

N. 75
Luglio/Settembre 2018

RISM

RIVISTA ITALIANA DI SANITÀ MILITARE



ISSN 2465-0285

STORIA, CULTURA E SCIENZA



RISM

Rivista Italiana di Sanità Militare
Periodico di Storia, Cultura e Scienza

Direttore

Fabio Fabbriatore
direttore_rism@yahoo.it

Grafica e impaginazione

Clara Mosso

Direzione e Redazione

Piazza Guido Gozzano n. 15
10132 Torino
Tel. 3338913212
rivista_rism@yahoo.it

Garanzia di riservatezza

*I dati personali forniti per l'indirizzo vengo-
no utilizzati esclusivamen-te per l'invio della
pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per
nessun motivo.*
*(D. Lgs. 196/2003 - Codice in materia di pro-
tezione dei dati personali).*

In copertina:

*Manifesto pubblicitario American Red Cross -
anni Quaranta*
(Archivio Fabbriatore)



GDPR - RISM E I DATI DEI PROPRI LETTORI

RISM sta aggiornando i propri protocolli di gestione della privacy in occasione dell'entrata in vigore del Regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR) nell'Unione Europea. I dati dei nostri Lettori trattati da RISM consistono nel nominativo e nell'indirizzo email, raccolti a seguito di richieste specifiche o segnalazioni di terzi. Essi vengono custoditi in archivio specificamente dedicato e protetto da password.

Le attuali impostazioni o il modo in cui i dati verranno trattati non subiranno modifiche. I nostri Lettori non dovranno effettuare alcuna operazione: qualora invece non intendano ricevere ulteriormente la rivista, dovranno inviare una email a rivista.rism@yahoo.com e il loro nominativo verrà cancellato dalla mailing list.

Regole per la collaborazione a RISM

La collaborazione alla Rivista Italiana di Sanità Militare è libera, volontaria e gratuita. Le opinioni espresse dagli Autori, così come eventuali errori di impaginazione, non impegnano in alcun modo la responsabilità del periodico né dei componenti della Redazione.

Gli elaborati dovranno pervenire entro il 15 di ogni mese dispari (gennaio, marzo, maggio, luglio, settembre, novembre) su supporto elettronico (come allegato email) con immagini ed eventuali tabelle e figure, all'indirizzo rivista_rism@yahoo.it.

La pubblicazione degli stessi, successiva alla valutazione da parte del Comitato di Redazione, avverrà sul primo numero disponibile, salve eventuali scadenze dovute a ragioni di cronaca. L'accettazione è condizionata al parere della redazione, che non è tenuta a motivare la mancata pubblicazione.

La Rivista accetta per la pubblicazione lavori scientifici, comunicazioni scientifiche, ricerche storiche, articoli di cronaca, editoriali (solo su invito), recensioni (a seguito di consegna di una copia del volume da recensire in segreteria) ed ogni altro contributo storico, tecnico o scientifico rilevante e comunque caratterizzato da originalità.

Gli Autori sono responsabili del contenuto del testo e della sua originalità, così come del possesso dei diritti di pubblicazione relativi alle eventuali immagini, illustrazioni o tabelle a corredo del testo.

Una volta accettati i lavori divengono di proprietà della Rivista e non possono essere nuovamente pubblicati in tutto o in parte senza il consenso esplicito della Rivista stessa, e comunque citando espressamente il numero della RISM come fonte. I lavori, le foto ed i supporti informatici rimarranno custoditi agli atti della Redazione e non saranno restituiti anche se non pubblicati.

I testi andranno salvati in formato DOC (Microsoft Word) e, salvo specifici accordi con la Redazione, non dovranno superare le 5000 battute.

Le immagini dovranno essere consegnate nei formati JPG o TIFF con la risoluzione minima di 300 dpi, numerate progressivamente e corredate dalle opportune didascalie.

La pagina iniziale del testo deve contenere: • Titolo del lavoro in italiano • Il nome e cognome di ogni Autore • Il recapito, telefono, fax ed e-mail dell'Autore cui si deve indirizzare la eventuale corrispondenza.

Citazioni: i riferimenti bibliografici dovranno essere segnalati nel testo, numerati progressivamente ed indicati tra parentesi.

Bibliografia: i riferimenti bibliografici dovranno essere limitati ad una selezione dei titoli principali.

Autorizzazioni e riconoscimenti: Le citazioni estese, i dati ed i materiali illustrativi ripresi da pubblicazioni precedenti debbono essere autorizzate dagli Autori e dalle case editrici, in conformità con le norme che regolano il copyright. Tali autorizzazioni vanno inviate in copia via email unitamente all'articolo all'attenzione della Redazione (rivista_rism@yahoo.com).

Uniformità: La redazione si riserva il diritto di apportare al testo minime modifiche di forma e di stile per uniformità redazionale.

Presentazione dell'autore: è richiesto l'invio di un breve curriculum vitae ed i punti di contatto dell'Autore (indirizzo, tel., fax, e-mail).

UNA OCCASIONE SPRECATA



Il cantiere del Sacrario di Redipuglia

Cari lettori, questo appuntamento con la nostra chiacchierata bimestrale questa volta è una occasione per riflettere.

E' di pochi giorni or sono la notizia che il Sacrario Militare di Redipuglia, che custodisce le Salme di oltre centomila Caduti della Grande Guerra, sia stato chiuso al pubblico per consentire lavori di restauro conservativo.

Il cantiere -un'opera da 7 Milioni di Euro- dovrebbe durare 335 giorni, per cui concludersi nell'inizio primavera del 2019, esattamente il 14 marzo.

E in ogni caso -assicura il raggruppamento di imprese al quale è stato affidato il mandato- le cerimonie del 2 giugno e del 4 novembre "si svolgeranno con regolarità".

Fermo restando che il 2 giugno 2019 è ancora lontano, una domanda sorge spontanea: il 4 novembre cadrà il centesimo anniversario della fine della Grande Guerra. Quello che fino a cinquant'anni fa era per tutti indistintamente l'"Anniversario della Vittoria".

Era proprio indispensabile provvedere *adesso* alla chiusura del Sacrario?

Onestamente, di questo anniversario a nostro giudizio rimane ben poco. Dal maggio 2015 a oggi abbiamo visto poco o nulla e riteniamo che si tratti di una magnifica occasione sprecata: nessun investimento culturale, poche e scontate iniziative autocelebrative, un gran clamore nella ricorrenza di Caporetto (ma era da immaginarselo)... tutto qui. Soprattutto abbiamo visto finanziamenti distribuiti senza criterio a manifestazioni che nulla avevano in comune con questo Centenario, pubblicazioni di scarso o nullo valore storico...

D'altronde, una manifestazione "conclusiva" avrebbe senso? A nostro modesto parere no, perché nulla c'è stato di realmente "celebrativo" in questi tre anni e mezzo.

Si direbbe quasi che il ricordo dell'atto finale del Risorgimento, quello che di fatto diede all'Italia l'Unità vagheggiata dai patrioti che spesero il loro sangue ed i loro ideali per essa, oggi non inte-



La scalinata

nessi più nessuno.

La nostra perplessità si accompagna al rammarico, che è grande: oggi i giovani nulla sanno di quel periodo, perché nulla viene loro insegnato, al di là dei soliti luoghi comuni ormai consunti della *vulgata* antimilitarista.

Lo si voglia comprendere o no, lo si voglia accettare o meno, la Grande Guerra -come la chiamavano i nostri Nonni che la combatterono- fu realmente un atto fondante della coscienza di un popolo che in trincea si scoprì *Nazione*, forse per la prima volta.

E almeno per rispetto verso quei 650.000 Caduti riteniamo che sarebbe *doveroso*, oltretutto giusto, celebrare degnamente il loro Sacrificio.

Come rivista faremo la nostra parte, per piccola che possa essere, mettendo quei fatti nella giusta luce e continuando a scavare negli archivi e nella memoria, riportando all'attenzione soprattutto le gesta più oscure e spesso sconosciute degli *Eroi del quotidiano*, migliaia e migliaia di anonimi Soldati che, lontani dalla ribalta della cronaca, fecero il loro *Dovere* e mantennero fede al loro giuramento.

Sarà poca cosa, ma la nostra coscienza di appassionati della *nostra* Storia ce lo impone.

Nell'attesa chiudiamo questo numero



Lapide

estivo con alcuni contributi di sicuro interesse, frutto del lavoro e della passione dei nostri Collaboratori: Alessia Giovanola ci ricorda il disastro di Seveso, efficacemente accostato alla vicenda di Chernobyl -anche se le cause dei due avvenimenti furono profondamente diverse-, Angelo Petrungraro ripercorre la figura di Ferdinando Palasciano, controversa ma ormai riconosciuta universalmente come uno dei *precursori* del movimento di Croce Rossa e chiudiamo con una breve carrellata tecnica sulle autoblindo italiane e sulle vicende che ne videro sviluppo e ostacoli nella prima metà del Novecento.

AugurandoVi che l'estate abbia portato a tutti Voi un momento di riposo e serenità, nonostante il caldo tropicale, Vi diamo appuntamento al prossimo numero.

Buona lettura!

Miles



LA PICCOLA CHERNOBYL ITALIANA



Filo spinato all'ingresso di Seveso



di Alessia Giovanola

42 anni dopo..

10 Luglio 1976: la definirono la "Piccola Chernobyl", perchè ebbe molto in comune, soprattutto le conseguenze a lungo termine.

Uno dei reattori della ditta svizzera ICMESA si guastò, disperdendo nell'aria 30 kg di diossina e soda caustica per un'area pari a 1800 ettari. La notizia ufficiale dell'accaduto fu diffusa solamente il 17 luglio, ad una settimana di distanza.

Nell'accaduto morirono centinaia di animali e rimasero ustionati per cloracne - ustioni superficiali dovute alla soda - decine di bambini.

Ad oggi sono stati riscontrati aumenti di tumori alla mammella e al sistema linfemopoietico (organi che si occupano della produzione di cellule del sangue) del 63%, in particolar modo linfomi e leucemia, seppur la mortalità non sia stata accentuata.

Il reattore che si guastò la mattina del 10 luglio stava producendo una sostanza chiamata Triclorofenolo (TPC), un composto tossico usato in agricoltura come diserbante. Il guasto alla valvola del macchinario causò un aumento di temperatura di lavorazione da 150° a

oltre 250° trasformando il TPC in TCDD (più comunemente chiamata Diossina) e rilasciando così nell'aria una "nube bianca" principalmente composta da Diossina e Soda Caustica.

Tutti i comuni nell'area di 18 km² a sud-est dell'ICMESA ne rimasero colpiti, a causa dell'insolito vento che tirava in quei giorni.

Nel giro di poche ore, nella zona colpita iniziarono a manifestarsi i primi sintomi di nausea, bruciori alla gola, vomito, ma nessuna notizia allarmante era giunta dalla fabbrica, solo un forte odore che aveva reso l'aria più irrespirabile del solito.

Per otto lunghi giorni, la popolazione venne tenuta all'oscuro dell'accaduto, ma nelle immediate vicinanze della fabbrica iniziarono a verificarsi le prime morti apparentemente inspiegabili degli animali da cortile e ben 240 casi di Cloracne.

Solamente il 19 luglio, dopo che alcuni giornali avevano iniziato a diffondere notizie allarmanti, la "fuga di gas misterioso" fu confermata e l'azienda fu sottoposta a chiusura per intervento della magistratura.

Immediatamente venne emanata un'or-

dinanza che vietava di toccare e ingerire qualsiasi prodotto ortofrutticolo, mentre la zona stessa veniva suddivisa in aree, in base al livello di contaminazione rilevato nel terreno.

Le case nell'area più colpita vennero abbattute, la vegetazione bruciata, e il terreno stesso venne rimosso per una profondità di 50cm.

Il 24 luglio il giornalista Nando Pensa, scrisse pubblicamente sul giornale "la nube tossica che si è sparsa nel terreno non è biodegradabile", ma nonostante tutto, si continuò a rinviare lo sgombero delle famiglie, che già lamentavano la totale assenza dell'istituto superiore di sanità durante le prime fasi dell'emergenza.

Le vasche di contenimento, che oggi sono situate sotto il rigoglioso "bosco delle querce", furono riempite con le

macerie delle case, ancora contenenti gli oggetti personali, con il terreno contaminato e con le carcasse degli oltre 80.000 animali morti e abbattuti. A fine decontaminazione, anche tutta l'attrezzatura usata durante l'emergenza venne sepolta.

Tuttavia, ad oggi, il terreno continua a rimanere contaminato, anche se nascosto alla vista e al ricordo dei più. Lo spettro delle conseguenze della diossina è tuttora reale e concreto. In seguito alla pressione mediatica che si scatenò in quel periodo, alle donne del Seveso venne concesso di scegliere di abortire, seppur all'epoca tale gesto fosse considerato illegale, e lo stesso presidente del consiglio Giulio Andreotti dovette autorizzarne la pratica. La paura però non era solo quella delle donne incinte, che avrebbero potuto

(MIL 2)SEVESO,27 Luglio(AP)Militari procedono a recintare con filo spinato la nuova area dichiarata inquinata oltre i limiti definiti nei giorni scorsi.
(Telefoto-Associated Press)(vp/stf trovati)1976



L'Esercito recinta la zona colpita

sviluppare feti affetti da malformazioni o patologie, ma anche quella di chi, per dieci lunghi giorni, aveva continuato a nutrirsi normalmente con gli ortaggi del proprio giardino, inconsapevole dell'accaduto.

I più sfortunati, oltre ad aver ingerito direttamente la diossina, erano stati anche marchiati dalla soda, con cicatrici permanenti.

Ad oggi, le persone colpite continuano a sottoporsi periodicamente ad esami clinici per controllare la quantità di diossina presente nel sangue. Questo perché la maggioranza delle tossine ingerite viene espulsa automaticamente dal corpo in un periodo di circa tre settimane, mentre la rimanente viene stoccata nel grasso del nostro organismo, impiegando decenni per essere smaltita.

Nel 2014 uno studio condotto dalla Struttura Complessa di Medicina del Lavoro dell'Ospedale di Desio e Vimercate, ha provato che le persone trasferite nell'area colpita nel decennio suc-

cessivo al fatto hanno subito un incremento delle patologie tumorali, nello specifico alla mammella e al sistema linfoemopoietico. Ma senza registrare aumenti significativi della mortalità nel periodo 1976-2001.

Le patologie tumorali del sistema linfoemopoietico sono aumentate del 63%, contro il 20% delle zone circostanti il disastro, mentre il tumore alla mammella ha registrato un incremento del 50% nella fascia d'età compresa tra i 45 e i 49 anni.

Oltre a queste, altre patologie come il diabete e l'endometriosi hanno registrato una nuova percentuale di rischio. Ad oggi, i carotaggi effettuati nei terreni circostanti l'area hanno rilevato ancora la presenza di diossina. Ma per decenni, nonostante il rischio, l'urbanizzazione incontrollata ha continuato a svilupparsi impunemente, senza curarsi del mostro invisibile che stavano riportando alla luce.



I Carabinieri presidiano gli accessi



di Angelo
Petrunaro

FERDINANDO PALASCIANO ALLA RIBALTA



I partecipanti al convegno

I precursori della Croce Rossa -a tutti nota soprattutto per la figura di Henry Dunant, considerato a buon diritto il suo fondatore- sono figure note soprattutto agli "addetti ai lavori": alcuni nomi tuttavia spiccano e, uscendo dai confini dell'ambiente rossocrociato, sono piuttosto familiari anche al grande pubblico.

A uno di essi, Ferdinando Palasciano, le sezioni dell'Associazione Nazionale della Sanità Militare e dell'UNUCI di Messina hanno recentemente dedicato, col patrocinio dell'Ispettorato Nazionale del Corpo Militare della C.R.I., una conferenza sul tema "Ferdinando Palasciano, precursore della Croce Rossa".

Nutrite le rappresentanze Militari e di autorità civili che, con un pubblico numero ed attento, hanno ripercorso le vicende del Palasciano, Ufficiale Medico dell'Esercito Borbonico, il quale - durante la rivolta di Messina del 1848-, quando il suo Comandante, il Gen. Carlo Filangieri, ordinò di passare per le

armi anche i feriti, rispose: "il mio dovere di medico è più importante del mio dovere di soldato" perché "Hostes, dum vulnerati, fratres".

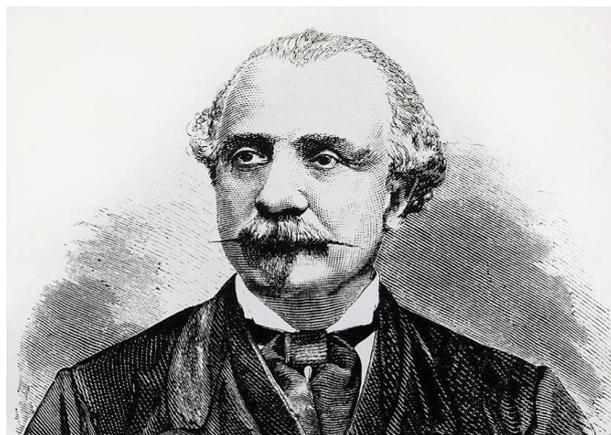
Fu accusato di insubordinazione e condannato a morte, ma il Sovrano del Regno delle due Sicilie, Ferdinando II di Borbone, commutò la condanna in un anno di carcere duro da scontare nelle prigioni di Reggio di Calabria.

Il giovane Ufficiale medico sostenne sempre la tesi che "i feriti, a qualsiasi Esercito appartengano, sono sacri e non possono essere considerati come nemici".

Grazie alla decisione del Palasciano nasceva così il principio della neutralità dei feriti in guerra fatto proprio nel 1864 dalla Convenzione di Ginevra che avrebbe sancito la nascita della Croce Rossa.

In occasione del convegno, tenutosi nella ricorrenza della fondazione del Corpo Militare della Croce Rossa, si è ricordato l'Ospedale della CRI, operante

a Messina in zona Cristo Re durante la 2^a Guerra mondiale, e in modo particolare il Capitano medico Pietro Oreto, al quale venne conferita la Medaglia d'argento al merito con palma per avere prestato la sua opera di soccorso ai numerosi feriti militari e civili anche durante il succedersi delle incursioni, "Con coraggiosa serenità e prontezza, prodigandosi oltre i limiti della resistenza fisica, dimostrando spiccato senso di attaccamento al dovere, comprensione delle umane sofferenze, spirito di sacrificio e sprezzo del pericolo", come si legge nella motivazione.



Ferdinando Palasciano

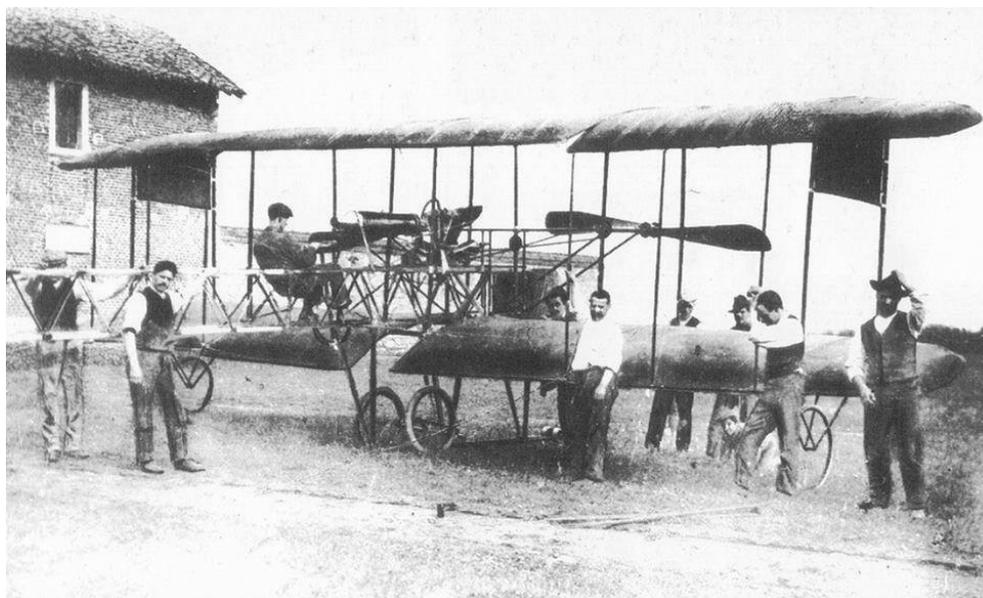


Platea



di
Il curioso nevaese
(Barbara Macchi)

MALPENSA: DALLA CASCINA AGLI AEREI



Pionieri del volo alla Malpensa

L'attuale aeroporto civile di Malpensa trova le sue radici storiche nella "Scuola di pilotaggio" di Cascina Malpensa e nel campo di aviazione militare di Lonate Pozzolo - il "Campo della Promessa" di dannunziana memoria.

La sua ubicazione va invece individuata nella grande brughiera che un tempo si estendeva ininterrottamente da Somma Lombardo a Lonate Pozzolo.

Nome strano per una cascina in piena brughiera, posta tra il delimitare di paesi quali Gallarate, Busto Arsizio a est, Lonate Pozzolo a sud. Pochi km più a nord il paese di Somma Lombardo, già adagiato sulle prime propaggini delle Prealpi lombarde.

Parliamo del periodo nel quale qui comandavano gli Asburgo: le prime notizie di Cascina Malpensa risalgono al 1721. Zona di confine con il Piemonte dei Savoia per cui altamente strategica e con il Ticino per limite. Per cui gli austro-ungarici misero gran parte della zona sotto servitù militare.

Il terreno era ideale per manovre di cavalleria e artiglieria: solo in una vasta zona a nord incentivarono l'attività d'u-

na cascina, trasferendovi, non si sa con quante buone maniere, famiglie di agricoltori venete ed assegnando loro appezzamenti di terra.

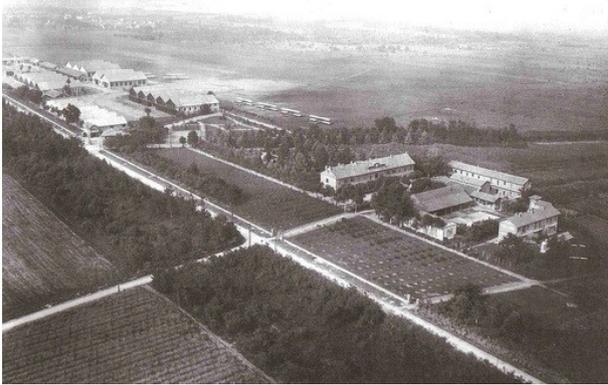
Si ha notizia che per iniziativa di Giovanbattista Tosi, tessitore in Busto Arsizio, nei primi anni del 1800 si tentasse l'avventura della coltivazione del cotone. Ma la terra si rivelò "arida, dura, cattiva".

Le popolazioni della zona non poterono che commentare come tali tentativi di insistere nelle coltivazioni non fossero che una pessima idea. Una pessima pensata. Mal pensata. E quindi Malpensa. E Cascina Malpensa.

L'ampia zona a sud della cascina Malpensa passò quindi sotto la servitù del Regio Esercito sabauda. Nel 1886 tutta la zona, compresa cascina Malpensa, venne espropriata dal Regio Ministero della Guerra.

Le colture vennero rase al suolo, mentre la struttura della cascina divenne di fatto una caserma per i reparti che si avvicendavano nella zona per le manovre programmate.

All'inizio del '900 le imprese dei fratelli



Veduta della Malpensa

Wright e il fervore per la nuova avventura del volo che si stava affermando, furono la scintilla che generò la nascita dell'attività di altri pionieri i quali, seguaci ed emulatori degli americani, nel giro di pochi mesi si attivarono anche nel vecchio continente.

I fratelli Gianni e Federico Caproni di Arco, nel trentino, al tempo sotto dominio Asburgo, si buttarono nell'avventura di costruire una macchina volante. Però necessitavano d'un campo di prova i cui spazi permettessero di poter svolgere i loro tentativi senza problemi di ostacoli.

Su suggerimento d'un loro ex compagno dell'Università di Milano, dopo una breve ricerca arrivarono infine nella brughiera gallaratese.

Finì che qui i Caproni, prima presso Cascina Malpensa, poi -sopravvenendo problemi di rapporti con le autorità militari- nella zona a ovest della pianura, verso Vizzola Ticino, installarono il campo prove: non solo, approntarono i primi capannoni nei quali rendere operative le officine.

Il 27 Maggio 1910 decollò per la prima volta nella piana di Malpensa il biplano a motore CA1. Possiamo quindi affermare che il 27 Maggio 1910 prende vita la Malpensa aeronautica.

Nel 1919 a guerra finita, molti campi aeronautici di addestramento e scuola, vennero chiusi.

L'attività aeronautica nella piana di Malpensa al contrario non solo rimase, ma

venne ulteriormente incrementata.

Nel 1923, anno di costituzione della Regia Aeronautica come arma indipendente, nella brughiera vediamo una Caproni in piena attività.

A qualche km di distanza Giovanni Agusta avvia la propria impresa, prima collaborando con Caproni, poi producendo in proprio.

Mentre Cascina Malpensa era sede del 26° Gruppo bombardamento, pochi chilometri più a sud, a Lonate Pozzolo, vennero costituiti nel 1924 il 1° stormo caccia ed il 7° stormo bombardieri.

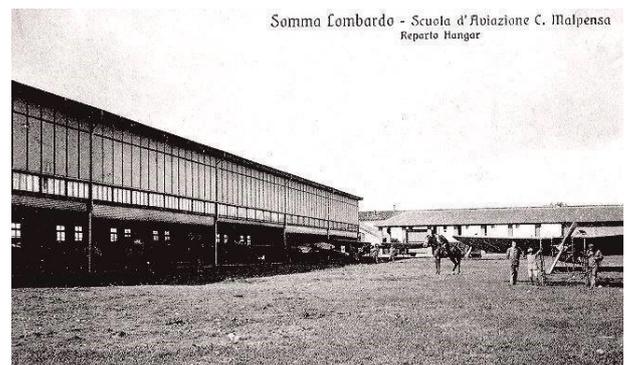
Nel 1925 il complesso di Malpensa venne intitolato a Luigi Bailo, capitano pluridecorato caduto nel 1916 durante una missione su Lubiana.

Il campo di Lonate invece l'11 Marzo 1926, fu battezzato da Gabriele d'Annunzio, durante una sua visita, Campo della Promessa. E tale nome mantenne poi, finché rimase attivo.

Tra gli anni 20 e l'inizio della seconda guerra mondiale tutta la zona di Malpensa vide una attività senza sosta e frenetica. In continuazione si svolsero attività addestrative e sperimentazioni militari e industriali a uso civile.

Tanto per dare un'idea dell'importanza di tali attività si tenga presente che al tempo -e siamo appena agli albori dell'aeronautica moderna-, la sola Caproni occupava negli stabilimenti in brughiera e dislocati in altri siti sia italiani che esteri circa 70.000 (settantamila) lavoratori!

E' assolutamente corretto affermare



Somma Lombardo - Scuola d'Aviazione C. Malpensa
Reporto Hangar

Gli hangar della Scuola d'Aviazione



Un biplano Caproni



Prima del decollo

che il ventennio tra le due guerre vide nella zona gravitante attorno a Malpensa l'affermarsi d'un bacino aeronautico di primaria importanza e risonanza, che andava ben oltre i confini nazionali ed europei.

Come altre strutture italiane, il secondo conflitto mondiale vide tutta la zona di Malpensa e Lonate pesantemente sconvolta dalle vicende belliche.

In modo particolare dopo l'8 Settembre con l'occupazione tedesca sia gli impianti militari che industriali vennero requisiti, mentre tutta la zona veniva ripetutamente e pesantemente bombardata dagli alleati.

Con il trattato di pace del '45, definito poi con il trattato di Parigi del '47, di fatto ogni attività in brughiera rimase congelata.

Nel frattempo però un gruppo di industriali di Busto Arsizio, intuendo l'importanza e la consistenza delle necessità derivanti dalla ricostruzione industriale e i relativi bisogni di collegamen-

to a livello mondiale, valutarono l'opportunità d'avere a disposizione un aeroporto all'avanguardia.

Dopo una indagine conoscitiva estesa a tutto il circondario del milanese, la scelta si restrinse a due siti: Malpensa, oppure pochi chilometri più a sud, presso gli ex impianti militari di Lonate. Alla fine fu scelta Malpensa.

Il 22 Maggio 1948 venne costituita la Società "Aeroporto di Busto Arsizio".

Dopo aver chiesto al Ministero della Difesa dell'epoca la disponibilità dei terreni, la neonata società, con un capitale sociale di 297 milioni iniziò immediatamente i lavori, prima ancora di ricevere da Roma un riconoscimento ed una definizione tecnica giuridica certa.

Il ministero rispose nel luglio dello stesso anno, autorizzando le opere di adeguamento già in corso "a proprio rischio e pericolo". Questo perché al tempo non esistevano, di fatto, strumenti giuridici e legislativi che contemplassero da parte d'una società assolutamente



Cascina Malpensa

privata la costruzione e l'esercizio d'un aeroporto civile.

Sotto l'aspetto operativo comunque la società bruciò i tempi ed il 21 novembre 1948 un quadrimotore Breda BZ 308 posò le ruote sulla pista di Malpensa come primo mezzo trasporto aereo civile.

La prima compagnia straniera europea ad avere interessi a Malpensa fu la Sabena, mentre il 2 febbraio 1950 la TWA effettuò il primo collegamento dall'Italia con New York.

Nel 1949 fu fornita assistenza a 683 aerei per 11.400 passeggeri, per arrivare nel 1952 a 1736 aerei per 56.963 passeggeri.

I numeri possono oggi far sorridere ma considerati i tempi si valuti che triplicare l'attività in tre anni dev'essere stato non facile.

Nel frattempo il 30 Agosto 1951 il comune di Milano entrò nella società con una quota di minoranza.

Una valutazione a posteriori definisce questo scenario, a proposito dell'interessamento di Milano. Le istituzioni statali mal sopportavano la presenza d'una iniziativa totalmente privata per una struttura, come l'aeroporto, che stava dimostrando vitalità e prospettive di crescita esplosive.

Nello stesso anno la Società Aeroporti di Busto cambiava denominazione in Società Esercizi Aeroportuali S.p.A. (SEA) e trasferiva la propria sede da Busto Arsizio a Milano.

Al di là delle valutazioni "storiche" bisogna comunque dare atto a SEA che subito si attivò per adeguare gli impianti alle nuove esigenze che vorticosamente si manifestavano, prima a Linate e poi a Malpensa.

Molte cose da allora sono cambiate.

Ora Malpensa ha una crescita tra le più alte in Europa, è ai primi posti in qualità di servizio.



La sede del Battaglione Specialisti del Genio

LA SANITA' MARITTIMA NELLA STORIA



Isola del Lazzaretto Vecchio



di Guglielmo
Evangelista

I servizi di Sanità Marittima rappresentano tutt'oggi un fattore di capitale importanza per la difesa dal pericolo di malattie portate da chi proviene dall'estero.

Anche se le condizioni del mondo attuale sono completamente diverse da quelle del passato, non si può mai abbassare la guardia quando si ha a che fare con persone e merci che arrivano da paesi lontani dove spesso l'igiene non è quello dell'Europa: basta poco per far nascere un focolaio di epidemia, anche se spesso gli effetti e i timori sono più devastanti dal punto di vista mediatico che da quello strettamente sanitario.

La storia delle epidemie è antica quanto l'uomo, ma i rapporti commerciali rarefatti e la scarsa popolazione contribuivano in qualche modo a tenerle circoscritte: il problema però divenne preoccupante in modo particolare a partire dal medioevo a causa delle Crociate, connesse all'enorme sviluppo assunto dai traffici con i paesi del Mediterraneo Orientale dove la situazione sanitaria era costantemente disastrosa e priva di

ogni controllo: era facile che il contagio, che partiva dai porti, si estendesse rapidamente alle città dell'Europa continentale, dove le condizioni igieniche unite al rapido incremento demografico lo favorivano in massimo grado.

I Governi cercarono di correre ai ripari creando a partire dal XV secolo delle apposite magistrature che in genere consistevano in organi collegiali per "monitorare", come si direbbe oggi, la situazione e tenerla sotto controllo.

Se si osserva la composizione di tali organi vedremo che i loro componenti erano autorità politiche, magistrati di tribunale, capitani di porto, militari e solo in via (molto) residuale anche....medici.

Questo a prima vista potrebbe sembrare singolare ma non bisogna dimenticare che l'arte sanitaria era praticamente impotente di fronte alla maggior parte delle malattie e a maggior ragione riguardo alle epidemie.

I pochi provvedimenti che venivano presi in queste occasioni si limitavano ad obbligatorie quarantene o a evitare, mediante cordoni sanitari, i movimenti

MAGISTRATO CENTRALE DI SANITA'
PER LA COSTA PONTIFICIA DELL'ADRIATICO

FEDE DI PARTENZA

Commissariato di Sanità Marittima di

*Si dichiara che partono da questo luogo (libero per grazia di Dio) da ogni sospetto di male contagioso i sottoscritti imbarcati sopra
a
In fede ec. Dal Commissariato di*

NUMERO PORTUALE	NOME E COGNOME DELLA IMBARCATA	QUALITA'	ANNI	SESSO	STATO	DIETISTA DELLA LIBERAMENTE CAPIATA

Fede di partenza

delle persone e delle cose da un paese all'altro: erano quindi sostanzialmente questioni che investivano l'ordine pubblico ed è per questa ragione che erano chiamati in causa soprattutto i rappresentanti delle amministrazioni statali. L'organizzazione di controllo sanitario di Venezia, la più antica, si basava su un "Magistrato di Sanità", organo di cui facevano parte Provveditori e Soprprovveditori alla Sanità, risalente al 1485 mentre a Genova dal 1528 esisteva un *Officium Sanitatis*. Dopo il passaggio della Liguria al Regno di Sardegna fu costituita una Direzione Generale di Sanità Marittima che mantenne la sua struttura anche dopo l'Unità d'Italia.

Non molto diversamente si regolavano gli altri stati: a Napoli c'era un Magistrato di Salute di cui faceva parte un Soprintendente Generale dei porti e nello Stato Pontificio fin dal 1630 fu istituita una Congregazione di sanità.

Solo nella prima metà dell'800 l'Impero Ottomano, i cui territori si stendevano dal Marocco al Caucaso e che era punto di partenza di tutte le epidemie, si decise a fare qualcosa istituendo un Consiglio Superiore di Sanità che, più che mostrare una sollecitudine per i sudditi

turchi, rifletteva la preoccupazione dei paesi stranieri per le conseguenze negative che la disastrosa situazione sanitaria poteva avere sui loro commerci e, infatti, la maggior parte dei suoi componenti erano delegati delle potenze europee.

A parte qualche successo iniziale in Egitto grazie all'energico Vicerè Mehmet Ali, i risultati positivi furono trascurabili.

* * * *

Il sistema di vigilanza sanitaria preventivo dei secoli passati si espletava in primo luogo con un controllo documentale: ogni nave riceveva una Patente o Fede di Sanità dalle autorità locali del porto di partenza nella quale le medesime autorità attestavano l'inesistenza di focolai di contagio in quella località o nelle vicinanze.

Quando la nave si presentava all'ingresso del porto di destinazione veniva fermata da un'imbarcazione militare o della Sanità che, tenendosi a debita distanza, assumeva le prime informazioni. Se non sorgevano sospetti il capitano poteva scendere a terra per recarsi all'Ufficio Sanitario dove i funzionari verificavano con attenzione i documenti, lo interrogavano sullo stato di salute dell'equipaggio e sulle merci trasportate e se tutto era in ordine ammettevano la nave alla "libera pratica" permettendo l'inizio delle operazioni commerciali ed agli eventuali passeggeri di scendere a terra.

Questo sistema presentava peraltro delle falle: a parte presunti smarrimenti e falsificazioni, le autorità del luogo di partenza potevano non essere state tempestivamente informate della situazione sanitaria della loro zona, le navi da guerra erano esentate da molte di queste procedure, i passeggeri o l'equipaggio potevano incubare qualche malattia pericolosa contratta in navigazione o prima della partenza. Per finire

c'era il contrabbando che agiva nascostamente e alla completa insaputa delle autorità.

Insomma....commercianti, potenze militari, fuorilegge potevano avere tutti, per ragioni diverse, interessi tali da non tenere in alcun conto le possibilità di contagio e da aggirare i controlli.

Consola poco il fatto che talvolta mercanti, contrabbandieri e ricettatori si ammalavano per primi, pagando con la vita la loro avidità e la loro imprudenza..

La Patente di Sanità poteva però essere "tocca" quando le autorità del porto di partenza non erano in grado di certificare al 100% una situazione sanitaria ottimale, oppure "brutta" quando la nave proveniva da un luogo dove infuriava un'epidemia o, peggio, si portava a bordo il contagio.

Scattava allora la fondamentale misura di prevenzione, cioè il periodo di stretto isolamento nei lazzeretti. Veniva chiamata "quarantena" per il fatto che ordinariamente durava una quarantina di giorni, ma in alcuni casi poteva essere anche più breve.

Tutte le navi provenienti dal Nord Africa, dall'Impero turco e le navi corsare si consideravano sempre sospette indipendentemente dalle regolarità di ogni documento e da qualsiasi assicurazione venisse fornita.

* * * *

Come è noto, il nome lazzeretto sembra derivare dall'isola di Santa Maria di Nazareth a Venezia dove in occasione della peste del 1403 fu allestito il primo luogo di isolamento per i malati e che poco dopo fu imitato da un'analogo istituzione a Marsiglia nel 1416.

Dopo di allora sorsero lazzeretti permanenti o temporanei in tutte le città europee, sia interne che costiere.

In Italia i principali lazzeretti marittimi si trovavano a alla foce del Bisagno presso Genova, che poi fu affiancato da

quello del Varignano nel golfo della Spezia, a Livorno, dove ne furono costruiti tre (San Rocco, Sant' Jacopo e San Leopoldo, questi ultimi due sul luogo oggi occupato dall'Accademia Navale), a Palermo, dove ve n'erano ben otto.

Merita di essere ricordato anche il lazzeretto di Ancona, costruito dal Vanvitelli nel XVIII secolo in forma monumentale su di un'isola artificiale e capace di ospitare fino a 2000 persone. A Roma, in caso di necessità, veniva usato come lazzeretto principale l'ospedale Fatebenefratelli che, essendo situato sull'isola Tiberina, poteva essere isolato e sorvegliato con facilità.

Nell'immaginario collettivo, influenzato in modo determinante dalla descrizione di quello di Milano fatta dal Manzoni ne "I Promessi Sposi", i lazzeretti sono visti come una bolgia infernale e l'anticamera della morte: certamente questo accadeva nelle situazioni estreme quando la situazione era ormai sfuggita da ogni controllo, ma rappresentava un'eccezione.

Sicuramente l'internamento, anche quando era solo una misura precauzionale pro-forma destinata a risolversi positivamente, non avrà mancato di provocare parecchia apprensione nei passeggeri e nei marinai, ma per i ricoverati in quarantena la vita era soprattutto noiosa e poteva variare - di poco - in meglio in relazione alle possibilità di spendere e all'affiatamento che si poteva instaurare fra coloro che erano costretti a convivere per settimane. Essendo rigorosamente proibiti i giochi di carte restava solo la musica, sempre se qualcuno aveva con sé uno strumento, oppure i libri e i giornali o il buon cibo fatti venire da fuori, ma queste ultime due possibilità erano alla portata di pochi.

In fondo era una specie di reclusione e, anche se non sorgevano complicazioni sanitarie,

il lazzeretto era popolato da un'umanità

preoccupata e nervosa anche a causa degli intralci e dei ritardi di cui soffrivano gli affari commerciali e personali.

Il personale di servizio era tenuto ad evitare qualsiasi contatto fisico con i "degenti", pena entrare anch'esso in quarantena: perfino il Cappellano aveva l'obbligo di usare apposite pinze per somministrare la Comunione.

Ogni lazaretto aveva un Comandante, spesso un militare ma a volte anche un funzionario o un appartenente all'aristocrazia locale, che vi esercitava l'assoluta autorità sugli impiegati, sui vari inservienti e sui forzati che talvolta erano destinati al lazaretto, adibiti ai lavori più sporchi e pericolosi.

Tutti senza eccezione erano soggetti alla dura disciplina interna tanto che il Regolamento del lazaretto di Ancona imponeva al Comandante, qualora avesse accidentalmente infranto qualche regola, di....*sequestrarsi da sé!*

Naturalmente scontavano la quarantena anche le merci che venivano portate nel lazaretto e sottoposte a trattamenti diversi in relazione alla loro tipologia: il personale, dotato di appositi vestiti e guanti protettivi, doveva uno per uno i colli e a seconda dei casi il contenuto poteva essere affumicato, disinfettato, lavato o semplicemente esposto all'aria.

Venivano aperte anche le lettere: la profilassi tradizionale era quella di avvicinarle alla fiamma o immergerle in un bagno d'aceto ma, considerata la delicatezza della carta e dell'inchiostro che le rendeva quasi illeggibili dopo queste operazioni, si preferì poi "profumarle" con vapori di zolfo o sostanze resinose alle quali, grazie all'evoluzione della scienza fra '700 e '800, si affiancò l'uso di vari prodotti chimici.

La pulizia seguita da un lavaggio generale riguardava anche le navi che dovevano essere tenute ormeggiate in luoghi isolati senza cavi che le unissero a terra per impedire che.... ai topi venissero certe strane idee.

UFFIZIO DI SANITA'
(ponte Spinola)
Costa Giacomo, *Agente*, nel locale.
Cabella Franc., *Patrone del battello al serv. del Magistrato*, nel locale.

QUARANTENA AL MOLO NUOVO
(porta Lanterna)
Bogazzo Saverio, *Commiss.*, nel locale.
Bertalà Franc., *Capo guardia* »
Tealdi P. Camillo, *Cappell.*, Conv. a Castello 1025.

LAZZARETTO DELLA FOCE
(fuori Genova)
Costa Gaetano, *Commiss.*, Cantiere della Foce.
Profumo Giac., *Custode* » »
Devoto Rev., *Cappellano* » »

LAZZARETTO DEL VARIGNANO
(golfo della Spezia)
Millelire Conte Ant., *C. Ss. M. L., Cap. di Vascello*,
Ispettore.
Ricca-Boccardi Cav. Bartol., *C. Ss. M. L., Commiss.*
Lavaggi Pier Vincenzo, *Custode.*
Lardone Giacomo, *Capo guardia.*
Lucciardi Rev. Antonio, *Cappell.*
Brughetti Domenico, *Portiere.*

Ruolino

* * * *

La misura repressiva estrema era l'attivazione dei cordoni sanitari, terrestri o marittimi che si verificava quando l'epidemia non era solo un evento temuto, ma un fatto certo e minaccioso che premeva sui confini dello stato o, peggio, aveva già colpito una parte del suo territorio.

In tutti gli stati italiani rivieraschi la Marina Militare si trovava investita di una funzione fondamentale dato che tutte le navi disponibili incrociavano lungo le coste per impedire gli sbarchi.

In queste circostanze un compito particolare della Sanità Marittima era la sorveglianza delle spiagge non tanto per impedire l'approdo di qualche imbarcazione il cui intercettamento era compito della Marina, ma per controllare in continuazione che il mare non gettasse sulla costa relitti o merci: gli affondamenti erano all'epoca molto frequenti e si pensava, a maggior ragione, che se una nave aveva l'equipaggio malato e numericamente ridotto potesse essere esposta molto più facilmente al pericolo di un naufragio.

C'era quindi la possibilità, a parte l'arri-

vo di eventuali naufraghi sopravvissuti, che le onde portassero verso la riva quello che restava a galla e la cui provenienza era impossibile da accertare: in particolare bisognava impedire che gli abitanti del posto, sempre in bilico fra ignoranza e necessità, si impossessassero di tutto ciò che poteva essere utile o di valore senza preoccuparsi del pericolo di contagio per loro stessi o di diffondere l'epidemia.

La costa era sorvegliata senza soluzione di continuità dai soldati e dal personale della sanità e quando si verificava un'eventualità di questo genere venivano allestiti in baracche precedentemente costruite o in case private requisite dei piccoli lazzaretti temporanei.

Poiché la pesca non poteva essere impedita essendo l'unica risorsa di gran parte delle popolazioni rivierasche, i pescherecci venivano raggruppati in convogli; su uno di essi imbarcava un impiegato di sanità e non potevano mai allontanarsi troppo in modo da poter essere controllati da terra ed accertarsi che non avessero alcun contatto con altre navi o non recuperassero nessun relitto sospetto.

Talvolta questi cordoni si dimostrarono di scarso impatto quando il personale o le navi erano insufficienti, altre volte le misure ebbero una certa efficacia anche

se poi erano regolarmente criticate per la loro durezza e gli effetti sulle economie locali, come nel caso del colera scoppiato a La Spezia nel 1884 circoscritto *manu militari* dall'ammiraglio Di Monale.

Per chi contravveniva alle leggi sanitarie c'era una serie di sanzioni che, oltre a comportare l'immediato confino nel lazzaretto, potevano andare da multe di varia entità al sequestro delle merci o della nave fino ai casi più gravi di chi, nei periodi di epidemia, con il suo comportamento metteva volontariamente a rischio l'efficacia delle misure di prevenzione e poteva favorire la diffusione del contagio.

Era il caso dell'individuo sospetto che fuggiva dal lazzaretto o di chi eludeva o forzava un cordone sanitario: in genere la legge parificava questi comportamenti al reato di lesa maestà e i colpevoli erano puniti con la pena capitale. Nel 1743, durante la "peste di Messina", probabilmente l'ultima epidemia di questo genere in Europa, si scoprì che una nave era riuscita a passare il cordone sanitario pontificio del Tirreno e ad approdare a Civitavecchia grazie a documenti falsi. Il capitano dell'imbarcazione fu impiccato e tutto l'equipaggio fu condannato a vita al remo sulle galere.



L'isola oggi



di Cesare
Alpignano

SAN CANDIDO



Il Sacrario Militare di San Candido

1918-2018...centenario della fine della Grande Guerra, ultimo dei conflitti antichi e rimo di quelli moderni.

Questa guerra, che la polvere del tempo non deve far dimenticare, è conosciuta per le grandi battaglie e per i grandi personaggi che, a modo loro, l'hanno vissuta. Ma un conflitto di così immani proporzioni, è stato consegnato alla storia soprattutto grazie ad episodi apparentemente minori e a soldati sconosciuti. Militari fedeli e integerrimi che, partiti da piccoli centri montani, sono stati catapultati a combattere un nemico che non avevano mai visto e che non odiavano. Ancora oggi, in piccole realtà paesane, vengono ricordati questi valorosi: è il caso della cittadina altoatesina di San Candido, Innichen in tedesco.

A un tiro di schioppo - è il caso di dire - dal confine austriaco, oggi è conosciuta per le riprese di una famosa fiction televisiva.

E' il luogo ideale per dimenticare ogni affanno della vita, ma un secolo fa gio-

vani e meno giovani qui sono stati chiamati a vestire la divisa dell'Austria-Ungheria sotto il regno di Francesco Giuseppe e, dopo la morte di questi, di Carlo I. Essi hanno combattuto un conflitto che li ha visti alla fine uscire sconfitti, testimoni dello sfacelo dell'impero austroungarico.

Oltre ai sopravvissuti, bisogna rendere onore a chi non ha visto la fine del conflitto. Proprio a questi, San Candido-Innichen ha riservato un luogo di raccoglimento e indelebile ricorso all'interno del cimitero locale; tenuto in perfetta manutenzione (da prendere ad esempio).

Un monumento di bronzo e un curioso quanto interessante libro, anch'esso di bronzo, da sfogliare letteralmente con incisi i nomi - una quarantina - dei caduti. Quando l'appassionato storico o il turista si ferma davanti a questi nomi, sente il bisogno di un momento di raccoglimento interiore sapendo di dover fare tesoro del loro sacrificio.

LE AUTOBLINDE ITALIANE DALL'ORIGINE ALL'ARMISTIZIO (1911 - 1943)



Autoblindo AB41



di Fabio
Fabbricatore

All'inizio del ventesimo secolo, il Regno d'Italia poteva essere considerato a buon diritto un precursore nel campo - strettamente militare- della meccanizzazione strategica delle Forze Armate. Nonostante una iniziale ostilità degli Stati Maggiori infatti, più propensi a servirsi del traino animale per ragioni di costo e di semplicità, il nostro Paese era stato il primo a introdurre i mezzi a motore, e addirittura il primo al mondo a utilizzare in combattimento l'aereo, nato pochi anni prima ma già evoluto al punto da essere considerato un'arma strategica.

I primi esperimenti risalgono alla Guerra di Libia (1911 - 1912), nel corso della quale furono per la prima volta impiegati autocarri Fiat 15 Ter dalla Croce Rossa per lo sgombero dei feriti e due autoblindo, per allora assolutamente innovative, modello "FIAT Arsenale", anch'esse costruite sulla base del versatile autocarro 15 Ter.

Armate con una mitragliatrice Maxim cal. 6,5 mm. e con una corazzatura a piastre di appena tre millimetri, esse disimpegnarono adeguatamente il loro

servizio, dando l'avvio a diversi altri studi fra i quali spiccavano i prototipi della Isotta Fraschini e della Bianchi.

Sarà tuttavia all'occasione della Grande Guerra che inizierà la prima produzione di massa di mezzi blindati, con l'"autoblindomitragliatrice" Ansaldo Lancia 1Z, realizzata sullo chassis dell'autocarro 1Z.

Una blindatura di acciaio al cromo-nickel di 4 mm. testata sul fuoco del fucile mod. 91 a 100 metri proteggeva i sei uomini di equipaggio, che operavano dalle due torrette (una dal 1917) con tre mitragliatrici, prima Maxim e successivamente FIAT cal. 6,5.

Il motore Lancia da 30 HP permetteva una velocità massima di circa 50 km. orari, chiaramente su strada.

Migliorata nel corso della guerra, la Lancia 1Z arriverà ad essere equipaggiata con un motore di potenza doppia e tre mitragliatrici St. Etienne cal. 8mm.

Il suo reale "battesimo del fuoco" avverrà durante la rotta di Caporetto, quando i primi sei squadroni di "Autoblindomitragliatrici" si rivelarono



Carro Veloce 33

particolarmente efficaci nel proteggere la ritirata sul Piave delle nostre Truppe. Al termine delle operazioni quasi trenta mezzi risultarono ancora efficienti: questo convinse il Comando Supremo a formare nell'ottobre 1918 ben 17 squadroni di cavalleria, inquadrati nel "Corpo d'Armata d'Assalto", dotati ognuno di sette Lancia 1Z.

Nonostante ne fosse stata constatata l'efficacia, questi reparti vennero sciolti nel 1921, a favore dello sviluppo di unità miste di cavalleria, fanteria e artiglieria motorizzata, appoggiata da unità blindate, con compiti fondamentalmente di esplorazione in appoggio alla fanteria.

La ripresa delle ostilità in Libia dal 1922 rese tuttavia nuovamente attuali le autoblindo, che vennero massicciamente impiegate in tre squadroni nelle operazioni di controguerriglia: oltre alle FIAT Arsenale e Lancia 1Z furono inquadrati anche alcune Lanchester di fabbricazione inglese e le nuove FIAT Terni-Tripoli, costruite sul telaio del 15 Ter per lo specifico impiego in Libia.

Più piccole delle 1Z, assegnate al IV

Reggimento "Cacciatori di Derna", rimarranno operative, con molte modifiche realizzate sul campo, fino al 1940, quando gli ultimi esemplari andranno perduti nei primi scontri con le forze britanniche.

Al di là dell'impiego nelle Colonie tuttavia l'uso dei mezzi blindati dopo la Grande Guerra fu interpretato dal regio Esercito unicamente in funzione sperimentale: solo un reggimento corazzato risultava infatti operativo alla fine degli Anni Venti, con un Gruppo Autoblindo articolato su quattro squadroni. Nel 1931 sarà riequipaggiato con cingolati inglesi Carden Lloyd 29, utilizzati principalmente per trasporto truppe di fanteria.

Nel dopoguerra lo sviluppo delle autoblindo fu ostacolato principalmente dalla mancanza di interesse da parte degli Stati Maggiori e dall'assenza di un serio dibattito dottrinale sul loro impiego.

La Guerra di Spagna -nonostante le truppe del CTV si trovarono contro le autoblindo russe- e la meccanizzazione crescente della cavalleria Inglese e Francese non permisero lo sviluppo di una coscienza dottrinale favorevole al loro impiego. Nonostante l'Italia avesse un'industria automobilistica efficientissima e all'avanguardia, capace di esportare migliaia di autocarri leggeri e pesanti, le principali case costruttrici scontarono la mancanza di interesse delle Forze Armate verso i veicoli da combattimento corazzati e rinunciarono a sviluppare e realizzare nuovi prototipi.

I primi nuovi esperimenti arriveranno nel 1930, quando il Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza commissionò alla FIAT Ansaldo un prototipo 6x4 sul telaio dell'autocarro FIAT 611.

Una blindatura fra i 6 e 10 mm., 4 uomini di equipaggio, un peso di circa 6 tonnellate e una velocità massima di 48 km. orari, il 611 blindato era equipaggiato di due posti guida, fronte e retro, che consentivano il disimpegno in com-

battimento senza doversi esporre lateralmente al fuoco.

Furono largamente usati nel corso della Guerra d'Etiopia, nel 1940 nella conquista del Somaliland britannico e parteciparono alla difesa dell'A.O.I. nel 1941.

La vera innovazione nel campo delle autoblinda arrivò tuttavia nel 1938, quando furono gettate le basi di quella che diventerà la AB40.

I primi prototipi furono sviluppati dalla SPA Ansaldo dal 1937: due per la P.A.I. (Polizia dell'Africa Italiana) e uno per il Regio Esercito. La presentazione al Duce avverrà tuttavia solo il 22 luglio del 1939, dopo che l'esemplare testato dalla P.A.I. aveva completato con successo un test di ben 13.000 km in Africa Orientale.

La bontà del progetto fu testimoniata dall'ordine pervenuto alla SPA nel marzo 1940 per una prima serie di 185

esemplari.

Il nuovo mezzo, denominato AB40 (autoblinda mod. 1940) fu progettato sullo chassis del trattore leggero di artiglieria FIAT SPA, del quale adottò il motore a 6 cilindri e la ciclistica.

Trasmissione indipendente sulle quattro ruote sterzanti, doppia guida e sospensioni idrauliche, un equipaggio di quattro uomini ma soprattutto una velocità massima prossima agli 80 km. orari lo resero un mezzo particolarmente versatile ed efficiente, nonostante un armamento relativamente leggero (due mitragliatrici Breda 38).

I primi esemplari entrarono in linea nel marzo 1941: poco dopo l'adozione in torretta di un cannoncino da 20mm. e un nuovo motore da 80HP daranno origine alla rinnovata AB41.

Fino ad allora i compiti di ricognizione ed esplorazione erano stati svolti da



Autocarri blindati Fiat 611

unità di motociclisti, e le cinque divisioni corazzate costituite nel 1938 non avevano proprie unità con compiti specifici di ricognizione.

Il primo ostacolo alla diffusione di questi mezzi fu riscontrato nella conformazione del territorio italiano, prevalentemente montagnoso, testimoniando lo scarso interesse verso il fronte coloniale: questo aprì la strada al permanere in servizio dei cingolati leggeri CV29 (e del successivo carro leggero CV33) ma soprattutto alla sopravvivenza delle unità di cavalleria ippomontate, esaltate dalla stampa specializzata, con le loro cariche scenografiche, come unica arma utile per terrorizzare e sconfiggere il nemico.

Le conseguenze di questa linea di condotta non tardarono a farsi avvertire. Nessuna Divisione dell'Esercito Italiano era dotata di unità esploranti ad alcun livello e la burocratizzazione delle Forze Armate impediva lo sviluppo di queste unità e dei mezzi blindati.

Questa contingenza rese particolarmente

delicata la situazione delle colonie e dell'A.O.I.: nel giugno 1940 Italo Balbo, all'epoca Governatore della Libia, richiese più volte l'assegnazione di alcune autoblindo tedesche, ma la sua istanza rimase inevasa.

A quell'epoca infatti il Regio Esercito possedeva pochissimi mezzi, la maggior parte dei quali risalente alla Prima Guerra mondiale.

Il parco mezzi era costituito essenzialmente dagli autocarri Fiat 611 (dieci, dislocati in A.O.I.), le vecchie blindate Fiat terni (sette esemplari in Libia) e 34 Lancia 1ZM, distribuiti fra le colonie ed il territorio italiano.

Nell'agosto 1940 il Maresciallo Graziani, succeduto a Balbo dopo la sua morte, evidenziò i problemi causati al confine libico dalle pattuglie inglesi - equipaggiate con le vecchie Rolls Royce MkI 1924 e le autoblindo Morris CS9 - ma ottenne unicamente la costituzione di un plotone blindato dotato di mezzi francesi, ottenuti grazie alle clausole armistiziali.



Autoblindo Lancia 1ZM

Nel settembre 1941 fu distaccato in Libia il battaglione "Romolo Gessi" della P.A.I., seguito da un plotone sperimentale di "Nizza" Cavalleria, entrambi montati su AB41, che diedero origine al "Raggruppamento Esplorante Corpo d'Armata di Manovra", con specifici compiti di ricognizione e supporto delle divisioni "Ariete" e "Trieste".

La produzione limitata delle AB41 (552 esemplari nel periodo 1941-42) ostacolò notevolmente il loro impiego, nonostante il costante sviluppo delle unità esploranti.

I campi di battaglia del nord Africa diedero tuttavia l'impulso decisivo alla loro riorganizzazione. La stessa Cavalleria, arma notoriamente tradizionalista, riconobbe l'importanza strategica delle autoblindo: l'unico limite oggettivo restò dunque quello della disponibilità dei

mezzi nei teatri di impiego.

Molti infatti, nonostante la produzione si fosse stabilizzata e superasse le reali necessità tattiche, furono utilizzati per addestramento, tenuti nei depositi in Italia o cannibalizzati e per ricambi, e numerosi altri esemplari vennero destinati alle forze di polizia, ritardando così la costituzione di nuove unità.

I maggiori fronti di impiego per le AB40 e 41 furono quindi il Nord Africa, la Jugoslavia (nella quale operò una Compagnia Autonoma Autoblindo, dotata di AB41 ferroviarie, con compiti di difesa antipartigiana) e, con l'armistizio del settembre 1943, il territorio metropolitano, che vide le AB41 dei Lancieri di Montebello, dell'Ariete e di altre unità combattere contro le proprie gemelle rimaste in forza alle truppe della Repubblica Sociale Italiana.



Autoblindo AB41/42



© Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto

Autocarro Blindato Fiat 611



© Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto

Interno del Fiat 611



Autoblindo AB43

PRECISAZIONE

Le immagini utilizzate nell'articolo di Fabio Cecchi "*Vita quotidiana nell'Ospedale da campo 231 del Regio Esercito (1915-18)*" pubblicato sul n. 74 di RISM, sono state concesse dall'Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito, fondo E-7, busta 32, fasc. 367 e busta 44, fasc. 396 (riproduzione vietata)



Siamo su internet:
rivistaitaliansanitamilitare.jimdo.com

 Segui su
Facebook

RISM

RIVISTA ITALIANA DI SANITA' MILITARE
REDAZIONE
P.ZZA G. GOZZANO, 15 - 10132 TORINO