

VITTIME ASTIGIANE  
 DEL CONTE ROSSO E DEL GALILEA,  
 1941-1942

*Marco Montagnani*

[...] Per l'annegato la morte è il mare  
 E per il mare l'annegato è forse un po' della sua vita  
 Ma  
 se domandate all'annegato cosa pensa del mare  
 Se gli domandate il suo parere  
 sulla vita della morte e l'amore della vita  
 sulla morte della vita  
 sulla vita dell'amore  
 la più leggera schiuma delle onde di questo mare  
 del più lontano dei suoi nuovi e così vecchi fiumi  
 sorride senza rispondervi  
 senza rispondere per lui  
 senza rispondere di lui.  
 (Jacques Prévert)

**Introduzione**

Ore 20:43 del 24 maggio 1941: a circa 10 miglia al largo di Capo Murro di Porco (Siracusa), il sommergibile britannico *HMS Upholder* lanciò una coppia di siluri contro il piroscafo requisito *Conte Rosso*, carico di 2.729 militari e militarizzati, in viaggio verso l'Africa settentrionale, affondandolo. Bilancio: 1.432 superstiti; 1.297 fra morti e dispersi.

Ore 22:45 del 28 marzo 1942: a circa 9 miglia al largo della piccola isola greca di Antipasso<sup>1</sup>, il piroscafo requisito *Galilea*, carico di 1.329 persone, in prevalenza Alpini in viaggio di rientro in Italia,

<sup>1</sup> Quando possibile, i toponimi greci non sono stati riportati nella lingua originale, bensì in italiano.

oltre a molti militarizzati e a qualche civile<sup>2</sup>, fu silurato dal sommergibile britannico *HMS Proteus*, affondando. Bilancio: 279 superstiti; 1.050 fra morti e dispersi. Per “morti” s’intendono i naufraghi il cui corpo venne ritrovato, per “dispersi” le vittime il cui corpo non fu recuperato.

Per quanto riguarda la seconda guerra mondiale, nella tragica classifica dei siluramenti di una nostra singola nave che provocarono il maggior numero di morti e dispersi, il *Conte Rosso* occupa la prima posizione, il *Galilea* la seconda. Ciò rende l’idea di tali funesti accadimenti.

Gli imbarcati sui due piroscafi provenivano da tutte le regioni d’Italia: sul *Galilea* erano prevalentemente settentrionali e fra loro alcuni erano originari di Asti e della sua provincia, da qui in poi, tutti indicati come “Astigiani”. Scopo di questo lavoro è restituire proprio le vittime astigiane alla memoria collettiva. Per farlo compiutamente, è necessario descrivere i tragici accadimenti che le videro protagoniste.

Ovviamente, chi scrive non vuole, e neppure può, mettere in secondo piano gli altri sfortunati attori di tali tragedie. Non fosse altro perché, fra i dispersi del *Conte Rosso*, ha lo zio, il caporale geniere Marino Motta, di Lecco.

In realtà sussiste anche una profonda *pietas* per tutti coloro che, partiti per la guerra, per qualunque guerra, non fecero più ritorno dai loro cari.

Va precisato che qualche nome è probabilmente sfuggito alla ricerca: in primo luogo perché, con il passare degli anni, molta documentazione è andata dispersa; inoltre, già all’epoca, sia l’elevatissimo numero degli imbarcati su tali piroscafi sia la pressante e caotica situazione generata dal conflitto fecero incorrere i compilatori della documentazione, precedente (soprattutto i ruoli d’imbarco) e successiva agli affondamenti, in disattenzioni, anche omissive, talvolta rilevanti<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Si segnala la presenza, tra questi, di alcune donne.

<sup>3</sup> Pertanto è doveroso in questa sede pregare chiunque possieda elementi che possano correggere e/o integrare gli elenchi – riportati nelle pagine seguenti – dei morti, dei dispersi e dei superstiti astigiani del *Conte Rosso* e del *Galilea* di segnalare tali preziose informazioni all’Istituto per la storia della resistenza e della società contemporanea in provincia di Asti, che ha accompagnato questo percorso di ricerca.



### L'affondamento del piroscafo requisito *Conte Rosso*

Allo scoppio del siluro, mi trovavo in coperta intento a curiosare ed a chiacchierare con altri militari, visto il grande numero di personale a bordo, tra marinai, marittimi e soldati, alcuni delle mie parti. Subito mi impossessai di un salvagente e mi calai a mare mentre attorno a me si scatenò l'inferno: grida, invocazioni di aiuto, imprecazioni, preghiere; ognuno reagiva in modo del tutto personale di fronte all'improvvisa tragedia. Nuotando trovai un grosso pezzo di legno che galleggiava e subito mi aggrappai. Per timore del gorgo che mi avrebbe portato a fondo all'atto dell'ultimo respiro del piroscafo, subito nuotai vigorosamente per allontanarmi e così fecero molti<sup>4</sup>.

L'impostazione del piroscafo *Conte Rosso* ebbe inizio nel 1914, nei cantieri scozzesi *William Beardmore & Co* di Dalmuir, località sita a pochi chilometri da Glasgow, per conto del Lloyd Sabaudò. Il nome fu scelto in onore di Amedeo VII di Savoia, soprannominato per l'appunto "Conte Rosso". L'anno successivo, però, a seguito dei noti eventi bellici, il Governo inglese lo requisì per poi trasformarlo nella portaerei *HMS Argus* ad unico ponte di volo, che fu consegnata alla *Royal Navy* nel dicembre del 1917.

Terminata la guerra, negli stessi cantieri fu reimpostato il "nuovo" *Conte Rosso* – l'unico che veramente ci interessa –, quello affondato il 24 maggio 1941. Varato nel febbraio del 1921, fu impiegato, come piroscafo di lusso, sulle più incantevoli e prestigiose rotte del mondo (Buenos Aires, Montevideo, New York...), entrando a far parte, nel 1932, dell'Italia Flotte Riunite, Società nata dalla fusione del Lloyd Sabaudò con Navigazione Generale Italiana (N.G.I.) e Cosulich Società Triestina di Navigazione.

Nel 1935, durante la guerra d'Abissinia, venne per la prima volta requisito dal Governo italiano, per essere adibito al trasporto in Africa inizialmente delle truppe e poi dei coloni. Ritornato all'impiego civile, nel 1937 fu venduto al Lloyd Triestino che sino alla fine del 1939 lo impiegò sulle rotte per l'Estremo Oriente. Dopo altre vicissitudini, il 3 dicembre 1940, mentre si trovava nel porto di Genova, fu nuovamente e definitivamente requisito per essere destinato al trasporto di soldati in Libia.

<sup>4</sup> Memoria del marò Salvatore Esposito (<http://www.marinai.it/marinai/stabie-si/esposito.pdf>).



DATI SALIENTI RELATIVI AL PIROSCAFO *CONTE ROSSO*

Lunghezza	179,3 metri
Larghezza	22,6 metri
Stazza lorda	17.856 tonnellate
Immersione a pieno carico	9,1 metri
Velocità nominale	18,5 nodi (circa 34 km/h)
Passeggeri	640

**1. L'ultimo viaggio del *Conte Rosso***

Già dall'estate del 1940, in Africa settentrionale le forze italo-tedesche stavano strenuamente combattendo contro le truppe inglesi. Da ambo le parti, forti erano state le perdite di uomini e materiali, senza che l'una avesse definitivamente la meglio sull'altra.

Dopo il fallimento del secondo tentativo di strappare Tobruk ai *tommies*, avvenuto fra il 30 aprile ed il 2 maggio 1941, a Roma e a Berlino si giunse alla conclusione che, per vincere, occorrevano più soldati, armi, mezzi e attrezzature. Precisamente, occorreva disporre di tre corpi d'armata (due italiani e uno tedesco), con cinque divisioni corazzate (tre italiane e due tedesche), sette divisioni motorizzate (italiane) e quattro divisioni non motorizzate (italiane).

Il trasferimento in Africa Settentrionale di tale contingente sarebbe avvenuto via mare: tuttavia il precedente 14 aprile, Winston Churchill, dimostrando un eccellente tempismo strategico, aveva inviato ai suoi Capi di Stato Maggiore una direttiva secondo la quale la *Mediterranean Fleet* doveva «arrestare tutto il traffico marittimo [in arrivo dall'Italia] con l'impiego intensissimo delle unità di superficie e con la collaborazione, per quanto possibile, dell'Aviazione e dei sommergibili»<sup>5</sup>.

Questo il quadro in cui maturò la tragedia del *Conte Rosso*.

All'inizio del suo ultimo viaggio, il piroscafo aveva a bordo complessivamente 2.729 uomini, 280 dei quali facevano parte dell'equipaggio civile militarizzato, mentre gli altri, che nella stragrande maggioranza appartenevano all'Esercito, dovevano raggiungere, una volta sbarcati a Tripoli, i reparti d'appartenenza.

<sup>5</sup> M. Montanari, *Le operazioni in Africa Settentrionale*, Vol. II, *Tobruk (Marzo 1941 - Gennaio 1942)*, Roma, F.U.S.A. Editrice s.r.l., 1993 (2<sup>a</sup> ed.), p. 150.

Erano compresi anche una trentina di appartenenti alla Marina militare, nonché un piccolo gruppo di civili, militarizzati e non, inviati in Africa settentrionale per le più diverse ragioni<sup>6</sup>.

Il *Conte Rosso* aveva già compiuto, senza problemi, otto volte la doppia traversata Italia-Libia, cosicché era alla sua diciassettesima navigazione nel Mediterraneo centrale. Inoltre, aveva anche effettuato altri viaggi, sempre per trasporto truppe, nel Tirreno.

Oltre agli uomini, aveva a bordo circa 160 tonnellate di merce, in prevalenza limoni e casse di vestiario, oltre a 6 tonnellate di posta. Tutto ciò era sistemato in quattro delle cinque stive del piroscalo, poiché la n° 2 era stata tenuta vuota. Inoltre, trasportava 800 tonnellate di nafta, destinate a Tripoli, ed in coperta alloggiava due automobili: una dell'Istituto Luce, l'altra del 4° Reggimento Carristi.

La partenza alla volta di Tripoli avvenne dal Porto di Napoli, sfilando dalla Porta San Vincenzo, nella prima mattina di sabato 24 maggio. Il disormeggio iniziò alle 3:00, la navigazione alle 4:45.

Facevano parte del convoglio, detto veloce perché capace di navigare a circa 18 nodi (circa 33 km/h), altri tre piroscali: *Marco Polo*, *Victoria* ed *Esperia*. La scorta ravvicinata era stata affidata al cacciatorpediniere *Freccia* ed alle torpediniere *Procione*, *Orsa* e *Pegaso*.

Il caposcorta era il capitano di fregata Giorgio Ghè, comandante del *Freccia*. Il capoconvoglio, imbarcato sul *Conte Rosso*, era il contrammiraglio Francesco Canzoneri; comandante civile era il capitano di lungo corso Giovanni Fabris; comandante militare il capitano di vascello Enrico Ruggero de Bellegarde de Saint Lary; commissario militare il 1° capitano del Regio Esercito Gino Biasini; comandante delle truppe imbarcate il colonnello Angiolo Costa, comandante del 4° reggimento Carristi. Di tutti, l'unico che non si salvò fu il Bellegarde, il cui cadavere venne però recuperato.

Fra le 8:00 e le 9:00, come preavvisato da Marina Napoli, il *Conte Rosso* e l'*Esperia* subirono finti attacchi, a scopo di addestramento sia per le navi sia per gli apparecchi, da parte di aerosiluranti nazionali. Fra le 9:00 e le 10:00, invece, a bordo del *Conte Rosso* si svolse, senza problemi e con profitto, un'esercitazione di allarme:

<sup>6</sup> Ad esempio, erano imbarcati operai della Ditta Vaselli e della Fiat.

Durante [quest'ultima] feci il giro di tutta la nave, passai in rivista tutti i reparti per assicurarmi che gli ordini da me impartiti la sera precedente fossero stati ben compresi. Tutti indossavano il salvagente. Tutti conoscevano il posto di adunata e le scalette di salvataggio per il caso di abbandono della nave. Tutti avevano le scarpe slacciate ed erano disarmati. Ordine e disciplina perfetti<sup>7</sup>.

Prima della partenza da Napoli sia verbalmente a mezzo delle persone dell'equipaggio che a mezzo degli alto parlanti vennero fatte le opportune raccomandazioni ai militari imbarcati affinché si slacciassero le scarpe, si togliessero fascie (sic) e gambali ed avessero sempre seco i salvagenti (sic). Si intende che ognuno ebbe assegnato il posto di riunione nel caso di abbandono della nave. Le esercitazioni prescritte dal regolamento di sicurezza sono state da me sempre particolarmente curate e fatte in modo che anche il personale di camera, cucina e macchina fosse addestrato per le varie emergenze. [...] Lungo il bordo della nave ho fatto distendere delle cime con dei penzoli. Mi assicurai della chiusura delle porte stagne prima ancora dell'uscita dal porto di Napoli. Le imbarcazioni di salvataggio sporgevano già fuori bordo. Ogni 4 o 5 zatteroni feci collocare una scure per il taglio delle rizze. I mezzi di salvataggio sia collettivi che individuali erano più che sufficienti per le persone imbarcate<sup>8</sup>.

Affissi in numerosi punti del piroscavo, vi erano avvisi circa il comportamento da tenere in caso d'emergenza, l'ubicazione dei punti di raccolta, l'obbligo di tenere sempre con sé il salvagente, il significato dei segnali di sirena<sup>9</sup>.

Il convoglio sarebbe passato per lo stretto di Messina, quindi a levante della Sicilia, rotta più corta dell'altra a ponente, ma più pericolosa a causa della vicinanza di Malta.

Da Messina uscirono:

- per la protezione contro-navi, gli incrociatori *Trieste* e *Bolzano*, della 3<sup>a</sup> Divisione, e i cacciatorpediniere *Corazziere*, *Ascari* e *Lanciere*, della 12<sup>a</sup> Squadriglia;

- a rinforzo della scorta ravvicinata, le torpediniere *Calliope*, *Perseo* e *Calatafimi*, che dovevano garantire la loro presenza fino al parallelo di Riposto.

<sup>7</sup> Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana (in seguito Ausmm), Comando 4<sup>o</sup> Reggimento Carristi, foglio prot. 2353R dell'11 giugno 1941, Relazione sull'affondamento del "Conte Rosso", firmata dal colonnello carrista Angiolo Costa, comandante delle truppe imbarcate.

<sup>8</sup> Ausmm, Interrogatorio del comandante civile del *Conte Rosso*, capitano di lungo corso Giovanni Fabris.

<sup>9</sup> Testimonianza del sergente carrista Mario Barbieri.



*Conte Rosso*, *Marco Polo*, *Victoria* ed *Esperia* assunsero la formazione su doppia colonna, con il *Conte Rosso* e l'*Esperia* in testa, rispettivamente a sinistra e a destra.

Dall'altezza di Reggio Calabria in poi, il caposcorta ravvicinata Ghè, ordinò alla torpediniera *Orsa* di precedere il convoglio al fine di eseguire, con intento intimidatorio, per circa due ore, il lancio di bombe torpedini da getto (comunemente dette bombe di profondità). La zona interessata dai lanci fu quella nei paraggi di Capo d'Armi. Altri lanci vennero successivamente ripetuti, sempre con lo stesso proposito.

Dalle 15:36, il convoglio fu anche protetto dal cielo, per mezzo di aerei sia da caccia sia da bombardamento. Tutti, però, intorno alle 20:00, col sopraggiungere dell'oscurità, in quanto inadeguati all'avvistamento antisommergibile notturno ma anche per ragioni di autonomia, rientrarono a Messina.

Quando, alle 19:10, fu raggiunto il parallelo di Riposto, come da ordini, le torpediniere *Calliope*, *Perseo* e *Calatafimi* lasciarono la scorta e fecero ritorno alla base.

Fino a quel momento, il viaggio si era svolto senza alcun intoppo degno di nota. Ovviamente, tutti gli uomini delle navi, sia del convoglio sia della scorta, erano preoccupati: in misura maggiore coloro che non conoscevano la vita di mare, un po' meno i marinai. Tuttavia, a bordo del *Conte Rosso* qualcuno aveva, con chitarra e mandolino, un poco rallegrato l'ambiente suonando *Speranze perdute*<sup>10</sup>, un valzer molto in voga in quegli anni ma dal titolo sinistramene presago.

Si giunse così alle 20:40, con mare forza 1-2, senza cresta d'onda per assenza di vento. Poiché il tramonto era stato molto luminoso, chi si fosse posto in osservazione verso levante, avrebbe visto convoglio e scorta profilarsi nettamente su un chiarissimo sfondo rosso-oro. In effetti, in osservazione vi era il *lieutenant commander* Malcolm David Wanklyn<sup>11</sup>, al comando del sommergibile britannico *HMS Upholder*<sup>12</sup>, appartenente alla 10<sup>a</sup> Flottiglia sommergibili dislocata a Malta.

<sup>10</sup> Testimonianza del caporal maggiore carrista Antonio Scialanca.

<sup>11</sup> Per quest'azione, Wanklyn fu insignito della *Victoria Cross*.

<sup>12</sup> L'*HMS Upholder* (P 37) fu uno dei quattro sommergibili di classe "U". Aveva, come gli altri tre, oltre a quelli interni, anche tubi di lancio dei siluri esterni. In soli quindici mesi di attività bellica dal 24 gennaio 1941, sempre sotto il comando di Wanklyn, ottenne successi mai eguagliati da nessun altro



Il battello era in agguato a levante della Sicilia già da una ventina di giorni. In tale lasso di tempo aveva attaccato diverse navi mercantili, scortate o isolate<sup>13</sup>. Di conseguenza, la sua dotazione di siluri era quasi totalmente esaurita, tanto che in quel fatidico momento ne aveva a disposizione solo due. Inoltre, l'Asdic<sup>14</sup> e gli idrofoni non gli funzionavano ed i serbatoi del carburante erano ormai quasi vuoti.

Wanklyn, tuttavia, che era uno dei migliori comandanti di sommergibili di quegli anni, non si fece influenzare da tali criticità. Dopo essersi posizionato al meglio, alle 20:43<sup>15</sup> ordinò di lanciare il primo siluro e il secondo seguì immediatamente.

In quel momento, le navi del convoglio e della scorta erano così disposte:

<u>ROTTA 171°</u>			
FRECCIA	CONTE ROSSO	ESPERIA	ORSA
PEGASO	MARCO POLO	VICTORIA	PROCIONE
DISTANZA		↓	3.000 M
LANCIERE	CORAZZIERE	ASCARI	
TRIESTE			
BOLZANO			

Dalle 20:30 circa, i quattro piroscafi avevano terminato di zigzagare, così da poter fare il "punto" sul Faro di Capo Murro di Porco, e procedevano ad una velocità intorno ai 18 nodi. Le vedette in controplancia del *Freccia* che, per contro, ancora zigzagava, presente il caposcorta Ghè sull'ala di plancia insieme al direttore di

sommergibile britannico nel corso della seconda guerra mondiale, affondando circa 120.000 tonnellate di navi nemiche. Fino a tempi recenti, la sua perdita era attribuita alle bombe di profondità lanciate dalla torpediniera *Pegaso* circa alle 16:00 del 14 aprile 1942. Il ricercatore Francesco Mattesini ritiene, invece, più convincente l'ipotesi secondo la quale l'*Upholder* sarebbe stato affondato, sì nel pomeriggio del 14 aprile 1942, ma da aerei tedeschi.

<sup>13</sup> Riuscì ad affondare, il 6 maggio, solamente il piroscafo *Cagliari* (2.322 t.s.l.).

<sup>14</sup> Si tratta di un dispositivo di rilevazione acustica, noto anche come sonar.

<sup>15</sup> Come si deduce dalla risposta fornita dall'Ammiragliato britannico al quesito dell'Ufficio storico della Marina militare, intitolato *Affondamento fuori dello Stretto di Messina, del P/fo Italiano Conte Rosso in convoglio. Quanti e quali sommergibili inglesi hanno partecipato all'azione*. Detta risposta chiara che l'attacco al *Conte Rosso* era stato condotto dal solo sommergibile *HMS Upholder* (cfr. Ausmm, foglio n. HSL. 30/51 del 31 gennaio 1951).





tiro, scorsero un siluro affiorante passante a circa 40 m dalla poppa, da sinistra verso destra.

Lo stesso Ghè diede, con immediatezza, gli ordini di mettere tutta la barra a sinistra e di lanciare il segnale d'allarme, un razzo Very di colore verde. Grazie alla drastica accostata, il *Freccia* evitò un secondo siluro, proveniente sempre da sinistra, che passò ad appena una decina di metri dalla prora.

Entrambi i siluri, purtroppo, colpirono, pochi istanti dopo, il *Conte Rosso*. Anche se a bordo era stata vista la scia del primo, mancò il tempo per mettere in atto qualsivoglia manovra difensiva. Il contrammiraglio Canzoneri, che dal ponte di comando ove si trovava, li aveva avvistati entrambi, rimase convinto che per il piroscalo fu esiziale solamente il secondo<sup>16</sup>:

[...] ho visto io stesso i due siluri arrivare: il primo con impatto di circa 50°, era già a non più di 100 metri e correva quasi a galla. Per questo si può spiegare come il primo scoppio non abbia dato l'impressione, sia a me che a qualche altro, di aver prodotto gravi danni; sia il rumore che la scossa non sono stati molto forti ed è possibile che l'esplosione, essendo avvenuta circa al galleggiamento, abbia esaurito nell'aria parte della sua energia. [...]. Il secondo scoppio si è manifestato con maggior violenza del primo: si è risentita una fortissima scossa con forte rumore di scricchiolii e schianti; alcuni vetri del ponte e della sala nautica sono andati in frantumi e la nave ha immediatamente iniziato un movimento sensibile di appruamento e sbandamento sulla sinistra. Ho avuto subito, assieme al comandante, la sensazione che questo secondo scoppio avesse determinato una situazione che sarebbe divenuta disperata in brevissimo tempo.

La parte colpita da primo siluro era di poco a proravia del fumaiolo prodiero; il secondo, invece, impattò il *Conte Rosso* di poco a proravia del ponte di comando, in corrispondenza della stiva n. 3: fra i due, circa 20 metri.

Il *Freccia*, essendo ormai quasi buio, non aveva potuto individuare le scie dei siluri e tuttavia, sulla base di calcoli fatti al momento, si diresse verso la zona di presumibile provenienza e dopo averla raggiunta vi lanciò complessivamente 17 bombe torpedini da

<sup>16</sup> Ausmm, Comando Convoglio Celere, foglio s.p. del 29 maggio 1941, Relazione sull'affondamento del P/fo requisito "Conte Rosso" (relazione classificata segreta, stilata ad Augusta dal capoconvoglio contrammiraglio Francesco Canzoneri).





getto. Per gli uomini del *Conte Rosso* già in acqua, furono attimi di terrore:

Qualcuno, non so se sul serio o per paura, cominciò a gridare che c'erano dei pescecani! Subito però l'attenzione fu distolta da questo ipotetico pericolo da un altro evento pauroso: le bombe di profondità, che il nostro caccia che si era fermato [...] lanciava nel tentativo di neutralizzare o colpire il sommergibile; ad ogni bomba una martellata sull'addome! Per fortuna finì presto [...]<sup>17</sup>.

Alle 20:59, quindi in appena un quarto d'ora – forse in un lasso di tempo anche più ridotto – il *Conte Rosso* s'inabissò quasi verticalmente e con la prora in basso: «Il Conte Rosso sembra un gran drago marino che soffi sollevando colonne d'acqua. Il mare bolle d'intorno per le fughe d'aria che sempre più aumentano, sconvolgendo e travolgendo tutto»<sup>18</sup>.

Ghè ingiunse alla *Procione* e alla *Pegaso*, come peraltro già deciso, di fermarsi per dare soccorso, mentre il resto del convoglio e le altre unità della scorta, *Freccia* compreso, dovevano continuare il viaggio, allontanandosi il più velocemente possibile dal luogo del disastro per ovvie ragioni di sicurezza. Da parte sua, il Comando della 3<sup>a</sup> Divisione ordinò ai cacciatorpediniere *Corazziere* e *Lanciere* di dare immediatamente la caccia al sommergibile e quindi di prestare aiuto ai naufraghi.

Alle 22:10 Radio Coltano chiamò la nave ospedale *Arno* che stava facendo rotta da Bengasi per Napoli<sup>19</sup>: «Da Marina Messina per nave ospedale *Arno*. Dirigete subito punto a miglia 10 per rilevamento 85° da Capo Murro di Porco».

L'*Arno* giunse sul luogo della tragedia alle 3:00 del 25 maggio e, dopo avere acceso il proiettore iniziò, a moto lento e con le scialuppe pronte, la ricerca dei naufraghi, in condizioni proibitive a causa del peggioramento delle condizioni meteorologiche (vento forte e mare mosso). Appena sorto il sole, ecco cosa apparve agli occhi del suo equipaggio<sup>20</sup>:

<sup>17</sup> Testimonianza del sergente carrista Mario Barbieri.

<sup>18</sup> Testimonianza del sottocapo S.D.T. Giorgio Dissera, che, trovandosi a bordo dell'incrociatore *Trieste*, poté osservare la scena.

<sup>19</sup> M. Peruzzi, *Le missioni avventurose d'una squadra di navi bianche*, Roma, Ministero della Difesa - Marina, Tipografia dell'Ufficio Coordinamento, 1952, p. 120.

<sup>20</sup> Ivi, p. 122.





Alle prime luci, non appena l'orizzonte è chiaro, si avvistano imbarcazioni, zattere e rottami. L'*Arno* dirige a tutta forza verso i natanti, ma ogni speranza è presto delusa. Il mare ha strappato via tutti i naufraghi: zattere vuote, imbarcazioni sommerse e capovolte, rottami e chiazze di nafta, fanno immaginare le tragiche vicende di quella notte e l'effimera resistenza dei naufraghi tra le ondate travolgenti, sotto il vento gelido ed ostinato. Non sembra giustificata la speranza che qualcuno sia stato capace di sopportare tanta violenza, ma l'*Arno* continua le ricerche.

Alla fine della sua intensa opera, l'*Arno* recuperò 60 naufraghi, fra cui 5 ufficiali. Tutti in condizioni di salute critiche, giacché semi assiderati e con la pelle, gli occhi e le vie respiratorie, gravemente irritati a causa della nafta: «sento ancora quel sapore schifoso, nauseante e incontenibile che ci entrava da tutte le parti: nella bocca, nel naso e nelle orecchie, le palpebre si appiccicavano»<sup>21</sup>.

Alla notizia dell'affondamento del *Conte Rosso*, ricevuta alle 21:00, il comando settore Marina militare di Augusta fece immediatamente uscire 10 motovelieri: 7 da Augusta e 3 da Siracusa, che alla massima velocità possibile raggiunsero il luogo del disastro. La loro perlustrazione continuò fino al giorno 26 ed ebbe come esito il recupero di 20 superstiti e 214 cadaveri: 62 dei quali furono portati ad Augusta e 152 a Siracusa. Anche se fino ad oggi si è ritenuto che in quest'ultima località siano giunti solo morti, in base a recenti ricerche, sembra invece che sia sbarcato anche un piccolissimo numero di superstiti.

Molte salme erano in vista e, poiché intorno alla nave ospedale si svolgeva, per quanto appena detto, l'intensa attività di ricerca effettuata dai motovelieri augustani e siracusani, furono recuperate: «le motolance le prendono a rimorchio, a coppie, a grappoli e le portano ai motovelieri perché siano esaminate»<sup>22</sup>. Un'immagine agghiacciante, che fa il paio con la seguente, sempre riguardante naufraghi morti: «dove la corrente le avrà portate affioreranno col dorso e formeranno un banco di salme vaganti, portate in giro come un banco di meduse cullate dalle onde»<sup>23</sup>.

Secondo fonti inglesi, le bombe di profondità lanciate dalle navi che seguirono il sommergibile, lo misero in serissimo pericolo.

<sup>21</sup> Testimonianza del caporal maggiore carrista Antonio Scialanca.

<sup>22</sup> M. Peruzzi, *Le missioni avventurose*, cit., p. 125.

<sup>23</sup> Ivi.





Molto probabilmente, se esse avessero perseverato nell'azione, l'*Upholder* non avrebbe avuto scampo. Noti i sentimenti che da sempre, ed ancora oggi, animano comandanti e gregari della nostra Marina militare, si può tranquillamente affermare che anche quelli dei cacciatorpediniere *Corazziere* e *Lanciere*, pur consapevoli per l'esperienza maturata che una caccia protratta avrebbe dato gli sperati frutti, non esitarono ad interromperla per prestare soccorso ai naufraghi.

I piroscafi del convoglio scampati – *Marco Polo*, *Victoria* ed *Esperia* – proseguirono la traversata sotto la scorta ravvicinata del cacciatorpediniere *Freccia* e della torpediniera *Orsa*, protetti a distanza dagli incrociatori *Trieste* e *Bolzano*, insieme ai quali era rimasto il cacciatorpediniere *Ascari*. Poiché il viaggio continuava in una zona di mare in cui l'attività subacquea nemica era molto intensa, ciò che restava del convoglio e della scorta continuò a correre seri rischi. Ecco perché Supermarina, il Comando superiore della Regia Marina, oltre a sollecitare l'azione di una forte scorta aerea sin dalle prime luci dell'alba del giorno 25, ordinò che da Tripoli muovessero le torpediniere *Climene* e *Montanari*.

Sul *Conte Rosso*, a causa dell'appruamento e dello sbandamento repentini, la situazione precipitò immediatamente<sup>24</sup>:

Dopo il “si salvi chi può”, urlai ai militari infagottati nel salvagente di buttarsi in acqua. Ne spinsi parecchi oltre la murata ma altri, che non sapevano nuotare, non trovando la forza di muoversi, si accovacciarono, vinti, ad attendere la morte, chi invocando la madre, chi la moglie e i figli, chi fissando muto il mare brulicante di teste. Una scena straziante.

In pochissimi minuti la prora finì per gran parte immersa e a poppa si vedeva l'elica di destra già quasi tutta fuori dall'acqua. Alla luce di ciò, tutti coloro che non avevano trovato posto sulle lance furono sollecitati, secondo i casi, a scivolare gradatamente in mare per mezzo dei molti penzoli e biscagline disposte fuori bordo, oppure a gettarvisi.

Nel frattempo, però, era piombata l'oscurità, che fece mancare a molti il coraggio di mettersi in salvo. Il buio, ovviamente, peggiorò anche la situazione di chi già si trovava in acqua.

<sup>24</sup> Testimonianza del 3° ufficiale di guardia, capitano Bartolomeo Predonzan.





Appena dopo gli scoppi dei siluri erano risuonati i segnali di allarme, dati con i campanelli, e man mano che giungevano gli uomini addetti alla manovra, fu iniziato l'ammarraggio delle lance.

Riguardo all'impiego delle lance e degli zatteroni in dotazione al *Conte Rosso*, è illuminante ciò che scrive il capoconvoglio Canzoneri<sup>25</sup>:

Sebbene non si sia a bordo manifestato panico né confusione, la brevità del tempo che la nave ha concesso prima dell'affondamento, l'immediato sbandamento e il grave appruamento non hanno permesso un più efficiente uso delle imbarcazioni, situate in massima su un ponte che è a circa 16 metri dall'acqua. E non potendosi aspettare che per ciascuna di esse giungessero sul posto tutti i componenti l'armamento e i destinati alla manovra, molte imbarcazioni sono state ammainate con deficiente personale o con personale non pratico cosicché qualcuna si è impennata o è caduta troppo velocemente: i paranchi, grossi e poco maneggevoli, senza ganci automatici, si scocciano difficilmente e ciò ha prodotto ritardi e inconvenienti che hanno ostacolato il sollecito imbarco della gente; le quattro imbarcazioni di proravia al ponte di comando, vicine alla posizione di scoppio del secondo siluro, non si sono potute mettere in mare; due altre sono state distrutte dalle esplosioni. In complesso delle 19 imbarcazioni in dotazione (di cui 2 non di salvataggio) sembra accertato che ne siano andate in mare soltanto 12 di cui 2 si sono poi rovesciate. Ed è da notare che la nave, forse per l'appruamento, ha per fortuna perduto l'abbrivo molto rapidamente permettendo quasi subito l'utilizzazione delle imbarcazioni. I zatteroni si sono potuti utilizzare in buon numero ad eccezione dei quattro di prora e di uno di poppa a dritta, non slittato in mare per lo sbandamento: gli altri sono stati varati.

È utile ribadire a questo punto che a bordo del *Conte Rosso* vi erano 2.729 uomini: 1.432 si salvarono; i dispersi furono 1.055; i morti furono 242. Di questi ultimi, 91 furono inumati ad Augusta e 151 a Siracusa.

Alle 5:30 del giorno 25, i cacciatorpediniere *Corazziere* e *Granatiere* entrarono nel porto di Augusta, recando complessivamente circa 540 superstiti. Più tardi, giunsero anche le torpediniere *Procione* e *Pegaso*. Dalla prima vennero sbarcati circa 270 superstiti e 7 o 8 morti; dalla seconda circa 445 superstiti e 4 morti.

<sup>25</sup> Ausmm, Comando Convoglio Celere, foglio s.p. del 29 maggio 1941, Relazione sull'affondamento del P/fo requisito "Conte Rosso", cit.



Tutti i passeggeri senza distinzione hanno manifestato la loro profonda riconoscenza per l'opera dei marinai delle siluranti che procedettero al salvataggio e per le più che fraterne cure ricevute a bordo. In modo speciale vi è stato un vero entusiasmo generale per le Torpediniere Procione e Pegaso che col loro spirito di abnegazione e colla abilità marinaresca dimostrata dall'equipaggio oltre che dai Comandanti, hanno contribuito nella misura massima possibile al salvataggio<sup>26</sup>.

Non si potrà mai conoscere il numero delle persone rimaste all'interno del *Conte Rosso* inabissatosi, ma va detto che esso «benché certamente cospicuo non dovrebbe essere fortissimo, giacché i locali prodieri che furono colpiti dai due siluri erano in corso di sgombero al momento dello scoppio»<sup>27</sup>. A sostegno di quest'ipotesi, arriva anche questa volta in aiuto la testimonianza di Canzoneri<sup>28</sup>:

Nel pomeriggio era stato da me disposto, d'accordo col Comandante militare, che per misura preventiva durante la notte nessuno doveva dormire né sotto il castello né nelle stive 1 e 2, le più esposte ad eventuali danni per incontro di mine; più tardi fu ritenuto ancora più prudente ordinare anche lo sgombero delle altre stive dalle quali era difficile l'accesso alla coperta, alloggiando i militari sui due ponti di passeggiata e nella veranda. Al momento del sinistro le stive 1 e 2 erano già state sgombrate ed era in corso lo sgombero della stiva n. 3, soltanto pochi militari erano ancora in coperta e proravia del ponte di comando. Le stive poppiere erano anch'esse in corso di sgombero; ciò non pertanto è da ritenere che non molta gente fosse nei locali inferiori o non abbia avuto il tempo di salire in coperta. [È] quindi non facilmente spiegabile come il numero dei mancanti dei quali non si sono ancora ritrovate le salme sia tanto elevato (oltre 900) e pur ammettendo che un paio di centinaia siano all'interno della nave perché morti o feriti per effetto dell'esplosione, è da ritenere che parecchi cadaveri siano stati dalle correnti trasportati lontano dal luogo del disastro.

Il 30 maggio fu emanato il bollettino di guerra del Comando supremo n. 359. Al suo interno, pochi cenni: «Durante la navigazione di un convoglio, è stato affondato – per siluramento – a sud di

<sup>26</sup> Ausmm, Comando Settore Marina Militare di Augusta, foglio prot. 1/2888 del 29 maggio 1941, Rapporto sul salvataggio del personale del "Conte Rosso" e indagini sull'argomento.

<sup>27</sup> Ivi.

<sup>28</sup> Ausmm, Comando Convoglio Celere, foglio s.p. del 29 maggio 1941, Relazione sull'affondamento del P/fo requisito "Conte Rosso", cit.



Siracusa, il *Conte Rosso*. La maggior parte delle truppe è stata salvata»<sup>29</sup>. Di più non si volle dire: lo smacco era stato bruciante.

Per quanto detto fino a qui, è chiaro che a rendere altissimo il numero di morti e dei dispersi furono prevalentemente quattro ragioni, parimenti nefaste:

- «Il rapido affondamento del piroscafo, inabissatosi in una decina di minuti [...] per quanto il personale fosse stato tenuto prevalentemente sui ponti superiori»;

- «L'oscurità della notte [che] rese difficoltose le operazioni di salvataggio»;

- la grandissima quantità di nafta uscita dai serbatoi del *Conte Rosso*, dilaniati dalle esplosioni, che rese quanto mai problematica la sopravvivenza di chi era in acqua<sup>30</sup>;

- molti degli uomini, ovviamente non tanto quelli dell'equipaggio militarizzato e della Marina Militare, non sapevano nuotare: «La percentuale dei salvati è pressoché uguale in tutte le categorie di persone (50%), ma alquanto più alta per l'equipaggio mercantile è ancor più per l'equipaggio R. Marina»<sup>31</sup>.

In realtà occorre considerare un ulteriore elemento la cui influenza è difficile da quantificare e che fu messo in evidenza dal tenente medico Aldo Monteforte. Egli, in quanto presente allo sbarco delle salme portate a Siracusa, notò che tutte indossavano il salvagente del tipo “a collare”, in molti casi assicurato al torace ma non ben stretto; quasi tutte, in corrispondenza della regione sopraioidea della mandibola, e più spiccatamente agli angoli della mandibola, presentavano un colorito bleu-rosso delle parti tegumentarie, in molti casi accompagnato anche ad escoriazioni. In conseguenza di tale attenta indagine, l'ufficiale giunse alla seguente conclusione<sup>32</sup>:

<sup>29</sup> Ministero della Guerra, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, *Bollettini di guerra del Comando Supremo 1940-1943*, Roma, Tipografia Regionale, 1970, p. 211.

<sup>30</sup> «[...] ci terrorizzava il fatto che tutto il mare intorno a noi potesse incendiarsi e finire così tutti quanti arrostiti» (testimonianza del caporale geniere Angelo Padello [<http://www.trentoincina.it>]).

<sup>31</sup> Ausmm, Comando Settore Marina Militare di Augusta, foglio prot. 1/2888 del 29 maggio 1941, Rapporto sul salvataggio del personale del “Conte Rosso” e indagini sull'argomento, cit.

<sup>32</sup> Ausmm, Regia Marina, Comando Militare Marittimo Autonomo della Sicilia e della Piazza Marittima Messina/Reggio Calabria, Ufficio Operazioni - Sezione 1<sup>a</sup>, foglio s.p. del 3 giugno 1941, Fattori di annegamento naufraghi “Conte Rosso”.



La contusione rilevata alla regione sopraioidea in corrispondenza delle parti che sono a contatto coi sugheri anteriori del salvagente, mi ha fatto pensare che nella caduta in mare il trauma da contraccolpo del salvagente, abbia potuto avere un'influenza sull'annegamento di tali naufraghi.

Per provare la sua tesi, Monteforte sperimentò personalmente tale modello di salvagente, trovando, in località Grotta delle Ciavole<sup>33</sup>, nei pressi di Siracusa, il luogo ideale. Ivi eseguì, con il salvagente ben stretto al torace, tuffi in piedi dall'altezza di 4 e di 6 metri<sup>34</sup>:

Nel tuffarmi ho agguantato con le mani il salvagente in corrispondenza della regione sopraioidea per evitare l'urto diretto alla mandibola, e per saggiare con le mani l'entità del colpo che si riceve. Ho constatato che da 4 metri il contraccolpo del salvagente è di lieve entità; da sei metri è invece assai più forte, ma non in misura ritengo, tale da provocare una sensazione molto dolorosa. Evidentemente nel caso delle salme ricuperate, coincidevano due fattori; la caduta da altezza di molto superiore ai sei metri, e il fattore che il salvagente non era ben stretto al torace. È facile pensare che un trauma alla mandibola, tale da lasciare i segni suddescritti, possa menomare la facoltà del naufrago, proprio nel momento in cui ha bisogno di più energia per allontanarsi dalla nave che affonda, e per resistere al risucchio di essa. Penso inoltre che l'agguantare con le mani il salvagente in corrispondenza della gola, possa risparmiare l'urto alla mandibola.

Oggi il *Conte Rosso* giace – a meno che le forti correnti che caratterizzano le profondità di quella zona di mare non l'abbiano spostato – su un fondale quasi pianeggiante, in corrispondenza del suo punto di affondamento, le cui coordinate sono, come appurato dall'Ufficio storico dello Stato Maggiore della Marina, 36°57'N - 15°34'E. Al di sopra del piroscifo, acqua per circa 2.500 m, che rende impossibile recuperarlo e difficilissimo avvicinarsi. Pertanto, il rischio che possa diventare un'attrazione mediatica – svuotata da ogni altro significato che non sia il sensazionalismo – è fortunatamente assai remoto.

<sup>33</sup> Nota ai Siracusani come "Rutta e Ciauli", che in italiano significa Grotta delle taccole.

<sup>34</sup> Ausmm, Regia Marina, Comando Militare Marittimo Autonomo della Sicilia e della Piazza Marittima Messina/Reggio Calabria, Ufficio Operazioni - Sezione 1<sup>a</sup>, foglio s.p. del 3 giugno 1941, Fattori di annegamento naufraghi "Conte Rosso", cit.





## 2. Morti, dispersi e superstiti astigiani del *Conte Rosso*

I nomi dei morti e dei dispersi astigiani del *Conte Rosso*, appartenenti alle Forze armate, sono stati ricavati, fatte salve possibili mancanze:

- dall'*Albo d'Oro* dei caduti della seconda guerra mondiale<sup>35</sup>, che riporta, per ogni militare elencato, tra le specifiche informazioni, anche il comune in cui ebbe i natali; da tale elenco, pertanto, sono stati estrapolati i morti ed i dispersi astigiani per nascita;

- dalla *Banca dati* delle vittime astigiane della prima e della seconda guerra mondiale, progettata, realizzata e gestita dall'Istituto per la storia della resistenza e della società contemporanea in provincia di Asti, che comprende gli Astigiani non solo per nascita, ma anche per residenza.

Per contro, nonostante l'approfondita ricerca archivistica, non si è potuto risalire con certezza alle generalità dei superstiti. È stato, infatti, impossibile recuperare elenchi specifici e l'unico ruolo d'imbarco<sup>36</sup> ritrovato, relativo ai militari trasportati da Napoli a Tripoli sul *Conte Rosso*, definiti «di passaggio», oltre ad essere molto incompleto, non riporta il luogo di nascita o di residenza di alcun militare: in presenza di tali informazioni, invece, sulla base degli elenchi dei morti e dei dispersi riportati nell'*Albo d'Oro* e nella *Banca dati* di cui sopra, sarebbe stato possibile desumere almeno qualche superstite.

I morti e i dispersi astigiani certi del *Conte Rosso* sono i seguenti:

### **Morti**

Soldato FASSONE Primino (paternità: Secondo)

Nato il 17/12/1921 ad Asti

Depositi e Magazzini del Genio

<sup>35</sup> Amministrato dal Ministero della Difesa, Direzione Generale della Previdenza Militare, della Leva e del Collocamento al Lavoro dei Volontari Congedati, III Reparto, 10<sup>a</sup> Divisione Albo d'Oro.

<sup>36</sup> Ausmm, Regia Marina, Comando in Capo del Dipartimento Marittimo del Basso Tirreno, Ufficio Piazza M.M., Sezione 2<sup>a</sup>, Ruolo del personale imbarcato sul P/fo "Conte Rosso" alla data del 23 maggio 1941. Allegato al foglio prot. 10879 del 26 maggio 1941.



Soldato SERRA Aldo Emilio (paternità: Alessandro)  
Nato il 23/01/1920 ad Albugnano  
Depositi e Magazzini del Genio

Primino Fassone riposa nel cimitero di Asti, Aldo Serra in quello di Albugnano. Entrambi, dopo essere stati recuperati, furono nell'immediatezza inumati nel campo "Caduti del Conte Rosso" del cimitero di Siracusa.

### Dispersi

Soldato AMERIO Pietro (paternità: Francesco)  
Nato il 14/01/1910 a San Marzano Oliveto  
31° Autoreparto Pesante

Caporal maggiore BONELLO Mario (paternità: Angelo)  
Nato il 22/04/1915 a Tigliole  
8° Reggimento Genio

Sergente DONNA Pietro (paternità: Emilio)  
Nato il 21/09/1916 ad Asti  
175<sup>a</sup> Squadriglia da Bombardamento

Caporal maggiore GRASSO Vincenzo (paternità: Giovanni)  
Nato il 17/07/1922 ad Asti  
10° Reggimento Genio

Soldato SARACCO Carlo (paternità: Emilio)  
Nato il 27/06/1920 a San Martino Alfieri  
4° Reggimento Artiglieria d'Armata

Riguardo ai superstiti, ovviamente sempre astigiani, ad oggi pare esista un'unica testimonianza che vi fa cenno, quella del già citato Angelo Padello<sup>37</sup>:

Ad un tratto nella baraonda che c'è stata, mi trovai a tu per tu con un mio compagno di Asti, salvatosi anche lui miracolosamente. Ci abbracciammo emozionatissimi. Ci domandammo se sapevamo di altri compagni sopravvissuti. Io gli risposi di no, però gli

<sup>37</sup> Si rimanda alla nota 30.



dissi di avere visto per l'ultima volta un nostro amicone di Asti ancora sopra la nave e che non voleva gettarsi giù perché aveva paura e non sapeva nuotare. Si poteva immaginare la fine che poteva aver fatto quell'uomo. Insieme decidemmo di andare a vedere in un capannone lunghissimo dove avevano portato tutti quelli che avevano potuto recuperare, tra vivi, morti e feriti. Mentre ci incamminavamo all'interno del capannone nella speranza di trovare qualche amico sopravvissuto, ad un tratto mi sentii chiamare con il mio nome "Angelo! Angelo!". Mi voltai e mi avvicinai a lui per guardarlo meglio. Aveva la testa gonfia come un pallone e mi disse: "Sono Dario di Asti! Non mi riconosci!?" (era irriconoscibile!). Chiamai l'altro amico e gli tenemmo tanta compagnia<sup>38</sup>.

Al nome del «compagno», alla luce delle informazioni disponibili non è stato possibile risalire, neppure per ipotesi. Lo stesso vale per l'altro commilitone che, impaurito, non voleva buttarsi in acqua. Invece, è quasi certo che il Dario citato da Padello sia il caporale geniere Dario Penasso, di Luigi, classe 1921, distretto di reclutamento di Casale Monferrato. Per tale deduzione una base più probabile di altre – allo stato attuale delle conoscenze – è che Penasso e Padello siano diventati "amiconi" per aver condiviso il periodo precedente all'imbarco e che quindi, essendo Padello un geniere, lo fosse anche Dario. Il fatto che il distretto di reclutamento del Penasso fosse quello di Casale Monferrato rafforza l'ipotesi, poiché all'epoca molti Astigiani ricadevano sotto tale giurisdizione. Occorre peraltro sottolineare come i compilatori<sup>39</sup> del sopra citato ruolo d'imbarco in più casi abbiano riportato in modo errato le generalità dei militari: esempio principe è proprio quello di Padello, travisato in "Patello".

### **L'affondamento del piroscavo requisito *Galilea***

Sul ponte delle barche ho notato molto panico fra coloro che cercavano a tutti i costi di salire a bordo delle imbarcazioni di salvataggio. Opino che circa duecento persone siano state travolte dalle eliche<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> Testimonianza del caporale geniere Angelo Padello (<http://www.trentoincina.it>).

<sup>39</sup> Si rimanda alla nota 36. Quasi certamente, detto ruolo non fu compilato da un'unica persona.

<sup>40</sup> Interrogatorio del tenente Erasmo Frisacco, dell'8° Reggimento Alpini. Per la ricostruzione delle vicende del *Galilea*, si farà riferimento alla ricerca fondamentale di P. Montina, *La tragedia alpina del Galilea 28 - 29 marzo 1942*, Udine, Aviani & Aviani, 2013, p. 359.



Il piroscafo *Galilea* fu varato nel maggio del 1916 a Muggia (Trieste), nei cantieri San Rocco, con il nome di *Pilsna*, per conto del Lloyd Austriaco. A causa della guerra, restò praticamente in disarmo fino al 1919, anno in cui fu consegnato, mantenendo il nome originale, al proprietario, che aveva appena cambiato la ragione sociale da Lloyd Austriaco a Lloyd Triestino. Nel 1935, fu venduto alla Adriatica Società Anonima di Navigazione, che lo ribattezzò, per l'appunto, *Galilea*.

Dal 25 gennaio al 10 aprile del 1940 sostò nel Porto di Trieste. In seguito finì per essere più volte noleggiato dal Lloyd Triestino, nonché requisito da vari Ministeri. Nel successivo mese di novembre fu riconsegnato all'Adriatica Società Anonima di Navigazione e definitivamente requisito, per essere adibito a trasporto truppe.

#### DATI SALIENTI RELATIVI AL PIROSCAFO *GALILEA*

Lunghezza	131,90 metri
Larghezza	15,6 metri
Stazza lorda	8.052 tonnellate
Immersione a pieno carico	7,65 metri
Velocità nominale	13,5 nodi (circa 25 km/h)
Passeggeri	195

### 3. L'ultimo viaggio del *Galilea*

La 3<sup>a</sup> Divisione alpina *Julia*, con la conclusione nell'aprile del 1941 della sanguinosa campagna di Grecia, che l'aveva vista sacrificarsi eroicamente, oltre ogni umano limite (Pindo e Ponte Perati, tanto ricordare due esempi leggendari), rimase nel Peloponneso (nella zona del Canale di Corinto) svolgendo compiti di presidio relativamente tranquilli. Ciò le permise di riorganizzarsi, consentendo ai suoi veterani di recuperare morale ed energie.

A richiamare temporaneamente in Italia la *Julia* dalla Grecia fu la decisione del capo del governo, Benito Mussolini, di inviare nuove unità in Russia, ove la situazione stava volgendo a favore del nemico. Fra queste, un corpo d'armata alpino, costituito nel marzo del 1942 e formato dalle divisioni: *Tridentina* (2<sup>a</sup>), *Cuneense* (4<sup>a</sup>) e, per l'appunto, *Julia* (3<sup>a</sup>).

Agli inizi del 1942, fu disposto il rientro in Italia, dalla Grecia, della Divisione alpina *Julia*. Allo scopo, venne organizzato un



convoglio che da Patrasso doveva raggiungere Bari, costituito da sei piroscafi, idonei al trasporto di truppe e dalla velocità affine: l'*Aventino*, l'*Italia*, il *Piemonte*, il *Viminale*, il *Crispi* e appunto il *Galilea*. A parte i primi due, che ospitavano militari, sempre italiani, ma non Alpini, provenienti dalle isole del Dodecaneso, i quali parimenti dovevano tornare in patria, nella maggioranza dei casi perché in licenza, i restanti quattro imbarcarono proprio gli uomini della *Julia*.

Fino a quel momento, il *Galilea* aveva effettuato almeno una quarantina di viaggi, di andata e ritorno, tra l'Italia, l'Albania e la Grecia.

Secondo l'ordine di operazioni di Marimorea<sup>41</sup>, il Comando militare marittimo della Grecia occidentale, il convoglio lasciò Patrasso sabato 28 marzo 1942. Il disormeggio cominciò alle 12:00, la navigazione alle 13:00. Come già ricordato, la destinazione era Bari.

Comandante civile del *Galilea* era il capitano di lungo corso Emanuele Stagnaro; comandante militare il tenente di vascello Spiridione Fido: entrambi non si salvarono dal naufragio.

Sui sei piroscafi furono imbarcate complessivamente circa 8.300 persone, fra militari, militarizzati e civili, tra i quali anche alcune donne. Al comandante del *Piemonte* fu affidata la funzione di capoconvoglio.

Le unità di scorta erano l'incrociatore ausiliario *Città di Napoli*, al cui comandante, il capitano di fregata Luigi Ciani, fu affidato l'incarico di caposcorta; il cacciatorpediniere *Sebenico*; le torpediniere *San Martino*, *Castelfidardo*, *Mosto*<sup>42</sup> e *Bassini*<sup>43</sup>.

In realtà, il cacciatorpediniere *Sebenico* e la torpediniera *San Martino* raggiunsero il convoglio solo successivamente: il primo, proveniente da Brindisi, all'altezza di Itaca; la seconda fra le 19:00 e le 21:00, dopo avere eseguito (essendo munita di ecogoniometro), nel pomeriggio, la perlustrazione antisommergibile partendo da Capo Ducato e percorrendo le prime 20 miglia della rotta che sarebbe stata in seguito impegnata dal convoglio stesso.

A bordo del *Galilea* erano imbarcati, in prevalenza, Alpini della Divisione *Julia*, principalmente appartenenti ai seguenti reparti:

<sup>41</sup> La sede del Comando era a Patrasso; Morea è il toponimo veneziano medievale che indicava il Peloponneso.

<sup>42</sup> La denominazione completa è *Antonio Mosto*.

<sup>43</sup> La denominazione completa è *Angelo Bassini*.



Comando 3<sup>a</sup> Divisione *Julia*; Comando 8° Reggimento; Battaglione *Gemona*; 8° Nucleo sussistenza; 308<sup>a</sup> Sezione di sanità; 629° Ospedale da campo; 630° Ospedale da campo; 814° Ospedale da campo. Per un totale di circa 956 “penne nere”.

Il contingente più numeroso, pari a circa 689 uomini, era quello del *Gemona*. Insieme agli Alpini, erano imbarcati (elenco senza pretesa di completezza): licenziandi e congedanti del Comando truppe di Eubea; militari di vari corpi e reparti, fra cui una cinquantina di Bersaglieri del 2° Reggimento; una sessantina fra detenuti militari italiani e prigionieri politici greci, la cui scorta era costituita da una trentina di Carabinieri; un'altra cinquantina di Carabinieri, alcuni in servizio ed altri che rientravano in patria perché in licenza; almeno due donne, anch'esse in stato di detenzione, alloggiate in una cabina loro riservata.

L'equipaggio era composto da un centinaio di marinai civili militarizzati, oltre a una trentina di militari della Regia marina. Pertanto, il *Galilea* trasportava, complessivamente, circa 1.329 uomini.

Le salmerie del *Gemona* e gli Alpini a queste deputati si salvarono dal disastro perché finirono sul *Piemonte*, più adatto per capienza al trasporto.

Nel primo tratto del viaggio, il convoglio avrebbe navigato in una zona di mare relativamente sicura, poiché circondata dalle isole di Zacinto, Argostoli e Santa Maura (Lefkàda). Poi, intorno alle 20:00, doppiato Capo Ducato, all'estremità meridionale proprio di Santa Maura, sarebbe uscito in mare aperto, diretto verso le isole di Passo e Antipasso. Raggiunte queste ultime, si sarebbe dovuto orientare, se non fosse stato attaccato, verso l'Italia, facendo il punto dinanzi a Gagliano del Capo, per poi doppiare, intorno alle 8:00 del 29 marzo, il Capo d'Otranto e giungere, infine, mantenendosi in prossimità della costa, al porto di Bari.

In funzione antisommergibile, Marimorea dispose anche l'uscita in mare della motovedetta della Guardia di Finanza *Caron* e del motoveliero *Regina Vincitrice*, nonché la copertura aerea nel periodo compreso fra le 15:00 ed il tramonto del giorno 28.

Le pessime condizioni del mare avrebbero ostacolato l'uso degli idrofoni della *Caron* e del *Regina Vincitrice*, ma ad impedire a tali imbarcazioni, dalla stazza troppo limitata, di svolgere la missione loro assegnata, furono le pessime condizioni del mare. Entrambe, dopo un tentativo d'uscita, rientrarono a Guiscardo, località nei pressi di Argostoli, da dov'erano partite.



L'osservazione aerea e la ricerca antisommergibile della *San Martino* diedero esito negativo. Rispetto a quest'ultima, va detto che tale torpediniera, ancora il giorno 28, si trovava sulla costa occidentale di Cefalonia, precisamente nella già citata Argostoli, dov'era giunta il 27 al termine di una missione di scorta, con i depositi di nafta quasi asciutti.

In mancanza d'informazioni al riguardo, non è chiaro se le fu impossibile compiere, per problemi logistici, il rifornimento di carburante, oppure se non ne ebbe il tempo: in effetti doveva al più presto salpare, perché lontana dal punto dal quale sarebbe iniziata la perlustrazione e la partenza del convoglio era imminente. Qualunque sia stata la ragione, la *San Martino* non poté svolgere, con la richiesta, necessaria, completezza, il compito affidato, perché altrimenti sarebbe rimasta senza carburante, tenuto anche conto del fatto che aveva ricevuto l'ordine di seguire, per un certo tratto, il convoglio.

Ritorniamo ora al *Galilea*: agli ufficiali erano state assegnate le cabine dei ponti A e B; ai sottufficiali quelle del ponte C; alla truppa i saloni di I e II classe, le passeggiate del ponte A, nonché i ponti scoperti a prua e a poppa. Come alloggiamenti furono utilizzate, ma non è chiaro in quale misura, anche le stive.

A bordo della nave si trovavano dodici lance, che potevano accogliere complessivamente 520 uomini: quattro per lato, sospese ai paranchi fuori bordo; tre sistemate su morse al centro del cassero centrale; una al centro, sul cassero a poppa. Inoltre, vi erano quattro zattere tipo "Carley", capaci di ospitare, in tutto, 80 persone e circa 60 zatterini del tipo "Bonis". I salvagente disponibili erano pressappoco 1.800.

le 8 lance [...] erano sospese alle grue (sic) ed in condizioni tali che per la loro messa a mare non occorreva che compiere l'operazione di filare i cavi dei paranchi su tamburi. Per questa manovra, nel ruolo di abbandono della nave erano previste sei persone per ciascuna lancia: esercitazioni del genere erano state fatte frequentemente per cui si può ritenere che i destinati a tale manovra fossero sufficientemente addestrati<sup>44</sup>.

<sup>44</sup> Relazione stilata, nell'ambito dell'inchiesta sul siluramento del *Galilea*, dall'ammiraglio Antonio Pasetti (P. Montina, *La tragedia alpina del Galilea*, cit., p. 57).



Lance e zattere, quindi, non erano sufficienti a ricevere tutti gli imbarcati sul *Galilea*: tuttavia, se impiegate con razionalità ed ordine – dal momento che, come vedremo, la nave restò a galla per circa cinque ore prima di inabissarsi ed ebbe sempre vicina la torpediniera *Mosto* – avrebbero certamente contribuito a ridurre, e di molto, le perdite di vite umane.

Il convoglio lasciò Patrasso alla velocità di 10 nodi, in linea di fila così ordinata: *Città di Napoli*, *Mosto*, *Castelfidardo*, *Viminale*, *Piemonte*, *Aventino*, *Galilea*, *Crispi*, *Italia*, *Bassini*.

Alle 14:00, superato Capo Papas, oltre il quale il Golfo di Patrasso si apre, le torpediniere *Mosto* e *Castelfidardo* assunsero posizione protettiva rispettivamente a destra e a sinistra del convoglio. Alle 17:15, il *Sebenico* si unì al convoglio e prese posizione sulla sua sinistra, mentre intorno alle 19:00 sopraggiunse, terminata la ricerca antisommergibile, anche la *San Martino*, che andò ad assumere la testa al convoglio, riprendendo detta ricerca.

Doppiato, poco dopo le 19:00 e senza problemi, Capo Ducato, il convoglio uscì in mare aperto, assumendo la formazione in doppia colonna per dirigere sulla rotta preordinata (330°) alla velocità di 10 nodi. Si giunse così alle 21:00, quando la *San Martino*, con i serbatoi quasi a secco, fece rientro ad Argostoli. Dopodiché, l'incrociatore *Città di Napoli* prese la testa del convoglio, che assunse la seguente formazione, mantenuta sino al siluramento del *Galilea*:

ROTTA 330°

CITTÀ DI NAPOLI

SEBENICO VIMINALE GALILEA MOSTO

PIEMONTE CRISPI

CASTELFIDARDO AVENTINO ITALIA BASSINI

Le unità di scorta procedevano, come prescritto, zigzagando e poco dopo le 19:00 eseguirono a scopo intimidatorio alcuni lanci di bombe torpedini da getto (bombe di profondità).

Alle 22:45 circa, mentre le unità di scorta continuavano a zigzagare, a circa 9 miglia dall'isola di Antipasso, in posizione 39°03'N - 20°06'E, il *Galilea* fu colpito, a prora e dalla parte destra<sup>45</sup>, da un

<sup>45</sup> Le testimonianze su quale fu la parte colpita del *Galilea* sono contrastanti, ma quella del sottotenente di Fanteria Amos Curtarelli sembra fugare ogni dubbio. Egli, infatti, abbandonò il piroscampo tra gli ultimi e, nel calarsi in mare, «quasi camminando» sulla fiancata destra oramai completamente allo scoperto, essendo quella sinistra quasi del tutto adagiata sull'acqua, vide l'enorme squarcio «all'altezza esatta del ponte di comando, con un'apertura a forma approssimativa





siluro lanciato, probabilmente assieme ad altri, dal sommergibile britannico *HMS Proteus*<sup>46</sup>.

Osservando la disposizione del convoglio sopra riprodotta, appare evidente la sfortuna patita dal piroscampo, che si trovava in un punto interno e ben protetto del convoglio.

Avvenuto il siluramento, il *Galilea*, dopo un piccolo immediato sbandamento sul fianco destro, sbandò decisamente sul fianco sinistro<sup>47</sup>, anche appruandosi. Occorre rilevare che le macchine rimasero ancora in moto per almeno una quindicina di minuti.

Il 1° ufficiale Licinio Schivitz tentò di accostare sulla dritta, per avvicinarsi alla costa che aveva scorto poco lontana. Purtroppo, la manovra fallì, poiché il timone non funzionava. Solo dopo tale tentativo, fu ancora lo Schivitz ad ordinare di fermare le macchine. Il piroscampo, del tutto privo di governo, ruotò su se stesso fino a porsi con il lato sinistro sopravvento.

È importante chiarire il motivo per cui, in tale frangente, mancò l'azione di indirizzo dei comandanti Stagnaro e Fido, cosicché, come appena visto, un subalterno, appunto lo Schivitz, fu costretto ad agire di propria iniziativa:

L'impressione che subito e successivamente ebbi invece [di Stagnaro] fu quella di un uomo sereno di fronte alla morte ma che aveva assolutamente abbandonata ogni volontà di comando<sup>48</sup>. Mi incontrai in acqua [...] con il comandante Stagnaro che chiamai dicendogli: "Comandante. Siete voi?" Mi rispose: "Sì". E poco dopo esclamò: "Mio Dio che brutta fine che facciamo". Era

di triangolo equilatero con lati e angoli rotondeggianti e spigoli rivolti in dentro, di ampiezza tale da permettere all'incirca il passaggio di una locomotiva». L'ufficiale stimò pure «che il centro dell'apertura si trovasse all'incirca tre metri sotto la linea d'immersione» (ivi, p. 363).

<sup>46</sup> Il sommergibile britannico *HMS Proteus*, al comando del *lieutenant commander* Phillip Steward Francis, aveva lasciato Alessandria d'Egitto il 12 marzo per una missione di perlustrazione nel Golfo di Taranto, rivelatasi infruttuosa. Trasferito successivamente nel Canale d'Otranto, affondò, per l'appunto, il *Galilea*. Il 31 marzo riuscì a inabissare anche il piroscampo *Bosforo* (3.648 t.s.l.), facendo poi ritorno alla base di partenza il successivo 4 aprile.

<sup>47</sup> Relazione stilata, nell'ambito dell'inchiesta sul siluramento del *Galilea*, dall'ammiraglio Antonio Pasetti (ivi, pp. 56-57).

<sup>48</sup> Interrogatorio del sottotenente del 42° Reggimento Fanteria *Modena*, Amos Curtarelli (ivi, pp. 360-361).



sereno, ma già rassegnato. Lo considerai già da allora perduto e mi allontanai leggermente per non rimanere impressionato<sup>49</sup>.

Pur ammettendo [...] che sia mancato il tempo di istruire in precedenza un così gran numero di soldati sul comportamento da tenere in caso di sinistro, bisogna rilevare che in quelle circostanze è venuta a mancare l'azione di comando, mentre, avendo la nave galleggiato per circa 5 ore, sarebbe stato possibile organizzare e disciplinare con una relativa calma, le operazioni di salvataggio<sup>50</sup>.

Che il Comandante Stagnaro abbia perduto il controllo di se stesso fin dal primo momento, lo dimostra il fatto di aver egli lasciato il ponte di Comando con le eliche in moto per recarsi a dirigere l'operazione della scesa in mare delle imbarcazioni di dritta [...]. Anche la funzione del Comandante Militare è apparsa nulla o per lo meno scarsa. In tutte le deposizioni raccolte non se ne trova traccia che meriti di essere messa in evidenza<sup>51</sup>.

Non appena avvenne lo scoppio del siluro, coloro i quali pensarono che la nave sarebbe ben presto affondata si gettarono in mare, ma le eliche, come già anticipato, erano ancora in moto, così che in parecchi finirono nel loro raggio d'azione, con immaginabili conseguenze:

Subito dopo l'esplosione parecchi militari si lanciavano in acqua; altri accorrevano disordinatamente verso le scialuppe. La calata di queste si presentava oltremodo difficile; alcune scialuppe si sono sfasciate in mare perché lanciate ancora durante la corsa della nave, altre sono precipitate dall'alto già gremite<sup>52</sup>.

Defilatesi due importanti figure di comando, Stagnaro e Fido, non sostituite da alcun subordinato parimenti autorevole ed esperto, non deve stupire che, a bordo del *Galilea*, l'agitazione sia divenuta ben presto così diffusa da far sì che gran parte degli imbarcati abbia iniziato a comportarsi in maniera incontrollata e pericolosa, specie gli Alpini, che non avevano assolutamente dimestichezza con mare. Molti presero letteralmente d'assalto, con tutti gli inconvenienti del caso, le lance.

<sup>49</sup> Ivi, p. 363.

<sup>50</sup> Relazione stilata, nell'ambito dell'inchiesta sul siluramento del *Galilea*, dall'ammiraglio Antonio Pasetti (ivi, p. 60).

<sup>51</sup> Ivi, pp. 60-61.

<sup>52</sup> Relazione stilata dal colonnello comandante Francesco Consoli, del Comando del presidio militare di Prevesa (ivi, p. 349).



[...] salito sulla passeggiata coperta del Ponte A sulla destra e direttamente sotto il ponte di barche, mi trovo nel tumulto poiché tutti vi convergevano essendo la nave già fortemente inclinata sulla fiancata sinistra. [...] È difficile immaginare la confusione, le urla, ove autorità e grado scompaiono, ove tutti sono uguali di fronte agli elementi, ove ognuno cerca far per se. La convergenza della gente sul ponte di barche per utilizzare le scialuppe di salvataggio torna ad essere un disastro. Nella disorganizzazione per il panico il precipitarsi delle scialuppe le rendono inservibili. Una, troppo piena, di schianto cade nel mare sfasciandosi. Un'altra vedo, scostata un poco proprio sopra di me, ripiena di gente, la fune che la tiene sulla sua prua rimane sempre fissa mentre quella attaccata alla poppa viene rilasciata o tagliata: appesa in verticale fa precipitare in acqua tutti quelli che vi son saliti. Sfasciata, capovolta un'altra, ancor legata per una fune alla nave, sbatte contro la murata di questa ancora in moto schiacciando quanti si trovano in mezzo<sup>53</sup>.

Malgrado che, secondo le disposizioni date dal Comandante militare, fossero stati stabiliti dei posti di guardia alle scale di accesso al ponte delle imbarcazioni per impedire il passaggio, specialmente in caso di sinistro, a persone estranee al servizio di bordo, subito dopo il siluramento si è verificato da parte dei militari l'invasione del ponte delle barche in vicinanza delle imbarcazioni. La ressa si è verificata tale da impedire in un primo tempo al personale di ruolo di raggiungere i posti loro assegnati per la manovra dei paranchi. Il 1° Ufficiale di bordo Schivitz Licinio, che si era recato sul fianco sinistro per dirigere la manovra della messa in mare delle lance, ha trovato che alcuni militari stavano filando in mare la lancia n. 2 già carica di persone: poiché la nave era ancora molto abbrivata, ha tentato d'impedirne l'ammainata ma ha dovuto allontanarsi perché minacciato. La lancia n. 2, appena toccato il mare, s'è rovesciata e tutto il personale deve essere perito travolto dai vortici delle eliche. Le altre tre lance del lato sinistro, avendo potuto essere manovrate da personale pratico di bordo, sono state messe regolarmente in mare sotto la direzione del 1° Ufficiale sopraddetto quando la nave aveva smorzato l'abbrivio. Queste lance, riempite di uomini, sono state poi sbattute contro il fianco della nave: in parte sono state fortemente avariate, qualcuna rovesciata. Peggior sorte hanno subito le lance di dritta che, dalle deposizioni fatte, pare siano giunte in mare fracassate o capovolte: la lancia n. 1, mentre era filata in mare, è stata presa d'assalto da molti soldati: ne

<sup>53</sup> Relazione del sottotenente degli Alpini Antonio Ferrante di Ruffano (ivi, p. 385).



è derivata la rottura del paranco di poppa e la lancia è rimasta appesa per il solo paranco prodiero mentre tutti i militari sono stati rovesciati in mare<sup>54</sup>.

Delle scialuppe di sinistra nessuna giunse in mare; alcune si sono sfasciate contro i marosi mentre un'altra precipitava dall'alto carica di truppa e forse perché troppo gremita o per la rottura dei cavi di sostegno. Delle scialuppe di destra, una giunse finalmente in mare ed il numero di uomini che con essa si salvarono fu di 17. [...] Un'altra giunta capovolta per la rottura di un cavo fu raddrizzata ma pochissimi furono quelli che si salvarono con essa. Un'imbarcazione più piccola, calata in mare a prua da marittimi ed alpini giunse pure bene in acqua e riuscì a raggiungere poco dopo la torpediniera rimasta a prestare soccorso ai naufraghi<sup>55</sup>.

Qualora la manovra dell'ammainata delle imbarcazioni fosse stata svolta esclusivamente dalle sole persone dell'equipaggio addettovi, il numero delle lance che si potevano regolarmente mettere in mare, sarebbe stato superiore e soprattutto si sarebbe evitato il danneggiamento contro murate e la conseguente quasi inutilizzazione di esse. Ho potuto inoltre constatare che mentre le lance che venivano ammainate sotto la mia direzione sul lato sinistro, passavano all'altezza del ponte di passeggiata, molti militari si lanciavano dentro, impedendo ai marittimi imbarcati di potere efficacemente svolgere la loro manovra<sup>56</sup>.

Alcuni, vinti dalla paura, dallo sconforto e dal fatalismo, rimasero impietriti, finendo nel gorgo provocato dal piroscampo che s'inabissava: «Trovandomi nelle vicinanze osservo che nel risucchio dell'affondamento molte persone vengono inghiottite dai vortici»<sup>57</sup>; purtroppo, anche parecchi ufficiali si fecero prendere dal panico tanto che «nessuno degli ufficiali superiori si salvò avendo tutti perso la testa, inclusi gli ufficiali di bordo»<sup>58</sup>.

Riguardo alle operazioni da mettere in pratica a bordo delle navi facenti parte di convogli, in seguito a eventi calamitosi – fossero questi dovuti a siluri, mine o ad altre ragioni, anche non imputabili all'azione nemica (ad esempio, eventi atmosferici estremi quali

<sup>54</sup> Relazione stilata, nell'ambito dell'inchiesta sul siluramento del *Galilea*, dall'ammiraglio Antonio Pasetti (ivi, pp. 57-58).

<sup>55</sup> Relazione del tenente degli Alpini Giovanni Bernardinis (ivi, pp. 377-378).

<sup>56</sup> Interrogatorio del 1° ufficiale Licinio Schivitz (ivi, p. 358).

<sup>57</sup> Rapporto del comandante della *Mosto*, Girolamo Delfino (ivi, p. 340).

<sup>58</sup> Relazione del sottotenente degli Alpini Antonio Ferrante di Ruffano (ivi, p. 385).



una tempesta) – nell'agosto 1941 era stata emanata, dal Reparto trasporti dello Stato Maggiore dell'Esercito, una specifica circolare<sup>59</sup>. Tramite essa, si invitavano i vari enti interessati ai trasporti di militari via mare ad impartire istruzioni intensive, prevedendo anche la presenza di istruttori a bordo: non risulta, tuttavia, che sul *Galilea* tutto ciò sia stato messo in pratica.

Dalla testimonianza di un superstite<sup>60</sup>, infatti, emerge che le esercitazioni di abbandono nave furono espletate solamente dall'equipaggio, peraltro già sufficientemente esperto, quando sul piroscalo non si erano imbarcati altri passeggeri.

A ciascun militare venne distribuito il salvagente e ad ogni gruppo fatte le debite raccomandazioni, da parte del maestro di casa, sull'uso di esso, sulla necessità di tenere le scarpe slacciate, di non avere addosso, in caso di naufragio, indumenti che potessero impedire o vincolare i movimenti, sulla necessità di non accendere fiammiferi o sigarette sulle passeggiate esterne o in posti ove potessero essere visti dall'esterno<sup>61</sup>.

[...] il comandante di battaglione tenne rapporto a tutti gli ufficiali; stabili, oltre un turno di servizio generale, composto da un ufficiale di guardia, un sottufficiale (e) dodici sentinelle, richiesto dal comandante della nave, per la disciplina e l'ordine fra i militari, un servizio di compagnia, formato da un ufficiale ed un sottufficiale nell'interno di ogni accantonamento, per la durata di ore quattro. Fissò pure per ogni compagnia il punto di adunata per l'afflusso alle scialuppe in caso di sinistro<sup>62</sup>.

Come già anticipato, il *Galilea* restò a galla praticamente cinque ore. Infine, alle 3:50, s'inabissò: «[...] la nave stava per discendere nell'abisso di quel mare inabissandosi con la prua e assumendo una posizione quasi verticale e parecchie colonne di acqua si alzavano da quel gorgo come un segnale di vittoria»<sup>63</sup>.

Dei 1.329 imbarcati se ne salvarono solo 279, mentre i morti e i dispersi furono 1.050.

Oltre che dalle navi di scorta prescelte, una parte importante nell'opera di soccorso dei naufraghi avrebbe potuto essere esercitata

<sup>59</sup> Si ritiene di poter affermare, con buona certezza, che tale circolare fu emanata anche alla luce della tragica vicenda del *Conte Rosso*.

<sup>60</sup> Interrogatorio del 1° ufficiale Licinio Schivitz (ivi, p. 355).

<sup>61</sup> Relazione del tenente degli Alpini Giovanni Bernardinis (ivi, p. 375).

<sup>62</sup> Ivi.

<sup>63</sup> Memoria dell'alpino Adelmo Ravazzoni (ivi, p. 393).



anche da imbarcazioni provenienti dalla vicina costa greca, in particolare dalle basi di Corfù e Prevesa, lontane appena 35 miglia. La sollecita attivazione di tutti i mezzi di soccorso possibili sarebbe stata decisiva, ribadito che la nave tardò molte ore ad affondare.

Tenteremo di chiarire le cause per cui il soccorso di detti mezzi, ma anche – situazione incredibile – delle navi di scorta, venne prestato in maniera insufficiente rispetto a quanto predisposto o ordinato sul momento.

Riguardo alle navi della scorta, la torpediniera *Mosto*, secondo le istruzioni date dal capoconvoglio prima della partenza, rimase vicino al *Galilea* per prestare aiuto, mentre il resto del convoglio accostò, ad alta velocità, di 90° sulla sinistra allontanandosi, per poi riprendere la navigazione verso la destinazione alle 23:10, riordinata la formazione.

In verità, tali istruzioni prevedevano che prestasse soccorso anche la *Castelfidardo*: quest'ultima, invece, dopo essere rimasta sul posto per brevissimo tempo, proseguì con il resto del convoglio. L'inchiesta sull'affondamento del *Galilea* licenziò tale comportamento come conseguenza dalla somma di molteplici equivoci fra i soggetti trovatisi a lanciare e/o ricevere messaggi e di problemi tecnici che si manifestarono nel corso delle comunicazioni stesse.

Sempre riguardo alla condotta della *Castelfidardo*, in uno scritto difensivo presentato nell'ambito della già citata inchiesta, il comandante Ciani sostenne che:

se la presenza del *Castelfidardo* presso il *Galilea* poteva essere utile per il recupero di eventuali naufraghi, altrettanto è stata utile per la scorta dei 5 piroscafi del convoglio specie nelle considerazioni che il bollettino movimenti nemici portava [per] il giorno 27 corrente alle ore 11:00 sommergibile nemico davanti a Barletta<sup>64</sup>.

In ogni caso, questa scelta peggiorò la situazione dei naufraghi, che stavano lottando per la vita in un mare molto agitato, sotto la pioggia e nella foschia. Infatti, le condizioni atmosferiche della zona furono a lungo pessime. Anche poco prima del siluramento, il vento proveniente da E-SE era di forza 3, per giunta in aumento, e pure le condizioni del mare, già di forza 3, stavano peggiorando. Intorno a mezzanotte «le condizioni del tempo [erano] pessime»,

<sup>64</sup> Ivi, p. 56.



con «mare incrociato da SSE e SSW, piovvaschi e forte foschia», ed ancora dopo le 05:00, mentre proseguivano le operazioni di recupero dei naufraghi, il comandante della *Mosto*, Gerolamo Delfino, richiamò la piccola lancia che aveva ammainato per dare soccorso a causa delle «condizioni del mare in aumento».

Per quanto riguarda la richiesta d'aiuto alle basi, più o meno vicine, si determinarono gli stessi problemi ricordati a proposito del mancato contributo della *Castelfidardo*: malintesi fra i soggetti trovatisi a lanciare e/o ricevere messaggi; mancato funzionamento o, al meglio, malfunzionamento dei mezzi di comunicazione.

In conclusione, tali fraintendimenti e malfunzionamenti ritardarono di alcune preziose ore l'organizzazione dei soccorsi. Inoltre furono all'origine dell'esclusione di due delle unità più adatte a questo tipo di missioni – peraltro assai vicine al punto ove agonizzava il *Galilea* –, le motonavi *Eolo* e *Mariska*, ancorate a Corfù.

In buona sostanza, la *Mosto* fu l'unica nave a prestare soccorso al *Galilea* fino alla mattina del 29 marzo, quando, circa alle 7:45, giunse in aiuto il *Mas 518* della XXI Squadriglia di stanza a Prevesa che, per due volte, fece avanti e indietro dal luogo del disastro, recuperando in tutto 44 naufraghi.

Alle 08:08 arrivò da Brindisi un Cant Z 506 della Croce Rossa che, però, disastrosò in fase di ammaraggio; per fortuna, tutti i suoi occupanti furono salvati.

Poco dopo, a causa del presunto avvistamento di un sommergibile nemico, ogni azione di salvataggio subì un brusco e prolungato arresto: l'allarme si rivelò infondato, ma il tempo perduto certamente accrebbe il numero di morti e dispersi.

Alle 10:30 giunsero, sempre da Prevesa, i motopescherecci *Avanguardista* e *Antonia Madre*, ai quali la *Mosto* indicò la zona ove ancora si trovavano dei naufraghi, così che le due imbarcazioni ne salvarono complessivamente 33.

Alle 13:00, raggiunse la zona del disastro l'incrociatore ausiliario *Zara* mentre, pressappoco un'ora dopo, fecero il loro arrivo altri natanti di vario tipo, fra cui due dragamine, il *Saetta* e il *Luigi III*. Questi ultimi recuperarono complessivamente 33 superstiti e 47 cadaveri.

Lo *Zara* continuò la ricerca dei naufraghi anche i giorni 30 e 31, sospendendola solo quando la ricognizione aerea non avvistò più nulla in un raggio di 50 miglia da Capo Kefali. Rientrò a Patrasso alle 9:00 del giorno 31. Nel corso della sua prolungata perlustrazione,





precisamente il pomeriggio del giorno 29, salvò un alpino, l'ultimo del *Galilea* ad essere trovato in vita:

Alle ore 14,03 si avvista uno zatterino sul quale è steso bocconi il corpo di un alpino, nudo dalla cintola in giù, ma con la giubba della divisa e il cappello. Viene avvicinato con cautela pur ritenendolo morto, data la sua assoluta immobilità; però una voce di aiuto convince del contrario e viene immediatamente ammainata l'imbarcazione per ricuperarlo, malgrado il mare da scirocco<sup>65</sup>.

[...] alle 15,58 si attraversa una zona particolarmente fitta di corpi umani galleggianti e si manovra per avvicinarli senza danneggiarli; mentre quelli precedentemente incontrati erano generalmente col capo e le gambe sommerse, questi son per la maggior parte ritti in acqua e col viso affiorante, appena sporgente. Taluni, per l'espressione del viso, danno l'impressione di strangolamento, mentre altri sembrano in riposo e fanno pensare che li animi ancora un soffio di vita<sup>66</sup>.

La lettura di quest'ultime righe permette d'ipotizzare che, anche nel caso del *Galilea*, come in quello del *Conte Rosso*, i salvagente abbiano causato delle vittime.

Insieme alle navi operarono anche apparecchi che il mattino del 29, appena il tempo lo permise, dopo aver raggiunto la zona del naufragio, favorirono con opportune segnalazioni il ricupero di ulteriori naufraghi.

Degna di menzione fu l'azione soccorritrice della *Mosto* che in quella tragica e tempestosa notte si mantenne sempre vicino al *Galilea*. Trasse per primi a bordo coloro che, in preda al panico, si erano gettati in mare appena avvenuto il siluramento; a seguire, coloro che giungevano nelle lance del piroscampo, tutte danneggiate e quasi tutte senza remi a causa dei danni patiti in fase di ammaraggio. La sua opera, che si concretò nel recupero di circa 210 naufraghi, terminò quando il piroscampo era ormai da ore in fondo al mare.

Resta aperta la questione dei passeggeri rimasti intrappolati all'interno del *Galilea* affondato, affrontata anche nel caso del *Conte Rosso*: a questo proposito il sottotenente degli Alpini di Ruffano afferma che nei mesi precedenti alla tragedia, il *Galilea*, nel corso del suo riallestimento a uso del Governatore della Libia, maresciallo

<sup>65</sup> Rapporto di missione dell'incrociatore ausiliario *Zara* (firmato dal comandante dell'unità, capitano di fregata Luigi Martini [ivi, p. 343]).

<sup>66</sup> Ivi, p. 344.







Rodolfo Graziani, fu dotato di un sistema di chiusura automatica delle porte stagne in caso d'incidente. Se questo abbia funzionato, dopo l'impatto del siluro, non è dato sapere, ma se così fosse stato, è possibile che un certo numero di persone sia rimasto imprigionato. Di certo, ci fu chi non poté uscire:

Sentivo intorno chiedere aiuto da sotto il ponte di coperta. Si trattava forse di naufraghi che gettatisi in acqua erano stati trascinati attraverso la falla prodotta dal siluro, nell'interno della stiva n° 2<sup>67</sup>.

Si sentivano continuamente le urla strazianti dei miei compagni alpini che non riuscivano a salire e rimanevano intrappolati sotto<sup>68</sup>.

Per il *Galilea*, a rendere elevatissimo il numero di morti e dei dispersi, furono prevalentemente quattro cause, che pesarono in modo equivalente:

- il siluramento avvenne di notte, ovvero quando l'oscurità aveva preso il sopravvento;
- le condizioni meteorologiche erano pessime;
- il panico annichì gran parte degli imbarcati;
- molti degli uomini, specie gli Alpini, non sapevano nuotare o comunque non erano preparati ad affrontare un naufragio.

Come già ricordato, è verosimile che sulla sopravvivenza di questi ultimi abbiano influito negativamente anche i salvagente.

#### 4. Morti, dispersi e superstiti astigiani del "Galilea"

A differenza del *Conte Rosso*, nel caso del *Galilea* – grazie al recente saggio di Paolo Montana<sup>69</sup> – è possibile elencare anche nomi di superstiti astigiani, mentre quelli dei morti e dei dispersi astigiani sono stati recuperati grazie allo studio appena citato e alla *Banca dati* delle vittime astigiane della prima e della seconda guerra mondiale. Tuttavia, anche in questo caso, esiste, per molteplici motivi, la possibilità di omissioni.

<sup>67</sup> Interrogatorio del sottotenente degli Alpini Antonio Ferrante di Ruffano (ivi, p. 380).

<sup>68</sup> Testimonianza dell'alpino Onorino Pietrobon, della 69ª Compagnia (ivi, p. 402).

<sup>69</sup> Si rimanda alla nota 40.



Sulla base dei dati a nostra disposizione, i morti, i dispersi ed i superstiti astigiani del *Galilea*, sono i seguenti:

### Morti

Alpino ARATO Giuseppe (paternità: Bernardo)  
Nato il 16/10/1914 a Buttigliera d'Asti  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento  
Tumulato a Buttigliera d'Asti

Alpino BEZZIO Angelo (paternità: Federico)  
Nato il 24/12/1914 a Scandelluzza  
Divisione alpina *Julia*, 8° Reggimento  
Tumulato nel mare di Cefalonia

Alpino FASSONE Provino (paternità: Carlo)  
Nato il 25/08/1914 ad Asti  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento  
Tumulato a Marina di Leuca (LE)

Tenente GHIONE Giovanni (paternità: Guglielmo)  
Nato il 28/10/1914 a Canelli  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento  
Tumulato a Punta Kanoni (Corfù)

Caporal Maggiore POLETTO Pietro (paternità: Battista)  
Nato il 7/02/1920 a Mombaruzzo  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento  
Tumulato in Jugoslavia

Caporale TESTA Cesare (paternità: Francesco)  
Nato il 7/05/1914 a Moncalvo  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento  
Tumulato nel Sacrario di Bari

Alpino TOSO Mario (paternità: Magno)  
Nato il 17/07/1913 a Scandelluzza  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento  
Tumulato in Albania



### **Dispersi**

Caporal Maggiore BERTERO Bruno (paternità: Teodoro)  
Nato il 16/09/1917 a Chivasso  
Residente ad Asti  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento

Alpino BOANO Giovanni (paternità: Vittorio)  
Nato il 3/11/1916 a Portacomaro  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento

Alpino DEZZANI Pietro (paternità: Enrico)  
Nato il 20/07/1915 a Cinaglio  
Divisione Alpina "Julia", 308ª Sezione sanità

Alpino DURETTO Giuseppe (paternità: Luigi)  
Nato il 23/04/1914 ad Asti  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento

Caporale GIARGIA Giovanni (paternità: Giacomo)  
Nato nel 1916 ad Asti  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento

Caporale MAGGIOROTTO Secondo Michele  
(paternità: Giulio)  
Nato il 18/11/1910 ad Asti  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento

Alpino MANDRILE Giovanni (paternità: Angelo)  
Nato il 7/11/1910 ad Asti  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento

Caporal Maggiore NEBIOLO Alessandro  
(paternità: Luigi)  
Nato il 15/07/1915 a Costigliole d'Asti  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento

Alpino RAVETTI Carlo (paternità: Ottavio)  
Nato il 12/09/1914 a Rocca d'Arazzo  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento



Alpino SCAIOLA Silvio (paternità: Luigi)  
Nato il 28/09/1915 a Monale  
Divisione Alpina "Julia", 308ª Sezione sanità

### Superstiti

Alpino COPPOLA Elio (paternità: Giuseppe)  
Nato nel 1917 a Portacomaro  
Divisione Alpina "Julia", 308ª Sezione Sanità

Alpino DEL MASTRO CARLO (paternità: Ferdinando)  
Nato nel 1914 a Castelnuovo Don Bosco  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento, 71ª Compagnia

Alpino FORNACCA Guglielmo (paternità: Colombo)  
Nato nel 1914 ad Asti (San Grato di Sessant)  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento, 71ª Compagnia

Alpino MONTALDO Ennio (o Nello) (paternità: Lorenzo)  
Nato nel 1920 a Mombaruzzo  
Divisione Alpina "Julia", 8° Reggimento, 71ª Compagnia

### Epilogo

Si conceda, infine, una riflessione: la ricerca documentale, per quanto capillare, è sempre inficiata dall'errore. Il ricercatore storico sa di andare nella giusta direzione se e solo se, ad ogni faticoso passo in avanti, ne compie, con esasperante facilità, parecchi indietro, come è stato efficacemente nesso in evidenza da Hermann Grapow: «Possiamo soltanto avvicinarci rispettosamente alla verità e rassegnarci ad essere sempre rispediti lontano, perché le nuove scoperte, i fatti nuovi e le nuove problematiche costringono incessantemente a rivedere e correggere ciò che si presume di sapere in modo più o meno sicuro».

Ciò che è certo – ci si riferisce a esperienze personali – è solamente il dolore, lo sgomento, ma anche la fierezza e spesso il perdono, letti negli occhi, come pure sentiti dalla voce, dei superstiti e dei familiari dei morti e dei dispersi del *Conte Rosso* incontrati nel corso degli anni, e se questo vale per loro, vale anche per sopravvissuti e familiari delle vittime del *Galilea*.