

RISM

RIVISTA ITALIANA DI SANITÀ MILITARE



STORIA, CULTURA E SCIENZA

RISM

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

Direttore

Fabio Fabbricatore
 direttore_rism@yahoo.it

Grafica e impaginazione

Clara Mosso

Direzione e Redazione

Piazza Guido Gozzano n. 15
10132 Torino
Tel. 3332928228
 rivista_rism@yahoo.it

Garanzia di riservatezza

I dati personali forniti per l'indirizzario vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per nessun motivo.

(D. Lgs. 196/2003 - Codice in materia di protezione dei dati personali).



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).

UN PAESE NELLA TEMPESTA



Stare saldi nella tempesta

Il consueto appuntamento di Miles con i suoi *ventidue* lettori -ché il Manzoni ne dichiarava ventiquattro, e Guareschi, il "papà" di Don Camillo, ventitrè- con questo numero avviene in ritardo rispetto alle tradizioni ed ai programmi della nostra Rivista.

La pubblicazione infatti avviene, di norma, ogni mese pari, verso la fine dello stesso. Ma stiamo vivendo, come ben sappiamo tutti, in un'epoca assai particolare, in cui la quotidianità spesso deve lasciar posto all'emergenza o alla contingenza che, nostro malgrado, ci impone delle scelte la quali, *absit iniuria verbis*, ci costringono a dare il passo ad argomenti o fatti che avremmo volentieri lasciato in secondo piano.

Qualcuno, politico o giornalista, paragonò la vicenda "SARS CoV 2" ad una guerra.

Ed in effetti agli occhi di Miles questa similitudine appare alquanto azzeccata, almeno per le conseguenze alle quali ci ha esposti la pandemia.

Le nostre libertà fondamentali sono state limitate in modo assai grave, come

non accadeva dagli anni della Seconda Guerra mondiale.

In molte regioni si può uscire di casa soltanto epr andare a lavorare (e meno male), comunque muniti di un documento che ricorda sinistramente gli "Ausweis"rilasciati fra il 1943 ed il 1945 dalle truppe di occupazione tedesche.

E da ormai quasi un anno è in vigore il coprifuoco, triste ricordo, appunto, del tempo di guerra.

Il nemico esiste, eccome se esiste.

Ma non è un nemico che si possa sconfiggere con una battaglia campale. Con questo, come con molti altri virus, dovremo imparare a convivere.

L'influenza, da tutti considerata quasi inoffensiva nella sua ricorrente stagionalità, è mortale per migliaia di persone ogni anno. E nel nostro mondo circola ancora indisturbato il bacillo della *Yersinia pestis*, la peste, ormai ridotta a pochissimi casi l'anno in regioni circoscritte dell'Africa e dell'Asia, ma responsabile nei secoli passati di almeno tre grandi pandemie che causarono milioni di morti.



Speranza

La paura e l'ignoranza sono i veri problemi e, per così dire, la vera pandemia: questi "effetti collaterali", generati soprattutto dal sensazionalismo alimentato dai media, hanno prodotto un aumento esponenziale di disturbi da ansia e problemi spesso sfociati in gesti estremi, ma soprattutto si sono accompagnati a un danno economico che è destinato, nel medio periodo, a mettere in ginocchio il nostro paese.

Più che di "guerra", a parere di Miles, sarebbe corretto parlare di "tempesta". Siamo nel bel mezzo di una tempesta, in mano a nocchieri ahinoi poco o nulla esperti e dunque giustamente dubbiosi su quale sarà il nostro approdo.

Alcuni segnali ci fanno ben sperare, come l'incarico dato a un militare - eccellenza nella gestione della logistica - di Commissario Straordinario per l'emergenza sanitaria.

Certamente non sarà un'*impasse* dalla quale usciremo presto nè facilmente. Il vero cambio di passo dovrebbe essere non solo nella gestione tecnica -per la quale, a quanto sembra, siamo in ottime mani- ma in quella più strettamente *politica*.

Continuare a chiedere sacrifici agli Italiani, promettendo loro aperture, ristori,

salvaguardie che poi puntualmente vengono smentite dai fatti non è premiante ed è, a lungo andare, molto pericoloso.

Siamo un popolo paziente, generoso, versatile, capace di adattarsi alle contingenze più difficili e, come disse Paolo Caccia Dominioni in un suo libro, capace di "cavar m**** perfino dal granito". Ma la virtù della pazienza non è, e non deve essere, infinita.

L'augurio di Miles, che vi dà appuntamento al prossimo numero già in gestazione, è che questa incipiente primavera potri a tutti noi un momento di respiro e, finalmente, un po' di speranza (quella vera) e qualche certezza sull'avvenire. Ce lo meritiamo. Tutti.

Buona lettura e arrivederci al prossimo numero!



Miles

FERDINANDO PALASCIANO: L'UOMO, IL MEDICO ED IL PRECURSORE DI CROCE ROSSA



Cartolina dell'Associazione Palasciano

Sono più di 25 anni che l'Associazione Italiana Collezionisti Tematici di Croce Rossa "Ferdinando Palasciano" nelle sue attività diffonde le idee di uno dei precursori della Croce Rossa e più nello specifico ricorda la figura di Ferdinando Palasciano anche attraverso le varie immagini che sono arrivate a noi o che sono riproposte da nuovi disegni. Fin dall'inizio della sua costituzione, l'Associazione realizzò una cartolina (figura 1) in occasione del 180° Anniversario della nascita di Palasciano e della prima Mostra di collezionisti di Croce Rossa che si svolse a Genova.

La prima pubblicazione (trimestrale) del Club Collezionisti Croce Rossa Ferdinando Palasciano (prima denominazione), avvenuta nel novembre 1994. La sua copertina riporta una cartolina delle Poste Italiane, con l'annullo della Regia Nave Ospedale "Ferdinando Palasciano" ed il timbro delle Poste Tedesche in occasione del 110° anniversario della morte di F. Palasciano (vedi figura 2). L'immagine di Palasciano che è stata adottata come logo dall'Associazione, è



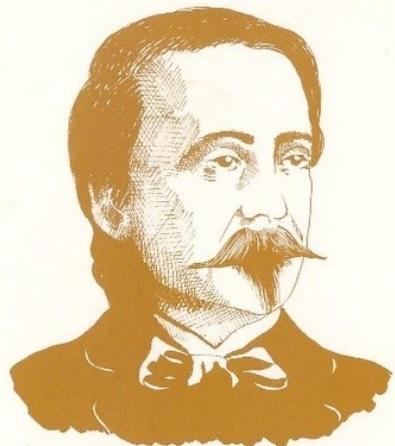
di Riccardo
Romeo Jasinski

stata collocata anche in altre realizzazioni come gli erinofili (chiudilettera), calendari, carta intestata, opuscoli, attestati, targhe ricordo ed altri oggetti. Tutto per fare in modo che le persone che per caso gli capita fra le mani questa figura, si chiedono chi era e siano interessati a conoscere la sua storia. Ecco qualche notizia.

Ferdinando Antonio Palasciano nacque a Capua (oggi provincia di Caserta ma al tempo Capoluogo di Provincia) il 13 giugno 1815. All'età di 25 anni aveva già conseguito tre lauree: la prima in Belle Lettere e Filosofia, la seconda in Veterinaria e la terza in Medicina e Chirurgia. Da giovane medico svolse la sua opera nell'esercito borbonico fino al 1849. In occasione dei moti di Messina del 1848 si ritrovò ad assistere non solo i soldati dell'esercito a cui apparteneva ma anche i rivoltosi, disubbidendo ad un ordine preciso del suo Comandante, Generale Filangeri, che aveva disposto di curare solo i suoi soldati e "lasciare al proprio destino i feriti nemici". Il Palasciano per questo Suo comportamen-

(1815 - 1891)

180° Anniversario nascita di

FERDINANDO PALASCIANO**Il precursore della Croce Rossa****Mostra collezionisti
di Croce Rossa**

GENOVA - 25 -26 FEBBRAIO '95

Mostra su Palasciano

to venne deferito al Tribunale Militare di Guerra, ed egli si difese dicendo ".....la mia missione di medico è troppo più sacra del dovere del soldato" e sottolineò come ".....la vita dei feriti di guerra fosse sacra e che essi dovessero essere considerati neutrali....." Era nata l'idea della neutralità e dell'intoccabilità dei feriti, in pratica l'idea della Croce Rossa.

Ma la storia non era finita, anzi Palasciano prima venne condannato alla pena capitale, poi trasformata in alcuni anni di carcere. Con l'avvento del Regno d'Italia finalmente poté esporre liberamente le sue idee e a Napoli nell'aprile del 1861, in occasione di un congresso, affermò: "Bisognerebbe che tutte le potenze belligeranti, nella Dichiarazione di Guerra, riconoscessero reciprocamente il principio di neutralità dei combattenti feriti per tutto il tempo della loro cura e che adottassero rispet-

tivamente quello dell'aumento illimitato del personale sanitario durante tutto il tempo della guerra".

Palasciano proclamò per la prima volta, uno e forse il più importante dei principi fondamentali della Croce Rossa di cui egli è giustamente ritenuto il precursore. Le parole che espresse in quell'occasione sono considerate la base delle Convenzioni di Ginevra.

Egli continuò a svolgere la sua attività di medico, segnando il cammino della medicina con studi approfonditi su diversi argomenti e si occupò anche di politica come Deputato al Parlamento nella X, XI e XII legislatura, fu Senatore del Regno e Consigliere ed Assessore al Comune di Napoli.

Si ricorda la Sua chiamata a consulto da Garibaldi per curare la sua ferita da arma da fuoco subita durante un combattimento sull'Aspromonte. Palasciano dette un consiglio che non venne accettato subito ma solo dopo alcuni mesi.

**LA
CROCE ROSSA**

Pubblicazione Trimestrale del
"Club Collezionisti Croce Rossa F. Palasciano"

Pubblicazione dell'Associazione



La tomba di Plasciano

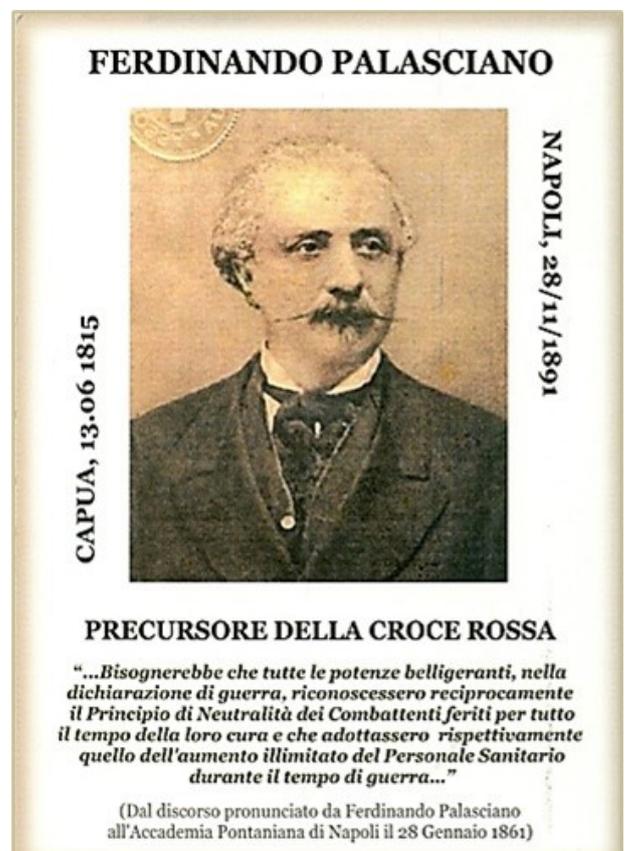
Tra Palasciano e Garibaldi rimase una profonda amicizia.

Non possiamo dimenticare e non lo vogliamo fare che Ferdinando Palasciano, "In vita però tra tanti onori, riconoscimenti nazionali ed internazionali per la sua attività di chirurgo, per il suo patriottismo e per la sua umanità, ebbe anche dei torti".

Uno di questi e credo il più significativo per la Croce Rossa è che quando il governo svizzero invitò l'Italia all'assemblea costitutiva della Croce Rossa, il governo italiano designò quali suoi rappresentanti altri personaggi di quell'epoca anziché Palasciano "che tanto aveva dato perché quell'idea fosse realizzata. Ancora una volta Palasciano fu dimenticato".

Dopo una lunga malattia che lo aveva colpito, Ferdinando Palasciano morì a Napoli il 28 novembre del 1891 e fu sepolto nel recinto degli uomini illustri del cimitero di Poggioreale.

Questa in breve è la storia di un personaggio che ha dato tanto al nostro paese ma anche a costruire i principi che oggi sono la base del Movimento Internazionale di Croce Rossa e Mezzaluna Rossa. Ecco che, quando si ritrovarono, questi collezionisti di tematica di Croce Rossa, fu veramente facile scegliere il nome a cui intitolare l'Associazione: Ferdinando Palasciano.

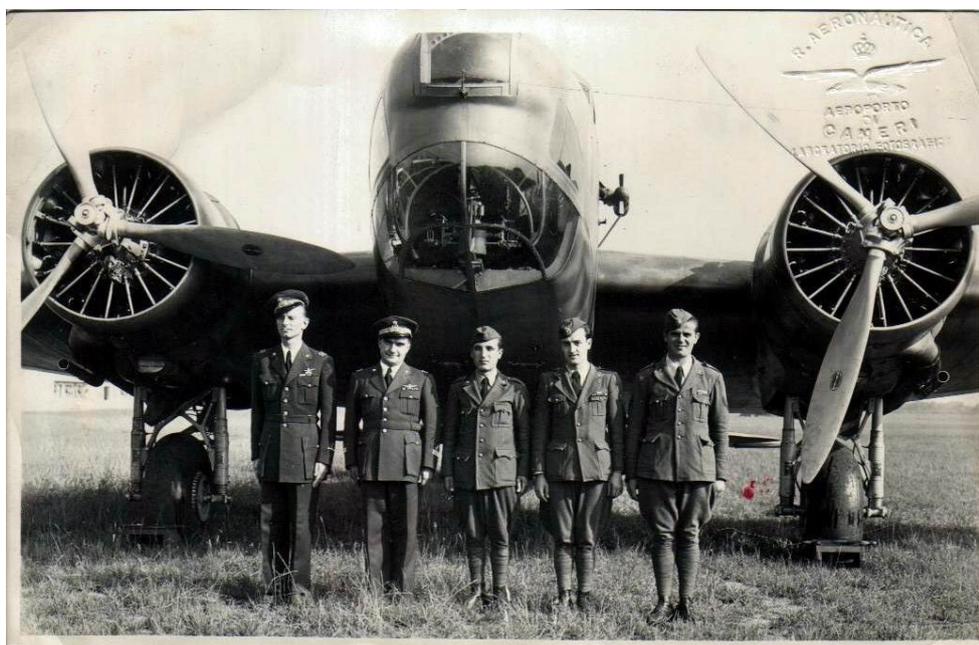


Cartolina su Palasciano



di Antonio
Poggi Steffanina

11 NOVEMBRE 1940: OPERAZIONE CINZANO



L'equipaggio del Fiat BR. 20 n. 242-3

Durante la missione segreta diurna "Operazione Cinzano" persero eroicamente la vita i Piloti novaresi Ten. Pier Antonio Poggi e il S. Ten. Enzo Sguazzini e i componenti dell'equipaggio Av. Sc. Lino Bettio, 1° Av. Vittorio Lanfaloni e 1° Av. Felice Agnetti.

La missione segreta denominata "Operazione Cinzano" entrò in azione intorno alle ore 15:00 di lunedì 11 novembre 1940 e vide la partecipazione di una formazione di dieci Fiat BR. 20 M italiani che sganciarono alcune tonnellate di bombe sul porto inglese di Harwich.

Il bombardamento di obiettivi militari inglesi rappresentava lo scopo principale del Corpo Aereo Italiano (C.A.I.), la spedizione organizzata dalla Regia Aeronautica quale tardiva partecipazione alla "Battaglia d'Inghilterra".

Il Cav. Uff. Tenente Pilota Pier Antonio Poggi, nato a Novara il 17 ottobre 1908, era un pilota del 43° Stormo. Dottore in Economia e Commercio alla Bocconi, stimato Commercialista novarese, importante uomo politico sia a

livello locale che a livello Nazionale e vice Presidente del Novara Calcio, aveva subito, come molti altri coetanei, il fascino irresistibile del volo e dell'uniforme azzurra (essendo uno dei soci dell'Aero Club di Novara).

Il 3 dicembre del 1938 conseguì il Brevetto di Pilota Militare. All'indomani dello scoppio della Guerra diede la propria disponibilità ad esser arruolato come volontario e partì dall'Aeroporto di Cameri il 27 settembre 1940 con destinazione finale Chievres in Belgio.

Dopo aver superato le prove di ammissione per entrare in Accademia, venne destinato al bombardamento e fu assegnato prima al 7° Stormo Bombardamento di Lonate Pozzolo, e successivamente al 43° Stormo in qualità di Tenente Pilota.

Nel giugno del 1940 con l'entrata in guerra dell'Italia, il 43° Stormo BT, che faceva parte della Divisione Aerea Drago, venne impegnato brevemente nella campagna di Francia.

Ma il vero battesimo del fuoco attendeva il reparto sul fronte della Manica.



Il Ten. Pilota Pier Antonio Poggi

Per il CAI erano stati prescelti due stormi da bombardamento, entrambi dotati di BR. 20: il 13° con sede a Piacenza e appunto il 43°, basato a Cameri e formato dai Gruppi 98° e 99°.

Il Tenente Pilota Pier Antonio Poggi faceva parte della 242° Squadriglia del 99° Gruppo.

L'intero contingente da bombardamento del CAI iniziò il 27 settembre 1940 il volo di trasferimento a tappe verso il Belgio.

Lo Stormo del Tenente Poggi, il 43°, era destinato alla base di Chievres (nome in codice "Icaro").

Operazione "Cinzano": l'unica missione diurna.

L'11 novembre 1940 venne pianificata un'azione complessa (denominata "Cinzano") che prevedeva la partecipazione del 99° Gruppo. Ad esso fu affi-

dato il compito principale, ossia il bombardamento della base portuale di Harwich, sulla costa orientale dell'Inghilterra.

La scorta era affidata ai Fiat CR. 42, mentre i Cant. Z. 1007bis della 172° Squadriglia da Ricognizione Strategica erano destinati ad una azione diversiva sull'estuario del Tamigi.

L'ordine di operazione giunto alla base di Chievres comportò l'utilizzo di dieci BR.20, ne vennero scelti quattro della 242° Squadriglia e sei della 243°. Ognuno dei bombardieri trasportava nella stiva tre bombe da 250 kg.

I decolli avvennero regolarmente: la prima pattuglia, nella consueta formazione a cuneo, era formata da quattro bimotori della 242° (il n. 3 che si dispose come gregario da destra era dei novaresi Ten. Pier Antonio Poggi e Ten. Enzo Sguazzini) ed uno della 243°.

Alla testa c'era il comandante del 99° Gruppo, Tenente Colonnello Ciccu e alla sua destra il Capitano Volpe comandante della 242° squadriglia. La seconda pattuglia, guidata dal capitano Rubino, decollò subito dopo.

In totale furono sganciate, secondo le relazioni operative, più di sei tonnellate di bombe.

Le pattuglie compirono in pratica due azioni separate e questo spiega in parte, la poca efficacia della scorta. Infatti la prima pattuglia, quella condotta dal comandante di Gruppo, venne attaccata a pochi chilometri dalla costa inglese e fu colpito ed abbattuto il gregario esterno di destra, il "242-3" di Poggi e Sguazzini che scomparve in mare con tutti i suoi compagni; invece l'aereo del comandante incassò parecchie raffiche di proiettili.

Nessun bombardiere della seconda formazione uscì indenne dall'attacco e due vennero abbattuti.

Alla memoria del ten. Poggi fu tributata, per la missione "Cinzano", la Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

Un SottUfficiale addetto al 99° Stormo

ricordando la missione raccontò:
"I BR. 20 giunti puntuali non trovarono i CR. 42 e pertanto girarono per un'ora su Bruges a quota 5000 metri e fu un sollievo di tutti gli equipaggi quando alle ore 14:30 passate i CR. 42 si accostarono alla formazione (al rientro si seppe che il ritardo fu causato dalla nebbia incontrata e non preventivata). Alle ore 15:00 circa in perfetta formazione e già in vista di Harwich due gruppi di Hurricane in unità molto superiori alle nostre ci attaccarono da tutti i lati, il cruento attacco durò 20 minuti, una vita.

Tre BR. 20 uno della 242° e due della 243° vennero abbattuti subito, mentre altri quattro duramente colpiti giunsero sulla costa belga atterrando fuori campo; altri tre che formavano la pattuglia di testa trovarono casualmente oppure in modo calcolato, scampo tra le nubi.

Mi sento profondamente addolorato e sconvolto pensando agli equipaggi ab-

battuti con particolare angoscia per quello della 242° squadriglia n. 3 sul quale i piloti erano il Ten. Pier Antonio Poggi ed il Ten. Enzo Sguazzini, con i quali oltre ad essere in forza alla medesima squadriglia eravamo uniti da una fraterna amicizia fin da quando insieme abbiamo conseguito il brevetto da pilota civile di 1° grado a Cameri nel 1934-35.

Nonostante averli visti precipitare non mi sembra vero e non voglio crederci. L'11 novembre 1940 è una data da non "ricordare volentieri", ma difficile da dimenticare: "Indimenticabile".

La Missione, già difficile di per sé, lo divenne ancora di più per il fatto di essere la prima svolta di giorno, invece delle consuete operazioni notturne. Inoltre bisogna considerare alcune variabili casuali che si aggiunsero durante lo svolgersi della missione: la nebbia che ritardò l'appuntamento tra i CR. 42 ed i BR. 20 posticipando l'inizio ufficiale del-



Nella foto quarto da destra PierAntonio Poggi

la missione; l'eccessiva distanza tra le due formazioni di BR. 20 forse dovuta al fatto che la seconda pattuglia si era attardata più della prima "girando" sui cieli di Bruges in attesa di esser raggiunta dalla caccia di scorta. Questo creò una distanza abissale di circa 8 km tra il primo velivolo e l'ultimo.

Se l'azione fosse stata contenuta nell'orario prestabilito e se le due pattuglie fossero riuscite ad essere più vicine tra loro avendo subito alle spalle la scorta, sicuramente la missione non avrebbe subito le pesanti perdite di vite umane e probabilmente avrebbe inflitto pesanti colpi alla contraerea nemica e agli obiettivi prestabiliti.

Dal punto di vista storico, l'11 novembre 1940 assunse anche una valenza molto importante, ovvero fu il primo tentativo di "invasione" italiana sull'Inghilterra dai tempi degli antichi romani, il cui governo sulla Britannia terminò intorno al 429 d.C..

Avrei voluto sentire questo racconto da mio nonno e soprattutto poterlo conoscere.

Sicuramente è stato una persona eccezionale e coraggiosa che ha sempre servito con purezza di sentimenti la Patria sia in pace che in guerra e che si sacrificò in virtù dei propri ideali quali l'amore, la fiducia, il rispetto, lo spirito di abnegazione e alto senso di appartenenza alla nazione.

Questi prevalsero anche ed oltre il profondo valore della famiglia, decidendo di arruolarsi in guerra come volontario, lasciando a casa la giovane moglie Eralda, la figlia di quattro anni e mio padre Ettore di soli cinque mesi.

Queste le sue ultime parole nel testamento:

" Voi tutti forse non mi avete approvato e capito, ma c'è in me qualche cosa che mi ha spinto al combattimento per la mia Patria... E' un sogno ed una gioia che riempiono l'animo, il poter combattere per un'idea e per una fede."

Credo che il giusto riconoscimento al

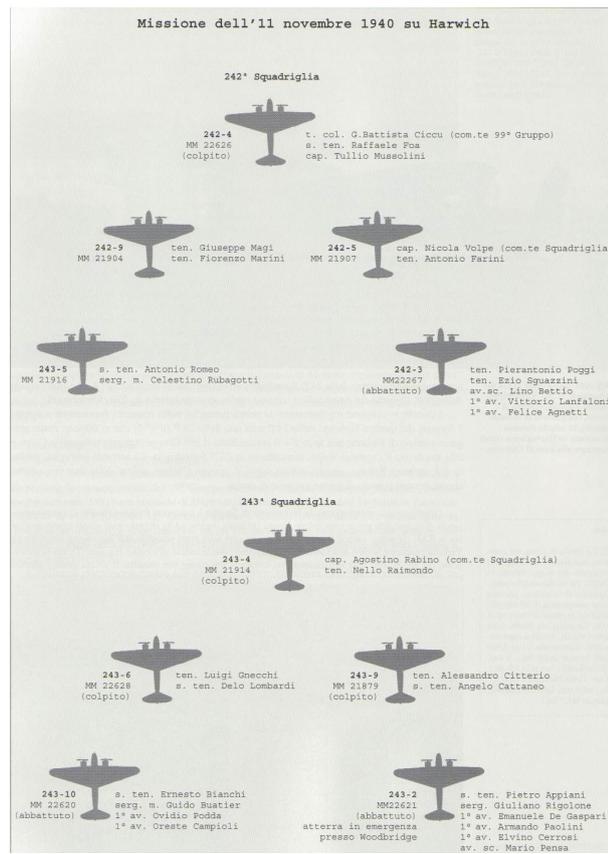


Il Ten. Pilota PierAntonio Poggi

valore profuso da mio nonno durante questa eroica missione, purtroppo conclusasi con l'estremo atto del sacrificio umano, non possa esser altro che raccontare e far ricordare il suo coraggio ed il suo valore, permettendogli in questo modo di raggiungere l'immortalità, rimanendo saldo il suo esempio di vita nella memoria collettiva.

Il libro "Truddas e talleris - una storia ancora tutta da raccontare" che ho scritto insieme al 1° Mar. Luigi Bianco ha proprio questo scopo e si è proposto anche di raccogliere offerte benefiche in favore dell'Opera Nazionale Figli Aviatori.

Spero che questa mia testimonianza serva a rinfrancare e rafforzare ancora di più il comune sentimento e attaccamento alla nostra terra e l'amore per la nostra gloriosa Patria.



Medaglia di Bronzo al Valor Militare

Schema formazione di volo



La consegna alla moglie Eralda Bossetti Poggi della Medaglia di Bronzo al Valore Militare

STORIA DELL'ARALDICA



Il Codice Manessiano

"...ch'ella non sia oscura, di sorte, c'habbia mestiero della Sibilla per interprete à volerla intendere; né tanto chiara ch'ogni plebeo l'intenda". Così monsignor Paolo Giovio a Lodovico Domenici nel 1551 nel *Dialogo dell'Imprese militari et amorse*, dove per *impresa* è da intendersi la *rappresentazione simbolica d'un proposito, d'un desiderio, d'una linea di condotta* (cfr. Treccani).

Parliamo perciò dell'araldica, dello studio del blasone, cioè degli stemmi. In altre parole di *quel settore del sapere che ha lo scopo di individuare, riconoscere, descrivere e catalogare gli ele-*

menti grafici utilizzati, nel loro insieme, per identificare in modo certo una persona, una famiglia, un gruppo di persone o un'istituzione (da Wikipedia); anche gli eserciti, ovviamente, soggiacciono a questa necessità. Ma quando nasce l'araldica?

Gli uomini, fin dalla preistoria, hanno sempre fatto uso di figure o di ornamenti per distinguersi tra le loro comunità e, all'interno di esse, tra i loro nuclei famigliari e loro stessi. Inizialmente con figure ispirate dalla natura come piante, animali, astri celesti, poi oggetti di uso comune e anche simboli di divinità. Tra i romani erano ben cinque le



di Dario Bego

legioni che, oltre all'aquila, segno dell'autorità imperiale, portavano sui rispettivi labari dei simboli propri: il più famoso probabilmente è quello innalzato da Costantino durante la battaglia di Ponte Milvio recante il monogramma di Cristo che secondo la tradizione gli apparso in sogno.

Tale usanza si tramanda al medioevo quando, le mutate condizioni storico-politiche rendono necessario affermare, tramite appunto uno *στέμμα*, una condizione personale. E' soprattutto nell'epoca delle prime crociate che nasce la necessità di individuare con certezza questo o quello schieramento, questo o quel combattente altrimenti non riconoscibile perchè coperto dalla pesante armatura.

Le figure allegoriche che prima erano rappresentate solo sugli stendardi vengono ora anche riportate sugli scudi dei cavalieri, sulle gualdrappe dei cavalli e sui sigilli che ancora vengono utilizzati al posto della firma dato il basso grado di alfabetizzazione. Nel tempo anche gli elmi mutano di foggia e vengono adornati da penne, lambrecchini, cercini e cimieri, finchè, in epoca feudale, si assiste al recupero delle corone, usate fin dall'antichità quale segno di distinzione sociale fra le classi o come premio attri-

buito ai singoli per qualche fatto di particolare rilevanza.

Ovviamente all'inizio tutto è alquanto lasciato alla fantasia ma col passare del tempo l'utilizzo iconografico di questi elementi si evolve fino a sfociare in una scienza ausiliaria della storia e dell'arte; araldisti e re d'armi vengono incaricati di formare e conservare delle vere e proprie raccolte, gli stemmari, e di disciplinarne regole ed utilizzi. Nasce l'araldica moderna... (Segue).



Stemma di Gesù nell'Hyghalmen roll



Il labaro costantiniano

OM CL52: E IL "LEONCINO" MISE L'UNIFORME



La camionetta dello sfortunato agente Ammarumma



**di Fulvio
Riganti**



**di Felice
Zucchetti**

Malgrado le incertezze dovute al propagarsi del contagio, non solo in Italia, del Covid-19, gli organizzatori della Fiera di Padova, insieme con quelli che si occupano di raccogliere adesioni, sponsorizzazioni e partecipazioni espositive all'interno ed all'esterno dei padiglioni, sono riusciti a mantenere l'impegno di rappresentare, in tono non dimesso ed in coerenza e pieno rispetto delle necessarie disposizioni normative di contrasto al contagio, una mostra di respiro internazionale paragonabile alle precedenti edizioni.

Il mese di ottobre è infatti per consuetudine ben noto ed atteso dagli appassionati poiché ricorre un autentico appuntamento da non perdere con la Fiera di Padova nella quale è ospitata 'Auto e Moto d'Epoca' manifestazione composta da moltissime vetture di tutte le epoche e i generi, per tutti i gusti e quasi per tutte le tasche. Alcune famose Case automobilistiche sono presenti ma anche i club di marchio e di modello, noti enti di rilievo nazionale e non solo ma anche collezionisti, commercianti e privati: tutti accorrono a Padova per esporre e visitare la Fiera, trasformandola in una esposizione imper-

dibile in grado di competere con i musei.

Uno spazio espositivo ampio e ben articolato in padiglioni interni ed aree esterne in cui ammirare auto classiche, tipiche e mitiche ma anche modelli speciali; ogni anno, a Padova, gli organizzatori di Auto e Moto d'Epoca a Padova realizzano poi mostre tematiche in cui passione ed emozione si fondono generando un'atmosfera unica che coinvolge tutti i visitatori presenti.

Fra i tanti temi interessanti di quest'anno abbiamo potuto ammirare:

"La Collezione Morbidelli"

Nel settembre scorso, l'Automotoclub Storico Italiano ha rilevato 71 esemplari della preziosa Collezione Morbidelli di Pesaro, evitando la dispersione di un patrimonio che rappresenta l'evoluzione della motocicletta dalle origini agli anni '50 del 1900, illustrata attraverso modelli di 30 differenti marchi di tutto il mondo. ASI è riuscita ad acquisire il nucleo originario della Collezione anche

grazie all'intervento del Ministero per i Beni e le Attività Culturali che ha inibito l'esportazione dei pezzi con più di 75 anni. Questa iniziativa viene presentata in anteprima al salone "Auto e Moto d'Epoca", dove sono esposti alcune delle moto più significative, come la rarissima Moto Rêve 275 del 1907 (la più antica della Collezione), la Benelli GP 4 250 Competizione del 1942 (unico esemplare al mondo) e la Benelli GP 175 usata nel 1934 dal pilota iridato Dorino Serafini, anch'egli di origini pesaresi come il campionissimo Valentino Rossi.

Menzione particolare va riservata quest'anno a Mercedes che pone nei propri spazi espositivi come protagonista la Classe S, da sempre punto di riferimento del Marchio; Mercedes infatti dedica al Salone di Padova la sua anteprima assoluta del modello per il pubblico europeo, dopo la première al Salone di Pechino. Ma questa importante presentazione del modello Classe S in anteprima, offre l'opportunità di ripercorrere la storia del modello più iconico della Casa attraverso un'esclusiva

esposizione modelli del passato, selezionate insieme al Mercedes-Benz Registro Italia.

"L'ordinario diventa straordinario"

Organizzata in collaborazione con ACI Storico. Esposta una selezione di marchi e modelli dell'Italia postbellica. Viene proposta ed enfatizzata la capacità, tutta italiana, di trasformare auto comuni in prestigiose fuoriserie e in bolidi da corsa con il prezioso contributo di straordinari artigiani .

Fra i moltissimi e stupendi veicoli in mostra, non ci è sfuggito, a dispetto della sua livrea mimetica, un veicolo molto particolare. Sotto una tettoia era ricoverato un OM CL 52, un veicolo a vocazione militare in uso all'esercito Italiano ed alle forze di Polizia dagli anni cinquanta e fino agli anni 70. Il veicolo in questione fu costruito dalla OM proprio per adempiere a specifiche commesse militari.



OM CL 52



Il Commissario Luigi Calabresi a sinistra ed al centro Mario Capanna

la meccanica fu derivata dal OM Leoncino 4X4 mentre la carrozzeria torpedo del veicolo si ispirò al Dodge WC51, che fu un versatile veicolo in uso all'esercito Statunitense nella seconda guerra mondiale e molto diffuso nel dopoguerra anche in Italia dove venne soprannominato camionetta o gippone, tale ultimo nome, accrescitivo dell'acronimo della più piccola e famosissima Jeep (General Purpose), venne in seguito comunemente usato anche per identificare il nostrano OM CL 52 .

La storia di questo veicolo e' purtroppo legata principalmente ad un tristissimo evento. Il 19 novembre 1969 si svolse in Milano una manifestazione indetta dall'Unione Comunisti Italiani (marxisti-leninisti) e dal Movimento Studentesco, quando il corteo giunse nei pressi del Teatro Lirico ove si teneva un comizio sindacale, iniziarono gli scontri.

Il reparto delle Celere di scorta alla manifestazione intervenne con un metodo allora in uso ed ereditato dai vecchi reparti di Cavalleria. In luogo dei caroselli dei cavalli, vennero usati gli automezzi in dotazione per disperdere i manifestanti. Nel corso di questo scontri cruenti che portarono al ferimento di numerosi partecipanti di tutte le parti

coinvolte, un gippone OM CL 52 del terzo reparto Celere subì un assalto da parte di alcuni manifestanti armati di lunghi tubi in metallo rimossi da un vicino cantiere, uno di questi tubi, probabilmente scagliato a mo di lancia contro il conducente del veicolo, colpì al capo l'agente Antonio Ammarumma, il veicolo con alla guida l'esanime agente terminò la sua corsa contro una AR 59 della Celere.

I soccorritori rinvennero l'agente Antonio Annarumma privo di vita al volante dell'OM CL 52. La versione sostenuta dai manifestanti fu che la morte del giovane agente fu mera conseguenza dell'impatto contro la AR 59 tentando così di limitare il fatto a poco più di un incidente stradale.

Tale ipotesi non apparve efficacemente sostenibile considerata la limitata velocità in cui avvenne l'urto e delle testimonianze delle persone coinvolte nell'impatto. L'autopsia effettuata successivamente sul corpo del militare stabilì che la morte era avvenuta per lo sfondamento del cranio da parte di un corpo contundente di circa 5 cm di diametro ovvero una misura compatibile con i tubi metallici rinvenuti sul luogo degli scontri. I responsabili dell'omicidio

non vennero mai individuati. I funerali del ventiduenne agente di Polizia avvennero in maniera ufficiale e con grande partecipazione della cittadinanza, il corteo venne preceduto anche dai Corazzieri in alta uniforme. Nel tentativo di dimostrare la propria solidarietà ed estraneità ai fatti partecipò alle esequie anche Mario Capanna, il ventiquattrenne leader del movimento studentesco milanese, ma il suo intervento non fu inteso affatto come un nobile gesto e Capanna venne sottratto a fatica da un tentativo di linciaggio intrapreso in particolare dai missini presenti alla cerimonia e dagli stessi agenti di polizia.

A salvarlo ed a condurlo in Questura fu, per ironia della sorte, proprio uno dei suoi principali antagonisti, ovvero il romano Luigi Calabresi, che all'epoca dei fatti ricopriva l'incarico di Commissario dell'ufficio politico della Questura di Milano ed il cui nome divenne tristemente famoso nei successivi fatti di cronaca.

Alla memoria dell'agente Antonio Annarumma venne dedicato un omonimo

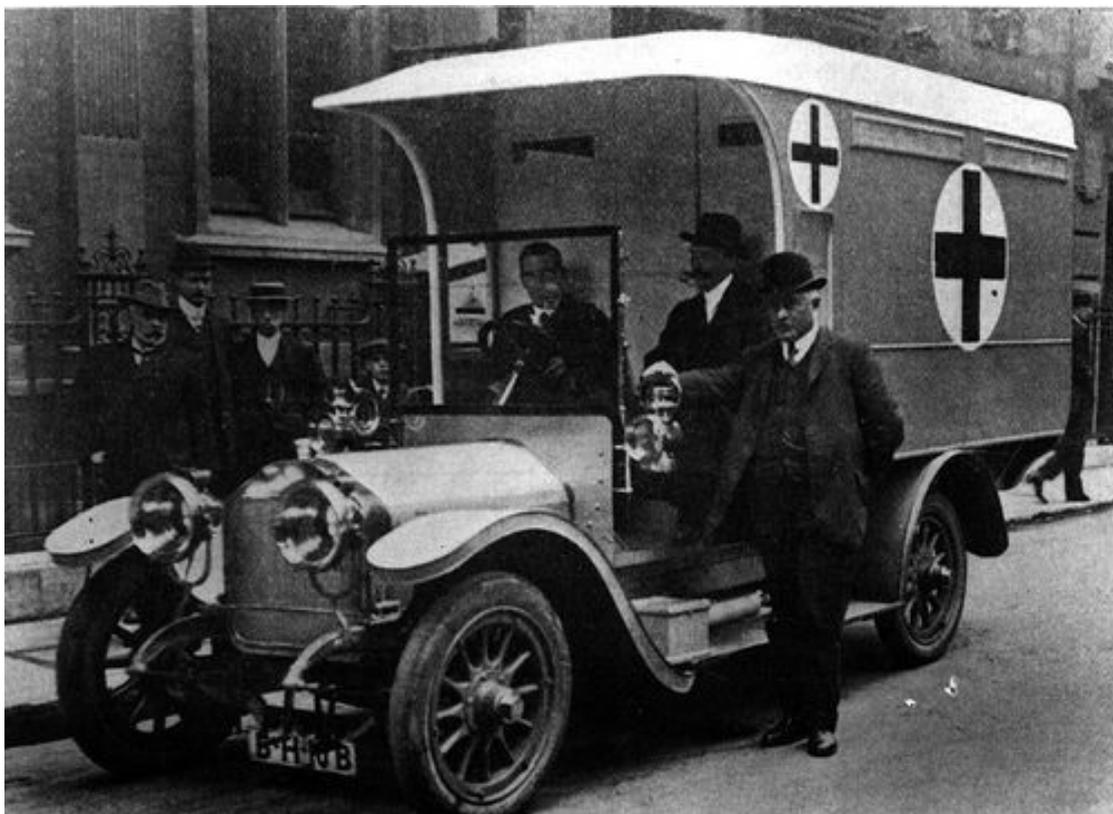
parco pubblico in Milano e la locale caserma sede del III Reparto Mobile. Pochi giorni dopo, e sempre in Milano, avvenne la strage di piazza Fontana. Erano iniziati gli anni di piombo.



OM CL 52



Gli scontri al Teatro Lirico del 19 novembre 1969



Siamo su internet:
rivistaitalianasanitamilitare.jimdo.com

 Segui su
Facebook

RISM

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