

*Claudio Magistrelli*



*34°*

*Autoreparto Pesante*

*Per i quadri e le truppe del Corpo Automobilistico  
si trattò sempre di campagne “oscure”.  
Il termine non va inteso come dispregiativo: tutt’altro!*

*L’impegno degli autieri deve essere ritenuto analogo a  
quello dei portatori d’acqua  
nelle corse ciclistiche di montagna.*

*Sono preziosi gregari  
che rendono possibile  
la vittoria del campione.  
Ma quanta fatica!*

*E alla fine, niente applausi per loro.  
Spesso non prendono neppure parte ai festeggiamenti.  
Eppure sui vari fronti della Seconda Guerra Mondiale  
il Corpo Automobilistico  
dovette svolgere sia le funzioni del gregario  
che quelle del campione.*

**FRONTE ALPINO OCCIDENTALE**

**dal 15 al 25 Giugno al 1940**

**CAMPAGNA DI JUGOSLAVIA**

**dal 6 al 18 Aprile 1941**

**BALCANI**

**dal 19 Aprile al 15 maggio 1941**

**CAMPAGNA DI RUSSIA**

**dal 10 Luglio 1941 al 4 Aprile 1943**



*Magistrelli Abele*

# FRONTE ALPINO OCCIDENTALE

## dal 15 al 25 Giugno 1940

Va ricordato che, data la precarietà iniziale dell'organizzazione delle due Armate, l'inquadramento, l'addestramento, la coesione dei reparti, mostrarono ampie lacune per l'insufficiente numero dei quadri in servizio permanente e la scarsa preparazione tecnica dei richiamati.

I mezzi di trasporto non superavano il 50% degli organici di mobilitazione, l'equipaggiamento di alta montagna era ridotto al minimo.

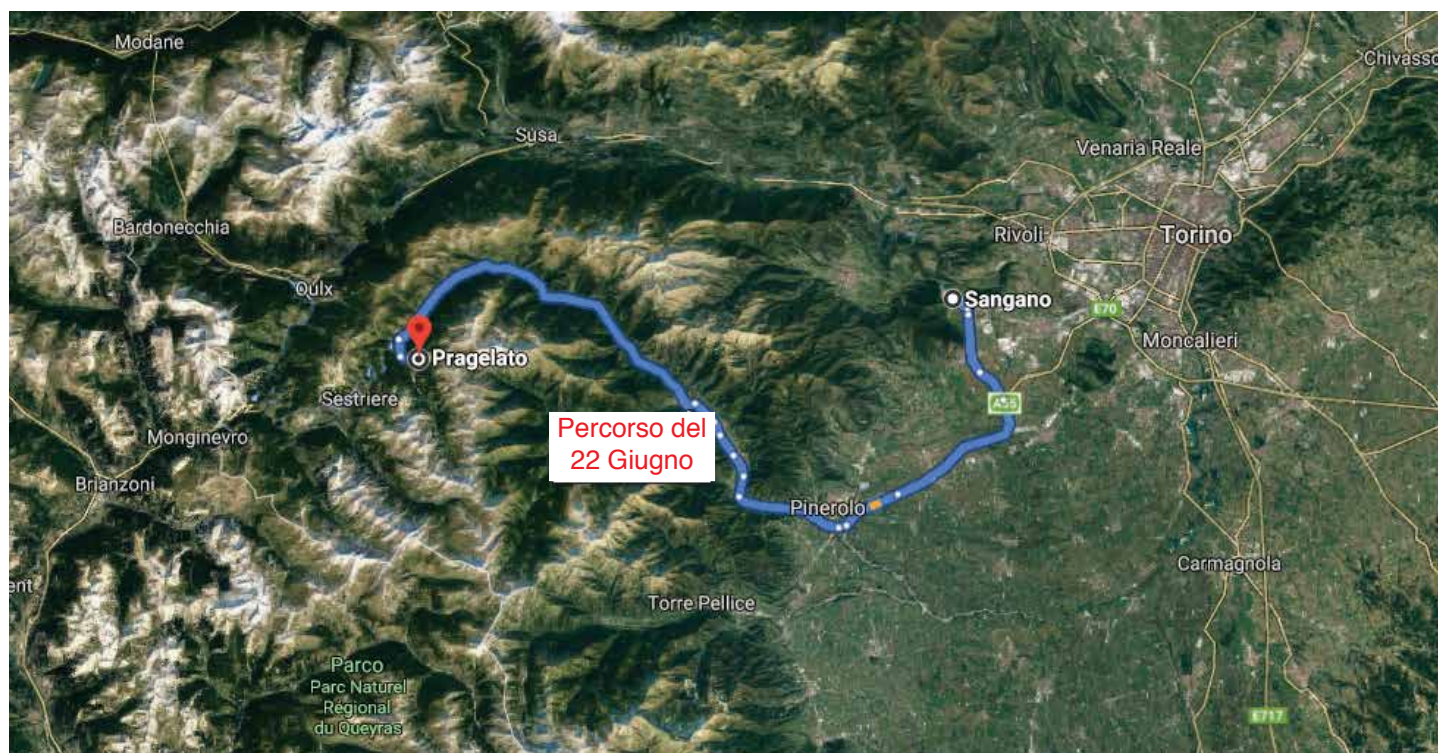
Il Corpo Automobilistico si trovò perciò anch'esso a risolvere i problemi dei rifornimenti e degli sgomberi con mezzi e personale insufficiente rispetto all'ampiezza del fronte e il frazionamento delle truppe, senza un'adeguata protezione delle rotabili e con collegamenti incerti. Si aggiunga che, per star dietro alle truppe in attacco, venivano percorse strade a malapena sufficienti in condizioni normali, danneggiate dalle intemperie e dal fuoco nemico. Gli automezzi spesso procedevano tra costoni dirupati e pareti di ghiaccio, sfatando la leggenda che vi siano terreni sui quali non si passa. Nonostante le nebbie e le tempeste anche i movimenti notturni furono tutti portati a compimento. La battaglia del Fronte Occidentale fu, per gli autieri breve, ma dura. I risultati, per la brevità stessa della campagna e per la partecipazione capillare, ma per ciò stesso estremamente frazionata, non potevano essere eclatanti. I quadri e le truppe del Corpo Automobilistico possono, a buona ragione, essere equiparati agli "oscuri portatori di acqua". Quanto è stato più umile è stato il loro valore, tanto più alto, nei loro confronti, deve levarsi il plauso.

Del 34° AUTOREPARTO PESANTE ci fornisce una schematica e incompleta relazione il Ten. Carlo Sala.

Alle dipendenze del 1° Autoraggruppamento (insieme al gemello 33°Autoreparto pesante, costituiva il III Autogruppo), l'unità aveva operato sul fronte francese, al comando del capitano Carlo Fuggia, cui subentrò interinalmente, il 23 ottobre 1940, il tenente Giovanni Valsecchi, seguito, nel febbraio del 1941 dal capitano D'Alessandro.

Nel ottobre, sempre del 1941, il tenente Giovanni Valsecchi riprese il comando dell'Autoreparto subentrando al capitano D'Alessandro.

Inizialmente fu destinato alle forze di occupazione della Francia.



Il 34° Autoreparto, mentre trasportava munizioni da Sangano a Pragelato, venne sottoposto a bombardamento da parte di aerei nemici. Le autocolonne proseguirono imperterrite la marcia e gli autieri riuscirono a portare a termine la missione senza subire danni.

**CAMPAGNA DI JUGOSLAVIA**  
**dal 6 al 18 Aprile 1941**  
**BALCANI**  
**dal 19 Aprile al 15 maggio 1941**

(4 69)

N. 100 (193) del 1934  
(R. 1934 - Anno XII)

**R. ESERCITO ITALIANO**

COMUNICAZIONE  
15 OTT 1974  
N. 542  
Canto

COMANDO DISTRETTO MILITARE DI MILANO  
UFFICIO MATRICOLA  
SEZIONE TRUPPA

**Foglio matricolare e caratteristico**

(c) *Magistrielli* *Hele*  
figlio a

di matricola *90496* del Distretto di **MILANO I (23)** Classe *1916*

(d) **CAMPAGNE**  
AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI, ESOMI, FERITE, LESIONI, FRACTURE, MUTILAZIONI IN GUERRA ED IN SERVIZIO

Ha partecipato dal *15 giugno 1940*  
al *25 giugno 1940* alle Operazioni di Guerra *svoltesi alla front. Alpino Luit.*  
*col 34° A.P.*

Ha partecipato dal *6 aprile 1941*  
al *18 aprile 1941* alle Operazioni di Guerra *svoltesi alla front. Stato Jugosl.*  
*col 34° A.P.*

Ha partecipato dal *19 aprile 1941*  
al *15 maggio 1941* alle Operazioni di Guerra *svoltesi in Balcania*  
*col 34° A.P.*

Ha partecipato dal *10 luglio 1941*

Come risulta dal Foglio Matricolare di mio padre il 34° Autoreparto prese parte alla campagna di Jugoslavia dal 6 al 18 Aprile 1941 e successivamente dei Balcani dal 19 Aprile al 15 maggio 1941.

Negli ordini di battaglia di quelle campagne il 34° Autoreparto è inserito nel 2° Autoraggruppamento - 29° Autogruppo. Ricostruire le vicende che hanno segnato il cammino e la vita delle singole Unità del Corpo Automobilistico in Jugoslavia si presenta impresa ardua causa il maggiore frazionamento delle stesse e la penuria di notizie specifiche nei diari storici.

Visto gli avvenimenti degli anni successivi, C.S.I.R./Arm.I.R., viene logico pensare che il 34° Autoreparto sia stato impiegato nel trasporto di divisioni autotrasportabili.

*Dal volume "Le operazioni delle unità italiane in Jugoslavia" Stato Maggiore Esercito - Ufficio Storico*

Lo Stato Maggiore Esercito tramite Ufficio Operazioni I - sez. 3ª con Ordine N°4090 di prot. *Segreto* tramite P.M.9, 28 marzo 1941 -XIX ordina:

*"Il movimento ferroviario delle G.U. e truppe di rinforzo avverrà come segue:*

*I° blocco:*

*Comando di C.A. Autotrasportabile con relative truppe e servizi;*

*2 Autogruppi - 29° e 128° - (2° AUTORAGGRUPPAMENTO) \**

*divisione Autotrasportabile PASUBIO*

*divisione Corazzata LITTORIO*

*divisione Autotrasportabile TORINO*

*comando 10° raggruppamento e XXIII - XXIV - LXVII gruppo art. A*

*XII gruppo da 75/47 C.K.*

*\* 2° AUTORAGGRUPPAMENTO*

*Giunse in zona di operazione tra l'11 ed il 14 Aprile 1941 ed operò con i suoi reparti in Slovenia e in Dalmazia.*

*Comprendeva:*

*XXIX Autogruppo Pesante*

*con gli Autoreparti: 33° - 34° - 96° - 97°*

*CXXVIII Autogruppo Pesante*

*con gli Autoreparti: 84° - 86° - 88° - 90°*

*122° e 139° Autoreparto Leggero*

*9° Reparto Soccorso Stradale*

*2 Sezioni Autoambulanze*

*2 Sezioni Autobotte*

*Nel Giugno 1941, l'intero Autoraggruppamento passava alle dipendenze della 4ª Armata*

Al termine della campagna gli stessi tedeschi, normalmente non molto prodighi di elogi nei confronti degli alleati, riconobbero in vari bollettini di guerra la validità strategica dell'operazione svolta dal Corpo d'Armata Autotrasportabile.

In cinque giorni il Corpo d'Armata Autotrasportabile percorse circa 850 chilometri. Raggiunse tutti gli obiettivi che gli erano stati assegnati e si accinse ad occupare tutta la fascia costiera da Sussak a Ragusa unitamente ad una vasta zona interna.

Il 19 Aprile gli automezzi rientrarono ai corpi e reparti di appartenenza.

Se si fa un confronto con il Corpo d'Armata Autotrasportabile che ha operato in Jugoslavia/Balcani si può notare che la maggior parte di queste unità farà parte del C.S.I.R..

*Comandante gen. Francesco Zingales*

*Capo di S.M. il col Guido Piacenza*

*Divisione a.t. Pasubio Comandante gen. Vittorio Giovannelli*

*Divisione a.t. Torino Comandante gen. Luigi Manzi*

*Autogruppi 29° e 128°*

*Comando Corpo d'Armata Autotrasportabile con relative truppe e servizi*

*Divisione autotrasportabile Pasubio*

*Divisione autotrasportabile Torino*

*Divisione corazzata Littorio*

*30° raggruppamento art. di Corpo d'Armata*



# CAMPAGNA DI RUSSIA

## C.S.I.R. - Arm.I.R.

### 1941 - 1943

#### Premessa

La 52ª Divisione fanteria "Torino" e la 9ª Divisione fanteria "Pasubio" furono due grandi unità di fanteria del Regio Esercito durante la seconda guerra mondiale. Erano in particolare due divisioni autotrasportabili tipo metropolitano, ovvero delle normali divisioni di fanteria, prive della Legione CC.NN., interamente motorizzate per quanto riguarda i servizi e l'artiglieria mentre per il trasporto dei reparti di fanteria e dei quadrupedi dovevano ricorrere ai veicoli forniti di volta in volta dagli Autogruppi di Corpo d'armata.

Al 10 giugno 1940, l'organico previsto per una divisione di questo tipo era di 10.404 uomini, equipaggiati con 60 cannoni (8 contraerei Breda 20/65 Mod. 1935, 8 anticarro 47/32 Mod. 1935,8 da accompagnamento 65/17 Mod. 1908/1913, 24 campali da 75/27, 12 obici da 100/17), 153 mortai (45 mortai da 81 mm e 108 da 45 mm), 286 mitragliatrici (220 leggere e 66 pesanti). Per i trasporti erano disponibili 461 veicoli a motore, 36 trattori d'artiglieria, 159 motocicli e 127 biciclette.

Con gli Autoreparti in dotazione al 2º Autoraggruppamento di Corpo d'Armata, assegnato al CSIR, era possibile il trasporto di una sola divisione.

Il compito di trasportare i reparti di fanteria e dei quadrupedi fu svolto dal XXIX Autogruppo che provvide al trasporto della SOLA Divisione Pasubio, mentre la Torino dovette procedere a piedi fino a Perwomaisk dove, come descritto in seguito, fu raggiunta dai mezzi del XXIX Autogruppo, sollevato momentaneamente dal trasporto della Pasubio e trasportata fino a Dniepropretowk.

Il fatto che i mezzi disponibili potevano trasportare una sola divisione era a conoscenza degli Alti Comandi. Tale situazione si era già presentata durante la campagna di Jugoslavia/Balcani con protagonisti i medesimi reparti.

Il XXIX Autogruppo, con gli Autoreparti Pesanti 33º, 34º, 96º, 97º, aveva in dotazione 200 rimorchi e 200 attrezzature per il trasporto di quadrupedi.



*Generale di Corpo d'Armata  
Giovanni Messe  
Comandante del C.S.I.R..*





Al termine della Campagna di Jugoslavia il 34° Autoreparto era dislocato a Cuneo.

*Questo dato è certificato dal fatto che mio padre smarrì il portafogli a ACQUI TERME mentre stava partendo per la Russia. Si trasferì a Verona per partire con il C.S.I.R. il 10 Luglio 1941.*

Si trasferì a Verona per partire con il C.S.I.R. il 10 Luglio 1941. Esso comportò:

- un movimento per ferrovia da Roma (Divisione Torino), da Verona (Divisioni Pasubio e Celere) e da Cremona (Comando C.S.I.R.) sino alla zona di scarico situata nell'Ungheria orientale e compresa tra Marmaros Sziget, Felsoviso, Borsa;

- un movimento per via ordinaria dalla zona di scarico alla zona di radunata che venne fissata in Romania nelle località di:

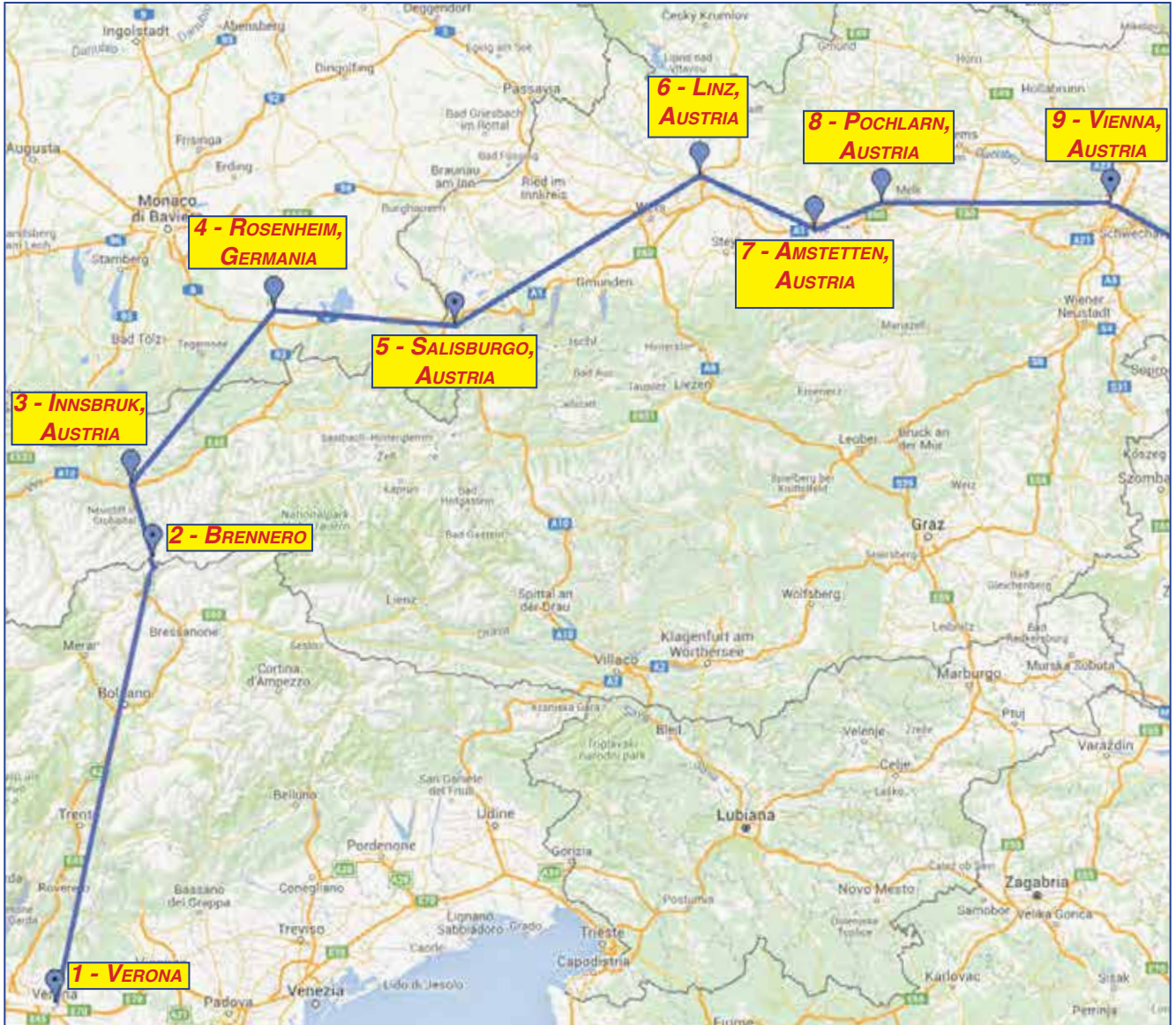
- Gura Hormolui-Falticeni-Suceava, per le Divisioni;
- Botosani, per il Comando del Corpo di Spedizione e per le Unità e Servizi del Comando stesso. - Il movimento per trasportare l'intero Corpo di Spedizione durò ventisette giorni e richiese l'impiego di 216 treni, suddivisi in cinque blocchi, e si concluse il 5 agosto.

La distanza dalla zona di scarico dai treni, profonda 80 km, alla zona di radunata era di circa 280 km.

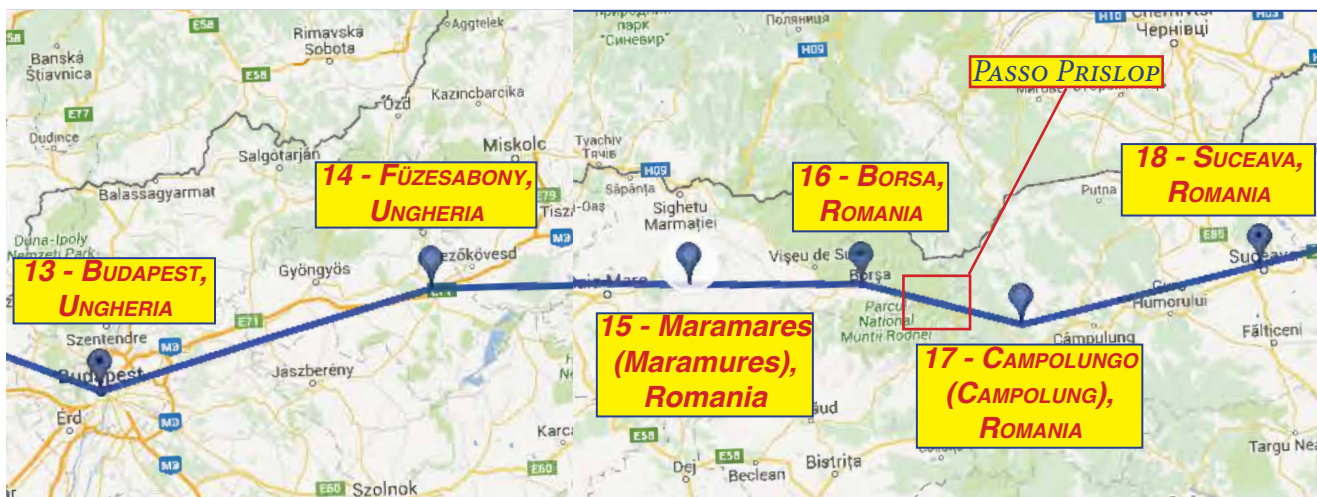
Il trasferimento delle unità avrebbe dovuto svolgersi per autotrasporti successivi, eseguiti dal solo XXIX Autogruppo con gli Autoreparti Pesanti: 33°, 34°, 96°, 97°. I rimanenti autoreparti appartenenti al II Autogruppo erano impegnati al trasporto Servizi. Il XXIX Autogruppo iniziò il trasporto della Divisione Pasubio nella notte a cavallo del 17/18 Luglio 1941 trasportando il Comando Divisionale da Borsa a Suceava. Nei giorni successivi tutti gli altri reparti.

La disponibilità di una sola rotabile per raggiungere la zona di radunata, rotabile che si snoda per oltre cento chilometri a cavallo dell'arco carpatico e che non possedeva sufficiente larghezza per consentire il doppio transito degli automezzi pesanti, quasi tutti Lancia 3RO con rimorchio, la limitata disponibilità di automezzi, la natura montagnosa della regione attraversata, in aggiunta alla non trascurabile distanza da percorrere, crearono una serie di difficoltà che furono peraltro superate con grande animo da tutti i componenti del C.S.I.R.. In pochi giorni si provvide: al completo autotrasporto delle due Divisioni e delle Unità e Servizi di Corpo d'Armata non motorizzati, all'assegnazione di mezzi di rinforzo alla Divisione Celere, al movimento di tutte le unità motorizzate del Corpo d'Armata e, infine, al trasporto in avanti dei magazzini e frazioni di magazzino degli stabilimenti di Intendenza, per la costituzione della base avanzata di Suceava, trasporto che doveva essere effettuato contemporaneamente alle unità in movimento, così da poter loro assicurare, subito, vettovagliamento e possibilità operative.

- |                         |            |
|-------------------------|------------|
| 1 - VERONA              | BRENNERO   |
| 2 - BRENNERO            | INNSBRUCK  |
| 3 - INNSBRUK, AUSTRIA   | ROSENHEIM  |
| 4 - ROSENHEIM, GERMANIA | SALISBURGO |
| 5 - SALISBURGO, AUSTRIA | LINZ       |
| 6 - LINZ, AUSTRIA       | AMSTETTEN  |
| 7 - AMSTETTEN, AUSTRIA  | POCHLARN   |
| 8 - POCHLARN, AUSTRIA   | VIENNA     |
| 9 - VIENNA, AUSTRIA     |            |



- |                            |             |
|----------------------------|-------------|
| 9 - VIENNA, AUSTRIA        | HEGYESHALOM |
| 10 - HEGYESHALOM, UNGHERIA | GYOR        |
| 11 - GYŐR, UNGHERIA        | KOMAROM     |
| 12 - KOMÁROM, UNGHERIA     | BUDAPEST    |

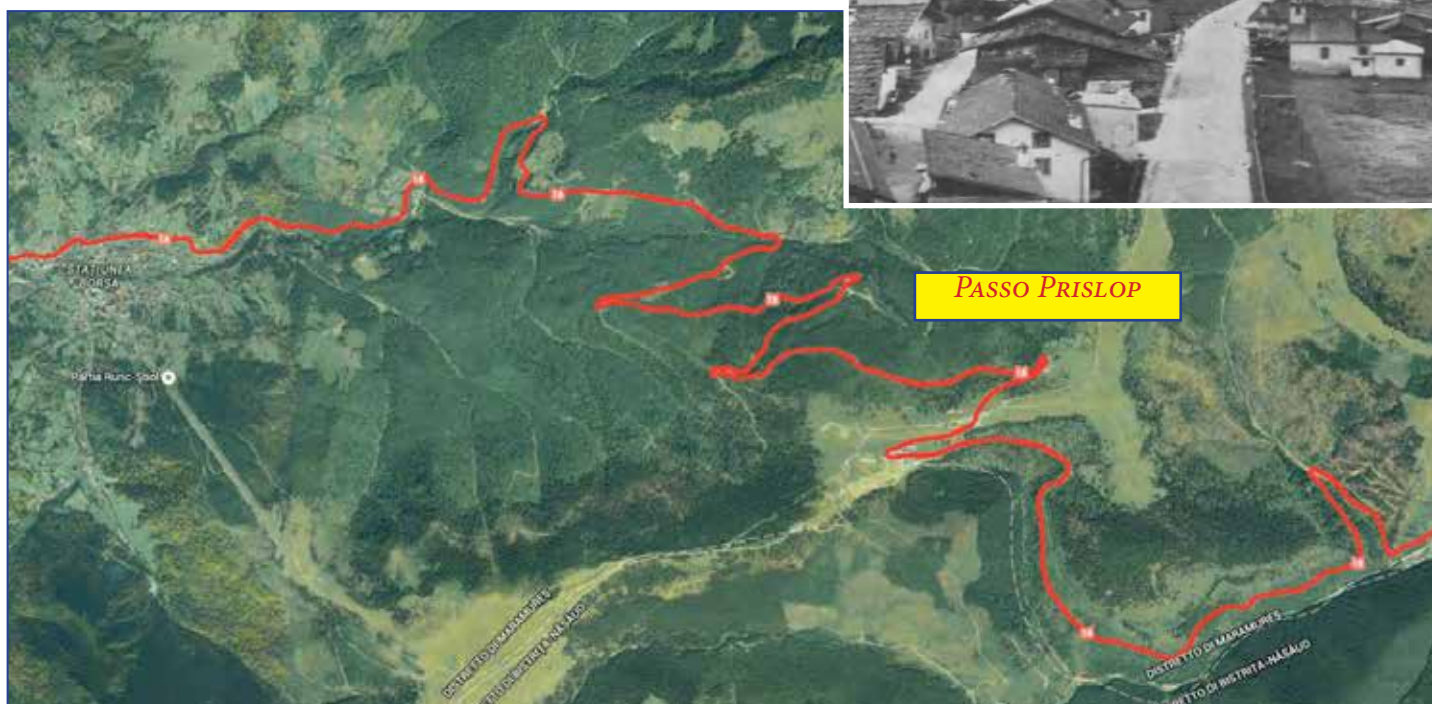


- 13 - BUDAPEST, UNGHERIA
- 14 - FÜZESABONY, UNGHERIA
- 15 - MARAMARES (MARAMURES), ROMANIA
- 16 - BORSA, ROMANIA
- 17 - CAMPOLUNGO (CAMPOLUNG), ROMANIA

- RAKOS - FÜZESABONY
- MARAMAROS
- VISOVOLGUY ? - BORSA
- CAMPOLUNGO
- SUCEAVA - 19 Luglio 1941

*A destra: La rotabile carpatica del passo Prislop.  
Sono 1414 metri di dislivello che i pesanti autocarri con  
rimorchio faticano a superare.*

*Sotto: cartina del passo Prislop.*



*Il primo convoglio composto dal 1° battaglione del 79° fanteria giunse il 12 luglio nella cittadina ungherese di Maramaros Szigest.  
Il 17 il generale Messe assunse il comando del C.S.I.R..*

# COMANDO DEL CORPO DI SPEDIZIONE IN RUSSIA

Ufficio Operazioni

Segreto!

ORDINE D'OPERAZIONE N. I

N. 3797 di prot.  
1941 XIX

OP. P.M. 88/R, li 26 luglio

Oggetto:

Carte top.: 1: 200.000 - fogli: 4349 - 4449 - 4549 - 4649 - 4349 - 4749 - 4348 - 4448 - 4548 - 4648 - 4748 - 4848 - 4347 - 4447 - 4547 - 4647 - 4747 - 4847

<i>Al Comando Divisione di Fanteria "Pasubio"</i>	P.M.83/R
<i>Al Direttore dei Trasporti del C.S.</i>	<i>Felso Viso</i>
<i>Al Comando 2° Autoraggruppamento d'Armata</i>	P. Militare
<i>Al Comando 1ª Cp. Bers. Motociclisti</i>	<i>Salcea</i>

e per conoscenza:

<i>Al Comando 11ª Armata Germanica</i>	P. Militare
<i>Al Comando Divisione di Fanteria "Torino"</i>	P.M. 152/R
<i>Al Comando Divisione di Fanteria "P.A.D.A."</i>	P.M. 40/R
<i>Al Comando Artiglieria del C.S.I.R.</i>	Sede
<i>Al Comando Genio del C.S.I.R.</i>	Sede
<i>All'Intendenza Speciale "Est"</i>	P.M. 102
<i>All'Ufficio Servizi del C.S.I.R.</i>	Sede
<i>All'Ufficiale Superiore del C.S.I.R.</i>	Sede

- I. — L'11ª A. Germanica operante all'estremo sud dello schieramento alleato, ha rotto le resistenze avversarie sul Nistro e prosegue con successo la sua azione in profondità. Il Corpo di Spedizione Italiano, in riserva di Armata, deve portarsi prossimamente al Nipro, in direzione Jampol.
- II. — La Divisione **Pasubio**, autotrasportata, inizierà per prima l'avvicinamento per raggiungere in primo tempo la zona Iswory - Pol.
- III. — *Organizzazione del movimento.*
- 1) *Itinerario:* Suceava - Botosani - Stefanesti - Sagajkani - Richkanowka - Belzy - Iswory - Pol.
  - 2) *Tappe:* nr. 4 con le seguenti zone di sosta:
    - 1° giorno: Botosani - Trusesti;
    - 2° giorno: Stefanesti - Sagajkani;
    - 3° giorno: Ritschi- Belzy;
    - 4° giorno: Iswory - Pol.
  - 3) *Scaglioni:* di reggimento con la seguente successione:
    - un rgt. di fanteria e 1ª cp. motociclisti (che dal giorno 27 passa alla dipendenza della divisione **Pasubio**);
    - il reggimento di artiglieria;
    - T. e S. divisionali;
    - un rgt. di fanteria.
  - 4) Il XXIX autogruppo, incaricato dell'autotrasporto, dovrà dislocarsi nella zona di Capo Coldruni - Corno Luncii per le ore 18 del giorno 28. Il Comandante dell'autogruppo si presenterà, al più presto, al Comando divisione fanteria **Pasubio** per ricevere ordini circa cantieri di scarico e modalità esecutive del trasporto.
  - 5) Il regolare svolgersi del movimento della colonna dovrà essere assicurato con il nucleo movimento stradale divisionale.
  - 6) *Inizio dell'autotrasporto:* prime ore del giorno 30.
- IV. — *Organizzazione degli itinerari:* a cura della Direzione Trasporti, la quale inserirà gli elementi del btg. movimento stradale, nella organizzazione germanica in atto, previ accordi con la Direzione dei Trasporti dell'11ª Armata tedesca.

V. — *Sicurezza.*

Premminente importanza ha, nella situazione contingente, la difesa contraerea, che dev'essere assicurata in marcia ed in sosta.

Nelle località di sosta notturna predisporre adeguato servizio di guardia e di protezione da eventuali infiltrazioni di elementi paracadutisti.

VI. — *Collegamenti.*

La divisione potrà appoggiarsi ai seguenti centri dell'11<sup>a</sup> Armata Germanica (AOK 11) Botosani - Stefanesti - Sagajkani - Belzy - Soroki.

VII. — *Alloggiamenti:* è consentito il solo accampamento; eccezionalmente si potrà usufruire di qualche locale nei paesi della zona di sosta.

VIII. — *Disciplina di marcia:* occorre una severa disciplina di marcia, tenendo presente che sulle medesime strade si svolge il traffico dell'Armata.

Anche durante le brevi soste le strade e i ponti devono essere tenuti liberi, in modo da assicurare la continuità del transito nei due sensi.

IX. — *Servizi:* ordini a parte.

X. — Il comando divisione **Pasubio** notifichi giornalmente a questo Comando:

- ora di partenza;
- ora di arrivo;
- eventuali novità.

Generale di Corpo d'Armata  
Comandante  
*Giovanni Messe*



18 - SUCEAVA, ROMANIA  
19 - TRUȘEȘTI, ROMANIA  
20 - STEFANESTI, ROMANIA

TRUȘEȘTI  
STEFANESTI  
SAGAJKANI

IL 30 luglio 1941 il XXIX Autogruppo Pesante, di cui faceva parte il 34° Autoreparto, inizia il trasporto della divisione Pasubio equipaggiato con 200 Rimorchi e 200 Attrezzature per trasporto quadrupedi. Le abbondanti piogge di quei giorni resero malagevole, lento e faticoso il procedere dell'autotrasporto. lungo l'unica pista Botosani - Belzy - Isvorj, ridotta ad un pantano impraticabile, le autocolonne furono spesso immobilizzate e costrette a sostare in attesa del prosciugamento. In questo autotrasporto, autoreparti e automezzi del CSIR facevano la loro prima dura esperienza al fronte orientale, una sofferta esperienza destinata a rinnovarsi poi costantemente, sino a costituire il motivo dominante delle difficoltà operative e logistiche delle unità del Corpo di Spedizione per la durata dell'intera campagna.

4 Agosto 1941 superamento del fiume Dnjestr.

10 Agosto 1941 viene ordinato di mettere sugli automezzi dei segni di riconoscimento (tricolori) per aviazione amica.

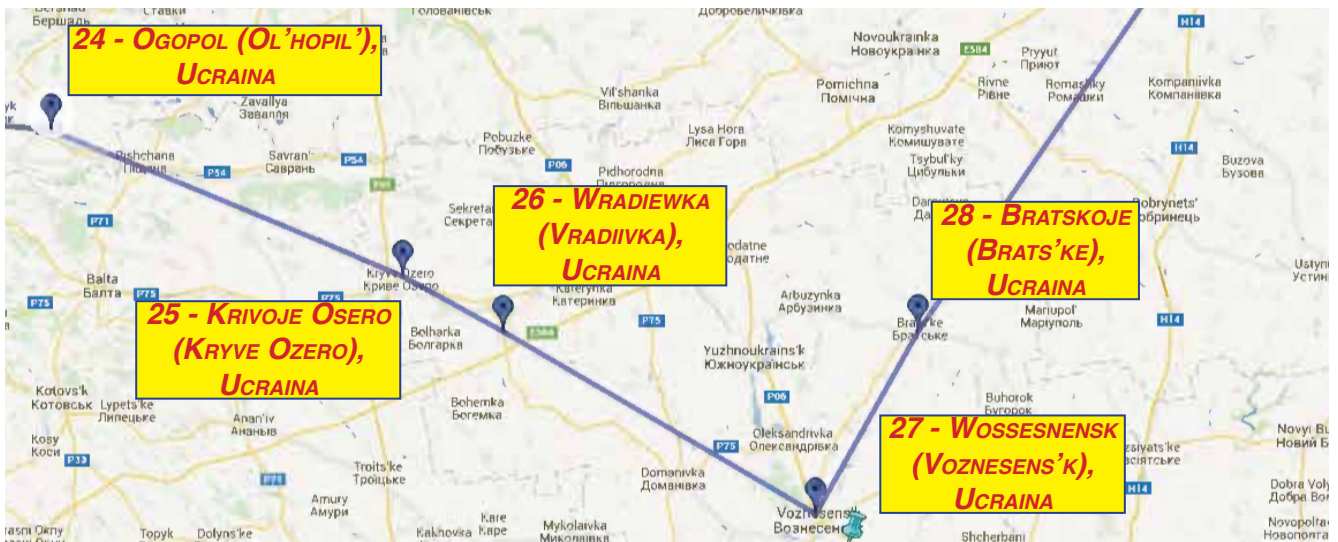
11 Agosto 1941 poco carburante e ponte interrotto nei pressi di Kriworustcka.

23 Agosto 1941 in seguito a bombardamento aereo l'Autoreparto ha il suo primo caduto nell'autiere **ARNALDO SCARAMELLA.**



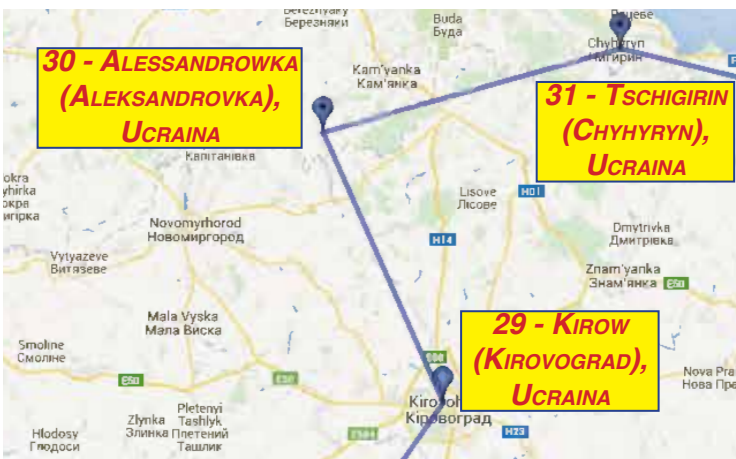
- 21 - SAGAJKANI, MOLDAVIA  
 22 - BELZI O BELTION (BEL'TSY ), UCRAINA  
 23 - JAMPOL' (YAMPIL'), UCRAINA -  
 24 - OGOPOL (OL'HOPIL'), UCRAINA

- BELZI  
 JAMPOL  
 OGOPOL



- 24 - OGOPOL (OL'HOPIL'), UCRAINA  
 25 - KRIVOJE OSERO (KRYVE OZERO), UCRAINA \*  
 26 - WRADIEWKA (VRADIIVKA), UCRAINA  
 27 - WOSSESNENSK (VOZNESENS'K), UCRAINA  
 28 - BRATSKOJE (BRATS'KE), UCRAINA  
 29 - KIROW (KIROVOGRAD), UCRAINA  
 30 - ALESSANDROWKA (ALEKSANDROVKA), UCRAINA  
 31 - Tschigirin (Chyhyryn), UCRAINA  
 32 - DERIJEWKA (DERIYEVKA), UCRAINA

- PETROHANA-KRIVOJE OSERO \*  
 WRADIEWKA  
 WOSSESNENSK \*  
 BRATSKOJE  
 KIROW  
 ALESSANDROWKA  
 Tschigirin  
 DERIJEWKA



- \* 8 Agosto 1941  
 \* 9 Agosto 1941 partenza ore 13 circa  
 \* 14 Agosto 1941 passaggio del fiume Bug a Wosesenensk (Voznesens'k).