

Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 51 (1979)
Heft: 6

Artikel: Il carro armato svizzeri 68
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-246549>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Il carro armato svizzero 68

Nel mese di giugno la stampa ha mosso diverse critiche contro il carro 68. Le stesse si riferivano ad una lettera indirizzata il 2 marzo 1979 dal Capo delle truppe meccanizzate e leggere al Capo dello stato maggiore generale. Al Parlamento sono state depositate diverse interpellanze. È apparso subito chiaro che i difetti denunciati dal Capo d'arma non erano contestati. La Commissione militare del Consiglio nazionale decideva di nominare immediatamente una Sottocommissione che iniziava immediatamente i lavori e redigeva un rapporto.

Dal Rapporto presentato risulta che, malgrado l'eliminazione dei difetti, vale a dire dopo completo soddisfacimento del capitolato allora stabilito, il carro 68 non sarà mai un carro equivalente, dal profilo tecnico, a quelli della nuova generazione: «Leopard 2» tedesco, «X M I» americano o «T 72» sovietico.

All'inizio di dicembre il Consiglio federale decideva di rinunciare definitivamente a prendere in considerazione lo sviluppo di un mezzo corazzato prodotto dall'industria svizzera. L'esercito sarà dotato, verso la fine degli anni 80, di un mezzo corazzato acquistato all'estero.

Al fine di comprendere meglio le travagliate vicissitudini del carro armato 68, riteniamo utile proporre ai nostri lettori la parte del rapporto della «Sottocommissione militare» del Consiglio nazionale, concernente l'istoriato del carro armato in parola. (nms)

RAPPORTO DELLA SOTTOCOMMISSIONE MILITARE DEL CONSIGLIO NAZIONALE

Descrizione generale dell'acquisto dei carri

Nel corso della seconda guerra mondiale l'esercito svizzero soffriva d'una manifesta debolezza nel settore dei carri armati.

Durante l'estate 1940, l'evoluzione delle operazioni militari apparve marcata da profondi movimenti. La dottrina tedesca dell'attacco affidava un compito decisivo ai carri. In Occidente ci si accorse troppo tardi che la concezione statica, materializzata dalla Linea Maginot, non assicurava alcun successo. L'esattezza delle vedute di coloro che, come il generale de Gaulle (da lungo tempo partigiano d'un rafforzamento delle formazioni di carri armati), criticavano tale concezione, radicata tra gli alleati, venne riconosciuta solo tardivamente. La forza apparentemente irrefrenabile delle formazioni naziste di carri si manifestò in modo ancor più spettacolare sul fronte orientale, dove, precipitandosi in avanti,

esse percorsero centinaia di chilometri, frenate unicamente dai rigori dell'inverno continentale. La progressione rapida delle formazioni di carri, appoggiate da una preponderante copertura aerea, costituisce probabilmente l'elemento più spettacolare delle peripezie militari della seconda guerra mondiale. Quanto all'esercito svizzero, esso non disponeva allora se non di quattro carri leggeri del tipo «Vickers» e di 24 carri «Praga», risalenti all'anteguerra e per i quali non si poteva nemmeno più disporre di pezzi di ricambio. Durante la guerra apparve impossibile acquistare all'estero carri da combattimento. La difesa sull'altipiano contro un eventuale attacco di carri tedeschi poneva quindi un problema d'ardua soluzione, e questa constatazione contribuì a far prendere la grave decisione di ritirare il grosso dell'esercito verso il ridotto nazionale per abbandonare, di massima, l'Altipiano all'eventuale invasore dotato d'una così netta superiorità tecnica. Il sentimento d'essere impotenti a dotare il Paese di carri armati appare nettamente dalle prese di posizione ufficiali sul servizio attivo 1939-1945. Alla fine del «Rapporto del Capo di stato maggiore generale al Comandante in capo dell'esercito sul servizio attivo 1939-1945», l'autore si esprime sulla «Riorganizzazione dell'esercito» lasciando trapelare una certa timidità: «Se è giusto dire che la miglior arma anticarro è proprio il carro, credo tuttavia che, per un esercito di milizia destinato innanzitutto alla difesa strategica, si possa e si debba risolvere il problema con mezzi più semplici».

... ..

La Svizzera, risparmiata dalla guerra e sufficientemente dotata di mezzi, comparativamente ai suoi vicini, era infatti in grado di acquistare materiale bellico all'estero.

Si procedette così all'acquisto di 158 cacciatori tedeschi «Hetzer». Trattavasi di veicoli che le officine Skoda cecoslovacche avevano prodotto per la «Wehrmacht» tedesca ma non avevano potuto fornire. Nell'esercito svizzero questi mezzi furono designati con la sigla «G/13». Trattavasi di un acquisto fortunato, in quanto venne effettuato in circostanze del tutto speciali. Questo caccia-carri costituì, durante oltre due decenni, un elemento essenziale della nostra difesa anticarro a lunga distanza.

Questo acquisto vantaggioso restò peraltro unico. Infatti, in un Paese beneficiante del pieno impiego e di un livello di vita sempre più elevato era ovvio nascesse l'idea di poter sviluppare, in modo autonomo, un'arma blindata. Questo orientamento lasciava comunque intere le difficoltà di procurarsi effettivamente un simile armamento. La contraddizione risultava nettamente dal vasto pro-

gramma d'armamento che il Consiglio federale propose alle Camere federali il 16 febbraio 1951.

... ..

Il Consiglio federale proponeva l'acquisto di 550 carri pesanti (da 45 a 50 tonnellate), congiuntamente ad altro materiale, e prevedeva un credito di 400 milioni di franchi per tale acquisto; tuttavia il Consiglio federale non era in grado di proporre un modello che prevalesse nettamente sugli altri. Giusta l'opinione dell'Esecutivo, 4 tipi di carro potevano entrare in linea di conto: i sovietici Stalin III e T 34, il Patton M 47 americano e il Centurion britannico. Inoltre, durante lo stesso periodo, venne studiata la possibilità d'acquistare dei carri medi (25-30 tonnellate), nonché la prospettiva di sviluppare un carro svizzero. Dopo lunghe discussioni, l'Assemblea federale si pronunciò per l'acquisto di 550 carri, ma decise anche di non lasciare al Consiglio federale la cura di scegliere il modello da acquistare ed, inoltre, richiese la presentazione di un rapporto speciale. Per queste ragioni il credito parziale di 400 milioni di franchi, previsto per l'acquisto, venne inizialmente bloccato.

Apparve in seguito chiaro che era impossibile acquistare dei carri pesanti. Il 23 ottobre 1951, il Consiglio federale proponeva quindi al Parlamento di stanziare una prima quota di credito di 120 milioni di franchi per acquistare 200 carri leggeri AMX 13 francesi, designati anche come carri 51. Circa i carri pesanti, il Consiglio federale affermò che sin'ora non era stato possibile ottenerne, ma che però i passi per un loro acquisto sarebbero continuati e che c'era, col tempo, buona speranza di successo.

La decisione testé ricapitolata sospese il dibattito per diversi anni. Nondimeno il desiderio di poter disporre di carri armati senza dover dipendere dall'estero permaneva assai acuto. L'11 giugno 1954, il Servizio dello stato maggiore generale consegnava un capitolato d'oneri tattico per un carro svizzero, il KV 30. Il carro, che originariamente avrebbe dovuto avere un peso di 30 tonnellate — donde la designazione — finì per pesarne 35. L'esigenza d'una larghezza del veicolo contenuta tra i 3,0 e i 3,2 metri risale parimente a questo periodo. Recentemente la limitazione della larghezza a 3,6 metri ha risollevato delle critiche. In proposito diamo più sotto alcune brevi indicazioni. A 25 anni di distanza non si può dire con esattezza chi esigette questa larghezza. Risulta nondimeno, dai verbali della Commissione d'acquisto del carro d'allora redatti nel 1953, che il Capo di stato maggiore generale, comandante di corpo Montmollin, si pronunciò per un carro più largo, mentre i consiglieri nazionali Nicolas Jaquet e Arthur Steiner espressero riserve in merito. L'onorevole Jaquet (processo verbale del 4 maggio

1953) dichiarava che la larghezza di un carro è d'importanza decisiva e che essa non dovrebbe superare i tre metri non potendo noi utilizzare, in appoggio alla fanteria, un carro impossibilitato a spostarsi sulle strade secondarie. La questione di sapere se il carro dovesse essere trasportabile per ferrovia non svolse allora un ruolo considerevole. Verosimilmente i danni cagionati alle strade dal traffico dei carri avevano contribuito in modo decisivo ad imporre tal limite. L'obbligo di trasportare i carri per ferrovia, almeno in tempo di pace e senza limitazione del traffico ferroviario, era a quei tempi totalmente incontestato. La limitazione della larghezza dei carri ai dati della rete ferroviaria svizzera deve essere considerata come una concessione ad esigenze d'ordine civile.

Forte degli sforzi del Dipartimento militare federale volti ad avviare lo sviluppo di un carro svizzero, il Consiglio federale poté osare di presentare un nuovo progetto d'acquisto di carri stranieri nell'autunno del 1954. Venne proposto infatti, col messaggio del 29 ottobre 1954, l'acquisto di 100 Centurion per 171,2 milioni di franchi. In quella circostanza il Consiglio federale smussò i timori che un'utilizzazione non autorizzata delle strade poteva far sorgere, dando le assicurazioni seguenti:

Le transport de ces chars par chemin de fer, problème qui présente un certain intérêt en temps de paix seulement, peut, à quelques rares exceptions près, être exécuté sur tout le réseau à voie normale de la Suisse, même si, ça et là, certaines mesures techniques devaient être prises.

Il progetto suscitò comunque una grossa opposizione in Parlamento: in Consiglio degli Stati, a dir vero, essa fu solo accennata, in quanto, il 9 dicembre 1954, s'ebbe un'approvazione con 32 voti contro 6, ma essa emerse ben netta in Consiglio nazionale, ove il progetto passò a stento con 84 voti contro 56. Due anni dopo, nel 1956, la situazione rimaneva praticamente la stessa. Il 7 dicembre 1956, l'Esecutivo proponeva, con un programma immediato, l'acquisto di 100 Centurion suppletivi. Ancorché tale programma immediato beneficiasse dell'emozione dovuta all'insurrezione ungherese, l'acquisto dei 100 blindati per 100 milioni di franchi suscitò di nuovo delle critiche. Il progetto di rinvio, presentato dal consigliere nazionale Gitermann a nome del gruppo socialista, ottenne addirittura inizialmente successo e solo la fermezza del Consiglio degli Stati consentì, in seguito; di riunire la maggioranza assoluta richiesta dall'adozione di un decreto d'urgenza.

Nel 1957 si mosse un ulteriore passo sulla via dell'attuazione del vecchio desiderio di sviluppare un carro elvetico. Infatti, il 10 maggio 1957, il Consiglio federale proponeva la costruzione di una serie di 10 prototipi del carro svizzero KV

30. Il credito necessario s'aggirava sui 20 milioni di franchi. La discussione successiva in Parlamento mostrò che il progetto non era contrastato affatto, tanto da poter ottenere l'approvazione unanime da parte del Consiglio nazionale. Il presidente della Commissione, consigliere nazionale K. Obrecht, sottolineava esplicitamente che questo sviluppo autonomo d'un carro armato, atto a renderci più indipendenti dall'estero, era stato desiderato reiteratamente dal Parlamento.

Nonostante questa decisione del Legislativo, lo sviluppo autonomo del carro svizzero da parte delle Officine federali venne progredendo molto lentamente, cosicché 3 anni dopo, nel 1960, il Consiglio federale doveva proporre ancora l'acquisto di 100 Centurion delle riserve sudafricane. L'acquisto di questi carri d'occasione rifletteva le difficoltà incontrate per procurarsi un carro che potesse soddisfare le esigenze poste. Il Parlamento mosse abbondanti obiezioni al progettato acquisto. Il 5 ottobre, il consigliere nazionale Schwendinger propose, in nome del gruppo socialista, di non entrare in materia sul progetto e prospettò di nuovo l'importanza di sviluppare un carro elvetico. Per finire, il Consiglio nazionale adottò il progetto d'acquisto, ma solo con 90 voti contro 51.

Durante le discussioni il Centurion venne descritto come un veicolo che esigeva una revisione completa in quanto vetusto, arrugginito, troppo pesante, lento e vulnerabile. Si giunse a parlare di «carro del nonno» (TAT) e di carro armato al ribasso (Volksrecht). Per contro si veniva coprendo di lodi lo sviluppo autonomo del carro svizzero, pronto ad essere fabbricato in serie se non fosse stato lamentevolmente messo da parte dal Dipartimento militare federale (consigliere nazionale Strelbel, soc., Friburgo). Le riserve di natura politica mosse contro il partner sudafricano, segnatamente in ragione della sua prassi dell'apartheid, rinfocolarono ulteriormente le critiche. Ancorché una veduta più freddamente razionale finisse poi col prevalere — 100 carri pesanti per 66 milioni di franchi erano infatti un ottimo affare — resta nondimeno vero che la volontà politica di acquistare carri all'estero, rimasta viva per lunghi anni, subì in questa occasione una flessione notevolissima.

Per riassumere queste vicende, possiamo dire che i quindici anni successivi alla seconda guerra mondiale furono segnati dai 3 fatti seguenti: innanzitutto, dal nascere e poi dall'affermarsi dell'intenzione di attrezzare l'esercito con carri armati; in secondo luogo dalla constatazione della difficoltà di procurarsi tali armi all'estero; in terzo luogo, logicamente, dall'emergere sempre più chiaro del desiderio di sviluppare in modo autonomo un carro svizzero, desiderio al quale l'Amministrazione federale ottemperò solo dopo molte esitazioni.

Il carro 61

Le critiche che l'acquisto del Centurion avevano suscitato nella sessione autunnale del 1960 indussero l'Esecutivo a stimolare lo sviluppo autonomo del carro svizzero. Già il 28 ottobre 1960 il Consiglio federale presentava un messaggio separato in cui chiedeva al Legislativo di stanziare un credito di 7,45 milioni di franchi. Questo credito doveva innanzitutto servire all'acquisto delle materie prime e dei semilavorati comportanti lunghi termini di fornitura. Le Camere accettarono il progetto nella sessione di dicembre del 1960. Il 27 gennaio 1961, l'Esecutivo adottò un programma d'armamento per il 1961 prevedente l'acquisto di 150 carri 61 svizzeri e all'uopo proponeva un credito di 257,5 milioni di franchi. L'Assemblea l'accordò senza lunghe discussioni.

Un'autorizzazione così rapidamente accordata di acquistare tale prima serie di carri svizzeri, elaborati in modo autonomo, andava posta nel contesto della nuova organizzazione militare e delle truppe, del 1961, che era appena stata imposta. Il 28 settembre Kurt Furgler, che presiedeva allora la Commissione degli affari militari del Consiglio nazionale dichiarava:

«Comme personne ne peut dire où l'Armée doit combattre en cas de guerre proprement dit (pensez aux troupes aéroportées ennemies!) une doctrine qui n'envisage qu'un engagement limité à quelques fronts du Plateau ou du «Réduit», préparés en temps de paix déjà, n'est pas suffisante. Seule une armée de campagne apte au combat et mobile est en mesure d'intervenir en temps opportun et avec succès dans les secteurs d'opération les plus variés».

Quest'abbandono del concetto del ridotto presume, per forza, un nuovo armamento, quindi logicamente l'oratore continuava l'argomentazione come segue:

Une autre mesure destinée à augmenter la puissance de feu réside dans la rapidité accrue du tir. Je vous rappelle ici les énormes avantages du char, à savoir, préparation rapide du coup, puissance de feu élevée, rayon de conversion illimité et direction de feu simplifiée; en outre, le char est aussi capable de se déplacer sur le champ de bataille sous le feu ennemi et offre une certaine protection à l'équipage dans une zone intoxiquée par les effets radiocatifs d'un tir atomique.

Questa decisione d'acquisto segnò una svolta decisiva nella politica svizzera d'armamento. L'annosa esigenza del Parlamento, che si procedesse allo sviluppo autonomo d'un carro elvetico, era finalmente soddisfatta. L'acquisto, nel 1960, dei 100 carri sudafricani costituiva dunque l'ultima compera di carri all'estero, e risale ormai a circa 20 anni.

La decisione presa in favore del carro 61 sembrò viepiù giustificata. Essa esprimeva anche un rafforzamento della fiducia che un piccolo Stato aveva nella propria industria, nella qualità del suo lavoro, nella propria capacità finanziaria, cose tutte assicurate dall'alta congiuntura e dalla crescita economica generale. La consegna del carro alla truppa venne scalata sugli anni dal 1964 al 1966. Invero l'introduzione del nuovo mezzo ebbe luogo senza che emergessero problemi notevoli. Il Dipartimento militare federale, le Officine federali nonché l'industria potevano dunque prevalersi della loro capacità di costruire un carro da combattimento coi propri mezzi. L'esperienza del carro 61 appariva tanto più favorevole in quanto il suo acquisto poteva continuare senza difficoltà, pur nella tempesta suscitata dall'acquisto degli aerei Mirage, che venne assumendo una piega drammatica specialmente nel 1964.

La volontà viepiù spiccata d'acquistare carri di concezione moderna appare sempre meglio spiegabile allorché ci si rifà alla dottrina d'impiego dell'esercito, stabilita il 6 giugno 1966. Questa dottrina prevedeva infatti che delle divisioni meccanizzate dovessero combattere le truppe e le formazioni nemiche di carri. All'uopo occorre disporre d'un nuovo carro di combattimento. Inoltre occorre notare che erano i tempi in cui Israele trionfava nella guerra dei sei giorni del 1967. Indipendentemente dalle considerazioni d'ordine politico suscitate da questo avvenimento, l'esito di quella guerra conferì, sul piano strettamente militare, ancora maggior peso alle truppe blindate e sottolineò ancor meglio la fondatezza della vecchia teoria affermando che sono i carri il mezzo più efficace per combattere i carri.

Così stando le cose, l'idea di proporre d'acquistare sotto forma migliorata il carro 61, già sperimentato, prendeva un carattere pressoché stringente.

Prima serie di carri 68

Nel suo messaggio del 21 febbraio 1968, l'Esecutivo proponeva al Parlamento d'acquistare 170 carri svizzeri (carro 68). Il costo dei veicoli, compresi i ricambi, doveva, giusta il messaggio, toccare i 460 milioni di franchi. Nel capitolo «Scelta del modello» il Consiglio federale dava la descrizione seguente: La fornitura della prima serie del carro blindato svizzero (carro 61) si è conclusa a fine 1966. La truppa è stata istruita all'impiego di questo nuovo mezzo. I carri sono attribuiti alle rispettive unità. Le esperienze fatte con questo modello sono ottime: la sua mobilità, il suo armamento e la sua costruzione danno soddisfazione alla truppa e contribuiscono in ampia misura al rafforzamento della potenza di com-

battimento delle formazioni meccanizzate. Frattanto sono stati apportati dei miglioramenti al carro 61 in base alle esperienze fatte, nonché ai nuovi ritrovati tecnici. Il modello 68 sarà segnatamente equipaggiato con cingoli guarniti di caucciù, con uno stabilizzatore ed un motore più potente. È inoltre previsto di modificare l'apparecchiatura di puntamento e il gruppo motore. Tutti questi miglioramenti sono stati già collaudati con esperimenti nel quadro della truppa ed hanno dato buoni risultati. Verranno apportati alla seconda serie del carro blindato svizzero che si denominerà d'ora innanzi, come già detto testé, carro armato 68.

La fretta con cui il Dipartimento militare federale ed il Consiglio federale presero la decisione — immatura secondo l'ottica attuale — di ordinare 170 carri 68 aveva anche un'altra radice. La finalità principale del programma d'armamento 1968 era d'acquistare gli obici blindati M 109 americani. Questa proposta d'acquisto non riuniva l'unanimità, anzi prometteva di far sorgere molte obiezioni in quanto le Officine federali di Thun e l'industria svizzera speravano di poter costruire un proprio cannone semovente. Orbene si pensò di neutralizzare le obiezioni all'acquisto dell'obice negli Stati Uniti, acquistando anche il carro 68: combinare i due progetti, già in sede di proposta, sembrava dunque cosa atta a soddisfare pienamente le esigenze politiche sia del Parlamento, sia dell'opinione.

Il Consiglio nazionale trattò il progetto il 13 giugno 1968. L'acquisto degli M 109 suscitò discussioni vivaci in seduta plenaria. A nome del Partito del lavoro l'on. M. Muret propose di non entrare in materia. Un volantino del Consiglio svizzero della pace, che qualificava l'acquisto dell'M 109 di «secondo scandalo Mirage», alimentò infinite discussioni. L'acquisto dei 170 carri 68 venne così appena menzionato nel corso del dibattito. Il consigliere federale Nello Celio, presentando in quanto capo del Dipartimento federale il progetto davanti al Parlamento, intervenne vigorosamente in favore dell'M 109 e commentò il volantino del Consiglio svizzero per la pace, ma non consacrò se non poche frasi al carro 68 nel corso del suo esposto.

... ..

Appare molto significativo, per quanto concerne l'acquisto del carro 68, che il portaparola del Consiglio federale esprimesse solo considerazioni economiche, senza nemmeno toccare gli aspetti militari o le difficoltà tecniche. Questo modo d'agire sorprende, tanto più in quanto la Commissione dei Mirage aveva pur richiesto che i dati tecnici fossero sempre specificamente presi in considerazione.

Il 13 giugno 1968, il Consiglio nazionale votò, con netta maggioranza, l'entrata in materia (150 voti contro 9) ed adottò in seguito il progetto con 147 sì contro 7 no.

Più netto ancora fu l'atteggiamento positivo del Consiglio degli Stati. Il 25 giugno 1968, questa Camera adottò senza discussione né opposizione, con 34 voti, il credito totale di 870 milioni di franchi proposto dal rapporto presentato dall'onorevole A. Lusser, membro del Consiglio.

Le esperienze positive fatte con il carro 61, le ulteriori considerazioni d'ordine economico nonché ragioni di politica generale avevano infatti creato in seno al Parlamento un clima favorevole al progetto, un clima tale che sembrava rendere inutile un esame più perspicuo degli aspetti militari e tecnici. Non siamo in grado di dire quale funzione abbia avuto, in tale contesto, l'insufficienza di informazione data al Parlamento.

Il verbale della Commissione della difesa militare (detta allora ancora Commissione di difesa nazionale) è rivelatore delle idee e delle ragioni messe innanzi per appoggiare la proposta d'acquisto.

... ..

Leggendo questi verbali delle sedute della CDM si constata che non vi erano in genere opinioni divergenti tra commissari civili e militari.

Questa consonanza di vedute si manifestò pure frequentemente nelle fasi ulteriori dell'acquisto dei blindati, ma s'ebbe anche a constatare che nel campo dei militari le opinioni non di rado divergevano.

Sempre, quando si dà inizio con troppa foga e senza studiare da vicino la questione ad un'opera cui si pensava da lungo tempo, accade che vi sia poi uno sgradevole ritorno all'impero della fredda ragione. Così avvenne allorché 2 carri 61, trasformati in carri 68, vennero collaudati nell'autunno del 1968, durante il corso «prove 68» delle truppe leggere e meccanizzate: si dovettero infatti constatare gravi difetti. Gli anni successivi furono marcati dallo sforzo laborioso d'eliminare questi difetti, ma durante tutte le discussioni in merito prevalse pur sempre un ottimismo eccessivo, in quanto si rimaneva in fondo persuasi che, col tempo, si sarebbe riusciti a superare le difficoltà. La valutazione del nuovo sistema d'arma ha avuto i suoi alti e bassi che sono ben illustrati nelle fasi seguenti:

Nella seduta del 18/19 dicembre 1969, la CDM decideva di non presentare ancora al Parlamento alcun progetto inteso a riorganizzare le truppe leggere e meccanizzate, non volendo correre il rischio di far fallire tutto l'affare con la rivela-

zione che il carro armato 68 non poteva ancora essere messo in servizio nella truppa, stante i difetti presenti. «La prudenza è tanto più necessaria in quanto, a suo tempo, i Consigli legislativi e l'opinione pubblica avevano ricevuto l'assicurazione che l'acquisto del blindato 68 non avrebbe posto alcun problema». Nella seduta della CDM del 26/27 gennaio 1970, i commissari hanno verosimilmente avuto la piena consapevolezza, per la prima volta, della leggerezza con la quale la decisione d'acquisto era stata presa nel 1968. Dal processo verbale si desume che il consigliere federale Gnägi aveva ricordato alla Commissione che a suo tempo al progetto d'acquisto di una serie di obici blindati M 109 era stato connesso il progetto della serie dei blindati 68 unicamente per motivi d'ordine psicologico (quelli indicati più sopra). Oggi — proseguiva Gnägi — è giocoforza riconoscere che non era possibile, per quanto concerne il carro 68, svolgere un discorso oggettivo e parlare, già allora, d'una vera maturità del progetto d'acquisto nel senso preciso del termine. Fintanto che i 5 difetti tecnici che inficiano ancora il carro 68 non saranno eliminati non si potrà prospettare di sottoporre ai Consigli legislativi un progetto che prevede la riorganizzazione delle truppe leggere e meccanizzate.

Ma v'erano anche talune luci di speranza: nel corso della scuola reclute carristi del 1971 fu collaudata la prima serie di 28 carri 68. Nell'insieme i risultati apparvero positivi. Tuttavia l'affidabilità del carro 68 non sembrava ancora sufficiente e il comando della torretta poneva taluni problemi. Per queste ragioni il capo d'arma delle truppe leggere e meccanizzate dichiarava all'indirizzo della CDM che non v'erano ragioni d'ordine tecnico ostacolanti l'introduzione del carro 68, ancorché sussistessero talune imperfezioni che dovevano essere ancora eliminate (17/18 novembre 1971). In una lettera del 18 novembre 1971 al capo di stato maggiore generale P. Gygli, il capo in funzione delle truppe leggere e meccanizzate, il colonnello divisionario Thiébaud, esprimeva come segue il suo giudizio sul carro 68:

... ..

1. L'état technique actuel du char 68 satisfait aujourd'hui, pour une large part, aux exigences formulées en son temps par la troupe, dans le cadre de la description détaillée du char blindé 68.
2. Les améliorations proposées dans des rapports concernant des essais et au cours de plusieurs entretiens sont déjà réalisée en partie ou elles sont sur le point de l'être.
3. A la condition que les mesures déjà arrêtées pour accôtre la solidité soient réalisées et que soient mises à exécution les améliorations proposées, aux fins

de garantir la possibilité, qui est revendiquée, de pointer avec précision, j'atteste par la présente que le char blindé 68 se prête à l'emploi par la troupe.

Seconda serie di carri 68

Il 20 febbraio 1974, il Consiglio federale, presentando il programma d'armamento 74, chiedeva lo stanziamento d'un credito di 146,3 milioni di franchi per l'acquisto d'una seconda serie di soli 50 carri 68. Il messaggio relativo non parlava affatto delle controversie vigorose che s'erano accese all'interno dell'amministrazione in merito a questa domanda di credito.

Il 9 settembre 1972 il Consiglio federale decideva di rinunciare all'acquisto di un nuovo aereo da combattimento (Corsair, Milan). Nacque allora l'idea d'acquistare una seconda serie di carri armati 68 in modo da non lasciare inutilizzato un credito d'armamento. Tuttavia, le menzionate riserve concernenti il carro 68 ostacolavano l'attuazione di questa idea. Nella seduta della CDM (18 e 19 dicembre 1972), il comandante di corpo d'armata di campagna 1 dichiarava che il comandante della divisione meccanizzata 1 non era in grado, servendosi del carro 68, di svolgere le missioni previste nel piano d'operazioni. Le truppe leggere e meccanizzate avrebbero preferito un prodotto estero come il Leopard. Ci si mise dunque, con accresciuta energia, all'opera per l'eliminare i difetti del carro 68. Il 25 aprile 1973 si tenne uno scambio d'opinioni circa il problema dei blindati, sotto la presidenza del consigliere federale Gnägi, tra rappresentanti del DMF, della truppa e della Società svizzera dei costruttori di macchine; si decise di migliorare la collaborazione. L'11 maggio 1973, vennero compilate 3 liste di difetti definiti di comune accordo (verbale di Kloten).

L'atteggiamento dei diversi enti consultivi del DMF circa l'acquisto dei blindati può essere caratterizzato come segue:

La *Commissione dei blindati*, ente consultivo del capo delle truppe leggere e meccanizzate (presieduta dal colonnello Gottfried Straub), cominciò col rifiutare recisamente l'acquisto di una nuova serie di carri 68, dichiarandosi favorevole invece all'acquisto del Leopard tedesco e desiderosa che si considerasse nell'esame comparativo anche il Centurion britannico migliorato (programma Retrofit); la Commissione s'opponeva segnatamente ad ogni sviluppo svizzero futuro in materia di costruzione di blindati.

La *Commissione dell'armamento*, ente consultivo del capo dell'armamento (presieduta dal brigadiere Fritz König), considerava il problema da un'altra angolatura: essa teneva apertamente conto delle preoccupazioni dei lavoratori e

degli imprenditori i quali reclamavano la continuazione dell'acquisto del blindato 68. L'esiguo numero di 50 mezzi, cifra stabilita per questa seconda serie, era ritenuta un compromesso e considerata come la manifestazione d'una certa perplessità.

Tuttavia i parlamentari stessi vennero presto a conoscenza dell'opinione molto riservata che prevaleva nella truppa. Il progetto d'acquisto sollevava una marea di obiezioni connotate da scetticismo. Verso fine aprile 1974 forti critiche si levarono contro il progetto nella Commissione degli affari militari del Consiglio degli Stati. Il 6 giugno 1974 si fece una dimostrazione di tiro a Hinterrhein onde consentire un paragone tra il carro 68 e il Leopard 1. Le Commissioni degli affari militari dei 2 Consigli assistevano a questa prova comparativa, ma le condizioni di tiro vennero contestate.

Il 25 giugno il Consiglio degli Stati affrontò l'esame del progetto. Inizialmente con 33 no contro 5 si rifiutò la proposta di reiezione formulata dall'on. Aubert. Il 3 ottobre il Consiglio nazionale iniziò le discussioni: a nome del gruppo socialista l'onorevole Hubacher propose che il progetto fosse rifiutato, ma la sua proposta fu respinta con 85 voti contro 33. Durante il dibattito nessuno contestò che la truppa considerava l'acquisto con occhio critico, tuttavia nel Consiglio prevalse l'opinione secondo la quale il Parlamento non era affatto tenuto di aderire incondizionatamente agli argomenti della truppa direttamente interessata e che doveva invece valutare ogni proposta d'acquisto entro un quadro più ampio.

Inoltre, il nuovo capo delle truppe leggere e meccanizzate, divisionario Haener, aveva, in una lettera del 23 agosto 1974 allo stato maggiore dell'Aggruppamento di stato maggiore generale, approvato l'acquisto della nuova serie, dichiarando che, con riserva delle modificazioni ancora da apportare, menzionate nella lista delle questioni in sospenso da 1 a 3 (cfr. verb. SM/SMG del 26.7.1974 e verb. n. 1092 dell'Aggruppamento dell'armamento del 20.8.1974), il blindato 68 AA2 si era mostrato idoneo ad essere impiegato dalla truppa.

Terza serie di carri 68

La questione dell'acquisto di blindati ritornò sul proscenio col programma d'armamento 75. Il 28 e 29 ottobre 1974 la CDM affrontò il problema. I pareri erano divergenti: 3 commissari si pronunciarono in favore del blindato 68, mentre 3 proposero il Leopard. Il fatto, segnatamente, che il capo dell'istruzione avesse

rifiutato senza ambiguità una nuova serie di carri 68 aveva fatto nascere un senso di disagio. Successivamente, la delegazione degli affari militari del Consiglio federale sottopose anch'essa il problema ad un approfondito esame. Furono richieste precisazioni suppletive e si tennero delle audizioni. Per precisare la propria opinione la delegazione del Consiglio federale dovette fare diverse sedute e solo il 12 febbraio 1975 poté pronunciarsi in favore d'una nuova serie di 110 blindati 68. Il 3 marzo l'Esecutivo approvò il programma d'armamento 75 includente l'acquisto di 110 carri armati per una somma totale di 447 milioni di franchi. Nel relativo messaggio non si parla neanche questa volta delle divergenze interne né dei difetti e delle lacune del mezzo. Pertanto nel quadro della Commissione degli affari militari del Consiglio nazionale furono emesse delle critiche contro l'insufficienza delle informazioni date al Parlamento. Comunque l'aggravarsi della recessione mise a tacere l'iniziale opposizione. In un'epoca infatti in cui i posti di lavoro erano minacciati, l'argomento giusta il quale lo sviluppo autonomo del blindato costituiva l'estrema importante commessa nel settore dell'armamento aveva assunto un peso preponderante su tutti gli altri. Nella sessione di giugno il Consiglio nazionale votava quindi il programma d'armamento con 127 voti contro 6 e il Consiglio degli Stati, del pari, con 31 voti senza opposizione. Durante la sessione autunnale, l'on. Heimann, deputato di Zurigo in Consiglio degli Stati, esprimeva l'opinione che la battaglia dei blindati è stata fatta fortunatamente non sul terreno ma solo sulla carta. Vista la situazione congiunturale, il blindato 68 ha conseguito la vittoria senza dover tirare un sol colpo di cannone ed ha sfondato il fronte dell'Assemblea federale.

Uno degli aspetti peculiari di questa terza serie è stata la decisione di dotare il blindato d'una torretta più grande. La critica che l'equipaggio trovavasi stretto a bordo era stata ripetuta continuamente per tutti gli anni durante i quali si mossero delle critiche contro il carro 68 ed aveva finito per assumere un grande peso. Per questa ragione le Officine di Thun si sforzavano di mettere a punto un progetto di torretta più spaziosa. L'ADA dal canto suo, s'oppose a che si aumentasse l'efficienza operativa del mezzo con questo ripiego. Più tardi l'industria riuscì tuttavia a sviluppare una torretta più ampia con l'aiuto delle Officine di Thun. Questo risultato incitò l'ADA ad accettare la modificazione, ch'era invero di grande portata. Ben inteso, questo gesto consentì d'assicurarsi che la truppa considerasse con maggior benevolenza il blindato; ma non bisogna perder di vista il fatto che questa torretta ingrandita, la quale con le altre modificazioni apportate veniva ad aggiungere 1,87 tonnellate al mezzo, faceva poi nasce-

re altri difetti. Questo discorso vale segnatamente per le trasmissioni e il treno di rotolamento che non erano concepiti per un tal peso.

... ..

Quarta serie di carri 68

Dopo 3 anni d'interruzione nell'acquisto di carri armati, il Consiglio federale propose, col suo messaggio del 22 febbraio 1978, d'acquistare una quarta serie del carro svizzero 68. Trattavasi questa volta di 60 carri e la spesa era prevista in 207 milioni di franchi. Si dichiarò in questa occasione che i difetti erano stati, quanto all'essenziale, soppressi. Il consigliere federale Gnägi dichiarava, il 20 aprile 1978 davanti alla Commissione militare del Consiglio degli Stati, quanto segue:

Les défauts constatés récemment sur le char 68 tels que départ des coups non commandés, influence exercée sur le stabilisateur de la commande de la tourelle par l'installation radio ou l'étanchéité insuffisante de l'installation de ventilation du compartiment de l'équipage sont en voie d'être supprimés grâce aux mesures d'ordre technique prises entretemps.

L'ADA scriveva in una nota d'informazione:

Grâce aux améliorations mentionnées ci-dessus, le char 68 atteint maintenant un niveau qui ne diffère plus de celui détenu par les chars d'assaut modernes des armées étrangères.

Il 20 giugno 1978 il Consiglio degli Stati accordava all'unanimità il credito richiesto. Per conto suo il Consiglio nazionale votava il credito il 18 settembre 1978 con 125 voti contro 10. Del carro non si parlò se non accessoriamente. Stante l'andamento di tutta la questione ci si può chiedere se il Parlamento abbia assolto il suo compito di alta vigilanza.

Le discussioni, a differenza delle controversie accesesi allorché i Consigli avevano deliberato circa la seconda e la terza serie di carri, riflettevano questa volta l'evoluzione che già s'era avuta nell'opinione dell'amministrazione. Certo le truppe leggere e meccanizzate e la Commissione dei blindati continuavano a mantenere un atteggiamento critico; tuttavia nell'insieme ci si era adagiati all'andamento di tutta la questione. Il capo d'arma delle truppe leggere e meccanizzate, divisionario Haener, si era espresso in modo positivo circa il carro 68 AA2GT, il 25 giugno 1976, dicendo che tranne alcuni particolari non influenzanti in modo specifico l'idoneità all'impiego bellico, egli poteva dichiarare che

il carro 68 AA2GT era idoneo all'impiego da parte della truppa. Il divisionario aggiungeva che teneva a ringraziare tutte le istanze che avevano collaborato alla messa a punto di questo mezzo. Anche il Comitato dei blindati, nel gennaio del 1978, nel suo rapporto circa la propria attività durante il periodo amministrativo 1973-1976, (... ..) scostandosi dal parere da essa precedentemente espresso, la Commissione dei blindati dava, stante le circostanze attuali, il proprio appoggio allo sviluppo puramente nazionale propugnato dal DMF. A dir vero la commissione provvedeva ad aggiungere al preavviso favorevole espresso sul carro 68AA2 anche tutta una serie di critiche del tenore seguente:

Malgré les efforts du GDA et de l'industrie, les défauts constitutionnels qu'accuse ce char («confort dont jouit l'équipage durant le combat», l'aptitude au combat de nuit et protection AC) n'ont pu être complètement supprimés. L'état actuel correspond au niveau atteint il y a une dizaine d'années par la technique de construction des chars. Le char 68 manque du potentiel qui permettrait de disposer de capacités supplémentaires pour le combat. Tout récemment, on a découvert de nouveaux défauts sur l'importance desquels la commission n'est pas en mesure de porter un jugement.

... ..

Le développement et la construction du char 68 prouvent que le GDA et les entreprises de l'industrie privée qui y participent n'ont pu apporter la preuve qu'ils sont vraiment en mesure de mettre à la disposition de la troupe un char de combat comparable du point de vue des performances et du coût à ce que la technique moderne permet d'obtenir sur le marché international.

Le discussioni preparatorie condotte innanzi nell'ambito dell'amministrazione sono state dominate, nel 1977/78, dalla questione seguente: è ancora possibile difendere l'idea d'uno sviluppo autonomo del carro armato svizzero? Non soltanto la Commissione della difesa militare si è occupata di questo problema, bensì anche la Delegazione degli affari militari del Consiglio federale. Le critiche rivolte al carro 68 a cagione dei suoi difetti assumevano quindi una nuova dimensione. Di norma si trasse argomento dalle difficoltà non superate nella costruzione del carro 68 per opporsi alla linea generale d'uno sviluppo nazionale assicurato dai servizi che ne avevano sino allora assunto la responsabilità. In tal modo il capo delle truppe leggere e meccanizzate, riferendosi ai difetti del carro 68 (p. es. la partenza incontrollata dei colpi), emetteva gravi dubbi nella seduta della Delegazione degli affari militari del Consiglio federale del 13 dicembre 1977, dichiarando che benché egli avesse chiesto che l'affare fosse trattato oggettivamente e senza colpi di scena, egli si riteneva comunque obbligato di espri-

mere i suoi dubbi circa la rispondenza e l'idoneità del carro al combattimento. Con ciò siamo giunti alla fase più recente di tutta questa operazione di acquisto del carro svizzero.

Valutazione generale dell'andamento delle operazioni d'acquisto

Dopo una ventina d'anni di sforzi piuttosto ardui, condotti innanzi per procurarsi all'estero un carro armato rispondente ai requisiti moderni, si fu ben contenti, nel 1961, d'aver potuto sviluppare autonomamente in Svizzera un tipo di carro utilizzabile. Nel 1968, 7 anni dopo, l'azione sinergica di diversi fattori condusse ad acquistare un tipo di carro, sviluppato nel frattempo, ma non sottoposto ancora a prove sufficienti allorché la decisione venne presa. Questo carro fu acquistato in 4 serie che si succedettero a intervalli irregolari. Nella maggioranza dei casi gli organi dell'esercito si mostrarono all'inizio ben poco soddisfatti di questo mezzo di guerra.

Cionostante gli argomenti più vari, in parte adiafori alle questioni militari, furono messi innanzi per giustificare i nuovi acquisti. In genere i difetti constatati vennero poi successivamente parzialmente soppressi: così il carro 68 della prima e della seconda serie (AA2) possono essere attualmente considerati come tecnicamente in ordine. Contatti presi con gli uomini della truppa dimostrano che gli utilizzatori del mezzo hanno fiducia in esso. Ma nuove e importanti difficoltà sono apparse con la costruzione della terza serie (carro 68 AA2GT) caratterizzata da una torretta più ampia. Infine coloro che criticano i carri della quarta serie, ancora in costruzione, temono che il prodotto presenti gli stessi difetti delle serie precedenti.

Dall'inizio della fabbricazione del carro svizzero son passati altri 20 anni e le difficoltà che si incontravano allora per acquistare carri armati stranieri sono state dimenticate. Ci si è abituati alle malignità del buon vecchio Centurion, per contro i difetti della nuova serie del carro 68 sono quanto mai d'attualità. Buona parte di questi difetti, del resto, sono paradossalmente la conseguenza di sforzi fatti per rendere il carro 61/68 un mezzo di combattimento che possa sostenere il paragone con i carri della nuova generazione, per esempio con il Leopard.

Tutto ciò consente di comprendere che, nelle cerchie direttamente interessate, si tende viepiù attivamente a disporre d'un sistema d'arma estero ritenuto perfezionato. Restano partigiani dello sviluppo d'un carro armato nazionale specialmente i sindacati operai, i rappresentanti dell'industria e delle Officine federali

di costruzione, nonché taluni ufficiali delle truppe blindate, segnatamente i portavoce della Società svizzera degli ufficiali delle truppe motorizzate e meccanizzate. L'Ufficio federale delle truppe leggere e meccanizzate, diversi ufficiali delle truppe blindate, nonché i rappresentanti della Società svizzera degli ufficiali desiderano che l'esercito acquisti il Leopard.

Il capo dello stato maggiore generale è assai scettico circa le possibilità di sviluppare autonomamente un carro svizzero ed è soprattutto per ragioni di tempo e finanziarie ch'egli si dice partigiano dell'acquisto o della costruzione sotto licenza d'un carro straniero. Analogo è il parere della CDM. Anche l'ADA è ben poco incline a continuare ad assumere i rischi connessi con lo sviluppo autonomo del carro armato. I pareri risultano dunque assai divergenti. Numerosi indizi mostrano che, in seno ai servizi responsabili dell'acquisto, le forze che consentirebbero d'assicurare uno sviluppo autonomo così esigente si vanno anchilosando. Dopo 20 anni d'esperienza in tema di sviluppo autonomo, si desidererebbe volentieri seguire l'ultima moda nel settore dell'armamento. In merito, occorre ricordare che nel corso delle fasi anteriori sono stati piuttosto il Parlamento e l'opinione pubblica, ed in modo totalmente indipendente dalle cerchie direttamente interessate, a mostrarsi favorevoli allo sviluppo autonomo d'un carro armato svizzero.

Se si vuole valutare oggettivamente tutte queste tendenze, bisogna del pari considerare le posizioni assunte attualmente, tenuto conto delle correnti generali d'opinione emerse nel Paese.

L'evoluzione, riscontrata dopo la seconda guerra mondiale, potrebbe essere riassunta come segue:

Nel 1945, gli Svizzeri, imbevuti dell'idea del ridotto nazionale, avevano al netta impressione che fosse impossibile, a un piccolo Paese come il nostro, acquistare carri armati all'estero o, peggio, mettersi a sviluppare propri mezzi blindati. L'arricchimento rapido del Paese e la forte crescita economica cui s'aggiunge una decisa volontà d'armarsi, favorita dall'atmosfera di guerra fredda nella quale allora si viveva, hanno in seguito provocato un ribaltamento quasi completo dell'opinione. Si ebbe una prima fase in cui si osò acquistare e, poi, una seconda in cui ci si mise a sviluppare dei carri armati in modo autonomo. Parallelamente si veniva rinunciando alla prudente concezione del ridotto in favore delle formazioni di divisioni meccanizzate, cui si domandava di poter accettare il combattimento coi carri nemici già sull'Altipiano. È questa nuova veduta che ha condotto all'acquisto del carro svizzero 68.

Frattanto le cose son venute mutando. I più moderni sistemi di armamento sono offerti alla Svizzera dai Paesi esteri e l'atmosfera relativamente pacifica, che attualmente regna, ha dissolto i timori che v'erano un tempo rispetto ad una dipendenza suppletiva dall'estero.

Ma un ruolo importante è stato svolto anche da quanto segue:

A contare dal 1968 il Paese si è profondamente trasformato. All'euforia della crescita è succeduta l'ostilità di ampi strati della popolazione verso l'espansione economica. Grandiosi progetti impostati nel corso degli anni 50 e 60 sono stati sottoposti a dura critica: si pensi alla costruzione delle strade nazionali, all'energia nucleare, all'attrezzatura turistica del Paese o alla politica di sistemazione territoriale. Si volgeva ormai pudicamente la schiena all'immagine di una Svizzera di 10 milioni di abitanti.

Quanto precede si riflette forzatamente in un certo scetticismo rispetto alla concezione della costruzione dei carri armati messa in opera nel 1968. La sottocommissione dà molta importanza a porre chiaramente in evidenza il giuoco dei diversi fattori entranti in linea di conto. Questi prossimi anni occorrerà provvedere ad accordare degli obiettivi apparentemente divergenti: da un lato, a dare tutta l'importanza voluta alle legittime preoccupazioni concernenti la nostra esistenza quotidiana, e quindi anche lo sviluppo delle nostre istituzioni sociali; d'altro lato ad avviare seri sforzi in favore di una difesa del Paese moderna ed efficace, senza la quale sarebbe vano consacrare mezzi importanti alla realizzazione del primo obiettivo, abbandonando la nostra sorte a un destino molto aleatorio.