

Introduzione

Le pagine che seguono riportano le memorie dell'allora Sottotenente carrista Vincenzo Formica, comandante della Compagnia Carreggio, IX Battaglione, 132° Reggimento Carri della Divisione Corazzata "Ariete", durante la battaglia di El Alamein.

Assieme a quello del S.Ten. Giuseppe Fommei, che apparteneva allo stesso battaglione, ecco un altro diario di quei tragici e gloriosi giorni, che viene pubblicato sotto forma di libriccino.

Lo scopo è di onorare la memoria e i ricordi di chi vi ebbe parte; sia morto, sia fortunatamente ancora vivo.

Tra l'altro, le vicende di Giuseppe Fommei e di Vincenzo Formica si incrociarono la sera del 4 novembre, come viene accennato nel diario di quest'ultimo. Quella sera stessa, in uno scenario di morte e di eroismo, avvolto dalle fiamme e dal fumo, l'ultimo carro dell'Ariete cessò di combattere.

Rimase la leggenda.

Buona lettura!

Giorgio Cinti

Solothurn, 2013

“O uomo, favilla di Dio, se hai l’animo ingombro di sonno o di paura, seguirmi non potrai: perché il mio colore è sempre di guerra e la mia canzone è sempre disperata.”

La frase poetica e suggestiva (è il carro che parla all'uomo del suo equipaggio dicendogli cosa serve per essere un carrista in guerra) è riportata nel libro di Dino Campini *"Nei giardini del diavolo"* e che testimonia di averla vista incisa sullo scafo di un carro comandato dal carrista Vito Bruno di Mazara del Vallo, del IV battaglione Carri, 133° Reggimento Carri, Divisione Corazzata Ariete.

Il IV Battaglione Carri è il solo ad aver partecipato alla 2ª Guerra Mondiale combattendo su tutti i fronti ove operarono i carristi italiani.

In occasione del 61° anniversario della battaglia di El Alamein il figlio Fabrizio ha gentilmente voluto inviare alcune pagine tratte dal diario del padre Vincenzo che a quella battaglia prese parte come comandante del carreggio di combattimento del IX Battaglione Carri.

29 ottobre 1942

Quando il sole venne a riscaldare uomini e mezzi intrizziti dal freddo della notte, il IX Battaglione si era ulteriormente allontanato verso est, dove infuriava un pesante combattimento. Nel cielo avvenivano intanto numerosi duelli aerei; sopra di noi alcuni Messerschmitt e caccia inglesi si scontrarono in duello, due caccia tedeschi, dopo alcune evoluzioni, formando nel cielo dense spirali di fumo rovinarono al suolo scoppiando, mentre un caccia inglese si allontanava verso est fumando; dentro di me compiansi la sorte dei due camerati piloti scomparsi tra le fiamme dei loro apparecchi.

Sulla vicina pista per tutta la mattinata passarono carri armati, automezzi e pezzi cingolati fra innumerevoli altre vetture e motociclette. Nel cielo di tanto in tanto passava a bassa quota fischiando qualche caccia tedesco di ritorno dalle linee nemiche, mentre qualche ricognitore britannico sorvegliava da alta quota i movimenti delle nostre colonne. Nel pomeriggio un motociclista mi recò

l'ordine di raggiungere il battaglione. Dopo un sommario orientamento e lunghe ricerche presi contatto col battaglione e dislocai il carreggio ad un chilometro circa a nord-ovest da esso.

Nella nuova zona infuriavano i combattimenti aerei. Dopo lunghi duelli tre caccia inglesi si abbattono al suolo saltando con il loro carico, mentre nel cielo si aprivano tre candidi paracadute; un caccia tedesco cadde poco dopo con le ali spezzate, seguito da un altro in fiamme come una torcia; questa volta il bilancio era favorevole a noi, 3 a 2. A qualche chilometro ad est la nostra artiglieria aprì improvvisamente un fuoco tambureggiante. A questo punto mi recai con la 1100 mimetica presso il carro comando Btg. ove parlai col Ten.col. Mazzara il quale mi comunicò che il nostro battaglione era di rincalzo, sotto il nome convenzionale di "Panzer Cavallo", alle formazioni corazzate della 21^a Panzer perché giunto troppo tardi per essere impiegato nelle ondate di attacco; mentre parlavamo uno squadrone di bombardieri britannici sganciò sul battaglione: non subimmo perdite. Tornai presso il mio carreggio. Alla sera, approfittando dell'oscurità, partii con 4 "Ro" per rifornire di carburante il Btg. Nel tragitto a causa del buio e della scarsa percorribilità della pista due mezzi restarono insabbiati. Con gli altri due riuscii a rifornire il mio battaglione. I carri erano schierati a semicerchio: dalle torrette spiccavano i caschi delle sentinelle che assicuravano il riposo agli equipaggi. Per tutta la notte l'artiglieria tuonò incessantemente. Sulle nostre teste centinaia di "lumini" ci illuminavano a giorno scoprendoci agli aerei nemici che ci spezzonavano da bassa quota. Erano già passate tre notti senza dormire, ma in quell'inferno era impossibile riposare; solo verso le due della notte, calmatasi l'attività aerea, riuscii ad addormentarmi sulla sabbia, avvolto in una coperta da campo.

30 ottobre 1942

Il sole mi svegliò col suo tepore mattutino; dopo poco mi diressi con la 1100 al comando del Btg.; durante il

tragitto mi imbattei in un gruppo di nostri artiglieri sbandati i quali mi riferirono che i loro ufficiali erano rimasti schiacciati in una buca la sera precedente da un carro armato tedesco ed i pezzi erano stati catturati dal nemico durante la notte in un colpo di mano. Era chiaro che senza gli ufficiali, morti così tragicamente, il reparto si era dissolto facendo cadere in mani nemiche le bocche da fuoco; il fatto era grave, ma compresi che in quelle circostanze non c'era oramai più niente da fare.

Verso le undici appresi da alcuni carristi che la divisione corazzata "Littorio" in tre giorni di durissimi combattimenti era stata quasi distrutta e che le perdite in ufficiali erano state particolarmente alte; appresi così la fine di due ufficiali partiti con me dall'Italia la scorsa estate. Alle tredici passò nei pressi del carreggio un'autocolonna di rifornimenti per la divisione "Trieste", che negli ultimi tre giorni aveva perduto e riconquistato le proprie posizioni più volte ed il giorno prima, dopo un ripiegamento di 15 chilometri ordinato dal comando superiore, era dovuta ritornare sulla base di partenza in seguito a nuovo ordine. Erano comunque tutte notizie non controllabili. Nel tardo pomeriggio mi recai nuovamente al comando del btg. per ricevere istruzioni; durante il tragitto fui preso sotto un mitragliamento aereo: nessun danno. Il Ten. Col. Mazzara mi comunicò che il btg. doveva rientrare al reggimento e che entro la mattina successiva mi sarei dovuto trovare sulle vecchie posizioni. Decisi di rinviare lo spostamento alle prime luci del giorno dopo perché non volevo avventurarmi col buio nel deserto su piste sconosciute. La notte passò in relativa calma.

31 ottobre 1942

Il successivo mattino del 31 ottobre incrociai il btg. sulla via del ritorno e per mezzogiorno il IX btg. era nuovamente schierato all'estrema sinistra della Divisione "Ariete", dopo aver coperto complessivamente circa 100 chilometri. Dopo gli spostamenti degli ultimi giorni era apparso chiaramente che il IX, data l'usura di tutti i suoi mezzi per le precedenti operazioni (quasi tutti gli automezzi

ed i carri armati avevano di gran lunga superato i limiti di chilometraggio per le revisioni periodiche, revisioni mai potute effettuare), era uno strumento poco efficiente per le operazioni mobili peculiari delle divisioni corazzate e che se avessimo dovuto eseguire altri lunghi spostamenti ci saremmo esauriti del tutto prima ancora di aver combattuto.

Nel pomeriggio giunse inaspettatamente l'ordine di spostarci nella notte per schierarci a nord della divisione "Folgore" dove erano dislocati gli altri due btg. carri dell'Ariete: X e XIII. Il sole era già basso sull'orizzonte quando mi mossi, alla testa di una lunga autocolonna, verso sud; poi, superato il Passo del Cammello, piegai a sud-est secondo l'angolo di rotta comunicatomi. Il deserto infatti è come un mare di sabbia ed i reparti vi si spostano come delle formazioni navali, avendo come punti di riferimento i punti cardinali e come direttrici di marcia gli angoli di rotta, mentre la miglior carta topografica è la bussola.

A notte inoltrata incontrai il Ten.Col. Mazzara che a bordo della sua 1100 mi fece strada nei vasti campi minati che si estendevano in tutta la zona; attraverso un varco strettissimo sfilò tutta la mia autocolonna con una marcia molto lenta e gli automezzi largamente intervallati. Sarebbe bastata una sturzata più ampia per finire su una delle innumerevoli mine e saltare in aria. Verso l'una di notte il IX era schierato sulle nuove posizioni. In terreno desertico pianeggiante, mancando gli ostacoli naturali, come catene montuose e corsi d'acqua, i campi minati sono l'unico ostacolo su cui fare assegnamento; per questo gli schieramenti difensivi si appoggiavano su vaste fasce di terreno minato sulla fronte, in profondità (per evitare sorprese e sfondamenti improvvisi) e sulle ali che altrimenti sarebbero rimaste come campate in aria.

Nella guerra del deserto i campi minati hanno giocato un ruolo molto importante; contro i mezzi corazzati sono stati il più valido ostacolo, preferibili in certi aspetti ai fossi anticarro. Infatti essi sono di più rapida costruzione, sono quasi indipendenti dalla costituzione geologica del terreno,

offrono il vantaggio di non essere individuati né dalla osservazione aerea né da quella terrestre, sono battuti più facilmente dal fuoco della difesa e, infine, per mezzo degli ordigni esplosivi, agiscono attivamente contro mezzi e contro uomini. Per superare i campi minati è necessario l'impiego di truppe specializzate del genio che aprano i varchi. L'esperienza dimostrava che il passaggio di una grande unità attraverso i varchi aperti in un campo minato comportava una preventiva minuziosa organizzazione e grande perdita di tempo; per ovvie ragioni di sicurezza infatti i reparti aumentano distanza e intervalli mentre la velocità è ridotta e tutto questo dava spesso al nemico la possibilità di sorprendere i reparti in flagrante passaggio. I reparti sorpresi in simile situazione, attirandosi la reazione dell'aviazione avversaria, erano destinati a gravissime perdite nella maggior parte dei casi.

1 novembre 1942

Il mattino del 1 Novembre il IX btg. completò il suo schieramento fronte a sud-est.

Verso le ore 13 avemmo due buone notizie: gli inglesi avevano tentato di sfondare sulla fronte della Folgore ma avevano - però - perduti interi reparti corazzati senza alcun risultato; al nord, in pesanti combattimenti con la 21^a Panzer, circa 80 carri erano stati circondati e distrutti. Il nostro bollettino di guerra riportava con tono ottimistico i nostri ultimi successi ed il ristabilimento della calma su tutto il fronte. In definitiva ci sembrò che i britannici, dopo circa dieci giorni di durissimi combattimenti durante i quali avevano saggiato inutilmente le difese italo-tedesche al centro, al sud ed al nord, desistessero da ogni ulteriore tentativo di sfondamento.

Il nostro morale, sempre alto fino a quel giorno, divenne naturalmente euforico. Ufficiali e soldati che avevano vissuto combattuto e sofferto per mesi e mesi in pieno deserto egiziano, durante il periodo più caldo dell'anno, vedevano finalmente premiati tutti i sacrifici e coronate tutte le speranze con la ricompensa più ambita per un combattente, la Vittoria. Perché prevedevamo che,

dopo aver respinto vittoriosamente il nemico arrestandolo e logorandolo in dieci lunghi giorni di aspra battaglia, il nostro comando, a più o meno breve scadenza di tempo, ci avrebbe lanciato alla controffensiva e alla vittoria finale. *"Non più nel deserto - si diceva - il Natale sarà ad Alessandria"*.

Ciò che era stato negato al maresciallo Graziani nel lontano 1940, ciò che era sembrato una vana chimera ai combattenti di trenta mesi di dura campagna africana, sarebbe stato dunque dato di godere a noi? Già si immaginavano le ripercussioni di ordine militare e politico che avrebbe potuto produrre la conquista dell'Egitto da parte nostra nel quadro generale del conflitto, e se ne ritraevano le più rosee speranze per l'avvenire. Ancora oggi, che sono prigioniero in un campo di concentramento sperduto nell'immensità dei territori nordamericani, ripenso con orgoglio a quei giorni lontani di grandi speranze, e considerando la dura e amara realtà che ci circonda, mi si stringe il cuore.

2 novembre 1942

Il mattino del due novembre fui chiamato al comando di btg. a sostituire momentaneamente l'aiutante maggiore, Ten. Kappa, che si era recato col Ten.Col. Mazzara in ricognizione sul fronte della Folgore. Dal comando di Rgt. ebbi l'ordine di inviare un plotone carri al comando della Divisione "Ariete" come difesa contro le incursioni di camionette che da un paio di giorni infestavano la zona; inviai l'ordine di partenza ad un plotone carri della 2^a Cp., che come Cp. di rincalzo era l'unica che potesse distogliere forze dal proprio schieramento. I 5 carri stavano per partire quando subimmo un mitragliamento da bassissima quota da parte di alcuni caccia americani. Nessun danno sulle nostre posizioni ma all'altezza dell'ospedale divisionale alcune macchine italiane e tedesche vennero incendiate mentre si ebbero morti e feriti anche tra i degenti dello stesso ospedale. Poco dopo fui avvertito che anche un altro autocarro del nostro btg. era stato colpito, per cui mi recai immediatamente sul posto con una camionetta; un carrista

era morto ed altri due erano stati gravemente feriti al bacino; la macchina prontamente riparata riprese la marcia sull'itinerario stabilito. Il carrista Benardi fu il primo caduto del IX Btg.

A sera, improvvisamente, la situazione precipitò: tutta la Divisione "Ariete" ebbe l'ordine di partire all'imbrunire puntando a nord, per trovarsi al mattino seguente nella zona di Seir-el-Murra. Noi ufficiali non avemmo alcun'altra notizia ma avvertimmo che qualcosa di grave stava per accadere. Mi chiesi come mai l'intera Divisione "Ariete" doveva recarsi dalla depressione di El Qattara verso nord fin quasi all'altezza della litoranea: evidentemente o gli inglesi avevano ripreso l'offensiva e minacciavano di sfondare o il nostro comando preparava l'attesa controffensiva. Noi speravamo naturalmente che si trattasse della seconda ipotesi, giacché fino a quel momento avevamo stroncato tutti gli attacchi del nemico ed era subentrata la calma da oltre 12 ore. Nella notte però, in quella notte del 2 novembre, cadde ben presto ogni illusione.

Alle ore 18, mentre preparavo il carreggio di combattimento, il btg. si mise in moto con le compagnie in colonna. Era ormai buio quando il carreggio si mosse seguendo i carri della terza compagnia. Ad un dato momento la compagnia si fermò perché il suo comandante si accorse di aver sbagliato itinerario; anche il carreggio fu costretto ad arrestarsi, ma poco dopo venimmo raggiunti dalla 1100 del Col. Fermenti che ci guidò personalmente nella zona di raccolta dell'intera Divisione "Ariete". Mi apparve allora chiaramente che la situazione militare era improvvisamente precipitata a nostro danno. Sulla strettissima pista passavano lunghe colonne di automezzi, di carri e di artiglieria appartenenti a reparti diversi, tal volta a differenti Divisioni, con un frammistamento ed una confusione tale che era assurdo pensare che quelli fossero dei reparti organici che muovessero ordinatamente su determinati obiettivi. La scarsa visibilità, gli incidenti, gli insabbiamenti dei mezzi impedivano un movimento

regolare e continuo, sicché la marcia si effettuò nelle peggiori condizioni.

Dal mio automezzo vedevo passare sulla mia destra soldati che erano stipati e muti nei cassoni dei vari automezzi; nell'incerta luce si potevano di tanto in tanto distinguere i piumetti dei bersaglieri, sui quali tanta sabbia e tanta gloria si erano posate nelle passate battaglie del deserto. Tuttavia noi carristi continuavamo calmi e tranquilli nella nostra marcia che per i motivi accennati era lenta e terribilmente estenuante.

Fortunatamente la conoscenza dei luoghi da parte degli equipaggi era notevole e grande l'energia degli ufficiali, di modo che i reparti del btg., sebbene spezzettati e confusi con altre unità, non perdettero il collegamento fra loro ed il proprio comando. Una luna velata dalla foschia illuminava debolmente quella massa enorme di uomini e di mezzi in continua lotta con la sabbia e con i guasti meccanici, nel freddo gelido della notte africana. Io, avvolto in una coperta da campo nella mia camionetta, cercavo di indovinare quale eccezionale avvenimento avesse aggravato così repentinamente la situazione. Era chiaro che molti dei reparti che incrociavamo ripiegavano dalla linea e forse la vecchia "Ariete" era l'unica divisione che stava muovendo per espletare un preciso compito verso la linea di combattimento. Le mie erano tutte supposizioni, nell'aria c'era però qualche cosa di inafferrabile che mi faceva sentire che le mie nere supposizioni erano quelle giuste. Ad un dato momento mi oltrepassò un autocarro carico di soldati e colsi le parole di un bersagliere: *"mi sembra una ritirata generale"*.

Quelle parole che inconsapevolmente definivano la verità dei fatti, mi risuonarono stranamente nelle orecchie e le loro sillabe maledette mi accompagnarono per tutta la notte col ritmo del motore della macchina, finché mi assopii. Verso le due di notte ci fermammo nella conca del così detto "laghetto" ove pernottammo dopo di aver celermente rifornita di carburante una compagnia carri. All'alba incontrai il Ten.Col. Mazzara che mi diede alcune direttive, per cui dislocai il carreggio di combattimento

nella zona indicatami, mentre i carri armati prendevano posizione tre o quattro chilometri più ad est. Per tutto il giorno fu un continuo passaggio di autocolonne, di pezzi di artiglieria, di carri armati italiani e tedeschi, mentre sul nostro cielo di tanto in tanto volteggiavano squadriglie di aerei britannici. Dalla stazione di radio Cairo apprendemmo che gli inglesi la notte precedente avevano distrutto il nostro btg. a Kar el Pass¹!! I carristi più anziani mi dissero che gli inglesi non erano nuovi a questo genere di propaganda. Nel tardo pomeriggio non avendo ricevuto alcuna comunicazione dal comando del IX, partii con la 1100 per collegarmi col btg. ma il btg. si era allontanato durante il giorno e non mi fu possibile rintracciarlo. Ad un certo momento fermai la macchina per recuperare assieme al conduttore alcune balestre per sostituirle alle nostre rotte, mentre ero intento a questa operazione mi accorsi che a circa un chilometro stava avvenendo un forte mitragliamento aereo proprio all'altezza del carreggio. Tornato al mio reparto trovai infatti che un mio automezzo era stato messo fuori uso, aveva avuto il motore squarciato dai colpi di un caccia inglese, mentre alcune camionette nemiche avevano effettuato un'incursione contro il carreggio ma erano state messe in fuga dal tempestivo intervento di un nostro carro M13.

4 novembre 1942 - Combattimento di Deir El Murra

La mattina del 4 novembre, verso le ore 7 e 30 con la 1100 mimetica partii, seguito da tutto il carreggio di combattimento, alla volta delle posizioni del btg. come da ordine ricevuto. Dopo circa tre chilometri di marcia ebbi la sensazione esatta delle proporzioni del nostro disastro. Mi attraversavano la via, diretti verso la litoranea, automezzi di ogni genere della divisione Trieste, della divisione Bologna e di altre unità, carichi di uomini pigiati nei

¹ Forse, *Pass for car*.

cassoni, gran parte senza armamento e con i volti pallidi ed abbattuti. Interrogando ufficiali e soldati, avevo sempre più l'impressione che tutta la nostra linea avesse ceduto! Dio mio, mi sembrava impossibile!

...E la mia divisione, la vecchia gloriosa Ariete? Eccola laggiù... immobile, fronte al nemico, mentre tutti attorno si ritiravano. Ne scorgevo i carri schierati a battaglia con le compagnie a stormo, a meno di un chilometro in linea d'aria, fronte a sud-est. Malgrado tutto mi sentivo calmissimo. Avevo ormai completo il senso della gravità della situazione e tuttavia ero sicuro che qualunque cosa potesse accadere avrei condotto tranquillamente a termine il compito che mi era stato affidato. Le mie macchine mi seguirono fino alla linea carri. Al carrocomando del IX btg. trovai il Ten.Col. Mazzara che mi disse concitatamente più volte di allontanarmi perché avevo condotto il carreggio proprio sulla linea dei carri a duemila metri dal nemico.

"Guarda - aggiunse additandomi dei puntini neri verso oriente - sono i carri inglesi". Afferrai il binocolo e guardai con attenzione. Scorsi distintamente avanti a noi un numero impressionante di carri schierati su larga fronte. Per qualche istante non sentii più cosa mi dicesse il mio comandante di battaglione, i miei occhi guardavamo attraverso le lenti quelle macchie nere, il nemico. Lo vedevo per la prima volta con i miei occhi; mi era di fronte ad un paio di chilometri di distanza, ancora silenzioso ed immobile come una belva infida, seminascosto nella nebbia del mattino. Dovessi campare cent'anni non potrò mai dimenticare quegli istanti. Quando abbassai il binocolo l'aiutante maggiore Ten. Kappa mi additò sulla carta la posizione che dovevo raggiungere col carreggio, poi sorridendo mi disse che, nel raggiungere i carri, se non avessi piegato per tempo verso nord, mi sarei proprio andato a cacciare fra le linee del nemico.

Partii col mio reparto, e dopo qualche centinaio di metri incrociai una macchina tedesca da cui mi fu fatto segno di fermarmi. Mi trovai così di fronte al Capitano Bondi, di origine altoatesina, ufficiale di collegamento

tedesco della Divisione "Ariete" e sinceramente odiato dai nostri. Mi chiese altezzosamente notizie sullo schieramento dei nostri carri ed io gli risposi senza alcuna forma militare e con ostentata scorrettezza. Fece finta di non avvertire la mia ostilità, mentre con calma mi additava con la mano gruppi di soldati tedeschi che ripiegavano a piedi stancamente ma in perfetto ordine, mentre di tanto in tanto scoppiavano tra le loro file i colpi dell'artiglieria avversaria. *"Sono gli uomini della 164^a divisione di fanteria tedesca in ritirata"* mi disse; poi ripartì in cerca del Generale Arena, comandante della divisione "Ariete". Il carreggio prese posizione ad ovest del nostro osservatorio di artiglieria, a 700 metri circa dietro la linea dei carri, vicino alla famosa quota 33. Il 132° Reggimento era schierato fronte ad est con i tre battaglioni in linea da sinistra a destra XIII, X e IX. L'ordine era di resistere ad oltranza sul posto: il classico ordine delle situazioni disperate.

L'Ariete doveva ancora una volta condurre a termine una impresa generosa e al tempo stesso durissima, come era stato sempre suo costume, sacrificandosi sul posto per bloccare l'avanzata vittoriosa del nemico e dare così tempo ai resti quasi inermi e spesso appiedati, delle nostre unità battute ed in ritirata, di sfuggire ad un sicuro e totale annientamento.

Erano esattamente le otto e un quarto e nessun colpo era stato ancora sparato, quando mi si avvicinò un colonnello di stato maggiore italiano, seguito dal solito capitano Bondi, che mi chiese dove fosse dislocato il comando di divisione. Non lo sapevo, sicché il colonnello ripartì imprecando contro una simile disorganizzazione del comando, il quale si era spostato sul campo di battaglia senza far conoscere la sua nuova ubicazione a chi di dovere...

Proprio in quel momento un rombo lacerò l'aria rompendo bruscamente il silenzio assoluto che quasi sempre precede la battaglia, guardai l'orologio: erano esattamente le otto e trenta.

Si era iniziato il combattimento che avrebbe preso il nome di Deir El Murra.

L'artiglieria inglese aveva cominciato a bombardare lo schieramento dell'Ariete. L'artiglieria italo-tedesca taceva. Intanto all'altezza dei nostri carri si era levato un denso polverone che si allontanava in direzione della linea britannica: era il nostro X che attaccava, M13 contro Sherman, vale a dire pezzi da 47 contro pezzi da 75. Bisognava conoscere le possibilità relative di questi carri per apprezzare il cuore di quei carristi italiani che osavano un simile attacco. La reazione nemica con il fuoco dell'artiglieria e dei carri fu violenta; il X dopo aver subito sensibili perdite fu costretto a ripiegare, schierandosi sulla destra del IX, che venne così a trovarsi al centro dello schieramento.

Terminò così il nostro attacco, l'unico di tutta la giornata, ma gli inglesi a loro volta non accettarono la sfida e non contrattaccarono, forse temendo un agguato dei nostri anticarro.

Da quel momento comunque l'Ariete si sarebbe limitata a sbarrare il passo agli inglesi facendo fuoco da ferma, cosa che riuscì a fare egregiamente per l'intera giornata. Alle ore 10 e 30, considerando il forte consumo di carburante (i nostri carri erano sempre con i motori accesi per ogni evenienza) e di munizioni, decisi di mia iniziativa di recarmi a rifornire il battaglione in linea. Scelsi così due autocarri Lancia Ro da condurre con me e lasciai temporaneamente ad un sottufficiale il comando del carreggio, quindi partii a bordo della 1100 mimetica seguito dai due autocarri. Giunto presso i carri del btg. iniziai il rifornimento con i due automezzi contemporaneamente dalle due estremità dello schieramento per accelerare le operazioni. Il Ten.Col. Mazzara, prevedendo la rabbiosa reazione avversaria nello scorgere le vistose sagome degli automezzi, ad un dato momento, sotto il grandinare delle granate avversarie, mi sconsigliò di continuare il rifornimento. La mia macchina era stata perfettamente inquadrata dalle salve inglesi. Ma ormai bisognava condurre a termine l'operazione: il

rifornimento si era rivelato particolarmente necessario e bisognava effettuarlo ad ogni costo. L'artiglieria inglese ci aveva ormai perfettamente inquadrato, le granate ci seguivano passo passo ad ogni nostro spostamento, scoppiando a poche decine di metri tra nugoli di "farfalle". Per non esporre entrambe le macchine decisi di continuare il rifornimento con un solo autocarro e la 1100, io stesso aiutai i miei uomini. Bisognava affrettarsi, potevamo prenderci un colpo in pieno da un momento all'altro e con tutto quel ben di Dio che avevamo con noi, tra granate perforanti e carburante, c'era da volare direttamente in... Paradiso.

Passando di carro in carro scambiavo qualche parola con i carristi, erano tutti calmi (di fronte all'ineluttabile l'uomo rimane calmo), essendo chiaro a tutti che la partita era disperata; un sergente mi disse sorridendo: *"Tireremo avanti sino alla fine signor tenente!"*. Alcuni carristi mi porsero alcune lettere che raccolsi assieme a qualche raccomandazione: *"Imbucatele voi, signor tenente"*. Incontrai il Sottotenente Bonetti: mi sembrò accasciato, cercai di fargli animo e gli strinsi la mano. Si allontanò per rientrare nel suo carro. Non lo rividi più, una perforante lo colpì alla testa qualche ora più tardi. Parlai col cap. Carlucci ed il cap. Vaglia, entrambi mi fecero intendere che eravamo alla fine. Passando a rifornire il carro-comando di battaglione il Ten.Col. Mazzara mi ripeté l'ordine di ritirarmi, gli risposi salutandolo militarmente; in fondo la mia iniziativa non poteva dispiacergli. Quando il rifornimento ebbe termine diedi l'ordine alle due macchine di rientrare al carreggio celermente, seguendomi molto distanziati. I colpi del nemico, divenuti più rabbiosi e celeri, ci accompagnarono per tutto il ritorno finché raggiungemmo il nostro reparto. Fortunatamente non avevo avuto nessun danno né agli uomini né alle macchine. Ora anche la nostra artiglieria aveva aperto il fuoco. Mi passarono accanto tre pezzi tedeschi da 175 e mi fu chiesto dove fosse andato il quarto pezzo passato poco prima. Indicai la direzione presa dall'altro cannone, ma gli artiglieri tedeschi compresero male perché si diressero in

tutt'altra direzione né potei fermarli, così nella mia zona per tutta la giornata vi fu un solo pezzo da 175 a fare il tiro di controbatteria. Verso le undici numerosi squadroni di bombardieri inglesi, scortati da decine e decine di caccia, sganciarono sulle nostre posizioni. I nostri danni però furono molto leggeri. Poco dopo un mio autocarro venne colpito da una cannonata, gli inglesi avevano allungato il tiro e picchiavano proprio sul carreggio, sicché più di una volta fummo costretti a cercare riparo mentre le schegge passavano fischiando e ronzando da tutte le parti. L'osservatorio di artiglieria sulla mia destra venne centrato in pieno fra scoppi assordanti. L'artiglieria avversaria continuò così a tempestarci per un bel po'. Sopravvenuta una breve calma feci recuperare la macchina colpita che venne rimorchiata da un'autobotte in partenza per la nostra base di El Dabà.

Approfittai del mezzo per inviare nelle retrovie alcuni soldati tedeschi della 164^a assieme al mio bagaglio e per chiedere rifornimenti al comando della base. Altri bombardamenti aerei mi costrinsero a spostare il carreggio a nord di alcune centinaia di metri; durante tale spostamento fummo presi sotto il bombardamento di un altro squadrone per cui fermammo le macchine e ci gettammo a terra mentre gli scoppi si avvicinavano sempre più.

Oramai le bombe cadevano a qualche decina di metri; sentii ad un certo momento che se avessero continuato a sganciare, ci avrebbero colpito in pieno; serrai le mascelle in attesa delle bombe ma gli scoppi cessarono come d'improvviso: evidentemente avevano già sganciato tutto il loro carico.

Sulla nuova posizione restai in attesa di ordini dal comando del battaglione. Intanto altri bombardieri britannici sganciarono proprio sulla zona dove eravamo schierati poco prima: avevo avuto buon fiuto. Saranno state le tre del pomeriggio quando vidi venire dalla linea del fuoco, seguito da alcuni soldati, un sottotenente d'artiglieria italiano completamente fuori di sé che gridava a tutti di ritirarsi perché era tutto finito, aggiungendo

affannosamente che la sua batteria da 90 era stata distrutta dallo ultimo attacco aereo. Quindi scomparve su di una vecchia macchina diretto a nord. Gli uomini del carreggio mi chiesero che cosa avrebbero dovuto fare, risposi loro di stare calmi e fermi ai loro posti, dopo di che si allontanarono un po' umiliati. La situazione sembrava precipitare ma non avevo alcun dato di fatto con sicurezza, d'altra parte dipendevo da un comando perciò non potevo fare altro che attendere ordini, semplicemente. Verso le sedici arrivarono dal nord alcuni rinforzi tedeschi, mi sentii un po' rincuorato: erano autoblindo seguite da pezzi anticarro e da carro armato di medio tonnellaggio. Un sottotenente mi chiese: "*Panzer Ariete?*". Gli risposi: "*Panzer Ariete là*" indicandogli la zona dove era la divisione. Sperare che le sorti del combattimento potessero essere capovolte con tali rinforzi sarebbe stato senza dubbio pura follia, ma in fondo al cuore non si cessava di sperare oltre ogni ragionevole speranza... "*Spes ultima dea*".

Alle diciassette le artiglierie presero a tuonare con particolare intensità d'ambo le parti, io non sapevo ancora cosa fosse accaduto al mio battaglione, che pure non era molto lontano da noi, ma la luce crepuscolare ed i densi polveroni sollevati dalle granate non ci permettevano di distinguere nulla oltre poche centinaia di metri. Decisi di recarmi con la 1100 mimetica sulla linea dei carri. Il mio conducente era un ragazzo sveglio, tuttavia mi sembrò un po' titubante ad attraversare la massiccia cortina di fuoco che ci era davanti in quel momento; lo spronai perciò gridandogli: "*Casanova, hai paura?*" Era un veterano dell'Ariete, fu perciò lo stimolo migliore, per tutta risposta mise in moto il motore e lanciò la macchina a tutto gas attraverso il fumo e gli scoppi dalle granate. Fatte poche centinaia di metri ad un certo punto fummo costretti a fermarci, non era praticamente possibile andare avanti, vi era un vero muro di fuoco da attraversare ed attraversarlo con una 1100 avrebbe significato saltare per aria prima ancora di raggiungere il battaglione. Le schegge ci sfioravano sibilando da tutte le parti. Mio malgrado fui costretto a rinviare il collegamento quando si fosse un po'

calmato il temporale. Ritornai così al carreggio senza sapere ancora nulla del btg.

Ma alle 17 e 20 vidi dirigersi verso di me un carro armato M13 carico di uomini polverosi e stanchi; mi mossi anch'io verso il carro ed incontrai così il sottotenente Bosio del mio battaglione, che mi comunicò brevemente che il IX era stato distrutto, aggiungendo che quello era il carro del sottotenente Bonetti, caduto non molto tempo prima, e mi mostrò un largo squarcio della torretta attraverso il quale era entrato il fatale proietto perforante. Il IX carri dunque non esisteva più e con esso tutta l'Ariete si era letteralmente sacrificata, arginando da sola l'irrompente marea avversaria. La notizia era grave ed inaspettata per me, che avevo sempre pensato ad un ripiegamento almeno di una parte del battaglione. Chiesi a Bosio altri particolari e notizie degli ufficiali, mi rispose con poche e stanche parole. Era stato per più di otto ore in mezzo alle cannonate ed era come assente ed intontito, durante la giornata aveva cambiato tre volte il carro in fiamme: era un piemontese.

Mi voltai verso la linea dello schieramento da dove i carri non sarebbero tornati più. In quel momento macchine d'ogni genere passavano veloci dirette a nord-ovest provenienti dalla linea del fuoco. Evidentemente tutto era perduto e cercavano di prendere il largo. Poco dopo arrivò la camionetta del medico col dottore Rizzuti. Ora cosa fare? Per il momento diedi l'ordine di restare tutti al loro posto. I miei uomini, influenzati dagli avvenimenti che incalzavano, attendevano che ordinassi il ripiegamento ma io avevo un comando ed una responsabilità e dovevo a mia volta attendere gli ordini del Ten.Col. Mazzara.

Finalmente, dopo una mezz'ora di attesa, mentre calava il buio ed attorno a noi passavano i fuggiaschi della battaglia, giunse un motociclista del comando di battaglione assieme al sottotenente Fommei. Il motociclista mi confermò la distruzione del IX e di quella del X e mi riferì da parte del Ten.Col. Mazzara che io non dovevo più preoccuparmi dei rifornimenti del btg., giacché i resti dell'intero 132° Reggimento sarebbero stati riforniti

direttamente dal comando della Divisione "Ariete". Da quel momento il mio compito come comandante del carreggio del IX era terminato. Riunii allora gli ufficiali superstiti; eravamo quattro: il S.Ten. Bosio, il S.Ten. Fommei, il S.Ten. medico Rizzuti e il sottoscritto. Sentii anche la loro opinione, infine fummo tutti d'accordo che, avendo ormai assolto il nostro compito, bisognava ripiegare subito per non cadere nelle mani del nemico. Io decisi però di attendere ancora qualche tempo sul posto per raccogliere quei carristi che tentassero di ripiegare a piedi nella nostra direzione. Ad un certo punto fermai una macchina tedesca ed interrogai un tenente per avere ulteriori notizie sullo sviluppo degli ultimi avvenimenti; egli mi assicurò tranquillamente, come era provato costume dei tedeschi, che l'Ariete aveva bloccato gli inglesi e combatteva ancora, dopo di che si allontanò però a gran velocità verso nord-ovest.

Alle 18 e 20 circa, visto che nessun altro uomo del nostro reparto si era fatto vivo, e considerando che ogni ulteriore ritardo avrebbe potuto essere fatale per noi, decisi di ripiegare sulla nostra base di El Dabà, gettandomi in pieno deserto con rotta ovest-nord-ovest, lontano dalla litoranea, certamente battuta dall'aviazione nemica. Avevo con me tutte le macchine superstiti del carreggio, due 1100 mimetiche ed un carro armato (quello di Bonetti) che desideravo portarmi dietro sebbene malconcio perché era la nostra unica difesa contro probabili attacchi di camionette inglesi. Io precedevo in 1100 la breve colonna; Il S.Ten. Fommei, seduto al mio fianco, mi dette gli ultimi particolari del combattimento.

Il sole era ormai tramontato, l'oscurità aveva invaso repentinamente il deserto e dietro alle nostre spalle si levavano al cielo innumerevoli lingue di fuoco: erano i carri dell'Ariete già inefficienti, che venivano incendiati dagli inglesi che avanzavano. I carri del 132° erano già stati messi fuori combattimento sin dalla ore 14 come tutti testimoniarono più tardi, ma i carristi erano rimasti ai loro posti facendo fuoco di tanto in tanto dalle torrette con i 47 ancora in grado di sparare e questo probabilmente aveva

indotto il nemico a pensare che la nostra linea fosse ancora efficiente. Ed era rimasto fermo fino a notte, continuando a far fuoco prudentemente da due chilometri di distanza con i suoi pezzi da 75.

I britannici erano rimasti così bloccati per un intero giorno dalla presenza di quella divisione che per due anni aveva riempito le cronache della guerra del deserto. Certo, non era più il formidabile strumento di guerra guidato da quell'impareggiabile soldato che era il Col. Maretti; i nuovi carri americani in dotazione agli inglesi avevano troppo approfondito il divario di potenza materiale tra carristi italiani ed inglesi, declassando ulteriormente i vecchi M13. Eppure gli inglesi con oltre cento carri Grant e Sherman non avevano osato attaccare poco più di cento M13. L'Ariete li suggestionava ancora. Dirà più tardi il Feldmaresciallo Rommel che i carristi italiani *"in lotta disperata, combatterono con disperato valore"*.

Al mattino il nemico aveva incassato la sfida superba del X che era andato all'attacco per accorciare le distanze e poter colpire gli Sherman con i suoi 47, troppo corti per fare fuoco efficace da due chilometri e perforare le pesanti corazze nemiche; aveva assistito poi all'ostinata difesa della linea italiana e l'aveva bombardata tutto il giorno mentre avrebbe potuto aggirarla agevolmente sui fianchi scoperti e travolgerla con un deciso attacco sin dal mattino. Aveva visto chiaro il Maresciallo Rommel al mattino del 4, quando al Gen. Arena, che gli faceva presente la nostra scarsa efficienza, aveva risposto brevemente: *"Generale, conosco la vostra divisione meglio di voi, l'Ariete ha ancora delle possibilità, fermerà per un giorno gli inglesi"*. Tra la marea di reparti in ritirata era andata serenamente a schierarsi in battaglia, pronta ad un combattimento già segnato prima che fosse incominciato e per tutta la giornata aveva fermato il nemico incalzante e a sera era sulle medesime posizioni del mattino con quasi tutti i carri distrutti, confermando sul campo la fiducia del Maresciallo tedesco.

Ho visto personalmente carri attardati nelle retrovie per guasti meccanici, raggiungere isolatamente e

decisamente la linea del fuoco in pieno combattimento: frutto della disciplina e della educazione morale del tempo. Così era finita l'Ariete.

Di essa non si dirà che è ritornata indietro.

Alle nostre spalle gli incendi si allontanavano sempre più nel buio della notte mentre tutto intorno si levavano nel cielo stellato i segnali dei razzi, rossi quelli inglesi e verdi quelli tedeschi. Marciavamo da circa un'ora alla velocità consentita dalle asperità del terreno e dalla scarsa visibilità, quando fui costretto ad abbandonare nel deserto il carro armato, che non poteva tenere la velocità degli altri mezzi, dopo avere incaricato il S.Ten. Bosio di inutilizzarne motore ed armi. Verso nord, ad est, a sud e ad ovest i razzi del nemico continuavano a striare il cielo di rosso; ci trovavamo in mezzo ai reparti inglesi che avanzavano per riprendere il contatto con i nostri. Eravamo pochi, senza armi idonee, frammischiati al nemico, di notte ed in pieno deserto. La calma, luce della ragione, era più che mai necessaria: in simile frangente anche al nemico non sarebbe stato facile individuarci, sicché sentivo che alla fine tutto sarebbe andato bene.

Con la mia vecchia bussola dell'Accademia controllavo la rotta, fidando nella nostra buona stella; in guerra si diventa fatalisti. Dopo quasi mezz'ora incrociammo una macchina tedesca proveniente da est, ai due soldati che l'occupavano chiesi notizie degli inglesi; i due si fecero comprendere molto chiaramente anche senza conoscere una parola d'italiano: eravamo circondati da ogni parte dal nemico ed approfittando dell'oscurità, cercavano di uscire fuori dell'anello che si andava sempre più stringendo attorno a noi. Ordinai di accelerare la velocità, mentre dalla mia posizione in cima alla piccola colonna, scrutavo attentamente il terreno in ogni direzione. Ad un tratto vedemmo dei razzi verdi che partivano da un paio di chilometri di distanza da noi: erano segnali tedeschi, per cui ci dirigemmo in tutta fretta in quella direzione. Trovammo infatti ferma un'autocolonna tedesca in procinto di prendere il largo. Mi venne confermata la notizia che il nemico ci aveva sorpassato sia sulla litoranea

che all'interno in pieno deserto. Ripartimmo subito mantenendo costante la rotta di marcia perché fino a quel momento avevo avuto buon fiuto e decisi di non unirmi ai tedeschi perché pensavo che in pochi saremmo sfuggiti meglio al nemico. Verso mezzanotte incrociammo una lunga autocolonna italiana, era del 66° Rgt. di fanteria della divisione Trieste, l'unico reparto ancora intatto di quella divisione. Il Colonnello del Reggimento mi interrogò circa i miei propositi, io gli consigliai di fermarsi per riprendere il movimento alle due, quando cioè cessava generalmente l'attività aerea del nemico, perché l'autocolonna era un vistoso obiettivo per la ricognizione aerea avversaria. Per mio conto mi tenni lontano dall'autocolonna e poco dopo mi fermai per far riposare un po' uomini e macchine. A nord, sulla nostra destra, i riflettori del campo d'aviazione di El Dabà sciabolavano il cielo ininterrottamente e verso nord ovest, all'altezza della litoranea, si potevano distinguere gli scoppi dei bombardamenti aerei ed interi grappoli di "lumini". Dopo un frugalissimo pasto notturno ci addormentammo tutti nella macchine, vinti dalla stanchezza. In pieno sonno fui svegliato da un vicino confuso vociare; mi alzai dal mio duro giaciglio ed andai ad esplorare i dintorni; incontrai così i resti di un battaglione della divisione di fanteria Bologna² che si ritiravano a piedi verso El Dabà. Gli uomini erano letteralmente sfiniti ed assetati, solo gli ufficiali, tutti dall'accento settentrionale, avevano conservato quasi intatti spirito ed energia e spronavano i loro soldati ad andare avanti.

² In merito all'ultimo episodio, quello dei soldati della Bologna, il S.Ten. Vincenzo Formica raccontava al figlio che il Colonnello, un veterano della Grande Guerra, gli disse: "Noi ufficiali abbiamo altre risorse, risorse spirituali... ma per i miei soldati, poveretti, è diverso... adesso hanno solo sete".

Bisogna ricordare che questa divisione era stata particolarmente sfortunata: dopo giorni e notti di duri combattimenti aveva eseguito un primo ordine di ripiegamento ed era stata costretta ad abbandonare le armi pesanti e l'artiglieria; poi aveva avuto il contrordine di ritornare sulle vecchie posizioni che aveva dovuto riprendere senza adeguato appoggio di fuoco contro i reparti inglesi che le avevano già occupate. Naturalmente la rioccupazione delle vecchie posizioni era stata, in tali condizioni, solo parziale e molto sanguinosa. Infine la Bologna aveva avuto l'ordine definitivo di ritirata.

Fu veramente una pietosa scena quando tutti quegli uomini, affranti dalla sete e dalle fatiche, mi circondarono in ginocchio perché dessi loro da bere. Li dissetai personalmente con le scorte d'acqua che avevo a bordo delle macchine, poi mi presentai ai loro ufficiali e conobbi il Colonnello comandante di quel battaglione che seguiva i suoi uomini in 1100 per non abbandonarli, specialmente in quella triste situazione. Ricordo ancora la figura del vecchio ufficiale, piccolo ed asciutto, con una benda nera che gli copriva l'orbita vuota dell'occhio sinistro; quello che più colpiva in quel volto monocoloro era l'espressione decisa e risoluta dell'unico occhio sano e l'affabilità del sorriso che non aveva perduto il suo carisma nemmeno in quella tragica situazione. Prima di riprendere la marcia, avendo saputo che ero un ufficiale dell'Ariete, volle conoscere i particolari della nostra ultima battaglia quindi mi salutò con cordialità e scomparve lentamente con i suoi soldati verso Fuka...

Finisce così il resoconto degli ultimi giorni della Battaglia di El Alamein. Il diario continua con diversi episodi accaduti durante la ritirata attraverso la Libia, e con la descrizione dei combattimenti di El Guettar del marzo 1943 ai quali il S.Ten. Vincenzo Formica prese parte, inquadrato coi resti delle truppe carriste in un gruppo controcarro.

Alla fine fu catturato il 31 marzo 1943 dagli americani.

