

IL 31° REGGIMENTO CARRISTI NELLA GUERRA ITALO-GRECA

Sulla guerra di Grecia (1940-41) la letteratura, sia civile che militare, è scarsa ed oscilla tra versioni retoriche e bugiarde e narrazioni approssimative.

In realtà fu una guerra per molti aspetti più dura, ad esempio, di quella combattuta sul Carso nella prima guerra mondiale e non dissimile per ampiezza di sacrifici e di sangue alla successiva campagna di Russia.

Gli obiettivi, i tempi ed i metodi erano sbagliati politicamente e militarmente.

L'11ª Armata italiana partì alla conquista della Grecia alle soglie dell'inverno (era il 28 ottobre, anniversario della marcia su Roma!) nell'illusione politica dell'acquiescenza del governo greco e nella conseguente illusione militare di potere dilagare senza ostacoli oltre il Pindo nelle pianure della Tessaglia, ad imitazione di quanto avevano fatto e stavano facendo, ma con ben altra potenza ed organizzazione, le armate germaniche nel resto dell'Europa.

L'esercito greco resistette bravamente sui suoi monti e l'impeto iniziale dell'attaccante si spense nelle aspre montagne dell'Epiro tra tempeste di neve e bufere di pioggia e fu un miracolo, l'ennesimo miracolo del soldato italiano, se la controffensiva fu bloccata tra sacrifici inenarrabili sulla soglia del porto di Valona.

In questo contesto furono chiamati ad operare i quattro battaglioni carri L del 31° Reggimento carristi (inizialmente Com.te Col. Costa poi Col. De Lorenzis) della Divisione Centauro frazionati alle dipendenze di varie G.U. e suddivisi tra valli e forre dirupate, con motori e cingoli sottoposti ad un logorio massacrante, a difesa dei reparti in ripiegamento o arroccati sui monti.

Soprattutto a Kalibaki e nella zona di Premeti i battaglioni carri L pagarono con dure perdite la loro caparbia resistenza mentre arrivava in rinforzo il IV battaglione carri M 13/40 (Com.te Magg. Giani) del 32° Reggi-

mento carristi destinato in Africa settentrionale e dirottato all'ultimo momento sul fronte greco.

Parve a molti comandanti di tutti i livelli che quei carri, poco conosciuti, rappresentassero la soluzione di tanti problemi non valutando che, come e più dei carri L, erano mezzi non certo nati per le impervie montagne schiepate, sicché la possibilità in quell'ambiente di un loro impiego razionale ed efficace era del tutto aleatoria.

Alla fine del gennaio 1941 la 1ª Compagnia Carri M 13 (Com.te Ten. Passalacqua) fu dislocata nella conca di Tepeleni, nella Valle della Voiussa, centro nevralgico di tutte le operazioni del XXV C.A. (Com.te Gen. Rossi, bravo ed energico alpino) e rossa non solo del sangue della "Julia", come nella famosa canzone alpina, ma anche dei soldati di tutte le armi e specialità buttati in fretta nella fornace della battaglia senza una adeguata preparazione e con un supporto logistico caotico ed insufficiente.

Tra la conca di Tepeleni ad ovest e quella di Klisura ad est, la Voiussa scorreva gonfia e limacciata in una gola profonda con i Mâli a nord ed il Gôliko a sud, massicci montani sui duemila metri ai quali stavano abbarbiccate le estreme resistenze italiane.

Il fondo valle per quanto continuamente battuto dalle armi greche, era ancora in mano italiana fin quasi dallo sbocco della conca di Klisura dove resisteva un nucleo di bersaglieri alimentato dai carri L, gli unici che potevano percorrere in relativa sicurezza la strada, poco più di una carrareccia, che costeggiava a nord la Voiussa.

Ai nove carri della compagnia carri il Comando del XXV C.A. aveva affidato il compito di riconquistare Klisura, da poco caduta in mano greca, secondo un piano apparentemente lineare: avvicinamento in fila indiana fino allo sbocco della gola, dove si poteva costituire in relativa sicurezza la base di partenza, attacco per plotone fino alla conquista di Klisura. Ma per arrivare a Klisura bisognava che i carri

superassero il torrente Desnizes, affluente nord della Voiussa, in piena per le abbondantissime piogge.

L'attacco carrista doveva essere appoggiato sulle alture di sinistra da reparti di fanteria con obiettivo il castello di Klisura.

Il guaio era che nessuno sapeva esattamente cosa ci fosse oltre il posto di sbarramento dei bersaglieri.

Mine? Il Desnizes era guadabile? Il ponte che lo attraversava era intatto? Quale era la consistenza della difesa?

La prima sorpresa si ebbe quando nella notte sul 27 gennaio il genio dovette costruire in fretta e furia una passerella su una enorme buca, riempita da un carro M 13 (!), sulla strada oltre il posto dei bersaglieri. Il mattino del 27 i quattro carri del Ten. Panetta lasciarono per primi la base di partenza per iniziare l'attacco.

Le prime difficoltà insorsero sulla strada che era minata e le mine furono eliminate a colpi di cannone, poi — non appena i carri si aprirono — si sviluppò violentissima la reazione greca.

Sparava a tiro diretto un gruppo di artiglieria dislocato nella notte dai greci oltre il Desnizes, sparavano da tutte le parti della conca le artiglierie e le armi della fanteria, perfino dal castello di Klisura che la fanteria italiana avrebbe dovuto occupare.

Il torrente, dove i carri erano riusciti ad arrivare, era inguadabile ed il ponte interrotto.

Ai carri tutti colpiti più volte e con morti e feriti a bordo non restava che arretrare sulla base di partenza.

Il Comandante del XXV C.A. rimproverò poi al Ten. Panetta di non essersi battuto col suo carro tra i tronconi del ponte in modo da costituire una specie di passerella per i rimanenti carri.

Ammessi che tale impresa disperata fosse possibile a nulla sarebbe servita come dimostrò l'azione successiva dei quattro carri del Ten. Sategna ai quali toccò una sorte ancora più amara.

Il torrente era pur sempre inguadabile e la reazione greca ancora più furibonda tanto che tutti i carri furono immobilizzati nonostante il concorso di fuoco dei superstiti carri della compagnia.

Il Ten. Sategna, aiutante maggiore del battaglione e quindi volontario nell'azione, cadde con tutto il suo equipaggio. In suo soccorso, verso il carro squarciato dalla artiglieria greca, tentò di accorrere il Ten. Passalacqua con l'ultimo carro rimasto indenne.

La stessa implacabile sorte toccò a questo brillantissimo ufficiale ferito e poi morto poco dopo in un ospedaletto da campo.

Si chiuse così una giornata tragica ed epica: diciannove carristi caduti, sette carri su nove perduti, Medaglia d'Oro al Ten. Passalacqua, Medaglia d'Argento al Ten. Sategna, caduto, ed al Ten. Panetta, ferito ed unico ufficiale superstite.

Sembrerebbe facile oggi criticare quegli ordini di attacco, ma va considerato che la riconquista di Klisura avrebbe sbloccato tutto il fronte del XXV C.A. ed in quelle circostanze i carri erano l'estrema risorsa nelle mani del Comandante del Corpo d'Armata.

Con gli stessi criteri il 19 marzo successivo cinque carri M 13 della compagnia del Ten. Camera furono impiegati per la riconquista di q. 731, la quota "nera", più a nord. Era questa, assieme alla adiacente quota Monastero, una altura strategica per il cui possesso si erano battute intere divisioni italiane lasciandovi migliaia di morti, molti dei quali rimasti insepoliti.

Si progettò di riconquistarla con un colpo di mano della compagnia arditi del Capitano Giorgio di Borbone-Parma accompagnata da carri M, mentre un battaglione di fanteria avrebbe dovuto seguire per mantenere la posizione conquistata.

All'atto pratico gli arditi riuscirono ad arrivare sulla cima nonostante gravissime perdite, ma i carri più che dal fuoco, pur costato la perdita di due carri con i loro equipaggi, rimasero attardati dal terreno impervio sul quale non era stato possibile effettuare una adeguata ricognizione preventiva.

Il battaglione di fanteria si arrestò sotto il diluvio di fuoco avversario

non raggiungendo l'obiettivo ed in tal modo, con gravissime perdite e con la morte del Capitano Borbone-Parma al quale fu conferita la Medaglia d'Oro, si chiuse un'altra pagina della guerra sfortunata di Grecia.

Alla fine del mese di marzo lo scenario ebbe una svolta improvvisa.

Le potenze dell'Asse entrarono in guerra con la Jugoslavia. La Divisione Corazzata Centauro al completo, meno un battaglione carri L, fu spostata a nord nella zona del Lago di Scutari dove si stava delineando una offensiva jugoslava. Nella prima metà di aprile la Divisione, rinforzata da pochi altri reparti, riuscì a trattenere le velleità offensive nemiche, nonostante che per la necessità politica di difendere Scutari la linea di difesa prescelta non fosse la migliore.

Ai tre battaglioni carri L del 31° ed ai superstiti carri del IV battaglione carri M toccò l'onore di rallentare i movimenti avversari e di bloccarne le continue infiltrazioni.

In realtà il terreno pianeggiante dell'anfiteatro scutario si prestava in modo particolare all'azione dei carri che difatti inflissero gravissime perdite agli attaccanti pur subendo a loro volta perdite non lievi in morti e feriti perché a bordo non vi erano mezzi di collegamento adeguati e soprattutto perché i carri L, sfiancati dagli anni di impiego precedenti, scingolavano facilmente oppure i motori si bloccavano costringendo gli equipaggi ad uscire per la messa in moto.

Ed uscire sia per gli equipaggi sia per chi accorreva in loro aiuto significava esporsi alle fucilate e alle pugnate degli jugoslavi maestri degli agguati per antica tradizione.

È difficile sintetizzare i molti episodi di valore che si susseguirono fino al 14 aprile e che meritavano al 31° una citazione all'ordine del giorno delle Forze Armate. Non mancò certo l'impegno ed il coraggio finché il 15 aprile il reggimento ricevette l'ordine di attaccare le forze schierate, davanti a Kopliku, sul Prhrôni Thât, un torrente in secca scorrente in un ampio avvallamento.

Il dispositivo di attacco prevedeva il I battaglione carri L (Com.te T.Col. Congedo) con tre carri M 13 del Ten. Camera sulla sinistra, un battaglione carri L (Com.te Ten. Col. Zappalà) con cinque carri M 13 del Ten. Panetta sulla destra e il XXII

battaglione bersaglieri motociclisti in secondo scaglione.

L'azione doveva iniziare al mattino senonché le convulse trattative di armistizio, culminate con la richiesta di tregua di una delegazione jugoslava presentatasi nelle prime ore del pomeriggio davanti alla linea carri e respinta dal comando delle Forze Armate in Albania, fecero rimandare l'attacco al tramonto dello stesso giorno. Purtroppo il Comandante della Divisione Gen. Pizzolato, valoroso ufficiale poi caduto in Tunisia alla testa della Divisione La Spezia, diede l'ordine alle artiglierie e ai carri di non aprire il fuoco "se non attaccati" presumibilmente in considerazione che l'armistizio, se pur non ufficialmente, era già in atto ed anche per evitare altro inutile spargimento di sangue.

Alle 18.30 i carri L della 8ª compagnia (Ten. De Simone), 9ª compagnia (Ten. Roma) del battaglione Zappalà ed i carri M, in tutto 22 carri, si presentarono sul ciglio del torrente. E fu un massacro. Gli jugoslavi simultaneamente ed improvvisamente aprirono il fuoco con i loro controcarri e le loro artiglierie sui carri impegnati nella discesa e nell'attraversamento del torrente. Bruciarono 15 carri L con i loro equipaggi e furono distrutti tre carri M tra i quali quello del Maresciallo Chiamenti, Medaglia d'Oro alla memoria, già ferito nei combattimenti precedenti e dimessosi volontariamente dall'ospedale, ferito ancora una volta per tornare a combattere e a morire.

Un unico carro L, quello del Ten. Roma, riuscì a raggiungere il ciglio opposto ed eliminare due o tre controcarri avversari.

Decisiva, ma purtroppo ritardata dal terreno, fu l'azione della 7ª compagnia carri L (Cap. Fiore) e del I battaglione carri con i carri M del Ten. Camera, sulla sinistra e così pure forzosamente tardiva la reazione della riserva carri L, trascinata personalmente sull'obiettivo, nonostante la presumibile presenza di campi minati, dal Ten. Col. Zappalà eroe di tante battaglie.

I roghi che illuminavano il crepuscolo del 15 aprile 1941 segnarono la fine della guerra in Albania del 31° Reggimento carristi, alla cui bandiera fu concessa la Medaglia d'Argento al V.M.

Giuseppe PACHERA