

Collana

SAGGI DI GEOGRAFIA MILITARE

RUOTE NEL DESERTO

Teatri operativi, mobilità e logistica del Regio Esercito in Africa Settentrionale

Toni Vendrame e Aldino Bondesan

contributi di

Roberto Chiarvetto, Kuno Gross, Hermann Häusler e Michele Soffiantini

prefazioni di

Gianluigi Baldo, Gualtiero Mario De Cicco e Vincenzo De Luca

illustrazioni di

Alicia Bondesan, Lorenzo Bovi, Mauro Caldarde, Piero Compagni e Sergio Pietruccioli


CIERRE
edizioni

Grafica, impaginazione e disegni
Alicia Bondesan

In copertina
Autocarro leggero SPA 38R su pista libica.
USSME, GM.2-LA-510

ISBN 978-88-5520-128-5

© 2021 SIGGMi - Progetto El Alamein
© 2021 Cierre edizioni
Via Ciro Ferrari 5, 37066 Sommacampagna, Verona
tel. 045 8581572, fax 045 8589883
edizioni.cierrenet.it • edizioni@cierrenet.it

Gli autori di *Ruote nel Deserto* devolveranno gli utili derivanti dalle vendite del libro a favore delle finalità istituzionali del Progetto El Alamein.

Tutto il possibile è stato fatto per ottemperare agli obblighi relativi alle autorizzazioni alla pubblicazione di testi, o parti di essi, e per la citazione dei titolari dei diritti di autore e degli archivi di provenienza della documentazione utilizzata. Gli autori sono comunque a disposizione per riconoscere proprietà intellettuali che non siano state fin qui attribuite nonché per correggere involontarie omissioni o inesattezze nella citazione delle fonti.

INDICE

Glossario	27
Abbreviazioni delle fonti delle illustrazioni	27
Indice delle cartine.....	28
Il mondo in guerra	31
La situazione geostrategica all'inizio della Seconda guerra mondiale.....	33
Il fronte nordafricano e le vicende europee.....	33
I protettorati di Egitto e Tunisia.....	36
Il protettorato britannico sull'Egitto	36
Il protettorato francese sulla Tunisia.....	37
Le vicende francesi nella fase iniziale del secondo conflitto mondiale.....	37
L'Africa Equatoriale Francese e le Forces Françaises Libres.....	39
Il contributo della Francia Libera alle operazioni militari in Africa	39
Il comandante Leclerc e le Forces Françaises Libres (FFL)	41
<i>L'oasi di Cufra negli anni Trenta (scheda)</i>	<i>44</i>
La campagna in Africa Settentrionale	47
Il Regio Esercito attacca	49
Consistenza e mobilità delle truppe attaccanti	49
Le prime difficoltà logistiche.....	52
<i>Le subdole insidie del deserto (scheda)</i>	<i>53</i>
L'orientamento dei reparti nel deserto	54
<i>La rete degli A.P. (scheda)</i>	<i>58</i>
Sintesi delle operazioni in Africa Settentrionale	59
Parte I - Territorio e tematiche operative	69
Lineamenti geografici del teatro operativo	71
Il teatro libico-egiziano (1940-1942)	71
Caratteristiche orografiche	71
Il teatro operativo marmarico	79

Premessa.....	79
I principali siti del fronte marmarico.....	81
<i>Il sistema viario della marmarica (scheda)</i>	88
La “linea delle ridotte”.....	95
I primi fuochi di guerra.....	95
La ridotta Capuzzo.....	98
La ridotta di Giarabub.....	99
Le oasi di Giarabub e di Siwa.....	102
Il Grande Mare di Sabbia.....	106
Il teatro operativo di El Alamein.....	109
El Alamein: morfologia del campo di battaglia.....	109
<i>Come si origina una sebkha (scheda)</i>	114
La Grande Depressione di El Qattara.....	116
Origine geologica e importanza storica.....	116
Lineamenti geografico-fisici.....	119
<i>Come salvarsi da una sebkha o dalle sabbie mobili (scheda)</i>	121
<i>Un’ulcera segreta della terra: la Grande Depressione agli occhi di un inviato di guerra (scheda)</i>	122
Il teatro operativo tunisino.....	125
Tunisia centro-settentrionale: i Monti Medjerda, le Dorsali Occidentale e Orientale.....	125
Tunisia centrale: gli chott e la regione di Gabès-Sfax (o “regione degli chott”).....	128
Gli chott.....	128
La regione di Gabès-Sfax e i principali ostacoli alle linee di penetrazione da sud e da ovest.....	130
Tunisia meridionale.....	132
Il territorio desertico.....	132
Le linee di Mareth-El Hamma e degli Chott-Akarit.....	133
Infrastrutture viarie.....	135
Le strade.....	135
Le strade libiche all’inizio degli anni Quaranta.....	135
La descrizione del percorso stradale da El Agheila ad Alessandria (autunno 1940).....	139
Le principali piste dell’entroterra costiero.....	141
I principali collegamenti transahariani.....	143
I principali collegamenti transahariani libici all’inizio del secolo scorso.....	143
I principali collegamenti transahariani negli anni Venti e Trenta.....	144
Piste “palificate” e piste “fustificate”.....	146
Le ferrovie.....	150
Le ferrovie in Tripolitania.....	150
Le ferrovie in Cirenaica.....	151

La ferrovia del Deserto Occidentale (Western Desert Railway)	152
Il materiale rotabile	156
<i>La ferrovia del deserto: locomotive e locomotori del British War Department (scheda)</i>	162
Azioni di sabotaggio contro la Ferrovia del Deserto	164
Il pattugliamento della ferrovia	164
Le azioni dei guastatori tedeschi del <i>Lehr Regiment Brandenburg</i>	164
L'azione dei guastatori italiani del Reggimento San Marco	166
Lo stato attuale delle ferrovie in Libia e Egitto	169
<i>Quell'ultimo treno dal fronte di El Alamein al cuore della Marmarica (scheda)</i>	170
<i>Le infrastrutture della Tunisia (scheda)</i>	172
Le grandi opere viarie.....	175
La Balbia: importanza di una strada militare.....	175
Dalla via Balbia all'Autostrada Costiera Libica	185
<i>L'arco dei fileni (scheda)</i>	188
L'autostrada del deserto Tripoli-Gadames vista con l'occhio del turista.....	191
<i>I rifornimenti alleati all'Egitto. I collegamenti transahariani (scheda)</i>	194
Porti e servizi costieri del teatro libico-egiziano	197
I porti	197
La situazione nel corso della campagna in Africa Settentrionale	197
Relazione del Capo di Stato Maggiore della Regia Marina, Amm. Riccardi, sullo stato dei porti in Africa Settentrionale a tutto luglio 1942.....	201
Servizi costieri	204
L'impiego delle motozattere	204
Le motozattere in combattimento	210
Il piano Big Party e l'operazione Daffodil.....	210
L'attacco a Tobruch e gli scontri a fuoco delle motozattere	210
La costituzione del Gruppo Flottiglie ASI (Africa Settentrionale Italiana) e le Flottiglie leggere tedesche in Nordafrica.....	214
Costituzione del Gruppo Flottiglie ASI	214
<i>I MAS della serie "500". Le Motosiluranti tipo "CRDA" (scheda)</i>	215
Le Flottiglie leggere tedesche in Nordafrica	216
L'aviazione in Libia	219
L'aviazione e gli aeroporti.....	219
I primi voli di guerra	219
L'attività dell'aeronautica militare negli anni Trenta.....	221
Il dopoguerra.....	223
Gli aerostati e i dirigibili nella guerra libica.....	224
<i>L'epopea dei Servizi Aerei Speciali in Nordafrica (scheda)</i>	225

Le comunicazioni militari	227
Lo sviluppo delle comunicazioni militari fino agli anni Trenta	227
I piani per migliorare le trasmissioni militari in tempo di guerra	229
Le trasmissioni in aviazione	230
<i>I primi tentativi di radiotelegrafia militare (scheda)</i>	231
Cenni sulla storia della Libia.....	233
Storia della Libia antica.....	233
Il colonialismo italiano in Libia, dal 1911 al 1930.....	236
La colonizzazione della Libia degli anni Trenta	240
La nascita della Libia moderna e l'inizio delle ricerche petrolifere	242
L'oro nero e l'oro blu: le ricchezze di un paese sospeso tra un fragile passato e un incerto futuro	244
Le diversità regionali libiche.....	246
Cronologia dei Governatori della Libia.....	247
Cronologia dei Governatori della Tripolitania.....	248
Cronologia dei Governatori della Cirenaica.....	249
Le colonne motorizzate nel deserto	251
L'influenza del terreno e delle doti di mobilità di una colonna motorizzata coloniale nelle operazioni desertiche	251
<i>Come si guida nel Gran Mare di Sabbia (scheda)</i>	253
Pneumatici sulla sabbia.....	254
Il dispiegamento di una divisione motorizzata coloniale in movimento.....	257
Come operavano l'avanguardia, il fiancheggiamento e la retroguardia della divisione motorizzata.....	259
Come avveniva il movimento del grosso della divisione	262
L'impiego dei meharisti in Libia	264
L'impiego dei reparti	264
Le ricognizioni	265
Il combattimento d'incontro	266
I rilievi di territori	267
Il trasporto dell'acqua	269
L'evoluzione dei reparti sahariani e la persistente presenza dei meharisti	269
<i>Il Recupero degli automezzi insabbiati (scheda)</i>	271
La navigazione desertica.....	273
Cartografia e strumentazione	273
La testimonianza del Ten. Angelo Pericoli	280
<i>Murzuch a fine anni Venti (scheda)</i>	288
La bussola solare di Bagnold	294

<i>Lo scorpione del deserto e l'astrolabio: le insegne con origini italiane di due famosi reparti speciali britannici (scheda)</i>	300
La cartografia della Libia coloniale	307
Genesi dell'Istituto Geografico Militare.....	307
I primordi dell'attività cartografica in Libia.....	309
L'attività cartografica in Libia fino al 1919.....	311
L'attività cartografica in Cirenaica dal 1919 al 1931.....	313
L'attività cartografica in Tripolitania dal 1919 al 1931	315
L'attività cartografica unificata dal 1931 al 1940	316
Il Reparto Topocartografico Speciale	319
<i>Elementi di cartografia (scheda)</i>	321
I confini libici	322
<i>I retroscena che portarono all'attuale confine cirenaico-egiziano (scheda)</i>	328
La transitabilità desertica	331
Le carte della transitabilità desertica	333
La carta italiana.....	333
La carta tedesca.....	335
La carta inglese	335
Le carte della Libia inglesi e americane.....	338
Le "ricognizioni desertiche" degli anni Trenta.....	339
Le ricognizioni preparatorie alla conquista delle oasi di Cufra.....	339
Ricognizione da Gadames a Gat	341
Missione O. Marchesi a Cufra e al Gebel el-Auenat.....	341
Le ricognizioni sahariane di Roberto Lordi	344
Le ricognizioni sahariane di Ottavio Rolle.....	345
<i>Ardito Desio (scheda)</i>	347
Fotogrammetria e aerofotogrammetria.....	348
Cenni storici.....	348
La macchina fotografica APR 3	349
L'aerofotogrammetria con il sistema Santoni	350
L'attività dei geologi militari tedeschi in Nordafrica	355
Premessa.....	355
La missione del Wehrgeologenstelle 12.....	357
Fase 1, aprile-ottobre 1941, successione dei maggiori centri interessati dalla prima offensiva di Rommel: Bengasi-Derna-Tobruch-Bardia-Sollum	357
Fase 2, novembre 1941-gennaio 1942, successione dei maggiori centri coinvolti nella prima ritirata delle forze dell'Asse: Tobruch-Derna-Bengasi-El Agheila.....	359

Fase 3, gennaio-novembre 1942, successione dei maggiori centri coinvolti nella seconda offensiva di Rommel: Agheila-Gazala-Tobruch-Bardia-Sollum-El Alamein	360
Ricerca dell'acqua di falda e mappa dei pozzi	362
La missione del Sonderkommando Dora	364
La preparazione	364
La fase operativa	365
Il rientro in Germania	368
Parte II - Gli Autieri e la logistica del Regio Esercito	371
Breve storia del corpo automobilistico	373
Dalle origini alla Seconda guerra mondiale	373
Tenute e simbologia del Corpo automobilistico	380
Tenute, mostreggiature e fregi	380
Motto	383
<i>La conservazione della memoria (scheda)</i>	384
L'Associazione Nazionale Autieri d'Italia	384
Monumento all'Autiere d'Italia	384
Il Museo storico della motorizzazione	385
Dagli albori della motorizzazione ai primi impieghi operativi in Africa Settentrionale	387
Prime acquisizioni di automezzi da parte del Regio Esercito	387
Il primo impiego dell'autocarro in zone di guerra	389
La battaglia di Zanzur	390
I primi reparti automobilistici in Libia e il loro coinvolgimento nell'occupazione della colonia	398
Gli autieri nella riconquista del Fezzan	400
<i>Gli autogruppi* (scheda)</i>	405
Il forte di Sebha: un'icona delle strutture militari libiche	406
Il Corpo Automobilistico in Libia all'inizio del secondo conflitto mondiale	409
Gli orientamenti dottrinali	409
<i>Organizzazione e tipologie dei reparti automobilistici (scheda)</i>	411
I reparti	412
<i>Note sulla logistica (scheda)</i>	414
<i>L'organizzazione logistica della 132^a Divisione corazzata "Ariete" in Africa Settentrionale (scheda)</i>	416
La riorganizzazione (1° luglio - 30 novembre 1940)	417
La manutenzione del parco macchine	422
Il Corpo Automobilistico nel teatro libico-egiziano (1940-1942)	425

I reparti del Corpo Automobilistico all'epoca della prima offensiva britannica (dicembre 1940 - gennaio 1941).....	425
I principali reparti del Corpo Automobilistico in Africa Settentrionale nel periodo 1941-1942	429
Le grandi unità logistiche del Regio Esercito in Africa Settentrionale: 1° e 12°	
Autoraggruppamento	431
Il 12° Autoraggruppamento Supercomando Africa Settentrionale.....	431
1° Autoraggruppamento Supercomando Africa Settentrionale	436
<i>Testimonianze di autieri in Africa Settentrionale (scheda)</i>	439
La logistica in Africa Settentrionale	445
I cambi ai vertici dell'amministrazione e delle truppe coloniali in Libia.....	445
Il riordino dell'organizzazione logistica in Africa Settentrionale	447
Primo riordino dell'organizzazione logistica (luglio 1941)	447
Secondo riordino dell'organizzazione logistica (gennaio 1942)	449
L'influenza della logistica all'inizio della seconda controffensiva italo-tedesca (21 gennaio-4 febbraio 1942)	453
Il confronto con la logistica tedesca in Africa Settentrionale	458
La creazione di DELEASE	459
Note sulla classificazione degli automezzi della Wehrmacht	461
<i>Alcuni dei più rappresentativi automezzi della Wehrmacht (scheda)</i>	463
I criteri inglesi sulla motorizzazione e sulla meccanizzazione.....	466
L'influenza della logistica sulle cause della sconfitta	468
La situazione dell'ACIT dopo El Alamein e il primo arretramento su Fuka (5 novembre 1942) ...	471
Cronologia della manovra di ripiegamento delle truppe italo-tedesche dopo l'arretramento su Fuka.....	473
<i>Malta e l'Operazione C-3 (scheda)</i>	474
La situazione automezzi a fine novembre 1942	476
L'organizzazione logistica e il servizio automobilistico in Tunisia	477
<i>Le Grandi Unità modello 1941 e 1942 (scheda)</i>	479
<i>Il riverbero della logistica sulle battaglie di El Alamein (scheda)</i>	482
Autocarri del Regio Esercito in Africa Settentrionale.....	485
L'evoluzione degli automezzi da trasporto	485
La scelta del tipo di motorizzazione: benzina o diesel?.....	489
I vantaggi e gli svantaggi della motorizzazione diesel.....	490
La configurazione veicolare degli automezzi da trasporto	491
<i>Autocannoni del Regio Esercito (scheda)</i>	492
Gli automezzi unificati	494
Rassegna dei principali automezzi da trasporto utilizzati in Africa Settentrionale dal Regio Esercito	495

<i>I fratelli Ceirano, ovvero la storia delle società automobilistiche Ceirano, Itala e SPA (scheda).....</i>	<i>503</i>
<i>Due prestigiose collezioni private di veicoli storici militari: la “SPA Militare” e la “Collezione Milani” (scheda).....</i>	<i>508</i>
Il trasporto dei carburanti.....	511
I Kanister tedeschi.....	511
La produzione su licenza dei Kanister in Italia.....	514
Le taniche degli Alleati	520
I consumi e il trasporto dei carburanti in Africa Settentrionale	523
Entità e ripartizione dei consumi di carburante	523
Il trasporto dei carburanti con fusti	524
Il trasporto via mare	525
I rifornimenti con i sottomarini.....	527
Bibliografia.....	529
Toponimi e appellativi geografici arabi più comunemente usati	536
Glossario delle truppe coloniali indigene.....	538
SIGGMi	541

Prefazione

L'opera che qui si presenta, dal titolo *Ruote nel deserto* (secondo volume della collana “Saggi di Geografia Militare”), a firma di Toni Vendrame e Aldino Bondesan, cui si affiancano diversi altri contributori, si colloca nell'ambito delle geoscienze militari, nell'ampia accezione che è appartenuta alla tradizione del Dipartimento di Geografia dell'Università di Padova, oggi confluito nel Dipartimento di Scienze storiche, geografiche e dell'antichità (DiSSGea). Le geoscienze militari, a loro volta, non si limitano a indagare gli aspetti tecnici dei conflitti sullo sfondo degli interessi globali del mondo civile, legati alla demografia, all'economia, alla politica, ma si estendono alla ricerca storica in senso lato, aprendo nuove prospettive alla storia militare (per esempio fornendo dati concernenti il condizionamento del territorio sulle scelte strategiche e l'impatto sull'ambiente causato dagli eventi bellici). Insomma, lo studio dei luoghi teatro di conflitti offre un punto di vista privilegiato a chi desidera oggi esplorare compiutamente la sfera geopolitica, anche in prospettiva diacronica, e in questo senso rientra a pieno titolo nella progettualità del nostro Dipartimento.

Ma il volume rispecchia la nostra vocazione dipartimentale anche per un'altra, non secondaria ragione: esso, infatti, si inserisce coerentemente nel Progetto “Mobility & Humanities”, grazie al quale il DiSSGea è stato selezionato dall'Anvur (Agenzia nazionale di valutazione della ricerca) come Dipartimento d' Eccellenza. Il cospicuo finanziamento ricevuto ha consentito di avviare il Centre for Advanced Studies in Mobility and the Humanities e il Digital Laboratory for Mobility Research (MOBILAB). Grazie a queste due strutture, il DiSSGea sta delineando un proprio originale profilo internazionale quale centro di ricerca specializzato nello studio della mobilità (“mobility”), intesa come movimento di persone, oggetti, testi, idee e informazioni, indagato sia nella dimensione spaziale che temporale.

La mobilità è decisamente un tema centrale nel volume *Ruote nel Deserto*: vi si perlustra, infatti, non solo la mobilità materiale (degli uomini, degli equipaggiamenti, degli armamenti) ma anche una mobilità di idee, di concetti strategici e, nelle battaglie che si consumarono nel deserto libico e tunisino, anche di ideologie. Il sottotitolo - *Teatri operativi, mobilità e logistica del Regio Esercito in Africa Settentrionale* - riassume efficacemente questi contenuti.

Con grande rigore scientifico, gli autori descrivono i principali paesaggi fisici nordafricani, intrecciando le tematiche paesaggistiche con l'analisi degli snodi essenziali dell'occupazione della Libia, senza dimenticare le problematiche connesse alla cartografia e all'orientamento in aree desertiche; non manca un'ampia indagine sulle infrastrutture (strade, porti, aeroporti e ferrovie, dall'Egitto alla Tunisia). In questo quadro, una suggestiva articolazione monografica del libro affronta la storia dell'Arma dei trasporti e materiali, dagli albori della motorizzazione ai primi impieghi operativi in Africa settentrionale.

Dalle pagine del volume emerge con impressionante chiarezza la centralità della logistica per la pianificazione e lo sviluppo delle operazioni, caratterizzate da uno straordinario spiegamento di mezzi e di risorse: furono impiegate migliaia di navi e aerei, di treni e mezzi terrestri e, al culmine della Battaglia di El Alamein, persino di sottomarini. Ma straordinario, davvero “globale”, fu anche il concorso di persone. Provenienti dall'Europa, dal Commonwealth e dalle Americhe, combatterono, occuparono e persero a più riprese i territori nordafricani - dall'Algeria al Medio Oriente - soldati britannici, sudafricani, indiani, neozelandesi, australiani, canadesi, americani, francesi, greci, marocchini, algerini, olandesi, italiani,

tedeschi, libici ed etiopi. Gli innumerevoli affondamenti dei convogli in arrivo dall'Italia, il clima ostile, il terreno desertico, la limitata accessibilità connessa a una rete stradale non ancora sviluppata, i pochi approdi e gli aeroporti di fortuna, sempre sotto la costante minaccia degli attacchi aerei nemici, costituirono sfide enormi per centinaia di migliaia di uomini, costretti a viaggiare e a combattere durante i tre anni di guerra, dal giugno 1940 all'epilogo in Tunisia nel maggio del 1943, dovendosi sostenere interamente con risorse provenienti da altri continenti.

La mobilità appare dunque, grazie al presente lavoro, come una dimensione indispensabile per comprendere a fondo questo capitolo eroico e doloroso della nostra storia: una dimensione perlopiù trascurata negli studi storico-militari, e qui ampiamente lumeggiata, soprattutto per quanto riguarda i rapporti tra mobilità e ambiente fisico, in un contesto geomorfologico del tutto particolare quale il Nordafrica.

Il volume aspira a offrire – come si diceva – un innovativo contributo scientifico, ma l'organizzazione dei testi e la ricca iconografia perseguono un secondo importante obiettivo, che il nostro Dipartimento si è posto sin dalla sua istituzione. Si tratta della cosiddetta Terza missione dell'Università (accanto a ricerca e didattica): il dialogo con il pubblico non accademico. Attraverso strategie di divulgazione e di disseminazione dei risultati della ricerca, l'Università si assume la responsabilità del *public engagement*, con l'intento di dare un vero e proprio contributo allo sviluppo della società. A proposito di *Ruote nel deserto*, si può ben dire che questa "missione" acquisti il profilo più alto, quello della trasmissione di un prezioso patrimonio di conoscenze a chi non vuole dimenticare la propria storia, e a chi non può rinunciare a studiarla, ossia alle giovani generazioni, cui spetta il compito bello e arduo di costruire il futuro.

Prof. Gianluigi Baldo

*Direttore del Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità
Università degli Studi di Padova*

Prefazione

«*Il paradiso della tattica e l'inferno della logistica*»: così venne definito il fronte libico-egiziano con un'espressione che restituisce efficacemente un teatro operativo in cui si confrontarono, guidate da abili comandanti, grandi masse di uomini e mezzi dispiegati su un territorio amplissimo, ostile, in parte non mappato e caratterizzato da condizioni ambientali e climatiche al limite della sopravvivenza.

In tale contesto, i servizi logistici ricoprivano un ruolo di enorme responsabilità per il trasporto e il sostegno degli uomini attraverso spazi talmente dilatati e in ambienti così aridi dove le marce appiedate sortivano effetti disastrosi.

L'impegno del Corpo Automobilistico, in particolare, non era fondamentale solo per assicurare ai reparti il naturale rifornimento di carburante, munizioni, ricambi meccanici, materiali, ma era indispensabile anche, e soprattutto, per assicurare l'elemento più essenziale alla vita: l'acqua.

Per oltre sei secoli, prima in età repubblicana e successivamente imperiale, l'Esercito romano, uno dei primissimi esempi di esercito strutturalmente organizzato, vinse, se non ogni battaglia, quasi tutte le campagne intraprese grazie soprattutto alle sue capacità logistiche. Al comando di Gaio Giulio Cesare – che istituì, fra i suoi ufficiali, la figura del logista come responsabile degli approvvigionamenti – le legioni potevano percorrere, in sei ore di marcia giornaliera, 30 km (*iter justum*) che, in certi casi, potevano salire fino a 36 (*iter magnum*), portando al seguito buona parte del loro fabbisogno giornaliero.

1500 anni dopo, Niccolò Machiavelli, nel suo *Dell'arte della guerra* evidenzierà l'importanza basilare della questione rifornimenti con una frase icastica: «*Meglio vincere il nemico con la fame che col ferro*».

Il concetto della logistica come base imprescindibile su cui poggiano tutte le operazioni militari verrà fissato definitivamente, in epoca moderna, dal prussiano Carl von Clausewitz nel suo monumentale *Vom Kriege* (Della Guerra), del 1832, ancor oggi ritenuto una pietra miliare negli studi di Scienze strategiche. Nonostante la logistica sia una delle principali branche dell'"arte della guerra", essa viene spesso lasciata in secondo piano dagli studi storici, attratti più sovente dall'ambito strategico o tattico-operativo e da singole battaglie o episodi di eroismo.

Ecco perché la laboriosa ricerca sviluppata dagli autori Toni Vendrame e Aldino Bondesan, in corrispondenza simbolica coi temi trattati, costituisce una lodevole "incursione" in un territorio di studi ancora deserto e inesplorato, indagando il ruolo essenziale svolto da quello che era, allora, il Corpo Automobilistico del Regio Esercito in Africa settentrionale. Invero, le pubblicazioni che, fino ad oggi, hanno trattato della storia degli Autieri si contano sulle dita di una mano.

Ruote nel deserto è un lavoro completo, articolato su vari piani tematici, che consente di spaziare dai contributi più tecnici – come quelli dedicati alla cartografia, alla navigazione o alle caratteristiche morfologiche del territorio – fino alle toccanti testimonianze dei reduci: una ricostruzione non solamente storico-scientifica, ma anche ricca di esperienze umane. Gli Autori hanno trattato tutti gli argomenti necessari a inquadrare il contesto storico, geografico, culturale; dal punto di vista tecnico, con grande rigore metodologico, gli autoveicoli, anche quelli degli alleati tedeschi e degli avversari, vengono descritti con schede sintetiche, ma particolareggiate. Le numerose fotografie d'epoca che arricchiscono le pagine restituiscono i momenti di un'epopea di soldati dall'animo fervido quanto le ruote dei loro automezzi, come recita il motto per loro

ideato da SAR il Duca d'Aosta, Comandante della III Armata nella Grande Guerra: «*Fervent rotae, fervent animi*».

Il saggio costituisce quindi, ad oggi, il miglior contributo conoscitivo per un Corpo che, come recita la motivazione della Medaglia d'Argento al Valor Militare concessagli nel marzo 1949, "in circa cinque anni di dura lotta, non conobbe mai sosta, e dall'esempio dei propri caduti, trasse impulso per nuovi ardimenti, preparò nuovi mezzi per l'impari lotta e combatté con i fanti ed artiglieri. Generosamente pagò largo contributo di sangue nelle piste sabbiose dell'Africa, della steppa del fronte russo, in Albania, nelle riconquistate contrade d'Italia".

Colpisce infatti come, con straordinarie capacità di adattamento tipicamente italiane, gli Autieri seppero industriarsi nell'adattare i loro veicoli alle esigenze imposte dal campo di battaglia, sia per quanto riguardava il difficile terreno, sia per il confronto bellico con un nemico dotato di mezzi superiori per qualità e quantità. Uno sforzo supremo di intelligenze pratiche e volontà che, pure, non evitò pesanti perdite.

Molti di quei Caduti riposano oggi nel Sacrario Militare di El Alamein al quale gli Autori hanno voluto dedicare un pensiero speciale. I proventi della vendita del libro contribuiranno, infatti, a finanziare il riallestimento della Sala dei Cimeli del Sacrario che conserva armi, uniformi, lettere, reperti bellici della più varia natura provenienti dal campo di battaglia di El Alamein.

Si tratta di una collezione di testimonianze materiali per lo più raccolte da Paolo Caccia Dominioni e dai suoi collaboratori durante le ricognizioni desertiche nel dopoguerra volte al recupero delle salme dei Caduti (non solo italiani).

Tra il Commissariato Generale per le Onoranze ai Caduti e l'Università di Padova è sorta da tempo, infatti, una significativa iniziativa di collaborazione rivolta alla ristrutturazione di tale sala collocata nei fabbricati della Corte d'Onore del Sacrario. L'obiettivo è quello di realizzare un nuovo percorso espositivo che consenta al visitatore di conoscere le vicende storiche relative alle tre battaglie combattute a El Alamein, con specifici approfondimenti sulla storia del Sacrario Militare, sulla vita di Paolo Caccia Dominioni e sul dopoguerra.

Il progetto museale si articola in una prima fase che prevede il riordino, con preparazione di nuovi pannelli ed etichette, per i cimeli e la documentazione. La seconda fase vedrà la progettazione di un generale riallestimento secondo una logica coerente e temporale. Nel progetto saranno coinvolti anche gli studenti dell'Università di Padova attraverso tesi di laurea o attività di tirocinio.

L'ispirazione di *Ruote nel deserto* non si rivolge solo, quindi, alla conoscenza storica, ma riserva anche un'attenzione pietosa e deferente verso la memoria tangibile e fisica dei Caduti – dei quali il Commissariato Generale è attento e responsabile custode – che racconta, in modo vivido e diretto, l'epica battaglia dove «*mancò la fortuna, non il valore*».

Gen. D. Gualtierio Mario De Cicco
Commissario Generale per le Onoranze ai Caduti

Prefazione

La guerra italo-turca 1911-12 in Libia costituì il primo impiego bellico delle “ruote nel deserto”, con gli autieri protagonisti di attività logistiche e operative che risultarono decisive per le sorti vittoriose del conflitto. Le foto e i filmati dell'epoca testimoniano il massacrante lavoro di questi oscuri soldati, alla guida dei rustici e poco maneggevoli autocarri, che percorsero le piste sabbiose per centinaia di chilometri per i necessari rifornimenti e gli sgomberi di feriti e materiali, sempre sotto il pericolo degli agguati delle bande indigene ostili.

Tale esperienza risultò molto utile e fondamentale per le successive operazioni belliche, in particolare nelle colonie italiane in Africa, nel corso del secondo conflitto mondiale.

In questa pregevole opera, che analizza e descrive minuziosamente le operazioni in Africa Settentrionale, con la tragica conclusione che conosciamo, viene descritto il ruolo importante assegnato alla logistica, e per la logistica al Corpo Automobilistico e ai suoi soldati, gli autieri.

Le missioni fondamentali degli autieri erano quelle dei trasporti, dei rifornimenti, dei recuperi e sgomberi, e delle riparazioni, da assolvere con una struttura organica molto articolata e in moltissimi casi con l'assegnazione per sezioni o autoreparti alle singole unità. L'enorme numero di automezzi e di carri armati subì un livello elevatissimo di inefficienze, che gli autieri affrontarono nelle loro officine con enormi sacrifici e con rifornimenti di parti di ricambio sempre più esegui, con la necessità di cannibalizzare altri mezzi inefficienti.

Ricordo con viva emozione le parole del Colonnello carrista Carletti, insegnante di Storia Militare al nostro corso di Applicazione in Roma nel 1966, reduce di El Alamein e all'epoca Tenente Comandante di compagnia carri: durante una lezione raccontò con evidente commozione che di notte, nella pausa dei tanti scontri di carri armati, i suoi sottufficiali meccanici si inoltravano nelle tenebre per recuperare pezzi di ricambio dai carri colpiti fermi sul campo, sui quali spesso c'erano ancora corpi di carristi caduti, e talvolta alcuni di loro non tornavano, perché saltavano con il proprio automezzo su mine o ordigni esplosivi!

I problemi dei rifornimenti e dei trasporti condizionarono fatalmente tutte le attività operative, come è ben descritto in questo libro, a causa di numerose situazioni negative. La distanza tra porti di sbarco e basi logistiche e il fronte dei combattimenti era di migliaia di chilometri, percorsi da lunghissime auto-colonne, quasi esclusivamente sulla Via Balbia, e anche su piste sabbiose, in condizioni meteo impossibili, e sotto il martellamento degli aerei inglesi con mitragliamenti e bombardamenti a bassa quota, dotati di una inconsistente autodifesa e senza una valida copertura aerea: esistono foto che mostrano centinaia di autocarri distrutti al suolo con il proprio carico prezioso di rifornimenti, con tanti autieri caduti alla guida del proprio autocarro o alla ricerca di scampo, sotto una pioggia di proiettili. Si aggiungeva l'alto numero di inefficienze, dovute alla carenza di ricambi e alle proibitive condizioni di lavoro degli specializzati, sottoposti a turni massacranti senza orari, spesso soggetti a improvvisi mitragliamenti aerei.

Gli autieri dimostrarono in Africa Settentrionale tutto il possibile impegno per assolvere ai propri compiti, pagando un altissimo contributo di sangue, dimostrato dalle migliaia di caduti, a seguito dei mitragliamenti aerei sulle auto-colonne indifese o sulle basi logistiche o sui parchi automezzi, o di malattie, o spariti sulle navi affondate nei trasferimenti da e per l'Italia, o nei combattimenti a seguito di agguati o di improvvisi attacchi, o infine nei campi di prigionia dopo la fatale resa.

Questo immenso sacrificio venne riconosciuto con la concessione della Medaglia d'Argento al 12° Autoraggruppamento con la seguente motivazione:

*«Autoraggruppamento sorto in Africa Settentrionale nel 1940, per oltre due anni si dimostrò una poderosa, compatta unità di uomini e di mezzi fusi in un'unica volontà di vittoria, affrontando con incrollabile fede, con tenace valore, con appassionata dedizione ogni alterna vicenda del fronte africano. Sempre più proteso nuove più alte mete, non conobbe mai esitazione o sconforto e dall'esempio dei propri Caduti, dalla stoica fermezza dei suoi feriti, trasse nuovo impulso e nuovi ardimenti. Con anima potente come quella dei suoi motori, spinse le sue formazioni fino alle prime linee portando il proprio valido contributo alle azioni di guerra. Con titanico lavoro al contatto del nemico forgiò nuovi mezzi per la immane lotta combattendo con artiglieri e fanti e precedendo a volte truppe operanti, garantendo la tempestività dei rifornimenti. Generosamente pagò largo contributo di sangue sulle piste sabbiose di Gialo, Giarabub, Siwa, nell'infido Gebel Cirenaico, nella riarsa e contesa Marmarica, in Egitto così come in Tunisia.
(Africa Settentrionale – Egitto- Tunisia, 1° novembre 1940- 25 gennaio 1943)»*

La Medaglia d'Argento, una volta sciolto l'Autoraggruppamento, fu conferita alla Bandiera di Guerra del Corpo Automobilistico, poi Arma dei Trasporti e Materiali.

Tanti i gli autieri caduti, tanti i feriti e invalidi, tanti i dispersi ! Nel Sacrario di El Alamein, fra i tanti eroi raccolti da Paolo Caccia Dominioni, e che li riposano, ci sono 140 autieri, coinvolti nei vari momenti drammatici dei combattimenti su quel fronte. Fra gli autieri caduti, voglio ricordare Carlo Farina, Autiere scelto del 1° Autoraggruppamento dell'A.S., Medaglia d'Argento alla Memoria con la seguente motivazione:

*«Conduttore di autocarro, più volte volontariamente partecipava a rischiosi servizi di rifornimenti alle unità avanzate, riuscendo in ogni circostanza a trarre in salvo l'automezzo affidatogli, malgrado questo portasse, evidenti, i segni dell'offesa nemica. Durante un trasporto di truppe, sorpreso da intenso tiro di artiglieria che inutilizzava l'automezzo, rimaneva solo presso di questo, deciso a ripararlo e a metterlo in salvo prima che il persistente fuoco nemico ne completasse la distruzione. Mentre dopo sforzi inauditi, già si accingeva a completare la sua opera, cadeva mortalmente colpito al capo da scheggia nemica.
Fronte di El Alamein (A.S.), 4 settembre 1941.»*

Tantissime le situazioni che quei soldati, i fanti, i paracadutisti, gli artiglieri, i genieri, i ragazzi di Bir El Gobi, gli autieri e tanti altri, vissero nel terribile e drammatico scenario di un guerra che purtroppo volse al peggio, e, come fu scritto sulla pietra del deserto *«mancò la fortuna, non il valore!»*

Questo immenso valore permea tutto questo libro, che con competenza e passione gli Autori hanno scritto, con assoluta aderenza alla realtà storica e alle attendibili fonti documentali.

Vorrei che questa preziosa memoria avesse la massima diffusione tra gli studiosi e gli appassionati di storia militare e di storia patria, ma anche tra le giovani generazioni che nulla o quasi nulla conoscono degli immani sacrifici che i Soldati Italiani hanno fatto, del sangue che hanno versato per la nostra Patria, per la nostra amata Italia!

Ten. Gen. (c.a.) Vincenzo De Luca
Presidente dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia

Introduzione

Ruote nel deserto, facendo seguito a *El Alamein. Rivisitazione del campo di battaglia tra mito e attualità*, diventa il secondo volume della collana “Saggi di geografia militare” edita dalla Società Italiana di Geografia e Geologia Militare.

Sviluppato in forma antologica, usufruendo anche del contributo di noti specialisti, il libro si compone di un prologo introduttivo e di due parti principali.

La prima parte descrive i principali siti operativi nordafricani e le relative infrastrutture, con approfondimenti sulla cartografia della regione e su tematiche operative quali la navigazione desertica e l'operato dei geologi militari tedeschi in Nordafrica; non mancano cenni sulla storia della Libia, vista l'importanza che questo Paese ha rivestito, e tutt'ora riveste, nei confronti dell'Italia.

La seconda parte, incentrata sulla storia degli autieri del Regio Esercito, in particolare su quella della loro campagna in Africa Settentrionale, e sulle problematiche dei rifornimenti affrontate nel corso della stessa campagna, evidenzia come la logistica dell'Asse sia stata pesantemente condizionata, oltre che dalle criticità del trasporto aeronavale attraverso il Mediterraneo e dall'asprezza del teatro africano, dalla scarsità degli autotrasporti disponibili.

In cerca di rimedio, in effetti più per contrarre le spese militari che per favorire la mobilità, il Regio Esercito ricorse alla filosofia dell'*alleggerimento organico* delle forze istituendo le divisioni tipo AS 42, basate su due reggimenti di fanteria anziché tre, ma, purtroppo, con i trasporti sempre affidati all'Intendenza anziché ai reparti diretti utilizzatori.

A onor del vero, in anni recenti con le missioni internazionali, ma ancor di più oggi con l'introduzione in ambito NATO del concetto di *Smart Power* (ossia di una forza vitale costituita da un insieme di piccole forze autonome e altamente mobili), questa filosofia è tornata di attualità a beneficio del concetto di “prontezza operativa” (*operational readiness*), inteso come capacità di una forza militare di svolgere celermente la missione a essa affidata, riducendo al minimo i tempi necessari per il suo dispiegamento. E, dato che troppi mezzi, troppo personale ed equipaggiamento ostacolano la mobilità, si sfrondano le forze di tutto ciò che è “ingombro”, badando bene, però, di non rinunciare, come in parte avveniva con l'affidamento dei trasporti all'Intendenza delle suddette divisioni tipo AS 42, alle loro capacità di mobilità e sopravvivenza.

Toni Vendrame e Aldino Bondesan

Ringraziamenti

La realizzazione di *Ruote nel deserto* è stata resa possibile anche dalla fattiva collaborazione di quanti, in molti modi, hanno offerto il loro aiuto. Siamo grati a:

- Vittorio Barbato, Rosario Aiosa, Alessandro Veltri e Gualtiero Mario De Cicco, Commissari Generali del Commissariato Generale per le Onoranze ai Caduti, per il loro convinto assenso ai progetti editoriale e di riallestimento della Sala dei Cimeli del Sacro Militare di El Alamein;
- Gianluigi Baldo, direttore del DiSSGeA-Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità dell'Università degli Studi di Padova, per il sostegno offerto alla realizzazione del volume in oggetto;
- Vincenzo De Luca, presidente dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia (ANAI), per la lettura critica del testo e per i preziosi suggerimenti;
- Marco Bertolini, presidente dell'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia (ANPdI), per gli apprezzati incoraggiamenti;
- Filippo Cappellano e Cristiano De Chigi, direttori dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, per la preziosa documentazione resa disponibile;
- Marina Corbolante e Francesco Tricomi, responsabili della Biblioteca di Geografia dell'Università degli Studi di Padova, per avere autorizzato l'accesso agli archivi della cartoteca storica;
- Roberto Chiarvetto, Michele Soffiantini, Kuno Gross e Hermann Häusler (Università di Vienna), autori di importanti saggi storici, per gli inediti testi forniti a completamento dell'opera;
- Philippe Leger e Marc Albano Müller per le consulenze relative al trasporto dei carburanti;
- Andrea Masturzo, dell'Istituto Geografico Militare, per alcune consulenze sulla cartografia libica;
- Lamberto Francois, per alcune notizie di natura aeronautica;
- Alicia Bondesan, per le molte elaborazioni cartografiche che danno completezza ai testi;
- Piero Compagni e Sergio Pietruccioli, per alcune tavole che compaiono nel libro;
- Mauro Caldarde, per i figurini che corredano le schede sugli automezzi del Regio Esercito in Africa Settentrionale;
- Lorenzo Bovi, autore/editore delle monografie della serie "Libia", per aver reso disponibili foto e disegni d'interesse, in parte ceduti dai collaboratori Alberto Moscuza, Gianfranco Pellicciari e Giovanni Marieni Saredo;
- Oliver Missing, per alcune tavole e fotografie che accompagnano i testi ;
- Piero Parlani, per la concessione di foto-ditta originali di automezzi SPA;
- Maria Emanuela Desio, per un'immagine dell'Archivio Ardito Desio/Maria Emanuela Desio;
- Anna Caccia Dominioni, per l'autorizzazione a pubblicare un disegno a firma dell'illustre padre;
- Fast Treviso, per avere reso disponibile la foto del Gen. Pietro Badoglio;
- Bruno Vettore, per la lettura critica della bozza iniziale e per l'invio di documentazione varia;
- Fabio Temeroli e la famiglia Milani, per l'accesso alle loro collezioni di automezzi militari storici;
- Paolo Soranzo e la Libreria Militare, per i testi "rari e antichi" resi disponibili;
- Antimo Bellotti, Istituto Geografico Militare, per l'autorizzazione alla stampa di materiale documentario e cartografico appartenente all'Istituto.

Per il sostegno offerto, sentiti ringraziamenti vanno anche a:

- Associazione Nazionale Carristi d'Italia (ANCI), sezione di S. Michele al Tagliamento;
- Associazione Nazionale Autieri d'Italia (ANAI), sezione di Portogruaro;
- Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia (ANPdI), sezione di S. Donà di Piave.

Una speciale menzione viene fatta nei confronti del Consiglio Direttivo SIGGMi – Società Italiana di Geografia e Geologia Militare, che, nelle persone di: Walter Amatobene, Primo Bionda, Flavia Breda, Francesco Crippa, Lamberto Fabbrucci, Nicola Petrella e Flavio Trevisiol, si è rivelato strumentale per il prosieguo delle attività previste dal Progetto El Alamein.

Infine, un deferente omaggio va alla memoria di Mario Montanari e di Nicola Pignato, compianti autori di fondamentali testi di riferimento consultati durante la stesura di *Ruote nel deserto*.