

OPERAZIONE ICARO 93

In camper a ROSSOSCH

19 - 21 settembre 1993

NOTE IN MARGINE AD UNA IMPRESA



Cesare DI DATO

Novembre 1993

OPERAZIONE ICARO 93
NOTE IN MARGINE AD UN'IMPRESA

LA FASE CONCETTUALE

Tutto cominciò in un tiepido pomeriggio del novembre 92 a MENAGGIO, in occasione delle estreme onoranze rese ad un glorioso Caduto del fronte russo, i cui resti erano rientrati in Patria 50 anni dopo. "Tu che sei camperista, vedi di organizzarmi una colonna di qualche camper da inviare a ROSSOSCH per l'inaugurazione della scuola a settembre dell'anno prossimo." il Presidente CAPRIOLI, come sempre di poche parole, gettò là questa proposta, mi accennò un sorriso e scomparve tra la folla avendo ben altri compiti cui attendere. Sapevo già che da tempo circolava un progetto del genere, anzi a dire il vero con una certa ingenuità avevo anche sparso la voce che, in caso di effettuazione, mi sarebbe piaciuto partecipare: ma non potevo certo immaginare che da trasportato sarei diventato, di punto in bianco, trascinatore di qualche cosa di cui ancora non avevo la più pallida idea. Innanzitutto, quanti camper? venti, trenta? Dipendeva da mille motivi: la potenzialità delle strade, la capacità di rifornimento, l'ampiezza dei campeggi laddove esistevano. Già! laddove esistevano: ma la profonda terra di RUSSIA cosa offriva? se era vero tutto quello che mi era stato bombardato in testa negli ultimi 50 anni doveva disporre di ben poco e quel poco a me era perfettamente sconosciuto. Poi in quei posti vigeva la filosofia del NIET: figuriamoci se mi fossi presentato con una colonna di camper cosa sarebbe successo. Mi immaginavo ore, giorni di attesa alle frontiere, bande di cosacchi o di circassi in agguato, strade impossibili, livide albe e tormentosi tramonti, bivacchi di camperisti e macchine in panne in lande deserte e mal frequentate. Devo dire però che l'altra parte di me era ben sollecitata dall'idea e già pensava a come assolvere il compito. Del resto le autocolonne le avevo e le ho nel sangue: infatti, bimetto di sette anni, mi trasferii al seguito dei miei genitori inserito in un interminabile convoglio di automezzi e di autocarri civili ben protetti da un paio di battaglioni di ascari, da ADDIS ABEBA all'ASMARA nel 1938, sotto continui attacchi degli sciftà. Il ricordo mi è rimasto nitidissimo e, associato a tutte le altre autocolonne cui partecipai da adulto per esigenze militari, agiva da potente stimolo per portare a termine l'impresa, perchè di impresa si sarebbe trattato. Ormai ero nel giro: da quel momento avrei ragionato solo in funzione della colonna che la mia mente giorno dopo giorno andava creando, modificando, plasmando. I miei discorsi divennero monotoni: se proprio volevo cambiare argomento mi sorprendevo a discutere di...colonne vertebrali o delle colonne del BERNINI: il resto era ormai silenzio, d'accordo con AMLETO.

Mi misi subito all'opera e, secondo gli insegnamenti avuti durante la mia vita militare, buttai giù il primo progetto di larga massima: sapevo benissimo che di esso sarebbe sopravvissuto solo il 10% ma intanto fissai le mie idee sulla carta. Poi ne discussi con una commissione di esperti di cose russe (GREPPI, SARTI), di cose militari (CARNIEL) e di cose pratiche (GANDINI), limando, cambiando, proponendo e...soffrendo; ne sortì un secondo studio che proposi all'attenzione del Presidente: ne ottenni subito l'assenso e questo mi consentì di passare alla ricerca dei mezzi e del personale per il nucleo logistico di supporto.

LA FASE RICERCA

Ai primi di febbraio la macchina comincia a muoversi. Scartato l'itinerario sloveno-romeno si decide per quello che attraversa AUSTRIA, UNGHERIA, UCRAINA e si fissano le tappe a WOLFSBERG (A), DEBRECEN (H) LEOPOLI, KIEV, KARKOV (UCR) sia all'andata sia al ritorno: per non ridurre il viaggio ad un mero trasferimento si pensa di inserire una visita a KIEV ed una a LEOPOLI, città d'arte. Purtroppo dovendo contenere i giorni in sedici, tutto è all'insegna della compressione dei tempi ed in fase esecutiva ciò condizionerà non poco il programma che dovrà essere modificato se non addirittura soppresso in alcune sue parti.

Viene fissato il numero massimo di camper da mobilitare: non più di 100, ma 100 mezzi di quel calibro non sono paglia, come dicevano i buoni alpini del MORBEGNO: presuppongono un'organizzazione logistica che non può in alcun modo affidarsi al caso; pretendono che all'improvvisazione latina si sostituisca la tetragona mentalità teutonica. Ne saremo capaci? Pur con qualche dubbio accettai la sfida.

Per prima cosa occorre creare un nucleo di supporto: il convoglio infatti doveva essere autonomo in tutto e per tutto; posi alla già citata commissione una sola condizione: che il personale fosse tratto per la maggior parte dal nucleo di Protezione Civile di COMO, di cui conoscevo le molte virtù ed i pochi difetti e con il quale bastava uno sguardo per capirci al volo. Questo non per sfiducia nei rappresentanti delle altre Sezioni che sicuramente avevano ed hanno elementi altrettanto validi, ma perchè, dovendo continuamente esaminare problemi, preparare documenti, allestire materiali e mezzi sarebbe stato oneroso farlo con personale sparso per mezza ITALIA. Fui subito accontentato; per parte sua il presidente di COMO, OSTINELLI, che poi ci seguirà in RUSSIA, aderì subito alla proposta. Occorreva ora pensare alle trasmissioni, ai carburanti; alla riparazione degli automezzi, alla sanità per tutto il convoglio nonchè al vettovagliamento del nucleo di supporto che, non essendo camper-montato, non era autosufficiente. Mi venne in soccorso il figlio del Direttore Generale dell'A.N.A., Mauro GANDINI - in

seguito abilissimo motociclista guida colonne - che indicò la Protezione Civile del Comune di MILANO quale possibile fornitrice dei mezzi speciali necessari che, uniti a quelli allineati dalla Sezione di COMO, potevano soddisfare le esigenze logistiche dell'impresa. Entrai perciò in contatto con il Dr. CINQUEMANI responsabile della suddetta Protezione Civile che non esitò, previo assenso del Comune, a concedere gli uomini e gli automezzi necessari; la sua generosità fu encomiabile così come lo sarà lo spirito di collaborazione che questo pugno di uomini saprà dare agli alpini ed ai camperisti in genere. Il delegato CRI di LURATE CACCIVIO (CO) non fu da meno e mise a disposizione il meglio in fatto di personale specializzato e di ambulanze (due, di cui una di rianimazione).

Si doveva infine risolvere il problema di una sana amministrazione del denaro da gestire; un calcolo iniziale di larghissima massima faceva ascendere a non meno di 400 milioni il giro di capitali e per questo occorreva un elemento della massima fiducia. A lui sarebbe risalita anche la gestione del carburante, il cui fabbisogno poteva superare le 60 tonnellate. La scelta cadde su uno stimato commercialista di COMO che, ancora ignaro, si aggirava fra le mura della città: il Tenente degli alpini (in congedo) Andrea RIELLA.

A fine aprile la struttura del nucleo di supporto era pronta: rimaneva solo il carro frigorifero per le derrate deperibili reperito, dopo accanita caccia, solo a due giorni dalla partenza; anzi i mezzi furono due perchè nello stesso giorno due generosi amici degli alpini offrirono ciascuno una macchina; per non scontentare nessuno entrarono entrambi in formazione.

FASE RECLUTAMENTO

Completati così i servizi, a maggio ci si dedicò ai veri protagonisti dell'impresa: i camperisti. Furono diramate alle Sezioni A.N.A. le opportune indicazioni per l'iscrizione e ci si pose in posizione di attesa sicuramente trepida perchè il lavoro di cinque mesi poteva essere vanificato dalla mancanza di adesioni. Ma l'ansia durò poco: esse fioccarono a ritmo sempre più serrato fino a fermarsi a 109 il 60% delle quali di alpini. Uniti ai 18 mezzi di supporto la colonna avrebbe raggiunto le 126 unità, numero francamente molto elevato per il traffico europeo. Comunque non vi erano motivi per respingerle e, tolti quattro non in regola con i requisiti, il numero si fissò a 105.

Quasi tutti gli iscritti dimostrarono, attraverso il telefono o per iscritto, un grande entusiasmo il che faceva ben sperare.

Ora occorreva pensare a come comporre la colonna; anzitutto i mezzi andavano raggruppati per provincia. Poi bisognava suddividere il convoglio in quattro sezioni: una del vettovagliamento, sganciata dal grosso, e tre quasi omogenee di camper; i mezzi del nucleo di

supporto e della CRI, in coda alla seconda ed alla terza sezione; i due carri radio in testa e coda (il secondo fornito e condotto da un radio amatore di GORIZIA). Due cisterne per il rifornimento carburanti, essenziali nel tratto ucraino-russo a chiusura del convoglio. Spinta in avanscoperta, una vettura con tre "esploratori" ed un'interprete. Infine occorre tener presenti medici, autisti, meccanici ed elettrauto da distribuire con criterio nelle varie sezioni per potersene avvalere senza intralci in caso di necessità. Il tutto governato da due motociclisti che faranno miracoli e che, con la loro abilità e con il loro spirito di iniziativa, renderanno facile la vita del complesso.

Fatto questo lavoro a tavolino, si procedette alla conferma delle adesioni, alla richiesta dei documenti per i visti ucraino e russo, alla notifica della collocazione del mezzo nell'ambito del convoglio; a risposte ottenute, a metà luglio, si constatò che 11 aspiranti non avevano confermato l'adesione, sicchè gli ammessi si ridussero a 94.

Finiva qui la parte piacevole della preparazione del viaggio. Ora, con le fotografie da applicare alle domande di visto, con i passaporti da controllare, con le somme da incamerare per oltre 330 iscritti, ci si addentrò nella burocrazia pura, che rese i mesi di luglio e di agosto i più bui e noiosi di tutto il periodo.

LA FASE BUROCRATICA

Volete sapere quanto pesano 330 passaporti? Poco più di 20 kg. e ve lo dico con assoluta sicurezza avendoli dovuti recare a fine agosto personalmente all'Ambasciata ucraina di ROMA ed avendoli dovuti recuperare dieci giorni dopo.

Devo dire che la disponibilità dimostrata dai funzionari russi ed ucraini è stata totale anzi ho rilevato in loro un interesse per la nostra impresa che ha rasentato l'affetto e mi piace in questa sede citare il Colonnello DANILOV, addetto Militare Russo a ROMA, il Console Russo GRATCHEV di MILANO ed il Prof. BURMAKOV Consigliere presso l'Ambasciata Ucraina, cui va tutta la mia gratitudine. Tale disponibilità peraltro è stata comune a tutti gli Enti con i quali sono stati intrapresi contatti: le Ambasciate austriaca ed ungherese, il Ministero delle PP.TT, l'Ufficio Stampa del Ministero della Difesa, le nostre Ambasciate di UCRAINA e di UNGHERIA, il Consolato Generale italiano a KLAGENFURT (A), l'agenzia di viaggio IOT di GORIZIA che magistralmente ci ha assecondato in tutte le esigenze in terra di RUSSIA e la IBUSZ per l'UNGHERIA. Mai, in nessun caso e da parte di nessuno, mi sono state fatte difficoltà o sollevate obiezioni. Un autentico miracolo della burocrazia.

Naturalmente non potevano mancare gli ostacoli e gli imprevisti, quali ad esempio il veto austriaco all'ingresso di carne bovina e suina a causa dell'afta epizootica che aveva colpito l'ITALIA: ne

andava dell'approvvigionamento del nucleo di supporto, che non poteva certamente vivere per 16 giorni di pane e scatolette; chi scrive ed il Console Generale italiano a KLAGENFURT, dr. DI TULLIO, si trasformarono perciò in consumati affaristi e contrattarono la fornitura della carne necessaria da ritirare direttamente in quella città.

Oppure l'epidemia di difterite a nord di MOSCA, enfatizzata come al solito dalla stampa, che aveva indotto molti camperisti a chiedersi se valeva la pena rischiare: il capo colonna si trasformò in esponente dell'USSR e tranquillizzò i futuri compagni di viaggio sull'infondatezza della notizia.

Oppure ancora la notizia dell'ultimo minuto secondo la quale l'INTOURIST di MOSCA fissava a 1,40\$ (lire 1.800.-) il prezzo del gasolio a KIEV malgrado i pattuiti 70 centesimi che di per sé già erano un prezzo abbastanza elevato: prendere o lasciare ben sapendo che la colonna non aveva altre scelte. Ostacolo aggirato, acquistando senza batter ciglio 10 tonnellate di carburante in UNGHERIA.

LA FASE RICOGNITIVA

Come è logico che sia, tale fase si è sovrapposta a quelle dianzi descritte e si è sviluppata secondo una triplice direzione: la prima a maggio lungo l'itinerario prescelto fin oltre LEOPOLI sullo stradone di KIEV; tale ricognizione a bordo di un'autovettura FIAT 1300 mi ha consentito di prendere in esame i posti di rifornimento, i punti pranzo dove consumare il pasto di mezzogiorno e le località ove trascorrere la notte. Purtroppo l'estrema difficoltà di reperire benzina ha obbligato me ed il mio accompagnatore, il delegato della CRI di LURATE CACCIVIO, a troncare la ricognizione un centinaio di chilometri oltre la bella città di LEOPOLI ed a ritornare sulla via di casa attraverso POLONIA, SLOVACCHIA e Repubblica CECA. Tuttavia questa ricognizione dimostrerà a settembre tutta la sua utilità, in quanto la scelta dei posti di interesse faciliterà non poco le operazioni di rifornimento sempre molto complesse e quelle di alloggiamento anch'esse difficoltose dato l'elevato numero di automezzi: è in questa occasione che viene deciso di ricorrere, fino all'UNGHERIA compresa, al rifornimento per sezioni su più distributori per accelerare i tempi: in realtà non sarà sempre così, ma laddove non è stato possibile a GRAZ ed a NYIREGYHAZA, linda cittadina ungherese afflitta solo da un nome impronunciabile, lo spirito di iniziativa dei capi sezione e l'ormai acquisita esperienza dei camperisti sopperirà "ad abundantiam" alle difficoltà del momento. E ancora è in questa occasione che si constatò come fosse impossibile avvalersi di pompe "europee" nel tratto ucraino dell'itinerario che poi in definitiva era quello più lungo; e da qui conseguì la necessità di immettere nel convoglio le due cisterne già

citare. Accordi con la IOT di GORIZIA faranno sì che nelle quattro principali città ucraine, sedi di tappa, si trovino adeguati quantitativi di gasolio; per la benzina, sarà più che sufficiente la seconda autocisterna, caricata in UNGHERIA.

Altra decisione, quella di dividere in due la seconda tappa dall'AUSTRIA ai confini con l'UCRAINA in quanto 650 Km., all'inizio del viaggio, apparivano eccessivi. Ci si orienta perciò su una bella area di parcheggio fra i boschi presso VARPALOTA cittadina ad un centinaio di chilometri da BUDAPEST; scelta felice perchè la zona si rivelerà quale la più bella e più piacevole di tutte quelle poi utilizzate.

Seconda ricognizione ai primi di giugno a KIEV, per concordare cerimonie ed adempimenti da osservare nella traversata dell'UCRAINA: mi appoggio alla nostra Ambasciata dove tutti, ad iniziare dall'Ambasciatore, S.E. SURDO, mi assicurano la massima collaborazione. I colloqui pongono il capocolonna a contatto col dott. BARTASHEVITCH, vice primo ministro degli Interni, del gen. ISCENKO, vice presidente dei veterani di guerra, dei rappresentanti dell'organizzazione dei campeggi ucraini, tutti veramente desiderosi di collaborare. In questa occasione si pongono le basi del programma, intensissimo, delle nostre future giornate in UCRAINA.

Unendo l'utile al dilettevole, visito la città di KIEV, che mi appare come una delle più belle città europee, adagiata su colline boscosissime, al cospetto del DNIEPER che scorre maestoso ai suoi piedi, ornata di splendidi monumenti. Una città ben abitata, con frotte di ragazzi e ragazze di bell'aspetto, dal carattere allegro ed estroverso che non stonerebbero in una città del mondo latino.

Un terzo viaggio porta il responsabile della colonna in terra di RUSSIA unitamente a CONFALONIERI, futuro capo sezione vettovagliamento, con lo scopo di reperire a ROSSOSCH un'area idonea a campeggio per le quattro notti che passeremo in loco. Ricerca facilitata dalla ricognizione fatta preventivamente dal capo cantiere della scuola, l'alpino ORIO. Alla sua esperienza è doveroso aggiungere l'estrema disponibilità del Sindaco Sig. IVANOV. La zona si adattava perfettamente ad uno studio elaborato dal giovane architetto alpino Vincenzo DI DATO, poi entrato nel nucleo di supporto, per cui si poteva rapidamente concordare con il proprietario sia le dimensioni sia le caratteristiche sia il prezzo decisamente abbordabile dell'area.

Sono stato molto colpito dalla personalità del Sindaco di ROSSOSCH: elemento sanguigno, deciso, volitivo; ho avuto l'impressione che il suo seguito ne subisse l'influenza anche per i suoi modi spicci e tesi all'essenziale. La nostra intesa, elettiva ed immediata, è stata perfetta ed in men che non si dica ho visto risolti tutti i problemi relativi a campeggio, carburante, acqua potabile, elettricità e sicurezza; viene spontaneo dire: bravo Signor Sindaco!

LA FASE FRENETICA

Non è difficile indovinare che si è trattato di quel periodo di una ventina di giorni che ha preceduto la radunata dei mezzi a San Siro. Periodo durante il quale le linee telefoniche con quattro Stati Europei e con ROMA tendevano al calor bianco, i Fax si arroventavano, i problemi sorgevano di colpo concedendo pochissimo tempo per la loro soluzione(*). Ognuno faceva la sua parte: la Protezione Civile di MILANO, devo dire con una calma invidiabile, preparava i suoi uomini ed i suoi mezzi, la CRI di LURATE superava tutte le difficoltà burocratiche derivanti dal suo status, il nucleo di Pr. Civ. della Sezione A.N.A. di COMO operava con certissima pazienza alle radio, agli automezzi, al vettovagliamento. C'era chi si dava al safari per la cattura dell'autofrigorifero e chi dedicava il suo tempo alla stipulazione delle assicurazioni in terra di RUSSIA e di UCRAINA presso l'unico Ente in Europa che si accollasse un tale onere. Tre volenterosi si recarono da COMO a BARBERINO VAL D'ELSA (FI) per ritirare i camper che la Mobilvetta ci aveva generosamente noleggiato ad un prezzo di favore: sarebbero serviti quali "uffici mobili" per i tre capi-sezione di colonna.

Si organizzarono incontri prima a livello Sezione di COMO, poi a livello nucleo di supporto, poi ancora con i radio amatori di GRANDATE (CO) per l'istituzione di un posto ascolto collegato al nostro carro-radio, infine col C.M.R. di MILANO Linate dall'Aeronautica Militare, per la ricezione del bollettino meteo giornaliero riferito alle zone attraversate.

Poi, d'improvviso, tutto si quietò: i giochi sono fatti; mancano 24 ore al grande appuntamento.

LA FASE ESECUTIVA

a. Formazione della colonna:

Venerdì 10 settembre alle 15.00 parto isolato con il mio camper alla volta di S.Siro. Sul piazzale dello Stadio non c'è nessuno. Passano i minuti, i quarti d'ora: non accade nulla; comin

(*) Tra essi merita menzione la stoccata lanciataci dall'INTOURIST di MOSCA per il soggiorno in UCRAINA. Dopo un silenzio assoluto malgrado molteplici solleciti, essa chiedeva a fine agosto una cospicua somma pro capite per le sei giornate ucraine, aumentandola del 15% senza preavviso la settimana prima della partenza. Mancando la concorrenza non potevo che piegare la testa. Ma la notifica a così breve termine mi impedì di diramare la notizia agli iscritti che dovettero subire il fatto compiuto al termine della prima tappa. Cosa molto spiacevole ne convengo, ma che poneva tutti quanti noi a diretto antipatico contatto con il modo di contrattare degli operatori turistici russi.

cio a sgomentarmi. Poi prima uno, poi due, poi dieci, i camper cominciano ad affluire: saluti, strette di mano, prime battute. Si affiancano e si allineano: sono lombardi, piemontesi, liguri, aostani: come da programma. Sorrido più disteso: l'inizio è favorevole; noto entusiasmo, interesse, voglia di partecipare. Il piazzale si anima: sul far della sera i camper sono ormai una cinquantina; giungono in bell'ordine i mezzi del nucleo di supporto della Sezione di COMO e della CRI.

Gironzolo tra gli automezzi: vedo la ieratica barba bianca di BREAN, alpino di BRUSSON (AO) mio irraggiungibile avversario in molte gare di fondo; giunge il mio compagno di liceo di 40 anni fa, qui a Milano, STUCCHI, che si è assunto l'onere di fissare gli eventi principali in un documentario, arte nella quale è maestro. Rivedo i miei colleghi PASTORELLO e BARBIERI ai quali mi legano innumerevoli ricordi di vita alpina; numerose persone mi salutano, mi augurano buona fortuna: restituisco la cortesia. Faccio conoscenza delle quattro ragazze interpreti di russo provenienti da BERGAMO e da BRESCIA. Alle 19.00 quando ormai tutti sono arrivati facciamo una prima prova di movimento e ci trasferiamo di 300 m. in un luogo recintato più sicuro. I conduttori mettono in mostra subito quella che sarà la caratteristica della colonna: un'autodisciplina degna di lode: tutti, in ordine e senza confusione, entrano nel piazzale e si affiancano a pochi decimetri l'uno dall'altro. Si spengono i motori, si fa comunella; la Sezione di MILANO ci saluta a base di panini e salsicciotti arrosto con buon vino genuino che nessuno di noi disdegna: miglior saluto non poteva esserci da parte loro. Alle 22.00 il banco chiude per esaurimento delle provviste; ancora qualche canto e poi cala il silenzio sulla prima notte della carovana "ICARO 93". La sveglia è spontanea, alle 6 del mattino; proprio a quell'ora entra con incedere maestoso il complesso dei mezzi speciali della Protezione Civile di MILANO; giungono i Vigili Urbani e la Polizia Stradale. I nostri due motociclisti, GANDINI e BERTON, che non immaginano ancora quale mole di lavoro spetta loro, scaldano le moto. Giunge il Presidente CAPRIOLI che ha parole di incitamento e di augurio; lo accompagna SARTI la cui espressione tradisce l'entusiasmo che lo contagia. Piove: colonna bagnata, colonna fortunata. Poco dopo le 07.00 il primo automezzo si muove preceduto e scortato da Polizia, Vigili e dai nostri motociclisti. Usciamo da MILANO: il convoglio si snoda in bell'ordine, ognuno mantiene distanza e velocità: la grande avventura è veramente cominciata.

Lungo l'itinerario si raccolgono gli altri distaccamenti come previsto dal programma: a SOMMACAMPAGNA, bresciani, veronesi ed emiliani; a PADOVA romagnoli ed altri veneti, ad UDINE friulani e giuliani; la Polizia Stradale fa buona guardia; i due motociclisti fanno invece miracoli e sono veramente gli eroi della giornata: preparano in modo perfetto i camper in attesa, li numerano, li controllano, li immettono nelle sezioni di competenza. Ai caselli

autostradali si trasformano in bigliettai ed in pagatori per ridurre al minimo i tempi morti: sono dappertutto; capo-colonna e capi-sezione devono essere loro grati per il lavoro svolto con tanta precisione ed abnegazione: sarà così per tutti i 6.300 km. del percorso. A BRESCIA smette di piovere e procedendo verso Est il tempo si rasserenava definitivamente. Tra PALMANOVA ed UDINE primo esperimento di rifornimento per sezioni su tre distributori diversi: finisce nè bene nè male; il capo-colonna non è soddisfatto a causa del troppo tempo impiegato e di una certa confusione alle pompe; avrà modo di ricredersi di lì a 24 ore al rifornimento successivo in terra austriaca.

Ad UDINE Nord la colonna è completa: entra anche il secondo carro radio proveniente da GORIZIA; ora sono 110 gli automezzi in linea, 95 i camper: due equipaggi si sono ritirati all'ultimo momento per causa di forza maggiore. Al valico un saluto ai pazienti poliziotti della Stradale, poi la sbarra si alza senza alcuna formalità e la colonna passa al galoppo: il nostro Console Generale a KLAGENFURT ha lavorato bene. A sera la colonna entra e si sistema nell'area del mercato all'aperto, qualche km. fuori WOLFSBERG che il Sindaco ha molto generosamente messo a nostra disposizione. Rivedo con grande piacere il Mar.llo dei Paracadutisti Alpini BORGHESE, con il quale ho vissuto tante esperienze di vita addestrativa e dal quale ho avuto non poche lezioni di fondo. Trovo già in posto, giunto direttamente da MERANO lungo la Valle del GAIL, il Colonnello DELLI PONTI: l'orologio torna indietro di 34 anni quando insieme lavoravamo e ci illudevamo al Morbegno. A cena abbiamo ospiti il Console Generale ed il Sindaco: scambio di doni e brevi discorsi; amo citare qui quello del Dr. DI TULLIO che porge il suo saluto ed il suo augurio a tutti noi con parole molto apprezzate ed appropriate; un vero amico.

Il 12, domenica, si parte per sezioni a 15 minuti di distanza l'una dall'altra, i mezzi procedono in ordine quasi perfetto; le trasmissioni, dopo le incertezze del giorno prima, funzionano alla perfezione. Si attraversa la CARINZIA, con i suoi boschi, i suoi poggi ben coltivati, le sue pianure quasi pettinate. Ad ILZ, nitido paesino sperduto nella campagna, si abbandona l'autostrada che ci ha accompagnato sin qui da MILANO e si punta sull'UNGHERIA, per poche decine di km. si entra nel BURGENLAND; ho ancora il ricordo del favoloso gusto dei suoi vini bianchi, assaporati tanto tempo fa. Anche alla frontiera ungherese non si perde tempo e si passa velocemente: grazie Colonnello LUPO, addetto militare a BUDAPEST! Guardo a destra in direzione della vicina ST.GOTTHARD : laggiù, 330 anni fa, Raimondo MONTECUCCOLI, modenese, inferse una solenne sconfitta all'esercito turco contribuendo alla salvezza della civiltà europea.

LA TRAVERSATA DELL'UNGHERIA.

L'UNGHERIA appare molto migliorata rispetto a tre anni fa: il tenore di vita è decisamente più elevato; me lo fa capire il bassissimo

numero di automobili TRABANT in circolazione. A GASZTONY, quattro case poco discoste dalla nazionale, si consuma il pranzo; i camper riescono a trovare posto miracolosamente (ed all'alpina) lungo la strada che le lambisce. Cento cucine cominciano a fumare: i motociclisti, beniamini di tutti, vengono contesi camper dopo camper; per non scontentare nessuno accade che essi inizino con l'aperitivo dai bergamaschi per finire con il caffè dagli udinesi. Si instaurano subito le effimere amicizie con i locali: si scambiano cibarie; una vecchietta offre un dolce al camper più vicino e riceve adeguata vivanda nostrana. Il clima è allegro e tale rimarrà, a parte qualche modesto screscio, fino alla fine. L'area di VARPALOTA è ordinatamente occupata nel pomeriggio. Essa si dimostrerà una splendida zona di riposo, ben apprezzata da tutti: peccato che la sosta sia solo di poche ore. La sera è nostro ospite il Colonnello Alfredo LUPO, Addetto Militare a BUDAPEST, che molto si è adoperato per facilitarci la strada in UNGHERIA riuscendoci perfettamente: sarà un ottimo commensale capace di guadagnarsi la simpatia di quanti dei camperisti hanno avuto la possibilità di avvicinarlo. Il giorno dopo ci si para davanti BUDAPEST unica grande e complessa città da attraversare: il convoglio si attesta a BUDAORS, sobborgo a cavallo dell'autostrada; si direbbe che raccolga le forze per partire all'attacco. Raccomando di mantenere serrate le file e di non fermarsi ai semafori: con qualche preoccupazione inizio il movimento e punto sul passaggio obbligato del ponte Elisabetta. I motociclisti si fanno in quattro per riconoscere la strada e per tenere unita la colonna; il traffico radio raggiunge punte di parossismo, onde evitare di frammentare la carovana: ad un certo punto si intromette anche un radio-amatore locale che però non è di alcun aiuto. Procedo a piccola velocità sulle strade larghe ma centrali di PEST: il traffico è caotico, peggiore di quello di MILANO. Purtroppo ai semafori si infilano macchine private che, rispettando il rosso, frazionano la colonna e l'irreparabile accade: sulle centralissime vie KOSSUTH e RACOSZI vari camper si perdono di vista, prendono altre strade; nella zona della stazione di KELETI finalmente compare la polizia che ci guida verso l'autostrada per MISKOLC nostro obiettivo; ma siamo in poche decine; gli altri camper e numerosi mezzi speciali vagolano per la città: per fortuna a tutti è stata distribuita la pianta della città con indicato il punto di raccolta. Questo mi tranquillizza un poco; seguiamo la polizia ed aggirando la Piazza degli Eroi, splendida nella sua magnificenza, raggiungiamo l'imbocco dell'autostrada M/3; mancano moltissime macchine; la polizia non ci ha certo agevolati. Accostiamo presso UNGARORING: non ci resta che aspettare; passeranno quasi 90 minuti prima che "ICARO 17" il goriziano, mi faccia avere il sospirato messaggio: "Colonna ricomposta pronti a partire". Arrivano altri due motociclisti della polizia, che rilevano quelli di città, dei quali non potrò serbare un buon ricordo: si pongono in testa e coda e "fanno l'andatura"; sui saliscendi e nelle ampie

curve dell'autostrada dallo specchietto retrovisore si gode uno spettacolo eccezionale: una lunghissima riga bianca che procede in ordine perfetto; i conduttori sono ormai allenati al movimento in colonna ed il colpo d'occhio è superbo; mi sorprende a pensare che stiamo dando ai nostri ospiti esteri un esempio di grande educazione stradale. Alle 13.00 presso un distributore i nostri "esploratori", i VISCONTI padre e figlio e Vincenzo DI DATO, hanno individuato un ottimo "punto pranzo": i camperisti entrano disciplinatamente, si accostano l'uno all'altro, creano in pratica, una effimera cittadella. Si pranza; incautamente i due poliziotti accettano l'invito a tavola di un gruppo di bergamaschi che, ben sorretti da torinesi, con i loro mezzi hanno creato una piazzetta: per loro fortuna (dei poliziotti cioè) essi sono giunti al termine del servizio. Ma credo che l'ospitalità italo-alpina resterà a lungo nella loro memoria.

Dopo un'ora si riprende il movimento; lasciata l'autostrada si supera il TIBISCO, sporco e limaccioso e si attraversa, nel pieno del pomeriggio, la PUSZTA di HORTOBAGY, bella e suggestiva nella sua superstite selvaggia natura. Ci si ferma, su consiglio un poco imperioso della polizia che non ci ha più lasciati, al cospetto della GRANDE CSARDA, specie di maso di squisita fattura locale, sorto nel 1781, poco oltre il celebre ponte a nove archi del 1830, sull'omonimo fiume HORTOBAGY. In uno slargo i camper si dispongono come di consueto e molti di noi fanno compere presso un mercato all'aperto di oggetti di artigianato, i cui proprietari non si aspettavano di certo tanti acquirenti. Poco discosto un interessante monumento in bronzo di cinque pezzi rappresenta, ad altezza naturale, le donne della PUSZTA al pozzo. Dopo 36 km. ecco DEBRECEN sede di università, terza città dell' UNGHERIA, nel cui campeggio siamo guidati e sistemati dai nostri infaticabili battistrada, ben coadiuvati dal personale della sezione vettovagliamento.

Il Capo-colonna, accompagnato dal Generale PASTORELLO (camperista) e dalle rispettive consorti, rende visita nell'antico e bel palazzo municipale al Sindaco della città che ha parole di elogio per tutti i componenti della colonna.

Nella notte i cisternisti, sotto la guida di RIELLA che nel lavoro non si risparmia, mettono sotto carico le due cisterne cosicché potremo entrare in UCRAINA ben forniti di gasolio e di benzina con buona pace dei rappresentanti dell'INTOURIST, troppo esosi nel prezzo.

L'indomani DEBRECEN ci saluta con una radiosa giornata che la rende ancor più bella con i suoi grandi viali e parchi e con i suoi condomini che non stonano nella visione generale della città. La polizia ci accompagna fino ai limiti del Comune poi ci lascia; siamo di nuovo soli con l'incognita della frontiera ucraina davanti: saranno fiscali? Quante ore ci vorranno per superarla? E se poi non si passa? Esuli pensieri simili ai neri uccelli di carducciana memoria. Si procede con le sezioni molto intervallate anche per

consentire una presentazione "a larghe maglie" al confine per riassorbire i tempi morti dovuti ad eventuali lungaggini burocratiche. A NYIREGYHAZA, la cittadina dal nome sempre più impronunciabile, ultimo rifornimento alle pompe. L'operazione ora che tutti sono esperti si svolge in tempi brevi favorita dalla distanza temporale fra le tre sezioni che evita affollamenti e confusione.

L'INGRESSO IN UCRAINA

Di lì a 40 km. siamo al fatidico confine che ci riserva una piacevole sorpresa: non visi accigliati di doganieri, non cipiglio di soldati armati di timbri, ma il dolce sorriso di due belle fanciulle in costume che, alla presenza di alcuni rappresentanti dei Veterani ucraini, mi offrono pane fresco e sale rispettando l'antichissima tradizione secondo la quale chi accetta l'offerta è ospite quasi sacro della popolazione ucraina: i fatti successivi dimostreranno la validità di questa usanza. Lo spezzar del pane riscuote l'applauso dei nostri ospiti che ci elargiscono saluti e cortesie quasi imbarazzanti. Le nostre quattro interpreti cominciano il loro non lieve lavoro, cercando di soddisfare le richieste di traduzione che provengono da tutte le parti: a loro si affiancano due altri interpreti-guide fornite dall'INTOURIST e che rimarranno con noi per tutto il periodo. Nessun'altra formalità se non un tiepido controllo di qualche documento forse per salvare la prassi. Il Presidente della Commissione per le relazioni internazionali per i Veterani, Gen. KORITCHUK, sale sul mio camper con l'interprete dell'INTOURIST. Vivacissimo di carattere, acuto osservatore, buon parlatore e fine umorista si dimostrerà un piacevole sputnik (compagno di viaggio in russo); con lui la conversazione non cade mai e rimane colpito dal fitto scambio di comunicazioni che intercorre tra le nostre stazioni radio; ne ricava un'impressione di ordine e di organizzazione che gli ricorda (sono parole sue) il comando missili intercontinentali nel quale prestò servizio ai suoi bei tempi; ne sono lusingato per i miei collaboratori a tutti i livelli che sicuramente meritano un tale riconoscimento. Preceduti e seguiti dalla Polizia stradale che non ci lascerà più per tutto l'itinerario, entriamo nell'UCRAINA sub-carpatica che fu prima ungherese e poi cecoslovacca; colline dolci e ben coltivate; vigneti a pergolato a perdita d'occhio fino a a MUKACEVO, che ci offre la vista di un interessante castello sul dosso di una collina, a difesa dell'agglomerato: chissà che ruolo avrà avuto nei secoli passati, nelle lotte di ungheresi, boemi, slavi, tartari, mongoli e via saccheggiando. La strada da qui entra nei CARPAZI: ce ne sarà per 160 km. fino a STRYI nel bacino del DNIESTR; essa sale molto dolcemente fino al passo di USZOK, teatro di accaniti combattimenti nel 1915 e nel 1916 tra austro-ungarici e russi giunti a vedere la pianura ungherese. Il paesaggio è incantevole: foreste nere e fitte si alternano a prati di un verde tenero e riposante; dopo il passo e per qualche km. si percorre una forra a forma di enorme "Esse"

stretta e coperta di alberi dove il sole quasi non batte; cominciamo a far conoscenza con il fondo stradale tipo "oltre cortina" che, se non è tutto buche, è però tenuto in modo approssimativo, per cui si balla allegramente mettendo a dura prova gli ammortizzatori e non solo quelli. Sui tornanti carpatichi la colonna continua a fare bellissima mostra di sé.

Protagonista della giornata è "90" : ormai è invalsa l'abitudine di chiamarci non per nome, ma per numero di collocazione nella colonna; orbene "90", un Mercedes di tutto rispetto condotto da un simpaticissimo vicentino con famiglia al seguito, non perde una battuta ma non ne vuol sapere di superare i 60 all'ora in salita: fra lui (camper) e le salite c'è un fatto personale, per cui, al momento dell'impennarsi della strada, cala di giri e sale con calma infinita. Lo metto dietro al mio camper (che è quello di testa) ben deciso a non lasciarlo indietro; con molta pazienza, con qualche spinta morale, con grande spasimo nei tratti più difficili, riesco a fargli superare il passo ed a fargli raggiungere STRYI. Da qui a ROSSOSCH lo attendono 1500 km. di assoluta pianura; non potrò mai dimenticare il sorriso di soddisfazione a 32 valvole che quel Mercedes mi riservò alla notizia.

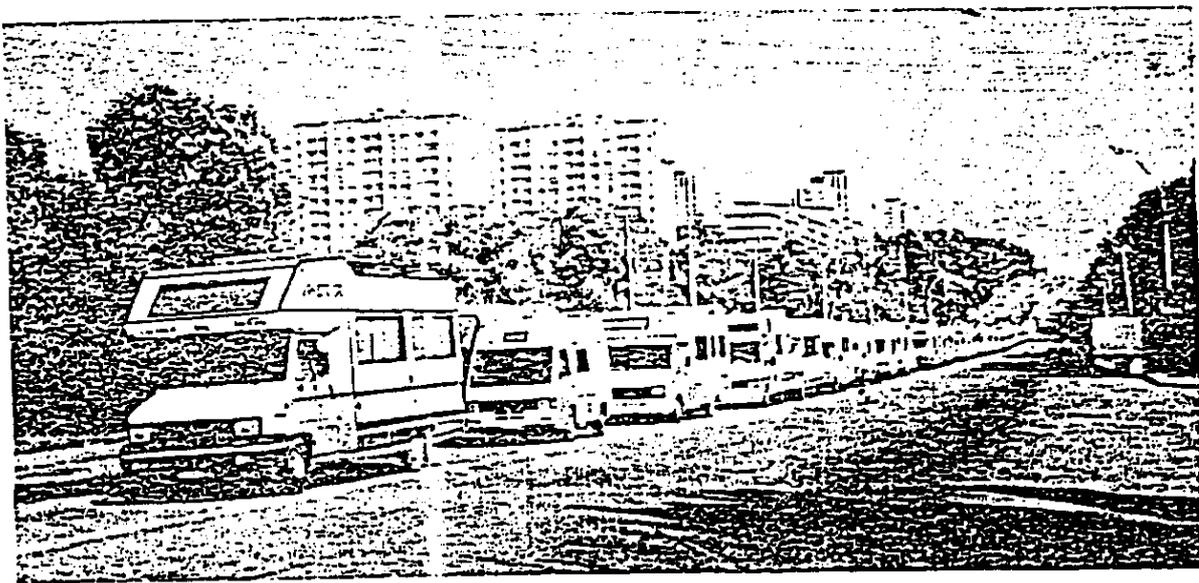
Inizia il duro lavoro dei meccanici che intervengono con solerzia a favore di camper il cui motore od il cui impianto elettrico fa i capricci: quando ciò accade si fermano l'autofficina, il carro radio, l'ambulanza, se del caso un altro camper: in tal modo l'incidentato non si sente mai solo. L'abilità dei nostri uomini è eccezionale: nessun intervento supera i 30 minuti; poi, con un sistema che ricorda da vicino la tattica delle squadre ciclistiche, il recuperato viene letteralmente riportato in gruppo. Ho visto nei meccanici della Protezione Civile di MILANO una determinazione ed una volontà di superare tutti gli inconvenienti, che non poteva che incutere fiducia in tutti noi.

A notte fatta si giunge in vista di LEOPOLI, greve di storia e di episodi legati alle due guerre mondiali ed alla guerra russo-polacca del 1920. La aggiriamo a largo raggio e raggiungiamo il campeggio sulla strada per KIEV. I battistrada ci sistemano con molta abilità in una zona recintata: alla fine si chiudono (a lucchetto!) i cancelli e noi siamo lì dentro, sorvegliati, nel senso di protetti, da una cinquantina di uomini di un reparto speciale di polizia comandanti da un Capitano deciso, determinato e molto simpatico. Il lucchetto mette di buon umore gli alpini che celebrano il fatto con ottime cene e cantate adeguate.

Il trasferimento a KIEV non presenta grossi problemi: la strada è sempre ballerina, ma è a quattro corsie con due controviali di rispetto ai lati e , caratteristica praticamente di tutto il percorso fino al DONEZ 1200 km. più avanti, ornata sui lati da uno spesso e continuo filare di alberi che, data la stagione, assumono colori fantastici dal verde, al giallo, al bruno, al rosso infuocato. A BRODY, cittadina purtroppo maltenuta, varchiamo il

vecchio confine tra due imperi defunti nel 1918: quello zarista e quello austro-ungarico. La polizia ucraina come quella russa va per le spicce: poichè l'autocolonna ha precedenza assoluta, essa getta letteralmente fuori strada tutti i mezzi che si trovino, nei due sensi, sul nostro itinerario: a chi è riottoso puntano direttamente addosso la macchina sicchè al malcapitato non resta altro che scansarsi e fermarsi. Tuttavia ciò non capita di sovente perchè, per inveterata tradizione, la polizia gode di grande rispetto, per cui nessuno osa opporsi: ho visto con i miei occhi pullman di linea e automezzi militari subire la stessa sorte senza batter ciglio. Nella sterminata pianura che stiamo attraversando, la strada diventa autostrada anche se non ufficialmente; il fondo, meglio curato, concede tregua a membra stomaci e sospensioni; ai lati affiorano le terre nere fertilissime e relativamente ben coltivate: è evidente che qui i KOLCHOZ, oggi in via di cambiamento verso il libero mercato, hanno funzionato un po' meglio che in altre parti.

Dal Po al Don in camper



L'interminabile colonna dei camper dell'Operazione Icaro, durante l'attraversamento di una città.

D'improvviso ci si para davanti una colossale mandria di mucche che ci sbarra la via: poichè sono indifferenti ai rivolgimenti politici, non degnano di uno sguardo i poliziotti che si affannano ad aprirci un varco: ad un certo punto la testa della colonna è circondata da ogni parte da un tappeto di cose muggenti che si spingono, si accavallano, si dimenano pericolosamente vicino ai nostri camper. Mi sento John Wayne e guardo preoccupato l'orizzonte: non vorrei che ci capitasse addosso TORO SEDUTO; dopo dieci minuti di "OMBRE ROSSE" la mandria si dilegua nei prati circostanti lasciando evidenti tracce del suo passaggio. Riprendiamo la marcia senza sapere che anche la seconda sezione ha subito un attacco vero e proprio, quasi da pellerossa: "di annitrenti polledri una leggiadra schiera" carica le macchine attraversando la strada: uno dei cavalli si scontra con un camper, lasciandogli la propria impronta ed uscendone malconco a sua volta: lo scontro fra destrieri e cavalli-vapore si chiude in parità.

A ZITHOMIR, 100 km. da KIEV, proprio sulla linea che vide la strenua resistenza dei sovietici ai tedeschi in piena avanzata, il convoglio viene fermato da una seconda delegazione di Veterani che improvvisa una breve cerimonia di benvenuto con offerta di fiori e scambio di distintivi: tra loro un Generale pluridecorato, come pluridecorati sono gli altri tre componenti della delegazione. L'incontro è commovente anche per le parole di stima che il Generale pronuncia a favore degli alpini. I colori del bosco, la tranquillità del luogo, la natura che qui vive attraverso il volo degli uccelli e la presenza di placidi animali, ci fa capire come la guerra sia pura follia e come il futuro dell'Europa non possa che risiedere in un programma di unione e di pace.

A KIEV mi aspetta un programma densissimo: e infatti non faccio in tempo ad affacciarmi all'ingresso del campeggio, che vengo quasi rapito dalle massime Autorità locali e dagli onnipresenti Veterani per le cerimonie in programma.

15 SETTEMBRE. Giornata terribile.

Prelevato dunque con energica gentilezza dai nostri ospiti, ho appena il tempo di riassettermi un poco prima di lanciarmi con colleghi, amici e collaboratori nella tenzone. Mentre alle mie spalle continua il flusso di mezzi che raggiungono il posto loro fissato dagli infaticabili battistrada (solo ora mi accorgo di quanto sia lunga e complessa la colonna) ricevo il benvenuto dal Vice Ministro degli interni, Dr. BENJAMIN BARTASCEVITCH (il mio interlocutore di giugno), dal Segretario della nostra Ambasciata Dr. DE SANCTIS, dal Presidente dei Veterani di Guerra, dal Direttore del campeggio. Tutti parlano, tutti fanno a gara per dimostrare la loro soddisfazione nell'averci ospiti: le nostre interpreti fanno miracoli ascoltando tre persone contemporaneamente e traducendo per due o tre di noi: credo proprio che il loro desiderio di poter far scuola di russo dal vivo sia stato pienamente soddisfatto. Ad

accreocere la simpatica confusione c'è un'orchestrina in costume tradizionale che suona motivi locali; e poichè non può mancare il senso degli affari, ecco inserirsi il rappresentante dell'INTOURIST che vuol sapere tutto e subito sul rifornimento carburanti: è l'unico, forse, che resta deluso in quanto declino l'offerta avendo intatta la mia riserva ungherese.

Quasi senza accorgermene mi trovo nella macchina del Vice Ministro e parto, l'ho saputo pochi secondi prima, per l'Ospedale della Repubblica, dove consegnerò al Direttore i medicinali raccolti in Patria a favore dei bambini di CERNOBYL: i miei collaboratori in quei pochi minuti hanno lavorato benissimo perchè ci segue, letteralmente estratto dal convoglio, l'autocarro leggero della CRI di LURAGO, con il suo carico di aiuti, all'Ospedale cerimonia breve e senza fronzoli; il Direttore esterna tutta la sua gratitudine con parole di circostanza. Dall'espressione del suo viso ricavo l'impressione che non si aspettasse tanto, anche se a me sembra di aver fatto molto poco: è proprio vero che uno stesso problema ha tanti aspetti per quante persone lo prendono in esame. Rivado con il pensiero a come è sorta questa iniziativa: quando a maggio effettuai la ricognizione sull'itinerario, nell'albergo di LEOPOLI incontrai casualmente un giovane autista genovese che faceva la spola tra la sua città ed ODESSA. Era anche membro di un'organizzazione umanitaria e, saputo del nostro progetto gettò là, quasi per caso, il suggerimento di raccogliere medicinali per gli evacuati di CERNOBYL tuttora in grave pericolo. Poichè era presente anche il Delegato CRI di LURATE, notoriamente un vulcano di idee, perfezionammo il progetto e al ritorno in Patria, lo sottoposi all'attenzione del Presidente Caprioli che approvò subito. L'iniziativa del Delegato, le ricerche del Consigliere Nazionale BERTOLASI di VARESE, la valanga di lettere per superare non piccole difficoltà burocratiche (immancabili quando si vuol far del bene), hanno prodotto l'odierno indimenticabile incontro.

Senza perdere tempo si rimonta in macchina e ci si trasferisce al Monumento al Milite Ignoto, semplice ed austero: due giovani soldati in alta uniforme prendono in consegna una corona di alloro fatta ed offerta dall'Alpino DUVIA di COMO, reduce di Russia presente nella colonna, corona che abbiamo recato - con ogni precauzione - dall'ITALIA; s'incamminano con il caratteristico passo da noi detto a suo tempo "romano"; dietro, la delegazione italiana e quella ucraina: il percorso è lungo ma fatto in religioso raccoglimento; tutti sono compresi del momento che è solenne. Associa ai Caduti di UCRAINA i nostri, scomparsi nel vortice della ritirata: poveri ragazzi deceduti lontano da casa e senza speranza. A pochi metri dal Monumento i due soldati sono sostituiti da un reduce alpino (CATTANEO di COMO) e da un veterano ucraino. Sono molto commossi, lo siamo tutti; la corona viene deposta ai piedi dell'altissima stele; sulla nostra sinistra, lontano, coperto alla vista da una siepe ben curata, il DNIESTER scorre imperturbabile ammonendoci che allo

stesso modo scorre il nostro tempo, per cui è vano attaccarsi alle passioni umane che durano un battito di ciglia e che producono solo i guasti che questo monumento, come infiniti altri sparsi per l'Europa, ricorda alle immemori generazioni successive.

Salutiamo; in silenzio ci allontaniamo. Il momento triste di una giornata radiosa è passato.

Al rientro al campeggio c'è il tempo per una respirata, non troppo profonda però, e per dare un'occhiata alla sistemazione dei mezzi; battistrada e sezione vettovagliamento, ben guidata dal loro capo, hanno lavorato molto bene risolvendo il difficilissimo problema presentato da un'area molto vasta, fittamente alberata e con piazzole a diverso livello.

Ho perso tempo; mi precipito ad uno dei tre ristoranti del campo che, a prezzo modico, fornisce un menù ucraino a chi di noi desidera partecipare; non manca quasi nessuno e, pur essendo il pasto piuttosto frugale e di gusto particolare per le nostre abitudini latine, i più ne escono abbastanza soddisfatti. Nel ristorante principale, l'Ambasciata ha organizzato una tavolata ove prendono posto, con le signore, un paio di rappresentanti della colonna, S.E. l'Ambasciatore Vittorio Claudio SURDO ed il suo 2° segretario, Dr. DE SANCTIS, che molto si sono adoperati a nostro favore sia in maggio che in questa occasione, il Vice Ministro BARTASCHEVITCH, ormai nostra vecchia e simpatica conoscenza, un paio d'interpreti. La serata trascorre lietamente; fanno da sottofondo motivi ucraini suonati da una vivace orchestrina. Ai saluti ed allo scambio dei doni, il Vice Ministro offre all'A.N.A. una pregevole tavola in bronzo rappresentante i Vigili del fuoco impegnati nel duro e pericoloso lavoro di bonifica a CERNOBYL: è un'opera che merita attenzione per il realismo che promana. Sapremo poi che ancora oggi questo personale sta pagando un duro tributo al dovere in quanto non sono pochi quelli di essi deceduti od ammalati di leucemia.

A ROSSOSCH!

Molto presto al mattino il campo si rianima: le cisterne si collocano nei punti loro assegnati per rifornire i camper che si presentano all'appuntamento in ordine di numero e per sezioni, ben coordinati dal binomio CONFALONIERI-GREGORI: elevato come sempre il senso di disciplina; esso e la straordinaria abilità dei cisternisti consentono di annullare i tempi morti e di procedere con alacrità, sicchè dopo meno di un'ora il capo della prima sezione può mettersi in movimento alla volta di KARKOV mentre la seconda sezione comincia già ad incolonnarsi. Di lì a mezz'ora anch'essa è in movimento ed alla stessa distanza di tempo si muove la terza. Con il passar dei giorni noto in tutti un costante miglioramento; i capi sezione, SEBREGONDI, DE MARTIN e GREGORI diventano sempre più sicuri di sé governando i propri mezzi con sempre maggiore esperienza. Usciamo da KIEV per una interminabile tangenziale e superiamo il DNIESTER su di un modernissimo ponte sostenuto da due poderosi

piloni. Oltre fiume sulla sinistra sta sorgendo un enorme rione fatto di grandi casamenti; sono belli ed eleganti: c'è solo da sperare che gli occupanti imparino a mantenerli tali e non li lascino decadere come è caratteristica di tutte le città finora visitate: è tipico infatti di queste plaghe non procedere alla manutenzione dei condomini, per cui dopo qualche anno essi appaiono al limite della fatiscenza: ed è un peccato perchè città belle come LEOPOLI, KIEV o MOSCA assumono un aspetto cadente e trasandato.

Imbocchiamo la pregevole superstrada dell'aeroporto: sulla destra due grandi distributori rigorosamente vuoti e sbarrati; c'è da chiedersi dove gli automezzi che, poco numerosi a dire il vero, popolano le strade riescano a rifornirsi: eppur si muovono, ciò è incontrovertibile! Abbandoniamo dopo qualche Km. questa arteria e ne imbocchiamo un'altra ben tenuta che ci accompagnerà per quasi 200 Km. Comincia a piovere anche piuttosto forte; le sezioni viaggiano sempre ad egual distanza e ciò costituisce un vantaggio innegabile per la sicurezza dei mezzi e per la snellezza del movimento.

Le macchine a benzina denotano qualche incertezza ed i meccanici hanno il loro daffare per mantenerle in linea. All'una la colonna si ferma ai bordi della strada per la consumazione del pranzo; il controviale consente la sosta senza infastidire il traffico che qui è stranamente intenso, specie quello pesante.

Al momento della partenza "12", il potente CHEVROLET COACHMEN del nostro operatore cinematografico, si impunta e non vuol saperne di proseguire: non cede nè a lusinghe nè a minacce; si ferma e basta. Non potendo arrestare la colonna, lascio il mio amico con un motociclista ad attendere l'arrivo della terza sezione ove sono presenti uomini e mezzi necessari al ripristino: mi tengo tuttavia in contatto radio; apprendo così che la terza ha raggiunto il mezzo incidentato. Tranquillizzato, procedo più spedito anche se, a mia volta, mi accorgo che anche il mio motore accenna a qualche impuntatina peraltro sempre superata sul momento: è però un campanello di allarme che alla lunga darà i suoi malefici frutti. Piove a tratti ma la marcia prosegue spedita: la prima e la seconda sezione, dopo aver rasentato una colossale centrale nucleare a bordo strada ed in mezzo ad anonimi condomini, raggiungono l'area di pernottamento di KARKOV in un labirinto di vie peraltro sufficientemente presidiate dalla polizia. Ripenso alla centrale: è incredibile come da queste parti non si tenga in alcun conto la sicurezza degli abitanti: è questo un vecchio male della società russa che, mi auguro, si possa sanare nel futuro. Anche la terza sezione arriva regolarmente dopo circa 40 minuti. Mancano i mezzi di soccorso ed il carro radio che hanno aiutato "12"; arrivano finalmente a notte fonda con l'automezzo caricato sul rimorchio di emergenza ed apprendo il motivo del ritardo: lungo la strada sono passati presso alcuni mezzi coinvolti in un grave incidente con due morti e, da buoni italiani, non sono rimasti insensibili allo spettacolo portando, ognuno per la propria parte, l'aiuto possibile.

date le circostanze.

Arrivano anche due camper che si erano smarriti per KARKOV, avendo perso il contatto a vista con chi li precedeva. Ora tutto è a posto. Alle 20.00 per la terza volta incontro una rappresentanza di Veterani: anche qui scambio del pane e del sale; questa volta intervengono finalmente anche i nostri reduci: sono 7; ho colmato così una lacuna che molto mi pesava sulla coscienza; ci sono riuscito ricorrendo all'elementare precauzione di disporre i camper da loro occupati subito dopo il mio; così l'incontro diviene più caldo e significativo. Grazie all'opera delle nostre interpreti fraternizziamo subito ed anche qui ho modo di constatare come gli alpini abbiano conquistato il cuore di questi nostri ex-nemici. Per la terza volta ho la sensazione che noi possiamo essere il veicolo di un possibile gemellaggio fra le nostre due Associazioni.

All'alba del 17 settembre di nuovo pronti a partire: "12" è sempre sul carrello; purtroppo i meccanici non sono riusciti a rimediare al guasto per cui il tutto è rimandato alla sosta di ROSSOSCH. La terza sezione, che oggi parte per prima, si distacca dalle banchine non appena il suo ultimo mezzo ha finito il rifornimento: automaticamente le altre partiranno scaglionate di mezz'ora. Il tempo è splendido: sulla tangenziale grava una nebbia a volte fitta che si leva dai campi molli di rugiada; dalla sommità di un colle si può ammirare a sinistra la città in una selva di semi-grattacieli; davanti a noi invece una immensa pianura; la nebbia si è levata ed il colpo d'occhio è notevole. Non lontano da KARKOV raggiungiamo il DONEZ che qui si allarga fino a formare un delizioso specchio d'acqua; la strada lo supera con un ponte ad arcate molto basse; il paesaggio è riposante e non stonerebbe in NORVEGIA: sponde alte sul fiume e rigogliose di alberi, acqua limpida e calma, piccole isbe che si specchiano in essa, barche di pescatori. Guardo e penso che anche questo fiume ha avuto la sua parte nel secondo conflitto mondiale; chissà se proprio qui sovietici e tedeschi si combatterono ferocemente oppure se i casi della guerra hanno risparmiato questa oasi di pace e di tranquillità, come tale appare anche oggi nella cruda realtà post-comunista. Ricordo che da ragazzino mi impegnavo a collocare le bandierine lungo il vittorioso progredire delle forze dell'ASSE; non perdo una battuta: LEOPOLI, DNIESTER, DNIEPER, DONEZ, DON. Nomi avvolti di leggenda quando ancora credevo che la guerra fosse uno scontro fra eroi brandeggianti solo la spada della lealtà.

Disposi con impegno le bandierine fino al DON. Poi smisi di farlo: il 1943 mi aveva aperto gli occhi.

Fino a VOVCHANSK la strada si fa largo attraverso spettacolosi boschi di betulle; qua e là ben ordinate e dipinte di delicati colori, isbe in legno che rispetto al passato denotano un salto di qualità: c'è la TV ed il tetto è in eternit invece che di paglia. A VOVCHANSK la polizia ucraina commette l'errore di avviarci verso SCEBEKINO invece che direttamente verso VALUJKI, cambiando perciò il

posto di frontiera: non è tuttavia un errore casuale perchè anche le altre due sezioni e quella del vettovagliamento con tutte le sue impedimenta, ci raggiungono in questa improvvisata dogana che, mi risulta, funziona solo da un paio di mesi.

Gli ucraini, al loro posto di controllo, ci salutano e se la filano in allegria: noi procediamo sicuri e festanti nella terra di nessuno, certi di una buona accoglienza, piombando senza preavviso sugli sbalorditi poliziotti e doganieri russi che in un colpo solo si vedono capitare tra capo e collo l'equivalente di una settimana di lavoro. Ancora una volta è il momento delle interpreti che devono fare i salti mortali per tener testa a questo momento di crisi: i funzionari sono gentilissimi ma disorientati; chiedono informazioni, forse a MOSCA, visto il tempo che passa. Cominciano solo in due a controllare i documenti ma si accorgono che l'impresa è sovrumana. Passiamo con il contagocce, per fortuna gli alpini hanno mille risorse e profittano del contrattempo per imbandire le tavole di ciascun camper; temo che ciò ci faccia perdere tempo ma sono un illuso: è l'una, siamo fermi da due ore e qui avremo tutto il tempo di consumare anche la cena. Intanto faccio due conti: con il carburante acquistato a KARKOV non riesco a raggiungere ROSSOSCH; la deviazione ci impone un centinaio di km. in più ed avevo calcolato lo stretto indispensabile prima del grande rifornimento alla conclusione del viaggio. Mi occorre perciò un rabbocco e con poche speranze chiedo ad un doganiere se è possibile rifornirsi: il funzionario, quasi offeso dal mio dubbio, mi dice non esservi alcuna difficoltà: basta raggiungere la cittadina sottostante e rivolgersi al distributore sulla via principale: che diamine, non siamo forse in EUROPA? Trasecolo: fino ad ora ero abituato a piazzali desolatamente vuoti ed a rifornimenti (per gli abitanti del luogo) fatti da volonterosi che a bordo strada piazzavano taniche da 20 litri a prezzi lievementi maggiorati: null'altro.

Conservando i miei dubbi scendo a SCEBEKINO con una quindicina di mezzi già in regola ed al distributore comincia quella che ritengo una delle più sottili torture della negoziazione: "Avete gasolio?" - "Da (si)" - "Volete dollari?" - "Niet! (no)" - "E allora?" - "KARA-SCIO' (così è)". A questa risposta anche l'interprete italiana resta sgomenta: anzitutto perchè di rubli nella colonna non ce ne sono; poi perchè ci risultava, dai favoleggiamenti dei più navigati fra di noi, che il dollaro qui apriva tutte le porte. Un tizio di cui non mi fido viene e si offre di guidarci ad una banca: declino con fermezza l'invito; mi guarda male ma la massiccia presenza di poliziotti lo induce ad allontanarsi. L'iniziativa di un possente alpino genovese, BIRONE, forse memore dei fasti bancari della sua vecchia Repubblica, fa sì che una vettura della polizia imbarchi un'interprete e uno dei nostri per un cambio in banca sul momento; poco dopo ritornano imprecando: i pezzi da 100 dollari non vanno bene, occorre fare incetta di pezzi piccolissimi; il tempo trascorre nell'affannosa-e per fortuna felice - ricerca di tale tipo di

denaro; ci vuole una sporta, ma alla fine 1500 dollari sono pronti: come è naturale in banca ne cambiano solo 1000 perchè le casse locali non dispongono di altro. Facciamo buon viso a cattivo gioco perchè l'importante è poter riempire la cisterna dei 2000 litri di gasolio necessari a metà dei mezzi per raggiungere ROSSOSCH.

Al valico intanto passa il tempo ma non passano i camper: sono già le 17.00 e occorrerà aspettare il sopraggiungere della sera per vedere scendere a valle tutti gli altri; fuori di sé dall'emozione un reduce di COMO mi fa sapere che è proprio a SCEBEKINO che 50 anni fa prese il treno, una volta uscito dalla sacca, per fare ritorno a casa: non posso che prenderne atto e registrare il fatto come unico evento positivo di questa estemporanea deviazione.

La polizia russa non vuol saperne di frazionare la colonna per sezioni: tutti insieme e così sia, e finalmente si parte: tutti sappiamo che arriveremo a notte fonda. Lasciata una zona fittamente alberata, raggiungiamo una serie di balche prive di vegetazione a sole appena tramontato; il convoglio disegna perfettamente se stesso con la luce dei fari in un crepuscolo che si tinge di violetto: lo spettacolo è favoloso. Alle 22.00 superiamo VALUJKI, il primo paese sul nostro itinerario che abbia un profondo significato per noi alpini: ne riparleremo durante il viaggio di ritorno. Poco fuori dell'abitato procediamo, in un'area idonea, al rifornimento volante dei camper abbisognevole di carburante come già studiato a SCEBEKINO.

A colonna ferma parte un semplice ordine: "CISTERNE IN TESTA!". Quasi istantaneamente si vedono staccarsi dalla lontanissima coda (la colonna in sosta è lunga oltre 2 km.) i due automezzi che risalgono il convoglio e vanno a dislocarsi nel posto prescelto. I capi sezione provvedono allo smistamento dei camper che riprendono a muoversi: quelli a secco verso il piazzale, gli altri avanti sul luogo di attesa. Sotto gli occhi dei costernati poliziotti della scorta, i cisternisti lavorano come dannati alimentando tre mezzi alla volta; quelli saziati si rimettono in colonna lasciando il posto agli altri: l'automatismo è perfetto. In 30 minuti (29 fa notare un cisternista) 51 automezzi sono serviti e si può riprendere la marcia: la strada disegna sui saliscendi delle balche un'enorme "ESSE" talchè è possibile vedere tutto il convoglio dalla testa alla coda ancor meglio di 4 ore fa.

Resterà a lungo nella memoria dei partecipanti questa suggestiva visione, quando 220 fari disegnavano una lunghissima colonna, perfettamente visibile in tutta la sua estensione, con tutti gli automezzi ad esatta distanza fra loro: visione vorrei dire commovente, che conferma di che cosa siano capaci gli italiani; e forse tutti noi, inconsciamente, abbiamo voluto in questo modo ed in quel luogo onorare la memoria di quanti ivi caddero. In tutti è scattato spontaneamente e simultaneamente un qualche cosa che ha fatto sì che la colonna divenisse un blocco omogeneo e compatto, bellissimo esempio di identità di sentimenti in terre così lontane

dalla Patria.

Un vero peccato che nessun giornalista italiano abbia accolto il nostro invito a seguirci: avrebbe registrato un evento unico nella storia non solo del camperismo, ma anche di un'Associazione.

Presso ROVENKI si "imballa" un altro camper a benzina: sospettiamo che gli ungheresi ci abbiano rifilato carburante di cattiva qualità. Ovviamente si ferma il solito pacchetto di automezzi speciali, compreso il carro radio che mantiene i collegamenti attraverso "ICARO 17", il secondo carro radio, con la colonna che si allontana. Malgrado qualche screzio più che comprensibile dopo tanto lavoro, i due mezzi si sono rivelati preziosissimi per assicurare i contatti a largo raggio e, dunque, la sicurezza; poichè per principio non tengo conto di possibili diversità di vedute quando queste non intaccano il servizio, sento in questa sede di dover elevare una lode ai tre operatori che hanno dimostrato sempre un'altissima professionalità: i loro nomi: MONOPOLI di MILANO, GALLIANI di GORIZIA, SELVAGGI di COMO. Malgrado l'ora impossibile i meccanici compiono il solito miracolo ed il mezzo riprende la marcia.

ROVENKI si rende famosa perchè da qui e per oltre 50 km. la strada è tremenda, piena di buche colossali che ci costringono a rallentare ed a fare autentici slalom. Come Dio vuole si giunge al confine del Comune di ROSSOSCH dove è ad aspettarci un delegato del Sindaco; merita un monumento: vittima anche lui della grande sosta a SCEBEKINO, ci attende dalle due del pomeriggio: esattamente 12 ore. Alle mie meraviglie si schermisce: potenza dell'atavica pazienza russa. Il delegato, persona squisitissima, si mette a nostra completa disposizione e così sarà fino al giorno della partenza. Appena entrati nella giurisdizione di ROSSOSCH la strada diviene molto migliore: si vede che il nostro amico IVANOV sa il fatto suo. Senza ulteriori intralci giungiamo alle tre del mattino nell'area a suo tempo allestita: come è logico fosse, nel momento in cui il primo mezzo vi entra, si aprono i cieli e comincia a piovere: per questa notte ci si affastella nell'area; domani si vedrà. Scendo dal mio camper che affido a mia moglie per la sistemazione e dò una mano agli "indicatori" che lavorano al lume dei fari: In mezz'ora tutto è a posto e quasi tutti dormono. Tutti meno uno: "103", quello già aiutato stanotte. Si pianta a 100 metri dal traguardo e di lì non si muove se non a spinta: occorre riconoscere che ha carattere.

LA SOSTA

Dal sabato al lunedì finalmente riposo; ne approfittiamo per riparare e rivedere i mezzi, per ricolmare le provviste anche dei camperisti, per acquistare due altre "cisternate" di carburante e, cosa della massima importanza, per svuotare le acque nere nell'apposita fossa biologica. La polizia fa ottima guardia e nessun incidente viene a turbare la vita del villaggio ICARO, le cui case mobili al mattino successivo si dispongono secondo lo schema di un castrum romano con tanto di porta pretoria, decumano e cardo intersecantisi in una

piazzetta centrale. Non so se lo si debba al caso o sia stato voluto, ma è certo che il mio camper e quello del nostro tesoriere occupano quasi esattamente i posti che 2000 anni fa competevano alla tenda del comandante ed alla tesoreria. Poco discosto il carro radio (assente ai tempi dei Romani) inalbera la bandiera russa, quella italiana, quella della CEE e quella del Comune di MILANO. Non lo dissi allora, ma penso che il luogo potesse a buon diritto chiamarsi AUGUSTA CAMPERORUM: può andare?

Di buon mattino riceviamo la visita del nostro Presidente che si complimenta per l'impresa fino ad ora portata a termine: come è suo costume riduce all'essenziale i suoi interventi ed i suoi scambi di idee con gli attori della spedizione; ma i suoi occhi tradiscono una soddisfazione che non lascia dubbi su ciò che sta pensando.

Nell'angolo cucina FIORONI e PALMIERI possono finalmente dimostrare la loro abilità, fino ad oggi mortificata dal troppo poco tempo a disposizione; i loro gustosi manicaretti attirano l'attenzione anche di numerosi alpini e penso che questo sia il miglior riconoscimento per la dedizione dimostrata dai nostri bravi cuochi e di quanti hanno lavorato con loro, compresa una graziosa interprete nazionale, sorpresa a pelare coscienziosamente patate. La vita trascorre tranquilla, ma intensa: organizzate dalla Sede centrale dell'.A.N.A., sabato 18 visita ai campi di battaglia del DON, domenica inaugurazione della Scuola, lunedì NIKOLAJEWKA.

I camperisti vi partecipano quasi tutti usufruendo di patetici autobus locali; non così i dirigenti del nucleo che per buona parte del sabato e del lunedì si dedicano alla parte burocratica fino ad oggi troppo trascurata, ed al rifornimento "a raso" dei serbatoi e delle cisterne, operazione quest'ultima divenuta feudo personale di DE MARTIN. Il Tesoriere RIELLA è dappertutto: nel vederlo lavorare fino alle ore piccole, addirittura quasi trascurando i familiari, peraltro perfettamente solidali con lui, mi viene quasi il rimorso per avergli affidato un incarico così oneroso e tale da privarlo del piacere del viaggio. Smonta le mie osservazioni con un sorriso serafico ed una calma imperturbabile; si adombra solo un poco quando, per fargli un complimento, lo nomino Colonnello di Amministrazione. "Non mi va! Ero esploratore al SUSÀ" dice con malcelato orgoglio ed io non posso che ridimensionargli il grado ed elevargli il Corpo di appartenenza.

OSTINELLI, Presidente della Sezione A.N.A. di COMO, è sempre in mezzo ai suoi uomini: la sua presenza discreta, ma costante, è di particolare stimolo per i volontari del suo nucleo di Pr. Civ., il suo consiglio particolarmente apprezzato.

A mia volta sento di ben operare raccogliendo tutto il materiale offerto da numerosi alpini della colonna e distribuendolo a chi ne ha veramente bisogno: ce ne è una quantità enorme; la generosità alpina ed italiana qui rifugge: dolciumi, vestitini, materiale didattico, giocattoli per la Scuola; vestiti per i più bisognosi della cittadina. Divido in tre tutto il materiale estraneo alla

Scuola e scarto quello usato che non è certo il caso di assegnare; consegno personalmente al Sindaco ciò che deve andare all'Asilo ed ai poveri di ROSSOSCH; ad un Istituto di sordomuti e ad invalidi della città, su istanza del già noto alpino genovese, abiti e vettovaglie; a rappresentanti della chiesa ortodossa che hanno in cura una sessantina di famiglie indigenti altri abiti, medicinali e dolciumi. Gli "spassiba" si spremano. A parte consegno ad una suorina cattolica polacca della ripristinata parrocchia di ROSTOV un paio di quintali di aiuti inviati, per il nostro tramite, dal parroco di ENTRATICO (BG).; ci capiamo grazie ad una ragazza del NICARAGUA che l'accompagna e che mi parla in spagnolo: è con loro un uomo anziano piuttosto malconcio. Guardando la giovane suora, diafana nel suo abito nero ed il vecchio, non stento a credere che a ROSTOV la parrocchia debba affrontare mille difficoltà. Essi sono in angustie perchè non possono permettersi un autocarro da qui a ROSTOV (400 km.) che costerebbe 600 dollari, una somma per loro iperbolica. Decidono di spedire i pacchi con il treno con cui viaggeranno per il ritorno. Riescono a reperire una macchina sgangherata che per due dollari trasporta, in tre viaggi, loro ed il materiale alla non vicina stazione ferroviaria. Chiedo se hanno pranzato: rispondono di sì, ma con una certa indecisione, per cui arguisco che non è così; fornisco loro un'abbondante scorta di alimenti e di bevande anche per la sera; i cuochi, di loro iniziativa, hanno raddoppiato la mia richiesta. Dò loro anche il denaro sufficiente al viaggio ed una piccola offerta per la Chiesa. Mi si stringe il cuore vedendo brillare i loro occhi per la gratitudine: mentre si allontanano non posso fare a meno di pensare al nostro benessere ed alle nostre pingui parrocchie.

La riconsegna dei passaporti vistati dalla polizia mi richiama alla realtà: l'operazione del loro riordino fatta per la terza volta è di una noiosità senza fine, perciò essa mi distrae e presto ritorno su questa terra.

IL RIENTRO

Martedì 21 si riparte, ancora in colonna chiusa: si lascia ROSSOSCH con un poco di commozione, ma l'idea di ritornare nella nostra bella Patria attenua il disagio. Sempre preceduti dalla polizia che non ci ha mollati un istante durante la sosta, ripercorriamo l'impossibile strada di ROVENKI e finalmente ci rendiamo conto da quali buche essa è costellata. Poco oltre sulla nostra sinistra un'indicazione: VARVAROVKA: è il posto che vide il sacrificio del Battaglione MORBEGNO. Alle 11.30 siamo a VALUJKI dove la colonna accosta in formazione compatta; gli addetti alle trasmissioni in pochissimi minuti mettono a punto un sistema di irradiazione che consentirà a tutti i partecipanti di seguire una semplicissima cerimonia: la commemorazione dei Caduti delle Divisioni CUNEENSE e VICENZA (di fanteria) che qui affrontarono preponderanti forze corazzate

sovietiche. Fronte alle balche che videro il sacrificio di tante giovani vite, chiamo accanto a me i nostri Reduci che, unitamente ai congiunti dei Caduti presenti nella colonna, considero ospiti privilegiati della spedizione. Desidero che prenda posto accanto a loro Mario OSTINELLI, Reduce dai campi di concentramento tedeschi. Pronuncio un brevissimo discorso ove tratteggio la figura dei nostri soldati, Caduti e superstiti, ai miei occhi tutti eroi senza medaglia, perchè solo eroi possono aver superato una prova così disumana.

Prende la parola il sottotenente di complemento Andrea BERTON, uno dei nostri motociclisti, Capogruppo A.N.A. di PRAGELATO (TO): egli porta il ricordo delle genti piemontesi che qui hanno pagato, a paesi interi, un fortissimo tributo alla guerra; dice bellissime parole che inducono alla commozione. Recita la preghiera dell'Alpino; una tromba suona il silenzio. Da un contenitore consegnatomi dalla signora Enrica SPRINGOLO, vedova del tenente Giorgio VAGNINI, deceduto in prigionia ad ALEXIN, spargo terra del Veneto e delle Marche, affinché la mescolanza dei due elementi-russo ed italiano - suggelli il tacito patto di amicizia e di pace stipulato oggi dagli eredi degli avversari di ieri.

Superata la città e la commozione, puntiamo al confine con l'UCRAINA, un poco surreale perchè non appoggiato ad alcun particolare topografico. Questa volta siamo sulla strada giusta; alla dogana russa le formalità si riducono ad un esame dei passaporti e ad un'ispezione a qualche camper ogni tanto: non più di un minuto per mezzo, ma alla fine saranno due ore di sosta. Mi congedo dal capo della polizia stradale russa cui consegno una medaglia ricordo ed un gagliardetto della sede centrale dell'A.N.A.: come è costume di quelle popolazioni, risponde a sua volta con un regalo e, senza esitare, mi porge un berretto della polizia nuovo di zecca: regalo che apprezzo molto. Pochi metri oltre la sbarra russa ecco quella ucraina: ma qui essa è alzata e si passa senza alcuna formalità. I primi mezzi si raccolgono perciò un paio di km. oltre la linea e attendono l'afflusso degli ultimi, ingannando il tempo con una buona colazione cui sono invitati come sempre i poliziotti ucraini già pronti a scortarci; non declinano l'invito e devono solo difendersi dalle portate troppo abbondanti dei bergamaschi di turno. L'Alpino si sa è curioso per natura ed uno di noi, gironzolando qua e là, si accorge che un'isba è adattata ad ospizio con alcuni vecchietti d'ambo i sessi ivi ricoverati; si accorge anche che la situazione alimentare non è florida e propone di offrire qualcosa. Subito l'ambulanza, condotta dal comasco LIBERA, architetto, esce fuori colonna, percorre il convoglio comunicando agli altri la decisione ed ottiene dagli occupanti cibarie e vino: il mezzo scende all'isba dove mi reco anch'io. Le vecchiette, agghindate come matriosche, non credono ai loro occhi: si avvicinano a noi, ci stringono le mani, ripetono continuamente "spassiba, spassiba". Tengo a dire che siamo "italianski": chissà forse cinquant'anni fa

altri italiani avranno diviso il pane con loro e loro stesse forse avranno aiutato uno dei nostri: le vie dei Signore sono imperscrutabili.

Sul ponte del DONEZ il mio camper, proprio lui, si pianta ed il motore muore. Vedo con malinconia passarvi davanti tutta la colonna e per la seconda volta mi accorgo di quanto essa sia interminabile. Al giungere dei mezzi di soccorso, sempre i soliti, i meccanici non impiegano più di dieci minuti per rendersi conto del guasto ed altri quindici per ripararlo. Riparto di gran carriera seguito dagli altri mezzi e di lì a 30 km. alle porte di KARKOV riaggancio il convoglio. A sera giungiamo a POLTAVA dove l'area assegnataci per la notte è semplicemente un piazzale per autocarri tra enormi palazzi: un po' poco per quanto richiesto come compenso dall'INTOURIST.

Lasciamo la città portando il ricordo di Carlo XII di SVEZIA giunto fin qui nell'ansia di piegare la RUSSIA ai voleri della SVEZIA: ma qui finirà anche il suo sogno per mano di Pietro il Grande che gli procurerà una decisiva e memorabile sconfitta.

In una giornata splendida all'una siamo in vista di KIEV: sulla larga aiuola dello spartitraffico pascolano, placide, alcune mucche: ecco un modo originale per non usare i taglia-erba, per risparmiare carburante e per ottenere un perfetto prato all'inglese già probabilmente fertilizzato ecologicamente.

A differenza di quella OVEST, la superstrada EST, che come ricorderete è quella dell'aeroporto, è ad un livello molto più basso rispetto alla città e questo ci consente di ammirare dal fiume le colline sulle quali è adagiata KIEV, "la Madre di tutte le città russe"; essa è immersa in una zona fittamente alberata tale che non si possono intravedere le case: spuntano solo al di sopra del verde la torre dorata della Cattedrale di Santa Sofia e la statua di una Vittoria alata di stile grecizzante. Ripercorriamo la tangenziale dell'andata ed in breve tutti hanno rioccupato nel campeggio il posto dell'altra volta. Il tempo di riassettarci e, con un poco di affanno, saliamo sui pullman per il giro di questa splendida città. Il programma è tiranno, ma possiamo ben riempirci gli occhi alle meraviglie di Santa Sofia, a quelle del Monastero di Lavra, prospiciente il DNIESTER, alla Piazza della Liberazione ove 1100 campilli d'acqua ricordano gli altrettanti anni di KIEV. Unico neo: interi reparti di polizia e dell'esercito in pieno assetto anti guerriglia urbana a difesa del Parlamento: il colpo di scena di ELTSIN al Parlamento russo è accaduto solo 24 ore fa e si teme qualche disordine che però non ci sarà.

I camperisti ritornano al campeggio mentre il capo colonna, accompagnato da tutti i Reduci, dai tre Ufficiali e dai tre Sottufficiali presenti nella colonna, da OSTINELLI e dai capi sezione, partecipa ad una Vodka d'onore offerta dai Veterani nella loro vasta e bella sede. Siamo tutti oggetto della massima cortesia ed i discorsi si sprecano; anche qui scambio di targhe e di distintivi prima di concludere questa piacevole serata. Serata che

per il capo colonna, per la moglie e per una delle nostre interpreti, prosegue con la cena offerta dal Generale KORITCHUK, lo stesso che viaggiò per due tappe sul mio camper. Sia lui che la moglie sono persone simpaticissime, dalla conversazione brillante e spigliata: il discorso non cade mai e la nostra interprete ha il suo da fare per tenere dietro alle battute; ma sostiene bravamente lo scontro. I brindisi a base di Vodka sembrano non aver termine. Alla fine in ore ancora accettabili rientriamo alla base.

Il mattino successivo dopo le consuete operazioni, si riparte con un leggero ritardo sulla tabella di marcia per problemi di rifornimento.

Non lontano da ZYTHOMIR superiamo un'autocolonna militare che evidentemente rientra dal servizio di ieri a KIEV: è molto più lenta di noi, ma anche con essa la Polizia segue il solito principio: la fa fermare per concederci il passo; nessun accenno di saluto da parte dei militari, solo molta curiosità, peraltro più che giustificata.

Poco oltre ho un collasso probabilmente auspicato la vodka di ieri sera; cito qui il fatto solo per mettere in risalto l'efficienza del soccorso sanitario: non erano passati tre minuti che già l'ambulanza di rianimazione aveva risalito la colonna con un cardiologo a bordo, prelevato da "66"; il medico mi visita e trova che la cosa è di una banalità estrema, mi pratica le cure del caso e tutto rientra nella norma; poichè, però, non sono in condizioni di guidare, lascio il volante ad ARANCI, simpatico ed abile autista della Protezione Civile di MILANO, nonchè la guida della colonna a DE MARTIN Capo della seconda sezione che, per turno, mi segue immediatamente. Nel dormiveglia constato con soddisfazione che il complesso viaggia a meraviglia anche senza di me: segno che i miei collaboratori fanno il fatto loro.

Nel tardo pomeriggio incontriamo un funerale: davanti tre bimbetti spargono fiori; seguono alcune persone che ritengo essere i parenti della defunta; poi quattro donne recanti il coperchio della bara con una forma di pane al centro, indi la bara stessa portata a spalla, scoperchiata con, in bella evidenza, il cereo volto della morta; ad una certa distanza il gruppo non troppo nutrito degli amici; non fiori, non preghiere, non sacerdoti: nel complesso uno spettacolo molto triste.

E' tardi quando giungiamo al nostro solito campeggio e perciò devo rinunciare alla programmata visita a LEOPOLI; ne sono molto contrariato, ma ciò è dovuto al divieto avuto dalle Autorità di sostare a ZYTHOMIR come avevo pianificato, essendo proibito e sconsigliato nella ex-URSS il campeggio libero.

VERSO LA FINE

Il 24 riaffrontiamo i CARPAZI per la stessa strada dell'andata. Di giorno l'aggiramento di LEOPOLI appare molto interessante dal punto di vista turistico; peccato non aver potuto visitare la città così

carica di storia. Guardando i fitti boschi che la circondano e le colline ben coltivate ai lati della strada mi chiedo come sarà stata ridotta questa zona dopo le due grandi ritirate austro-ungariche sotto la pressione degli zaristi e dopo le loro riconquiste: anche qui quella guerra, più ancora della seconda, deve aver ridotto a zero coltivazioni, vegetazione ed abitati; è però sorprendente come la natura riesca sempre a vincere la sua partita con la morte.

La colonna procede in ordine perfetto in un paesaggio che richiama quello dell'Alto Adige, della Slovenia o della Boemia e che denota l'impronta dell'imperial-regio governo: paesini raccolti e puliti, declivi a prato perfettamente rasati, mandrie al pascolo, macchia boschiva tenuta in perfetto stato; l'aspetto è del tutto diverso da quello della pianura e potrebbe benissimo figurare in una delle Regioni dianzi indicate: se le Autorità locali riusciranno ad organizzarsi turisticamente (partendo, è logico, da zero) è facile prevedere per questa zona un futuro molto favorevole. La marcia prosegue senza scossoni fino al confine dove superiamo di getto (e me ne dispiace) una lunga fila di autocarri in attesa da ore. Ci presentiamo alla sbarra di confine ed il clima di assoluta collaborazione prosegue: sostiamo solo pochi minuti, al punto che non ho neppure il tempo di congedarmi dai due interpreti dell'INTOURIST che qui ci lasciano: la sbarra si alza e senza alcuna formalità usciamo dall'UCRAINA. Credo si debba registrare ciò come un avvenimento eccezionale, forse unico nella storia della grande Madre Russia: sembrerà incredibile ma è accaduto: 110 automezzi escono dai confini dell'UCRAINA senza colpo ferire, senza presentare documenti, senza subire controlli. Sono sicuro che ciò è dovuto ai buoni uffici del Prof. BURMAKOV dell'Ambasciata a ROMA e del Vice Ministro BARTASCEVITCH(*). Conserverò un bellissimo ricordo di questo Stato e della sua gente e mi auguro che entro pochi anni esso possa uscire dalla grave crisi economica che lo attanaglia per entrare a far parte, di pieno diritto, nel novero delle nazioni europee.

Come d'accordo, entrati in UNGHERIA, i camper sono liberi di sganciarsi dalla colonna; oggi registriamo le prime due partenze: sono "35" e "60" che salutano le bandiere per altri impegni personali.

Polizia stradale non ce n'è; proseguiamo di nuovo per sezioni mano a mano che esse hanno completato i loro ranghi, anche per evitare al solito distributore di NYIREGYHAZA un eccessivo affollamento. Ed infatti le operazioni sono diventate così cronometriche che dal distributore la prima sezione esce quando la seconda arriva; e così sarà per la terza. Riprendiamo confidenza con le levigate strade europee: la velocità aumenta ed in breve siamo di nuovo al campeggio di DEBRECEN. La sera e fino a notte tarda il nostro tesoriere, coadiuvato da GREGORI, capo della terza sezione, inizia l'ingrato compito della parifica dei conti: per la prima volta lo vedo teso ed

-----(*) vedasi nota a fine articolo.

accigliato; purtroppo alcuni, pochi per la verità, non avendo capito lo spirito di questa operazione contabile si lasciano andare ad apprezzamenti non molto felici: io stesso intervengo difendendo l'operato dei miei collaboratori che meritano la stima e la gratitudine di tutti.

Tutta l'UNGHERIA in solo giorno: questo può essere il motto della giornata che si sta aprendo il 25 mattina e che ci porterà direttamente in CARINZIA: una ventina di equipaggi mi chiedono, alla partenza da DEBRECEN di potersi distaccare da noi per intraprendere visite in proprio. Con essi il motociclista "piemontese" BERTON che ha grossi problemi per una foratura alla ruota posteriore: lo vedo partire con dispiacere essendo stato, unitamente al collega "lombardo" GANDINI, certamente una colonna portante...della colonna; non ho alcuna difficoltà ad aderire e la carovana, a ranghi non più completi, parte di buon mattino in un tripudio di sole: la puszta di HORTOBAGY ci appare ancor più bella. La calma è assoluta, il traffico pressochè inesistente. Dallo specchietto laterale vedo, forse per l'ultima volta, la sezione che mi segue compatta e serrata: ormai i conduttori sono diventati espertissimi ed il viaggiare in colonna è divenuto per tutti quasi un fatto connaturato. La polizia si fa vedere a tratti, ma quando lo fa non è di grande aiuto. Anzi, a GYONGYOS, all'imbocco dell'autostrada, la pattuglia che ci ha rilevato pochi chilometri prima avanza con lentezza esasperante, tanto che, con quel poco di tedesco che so, chiedo se intendono proseguire così per i restanti 300 km.: mi rispondono che hanno ordine di ricomporre in blocco unico il convoglio; ne sono molto seccato dal momento che ho sempre visto il blocco unico come fonte di grossi problemi di traffico e di governo dei mezzi. Ma tant'è: occorre fare buon viso a cattiva sorte e concordo con i poliziotti, che non mi sembrano molto decisi e volitivi, di fermarci e di aspettare gli altri camper ai margini della cittadina. Quella della scarsa fermezza mi sembra la caratteristica della Polizia stradale ungherese, che si è spesso palesata passiva e tollerante; ciò potrà anche essere stato per noi favorevole, ma alla lunga poteva provocare seri inconvenienti.

Il tempo passa e penso che arriveremo a WOLFSBERGER in AUSTRIA, un'altra volta a notte fonda. Finalmente, poco prima di mezzogiorno si riparte: il tratto di autostrada prima della Capitale non è lungo e la colonna stavolta viaggia a buona velocità, polizia in testa; la quale polizia però, a GODOLLO saluta e sparisce lasciandoci soli ad affrontare BUDAPEST. Al termine dell'autostrada ci fermiamo e serriamo le fila: sono un poco preoccupato, memore dell'attraversamento dell'andata. E' vero che alcuni camper ci hanno lasciati, ma siamo pur sempre una ragguardevole colonna di 90 automezzi; mentre sto consultando la pianta della città con un paio di camperisti, vedo l'esuberante genovese di "51", BIRONE, balzare verso il centro della strada e fermare un ignaro taxista che tutto poteva pensare tranne che di divenire di punto in bianco la guida di

un'autocolonna, straniera per giunta. E' la carta vincente: seguendo la grande via di scorrimento a mano destra, a velocità ridotta, con GANDINI e RUSCONI che si improvvisano vigili urbani agli incroci, il complesso ottimamente sorretto dai carri radio attraversa, maestoso, il DANUBIO all'isola Margherita, segue il lungo-fiume al cospetto del Palazzo del Parlamento, autentico gioiello neo-gotico di fine '800, sale verso le alture di BUDA, imbocca l'autostrada M7 e si attesta a BUDAORS. Il tutto in 40 minuti, senza perdere un solo mezzo, malgrado l'impuntata sul ponte ARPAD di un camper, soccorso al volo dal nostro blocco di emergenza.

Ritengo questa traversata una vera pagina di capacità viabilistica da ascrivere a merito di tutti i componenti superstiti della carovana che tanto abilmente hanno saputo superare un così difficile ostacolo. Un bravo, naturalmente, anche al taxista che conserverà come ricordo di questa straordinaria (per lui) giornata la medaglietta di ROSSOSCH, che noi camperisti gli abbiamo regalato.

La strada è ancora lunga; ci riforniamo con il solito sistema dei distributori multipli a SZEKESFEHERVAR. Superiamo VESZPREM, cittadina legata a VARESE per essere stata sede, dal 1410, del Cardinale BRANDA CASTIGLIONI di CASTIGLIONE OLONA (VA) che la abbellì con opere del pittore MASOLINO da PANICALE. Giungiamo senza problemi al confine dove, purtroppo, è richiesto un altro intervento d'urgenza di ambulanza e cardiologo a favore di un camperista colpito da infarto; in pochi minuti l'intervento è garantito e la nostra ambulanza porta l'infermo al più vicino ospedale con l'ausilio del capo della prima sezione, SEBREGONDI, ottimo conoscitore della lingua tedesca.

Senza soluzione di continuità la direzione della sezione è assunta dal suo vice, Antonio DI DATO, al tempo stesso conduttore del camper-comando Mobilvetta, sicchè l'opera di soccorso viene felicemente garantita senza che la colonna abbia sbandamenti.

Comincia a piovere: nessuno di noi può immaginare che la pioggia durerà per oltre quattro settimane provocando gravi guasti ed allagamenti in Alta ITALIA. Arriviamo a WOEFSBERG, naturalmente a notte avanzata, nella stessa area della volta precedente perfettamente guidati via radio dagli uomini della sezione vettovagliamento.

Il giorno dopo è quello di chiusura: molti ci lasciano per raggiungere più agevolmente le loro sedi, ma molti preferiscono viaggiare ancora in colonna; continua a piovere. Anche sotto l'acqua l'AUSTRIA appare sempre bella seppure più malinconica. Aggiriamo KLAGENFURT lungo i viali del grande semicerchio sud; essendo domenica, per giunta uggiosa a causa della pioggia, la strada è pressochè deserta. Dall'alto dell'autostrada rivediamo il lago di WORTHER, con la deliziosa penisola di MARIA WORTH. Raggiungiamo il confine e rientriamo in ITALIA dopo aver superato elegantemente un problema burocratico legato ai permessi di espatrio del materiale, grazie alla lungimiranza del funzionario addetto.

Ci fermiamo poco oltre la sbarra nel piazzale che immette sull'autostrada. Ci si affianca la Polizia Stradale: la NOSTRA POLIZIA STRADALE che vediamo con piacere perchè rappresenta la Patria. Siamo rimasti ormai in pochi: friulani e giuliani ci hanno già lasciati; il motociclista "lombardo", GANDINI, che nelle sue funzioni ha svolto un lavoro eccellente, conferma il suo elevato spirito di iniziativa, improvvisando una festicciola di buon rientro che, cominciata quasi per ischerzo, termina molto seriamente con l'inno nazionale. Restiamo per un attimo muti e pensosi poi si dà la stura all'allegria e si riparte, per fermarci ad UDINE Sud ove avviene l'ultimo rifornimento e l'ultimo pranzo; "liberiamo", è il caso di dirlo "105", che da KIEV ci segue vincolato sul rimorchio ricupero: è l'unico mezzo che ha osato resistere ai nostri meccanici, ma una ragione c'è: convertito da consumatore di benzina verde in fruitore di quella normale per l'impossibilità di reperirne in terra di Russia, alla fine non ha gradito il cambio ed ha proclamato la serrata; ora, ripulito dell'una rifà il pieno dell'altra: lo vediamo ripartire con molta cautela; l'augurio di noi tutti, di giungere con i propri mezzi alla vicina destinazione è veramente sincero. Per la prima volta la sosta si prolunga oltre l'ora di rito: sembra che nessuno di noi abbia fretta di chiudere la partita; alla fine ci incolonniamo di nuovo; ormai è un riflesso condizionato per tutti. Mi fermo a contare i superstiti: siamo in 30; scontato e poco originale pensare ad una celeberrima frase: "I resti di quella che fu..." Ma noi non risaliamo in disordine e senza speranza, anzi! Siamo ben fieri di essere ancora in grado di rappresentare degnamente il convoglio che, fino a MILANO, non abdiccherà mai agli ideali che ha fin qui perseguito.

Ci lascia il cine-operatore, STUCCHI, che prende per PORDENONE-VITTORIO VENETO; ci lascia anche il motociclista, invogliato da un tiepido solicello. Ma mal gliene incoglierà perchè la pioggia diverrà furiosa da VERONA ad oltre BRESCIA: probabilmente avrà rimpianto l'accogliente abitacolo del carro-radio di MILANO ed il serafico sorriso di SELVAGGI. Escono a PADOVA i romagnoli, a BRESCIA, oltre a due interpreti, "51", camper che meriterebbe un capitolo a parte; ne è proprietario un gentiluomo di CREMA: l'alpino STRAMEZZI; suoi compagni di viaggio, tre simpatici alpini genovesi unici a tenere alto lo stendardo di LIGURIA, che hanno avuto una parte non secondaria nella breve storia di ICARO: basti ricordare l'aiuto ai sordomuti di ROSSOSCH e l'episodio del taxi guida-colonna di BUDAPEST. "51" esordì subito a MILANO con problemi alle gomme e in viaggio fu costantemente afflitto da esigenze di rifornimento per mancanza di pescaggio; per completare il quadro uno degli occupanti pensò bene di incrinarsi due costole in UCRAINA, a seguito di una brusca frenata: ciò comportò un'accentuazione delle misure prudenziali nel movimento del mezzo già in difficoltà. A volte il camper faceva tenerezza nel vederlo arrancare lungo i tornanti delle ALPI e dei CARPAZI sotto l'energica spinta del conduttore che non

gli concedeva tregua: questa battaglia tra uomo e macchina ebbe termine quando il mezzo capitò sotto gli occhi dei meccanici che, con adattamenti tipicamente italici, riuscirono a togliergli il vizio di bere; però da allora il camper viaggiò letteralmente a capo scoperto avendo dovuto rinunciare al cofano.

A BERGAMO se ne vanno le altre due interpreti: con le colleghe di BRESCIA hanno fatto un ottimo lavoro; sempre discrete e pronte ad ogni evenienza, un BRAVO se lo meritano proprio.

Perfettamente scortati dalla Polizia, che non è stata certo da meno delle colleghe russo-ucraine, ci avviciniamo alla meta; imbrunisce. A SERIATE, con una sensibilità che gli fa onore, il Dr. CINQUEMANI, direttore della Protezione Civile di MILANO, viene incontro ai suoi uomini e ci accompagna fino a destinazione; la simpatia con la quale viene accolto dai suoi dipendenti mi conferma quale eccellente dirigente egli sia.

Giungiamo ad AGRATE: siamo solo in 22, ma è come se ci fossimo tutti e 110: superata la barriera ci raduniamo nel piazzale. Ci salutiamo consci che è proprio finita: poche parole di commiato, poi ognuno ingrana per l'ultima volta la marcia e si avvia alla propria destinazione: verso COMO giriamo in 15.

Guardo l'orologio: segna le 19.15: nel programma lo scioglimento di ICARO era stato previsto per le 19.00.

Cesare DI DATO

.....

(*) Ai due rappresentanti ucraini ed al Col. DANILOV, Addetto Militare presso l'Ambasciata russa a ROMA, rinnovo la nostra gratitudine: grazie alla loro opera, la colonna ha potuto viaggiare sempre in assoluta sicurezza, per la costante e continua presenza della Polizia. Una dimostrazione di capillare organizzazione è stata data dal perfetto sincronismo nel cambio delle pattuglie di scorta, sia russe sia ucraine a colonna in movimento, e dalla presenza in ogni punto critico del lungo itinerario di agenti a terra.

Garantita la massima libertà nelle trasmissioni che mai sono state disturbate od interrotte. Menore del lavoro preparatorio affrontato in questi due delicati campi dal Col. DANILOV e dal Prof. BURMAKOV, non posso che complimentarmi con loro ed apprezzare ancora di più il valore della loro collaborazione.

OPERAZIONE ICARO 93

I N D I C E

Tappe e chilometri	pag.	B
Fase concettuale	"	1
Fase ricerca	"	2
Fase reclutamento	"	3
Fase burocratica	"	4
Fase ricognitiva	"	5
Fase frenetica	"	7
Fase esecutiva:		
a. formazione della colonna	"	7
b. la traversata dell'UNGHERIA	"	9
c. l'ingresso in UCRAINA	"	12
d. 15 settembre: giornata terribile	"	15
e. a ROSSOSCH	"	17
f. la sosta	"	22
g. il rientro	"	24
h. verso la fine	"	27
Allegato "A": partecipanti di riguardo	"	C
Allegato "B": personale e mezzi della colonna; sezioni A.N.A. rappresentate	"	D
Allegato "C": appartenenti al nucleo di supporto	"	E - F

OPERAZIONE ICARO 93

TAPPE E CHILOMETRI

- sabato	11.9	:	MILANO-WOLFSBERG (A)	Km.	637
- domenica	12.9	:	VARPALOTA (H)	km.	342
- lunedì	13.9	:	DEBRECEN	km.	338
- martedì	14.9	:	LEOPOLI (UCR)	km.	447
- mercoledì	15.9	:	KIEV	km.	540
- giovedì	16.9	:	KARKOV	km.	537
- venerdì	17.9	:	ROSSOSCH (RU)	km.	385

TOTALE km. 3226

- sabato 18.9 - lunedì 20.9 : sosta a ROSSOSCH .

- martedì	21.9	:	ROSSOSCH-POLTAVA (UCR)	km.	474
- mercoledì	22.9	:	KIEV	km.	379
- giovedì	23.9	:	LEOPOLI	km.	540
- venerdì	24.9	:	DEBRECEN (H)	km.	447
- sabato	25.9	:	WOLFSBERG (A)	km.	661
- domenica	26.9	:	MILANO(AGRATE)	km.	637

TOTALE km. 3138

TOTALE GENERALE km. 6364

OPERAZIONE ICARO 93

Partecipanti di riguardo

A - Reduci dal fronte russo:

- Vittorio CATTANEO	Sezione di COMO
- Renato DUVIA	Sezione di COMO
- Giovanni FENOGLIO	Sezione di PINEROLO
- Antonio FIORONI	Sezione di COMO
- Primo ROTA	Sezione di BERGAMO
- Giovanni TAVERNA	Sezione di PALMANOVA
- Ferruccio VITTANI	Sezione di COMO

B - Famiglie di Caduti o Dispersi in Russia:

- Giovanni e Maurizio FANUCCHI (Sezione di MODENA) figli di GINO Capitano M.A.V.M., Cte della 52^a/Edolo Caduto sul DON il 16.1.1943;
- Ottorino e Francesco MANTOVANI (Sezione di TORINO) figli di Di sperso in prigionia
- Enrica SPRINGOLO vedova VAGNINI e Julia CHIMENTI, moglie e fi glia del Tenente Giorgio VAGNINI, deceduto in prigionia ad ALEXIN;
- Piero CAPNIST e Laura LOVATO, marito e moglie, rispettivamente nipote di Caduto e figlia di altro Caduto;
- Alberto FOMMEI (Sezione di PISA-LUCCA-LIVORNO) parente di ENZO Disperso a ROSSOSCH il 16.1.1943.
- Gregorio CERIANI SEBREGONDI (Sezione di COMO) nipote di Caduto durante la ritirata.

OPERAZIONE ICARO 93

A - Personale e mezzi della colonna:

Sez. di colonna	Nucleo Supporto		Camper	
	Mezzi	Persone	Mezzi	Persone
Vettovagliamento	6	13	1	3
Prima Sezione	3*	11	35	104
Seconda Sezione	3*	9	31	89
Terza Sezione	6*	13	25	89
TOTALI	18	46	92**	285
	TOTALE GENERALE		110	331

(*) di cui un camper.

(**) più tre camper del nucleo direttivo.

Rapporto personale del nucleo di supporto/camperisti : 1:6

Rapporto mezzi del nucleo di supporto/camper : 1:5

B - Sezioni A.N.A. rappresentate:

AOSTA, ASTI, BASSANO, BELLUNO, BERGAMO, BIELLA, BOLOGNA, BOLZANO, BRESCIA, CASALE MONFERRATO, CIVIDALE, COMO, CREMONA, CUNEO, DOMO DOSSOLA, GENOVA, GORIZIA, INTRA, LECCO, MILANO, MODENA, MONZA, PALMANOVA, PARMA, PAVIA, PINEROLO, PISA-LUCCA-LIVORNO, PORDENONE SALO', SALUZZO, SONDRIO, TORINO, TREVISO, UDINE, VICENZA, VERONA

TOTALE 36 Sezioni.

OPERAZIONE ICARO 93

Appartenenti al Nucleo di supporto

1. Sezione A.N.A. di COMO (22)

- BARLOCCO	Antonio	idraulico/elettricista
- BONANOMI	Giorgio	autista
- BONANSEA	Giacomo	idraulico
- CIMETTI	Orazio	autista/meccanico
- CONFALONIERI	Enzo	capo Sz. vettovagliamento
- DE MARTIN	Giancarlo	capo 2 ^a Sezione
- DI DATO	Antonio	autista mobilvetta
- DI DATO	Cesare	capo colonna
- DI DATO	Vincenzo	avanscoperta
- FIORONI	Antonio	cuoco
- GREGORI	Achille	capo 3 ^a Sezione
- MASCIADRI	Giovanni	autista/guida colonne
- MASPERO	Luigi	autista mobilvetta
- MOZZANICA	Gianfranco	generico
- OSTINELLI	Mario	presidente Sz. ANA COMO
- PALMIERI	Giuseppe	cuoco
- RAGONA	Gaetano	elettricista
- RIELLA	Andrea	tesoriere
- SEBREGONDI	Gregorio	capo 1 ^a Sezione
- SELVAGGI	Elio	operatore radio
- VISCONTI	Enrico	avanscoperta
- VISCONTI	Ezio	avanscoperta

2. Interpreti (4)

- CIABATTI	Raffaella
- DI GIAMPAOLO	Annalisa
- GARES	Larissa
- TOSI	Nadine

3. Protezione Civile di MILANO (14)

- ARANCI	Franco	coordinatore
- BIANCHINI	Carlo	meccanico
- CARNELLI	Angelo	cisternista
- COLOMBO	Luciano	cisternista
- DANIELE	Luigi	logistico
- FERRARESE	Luigino	logistico
- FOCE	Ferruccio	logistico
- GRIMOLIZZI	Giovanni	cisternista
- LONDERO	Carlo	meccanico
- MONOPOLI	Domenico	operatore radio
- MURATORE	Antonino	capogruppo
- POLVERINO	Giuseppe	cisternista
- SOMMARIVA	Eros	gestione carburanti
- VISMARA	Franco	operatore radio

4. Croce Rossa Italiana (delegazione LURATE CACCIVIO) (8)

- CONTI	Loretta	volontaria soccorritrice
- LIBERA	Raffaello	autista
- PANZERI	Luigi	autista
- RUSCONI	Piero	capo delegazione
- SALA	Carlo	autista
- SALA	Fausto	autista
- ZANATTA	Maurizio	infermiere professionale
- ZANINI	Liliana	infermiera professionale

5. Motociclisti (2)

- BERTON	Andrea
- GANDINI	Mauro

6. In rinforzo, dai camperisti (4)

- BALDO	Franco	autosoccorso
- BISELLI	Augusto	autosoccorso
- GALLIANI	Claudio	carro radio
- STUCCHI	Massimo	cine operatore