

## CAPITOLO XV

### Il 2° squadrone carri

Il 2° squadrone carri era l'unico reparto del R.E.Co. "Lodi" che avesse attraversato il mare indenne, giungendo alla fine del settembre '42 in Libia, ordinato come segue:

Capitano	Eugenio	Montessoro	-	Comandante
Tenente	Riccardo	Costarelli	-	Subalterno
Tenente	Luigi	Martino	-	Subalterno
S.Tenente	Alessio	Ambrosini	-	Subalterno
S.Tenente	Edmondo	Martucci	-	Subalterno
Serg. Magg.	Gaetano	Franzò	-	Maresciallo di squadrone
Sergente	Mario	Di Nardo	-	SU. di plotone
Sergente	Franco	Matucci	-	SU. di plotone
Sergente	Nino	Milio	-	SU. di plotone
Sergente	Rino	Zerbini	-	SU. di plotone
Serg.Magg.	Mario	Marchiaro	-	Contabile.

Lo squadrone era forte di 28 carri L/6/40 e poteva contare su 18 ruotati d'appoggio suddivisi in: 1 Fiat 1100 per il Comandante di squadrone, 1 Spa 38 magazzino, 1 Lancia 3 RO soccorso, 1 camioncino per i viveri e 14 Fiat 666 con rimorchio per il trasporto dei cingolati.

Assegnato subito ad Hon - nell'Oasi di Giofra - ove aveva sede il Comando Sahara Libico, ivi era trattenuto alle dirette dipendenze del comandante, generale Mannerini, che lo teneva quale riserva mobile, con due plotoni (comandante il tenente Martino) in distacco a Zella.

Nei tre mesi di permanenza in quella località, il reparto veniva in massima parte impiegato nei lavori di rafforzamento della piazza, dove il numero e la qualità degli automezzi in organico risultavano preziosissimi nel trasporto di tonnellate di filo spinato, mine ed altri materiali.

Non si trascuravano, però gli addestramenti e lo studio del terreno per sua natura di difficile percorribilità poiché alternava sabbia, tratti rocciosi, spaccature nascoste da vegetazione e dirupi.

Lo stesso generale Mannerini che, infaticabilmente, tutto voleva seguire di persona, aveva studiato con il capitano le possibili provenienze avversarie, formulandogli le varie ipotesi d'impiego che facevano affidamento sulla manovrabilità e sull'insidia per sopperire alla maggiore velocità, protezione e potenza di fuoco del nemico.

Nell'attesa quindi di un possibile attacco su Hon, lo squadrone rappresentava la carta migliore nelle mani del comandante per resistere con qualche probabilità di successo, come quando il 22 dicembre un'uscita dei carri del III plotone (sottotenente Martucci) stroncava sul nascere un tentativo nemico d'impossessarsi della località di Socna.

Profilandosi la minaccia avversaria sui presidi isolati nel sud libico, nel pomeriggio del 28 dicembre, il capitano Montessoro veniva convocato dal comandante e riceveva l'ordine di portarsi a Sebha, a protezione di quel presidio la cui caduta avrebbe significato l'isolamento e la perdita di Hon, sede di quel Comando.



*Cap. Eugenio Montessoro*

Sostituiti pertanto i 10 rimorchi dei Fiat 666 con altrettanti autocarri, lo squadrone con 23 carri e protetto da 4 autoblindo, muoveva all'alba del giorno successivo.

Gli uomini avevano il morale alle stelle poiché finalmente si entrava in azione e sembrava non spaventarli la marcia infernale di 350 chilometri che li attendeva.

Su un terreno di sabbia e sassi che metteva rapidamente fuori uso i 10 autocarri avuti in rinforzo, perché non adatti al trasporto dei C/L/40, e superando i pericoli rappresentati dall'onnipresente offesa aerea e dalla ricognizione tattica terrestre lanciata dal nemico, il reparto in due giorni, raggiungeva la sua destinazione.

La sera del 30 dicembre, infatti, Sebha era in vista ed il capitano poteva allungare per presentarsi al Comandante del Presidio - colonnello Antonio Luciano - e ricevere le località di stazionamento, ove il reparto poté attestarsi per la notte.

Nella sua relazione "il 2° squadrone C/L/40 "Lodi", da Hon alla Battaglia di Hamma" che fa da traccia al presente capitolo, il capitano Montessoro scrive testualmente: *" All'alba del giorno seguente (1 gennaio '43 - N.d.A.), dopo la necessaria ricognizione, iniziai lo schieramento dello Squadrone lungo il lato Nord del Fortino su un ampio fronte, attaccandomi da un lato alla difesa Ovest del campo d' aviazione e ultimandolo, dall' altro, con un Plotone intero schierato per lo sbarramento delle provenienze da nord-est.*

*Fui indotto a ciò per il fatto che quella era la provenienza più pericolosa perché di facilissima percorribilità, molto ampia, e perché protetta da un' oasi estesa e molto fitta a semicerchio, a poche centinaia di metri, che pareva messa lì per preparare e proteggere le operazioni di un attacco.*

*Il signor colonnello approvò in pieno quando percorse la linea.*

*La sera del giorno stesso si espresse, in presenza agli altri Ufficiali del Forte, con un elogio allo squadrone per la sistemazione, l'alachrità e la celerità dei lavori d' interrimento dei carri e delle macchine e per i ricoveri antiaerei."*

Subito si doveva attendere alle operazioni di riparazione e manutenzioni dei mezzi da combattimento, alcuni dei quali trasportati colà già con dei problemi, e per i quali l'assenza di un'officina attrezzata e la mancanza dello stesso Lancia soccorso, saltato su una mina il giorno precedente, costituiva un serio problema.

La carenza principale era rappresentata dalle barre di torsioni alla cui fragilità faceva riscontro l'assoluta mancanza di arrivi, per cui in più riprese già in passato s'era dovuto ricorrere alla "cannibalizzazione" di altri mezzi.

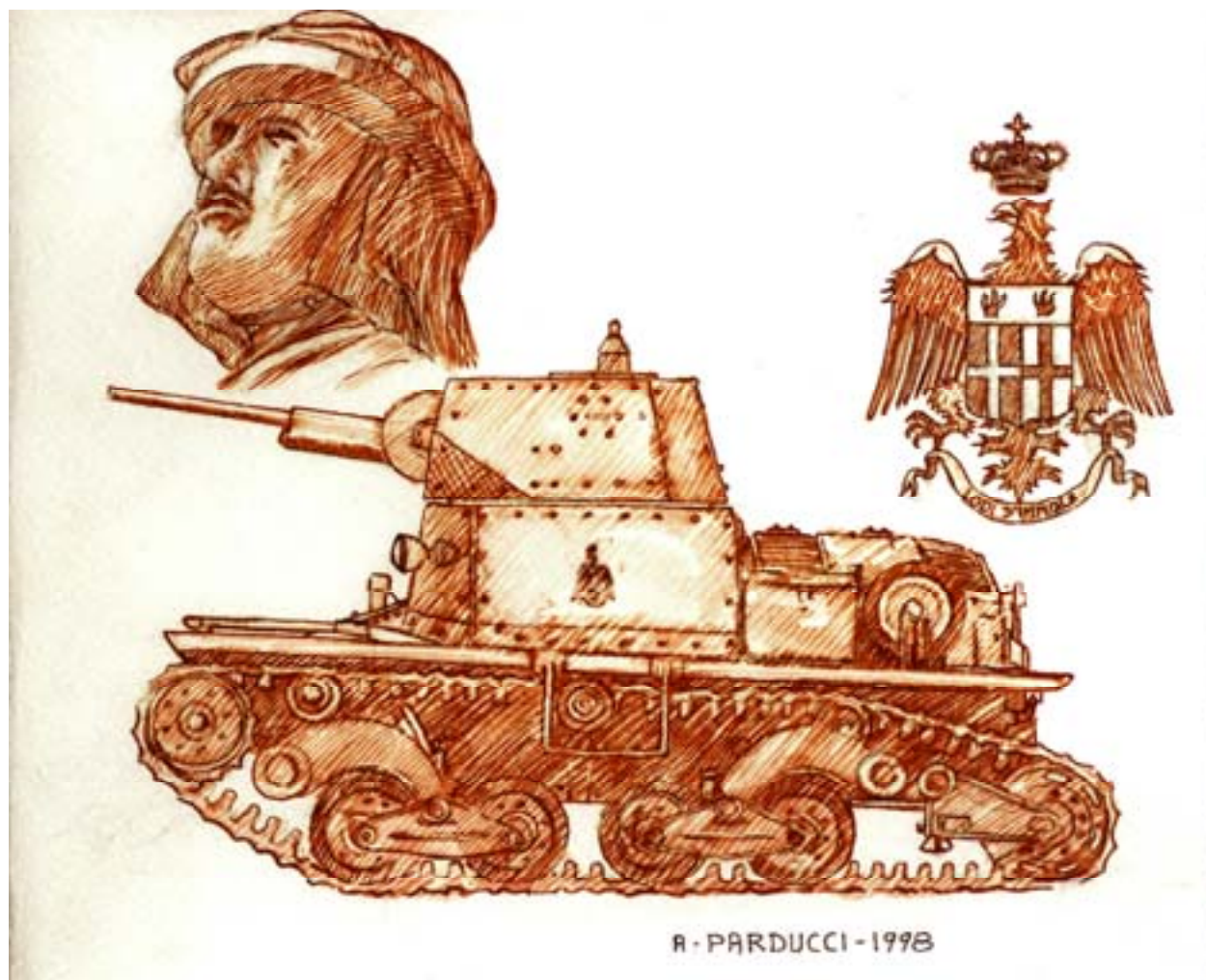
Nel frattempo - il 2 gennaio - era corsa voce che il nemico s'era impossessato del presidio Gatum e di Murzuch, mentre da nord era in corso un' attacco contro quello di Um El Araneb. il capitano Montessoro si presentava allora al comandante proponendo di soccorrere quel presidio con due suoi plotoni, un'aliquota della 3<sup>a</sup> Compagnia sahariana, colà stanziata e alcune autoblindo di quelle inviate dal Comando di Hon.

Racconta Montessoro: *"Era mia intenzione marciare la notte e giungere ad una ventina di chilometri alle spalle dello schieramento nemico; scaricare i miei carri e quindi attaccare, atteso il momento opportuno, secondo quanto meglio dettavano la situazione ed il terreno. Ma il Sig. Colonnello non fu dell' avviso perché non aveva alcuna riserva di carburante, e quantunque lo informassi che per l' azione bastavano i pieni dei serbatoi delle mie macchine e dei miei carri, non aderì ..."*

La preoccupazione del carburante che non giungeva più dall'Italia sarà la causa prima del disastro che si preparava per il nostro squadrone, ma ignari del futuro e col cuore in angoscia, i nostri seguivano per radio il calvario di quel presidio da dove il capitano Geriani, continuava ad inviare vani appelli di soccorso.

Il 4 mattina giungeva l'ordine di ripiegamento anche per il presidio di Sebha, il cui comandante, provvedeva a requisire allo squadrone tutti i mezzi ruotati onde consentire un rapido ripiegamento dei suoi effettivi.

In particolare, tratteneva per se stesso l'autovettura di Montessoro, destinava 5 F666 al



*A. Parducci: Carro armato medio L6/40*

trasporto degli uomini del presidio di Uan El Chebir costituito da 4 ufficiali ed una compagnia di fanteria Libica, ed infine le rimanenti 12 motrici andavano suddivise fra i vari Reparti onde permettere il trasporto delle truppe dell' artiglieria, la stazione radio, l'infermeria, i viveri del presidio, i materiali del genio e quant'altro fosse asportabile.

I carri dello squadrone avrebbero dovuto chiudere la colonna con compiti di retroguardia. Tali ordini, l'ultimo nella fattispecie, risentiva della assoluta ignoranza delle caratteristiche dei carri e delle loro possibilità, nessuno infatti avrebbe potuto con un po' di cognizione immaginare che tali mezzi potessero tenere il ritmo dei ruotati, ben più veloci ed idonei a percorrere le piste del deserto.

Ne' si vuole accreditare il comandante di quel presidio di malafede, ove le sue decisioni tenevano conto della necessità di abbandonare le posizioni nel più breve tempo possibile, sottraendo i suoi uomini allo scontro col nemico, come peraltro dagli ordini ricevuti.

Tale comportamento, però, condannava a morte certa una delle poche unità attrezzate dell'Esercito italiano, abbandonandola di fatto al suo destino e, se alla fine non sarà fatale per i suoi uomini, lo dovrà soltanto al loro valore di combattenti ed alle loro capacità di sopravvivenza, affinate dal singolare spirito di corpo che li univa tutti, dal capitano all'ultimo dei cavalleggeri.

Con la tenacia dei combattenti, sia pure nel massimo rispetto ché mai il senso della disciplina e della subordinazione abbandonò questo - per altri versi - incontenibile ufficiale, il comandante dello squadrone rappresentava che l'ordine non poteva essere eseguito dal suo reparto, ma la decisione presa non mutò.

Allora Montessoro giocava l'ultima carta: *"Sempre attaccato alla speranza di poter trovare un via che mi desse fiducia a non perdere i mezzi da combattimento, proposti ancora che*

*avrei potuto compiere la marcia da solo con i miei carri. Chiedevo un periodo di due settimane circa ed il minimo dei carburanti, olio e grassi.*

*Ripose il signor colonnello che per quanto avevo esposto era perfettamente d'accordo con me, ma che non poteva assolutamente aderire alle mie richieste perché non aveva né benzina, né olio, né grassi, né poteva darmi neppur un mezzo per il trasporto del far bisogno della marcia.*

*Soggiunse però che se lungo il cammino avesse ricevuto dal comando del Sahara carburante sufficiente per i miei carri, allora avrebbe deciso in merito.*

*Che per intanto - e questo era l'ordine più diretto - salvassi gli uomini e distruggessi i carri che per qualunque motivo non potevano tener dietro alla colonna, pur dopo aver tentato ogni prova."*

*Disciplinatamente Montessoro ubbidiva e dettava le ragioni del sacrificio ai suoi: "Ai miei Ufficiali riuniti in quel triste mattino, senza perifrasi di sorte, parlai di questo: l'esigenze della guerra imponevano forse la dura necessità della perdita dei nostri carri; il dolore del sacrificio dei nostri mezzi da combattimento noi soltanto sapevamo quant'era grande; ma che il dolore rimanesse nei nostri cuori.*

*Solo si pensasse a questo, guardando in faccia la realtà da soldato: la perdita dei nostri carri voleva dire la salvezza dei soldati che i nostri automezzi avrebbero trasportato invece loro. Era la salvezza di tanti soldati che da due, tre anni magari, vivevano nel deserto. ... E i miei ufficiali risposero, come sempre, oltre il loro dovere."*

I cavalleggeri destinati ad andare fino al Presidio di Uan El Chebir , partivano intorno alle 10; erano comandati dal sottotenente dell'Autoreparto Riccardi che s'era offerto volontario perché già esperto di quella località.

Poco dopo intorno alle 10,30 un'incursione della caccia nemica piombava, non avvertita, su Sebha ove era già stata smantellata la difesa aerea.

Le bombe vengono giù sibilando fra il crepitio delle mitragliere degli stessi assalitori.

Il sottotenente Martucci però sembrava non curarsene e continuava a lavorare con singolare accanimento al proprio carro, come scriveva il capitano, proponendolo per la Croce di Guerra al V.M.: *"Mentre in una critica situazione seguiva personalmente un lavoro quasi impossibile da attuarsi per mancanza dei mezzi necessari onde rimettere in efficienza il proprio carro da combattimento, pur a conoscenza che il proprio mezzo avrebbe quasi certamente subito la triste sorte della distruzione da parte nostra a causa di forza maggiore durante il ripiegamento dal deserto libico, non desisteva dal lavoro iniziato, né cercava di riparare nei vicini ricoveri, esponendo al più grave rischio la propria vita e destando la più viva ammirazione nei suoi cavalleggeri, quando aerei nemici sopraggiunti effettuarono un violento bombardamento proprio sulla zona del suo plotone. A tutti dava col suo contegno la chiara prova del suo coraggio, dello sprezzo del pericolo, dell'attaccamento esemplare al proprio mezzo da combattimento."*

La stessa fortuna non assisteva, però, tutti perché una bomba cadeva proprio sull'officina ove una nostra squadra recupero era intenta al lavoro, seppellendo sotto le macerie i cavalleggeri Antonio Rinaldi e Angelo Piazzetti.

Dopo altri incresciosi incidenti, finalmente poco dopo le 14 lo squadrone poteva lasciare Sebha, mentre le squadre del genio facevano saltare tutti i depositi, i magazzini, le riserve e quant'altro non era stato possibile asportare.

Sul cielo, quasi avvoltoi, volteggiavano impuniti gli osservatori nemici.

Il capitano Montessoro in coda a tutti, a bordo d'una Willis condotta da un libico della 3<sup>a</sup> Compagnia Sahariana, cominciava la sua azione di serrafila, il primo d'una lunga serie d'interventi che avevano spesso del provvidenziale, recuperando i Reali Carabinieri del presidio il cui vetusto automezzo s'era incendiato dopo pochi chilometri e caricandoli sull'unico F666 rimasto allo squadrone per il trasporto dei materiali.

In questa azione di guida e di serrafila si distingueva in modo particolare il tenente Costarelli



*Ripiegamento del Presidio di Sebha con il 2° squadrone carri in retroguardia*

che infaticabilmente percorreva la colonna dalla testa alla coda, di tutto occupandosi e provvedendo ed in più d'una occasione fu di prezioso aiuto allo stesso comandante di squadrone il cui automezzo spesso s'arrendeva alle asperità del percorso.

Il suo sangue freddo - il 6 gennaio - valeva la vita di molti allorché: *“Durante la marcia di un'autocolonna in ripiegamento dal deserto libico, poiché contro la coda della colonna stessa improvvisamente parecchie camionette nemiche avevano aperto un nutrito fuoco di mitragliatrici, affrontando il pericolo della sua vita stessa, sfidava il fuoco avversario oltrepassandolo a bordo d'un automezzo leggero, riuscendo a raggiungere ed avvisare i nostri mezzi blindati che, ritornati, allontanavano il pericolo grave dell'autocolonna che, in caso contrario, avrebbe dovuto subire perdite in proporzioni maggiori.”*

Nell'attacco, infatti, gli inglesi uccidevano due uomini della Compagnia Sahariana, ma senza l'intervento del nostro avrebbero certamente inflitto danni maggiori.

Parimenti il pronto fuoco del carro del caporal maggiore Piras e dal caporale Volpe, mette in fuga unità esploranti avversarie che avevano attaccato alcuni dei nostri attardatisi per distruggere una Willis in avaria.

A circa 20 chilometri da Um El Abid, era necessario incendiare i primi tre carri entrati in avaria, senza rimorsi, poiché anche il destino degli altri era stato segnato dal messaggio col quale il colonnello Luciano confermava l'ordine di distruggere i carri non appena questi si fossero fermati coi serbatoi vuoti.

Vano risultava l'ostinato tentativo del comandante di squadrone che, raggiunto il colonnello in testa alla colonna, cercava di convincerlo a cedergli parte dei carburanti pervenutigli da Hon, ché anzi quello, evidentemente infastidito, lo incaricava di dirigere le operazioni di rifornimento dei ruotati di tutta la colonna.

Agli occhi del nostro, il personale del presidio che formava la colonna appariva in preda ad un'abulia senza uguali cui faceva riscontro solo una pari ossessione di fuga che s'era impossessata di tutti: non uno che prendesse un'iniziativa tesa al conseguimento dello scopo collettivo ed il detto “ognuno per se stesso” arrivava a far pronunciare ad un ingeneroso comandante di reparto l'arrogante frase che “il suo non era un reparto da trasporto”, e ciò di fronte alla richiesta di alcuni appiedati d'essere presi a bordo d'un

autocarro.

In tale atmosfera lo squadrone lasciato indietro dai fuggiaschi, procedeva allo smontaggio delle mitragliere da 20 m/m e dei congegni di puntamenti per giungere alla paventata distruzione dei carri, che venivano incendiati uno alla volta in quel di Um El Abid.

La marcia proseguiva nella notte ed il capitano Montessoro, riportava nella giusta direzione il comandante del Presidio che, a bordo della sua 1100 e seguito dalla colonna di testa, stava per buttarsi in bocca agli inglesi.

Il ripiegamento, costellato di episodi piccoli e grandi, soprattutto in sofferenze ed atti di generosità, si protrasse fino al 14 gennaio quando lo squadrone, dopo una marcia di circa 600 chilometri, raggiungeva la sicura meta di Misda.

Certo è che in questa circostanza allo squadrone, seppure non impegnato in fatti epici, bisogna riconoscere il merito principale della fortunata ritirata del presidio di Sebha, il quale senza la protezione dei 23 C/L/40 e soprattutto senza le 18 motrici F 666, i 14 camion comuni, la Fiat 1100 e lo Spa 38, non sarebbero mai sfuggiti alla caccia delle travolgenti brigate motocorazzate nemiche.

E' pur vero che l'eliminazione senza colpo ferire dei carri da combattimento del capitano Montessoro poteva considerarsi come un notevole successo per il nemico, ma il risultato maggiore era stato conseguito dalla nostra unità di cavalleggeri che con il sacrificio dei propri mezzi aveva posto in salvo oltre mille compatrioti minacciati da presso.

Quale premio a tanto spirito, il capitano Montessoro si era visto proporre dal colonnello Luciano il posto di Aiutante Maggiore e la dispersione dei suoi uomini fra gli altri reparti di fanteria, dimostrazione di quanto poco, in tutti i tempi, ed ancor'oggi, presso alcuni sia tenuto in considerazione lo spirito di corpo ed il valore di quei sentimenti che, invece, costituiscono cemento e spinta verso sacrifici altrimenti inesigibili.

Il provvedimento che avrebbe inferto l'ultimo colpo ad una compagine salda per addestramento, disciplina e spirito di corpo, veniva annullato dallo stesso generale Mannerini che invece dispose la riorganizzazione del reparto come unità autotrasportata che, pertanto prese la seguente configurazione:

Comando di squadrone: 1<sup>a</sup> sq. - pezzo da 47/32 m/m  
2<sup>a</sup> sq. - 2 fucili mitragliatori  
2 C/L/40 assistiti da 2 F666

Plotone Comando: sq. Comando  
sq. Servizi

I Plotone: 1<sup>a</sup> sq. - pezzo da 47/32 m/m  
- Ten. Costarelli 2<sup>a</sup> sq. - fucilone Solutum  
3<sup>a</sup> sq. - 2 mitragliatrici Breda  
4<sup>a</sup> sq. - 2 fucili mitragliatori

II Plotone: 1<sup>a</sup> sq. - pezzo da 47/32 m/m  
- S.Ten. Ambrosini 2<sup>a</sup> sq. - 1 mitragliera da 20 m/m  
3<sup>a</sup> sq. - 2 mitragliatrici Breda  
4<sup>a</sup> sq. - 2 fucili mitragliatori

III Plotone: 1<sup>a</sup> sq. - pezzo da 47/32 m/m  
- S.Ten. Martucci 2<sup>a</sup> sq. - 1 mitragliera da 20 m/m  
3<sup>a</sup> sq. - 2 mitragliatrici Breda  
4<sup>a</sup> sq. - 2 mitragliatrici cal. 8 m/m

IV Plotone: 1<sup>a</sup> sq. - pezzo da 47/32 m/m  
- Ten. Martino 2<sup>a</sup> sq. - fucilone Solutum  
3<sup>a</sup> sq. - 2 mitragliatrici Breda  
4<sup>a</sup> sq. - 2 fucili mitragliatori

Ognuno dei 4 plotoni disponeva di due autocarri F 666 mentre altri tre erano stati assegnati rispettivamente al magazzino di squadrone, al munizionamento di reparto ed ai carburanti.

L'ufficio utilizzava lo Spa 38. In tutto erano 150 uomini di cui 46 autieri.

Il 16 gennaio giungevano a Misda gli automezzi inviati a prelevare gli uomini del Presidio di Uau El Chebir, una colonna - come si ricorderà - formata da 5 F666 condotti dal caporale Sala e dai cavalleggeri Arrigoni, Barbieri, Maserati e Varischio, sotto il comando del sottotenente Riccardi.

Un solo F666 distrutto (Varischio), perché resosi inefficiente, non era stato possibile trainarlo in alcun modo.

I militari di cui sopra verranno proposti per la Croce di Guerra al V.M., con la seguente motivazione: *“Pur durante l'inizio di un ripiegamento di un nostro Presidio del Sahara libico, spontaneamente si offrivano di partire con i loro automezzi verso altro Presidio del Sud, onde tentarne la salvezza. Affrontato e superato il deserto già percorso da mezzi nemici e dove era sicuro pericolo di cattura e di vita, raggiunto il nostro Presidio riuscivano, dopo una marcia di 1800 chilometri faticosissima e con mezzi non adatti alla sabbia, a trasportare entro le nostre linee le forze di quel Presidio, le quali altrimenti non avrebbero mai avuto salvezza, riuscendo a sfuggire al nemico già padrone di Presidi più vicini alle truppe ripiegate. Destarono in tutti l'ammirazione più viva per la volontà, la generosità, la capacità, il coraggio e la disciplina dimostrati e l'attaccamento all'adempimento del proprio dovere”*. Ristrutturato come detto, lo squadrone prendeva parte attiva nella prosecuzione della campagna schierandosi, il 17 gennaio, a nord di Misda dove sosteneva duri combattimenti e sopportava furiosi bombardamenti aerei fino al 19.

In quei giorni si metteva in evidenza il sergente Mario Amico che: *“Capo di una squadra pezzo da 47/32 appostato a sbarramento della direzione d'attacco più pericolosa, durante un violento bombardamento di aerei nemici che avevano in precedenza lanciato razzi di segnalazione e d'illuminazione da quella parte, rimaneva solo accanto al pezzo dopo aver ordinato alla propria squadra di riparare nel vicino ricovero. Sviluppatosi un incendio a breve distanza e concentrandosi quivi il bombardamento protrattosi per quaranta minuti circa, nonostante che la sua vita fosse esposta al rischio più grave, rimaneva intrepido al suo posto ed al proprio Comandante di squadrone sopraggiunto che lo encomiava, si esprimeva nel senso che non avrebbe mai lasciato il suo pezzo perché voleva essere il primo a stroncare col tiro della sua arma, qualora fosse stato tentato l'attacco di mezzi nemici tendenti ad irrompere, favoriti dal bombardamento dei loro aerei, nello schieramento dello squadrone.”*

Il 24 gennaio nuovo schieramento a sud del campo di aviazione di Misda a protezione del fianco sinistro delle truppe in ripiegamento con il plotone del ten. Martino distaccato a Ca' Graziani.

Quella sera stessa piombavano da tutte le parti caccia bombardieri, mentre un intenso fuoco d'artiglieria copriva l'avanzata delle truppe britanniche.

I nostri resistevano con ogni mezzo, prodigandosi oltre ogni dire finché, alle 02.30 del giorno successivo, giungeva l'ordine di ripiegamento sulle posizioni prestabilite.

Al posto di raccolta, a plotoni riuniti, si notava l'assenza del distaccamento del tenente Martino, il quale “dimenticato” dal comandante da cui nella circostanza dipendeva, di iniziativa, alle 06.00 del mattino, rompeva il contatto e forzato l'accerchiamento nel quale ormai si trovava, raggiungeva il suo capitano.

L'ufficiale era proposto per la Medaglia d'Argento al V.M. perché: *“In una situazione molto difficile e pericolosa, accettava di slancio come sempre aveva fatto in casi consimili, di occupare con il proprio plotone una posizione particolarmente importante. Attaccato da automezzi blindati nemici, dimostrando coraggio e perizia particolari, li respingeva.*

*Circondato da forze nemiche superiori per uomini, armi e mezzi, dopo aver tenuto per tutta la notte la posizione pur a conoscenza che i reparti amici avevano ripiegato dalla sera precedente su nuove linee lontano, il mattino, con l'esempio e con le parole avendo ancor più infiammato l'animo dei suoi cavalleggeri, rompeva il cerchio nemico e alla loro testa, attraverso un'ampia zona percorsa da mezzi blindati avversari che in parte eluse ed in parte*

*tenne lontano col fuoco delle sue armi, riparava entro le nostre linee, portando a salvamento tutti i suoi uomini, le sue armi ed i suoi mezzi."*

Il 27 gennaio lo squadrone entrava in territorio tunisino ed il 2 febbraio a Foug Tataouine si lasciava andare a qualche ora di festosa allegria insieme con i ritrovati reparti di cavalleria di "Nizza", "Monferrato" e "Novara" che operavano nella zona.

Tenuto quale riserva, alle dirette dipendenze del generale Mannerini, lo squadrone si schierava all'altezza del 26° chilometro della strada El Hamma - Kebili, iniziando un'alacre attività di rafforzamento del terreno e spingendosi in audaci ricognizioni oltre le linee nemiche dove rastrellava bottino in materiali ed armi al punto da poterne fornire anche agli altri reparti.

Dal 6 al 10 marzo inviato a Douz a sostituire il Gruppo esplorante "Monferrato", si prodigava nell'attività di ricognizione, avvalendosi anche della collaborazione di alcuni informatori arabi la cui opera si era rivelata preziosissima.

Curioso l'attestato di stima, scritto su un foglio di quaderno a righe, rilasciato al capitano Montessoro da un insegnante arabo di francese che testualmente si trascrive: *"Douz, le 10.3.43. A Monsieur Le Capitaine Montessor. Par ma qualité de Tunisien arabe enstruit je suis très heureux d'avoir connu un grand officier Italien dont j'ai constaté en lui grand valeur morale. Cet officier a donné un grand exemple de la dignité de l'Italie que nous lui espérons de tout nos coeurs la victoire finale.*

*Vous avez laissé en moi un souvenir ineffaçable. Bien à vous.*

*Il maestro en lingua (in italiano - N.d.A.) arabe et francese (in italiano - N.d.A.) - Maddod."*

L'uomo, a meno che non fosse un gran furbone, era evidentemente rimasto colpito dalla signorilità del vulcanico capitano che vedeva partire con dispiacere appena pochi giorni dopo il suo arrivo. Ma tale era effettivamente il capitano Montessoro, un uomo mai fermo che una ne diceva e cento ne pensava, e dotato d'un fascino che calamitava le simpatie di chi gli stava attorno.

Il 14 marzo lo squadrone riprendeva le vecchie posizioni al 26° chilometro, attestandosi a difesa e riassumendo i compiti di riserva.