

CAPITOLO XII

In Campagna

Il 21 novembre la prima aliquota del RECo, composta dal Comando con lo Stendardo e lo squadrone Comando di Reggimento, agli ordini del maggiore Borromeo, raggiungeva Tripoli via aerea.

Lo Stendardo subito depositato in Castello, sarebbe stato fatto rientrare in Patria qualche settimana più tardi a cura del Comando Militare della Tripolitania.

Quella aerea era la soluzione adottata vista la impraticabilità delle rotte marittime, facendo affidamento sui tempi ridotti di viaggio che implicavano, almeno in teoria, la riduzione dei rischi. I convogli lasciavano la Sicilia, per lo più da Castelvetro o da Sciacca, e volando quasi a pelo dell'acqua per eludere l'osservazione elettronica avversaria, puntavano su Tunisi già in mano dell'Asse e poi, costeggiando il litorale, raggiungevano Tripoli.

(dal diario del capitano Confalonieri)

Il 22, il Comandante con chi scrive, lasciava Castelvetro con una formazione aerea che trasportava lo squadrone comando 1° Gruppo.

Dopo alcune incertezze per la presenza segnalata di cacciatori nemici, i 12 aeroplani prendevano quota, accompagnati fino all'altezza di Pantelleria da due caccia che avrebbero dovuto essere rilevati da altri provenienti dalla Libia. Il collegamento non si effettuava; l'aereo - convoglio procedeva allora da solo, navigando a bassa quota.

D'improvviso, all'incirca all'altezza del Golfo di Gabès ed a circa 250 Km. dalla costa, raffiche di armi automatiche investono la formazione che tosto si disperde. Dense nuvole di fumo avvolgono taluni apparecchi che, inutilmente cercano di sottrarsi all'attacco di tre Lookked P 38, piombati inavvertiti.

I motori rollano al massimo, ma il rendimento è ben inferiore a quello dei cacciatori che ritornano a più riprese mitragliando e cannoneggiando.

(testo dell'autore)

Ai cacciatori inglesi si sono aggiunti anche alcuni "due code" americani che partecipano alla battaglia con pari accanimento.

La lotta è impari vuoi per la maggiore manovrabilità dei caccia sui trasporti, vuoi per la quasi assoluta impossibilità di reagire all'offesa con armi adeguate.

In un aereo i colpi messi a segno incendiano una cassetta di fumogeni; in men che non si dica il fumo invade ogni cosa.

Il pilota, convinto d'aver preso fuoco, si getta in picchiata e si tiene a pelo d'acqua onde poter ammarare. Molti pensano che l'unica via di scampo sia quella di gettarsi fuori, aprono il portellone ed in sette si lanciano nel vuoto, fra di essi il tenente Gerolamo Malingri di Bagnolo; non verranno mai ritrovati.

La corrente d'aria creatasi all'interno dell'aereo, disperdendo il fumo, chiarisce anche la situazione: un cavalleggero viene trattenuto a fatica dai compagni, quando ormai è quasi fuori dal portellone.

Dagli altri trasporti, invece, si risponde al fuoco con tutte le armi disponibili e mentre il colonnello Lequio viene mancato per poco da una raffica che uccide sul colpo i due cavalleggeri che gli sedevano di fronte, il capitano Giorgio Pillon, comandante dello squadrone comando del I Gruppo, ricorda: "anche *il Savoia Marchetti sul quale viaggiava il sottoscritto, venne attaccato da un "due code"*.

Grazie alla valida collaborazione del sergente maggiore Piero Bruno, riuscii a far funzionare una stranissima mitraglia sistemata nella torretta dell'aereo dalla quale uscivano proiettili traccianti (mai visti in vita mia) i quali - i cavalleggeri assistevano ed ovviamente

tenevano per me - colpirono il due code che ci attaccava e che, lasciando una terrificante nube di fumo nero, scomparve nel mare.

Prendemmo così terra a "Castel Benito" con un solo ferito: gli avevo io schiacciato la mano correndo su e giù dal portellone alla torretta."

Ma il bilancio non era stato così fortunato su tutti gli aerei che sbarcavano otto fra morti ed agonizzanti ed undici i feriti; all'appello mancavano altresì tredici dichiarati dispersi.

Raccoltosi al Parco Littorio di Tripoli, il Reggimento o meglio quanto di esso era giunto in Libia, risultava essere così composto:

Comando di Reggimento

Comandante:	Colonnello	Tommaso	Lequio d'Assaba (Tom)
Aiutante Maggiore in 1 [^] :	Maggiore	Vitaliano	Borromeo -Arese
Aiutante Maggiore in 2 [^] :	Capitano	Tullio	Confalonieri
Uff. add. agli automezzi:	S.tenente	Mario	Flecchia
Ufficiale Medico:	Capitano	Giuseppe	Cesare Abba
Ufficiale Pagatore:	S.tenente	Emilio	Solaro
Cappellano	Tenente	don Filippo	Cornali

Squadrone C.do R.E.Co.:

Comandante	Capitano	Giannino	Ferrario
Subalterno	Tenente	Clemente	Ciocchino (pl. blindo)

I Gruppo Squadroni

Comandante:	Maggiore	Ettore	Bocchini Padiglione
Aiutante Maggiore:	Capitano	Guglielmo	Costantini (Willy)
Ufficiale medico:	S.tenente	Pier Luigi	Vercesi

Squadrone Comando:

Comandante	Capitano	Giorgio	Pillon
Subalterno	Tenente	Alfredo	Righini (pl. blindo)

1° Squadrone Autoblindo:

Comandante	Capitano	Federico	Giusti del Giardino (Chichi)
Tenente di destra	Tenente	Giulio	Asinari di S.Marzano
Subalterno	S.tenente	Pietro	Spalletti
Subalterno	S.tenente	Giovanni	Agnelli (Gianni)
Subalterno	S.tenente	Alberto	Masprone

1° Squadrone Motociclisti:

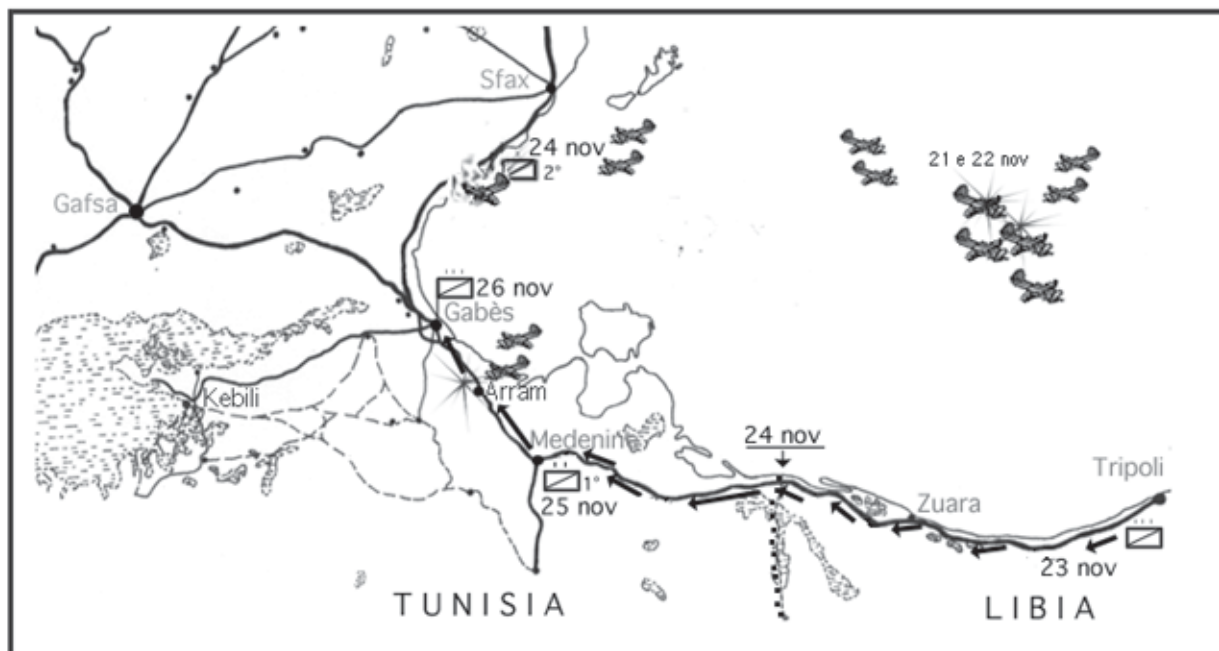
Comandante	Capitano	Camillo	Pradella
Tenente di destra	Tenente	Luciano	Cona
Subalterno	Tenente	Umberto	Appierto
Subalterno	Tenente	Francesco	Ledà d'Ittiri
Subalterno	S.tenente	Francesco	Belgrano (Peperino)

Sqd. contro aereo da 20 mm.:

Comandante	Capitano	Mario	Vacchelli
Tenente di destra	Tenente	Benvenuto	Bottai
Subalterno	Tenente	Antonio	Guindani
Subalterno	Tenente	Vittorio	Mangano

Alla compagine reggimentale mancava quindi, oltre al tenente colonnello Verani Masin lasciato in Patria a coordinare le operazioni relative ai reparti ancora in approntamento, il 1° squadrone carri (capitano Orsi) rimasto a Pinerolo perché privo di mezzi da combattimento, il 2° squadrone motociclisti (capitano Caputo) in afflusso via aerea, lo squadrone semoventi da 47/32 (capitano Pisani) che stava ancora ritirando i nuovi pezzi ed infine, il 2° squadrone carri (capitano Montessoro) giunto prima del Reggimento in terra d'Africa e

Campagna di Tunisia: Avvenimenti dal 21 al 26 novembre



Leggenda:

- 21 e 22 nov.: Convogli aerei attaccati, giungono a Tripoli
- 23 nov.: Il R.E.Co. lascia Tripoli per Gabès
- 24 nov.: Il R.E.Co. entra in Tunisia
- 24 nov.: Il convoglio aereo del 2° Squadrone moto s'abbatte a Sud di Sfax
- 25 nov.: Il R.E.Co. entra a Medenine e lascia il I Gr. in presidio
- 25 nov.: Il R.E.Co. intercettato da caccia nemica. Muore Cte. 1° Squadrone blindo
- 26 nov.: Il R.E.Co. entra a Gabès

Scala - 1:2.000.000

già operante nel Sud Libico.

Mentre il personale attendeva all'organizzazione in loco, ponendo mano alle manutenzioni del materiale particolarmente provato dalla lunga permanenza in mare, il Comandante veniva convocato agli Alti Comandi locali per l'aggiornamento della situazione militare e gli ordini d'impiego:

(dal diario del capitano Confalonieri)

“A Tripoli, il generale Ercole Roncaglia, Comandante Militare della Tripolitania, metteva al corrente il Comando della situazione.

Ben poche, a suo dire, le speranze di arrestare tempestivamente le forze alleate le cui avanguardie si apprestavano ad occupare Ain el Ghazala; sempre più nettamente si profilava la necessità di rafforzare il più che contrastato, anzi problematico, possesso della Tunisia, limitato per vero, ancora a ridottissimi tratti di territorio.

Correva voce, per altro non accertata dato l'embrionale servizio di informazioni, che nei giorni immediatamente precedenti, una divisione britannica fosse sbarcata a Bona e che contingenti francesi, rotta la neutralità, erano entrati in campagna, schierandosi a fianco delle forze alleate in afflusso continuo; infine sempre da fonti non controllate, che forze americane erano già in linea con mezzi corazzati.

Precisava inoltre il Comandante Militare della Tripolitania, che per quanto concerneva il sud Tunisino e la zona immediatamente ad ovest del confine libico, la situazione era oltremodo precaria nella zona di Gabès.

Sempre da fonti relativamente attendibili, pareva che il presidio italiano di Gabès, costituito dalla Colonna Grimaldi, e, di fatto, in possesso delle sole città ed oasi adiacente, fosse per essere circondato.

(...)Laonde la necessità che il “Lodi” muovesse senza indugio alla volta di Gabès, che il suo Comandante assumesse il comando del settore e formasse, incorporando i reparti in luogo, una colonna che, potenziata dal “Lodi” e da quant'altro sarebbe stato possibile fare

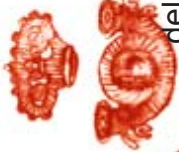
Vista interna
posto guida della
autoblinda AB 41



Feggio
dipinto in nero
sull'elmetto



Fregio
del berretto



Stendardo



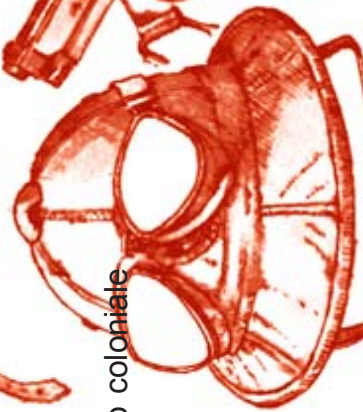
Bustine da ufficiale



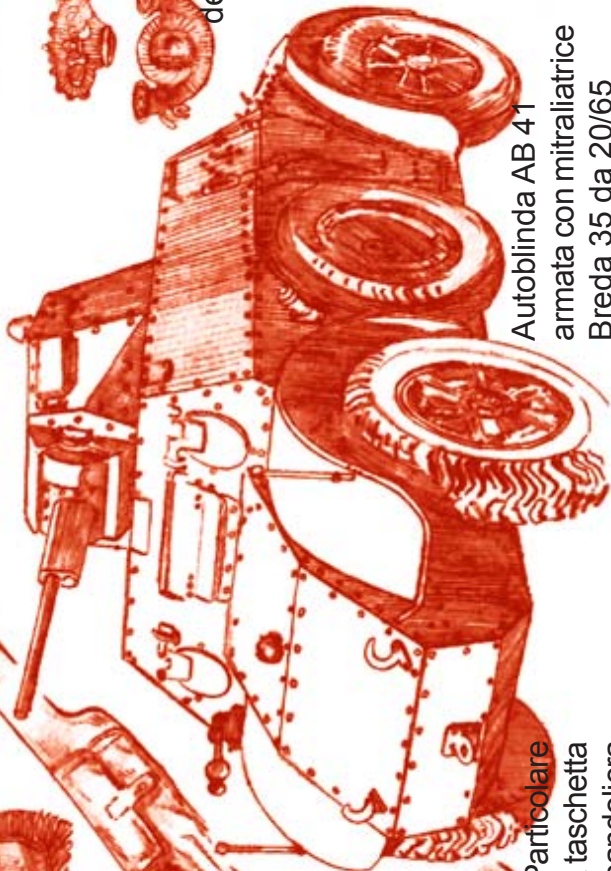
Casco da carrista



Casco coloniale



Bandoliera
a tre tasche



Pistola automatica
Beretta mod. 36
cal. 9 mm.



Particolare
della taschetta
della bandoliera



Autoblinda AB 41
armata con mitraliatrice
Breda 35 da 20/65

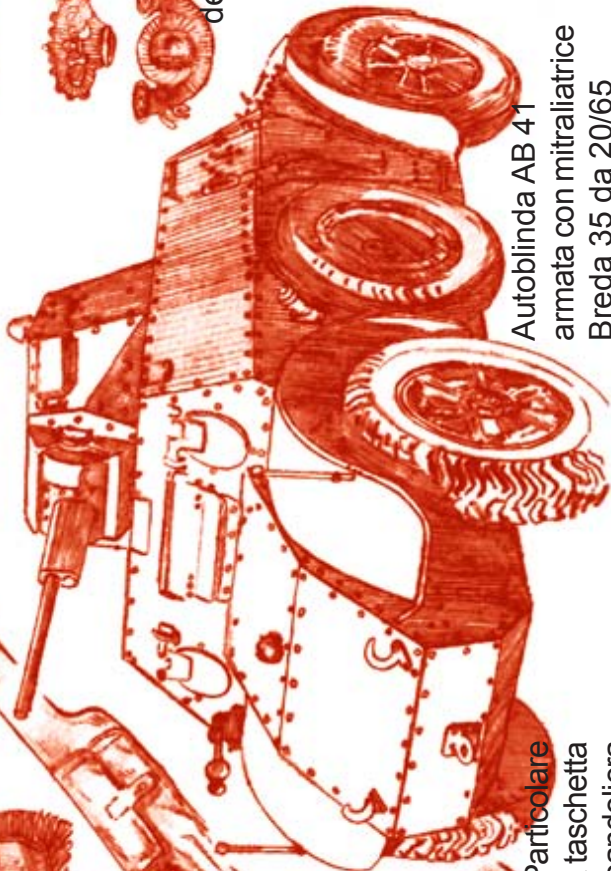


Tavola Uniformologica N. 20: "Lodi" 1942/'43. Lo squadrone autoblindo AB 41

affluire, riconquistasse il pieno controllo di quella regione della Reggenza, essenziale per il successivo sviluppo delle operazioni.

Sulla scorta di queste saltuarie informazioni, il Reggimento o, meglio, quanto di esso era raccolta a Parco Littorio, ... muoveva all'alba del 24 novembre... .”

(testo dell'autore)

Quasi contemporaneamente dall'altra parte del Canale di Sicilia, rollavano i sette Savoia *Marchetti* del convoglio che doveva trasferire il personale del 2° squadrone motociclisti a Tripoli.

In volo senza scorta, i velivoli venivano intercettati in pieno Mediterraneo dalla caccia nemica che li assaliva con ripetuti passaggi, poco curandosi della disperata azione delle armi leggere con le quali i cavalleggeri cercavano di difendersi.

I pesanti trasporti tiravano allo spasimo, riuscendo con manovre al limite delle possibilità a guadagnare tempo e soprattutto spazio, finché dirottati dalle loro stesse acrobazie e nell'intento di raggiungere la terra più vicina, s'abbattevano fra fuoco e fiamme in vista della costa tunisina, poco a sud di Sfax.

Uno spanciava sulla sabbia, gli altri sei finivano in mare.

Mentre i relitti galleggiavano ciascuno pensava a tirarsi fuori dalle carlinghe, soccorrere i compagni feriti, recuperare il recuperabile.

Inenarrabili gli episodi di coraggio, di altruismo, di valore puro nei quali, con quella naturalezza e solidarietà che stringe i soldati d'ogni tempo, i cavalleggeri d'ogni grado gareggiavano.

Il loro prodigarsi venne riconosciuto dalla Medaglia di Bronzo al V.M. che accomunò il capitano Caputo ed i suoi subalterni Nicita e Veneziani.

Quella di Nicita recita: *“Caduto in fiamme per attacco aereo l'apparecchio da trasporto sul quale trovavasi, non curante del mitragliamento avversario, si prodigava per trarre in salvo i feriti e nel recuperare parte del materiale.”*

Ancor più precisa è la motivazione di quella conferita a Veneziani: *“Precipitato in mare col velivolo che lo trasportava e che si era incendiato in seguito ad attacco di formazione nemica, sebbene contuso, riusciva animosamente a portare a terra con il concorso di alcuni compagni, i propri dipendenti feriti, noncurante del mitragliamento avversario. Sempre sotto il fuoco nemico, raccolti i superstiti, entrava nel rogo degli altri velivoli - che pure colpiti avevano raggiunto in fiamme la costa - per portare aiuto ai feriti e recuperare il materiale.”*

Sul far della sera, stravolti dalla stanchezza e dalle emozioni della giornata più lunga della loro vita, gli uomini erano riuniti ed accasermati in Sfax a cura del Comando della L Brigata.

Nel frattempo, ed ignaro di quanto accadeva sulla costa allo sfortunato squadrone, il colonnello Lequio ed i reparti che con lui si muovevano procedeva in tutta fretta verso la Tunisia.

(dal diario del capitano Confalonieri)

“Raggiunta Zuara nella giornata, passava il confine prima del tramonto.

Reparti motociclisti del 1° squadrone che procedevano agli ordini del capitano Camillo Pradella, fanno pervenire notizie più attendibili e dettagliate.

Già a Zuara quell'Ufficio Informazioni aveva reso edotto che il movimento, definito sedizioso, degli elementi francesi andava rapidamente dilagando e che, oramai, l'intera zona di confine per una fascia di oltre 150 Km., era percorsa da bande, alimentate, sostenute, forse anche dirette, dalle Autorità locali il cui atteggiamento era decisamente ostile.

A Ben Gardane, i reparti esploranti informavano che a Medenine, la situazione pure era di colpo peggiorata e che il presidio italiano, il primo oltre confine, costituito da una modesta compagnia del 5° Btg. CC.NN., era seriamente minacciato dalle forze irregolari che lo avevano costretto a ridursi all'abitato, ed immediate adiacenze con un plotone distaccato



Col. Lequio - Cap. Caputo comandante 2° Sqd. moto - Magg. Bocchini

a Foum Tathahouine.

In particolare, le regioni dell'Ouerghamma ad ovest di Bir Fathnassa, Gebel Makrouta a Sud, erano preclusi ad ogni efficace controllo italiano.

Si aggiungeva che da notizie pervenute, importanti concentramenti di truppe, in ispecie corazzate, stavano effettuandosi nei pressi di Gabès contro cui si aveva ragione di ritenere che il nemico, sfruttando la sua preponderanza, non avrebbe tardato a lanciare un attacco decisivo.

(testo dell'autore)

Tali notizie imponevano di affrettare i tempi, per quanto possibile dalle limitazioni imposte dal movimento da effettuarsi col favore dell'oscurità, data l'assoluta padronanza dei cieli da parte del nemico.

Giunti a Medenine sul far dell'alba del 25, il colonnello Lequio vi istituiva un Comando di zona sotto l'autorità del maggiore Bocchini, col compito di rafforzare l'occupazione, eliminare le infiltrazioni ed estendere gradualmente l'occupazione.

Certo che se questi erano i compiti, gli sarebbero servite forze ben più consistenti, che non il solo suo squadrone comando (1° Gruppo), ma queste gli sarebbero state assegnate fra qualche giorno.

La priorità, infatti, era all'obiettivo di Gabès ove il R.E.Co. doveva giungere forzando i tempi e senza più far conto della protezione che gli assicurava il movimento notturno, giusto quanto disposto dai nuovi ordini pervenuti da Tripoli, che davano la quella città sul punto di cadere.

La sosta pertanto era di breve durata, appena il tempo di rifocillare gli uomini, fare i rifornimenti di carburante, dare le disposizioni e riprendere il movimento, con l'unica precauzione dello scaglionamento dei reparti e sotto la copertura dello squadrone contraereo al completo.

(dal diario del capitano Confalonieri)

Già nella mattinata, la Colonna era stata segnalata e più volte sorvolata prima di Zuara. In località Gebel Tadgera veniva avvistata una prima coppia di velivoli ancora Lockheed P 38 che, tuttavia, non parve che scorgessero i mezzi corazzati, subito occultati fra gli uliveti.

Di nuovo sorvolata, l'attacco doveva aver luogo nei pressi di Arram, a circa una ventina di chilometri a sud di Mareth, lungo un tratto semi scoperto. Con successivi ritorni i P38 mitragliavano da bassa quota la formazione che reagiva immediatamente.

(testo dell'autore)

Il secco crepitio dei colpi sulle corazze si confondeva con la risposta pronta e nutrita delle mitragliere di bordo.

Era un attimo, la formazione aerea già lontana, scompariva dietro le dune illuminate dal sole africano, ma gli equipaggi sentivano che l'attacco si sarebbe ripetuto.

Il Capitano Giusti, sebbene già ferito, dalla sua torretta di comando, l'arma in caccia, calmo si disponeva per la nuova offesa.

Pochi secondi e dal plotone di coda giungeva l'allarme. La formazione nemica era di nuovo sui mezzi blindati, a quota sempre più bassa, picchiava sul centro e lo scroscio metallico sulle corazze si confondeva col rombo sordo dei motori e delle mitragliere a difesa.

Poi il silenzio, tutto era finito. Dalle torrette, uscivano gli equipaggi.

All'ombra di un ulivo riverso su un giaciglio improvvisato giaceva il comandante dello squadrone, gli occhi fissi nel vuoto e sul volto i colori della morte.

Il capitano Francesco Giusti del Giardino era caduto al suo posto di combattimento, nella torretta dell'autoblindo dalla quale aveva diretto il fuoco e le manovre con voce ferma, e con la calma dei comandanti.

Accanto a lui, i suoi uomini con evidenti nelle carni i segni del combattimento.

"Chichi" era partito col suo reggimento senza aver potuto conoscere il figlio che la giovane consorte

portava in grembo ed a lui che sarebbe nato in quei giorni, lasciava in dote il primo nastro azzurro (M.A.V.M.) alla memoria del ricostituito "Lodi": *"Alla testa del Suo squadrone autoblindo, fatto segno a mitragliamento da parte di una formazione aerea, sebbene ferito gravemente, rifiutava di essere soccorso, solo preoccupato di salvaguardare il proprio reparto e di controbattere l'azione del nemico con le armi di bordo. Nuovamente colpito al Suo posto di comando, spirava sulla mitragliera che in uno sforzo supremo era riuscito a mettere in azione."*

Poiché gli attacchi si ripetevano e non c'era alcuna possibilità di continuare la marcia in formazione, il colonnello Lequio ordinava di sostare al coperto fino a notte e, pressato dalla necessità di raggiungere Gabès, saltava su una moto con la quale da solo arrivava in città ed immediatamente assumeva il comando del Presidio italiano.



Cap. Francesco Giusti del Giardino



*il Iodigiano caporal maggiore Luigi Cagnazzi
autista del Colonnello Comandante del Reggimento*