



# *La Freccia Rossa*

**1949: diario di un'impresa scout  
attraverso l'Europa**

**Clan "Zenit"  
Gruppo Busto Arsizio 3 Agesci**

*a cura di Federica Frattini*



## Indice

### Prefazione

#### 1 Come è nato questo libro

La Route Nazionale R/S 2014

#### 2 Il contesto

1. 1949 e dintorni: il contesto storico
2. Dalle Aquile Randagie al clan La Rocchetta
3. Don Gnocchi: un'idea e un fil rouge
4. "L'angelo dei bimbi": dare un calcio all'impossibile

#### 3 Per condividere l'impresa: cronostoria della Freccia Rossa della Bontà

1. La strada si apre, passo dopo passo
2. La freccia è scoccata: bersaglio Oslo
3. La bontà ritorna: sempre
4. Senza dimenticare Baden, Vittorio e Michel

#### 4 Noi c'eravamo: le interviste

1. Alberto Anghinelli
2. Achille Fossati
3. Cesare Rossi
4. Duccio Jachia – Cesare Fabozzi
5. Giovanni Scandolara
6. Paolo Lucchelli
7. Ugo Zattarin

#### 5 Noi e il Capitolo

#### 6 Elenco testate e articoli pubblicati

#### 7 Appendice

## *Prefazione*

Sono passati sessant'anni da quando l'Europa unita ha mosso i primi passi, e a volte facciamo fatica a ricordare come e perché questa storia è cominciata. Dopo il conflitto più sanguinoso della storia dell'umanità, per la prima volta i popoli del nostro continente si trovavano a condividere lo stesso desiderio: mai più guerra in Europa.

L'integrazione europea è la risposta a quel desiderio. Lo stesso desiderio che spinse gli scout della vicenda raccontata in questo libro, insieme con le loro guide, a mettersi in viaggio nel cuore ferito dell'Europa. Una piccola carovana rossa che attraversa città fatte di macerie e foreste ancora carbonizzate: sono racconti che oggi suonano quasi incredibili.

Dalla mia generazione in poi – nell'epoca dell'Erasmus – avere amici al di fuori del proprio paese natale è diventata una cosa abbastanza comune. Mi immagino che esperienza incredibile dev'essere stata, per i venticinque ragazzi della "Freccia rossa della bontà", poter incontrare i loro coetanei francesi, tedeschi, norvegesi. In un certo senso sono stati loro la prima "generazione Erasmus".

Non più di cinque anni prima alcuni di quei ragazzi si sarebbero trovati sui lati opposti del fronte, costretti a spararsi addosso e a chiamarsi "nemici". E invece, in quel 1949, lavoravano insieme per la pace. Era un viaggio simbolico, ma con un obiettivo molto concreto: aiutare i più piccoli e i più indifesi della società, i bambini mutilati di guerra, e convincere le istituzioni ad affrontare il problema delle mine inesplose.

Mi colpisce anche che in quel loro viaggio abbiano incontrato i vertici del Consiglio d'Europa, che era nato da pochi mesi appena. Era chiaro già allora che solo la cooperazione tra tutti i nostri paesi poteva evitare una nuova guerra.

Leggere questa storia fa capire com'è nata la nostra Unione. E ci ricorda che tutti quanti possiamo dare il nostro contributo. Quei ragazzi avevano diciotto anni o poco più. Non hanno aspettato di diventare "grandi": si sono messi in moto. Sapevano che la pace è una responsabilità di tutti. Oggi come settant'anni fa.

**Federica Mogherini**

*Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza*

*Vice Presidente della Commissione Europea*

Prima di affrontare l'affascinante racconto dell'impresa che costituisce il tema di questo libro, prima di ascoltare ciò che ci hanno raccontato "i testimoni" che abbiamo avuto la gioia e l'onore di intervistare, prima di tutto questo, dobbiamo chiudere gli occhi e, come ci ha detto Alberto Anghinelli, trasferirci "con l'immaginazione nel 1949: allora intorno a noi e dentro di noi non c'era quello che c'è adesso, c'era tutto un mondo diverso". E' quindi un passaggio non solo fondamentale, ma anche molto interessante per riuscire a comprendere il contesto in cui è nata l'idea dell'impresa, le motivazioni che hanno sostenuto la sua preparazione e realizzazione, gli ostacoli e le difficoltà incontrate lungo il percorso.

Siamo dunque nel 1949; la seconda guerra mondiale la più grande follia della modernità, è finita da appena quattro anni e noi tutti abbiamo studiato e sappiamo bene quale scia di distruzione essa abbia lasciato dietro di sé, conosciamo bene il numero dei morti e dei prigionieri di guerra e abbiamo davanti agli occhi l'orrore della shoah, ma, per fortuna, non ne abbiamo fatta esperienza, come ci ha detto Paolo Lucchelli "vivendo in pace come, per fortuna, state facendo voi non ci si rende conto degli effetti di una guerra di quel tipo, dopo i bombardamenti a tappeto non restava nulla di solido ancora in piedi. Noi siamo passati attraverso una Germania completamente devastata, non c'erano ancora ponti funzionanti, la rete stradale era forse un po' migliore degli altri paesi perché l'esercito americano e quello inglese avevano bisogno di strade per spostarsi e riuscire a controllare un territorio vasto".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Al termine della guerra la Germania era stata divisa in quattro zone di occupazione, ciascuna assegnata ad una delle potenze alleate: Stati Uniti, Inghilterra, Russia e Francia. La zona attraversata dalla Freccia Rossa è stata la zona americana, nella parte nord occidentale del paese.

In tutti i paesi europei centinaia di città sono distrutte, completamente rase al suolo dai bombardamenti a tappeto o dalle battaglie furibonde; gli sforzi delle singole nazioni sono orientati prioritariamente alla ricostruzione delle fabbriche abbattute per favorire una vera ripresa dell'economia, all'assistenza della popolazione rimasta senza casa, degli sfollati che ritornano nelle loro città, dei profughi che abbandonano volontariamente o forzatamente una terra che non sentono o non possono sentire più la loro terra.

E poi c'è il problema di chi è stato ferito al fronte e ha bisogno di cure e assistenza, di chi ritorna dai campi di concentramento o di prigionia e magari non trova più nessuno ad aspettarlo, di chi porta incise nell'animo profonde ferite che hanno bisogno di ascolto e conforto.

Una situazione particolarmente evidente in Germania che ha impressionato profondamente i rover della Freccia Rossa che ancora adesso, dopo 65 anni, la ricordano come l'immagine che li ha maggiormente colpiti.

Il coro è praticamente unanime: "Mi hanno colpito tante cose, ogni volta ci si emozionava. Ad esempio al ritorno siamo passati da Treviri (dov'è nato Sant'Ambrogio!), vicino al Lussemburgo, e vedevamo tutti gli alberi nudi senza corteccia e tutto il terreno intorno era spoglio. Ci sembrava strano perché la guerra era finita comunque da tre anni. In Germania ho notato anche un'altra cosa molto significativa: mentre in strada si camminava, c'erano le macerie che ti arrivavano alla testa, a Colonia il Duomo era su per miracolo, ma avevano ricostruito prima le fabbriche che le abitazioni".<sup>2</sup>

"... un'altra impressione significativa è stata determinata dalla differenza veramente abissale tra l'Olanda e la Germania - perché noi siamo

<sup>2</sup> Dall'intervista ad Alberto Anghinelli.



La città di Colonia come appariva nel 1949 a seguito dei bombardamenti alleati. La sola Cattedrale era rimasta in piedi, pur se con numerosi danni.

Trafiletto dal Corriere d'informazione del 30-31 agosto

Cartine geografiche schematiche della Germania nel 1949 dove sono riportate le quattro zone di influenza alleate e la suddivisione della città di Berlino.

entrati in Germania dall'Olanda - una differenza enorme fra l'Olanda già in parte ricostruita e la Germania ancora completamente distrutta..."<sup>3</sup>

"Al ritorno (che io ho fatto in pullman) ci siamo fermati ad Hannover e sia all'arrivo che alla partenza ai lati del nostro mezzo si formò una calca di ragazzini che chiedevano pane. La Germania era uscita sconfitta dalla Seconda Guerra Mondiale e dopo quattro anni la situazione era ancora pessima, e stiamo parlando del paese che ora è forse il più influente in Europa, sia dal punto di vista politico che economico! Ecco quell'immagine mi ha colpito moltissimo. A voi non è mai capitato di visitare posti in cui vivono persone meno fortunate in cui i ragazzini chiedono qualcosa per poter sopravvivere? È stata davvero un'esperienza forte."<sup>4</sup>

"A colpire sono stati il Belgio e la Germania, ma soprattutto la Germania che abbiamo attraversato sia all'andata che al ritorno. Abbiamo attraversato le città bombardate. [...] In Germania lavoravano tutti, ma le città erano semidistrutte! A Colonia c'era in piedi solo il duomo, in periferia si vedevano i camini delle fabbriche fumare e ci domandavamo "Dove vive tutta questa gente che lavora?". Probabilmente in scantinati... un'impressione che ho ancora stampata in testa! [...]"

"Poi un altro ricordo indelebile (mi pare a Brema): eravamo alloggiati presso un ospedale diretto da suore e al mattino per la colazione ero seduto ad un tavolo dove c'era anche un ex militare tedesco che era lì, stava molto in silenzio, con lo sguardo fisso nel vuoto: era appena rientrato dopo quattro anni dalla prigionia in Russia. E la suora allora ci ha detto: "è tornato nella sua città, non ha più trovato la sua casa (erano città che per il 70% erano state rase al suolo!) e non ha trovato nessuno dei suoi, della sua famiglia, nessuno". Era lì inebetito, completamente perso. Mi ha fatto

<sup>3</sup> Dall'intervista a Cesare Fabozzi.

<sup>4</sup> Dall'intervista a Paolo Lucchelli.

un'impressione molto forte. Noi poi eravamo ragazzi di diciotto/dicinnove anni e questi erano episodi molto forti. [...]"

E poi vi dico: a parte l'impatto scenografico a Parigi (l'arrivo trionfale con la scorta della polizia tutti incolonnati), prima c'è stato l'attraversamento di chilometri di "banlieux", i quartieri poveri, di baracche, per chilometri! Sono episodi che mi sono sempre rimasti impressi, certi ce li ho ancora negli occhi adesso..."<sup>5</sup>

Ma torniamo alla situazione, al clima di quegli anni.

Proprio la Germania, occupata al termine della guerra dalle quattro potenze alleate, diventa il terreno di scontro tra due modi di pensare il futuro dell'Europa.

Berlino, capitale della Germania pre-bellica, si trova nella zona di occupazione russa, ma è stata concordemente suddivisa in quattro settori, ciascuno dei quali è sotto la giurisdizione di una delle potenze alleate.

Quella di Berlino è una situazione decisamente anomala che, all'inasprirsi delle difficoltà di accordo tra il pensiero occidentale - rappresentato da Stati Uniti, Inghilterra e Francia - e il pensiero sovietico porta, nel giugno 1948 al "blocco di Berlino", ossia alla chiusura degli accessi via terra alla città, che si trova, così, isolata dal resto del mondo occidentale.

Il blocco, che durerà fino al mese di maggio 1949, porta alla costituzione, il 4 aprile 1949, del Patto Atlantico (NATO) cui aderiscono i paesi dell'Europa occidentale. A questo seguirà, dopo qualche tempo, la nascita del Patto di Varsavia tra l'Unione Sovietica ed i suoi stati satellite.

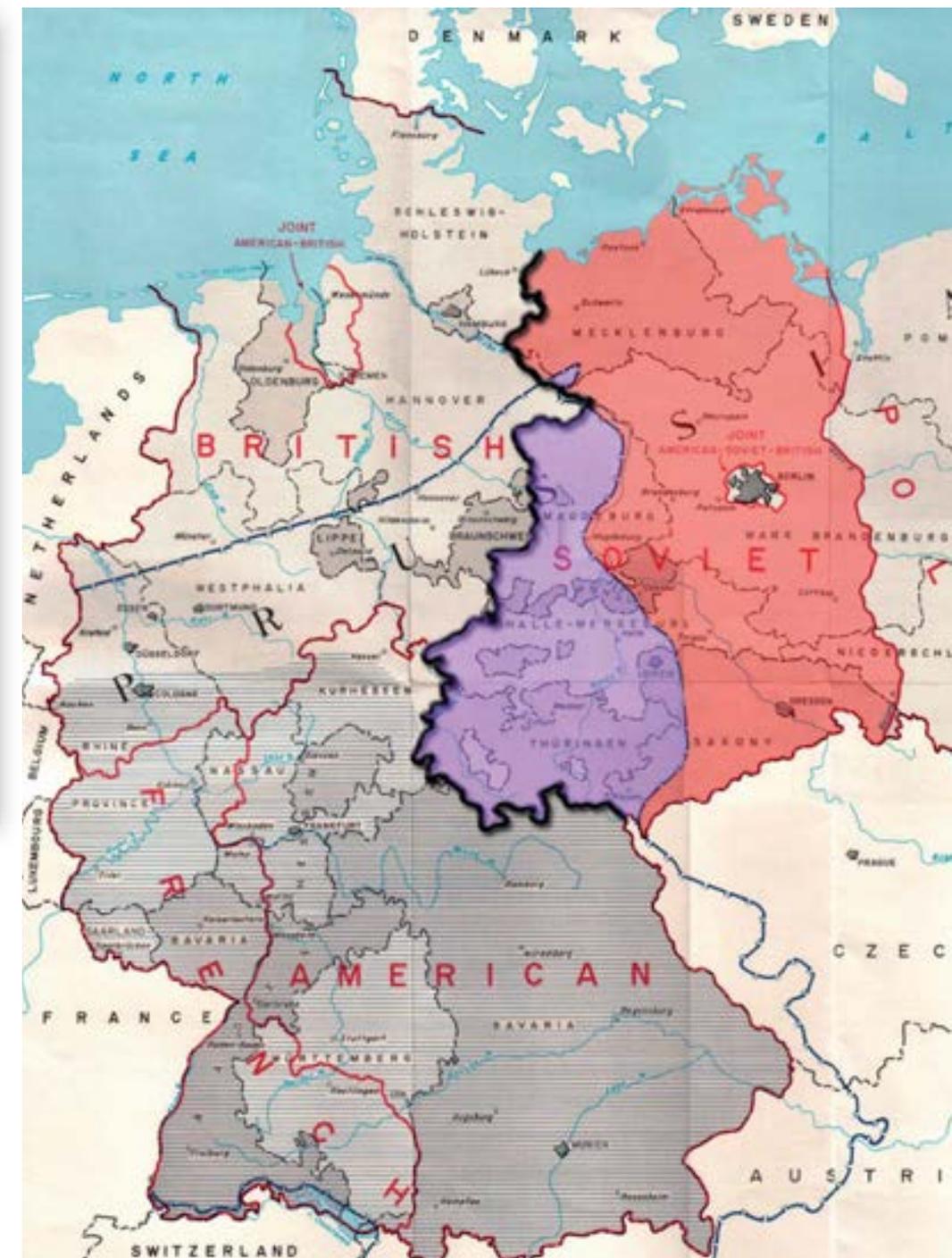
E' l'inizio di quella che viene definita "la guerra fredda" e che perdurerà fino al 1989. Una "cortina di ferro" divide l'Europa in due, una se-

<sup>5</sup> Dall'intervista a Giovanni Scandolara.



**HANNOVER: GALLETTA PER I BIMBI**

Profonda impressione hanno riportato i rovers dalla Germania. Il cui volto reca impressi i segni della tragedia. Inviato il problema dell'infanzia provata dalla guerra è ancora in corso e gli italiani, accolti entusiasticamente dai giovani scout tedeschi, hanno stretto fraterni legami di amicizia.



parazione che non è solo geografica (Europa occidentale ed orientale) ma soprattutto politica (democrazia e dittatura comunista) ed economica (capitalismo e collettivismo).

La situazione è emblematicamente rappresentata proprio dalla Germania, di cui nel 1949 viene sancita la divisione con la nascita della Repubblica Federale Tedesca (BRD) nelle zone di occupazione americana, inglese e francese, e della Repubblica Democratica Tedesca (DDR) nella zona di occupazione russa, l'una inserita nell'alleanza atlantica, l'altra integrata nel Patto di Varsavia.

Situazione emblematica, perché non sono semplicemente due nazioni che hanno davanti a sé un presente ed un domani diversi, ma sono due mondi, due culture, due sistemi, insomma due modi di vedere la realtà completamente diversi che si fronteggiano silenziosamente.

Da una parte la libertà a tutti i costi che concede piena autonomia a tutti gli individui e lascia spazio al grande sogno del progresso infinito e felice, ma non sempre attento a chi non riesce a tenere il passo o a chi da questo progresso viene travolto; dall'altra l'uguaglianza sempre e comunque che compara il povero al ricco, ma anche il laborioso allo sfaticato e porta a un inevitabile appiattimento della società. Due realtà che si affrontano antitetivamente sempre sullo stesso piano e sembra non possano trovare un qualsiasi terreno comune di possibile compromesso.

Nel contesto occidentale nasce forte la convinzione che solo un'Europa unita può garantire la pace e debellare una volta per tutte i germi del nazionalismo e del bellicismo che hanno caratterizzato la storia europea nei secoli.

E' una sensibilità che accomuna molti statisti europei e che trova in Alcide De Gasperi, Robert Schuman e Konrad Adenauer i più convinti so-

stenitori. Sono gli anni che preparano la creazione della CECA (Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio), primo passo verso il successivo trattato di Roma del '57, con il quale nacque la Comunità Economica Europea (CEE).

Una sensibilità ben sentita e condivisa anche dai rover della Freccia Rossa: *"Quindi noi siamo partiti dalla Rocchetta con un'idea molto precisa (forse un po' utopistica), forse perché eravamo freschi del fatto che l'Europa si era combattuta con milioni di morti di tutte le nazioni, e avevamo capito che era meglio vivere in pace e concordia. Ecco, forse questo percorso faceva parte del preludio a quello che sarebbe venuto qualche anno dopo, dalla Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio fino all'attuale UE. [...]"*

*Nel ritorno siamo andati a Strasburgo, sede della Comunità Europea di allora, dove siamo stati ricevuti dagli onorevoli italiani Cingolani (marito e moglie). Non siamo riusciti a vedere tutta la struttura perché c'erano in corso le riunioni.*

*Vorrei fare una piccola riflessione: incontrare queste persone che lavoravano in maniera iniziale per creare una comunità europea era veramente essere un po' "profeti". E allora se adesso ci sono le "sirene" che vi dicono che l'Europa è una roba orrenda non dategli retta: sarà orrenda se è l'Europa degli stati e non dei popoli, ma questo non è un motivo per distruggerla, ma per migliorarla!"*<sup>6</sup>

Se quindi l'Europa è devastata e divisa, c'è chi non smette di sognare, di sperare e di lavorare per un futuro migliore. Non solo a livello politico, tante sono anche le iniziative che in questi anni postbellici nascono e si affermano per dire che è possibile e vale la pena essere costruttori di pace.

Tra queste si colloca l'opera avviata da don Gnocchi per dare un futuro ai bambini colpiti da mine anti-uomo o rimasti feriti durante la guer-

<sup>6</sup> Dall'intervista ad Alberto Anghinelli.



ra. La drammatica condizione dei "mutilatini", presenti in tutti i paesi toccati dalla guerra, non poteva, non doveva passare in secondo piano. Soprattutto perché quei bambini, gli adulti di domani, avevano diritto ad essere accuditi e curati, avevano diritto ad un futuro migliore.

A questa istanza rispondono, tra gli altri, anche i rover del neonato clan milanese "La Rocchetta", che fanno proprio il messaggio di don Gnocchi per mostrare all'Europa quanto fosse importante e doveroso guardare al bene di coloro che in mezzo al fragore della guerra avevano perso la loro infanzia e nel fervore della rinascita rischiavano di non essere debitamente considerati.

*"...per la preparazione di questo raid, che era per andare al Rover Moot, ma soprattutto per promuovere in tutta l'Europa l'idea dei mutilatini di guerra. Dovete sapere che tanti bambini magari prendevano dentro in una mina o raccoglievano un giocattolo o una bambolina ed era esplosivo... anche a me è successo (mostra la mano con alcune dita amputate) una penna stilografica esplosiva: per fortuna non mi è scoppiata in mano ma a questa altezza (indica le gambe).<sup>7</sup> "In più c'era il fatto della presenza di qualcuno che ci ricordava la guerra: erano i mutilatini, cioè i bambini delle nostre case e delle nostre famiglie che trovavano bombe e ordigni inesplosi e, se non ci rimanevano, perdevano la mano o la gamba..."*

*Questa era la situazione.<sup>8</sup>*

In questo contesto stupisce e affascina la grande determinazione che hanno avuto questi ragazzi nel muoversi in un' Europa così travagliata; noi facciamo fatica a capire le difficoltà che hanno dovuto superare, perché siamo nati quando l'Unione Europea era già una realtà affermata e stava per nascere la moneta unica; ma

<sup>7</sup> Dall'intervista a Cesare Rossi.

<sup>8</sup> Dall'intervista ad Alberto Anghinelli.



fermiamoci un attimo e proviamo ad esaminare alcuni aspetti concreti di questa impresa lontani dalla nostra attuale esperienza.

Prima di tutto i documenti, carta d'identità e patente non erano sufficienti per attraversare l'Europa, era necessario avere il passaporto e procurarsi la patente internazionale per poter guidare fuori dall'Italia, poi le difficoltà linguistiche, qualcuno sapeva un po' d'inglese, di francese o di tedesco, ma: "per noi è stata una novità... per me senz'altro e anche per la maggior parte di noi... allora, nel '49, non c'era la possibilità di andare all'estero e imparare la lingua anche come studenti, adesso invece uno a 18-19 anni va in Inghilterra o in Canada..."<sup>9</sup>

"A Treviri ho parlato con un giovane del luogo in latino, era l'unica lingua comune..."<sup>10</sup>

Infine le difficoltà legate alla moneta, diversa in ogni paese attraversato, ma anche l'autofinanziamento per poter partecipare all'impresa, anche se qualcuno ci confessa che poi qualche genitore ha dato una mano al figlio: "Nei mesi precedenti ciascuno di noi faceva un lavoretto per mettere insieme un po' di soldi, poi magari la famiglia interveniva."

Già la famiglia: "C'era anche la situazione famigliare: io sono tuttora ammirato perché mio padre e mia madre m'hanno lasciato andare! Potete immaginare cosa voleva dire attraversare l'Europa a quei tempi? E anche la questione economica poteva essere più o meno relativa: eravamo 6 figli! Quel fatto mi ha educato molto: hanno mostrato fiducia verso di me."<sup>11</sup>

Occorre poi fare mente locale al mezzo di trasporto: il Guzzino, cilindrata 65 cm<sup>3</sup>, velocità massima 50 km/h! Ci è venuta spontanea una domanda che esprime bene la difficoltà di noi,

ragazzi del terzo millennio, ad entrare nella situazione di allora, a capirla davvero: "Come mai quei Guzzini in particolare, anche se così di bassa cilindrata?"

"Se a te, ragazzo di oggi che fa l'università, tuo papà regala una moto da 500cc tu gli dici <Ma come? Così piccola?> Quando me l'hanno portata per me era come una Ferrari! Era il 1949!"<sup>12</sup>

Ma con questi "mitici" Guzzini un po' più piccoli di un comune motorino di oggi, hanno girato tutta Europa. Per riuscire a compiere questa impresa hanno dovuto adeguarsi a tabelle di marcia serrate e dotarsi di una grande capacità di sopportazione. Tutto questo penso sia stato possibile grazie alla determinazione di questi rover e alla voglia di portare a compimento questa avventura, che non era fine a se stessa ma aveva lo scopo di portare alla luce il dramma dei più deboli.

Così "... è lo stupore dell'impatto che ebbe il nostro passaggio: ovunque entusiasmo, condivisione, grande speranza per un futuro migliore. Il messaggio di amore che portavamo sulle strade del continente funzionava".<sup>13</sup>

<sup>9</sup> Dall'intervista ad Achille Fossati.

<sup>10</sup> Dall'intervista ad Alberto Anghinelli.

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> Dall'intervista a Cesare Rossi.

<sup>13</sup> Dall'intervista a Giovanni Scandolara.

