fu normalmente dislocata nei pressi della sezione di sussistenza e provvedette alla confezione del pane per le truppe quando la situazione permetteva alle autocolonne divisionali di raggiungere la base logistica. Alla fine del ripiegamento giunse l'ordine di cedere detta squadra all'Intendenza. Dopo tale cessione e sino alla fine del febbraio, la divisione non riuscì più ad avere il pane in misura sufficiente e ad intervalli regolari.

Dopo  
l'ordine  
per  
ricevere  
pane

Durante il ripiegamento, la mancanza di mezzi di trasporto in proprio determinò la necessità di abbandonare i forni in zona di El Adem, perché esigenze superiori avevano imposto, nella stessa giornata la immediata cessione di un forte quantitativo di automezzi, da parte della divisione, ad altra G.U. (cf. "Pavia") trovata improvvisamente in situazione criticissima. Tuttavia, nei giorni seguenti la squadra poté recuperare dei forni abbandonati da altre unità e ricostituirsi così nella sua primitiva efficienza.

Nel complesso, il servizio, pur dovendosi talvolta ricorrere a dei ripieghi, si svolse in modo soddisfacente e si può affermare che ad onta delle circostanze, anche le più avverse, le truppe non mancarono mai di viveri, anche se per i continui movimenti non fu quasi mai possibile, durante le operazioni, consumare il rancio caldo. La divisione fu anzi in grado di aderire alle richieste che reparti di altre G.U., rimasti senza viveri, inoltrarono più volte improvvisamente, e ciò anche in piena fase di ripiegamento (div. Trieste, btg. GG.FF. e reparti vari). Durante la riconquista della Givernica

no  
rancio  
caldo

./././.

la sezione di sussistenza, per la mancanza in posto di qualsiasi ente d'Intendenza, dovette provvedere alle necessità di tutte le truppe dislocate in Cirenaica ed in parte a quelle della popolazione civile, oltre che far fronte all'afflusso continuo di prigionieri e di elementi nazionali rimasti sul Gebel durante l'occupazione nemica. Il servizio fu molto faticoso perché anche in questa fase l'Intendenza non effettuò il rifornimento a domicilio ed inoltre mantenne ancora lo schieramento arretrato dei suoi stabilimenti, che aveva attuato precedentemente in relazione ad una situazione assai diversa. Le distanze erano eccessive e la scarsa disponibilità di automezzi rese ancor più arduo il problema, in relazione anche ai forti quantitativi occorrenti. Le notevoli quantità di viveri catturati al nemico consentirono, in tale fase, di far fronte a molte necessità, ma il problema del pane non ebbe pratica soluzione. Anche la galletta giunse in quantità insufficiente e fu necessario, talvolta, ridurre la razione.

- Vestiaro-equipaggiamento: Nelle prime due fasi non fu possibile alcun funzionamento del servizio. Verso la fine del ripiegamento, inviando automezzi sino a Tripoli, si ottenne una modestissima aliquota di indumenti che non poterono ripianare le perdite di cinquanta giorni di lotta. Solo alla fine di febbraio, sempre con automezzi della divisione, si poté ottenere a Tripoli il restante quantitativo.

Il cambio della biancheria, mai effettuato durante le prime due fasi, fu gradatamente fatto durante la terza fase. Alla lavatura della biancheria stessa provvedettero sempre i singoli, quando fu loro consentito dal tempo a disposizione e dalla possibilità di avere l'acqua ed il sapone necessari.

#### Servizio di artiglieria:

- rifornimento munizioni: Non fu mai effettuato dall'Intendenza, bensì a cura della divisione, che dovette provvedere sempre con apposite autocolonne.

Inizialmente fu costituito un P.A.M. in zona di El Adem; esso prestò utilissimo servizio durante i primi giorni della battaglia, per quanto i forti consumi e la improvvisa assegnazione di bocche da fuoco di altro calibro in rinforzo abbiano costretto la divisione ad effettuare con i propri mezzi quotidiani prelievi presso i magazzini d'Intendenza di Ain el Gazala ed a ricercare affannosamente elementi di colpo, mancanti nei suddetti magazzini, presso i P.A.M. delle diverse G.U. in linea sul fronte di Tobruk.

Quando la divisione iniziò il movimento, le munizioni furono portate al seguito, e così si fece per l'intera durata delle prime due fasi, reintegrando appena possibile i consumi. Le difficoltà furono molte, specie nella fase di ripiegamento, tuttavia le truppe non rimasero mai senza munizioni e fu anzi possibile cedere talvolta del munizionamento ad altre G.U. rimaste sprovviste (div. "Trieste" e "Pavia", btg. GG.FF.). Durante la riconquista si fece altrettanto, ma i limitati consumi

//. //.

non diedero al problema particolare importanza.

Tuttavia si deve rilevare che se i consumi fossero stati assai forti il servizio avrebbe presentato delle difficoltà quasi insormontabili, essendo rimasto ad Agheila il deposito munizioni d'Intendenza mentre già la divisione era in zona di Mechili. Vi erano, è vero, i depositi munizioni recuperati di Berta e di Bengasi, oltre a notevoli quantitativi di munizionamento rinvenuti un po' dovunque, ma sia per la mancanza di personale specializzato, sia per la distruzione, lo smarrimento o l'occultamento di elementi di colpo, questi depositi non potevano essere di utilità immediata. Infatti essi furono in grado di soddisfare eventuali urgenti richieste solo alla fine di febbraio.

Il P.A.M. su ruote si rivelò utilissimo. Urto però contro la scarsa disponibilità di automezzi, che talvolta impose il sacrificio di altri materiali pur di portare al seguito immediato delle truppe le munizioni nel maggior quantitativo possibile.

- Rifornimento armi, accessori e rimanenti materiali: Ebbe pratica attuazione solo alla fine del ripiegamento e durante la riconquista della Cirenaica.

In particolare fu sentita, anche in quest'ultima fase, la mancanza delle materie prime per manutenzione armi; solo agli ultimi di febbraio si ebbe una modesta assegnazione assolutamente insufficiente.

Altra deficienza sensibilissima durante l'intero ciclo operativo fu quella relativa agli artifici da segnalazione. Essa fu quantitativa, dato il grande impiego degli artifici stessi nei continui spostamenti notturni in zone prive di punti di riferimento, e qualitativa, date le circostanze ambientali che richiedevano l'impiego di artifici più razionali. I comuni razzi a stella bianca, rossa o verde non servivano affatto per il riconoscimento diurno da parte degli aerei amici, assai meglio si prestavano le fumate colorate usate dall'esercito germanico. Tali artifici, per quanto insistentemente richiesti e più volte assegnati da superiori disposizioni, non si ottennero mai; tutti gli stabilimenti d'Intendenza dichiararono di esserne privi.

La mancanza di queste fumate fu talvolta causa di equivoci dolorosi da parte di aerei amici, e certo lo sarà ancora in avvenire qualora non si provveda in merito con la maggiore urgenza.

- Riparazioni e sgombero armi e materiali: Durante le prime due fasi la situazione non consentì un regolare svolgimento del servizio, tanto più che anche le officine del laboratorio d'artiglieria furono costrette a ripiegare. Grandi quantità di materiali, specie di preda bellica, furono dovute abbandonare. In particolare si ricorda il forzato abbandono di ben 32 pezzi da 68 mm catturati al nemico il 15 dicembre a quota 204 di Ain el Gazala, insieme con una quarantina di pezzi anticarro e ad altro abbondante materiale. La divisione era, in quel periodo, talmente scarsa di automezzi che riusciva a trasportare

./././.

i propri, indispensabili, materiali solo ricorrendo ad ogni sorta di ripieghi.

Nella fase della riconquista il servizio, pur facilitato dalla mutata situazione, presentò ~~sempre~~ la difficoltà della sempre crescente distanza degli stabilimenti d'intendenza, che, come già accennato, tardarono a seguire le truppe avanzanti.

#### Servizio del genio

Nelle prime due fasi non ebbe pratica attuazione per le circostanze già segnalate.

Le deficienze più sensibili si verificarono nei materiali per collegamento. Non essendoci alcuna officina per le riparazioni di tali materiali, nemmeno al Corpo d'Armata, la situazione andò man mano aggravandosi. I materiali in distribuzione, già insufficienti per numero e largamente superati come tipo, riuscirono gradatamente le loro già scarse possibilità sino a raggiungere la completa inefficienza. Solo nella terza fase fu possibile ripianare almeno in parte le gravissime deficienze.

Fu anche sentita, in tutto il ciclo operativo, la scarsità di materiale per mascheramento, particolarmente necessario nelle zone del tutto prive di vegetazione e di anfratti in cui costantemente operò la divisione.

Servizio chimico: nulla da segnalare.

#### Servizio dei trasporti

All'inizio del ciclo operativo la divisione disponeva di un autogruppo su due autoreparti, oltre agli automezzi in dotazione ai corpi e reparti.

Poiché questi ultimi non avevano ancora tutti gli automezzi stabiliti dagli organici, si rese necessario colmare tali lacune mediante assegnazioni temporanee da parte dell'autogruppo divisionale (anch'esso mancante di un autoreparto, rispetto agli organici) e manovrando poi questi automezzi ogni volta che improvvise necessità richiedevano trasporti di notevole entità.

Le perdite verificatesi per eventi bellici limitarono gradatamente tale possibilità di manovra, sino a ridurre la divisione in situazione assai difficile. L'impossibilità, da parte dell'intendenza, di assicurare i rifornimenti sino agli stabilimenti divisionali esasperò ancora le difficoltà, che divennero poi proibitive quando ordini superiori costrinsero a cedere alla div. "Pavia" e ai altri reparti minori un forte quantitativo di automezzi.

L'effettuazione dei trasporti essenziali, in questa fase veramente critica dell'intero ciclo operativo, fu resa possibile solo dal fatto che le esigenze della divisione, ormai ridotta a meno della metà dei propri effettivi, erano diminuite in proporzione, e fu molto facilitata dall'abnegazione del personale. Tuttavia la scarsità di automezzi costrinse, in questa fase, ad abbandonare materiali preziosi per salvarne altri assolutamente indispensabili, e ad effettuare il trasporto del personale e dei restanti materiali senza poter rispettare sia i

vincoli organici, sia i limiti di prestazione degli automezzi.

Tutti gli automezzi della divisione in riparazione presso le officine del 12° Autoraggruppamento andarono perduti a causa del ripiegamento. Altre aliquote, cedute come si è detto, per ordine superiore, a diversi reparti furono restituite con grande ritardo o non rientrarono mai più alla divisione; di altri ancora non si conosce esattamente la sorte. Sembra che durante il ripiegamento alcuni automezzi della divisione siano stati fermati, lungo la strada, da ufficiali di altre unità e costretti a caricare personale e materiali, senza poi fare ritorno al proprio reparto.

Ultimata la 5° fase si cercò di riordinare la complicata situazione che ne risultava. Il riordinamento è tuttora in corso e le ricerche cominciano a dare qualche risultato positivo. Il recupero di diversi automezzi già perduti durante il ripiegamento e qualche assai modesta assegnazione consentono un lieve miglioramento della situazione, ma resta ancora molta strada da percorrere per ricondurre la divisione a quel livello di efficienza iniziale che le permise di sostenere un così violento e prolungato sforzo.

#### Organizzazione stradale e disciplina del movimento

La zona nella quale operò la divisione fu quasi dovunque percorribile agli automezzi di ogni tipo.

Vi furono però delle zone sabbiose e dei tratti acquitrinosi che misero a dura prova la pazienza e l'abilità del personale e che, in fase di ripiegamento, costrinsero ad abbandonare numerosi automezzi e perfino dei carri armati, per la mancanza di trattori idonei al traino su terreni del genere.

#### Servizio automobilistico

- Carburanti e lubrificanti: Prima dell'inizio del ciclo operativo la divisione aveva costituito un deposito carburanti e lubrificanti a El Adem, la cui consistenza corrispondeva all'incirca ad una autonomia di 1000 km. I corpi e reparti avevano inoltre, in proprio, una autonomia di 500 km.

Fu costante cura del Comando quella di mantenere il più possibile integra la scorta all'immediato seguito, attingendo per i normali bisogni al deposito di El Adem e reintegrando quest'ultimo con quotidiani prelievi presso i depositi d'intendenza più arretrati, sin quando ciò fu possibile.

Con tali provvidenze fu possibile aderire immediatamente a qualsiasi richiesta determinata da ragioni operative e tener dietro al ritmo imprevisto imposto alle operazioni dal generale Rommel, senza dover mai ritardare un movimento o limitarne la portata per scarsità di carburanti. Più volte, anzi, si poté aderire a richieste pressanti di altri reparti.

Durante il ripiegamento vi furono molte difficoltà da superare e si inviarono autocolonne sino a Sirte, a Misurata ed a Tripoli pur di ottenere il carburante ne-

./././.

cessarono ad assicurarsi la possibilità di movimento. Soltanto una volta alcuni reparti dovettero, in zona di agheila, ritardare il movimento di 24 ore, causa il mancato arrivo del carburante al deposito d'Intendenza.

Durante la riconquista l'afflusso dei carburanti, effettuato a mezzo di autocisterne sino al posto di distribuzione c. e l. divisionale fu sufficiente, ma creò il non facile problema della ricerca dei fusti vuoti. In fasi di movimento ed anche in situazioni statiche, in zona desertica, tale ricerca non è agevole, d'altra parte le autocisterne avevano l'ordine di non avventurarsi sulle piste. I reparti, dopo le due fasi precedenti, non avevano più i fusti vuoti nel numero sufficiente, e quelli che si riusciva a recuperare erano normalmente mancanti di tappo. Si rimediò estendendo al massimo le ricerche dei fusti a recuperare e costruendo tappi di legno, ma ciò evidentemente rappresentò un ripiego aleatorio e antieconomico.

- automezzi, parti di ricambio, gomme, riparazioni:

Rappresentarono il settore più cruciale dell'intera attività dei servizi durante tutte le fasi considerate.

Gli ostacoli causati dalle note difficoltà dei trasporti dalla madrepatria furono resi ancor più penosi dalla eccessiva parsimonia dei parchi automobilistici nell'aderire alle richieste più essenziali. Tale parsimonia condusse ad uno solo, deprecabile, risultato, e cioè al peggioramento quotidiano dello stato di efficienza degli automezzi, bisognosi inizialmente di piccole parti di ricambio, sino a condurli all'inefficienza totale. Inoltre, durante il ripiegamento, la mancanza di scorte sia pur modeste di parti di ricambio costrinse ad abbandonare automezzi per guasti di lieve entità.

Solo durante l'ultima fase della riconquista, a seguito di sempre più pressanti richieste, fu possibile ottenere quanto occorreva per le riparazioni più urgenti.

L'opera delle officine d'Intendenza, durante l'intero ciclo, fu pressochè inutile, a causa del ripiegamento prima, e della loro distanza in seguito. E' evidente l'assurdità di inviare da Mechili sino a Gioda gli automezzi bisognosi di grandi riparazioni: essi avrebbero tutto il tempo per ridiventare inefficienti durante il viaggio di ritorno da Gioda a Mechili. L'attrezzatura delle autofficine divisionali è troppo primitiva per poter ovviare almeno in parte all'inconveniente, che incide pesantemente sulle possibilità dell'intera G.U.

Le difficoltà e le deficienze suaccennate si ripercossero in modo ancor più sensibile sui mezzi corazzati della divisione.

Le autofficine del reggimento carri, pur lavorando senza interruzione, non furono in grado, per attrezzatura, scarsità di pezzi di ricambio e di materie di consumo, di esplicare in pieno la loro opera. I recuperi, mancando l'organo a ciò preposto, furono effettuati con dei ripieghi, che naturalmente furono di limitata efficacia.

La distanza delle officine del Centro Carrieti, alle quali dovevano far capo i mezzi corazzati, andò sempre aumentando, tanto da non potersi più fare gran conto sull'opera del Centro stesso. Solo verso la fine di febbraio il suddetto Centro poté inviare a Berta qualche autofficina particolarmente attrezzata per i mezzi corazzati, ma per le riparazioni di una certa entità permase ancora la necessità di inviare i mezzi corazzati sino a Cioda.

#### Servizio postale

Per quanto di competenza della divisione, il servizio postale funzionò sempre regolarmente, anche nelle condizioni più avverse. Le irregolarità dovute ai trasferimenti del concentramento P.M. causarono talvolta dei notevoli ritardi.

Si lamentarono sempre, anche in situazioni stabilizzate, eccessivi ritardi nel servizio pacchi e spesso anche manomissione dei pacchi stessi, ma questi inconvenienti non sono da attribuirsi agli organi divisionali.

#### Servizio idrico

Gli eventi bellici diminuirono notevolmente il numero delle autobotti e dei serbatoi in distribuzione, a causa della particolare vulnerabilità di tali mezzi, sino a ridurre a due motrici da 5000 litri ciascuna.

Questa diminuzione fu particolarmente aggravata, durante la fase di ripiegamento, dalla distanza alla quale in certe occasioni si dovettero inviare i mezzi per trovare l'acqua. Subito dopo il ripiegamento da Agadabia si dovette far capo a Es Sultan, il che importava un percorso, fra andata e ritorno, di oltre 500 km. Di conseguenza, in certi periodi, la razione d'acqua non poté superare un litro giornaliero per individuo, tenuto conto delle necessità dei motori. Fortunatamente la stagione invernale ridusse al minimo il disagio.

#### C) CONSIDERAZIONI E PROPOSTE

Dall'esperienza tratta durante il ciclo operativo risultano alcune considerazioni e proposte che si espongono all'esame delle competenti autorità.

Sembra tuttavia opportuno far rilevare che le suddette considerazioni e proposte riguardano unicamente la divisione corazzata operante in zona desertica.

Non è difficile prevedere che, anche nei futuri cicli operativi, le caratteristiche di questo terreno e le necessità di impiego della divisione corazzata costringeranno la C.U. ad operare a grandi distanze dalle basi logistiche, con linee di comunicazione mal sicure e senza che i servizi d'intendenza possano tempestivamente allungare il loro braccio tanto da alleggerire la

./././.

divisione. La G. U. operante in zona desertica può far conto unicamente sui propri mezzi, e solo se questi mezzi sono adeguati a quanto le si richiede la divisione potrà dare il rendimento voluto.

In altri teatri di guerra le distanze più brevi, lo sfruttamento delle risorse locali, il maggiore e più regolare afflusso dei rifornimenti, il minore logorio del materiale e del personale, sono altrettanti elementi positivi che agevolano i servizi in generale e si ripercuotono favorevolmente sul funzionamento dei servizi stessi sino alle minori unità. In Africa settentrionale ciò non può avvenire, e la divisione corazzata acquista una particolare fisionomia. Durante le operazioni, l'eccellenza diventa norma: tutto quanto è previsto in materia di rifornimenti e sgomberi è generalmente inattuabile, ed i servizi divisionali devono supplire alla forzata insufficienza dei servizi d'intendenza.

Ciò richiede evidentemente una particolare struttura e un dosamento di mezzi che potranno variare, entro certi limiti, secondo le valutazioni dei singoli, ma che indubbiamente sono di reale ed urgente necessità.

Prima di esaminare singolarmente i diversi servizi è opportuno segnalare quanto si è appreso dall'esperienza intorno alla attrezzatura del Comando della divisione.

Nelle fasi operative il Comando, se vuole funzionare con la necessaria serenità e con una certa garanzia, deve disporre di un autocarro corazzato. La divisione ebbe modo di impiegare, durante le prime due fasi del ciclo, un autocarro-comando catturato agli inglesi in zona di Sidi Rezegh, e tale mezzo fu prediletto perchè consentì di seguire l'azione dei reparti anche sotto violentissimi tiri d'artiglieria, facilitando così l'azione di comando. Anche il Comando del Corpo Tedesco in Africa impiegava vantaggiosamente un automezzo analogo, anch'esso catturato al nemico.

~~Un'altra lacuna è la mancanza di automezzi attrezzati a ufficio, alloggio, mensa.~~  
Altrettanto necessari, per gli spostamenti rapidi e sicuri degli ufficiali del Comando verso i reparti impegnati, sono i veicoli blindati (autoblindo o vettura tipo "Dingo" inglese). Gli spostamenti in autovettura sono aleatori e non danno sufficiente garanzia di poter portare a termine il proprio compito.

Un'altra sensibile lacuna è la mancanza di automezzi attrezzati a ufficio, alloggio, mensa. Nelle fasi di movimento le tende non sono utilizzabili, né si può affermare che per qualche giorno si può rimediare alla meglio perchè la durata delle fasi operative dipende dalle circostanze. La divisione "Ariete" iniziò il movimento il 18 novembre da Bir el Gobi e praticamente lo ultimò il 10 febbraio a El mechili. È evidente che durante un ciclo del genere la mancanza delle più elementari comodità aumenta il logorio degli ufficiali del Comando, specie dei meno giovani e cioè dei gradi più elevati.

Si ritiene pertanto indispensabile ed urgente l'assegnazione:

- di un autocarro comando corazzato;
- di un plotone autoblindo o autovetture blindate;
- di due autocarri attrezzati ad ufficio;
- di un autocarro attrezzato a mensa;
- di un autocarro attrezzato a cucina;

./././.

- di un numero di autocarri-alloggio proporzionale al numero degli ufficiali del Comando (ad uno e a due posti).

### Servizio di sanità

La sezione di sanità può essere ridotta a due reparti ed un solo plotone portafertili, ma deve avere in proprio almeno una sezione di autoambulanze.

L'attuale tipo di autoambulanza è troppo visibile, poco veloce e presenta scarsa resistenza nei percorsi su pista. Sarebbe preferibile un tipo di autoveicolo di minor capienza ma di maggior velocità e costruito con materiale più resistente.

Per la raccolta immediata dei feriti sul campo di battaglia ciascun battaglione o reparto equivalente dovrebbe essere dotato di un autoveicolo blindato anche di capienza assai limitata (2 barellati - 4 seduti).

La divisione deve avere in proprio 2-3 ospedali da campo, data la grande distanza che normalmente la separa dagli stabilimenti sanitari d'intendenza. Ma tali ospedali, per non rappresentare un peso, devono essere dotati di automezzi in proprio, per assicurarne il trasporto in qualunque momento. Bisogna anche tenere presente che la stufa Gianoli non è affatto trainabile, sotto pena di guastarla irrimediabilmente; per il traino occorre trasformarne le ruote, montandole su pneumatici, altrimenti bisogna autotrasportarla, e ciò richiede un rimorchio.

Anche il Nucleo chirurgico è indispensabile e, come per gli ospedali, è augurabile che, cessati i motivi che ne causarono l'accentramento all'intendenza, esso venga ridato alla divisione. Le particolari condizioni ambientali dello scacchiere consiglierebbero però che la sala operatoria venisse installata su un automezzo appositamente attrezzato; ciò faciliterebbe di molto anche la tempestività di intervento.

Infine sembra indispensabile l'assegnazione di un'ambulanza odontoiatrica, la cui mancanza fu assai sentita.

### Servizio di Comissariato

La sezione di sussistenza, per le speciali caratteristiche della guerra nel deserto, può trovarsi spesso con forti scorte di generi, che potranno essere riparati dalle intemperie solo con mezzi di ripiego. Sarebbe perciò assai utile che la sezione disponesse di due ampie tende, del tipo "Pastora" o similari.

La squadra panettieri è indispensabile alla divisione. Nelle fasi di movimento senza di essa non si ha il pane, e tale fase può durare dei mesi. È augurabile che essa venga restituita al più presto.

Occorre però tenere presente, come per tutti gli stabilimenti dei servizi della Divisione corazzata in A. S., che la squadra in parola deve avere in proprio gli automezzi per il suo trasporto. A questo proposito l'esperienza dice inoltre che il carro forno mod. Weiss non è assolutamente autotrainabile. Sino a quando non sarà montato su un carrello a pneumatici bisognerà autotrasportarlo, anche su rotabile, e ciò richiede l'assegnazione del rimorchio necessari.

L'attrezzatura attuale dei reparti per la confezione del rancio non è adeguata alle necessità della guerra in atto. Durante le fasi di movimento non è possibile, in generale, distribuire il rancio caldo, a differenza di quanto accade, ad esempio, presso le truppe alleate. Si rende necessaria l'adozione di autocucine che consentano in ogni circostanza la confezione del rancio. Il bisogno è maggiormente sentito in quanto i viveri a secco in distribuzione sono di una monotonia esasperante. Anche in questo settore sarebbe molto gradita alle truppe una modesta varietà, analoga a quella esistente presso i reparti tedeschi.

L'equipaggiamento del soldato è inadeguato alle reali condizioni del clima libico. Nei mesi invernali la temperatura è rigida e la notte giunge talvolta anche sotto lo zero. La distribuzione di indumenti di lana è indispensabile.

Absolutamente inutile, anche nei mesi estivi, è il casco coloniale, destinato regolarmente ad essere smarrito o inutilizzato. La divisione operò a latitudini più meridionali di qualsiasi altra G.U. e nessuno sentì mai l'utilità del casco. Più necessaria e razionale sarebbe la bustina con visiera.

#### Servizio di artiglieria

La necessità di portare al seguito ingenti quantitativi di munizioni, oltre le dotazioni organiche, incontra la solita difficoltà per la scarsa disponibilità di automezzi. Si potrebbe facilitare la soluzione del problema assegnando al reggimento di artiglieria un'aliquota di autopesanti con rimorchio, che sarebbero utilissimi anche dopo scaricati per gli sgomberi ed i recuperi dei materiali del servizio.

La necessità di dotare largamente i reparti, oltre che di razzi, di fumate colorate, rappresenta uno dei bisogni più urgenti. Ogni plotone carri, ogni compagnia bersaglieri, ogni batteria di artiglieria devono avere in proprio tutti i mezzi necessari per il loro immediato e sicuro riconoscimento da parte di aerei amici, e le tragiche esperienze fatte al riguardo inducono ad insistere particolarmente su tale necessità.

Una deficienza sensibile, nello speciale terreno in cui si deve operare, è quella dei binocoli e delle bussole. La distribuzione di tali oggetti deve essere estesa sino al capo squadra, capo carro e capo pezzo. Vi è inoltre la necessità di fornire di bussola antimagnetica gli automezzi e i carri armati; gli inglesi ne hanno dotato tutti i propri automezzi e bisogna riconoscere che i loro movimenti nel deserto sono molto più sicuri dei nostri. Le piste secolari sono difficilmente riconoscibili dopo il passaggio di innumerevoli automezzi, e la mancanza di punti di riferimento costringe ad affidarsi esclusivamente alla bussola.

#### Servizio del genio

L'assegnazione in proprio di una officina per materiali di collegamento attenuerebbe almeno in parte lo svantaggio di avere in servizio dei materiali studiati per altre necessità e che offrono scarsa resistenza ai tormenti cui sono sottoposti durante i trasferimenti.

./././.

Il problema delle pile è spesso di difficile soluzione, occorrerebbe realizzare materiali di collegamento che ne diminuessero il consumo.

Ogni automezzo dovrebbe avere la sua rete mimetica; ogni autobotte ed ogni carro armato dovrebbero potersi mascherare da normale autocarro per ingannare la ricognizione aerea o terrestre avversaria. Il nemico usò normalmente tali misure che si resero palesi solo nel porre piede sulle sue posizioni, subito dopo i combattimenti.

#### Servizio trasporti

L'autogruppo per la divisione corazzata in A.S. deve essere su due autoreparti pesanti e un autoreparto misto, e tutti i reparti della divisione, truppe o servizi, devono avere in proprio gli automezzi necessari per il trasporto razionale del personale e dei materiali.

Questo punto di partenza è condizione indispensabile per il pieno rendimento della divisione corazzata. Ogni transazione conduce a dei ripieghi che, per quanto ingegnosi, si traducono sempre in una diminuzione di efficienza.

L'evolversi di situazioni particolari può costringere, talvolta, i comandi superiori ad ordinare l'immediata cessione di automezzi a favore di altre unità trovate in crisi. Si tratta di improvvise necessità alle quali non è facile far fronte se non facendo contribuire le G.U. che hanno disponibilità di automezzi.

Si deve tuttavia rilevare che il sistema non è economico; infatti si risolve col mettere in crisi ancora più grave una G.U. motorizzata, creata appositamente per combattere con le proprie macchine e la cui ricostituzione è assai più laboriosa rispetto a quella di altre G.U. Nella impossibilità di poter evitare tali cessioni forzate, dovute a circostanze imprevedibili, sarebbe almeno augurabile che le cessioni stesse fossero contenute in limiti tali da non menomare eccessivamente le possibilità della G. U. cedente.

Un'aliquota di trattori cingolati è indispensabile, per il servizio di soccorso stradale in zone sabbiose o acquitrinose.

#### Servizio automobilistico

Gli inconvenienti verificatisi consigliano l'assegnazione alla divisione di officine mobili pesanti (una per reggimento e una per l'autogruppo), fornite di abbondanti scorte di parti di ricambio e di materie di consumo. Solo in questo modo si può far fronte alle innumerevoli necessità della G.U. corazzata, anche se le officine d'intendenza sono a grande distanza.

Per i mezzi corazzati bisogna realizzare un tipo di officina analoga, da assegnare al reggimento carri, che lo segua da vicino e che sia in grado di effettuare anche le riparazioni di media entità, mentre per le grandi riparazioni si può sempre far capo alle officine d'intendenza, che in tal caso possono anche restare ad una distanza sensibile senza che quest'ultima incida sfavorevolmente sul ritmo delle operazioni.

Tale distanza deve però essere contenuta in limiti ragionevoli, tali da facilitare l'invio degli automezzi e dei carri inefficienti e diminuire il periodo di tempo durante il quale i mezzi suddetti restano lontani dai rispettivi reparti.

Le autofficine dei battaglioni carri e degli autoreparti, necessarie per le piccole riparazioni, devono essere anch'esse abbondantemente rifornite di pezzi di ricambio e di materie di consumo, altrimenti cessano ben presto di essere utili. Ed il tempestivo rifornimento dei materiali mancanti non sarà quasi mai possibile.

Per quanto riguarda i carburanti e lubrificanti, l'esperienza ha dimostrato che tutti i consumi previsti vanno almeno raddoppiati. Avvennero talvolta inutili discussioni con gli organi dell'Intendenza circa i consumi verificatisi o presumibili, discussioni che non diminuirono affatto le reali necessità e che condussero solo ad una perdita di tempo. Bisogna anzitutto osservare che in A.S., più che altrove, non si può parlare con proprietà di autonomia corrispondente ad un certo numero di chilometri. L'autonomia può avere solo un valore orientativo e deve essere comunque basata sul rapporto: un litro di carburante per un chilometro di percorso. Questo rapporto è la risultante pratica di numerosi fattori, e cioè: lo stato medio di efficienza degli automezzi, la necessità di impiegare per lungo tempo marce inferiori, l'eventualità frequente di dover attraversare banchi di sabbia o di fango, le difficoltà di orientamento che fanno compiere sempre un percorso superiore al previsto, gli spostamenti notturni che aumentano tutte le difficoltà citate, le esigenze del combattimento ed infine gli imprevisti, che nel deserto hanno un ruolo particolarmente importante.

Sembra comunque indispensabile che nello scacchiere d'operazioni considerato la divisione corazzata abbia complessivamente all'immediato seguito un quantitativo di carburante tale da consentire, sulla base del citato rapporto di un litro per chilometro, l'autonomia orientativa di 500 km e disponga di un eguale quantitativo accantonato nella località più idonea, al quale poter far capo senza dover immediatamente ricorrere ai lontani e non sempre forniti depositi d'intendenza.

Il fusto da 200 litri attualmente impiegato per i rifornimenti è ingombrante, di difficile maneggio, e richiede numerosa manovalanza. Inoltre è poco economico, e la facilità con la quale perde il tappo lo trasforma troppo spesso in un inutile arnese. Assai più razionale sarebbe il recipiente da 20 litri del tipo germanico, che non presenta alcuno degli inconvenienti suddetti.

I recuperi, che per il servizio automobilistico rappresentano una buona fonte di risorse, devono essere effettuati con un minimo di mezzi appositamente attrezzati. Occorrono, come già si è detto, alcuni trattori cingolati, parte presso il reggimento carri e parte presso l'autograppo, e degli autoposanti soccorso, in dotazione ai reggimenti e all'autograppo. L'attività di questa branca dei servizi, coordinata armonicamente con quella delle officine o con gli eventuali egomberi, può dare dei risultati superiori ad ogni aspettativa.

#### Servizio postale

L'ufficio postale, come ogni altro servizio, deve essere motorizzato. Ciò per facilitare i trasferimenti, spesso improvvisi.

./././.

Soluzione assai pratica sarebbe quella di avere un automezzo attrezzato ad ufficio, con rimorchio anch'esso attrezzato; in tal modo si faciliterebbe notevolmente il servizio, con vantaggio della collettività.

Si potrebbe colmare una lacuna assai sensibile se agli uffici postali militari fosse consentita l'accettazione dei telegrammi, da inoltrarsi con corriera sino al concentrante P.M. Il beneficio morale che ne risulterebbe, per le truppe dislocate oltre mare, sarebbe tale da giustificare senz'altro l'aggravio di lavoro.

Il personale assegnato organicamente all'ufficio è insufficiente, tanto più che sull'ufficio stesso, oltre la divisione, gravano normalmente numerosi altri reparti non individualizzati. Sembra pertanto opportuno riattribuire gli organici, aumentandoli di 2-3 unità.

### Servizio idrico

Eventuali operazioni durante i mesi estivi comporterebbero la necessità di fornire alle truppe ingenti quantitativi di acqua, che normalmente dovrebbe essere trasportata da grande distanza. Presso le truppe dovrebbe inoltre essere costituita una scorta per gli imprevisti.

L'autogrupo divisionale deve perciò avere in proprio almeno mezza sezione di autobotti con rimorchio, mentre i reparti devono, dal canto loro, avere la possibilità di trasportare all'immediato seguito (con automezzi attrezzati) il quantitativo di acqua per tre giornate, e cioè per un ciclo di tempo corrispondente all'andata e al ritorno degli automezzi dai centri idrici più lontani. Le autobotti costituirebbero la scorta per gli imprevisti.

Queste ultime però dovrebbero essere mascherate in modo da simulare il comune autocarro, allo scopo di non attirare la offensiva avversaria, che si manifesta di preferenza su tale tipo di automezzo.

oooooooooooooooooooo

oooooooooooooooooooo

oooooooooooo

ooo

o