

CAPITOLO XVIII

In Sicilia

Una storia poco conosciuta di “Lodi” è quella dello squadrone del capitano Orsi che nato nel R.E.Co. come reparto carri, dopo l’inoltro dei mezzi del Reggimento in Libia e della loro perdita per l’affondamento dei trasporti marittimi, era stato lasciato a Savona, a disposizione di quel Comando territoriale.

Nel gennaio del ’43, lo ritroviamo nuovamente a Pinerolo, ove armato di SPA 40, veniva costituito in squadrone autonomo autoblindo “Lodi”.

Componevano questo reparto i seguenti Ufficiali:

- Capitano	Orsi	Carlo Alberto	- Comandante
- Tenente	Lorenzon	Gianni	- Tenente di destra
- Tenente	Boccolini	Rainiero	- Subalterno
- Sottotenente	Vitale	Pasquale	- Subalterno
- Sergente All.Uff.	Maniero	Manlio	- Subalterno

Con loro operavano un certo numero di sottufficiali tra i quali il sergente maggiore Cesare Libertini ed il sergente maggiore Carlo Perone, detto “Marconi”, essendo lo specialista delle trasmissioni, cui si devono buona parte delle notizie su questo squadrone.

Ricevuto, pertanto, l’ordine di raggiungere il Reggimento in Tunisia, lo squadrone quello stesso mese di gennaio imbarcava le blindo ed i piloti sulla nave da trasporto Ombrina che, salpata da Napoli, non riusciva ad eludere la stretta sorveglianza della Marina avversaria ed intercettata dal nemico, veniva colata a picco con tutto il suo carico.

Ancora una volta privo dei mezzi da combattimento, l’unità del capitano Orsi vedeva rinviato ‘sine die’ l’invio in Africa sicché i mesi trascorrevano veloci sempre di stanza a Pinerolo, nella noia dei servizi territoriali.

Di tanto in tanto il generale Cadorna, comandante della Scuola di Cavalleria, chiamava a rapporto il capitano per contestargli qualche lagnanza dei pur generosi contadini del pinerolese che mal sopportavano le scorrerie dei cavalleggeri nei loro pollai o, peggio, nell’intimità delle loro case.

Poi, con il Bollettino di guerra n. 1083, arrivava la notizia della resa dell’Armata italiana in Africa e mentre la citazione del R.E.Co. riempiva di orgoglio i nostri, certo la frustrazione di non aver partecipato alla Campagna ed il dolore per la sorte di tanti compagni in mano al nemico, ne avviliava il morale.

Sul far dell’estate, finalmente, l’ordine di “partenza” giungeva anche per loro: lo squadrone doveva spingersi fino in Sicilia per avvicinare un reparto blindo di “Nizza Cavalleria”.

Nella stazione di Pinerolo si rinnovavano le scene che avevano accompagnato in quegli ultimi anni gli innumerevoli convogli staccatisi da quella stazione. Solo il pudore fece tacere la retorica, mentre la consapevolezza d’un destino ormai segnato lasciava spazio allo strazio dei saluti di quanti s’erano legati d’umani affetti in quei luoghi.



Cap. Carlo Alberto Orsi

La tradotta, non armata, sfilava lungo le strade ferrate aperte all'offesa aerea nemica che, con ostinata protervia s'accaniva ripetutamente contro essa e dopo un viaggio avventuroso durato parecchi giorni, lo squadrone autonomo autoblindo "Lodi" - il 2 luglio del 1943 - arrivava a Palazzo Adriano ove l'attendeva lo squadrone di "Nizza" per il passaggio delle consegne delle autoblindo e degli altri materiali.

Pochi per la verità perché come ormai di regola in questa guerra mancava tutto; i mezzi poi risentivano del lungo impiego e della assoluta mancanza d'una manutenzione adeguata; ovviamente di pezzi di ricambio neanche a parlarne, mentre di viveri e munizioni ci si sarebbe potuti rifornire lungo la strada.



il Serg. Magg. Carlo Perone detto "Marconi"

Date le circostanze, a malapena si riusciva a mettere insieme i tre plotoni di Boccolini, Vitale e Maniero, ordinati su appena due blindo e due motociclette ciascuno, mentre era già un lusso poter disporre di due autocarri sui quali venivano sistemati i pochi materiali che s'era potuto reperire. Ora voci sempre più insistenti riferivano di possibili sbarchi alleati nella costa meridionale della Sicilia. Lasciato quindi il tenente Lorenzon indietro con gli ammalati e gli uomini in sovrappiù, alle tre del mattino del 9 luglio partenza con destinazione Agrigento, a fari e motori spenti sulla strada in discesa per risparmiare benzina e nel più assoluto silenzio radio per evitare le intercettazioni.

Un paio d'ore dopo, come nei piani, sosta alla polveriera di Lercara Friddi per rifornirsi di munizioni. Ma il sottufficiale consegnatario, sordo ad ogni ragione, s'opponesse alla consegna perché il reparto era privo del regolamentare "buono di prelevamento", né certo aiutava a risolvere la

questione il dispetto d'essere stato buttato giù dal letto prima del sorgere del sole.

Il capitano Orsi che non credeva alle proprie orecchie, perdeva la pazienza e fatto immobilizzare il consegnatario, dava ordine di caricare gli autocarri con quanto serviva.

Nel riprendere la marcia, il rombo dei motori non riusciva a coprire le urla del malcapitato sottufficiale che minacciava la Corte Marziale e chissà quali altri castighi.

Ma le sorprese non erano finite, perché qualcosa di simile doveva ripetersi poco dopo in paese dove il fornaio rifiutava recisamente di consegnargli il pane, non riconoscendo alcun valore ai "buoni": lui i soldi li voleva in contanti e tanti anche.

Il comandante irritato, mandava a chiamare il maresciallo dei Carabinieri, ma una bella ragazzotta dalla finestra pregava di tornare più tardi "perché papà stava ancora dormendo". Erano momenti difficili per tutti, tranne che per i burocrati, gli affaristi ed poltroni, per i quali la guerra rimaneva un problema altrui, ... almeno finché poterono.

Rifornitosi, così, di pane ed altre poche vettovaglie con gli stessi sistemi che erano risultati efficaci per le munizioni, il capitano Orsi riprendeva la marcia verso Agrigento distante meno di sessanta chilometri sulla Nazionale 189, avendo avuto la precauzione di distaccare fra loro i plotoni che, per ogni evenienza, erano preceduti da staffette di motociclisti.

La marcia procedeva ininterrotta ed ormai il sole alto esponeva la formazione al pericolo di attacchi dal cielo per cui il Comandante, intorno alle 10.00, nei pressi di Passo Fonnuto ordinava finalmente una sosta all'ombra di un boschetto di olivi che l'avrebbe protetti dall'osservazione aerea. L'occasione era propizia anche per distribuire le munizioni, controllare i mezzi ed accordare un po' di riposo agli uomini che non chiudevano occhio dal giorno precedente.



S.Ten. Pasquale Vitale su Moto Guzzi Alce 500

Non passava, però, neanche un'ora che un ronzio in avvicinamento allertava gli stanchi cavalleggeri: la formazione di caccia alleati procedeva a bassa quota ed a cerchi concentrici in cerca di preda. L'allarme correva immediato ed i capicarro armavano le 20 mm. pronti a fronteggiare l'attacco.

Fortunosamente gli aerei passavano sulle loro teste senza vederli e stavano già per allontanarsi quando una macchina armata germanica, che transitava aalo scoperto per il passo in quel momento, apriva il fuoco attirando su di sé l'attenzione.

I cacciatori, imballati i motori, picchiavano sull'obiettivo sparando con tutte le loro armi, i nostri rimanevano ben celati ma pronti finché nel corso dell'azione gli aerei scorgevano i nostri che a loro volta aprivano il fuoco.

Il combattimento era breve ed impari, i falchi alleati tornavano più volte puntando con decisione sulla piccola formazione blindata che si difendeva con le sole armi di bordo del tutto inefficaci in quel tipo di combattimento perché assolutamente prive di alzo ed alla fine una colonna di fumo e fiamme convinceva l'avversario del successo che, pertanto, spariva all'orizzonte.

Dall'autoblinda centrata in pieno ed in preda alle fiamme l'equipaggio istintivamente era schizzato fuori allontanandosene velocemente.

In questo il sergente maggiore Perone, resosi conto del pericolo che quella rappresentava per l'intera formazione, con ammirabile prontezza di spirito, correva verso il rogo e postosi alla guida del mezzo ormai quasi completamente avvolto dalle fiamme, riusciva ad allontanarlo quel tanto che serviva ad impedire che l'esplosione del serbatoio e delle munizioni, coinvolgesse lo squadrone. Lui stesso, si sottraeva a stento alla deflagrazione, riuscendo a rotolare via pochi istanti prima.

Controllati i danni e medicati quanti ne avevano bisogno, lo squadrone si spostava rapidamente dalla posizione ormai nota al nemico, quindi ripreso il movimento per vie secondarie, in serata s'arrestava al riparo dei cipressi del cimitero fuori dall'abitato di Favara.

Ormai Agrigento era a meno di venti chilometri sicché, sistemata la difesa, il capitano scortato da un sottufficiale raggiungeva in moto la città.

Presentandosi presso il locale Comando Militare dallo stesso Comandante veniva sommariamente informato della situazione venutasi a creare a seguito dello sbarco alleato in più punti dell'Isola e prendeva gli ordini.

Il suo compito era quello di distaccare immediatamente continue pattuglie esploranti nel settore posto a nord - est della città le quali, pur evitando accuratamente qualsiasi contatto con il nemico, dovevano spiarlo da presso in ogni fase della sua penetrazione.

Un nucleo di bersaglieri motociclisti prossimo ad arrivare gli avrebbe fornito l'appoggio necessario. I rapporti dovevano essere riferiti quotidianamente e di persona, direttamente a quel Comando.

Il capitano Orsi obiettava che il rumore dei motori amplificati dalla notte, avrebbe richiamato sulle sue unità l'attenzione del nemico vanificando ogni suo sforzo ed esponendo il personale a rischi inutili, ma il Comandante fu irremovibile: la situazione drammatica, col nemico dilagante per ogni dove, non ammetteva "tatticismi".

L'ufficiale tornato al bivacco, subito organizzava le pattuglie, blindo e motociclette (bersaglieri) che più agili e manovrabili avrebbero dovuto fare da battistrada e sicurezza. In poco i cavalleggeri - per quanto provati - erano pronti, ma dei bersaglieri non c'era traccia. Da qui la decisione di muovere da soli, iniziando il pattugliamento loro affidato, lungo le rotabili Favara - Canicatti - Naro, con rientro a Favara.

Sulla notte tra il 10 e l'11, forse poco dopo l'una, la pattuglia motorizzata n.1, composta da tre autoblindo (Vitale, Boccolini e Libertini) all'ingresso di Canicatti incappava in un posto di sbarramento americano ben celato ai margini della strada.

Il nemico, messo in allarme dai motori udibili a chilometri di distanza, aveva atteso che i nostri sopraggiungessero e, fatta passare la macchina di testa - quella del Libertini - investiva col fuoco di mitragliatrici ed armi controcarro le autoblindo del sottotenente Vitale e del sottotenente Boccolini che subito si incendiavano.

La macchina del Vitale esplodeva per prima uccidendo i due membri dell'equipaggio ed il subalterno stesso, il volto coperto di sangue e privo di sensi, veniva estratto dai rottami dai fanti americani, i quali però avendolo ritenuto morto, lo avevano poi abbandonato da una parte sul terreno.

Il sergente maggiore Libertini, benché avesse l'autoblindo danneggiata, innestato l'inversore di marcia, riusciva a sganciarsi defilandosi dietro una curva dal tiro delle armi nemiche. Con ammirabile sangue freddo il sottufficiale, osservato il campo e resosi conto della situazione, prendeva l'iniziativa di riportarsi in avanti e, pur sotto il reiterato fuoco dell'avversario recuperava i feriti, fra cui il sottotenente Vitale che aveva cominciato a dare segni di vita.

Ripartito di gran carriera, la sua blindo veniva centrata e messa fuori uso quando ormai speravano d'essersi messi in salvo. Gli uomini tutti saltavano a terra e tutti insieme, equipaggio e feriti, si sistemavano lungo le cunette della strada da dove rispondevano a fuoco e mantenevano il contatto finché, sopraggiunta la pattuglia dei bersaglieri motociclisti, quella stessa che avrebbe dovuto accompagnarli nell'azione, ripiegavano e facevano rientro all'accantonamento.

Le ricognizioni si protraevano per un paio di giorni nei quali, frequentemente, i nostri venivano a contatto con il nemico sempre più numeroso ed organizzato dilagato per ogni dove, sicché in più circostanze la distanza che li separava era solo quella di un canneto o di un muretto di campagna.

Durante il suo ultimo colloquio con il comandante ad Agrigento, il capitano Orsi si sentiva ordinare di entrare in città con le superstiti blindo per dare sicurezza a quel Comando. Invano l'Ufficiale rappresentava di non aver carburante neanche per coprire la metà della distanza che lo separava dal suo accampamento. "Lo trovi!" era stata la perentoria risposta. Col morale basso, l'ufficiale stanco e demotivato tornava alla sua base percorrendo una strada ormai ingombra di profughi, sbandati e reparti in ritirata.

Di benzina neanche a rubarne. Ciò nonostante ordinava alle sue blindo di prendere la via per Agrigento, discendendo la fiumana dei fuggitivi.

Aveva fatto pochi chilometri quand'ecco piombare dal cielo una moltitudine di aerei, bombardieri e caccia insieme, che picchiavano su tutto quanto si muoveva senza far distinzione fra reparti militari od inermi civili in fuga.

Prontamente ci si disperdeva per la campagna circostante tirando con le armi di bordo su quel nemico strapotente ed onnipresente, più per rabbia che per convinzione.

Quest'ultima azione esauriva, però, quel po' di carburante che ancora restava e con esso l'ultima, remota speranza di arrivare ad Agrigento.

Alcuni sbandati riferivano che la città era stata abbandonata precipitosamente dagli ultimi soldati italiani e che le truppe alleate vi si erano già saldamente installate. Cosa fare?

Tenuto un breve rapporto e chiesta l'opinione degli uomini, il capitano Orsi risolveva di piegare verso nord, muovendosi con mezzi di fortuna e di notte per sfuggire all'osservazione aerea nemica.

Si provvedeva, perciò, a rendere inutilizzabili i motori e le armi di bordo delle autoblindo superstiti, si recuperavano le ultime gocce di benzina prosciugando i serbatoi dei mezzi da abbandonare e si disperdevano le poche munizioni ancora esistenti.

Alle prime luci dell'alba, dopo una notte di viaggio in camion, preceduti da una staffetta in moto, giungevano a Palazzo Adriano dove trovavano il tenente Lorenzon e gli altri dello squadrone pronti a tentare il ritorno sul Continente.

Qui si perdono le tracce di questa formazione: due camion stracarichi di cavalleggeri, con i loro ufficiali, partirono lasciando in terra di Sicilia una quindicina tra ammalati, feriti e "volontari" la cui sorte fu scritta nei campi di prigionia.

Molti di quelli che avevano preso la strada per il Continente obbedirono all'ordine "la guerra continua". Alcuni tornarono, i più fecero dono della propria giovane vita in formazioni diverse ed eterogenee.



Autoblinda in agguato